

ANEJO N° 1. ANTECEDENTES Y PLANEAMIENTO

INDICE

1.	ANTECEDENTES	1
1.1	ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS	1
1.2	ANTECEDENTES TÉCNICOS	4
1.3	APÉNDICE 1. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS.....	5
2.	PLANEAMIENTO	39
2.1	INTRODUCCIÓN	39
2.2	ANTECEDENTES.....	39
2.3	DATOS DE POBLACIÓN	39
2.4	PLANEAMIENTO URBANÍSTICO.....	39
2.5	CATEGORÍAS DEL SUELO Y FIGURAS DE PROTECCIÓN.	40
2.6	PLANEAMIENTO SUPRAMUNICIPAL	41
2.7	ANÁLISIS.....	46
2.8	CONCLUSIONES.....	47
2.9	PLANOS.....	49
2.9.1	PLANOS DE TRAZADO SOBRE CLASIFICACIÓN DEL SUELO Y ZONAS DE PROTECCIÓN DE LA CARRETERA	51
2.9.2	PLANOS DE TRAZADO SOBRE CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN DEL SUELO	53

ANTECEDENTES

1. ANTECEDENTES

A continuación se describen los principales antecedentes administrativos y técnicos para la redacción de este proyecto.

1.1 ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS

Con fecha 6 de junio de 2005 la Dirección General de Carreteras anula la Orden de Estudio: Estudio Informativo “Carretera N-260. Variante de Trazado. Tramo: Boltaña - Fiscal (clave EI2-HU-15)” y autoriza la Orden de Estudio: “Proyecto de Construcción. Carretera N-260. Acondicionamiento. Tramo: Boltaña - Fiscal (20-HU-5940). Red de Carreteras del Estado. Huesca”.

La licitación del contrato de Asistencia Técnica para la redacción del “Proyecto de Trazado y Construcción del Acondicionamiento de la carretera N-260, tramo Balupor-Fiscal (clave 20-HU-5940)” fue publicada en el BOE Nº 113 con fecha 12 de mayo de 2006.

La adjudicación se resolvió con fecha 6 de noviembre de 2006, recayendo la misma en la empresa IBERINSA (actualmente ACCIONA INGENIERÍA S.A.).

El objeto del contrato es la prestación de asistencia técnica para la redacción del Proyecto de Trazado y Construcción del Acondicionamiento de la carretera N-260 en el tramo entre el actual Túnel de Balupor y Fiscal, de unos 14 km de longitud. Las características de la actuación, que tras los primeros tanteos y estudios implicaba finalmente la modificación de la carretera existente en una longitud mayor de 10 km, hicieron que ésta se enmarcase en el Anexo I de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, sometiéndose por tanto al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

Se redactó el correspondiente Documento Inicial para iniciar el periodo de Consultas Ambientales durante la Fase 1 del Proyecto, en junio de 2007, y en el mismo se diferenciaron un total de 5 posibles alternativas a lo largo de 2 diferentes corredores: uno de ellos a lo largo de la carretera actual entre Jánovas y Lacort, siempre en la margen izquierda del río Ara (alternativas 1,2 y 3) y otro cruzando al otro lado del río Ara en este tramo (alternativas 4 y 5). Estas alternativas se recogen en el croquis adjunto.



Las conclusiones previas del Documento Inicial indicaban que todas estas alternativas eran técnicamente viables, pero entre estos dos corredores se consideró más favorable desde un punto de vista global el segundo de ellos (cruce a la margen derecha del río Ara). Este corredor contaba además con el apoyo del Ayuntamiento de Fiscal, que había solicitado previamente mediante escrito a la Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón, una solución al otro lado del río Ara.

La tramitación se inició con fecha 4 de junio de 2007, con la entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del documento inicial (documento comprensivo) del proyecto de Acondicionamiento de la carretera N-260 (Eje Pirenaico), túnel de Balupor - Fiscal procedente de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Con fecha 18 de julio de 2007, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental inicia el periodo de consultas previas. En la tabla adjunta se recogen los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente.....	X
Confederación Hidrográfica del Ebro del Ministerio de Medio Ambiente.	–
Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón	–
Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA) del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón.....	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Boltaña (Huesca).	X
Ayuntamiento de Broto (Huesca).	-
Ayuntamiento de Fiscal (Huesca).	X
Instituto Geológico y Minero de España.	-
Instituto Pirenaico de Ecología CSIC.	-
Colegio Oficial de Geólogos de Aragón.	-
Asociación de Defensa del Pirineo Aragonés (ADEPA).	-
OTUS-Ecologistas en Acción.	-
ADENA.	-
Ecologistas en Acción de Aragón.	-
S.E.O./BirdLife.	-

Analizada la documentación aportada, así como las contestaciones a las consultas realizadas sobre el proyecto, el 4 de febrero 2008 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino realizó el consiguiente traslado de consultas a la Dirección General de Carreteras, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas y los aspectos más relevantes que debería incluir el estudio de impacto ambiental. En él se indicaba, entre otras cosas, lo siguiente: *“se deben generar alternativas con el objetivo específico de no afectar a ningún espacio de la Red Natura 2000, no sólo por lo que respecta al trazado, sino al diseño y al sistema constructivo de los viaductos”*. La elección de la alternativa debe recaer sobre alguna que no afecte a ningún espacio de la Red Natura 2000, y en caso de que ello no sea posible, de minimizar la afección, considerando los objetivos de conservación de cada espacio, no únicamente la longitud interceptada por la traza. Para ello, las alternativas no se referirán únicamente al trazado, sino también, en su caso, al diseño y sistema constructivo de los viaductos. La aplicación de lo anterior hace recomendable orientar la elección de la alternativa hacia las que se apoyan en el Corredor 1, que en un primer análisis reducen considerablemente la afección sobre el LIC fluvial ES2410048 Río Ara.

Se redactó el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental de forma paralela a la redacción del proyecto. La solución seleccionada tanto en el Estudio de Impacto Ambiental como en el Proyecto de Trazado consideraba el paso al otro lado del río Ara durante un

tramo, alejándose por tanto del corredor de la actual carretera N-260, que se mantiene en todo momento a lo largo de la margen izquierda del río.

El Estudio de Impacto Ambiental y el Proyecto de Trazado fueron sometidos al trámite de información pública mediante anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón, en el «Boletín Oficial del Estado» («BOE»), número 35, de 10 de febrero de 2011, y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Huesca» número 32, de 16 de febrero de 2011, así como en el «Diario del Alto Aragón», con fecha 11 de febrero de 2011.

Durante el proceso de información pública se recibieron un total de 83 alegaciones e informes, distribuidos de la siguiente forma: 9 de Administraciones: 2 de la Administración Central, 6 de la Autonómica y 1 de la Local; 9 de empresas y fundaciones; 1 de una fundación de carácter ambiental y 64 de particulares, de las cuales 58 pueden agruparse en 4 grupos de alegaciones con contenido idéntico o muy parecido.

Tras el proceso de Información Pública, se publicó en el BOE de 29 de mayo de 2013 la Resolución de 14 de mayo de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental del proyecto (DIA), que resultó desfavorable para la alternativa propuesta al considerarse que causará efectos negativos sobre el medio ambiente. Los impactos ambientales más relevantes de la alternativa seleccionada son los siguientes:

- Afecta directamente a los espacios de la Red Natura 2000 LIC ES2410048 Río Ara y ZEPA ES0000286 Sierra de Canciás-Silves, designados expresamente para la conservación de las riberas de los ríos y fauna asociada, y de las especies de alta y media montaña, respectivamente.
- Afección a hábitats de interés comunitario en buen estado de conservación dentro y fuera de Red Natura 2000. Elevado impacto de fragmentación de hábitats extensos y excelentemente conservados (pérdida de hábitat y conectividad, efecto borde) disminuyendo la actual riqueza biológica de la zona.
- Fragmentación y afección a la conectividad entre espacios de Red Natura 2000 comprometiendo la conectividad de la Red y la preservación de sus ecosistemas y de sus valores naturales.

- Afección a la vegetación asociada al río Ara (Hábitat de Interés Comunitario), en especial el bosque de ribera. Casi todas las pilas de los viaductos se sitúan en zonas con vegetación de ribera, cuya afección se agrava por el sistema constructivo de los viaductos. Las balsas de decantación de los viaductos (con casi 18.000 m² de ocupación) se situarán en zonas con vegetación asociada al río. En la ladera sur del río Ara, en el congosto de Jánovas y entre Lacort y Fiscal, afección a masas mixtas de robledales y quejigos, con pinares de pino royo y laricio. Afección a los bosques de enebros, encinas y sabinas en la zona del congosto de Jánovas.
- Afección a especies de fauna catalogadas en el Catálogo Español de Especies Amenazadas como en peligro de extinción (milano real); vulnerables (alimoche, desmán de los pirineos, rana pirenaica); vulnerables en el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón (chova piquirroja); sensibles a la alteración de su hábitat (nutria); posible afección al quebrantahuesos, en peligro de extinción en el CAEA. Efecto barrera, especialmente en el tramo del trazado en que se separa de la carretera actual, para las especies presentes en las proximidades de la carretera de mamíferos terrestres, semiacuáticos y anfibios, entre ellos los citados anteriormente; de ungulados, incluidos los que tienen su hábitat a mayor altitud, pero habrá un efecto barrera para la conexión entre los macizos montañosos a ambos lados del río.
- Afección a la unidad hidrogeomorfológica del río Ara, en el tramo de unos 3.800 m en los que discurre por la llanura aluvial y cruza dos veces el río Ara.
- Afección a la geomorfología por los desmontes de gran altura (se alcanzan los 30 y 40 m) en las cuatro bocas de los túneles, en el congosto de Jánovas, punto de interés geológico (PIG); por los terraplenes en la llanura aluvial del río Ara (15-20 m de altura; y por los taludes de gran altura entre Lacort y Fiscal, incluido el desmonte (30 m) en la variante de Fiscal.
- Afección a la geomorfología al actuar en laderas sobre zonas potencialmente inestables, con desmontes importantes o muros, entre Lacort y Fiscal, y en la variante de Fiscal.
- Afección a la calidad de las aguas del río Ara en la fase de construcción en el tramo de la carretera que discurre por el congosto de Jánovas, en fuerte pendiente, muy próxima al río, en que la construcción de los túneles, muros, obras de fábrica y taludes, producirán un arrastre inevitable de tierras, piedras y residuos de la construcción.
- Afección en la fase de construcción al río Ara, especialmente por los dos viaductos de cruce, con pilas en el cauce.
- Afección sobre el río Ara (geomorfología, vegetación asociada, calidad de las aguas, paisaje) debido al diseño y al sistema constructivo de los viaductos, de losa hormigonada in situ con cimbra porticada apoyada sobre el terreno, que conlleva cimentaciones de hormigón en el cauce y la llanura aluvial, apertura de caminos de acceso, zona de acopio para las estructuras de la cimbra, instalaciones auxiliares, balsas de lavado de hormigoneras. Además, con las luces proyectadas, se situarán pilas en el cauce y la mayoría de las 11 pilas de los dos viaductos, sobre la vegetación asociada al río, con ocupación de una gran superficie próxima al río, en un espacio protegido, durante la construcción del tablero y las pilas.
- Afección paisajística negativa muy importante, en el congosto de Jánovas (bocas de los túneles, desmontes de grandes dimensiones); llanura y cruces del río Ara (terraplenes de considerable altura, viaductos, balsas de decantación); taludes de gran altura entre Lacort y Fiscal, agravados por la actuación sobre laderas inestables; desmontes y muros en la variante de Fiscal.
- Amplio rechazo social entre la población, entre otros, por motivos ambientales.

Dado que el Proyecto se había redactado hasta la fase de Proyecto de Trazado, incluyendo el proceso de Información Pública, se hace necesario realizar nuevamente un trámite de evaluación ambiental, incluyendo un nuevo Estudio de Impacto Ambiental y otro Proyecto de Trazado de la solución que surja del nuevo proceso de estudio. Por ello la Subdirección General de Estudios y Proyectos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento envió una consulta al Ministerio de Medio Ambiente sobre la validez del proceso previo de estudio de soluciones realizado durante la redacción del Estudio de Impacto Ambiental, a lo que éste respondió mediante Nota de 16 de septiembre de 2013 que es necesario realizar un nuevo Documento Inicial y repetir el procedimiento de evaluación ambiental.

En diciembre de 2015 se presentó al órgano ambiental un nuevo Documento Inicial del Proyecto para un nuevo trámite de Evaluación Ambiental que incluyó dos alternativas basadas en las de menor afección ambiental de entre las propuestas en la anterior tramitación, en las que se han mejorado algunos aspectos. También se incluyó la alternativa 0 en la que se deja la carretera en la situación actual (de acuerdo con los criterios técnicos para el Estudio de Impacto Ambiental que establece el Anexo VI de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental).

Tras finalizar el plazo de consultas, el 25 de octubre de 2016, se dictó Resolución de la Subdirección de Evaluación Ambiental determinando el alcance que deberá tener el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental.

En esta Resolución, en cuanto al objeto y justificación del Proyecto se refiere, se indica que dados los elevados valores ambientales de la zona de actuación no se considerará prioritario el aumento de velocidad de la vía, debiendo fundamentarse las actuaciones en la mejora de la seguridad vial.

Además indica que deberá ser prioritario en el diseño de las alternativas la búsqueda de soluciones que eviten o minimicen la afección directa a la Red Natura 2000, y que se incluya una nueva alternativa, intermedia entre la 0 (carretera tal como está) y la 1 o la 2, consistente en actuaciones puntuales en el tramo (curvas, algunas estructuras, tramos de mejora de plataforma, etc). Así mismo establece la necesidad de estudio de alternativas, además de las de trazado general del tramo, de la tipología de intersecciones, de estructuras, de emboquilles y procedimientos constructivos, etc.

1.2 ANTECEDENTES TÉCNICOS

Como proyectos o documentos precedentes al presente Proyecto de Trazado en el tramo objeto de estudio o en el entorno próximo, cabe relacionar los siguientes:

- Proyecto de Construcción. Refuerzo de firme y corrección de curvas CN-260, (Eje Pirenaico), p.k. 449+500 al 463+000. Tramo: Túnel de Balupor – Fiscal. Provincia de Huesca. Clave: 32-HU-2830. Enero de 1996.

- Proyecto de Mejora de plataforma y refuerzo de firme en la CN-260 de Frontera Francesa (Port Bou) a Sabiñánigo. Eje Pirenaico. P.K. 449,600 a P.K. 450,800. Tramo: Túnel de Balupor. Clave: 39-HU-3140. Septiembre de 1996.
- Proyecto de Construcción: Nueva carretera entre Sabiñánigo y Fiscal. Vía Pirenaica N-260 de Frontera francesa (Port Bou) a Sabiñánigo. Clave: 22-HU-3330. Diciembre de 2001 (tramo en servicio).
- Proyecto de Construcción: Acondicionamiento de la carretera N-260, Eje Pirenaico. Tramo: Boltaña - Túnel de Balupor. Provincia de Huesca.

1.3 APÉNDICE 1. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS

ORDEN DE ESTUDIO



S/REF.
 N/REF. EI2-HU-15
 20-HU-5940
 FECHA Madrid, 7 de Junio de 2005
 ASUNTO Traslado Orden de Estudio.



SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN
 SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
 DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
 SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN

DEMARCACIÓN CARRETERAS ESTADO EN ARAGÓN
 Demarcación Carreteras Estado en Huesca.
 General Laheras, 6
 22071 – HUESCA



Resolución de la Dirección General de Carreteras, por delegación en la Subdirección General de Planificación, por la que se anula:
Orden de Estudio. Estudio Informativo.
 "CARRETERA N-260. VARIANTE DE TRAZADO. TRAMO: BOLTAÑA - FISCAL".
 y se autoriza:
Orden de Estudio. Proyecto de Construcción.
 "CARRETERA N-260. ACONDICIONAMIENTO TRAMO: TUNEL DE BALUPOR - FISCAL"
 Red de Carreteras del Estado.
HUESCA

Formando parte de los planes de aprovechamiento del río Ara, se ha contemplado en las últimas décadas la construcción de una presa en la provincia de Huesca, la presa de Jánovas, cuya ejecución hubiera supuesto que 9 km de la carretera N-260, entre Jánovas y Javierre de Ara, quedaran anegados bajo el embalse.

La citada previsión ha condicionado las actuaciones de la Dirección General de Carreteras en el tramo, consistentes en la autorización de dos estudios para la adaptación de la carretera a las fases anterior y posterior a la construcción de la presa: la primera encaminada a mejorar las condiciones de explotación entre el túnel de Balupor y Fiscal, en tanto se construyera la presa (proyecto de construcción 32-HU-2830, pendiente de aprobación) y la segunda, a medio plazo, para estudiar las diferentes alternativas viables para una variante de trazado que salvara el área inundable del embalse (estudio informativo EI2-HU-15, que no ha llegado a ser contratado).

Las anteriores previsiones se han visto trastocadas tras la formulación de la correspondiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto "Salto de Jánovas" (BOE de 10 de febrero de 2001) por la que se ha descartado, en base a los condicionantes ambientales, la construcción de la presa.

A la vista de lo anterior, se ha recibido en esta Subdirección General una nueva propuesta de actuación, formulada por la Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón, en la que se solicita la finalización de los dos estudios autorizados y la redacción, en su lugar, de un proyecto de acondicionamiento (sin plantear modificaciones de trazado innecesarias tras el descarte de la presa) con objeto de dotar al tramo de una características similares a las establecidas para los proyectos de mejora de los tramos Fiscal – Sabiñánigo y Campo – Ainsa del Eje Pirenaico.

Considerando la nueva situación surgida tras haberse descartado la construcción de la presa de Jánovas y una vez examinada la nueva propuesta de actuación formulada por la Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón, **RESUELVO:**

- a) Anular la Orden de estudio de clave EI2-HU-15 ("Carretera N-260. Variante de Trazado. Tramo: Boltaña – Fiscal") de forma que los expedientes que se hayan podido derivar de la

Adjunto se remite fotocopia de la Resolución de la Dirección General de Carreteras, de fecha de 6 de Junio de 2005, por la que se anula el Estudio Informativo y se autoriza el Proyecto de Construcción de la Orden de Estudio de referencia.

EL INGENIERO TÉCNICO DE OBRAS PÚBLICAS



Fdo. Manuel Cámara Gómez

Traslados:
 Demarc. Carr. Estado en Aragón.
 Unid. Carr. Est. en Huesca
 Subd. Gral. Proyectos
 Área Planeamiento.

FASEO DE LA CASTELLANA, 67
 22071 MACRÓ
 TEL.: 91 5876251
 FAX.: 91 5876538



EI2-HU-15
 20-HU-5940

misma queden cancelados y excluidos de los programas de actuación de la Dirección General de Carreteras.

b) Que, bajo la dirección de la Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón, sea redactado el siguiente proyecto:

Tipo: Proyecto de Construcción: 20-HU-5940.

Situación: Carretera N-260, Eje Pirenaico.
 Tramo: Túnel de Balupor – Fiscal.
 Puntos kilométricos aproximados: del p.k. 449,600 al p.k. 463,600.
 Longitud aproximada: 14 km.

Clase: Acondicionamiento.

Objeto del estudio:

Recopilar y analizar los datos necesarios para definir, con el grado de detalle exigible a un proyecto de construcción, las actuaciones necesarias para la mejora de los parámetros de diseño del tramo, en consonancia con las características establecidas para el acondicionamiento de otros tramos del Eje Pirenaico en la provincia de Huesca: Fiscal – Sabiñánigo y Campo – Aínsa.

Contenido:

El estudio deberá contener los documentos especificados en el Artículo 27 del Reglamento General de Carreteras. Asimismo, se tendrán en cuenta las Recomendaciones de la Dirección General de Carreteras para la redacción de este tipo de estudios y, en cualquier caso, lo que se determine en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares que en su momento se apruebe como base para su redacción.

Características:

Velocidad de proyecto: Se procurará que el diseño se ajuste a las características de una carretera convencional de 80 km/h de velocidad de proyecto (en consonancia con las actuaciones en los tramos Fiscal – Sabiñánigo y Campo – Aínsa) siempre que la consecución de dicha velocidad sea compatible con los valores ambientales del entorno, debiéndose estudiar la conveniencia de disminuir la velocidad a 60 km/h cumpliendo, en cualquier caso, con los criterios sobre homogeneidad de itinerarios (velocidad de planeamiento) propuestos por la Norma 3.1-IC.



EI2-HU-15
 20-HU-5940

Calzada: 7,00 m.

Arcenes: 1,00 m. (teniendo en cuenta la intensidad de tráfico y la orografía del terreno).

Instrucciones particulares:

1. Una vez definidas las actuaciones necesarias se estudiará la necesidad de someter el proyecto a un trámite de información pública por aplicación de lo dispuesto en la vigente Ley de Carreteras.
2. Se elaborará una memoria-resumen de las actuaciones que servirá de base a una consulta al Ministerio de Medio Ambiente sobre el procedimiento ambiental que sea de aplicación a la redacción del proyecto.
3. Se mantendrán los contactos oportunos con las Corporaciones Locales, Servicios interesados de la Comunidad Autónoma y resto de Organismos y Entidades que pudieran verse afectados o que pudieran aportar datos de interés a la redacción del proyecto.
4. Se tendrá en cuenta el planeamiento urbanístico existente en los municipios afectados, indicando su situación administrativa y determinaciones.
5. Se estudiará con detalle la reposición de caminos, vías pecuarias, accesos, servidumbres y servicios que resulten afectados, incluyendo en el proyecto las actuaciones necesarias para su correcta reposición.
6. Se mantendrá la coordinación adecuada con la Subdirección General de Conservación y Explotación, en relación con el desarrollo del proyecto de construcción de clave 32-HU-2830 y con objeto de evitar una duplicación de actuaciones en el tramo.

Asistencia Técnica:

Se autoriza, previo cumplimiento del Artículo 202 del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, la Asistencia Técnica que, en su caso, resulte necesaria para la redacción de este Estudio.

Programación del Proyecto:

Se estima un período de nueve (9) meses como tiempo necesario para la redacción del proyecto. No obstante, la programación definitiva será la que se determine en el correspondiente Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares que servirá de base para su contratación.



E12-HU-15
20-HU-5940

Presupuesto aproximado de ejecución por contrata de las obras:

De acuerdo con las valoraciones de la Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón, basadas en el coste medio de las actuaciones en ejecución en los tramos adyacentes del Eje Pirenaico, el presupuesto aproximado de ejecución por contrata de las obras ascenderá a **TREINTA Y CINCO MILLONES DE EUROS (35.000.000 €)**.

Este proyecto, una vez redactado conforme a lo establecido en la presente orden de estudio, será remitido para su supervisión a la Subdirección General de Proyectos de la Dirección General de Carreteras.

Madrid, 6 de JUNIO de 2005

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS


P.D. EL SUBDIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACIÓN

Fdo.: Aureliano López Heredia
(Resolución Delegación de Atribuciones 12-01-94)

MINISTERIO
DE FOMENTO

**DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DE 14 DE MAYO DE
2013 DEL PROYECTO: ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA
N-260 (EJE PIRENAICO), TÚNEL DE BALUPOR-FISCAL.**



III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

5657 Resolución de 14 de mayo de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Acondicionamiento de la carretera N-260 (Eje Pirenaico), túnel de Balupor-Fiscal.

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el grupo 6, apartado a, del anexo I del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (Ley de Evaluación de Impacto Ambiental), por lo que, habiéndose sometido a evaluación de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. Información del proyecto: Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas

1.1 Promotor y órgano sustantivo: El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

1.2 Objeto y justificación: El proyecto incluye las actuaciones para el acondicionamiento de la carretera N-260, desde el p.k. 449+600, a la salida del segundo túnel de Balupor, hasta el p.k. 463+600, en la conexión con la nueva glorieta a nivel de intersección con el nuevo tramo de la N-260 entre Sabiñánigo y Fiscal (puesto en servicio en julio de 2012), con una longitud de unos 14 km.

El corredor propuesto para el futuro trazado se apoya en el recorrido de la carretera actual N-260, apartándose del mismo en aquellos puntos en que el trazado actual no es compatible con las características exigibles de seguridad y condiciones de circulación correspondientes a la categoría de carretera fijada. El criterio inicial ha sido ajustar el diseño de trazado al de una carretera convencional de velocidad de proyecto de 80 km/h, C-80, salvo en casos en que pueda justificarse por criterios ambientales la adopción de los parámetros y características correspondientes a una carretera de velocidad de proyecto de 60 km/h, C-60. Se propone mantener la carretera actual como vía de servicio de acceso a poblaciones y servicios, coincidiendo con algunas de las intersecciones a proyectar. La sección tipo constará de una única calzada, de dos carriles de 3,50 m de anchura, arcones de 1 m y bermas de 0,75. En los viaductos, los arcones son de 1,50 m, sin bermas. En los túneles, los arcones son de 1 m, con aceras de anchura mínima de 0,75 m.

1.3 Localización: El proyecto se localiza en el término municipal de Fiscal, perteneciente a la comarca del Sobrarbe, en la provincia de Huesca, Comunidad Autónoma de Aragón.

1.4 Alternativas:

1.4.1 Alternativas del documento inicial: En el documento inicial aportado por el promotor (documento comprensivo), se plantean cinco alternativas de trazado que difieren en el tramo inicial, desde el origen hasta la localidad abandonada de Lacort (p.k. 4+500, aproximadamente, de la alternativa propuesta), a partir de la cual el trazado de todas las alternativas es común y se desarrolla sobre el corredor de la actual N-260, en paralelo y muy próximo a esta carretera.

016 BDE-A-2013-0607



Alternativa 1: tiene un tramo único de túnel con una longitud de entre 1.600 y 1.700 m que salva de una vez el tramo del Congosto de Jánovas, y cuyo emboquille Este se encuentra a unos 350 m de la salida del segundo túnel de Balupor, es decir, al inicio del presente tramo, mientras que la boquilla Oeste se encuentra a la altura de Lavelilla, ya de nuevo sobre el corredor de la carretera N-260 existente. El trazado en planta es muy favorable (radio 700 m en la boquilla Este y radios superiores a 1.200 m en el interior del túnel) y la pendiente máxima es de 1,65 %.

Alternativa 2: consta de dos tramos en túnel; el primero se inicia en el mismo punto que la alternativa 1, con una longitud de 150 m y una pendiente del 3%. Tras este primer túnel, un tramo a cielo abierto de 500 m de longitud con una pendiente de 6,75% y, a continuación, un segundo túnel de 950 m, con pendiente del 1,5%, con un punto de salida cercano a la carretera N-260, al sur del de la alternativa 1. Desde aquí se dirige a Lavelilla, a partir de donde coincide con la alternativa 1.

Alternativa 3: coincide con la alternativa 2 en lo que se refiere al primer túnel, tramo a cielo abierto y el inicio del segundo túnel, aunque luego se dirige más al sur, reduciendo la longitud del segundo túnel a unos 790 m. El trazado a lo largo del segundo túnel tiene un radio en planta de 800 m y en alzado tiene una rampa inicial de 0,50% y pendiente final del 2,00%. A partir de Lavelilla coincide con las alternativas 1 y 2.

Alternativa 4: es idéntica a las alternativas 2 y 3 en los tramos correspondientes al primer túnel, al trazado intermedio a cielo abierto antes del segundo túnel y al inicio del segundo túnel, describiendo un trazado similar y con una longitud del segundo túnel también de 790 m, aunque en este caso, tras la salida de este túnel, su trazado se dirige más hacia el sur para cruzar el río Ara, ceñirse luego a la ladera que baja hasta el aluvial del río Ara y volver a cruzar el río Ara en las proximidades de Lacort, desde donde coinciden todas las alternativas.

Alternativa 5: similar a la alternativa 1 en la primera parte del trazado, con un primer tramo en túnel de 1.620 m de longitud, aunque difiere de ella en el perfil longitudinal y en el trazado en planta de la última parte del túnel. Cruza al otro lado del río Ara en el tramo entre Jánovas y Lacort, cruzando el río Ara por segunda vez en la misma zona que la alternativa 4.

A partir de Lacort el trazado de todas las alternativas es común y se desarrolla sobre el corredor de la actual N-260, habiéndose tratado de adaptar el trazado a la carretera existente, rectificando algunas curvas en planta para adaptarlas a un radio mínimo de 400 ó 500 m, y modificando también el perfil longitudinal actual, así como la plataforma, ampliándola para admitir la sección correspondiente a la categoría de la vía pretendida. Tras superar la población de Arresa, se accede a la actual travesía de Fiscal, donde se propone dejar la carretera actual como vía de servicio, construyendo una variante de la N-260 paralela a la existente hacia el norte y dando acceso a la población al inicio y al final de la travesía mediante sendas glorieta. A la salida de la travesía se entroncará con la glorieta final, a nivel, del tramo de la carretera N-260 entre Sabiñánigo y Fiscal –puesta en servicio en julio de 2012– que supone el punto final del presente tramo.

1.4.2 Alternativa propuesta en el documento inicial: En el documento inicial no se realiza una comparación ambiental de las alternativas propiamente dicha aunque sí se realiza una descripción ambiental de las alternativas y una calificación de los impactos para los 11 elementos ambientales considerados. De esta comparación se deduce que son más favorables las alternativas 1, 2 y 3 del corredor 1, que discurren por el corredor de la carretera actual sin cruzar a la margen opuesta del río Ara. De éstas, la más favorable es la alternativa 1, seguida de la 2 y la 3, en este orden. Las alternativas 4 y 5 del Corredor 2, cruzan dos veces el río Ara, pasando a la margen opuesta entre Jánovas y Lacort, y son más desfavorables ambientalmente que las del Corredor 1. De entre estas dos, es ligeramente más desfavorable la alternativa 4.

De forma un tanto inesperada –a la vista de la descripción y calificación de los impactos en el documento inicial– se propone, en el apartado final de Conclusiones, la Alternativa 5, que de acuerdo con la anterior descripción está entre las más desfavorables ambientalmente.

016 BDE-A-2013-0607

En este apartado se justifica la elección del corredor que cruza a la margen opuesta del río Ara por la menor afección a las laderas entre los barrancos de la Espuña y las Guargas, articulando mejor el territorio y aportando mejores condiciones para las eventuales alternativas de trazado. Concluye indicando que se ha realizado un estudio preliminar de trazado (del que no hay otra referencia ni figura en el documento) que ha permitido elegir finalmente la alternativa 5 como la más adecuada desde un punto de vista general para conseguir los objetivos previstos.

Hay que insistir que del contenido del documento inicial no se deduce que la alternativa 5 propuesta sea la más favorable. Al contrario como se ha indicado anteriormente, está entre las menos adecuadas ambientalmente.

1.4.3 Alternativas seleccionadas en el estudio de impacto ambiental. Como se ha indicado en el apartado anterior, en el documento ambiental inicial, la alternativa seleccionada era la alternativa 5. Tras la fase de consultas, en el proyecto de trazado y en el estudio de impacto ambiental, se seleccionan dos alternativas del documento inicial; las Alternativas 3 y 4, que son las que se desarrollan y evalúan en el documento que ha sido objeto de información pública.

Aunque se analizará con más detalle en el apartado 4.1 análisis para la selección de alternativas de esta declaración, vuelve a ser inesperado, por la falta de justificación, que se seleccionen las alternativas 3 y 4, que son las más desfavorables de cada corredor. La alternativa 3 tiene más afecciones ambientales negativas que las 1 y 2, dentro del Corredor 1 en el que los trazados se mantienen en el corredor de la N-260, en la margen izquierda del río Ara, sin cruzar éste. Por su parte, la alternativa 4 tiene más afecciones ambientales que la 5 (si bien la diferencia es pequeña) dentro del corredor 2, en que las alternativas cruzan a la margen derecha del río Ara, al que cruza dos veces.

Más adelante se hará referencia al escrito de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de traslado de las consultas del documento inicial con indicación de la amplitud y nivel de detalle del estudio de impacto ambiental, así como a otros informes recibidos en esta fase, en los que se hace referencia a la selección de alternativas.

Por otra parte, además de las alternativas de trazado se consideran alternativas en el diseño y sistema constructivo de los viaductos, para los 3 viaductos de la alternativa 3 y los 5 de la alternativa 4. Este aspecto de la evaluación se describirá asimismo con más detalle en el apartado 4.1 de esta declaración análisis ambiental para selección de alternativas.

1.4.4 Alternativa propuesta. Finalmente, en el proyecto de trazado y en el estudio de impacto ambiental se concluyó que la alternativa seleccionada era la alternativa 4. Esta elección se basa, según indica el promotor en el estudio de impacto ambiental, en el análisis realizado analizando con mayor grado de detalle el trazado, la definición del drenaje, el estudio de tipologías estructurales y predimensionamiento de túneles, y la geotecnia.

Hay que volver a indicar que la alternativa 4 propuesta era la más desfavorable ambientalmente de las 5 analizadas en el documento inicial. En el estudio de impacto ambiental esta elección se justifica de forma muy somera al inicio del mismo, desde el punto de vista técnico por las siguientes razones: ventajas de una serie de túneles de menor longitud (alternativas 3 y 4) frente a un túnel de gran longitud (alternativas 1 y 5), lo que conlleva una menor superficie de instalaciones, acopios y maquinaria, y la posibilidad de perforar únicamente desde una boca, lo que favorece la evacuación del agua; permite una mejor adaptación a las características de trazado requeridas, con un radio mínimo de 300 m; el trazado minimiza las afecciones sobre los LIC río Ara y Silves; las afecciones en el primer cruce sobre el río Ara y en la boquilla oeste del túnel son de escasa importancia, muy similares a las que se producirían con la alternativa 5.

1.4.5 Descripción de la alternativa propuesta. La alternativa 4 propuesta incluye a lo largo de su trazado: 2 túneles, 5 viaductos y 1 paso superior, además de diversas obras de paso bajo el tronco y obras de drenaje.

cve: BOE-A-2013-5657

En la siguiente tabla se muestran los principales parámetros de la alternativa seleccionada:

Longitud de trazado	12.653 m
Calzada sección tipo	2 x 3,50 m
Arcenes	1,0 m
Bermas exteriores	0,75 m
Radio mínimo	500 m (salvo 300 m al principio y 270 m en el tramo final)
Pendiente máxima	5,0 %
Velocidad de proyecto	80 km/h
Excavación en la traza	256.307 m ³
Excavación en túnel	102.087 m ³
Terraplén y pedraplén	666.814 m ³
Rellenos en explanada	144.436 m ³
Tierra vegetal	100.753 m ³

No es necesaria aportación de material de préstamo salvo para las capas superiores del firme, que provendrá en todo caso de canteras actualmente ya en explotación.

El volumen excedente es de 27.943 m³, que se propone extender en 10 posibles áreas, en zonas no aprovechables en intersecciones o entre el tronco y la vía de servicio, por lo que no es necesaria la creación de nuevos vertederos.

Los 100.753 m³ de tierra vegetal se utilizarán en revegetación de taludes, no estando previsto el vertido fuera de la obra:

Túnel de Balupor III: longitud 170 m.

Túnel de Jánovas (con galería de emergencia): longitud 630 m.

Sección tipo túneles: 2 carriles de 3,50 m (separador de 0,50 m), arcenes de 1,0 m, aceras de anchura mínima de 0,75 m.

Viaducto Río Ara I: 370 m.

Viaducto Barranco Las Viñas: 50 m.

Viaducto Río Ara II: 191 m.

Viaducto Barranco Santiago: 70 m.

Viaducto p.k. 12+420 en Fiscal: 103,5 m.

Sección tipo viaductos: 2 carriles de 3,50 m, arcenes de 1,50 m, pretilos 0,50 m.

Se proyectan 5 intersecciones con las vías secundarias que conectan con la N-260, formadas por glorietas partidas con una isleta central de 40 m de diámetro, en los siguientes pp.kk.: Jánovas-Albella (p.k. 3+260), Lacort-Cajol (p.k. 4+670), Santa Olaria (p.k. 7+300), Javierre-Ligüerre (p.k. 8+280), Arresa-Fiscal (p.k. 11+110).

Se prevén 8 posibles zonas para instalaciones auxiliares situadas a lo largo del trazado, contiguas a éste.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

La zona de actuación se localiza íntegramente en el término municipal de Fiscal, perteneciente a la comarca de Sobrarbe, en la provincia de Huesca, y en concreto a lo largo de la ribera del río Ara, cauce subsidiario del Cinca.

cve: BOE-A-2013-5657

3. Resumen del proceso de evaluación

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto:

3.1.1 Entrada de documentación inicial. La tramitación se inició con fecha 4 de junio de 2007, con la entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del documento inicial (documento comprensivo) del proyecto de Acondicionamiento de la carretera N-260 (Eje Pirenaico), túnel de Balupor - Fiscal procedente de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

3.1.2 Consultas previas, relación de consultados y de contestaciones. Con fecha 18 de julio de 2007, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental inicia el periodo de consultas previas. En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con el documento comprensivo:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente.....	X
Confederación Hidrográfica del Ebro del Ministerio de Medio Ambiente.	-
Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón	-
Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA) del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón.....	X
Ayuntamiento de Boltaña (Huesca).....	X
Ayuntamiento de Broto (Huesca).	-
Ayuntamiento de Fiscal (Huesca).	X
Instituto Geológico y Minero de España.	-
Instituto Pirenaico de Ecología CSIC.	-
Colegio Oficial de Geólogos de Aragón.....	-
Asociación de Defensa del Pirineo Aragonés (ADEPA).	-
OTUS-Ecologistas en Acción.	-
ADENA.	-
Ecologistas en Acción de Aragón.	-
S.E.O./BirdLife.....	-

No siendo consultados, se ha recibido respuesta de la Asociación de vecinos afectados por el proyecto de obras del embalse de Jánovas, en la que solicitan que se les informe por escrito sobre el estado de la tramitación del expediente referente al proyecto de nuevo trazado de la carretera N-260.

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son las siguientes:

La Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente realiza una serie de consideraciones respecto al impacto sobre la biodiversidad derivado de la ejecución del proyecto. Durante la fase de construcción se producirán molestias a la fauna, con mayor importancia por los trabajos que coincidan con los periodos de cría y reproducción de la fauna terrestre y la avifauna presente en las cercanías de la zona de obras, y en especial por las voladuras necesarias para la excavación de túneles y el movimiento de tierras. Indica la presencia del quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*) en

cve: BOE-A-2013-5657

las cercanías de la zona de obras. Además, señala el efecto barrera que tendrá sobre la fauna el trazado de la carretera; la alteración de la calidad de las aguas, a causa del movimiento de tierras y de maquinaria, y a la generación de residuos; así como afección sobre la red de drenaje, especialmente en las alternativas que cruzan el río Ara. Por último indica la afección sobre el LIC río Ara, sobre hábitats naturales, sobre la vegetación y sobre el paisaje, esta última debida a los emboquilles de los túneles, terraplenes y puentes sobre el río Ara. Durante la fase de explotación, los principales impactos derivan fundamentalmente de la circulación de vehículos y de la propia presencia de la traza de la carretera, concretamente, generación de ruidos y de residuos, riesgo de atropello de la fauna, efecto borde por alteración de los biotopos cercanos e incremento del riesgo de incendios.

Finaliza las consideraciones mostrando su sorpresa por la elección de la alternativa 5, al ser la que mayor impacto genera sobre el medio, teniendo en cuenta la evaluación de impactos que se realiza en el documento. Incluye una serie de criterios específicos a incluir en el estudio de impacto ambiental, entre ellos una adecuada evaluación de las repercusiones sobre los lugares de la Red Natura 2000.

El Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA) del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón informa de la afección del proyecto sobre los espacios incluidos en la Red Natura 2000, concretamente sobre el LIC ES2410048 Río Ara y sobre la ZEPA ES0000286 Sierra de Canclás-Silves, por lo que insta a valorar las pérdidas de espacios ocupados actualmente con vegetación natural, especialmente la vegetación de ribera del río Ara, haciendo especial hincapié en el hábitat de interés comunitario 92A0 Bosques de Galería de *Salix alba* y *Populus alba*, que sufrirá alteración al cruzar la carretera proyectada en dos ocasiones el cauce del río. Por ello, considera que la alternativa elegida será valorada en función de una menor afección a estos espacios.

Además, podrían verse degradados o fragmentados los bosques endémicos de *Juniperus* y los esclerófilos del género *Quercus*. El resto de la zona presenta una gran diversidad de vegetación. Por otro lado, señala las afecciones sobre la fauna asociada a dicho río como consecuencia de la alteración de su hábitat y a las obras que se produzcan en el cauce, fundamentalmente el desmán ibérico, especie catalogada como vulnerable en el catálogo de especies amenazadas de Aragón, aprobado por el Real Decreto 181/2005, de 6 de septiembre, del Gobierno de Aragón; la nutria o la rana pirenaica, especies catalogadas como sensibles a la alteración de su hábitat, de acuerdo con el mencionado Real Decreto. Además señala que, debido al incremento del nivel de ruido y de polvo por el tránsito de maquinaria, se producirá una afección notable sobre la ornitofauna que habita y/o nidifica en la zona como el alimoche, catalogado como vulnerable, águila real, águila culebrera o buitre leonado. Cabe destacar que la afección sobre el milano real, catalogado como sensible a la alteración de su hábitat, se verá potenciada por la pérdida del hábitat de ribera. Por último, indica que el proyecto se encuadra dentro del ámbito del quebrantahuesos, por lo que se establece un régimen de protección y se aprueba el plan de recuperación, aunque no se encuentra dentro del área crítica para la especie, por lo que no se prevén afecciones a la misma.

Por último, indica que la construcción de la carretera supone un impacto paisajístico, especialmente en los puntos de cruce con el río Ara y en aquellos puntos actualmente menos antropizados, y señala que la actuación afectará además a la vía pecuaria Cordel de Poyuelo, por lo que será de aplicación la Ley 10/2005, de 11 de noviembre, de Vías Pecuarias de Aragón. También se verá afectado el monte de Utilidad Pública 394, por lo que será de aplicación la Ley 15/2006, de 28 de diciembre, de Montes de Aragón.

El Ayuntamiento de Boltaña indica que, si bien el trazado no afecta a su término municipal, es colindante con las zonas LIC existentes de Santa María Ascaso y Silves. Considera necesario colocar en los tramos de la carretera vieja un número determinado de pasos canadienses en las conexiones con el nuevo trazado y de prever en el proyecto la completa electrificación de los túneles de Balupor, ya realizados.

cve: BOE-A-2013-5657

El Ayuntamiento de Fiscal envía un informe fuera de plazo, en abril de 2008, en el que manifiesta su oposición al informe del INAGA, del que ha tenido conocimiento (del cual se ha hecho un resumen en este apartado), y que considera que se ha realizado con un profundo desconocimiento del entorno y su problemática. Su oposición se centra en la determinación de la zona LIC, posterior al proyecto de la N-260 entre Fiscal y la cerrada de Jánovas, y lo que considera incongruencias referentes a especies animales o arbóreas inexistentes (nutria o rana pirenaica, sauces y chopos); el trazado por la margen izquierda del río Ara, donde es necesaria la realización de taludes de mayor impacto por las condiciones del terreno y deja olvidados a sus núcleos de población; la ejecución propuesta del trazado por la margen derecha, no ocasiona problemas de deslizamientos del terreno y aleja el trazado del cauce. Manifiesta que siempre ha considerado que el trazado debe discurrir por la margen derecha del río Ara, para el desarrollo sostenible del municipio, por una mejor ejecución de las obras, por ser un trazado más seguro y de mayor calidad. Por ello, apoya la opción planteada por el Ministerio de Fomento.

Geoparque del Sobrarbe: en junio de 2008, con posterioridad a las fase de consultas pero antes de la información pública, este organismo, perteneciente a la Red Global de Geoparques reconocidos por la UNESCO, remitió un informe «Valores geológicos del río Ara en el tramo afectado por el nuevo trazado de la carretera N-260» en el que, tras destacar los valores ambientales de la zona del río y las figuras de protección del patrimonio natural, recomienda la protección ambiental del tramo por sus valores geológicos fluviales y para preservar su funcionamiento hidromorfológico. Asimismo, se debe evitar la desconexión entre el río y los terrenos adyacentes, incluyendo terrazas, afluentes y vertientes del valle. Habría que tratar, por tanto, que la carretera discurriera alejada del curso fluvial, aprovechando el trazado actual y que no se utilizase la margen derecha del río. También convendría no crear nuevos puentes sobre el cauce del Ara.

3.1.3 Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas.

Analizada la documentación aportada por el promotor, así como las contestaciones a las consultas realizadas sobre el proyecto, el 4 de febrero 2008 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino realizó el consiguiente traslado de consultas al promotor, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas y los aspectos más relevantes que debería incluir el estudio de impacto ambiental.

En él se indicaba, entre otras cosas, lo siguiente: se deben generar alternativas con el objetivo específico de no afectar a ningún espacio de la Red Natura 2000, no sólo por lo que respecta al trazado, sino al diseño y al sistema constructivo de los viaductos. La elección de la alternativa debe recaer sobre alguna que no afecte a ningún espacio de la Red Natura 2000, y en caso de que ello no sea posible, de minimizar la afección, considerando los objetivos de conservación de cada espacio, no únicamente la longitud interceptada por la traza. Para ello, las alternativas no se referirán únicamente al trazado, sino también, en su caso, al diseño y sistema constructivo de los viaductos. La aplicación de lo anterior hace recomendable orientar la elección de la alternativa hacia las que se apoyan en el Corredor 1, que en un primer análisis reducen considerablemente la afección sobre el LIC fluvial ES2410048 Río Ara.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental. El estudio de impacto ambiental y el proyecto fueron sometidos al trámite de información pública mediante anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón, en el «Boletín Oficial del Estado» («BOE»), número 35, de 10 de febrero de 2011, y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Huesca» número 32, de 16 de febrero de 2011, así como en el «Diario del Alto Aragón», con fecha 11 de febrero de 2011.

La Dirección General de Carreteras solicitó, con fecha 31 de enero de 2011, informe a las administraciones afectadas que previamente habían sido consultadas durante el periodo de consultas previas, en relación al estudio de impacto ambiental del proyecto, en cumplimiento del artículo 9.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 11 de febrero de 2011, emitió un requerimiento a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, en el que se le pedía que notificase que si el proyecto había sido sometido a información pública y en caso afirmativo, remitiera copia del anuncio de sometimiento al procedimiento de información pública, para comprobar el cumplimiento de lo establecido en los artículos 10 y 12 del Real Decreto Legislativo 1/2008 por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos. La Dirección General de Carreteras respondió mediante escrito de 22 de marzo de 2011 justificando el incumplimiento del plazo y, dado el leve retraso en el envío del expediente, solicitando que no se archivase el mismo.

Con fecha de 6 de julio de 2011 se recibió en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el estudio de impacto ambiental, así como el resultado del trámite de información pública al que fue sometido el estudio de impacto ambiental.

Durante el proceso de información pública se recibieron un total de 83 alegaciones e informes, distribuidos de la siguiente forma: 9 de Administraciones; 2 de la Administración Central, 6 de la Autonómica y 1 de la Local; 9 de empresas y fundaciones; 1 de una fundación de carácter ambiental y 64 de particulares, de las cuales 58 pueden agruparse en 4 grupos de alegaciones con contenido idéntico o muy parecido.

Los informes de administraciones e instituciones recibidos durante el periodo de información pública pertenecen a los siguientes organismos: Confederación Hidrográfica del Ebro (dos informes); Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA); Delegación Territorial de Huesca del Departamento de Política Territorial, Justicia e Interior del Gobierno de Aragón; Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón (dos informes); Diputación Provincial de Huesca; Ayuntamiento de Fiscal; y la Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos.

A continuación se sintetizan los aspectos más relevantes ambientalmente de las respuestas:

La Confederación Hidrográfica del Ebro remite dos informes. Indica que los efectos del proyecto son compatibles con el medio hídrico, aunque deben respetarse los cruces del río Ara, así como los de los diferentes barrancos, procurando interferir lo menos posible en los cauces y en la calidad de sus aguas. Deberán mantenerse o mejorarse las obras de drenaje transversal y los pasos actuales sobre el Dominio Público Hidráulico. Asimismo, señala que se deberá evitar la colocación de las instalaciones auxiliares en zona inundable. Por otro lado, considera adecuados, en líneas generales, los criterios establecidos para el dimensionamiento de las obras de drenaje, tanto para las obras de fábrica como para los viaductos. Indica una serie de criterios a tener en cuenta durante la ejecución de las obras.

El promotor responde que tiene en cuenta las cuestiones planteadas en la alegación, disponiendo las obras de cruce con sus estribos fuera de los cauces, respetando la vegetación de ribera y con tipologías que procuran evitar la afección al cauce. Por otro lado, se han mejorado las obras de drenaje transversal existentes en la carretera, disponiendo secciones adecuadas a los caudales calculados. No se prevén instalaciones auxiliares dentro de los límites de la zona inundable. Asimismo se tendrán en cuenta todas las observaciones incluidas en el informe durante la ejecución de las obras.

El Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA) del Gobierno de Aragón informa que el estudio de impacto ambiental presentado se adecua a lo especificado en el informe que emitió dicho Instituto a las consultas previas. No obstante, remarca la afección sobre el LIC río Ara y la ZEPA Sierra de Canciás-Silves, y que la actuación se encuentra dentro



del ámbito del Plan de Recuperación del quebrantahuesos y de la *Borderea chouardii*. En relación con la afección al LIC río Ara realiza una serie de consideraciones para incorporar como medidas específicas dentro del proyecto, relativas a la construcción de los viaductos, áreas de instalaciones auxiliares, accesos y calendario de obras.

El promotor responde que los viaductos de cruce sobre el río Ara han sido diseñados con la premisa de situar los estribos fuera del dominio del LIC río Ara, sin afectar a la vegetación de ribera y disponer el menor número posible de pilas en el cauce, para lo cual se ha procurado diseñar los puentes con vanos suficientemente amplios. Asimismo señala que si es necesaria la disposición de un camino de servicio por delante de los estribos, éste se ha alejado lo suficiente para que quede fuera del límite del propio LIC, incluyendo el movimiento de tierras correspondiente.

El promotor señala que el procedimiento constructivo tiene en cuenta la mínima ocupación del cauce y la mínima afección a la circulación del agua, y por tanto a la ictiofauna, para la cual se tendrán en cuenta los periodos de freza y de cría.

La Diputación Provincial de Huesca remite informe donde considera que la solución desarrollada es la adecuada, ya que cuenta con características geométricas y funcionales similares a las de los tramos anteriores.

La Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón. Remite dos informes, en los que indica que se han realizado diversas prospecciones arqueológicas y paleontológicas durante la redacción del proyecto (en 2008 y 2010). Como consecuencia de ello, se han emitido tres Resoluciones de la Dirección General de Patrimonio Cultural en relación al patrimonio paleontológico y otras tres referidas al patrimonio arqueológico. En general, el estudio de impacto ambiental recoge las indicaciones de dichas Resoluciones, salvo la última de cada una de ellas. Por ello, indica los aspectos a considerar en el proyecto incluidos en ellas. Entre ellos, señala que si el nuevo trazado discurre dentro del entorno de protección del castillo de Lavelilla (200 m), el proyecto deberá ser remitido a la Comisión Provincial de Patrimonio Cultural de Huesca para su estudio y aprobación. Además indica que, previo al inicio de las obras, se deberán documentar convenientemente los elementos de interés etnológico que resulten afectados por las obras; se deberán realizar prospecciones arqueológicas en terrenos afectados por vertederos, zonas de acopio y lugares de obras subsidiarias; y se realizarán labores de control y seguimiento arqueológico en aquellos lugares donde se produzcan movimientos de tierras. Concluye que cualquier hallazgo referente del patrimonio cultural deberá ser puesto en conocimiento de esa Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón.

El promotor indica que se han tenido en cuenta todas las Resoluciones emitidas hasta el momento final de edición del proyecto. Sin embargo, señala que los comentarios recogidos en dichas Resoluciones, incluidos a su vez en la alegación, no suponen ninguna incompatibilidad con la solución presentada, y pueden ser incorporados al programa de vigilancia ambiental de las obras. En relación al castillo de Lavelilla, especifica que la actuación correspondiente a la alternativa finalmente adoptada queda a unos 500 m del mencionado castillo, por lo que se considera que no es necesaria la remisión a la Comisión Provincial de Patrimonio Cultural de Huesca.

El Ayuntamiento de Fiscal se muestra a favor de la realización de la obra por el efecto positivo que va a suponer sobre el desarrollo socioeconómico de todo el valle del río Ara. No obstante, plantea una serie de modificaciones encaminadas a mejorar la accesibilidad a los pueblos del término municipal de Fiscal, en relación con el Plan de Desarrollo Sostenible que se encuentra en proceso de redacción y que afecta a los núcleos de Jánovas, Lavelilla y Lacort. Las modificaciones propuestas consisten básicamente en lo siguiente: alejar el trazado del núcleo de Lacort, trasladando el segundo cruce sobre el río Ara unos 800 m aguas arriba del propuesto; dos intersecciones independientes para Albella y Jánovas en lugar de la única planteada; incluir un acceso a Lavelilla, mediante una nueva glorieta; rectificar el trazado entre los pp.kk. 8+800 y 10+100 hacia el sur para

cve: BOE-A-2013-5657



evitar la afección a una planta de áridos y donde el PGOU de Fiscal prevé un nuevo polígono industrial; que los nudos previstos sean enlaces a diferente nivel o, en su caso, glorietas cerradas.

El promotor integra algunas de las modificaciones propuestas, concretamente cambios de ubicación de la intersección de Lacort y de la intersección de Jánovas-Albella, y expresa la imposibilidad de realizar otras que plantea el Ayuntamiento, bien por imposibilidad técnica o de construcción.

La Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos indica que las obras pueden afectar a un territorio del quebrantahuesos situado en el ámbito del proyecto, y que este puede causar impactos ambientales significativos sobre la fauna y la flora, por lo que solicita que la DIA contemple las medidas protectoras, correctoras y de compensación que sean necesarias.

La Dirección General de Carreteras señala que en el estudio de impacto ambiental se proponen una serie de medidas protectoras y correctoras para mitigar el impacto sobre esta especie y sobre otras, como el alimoche.

La empresa Endesa Distribución, en su alegación indica que existe afección a una línea de 15 kV y a una red aérea de baja tensión, señalando la reposición que debería realizarse en cada uno de los casos.

El promotor responde favorablemente a la reposición de la línea, proponiendo una reposición similar para la red aérea de baja tensión, debido a la imposibilidad de reponerla del modo señalado por Endesa Distribución.

De las 64 alegaciones presentada por los particulares, la mayoría (55) se oponen al proyecto, solicitando que se paralice el proyecto hasta que se complete el proceso de reversión de los terrenos expropiados en su día por el embalse de Jánovas. De las anteriores, 46 alegaciones se refieren también a los graves impactos ambientales del proyecto, oponiéndose en general a que el trazado cruce a la margen derecha del río Ara. Consideran que la alternativa 1 es más favorable ambientalmente que la propuesta. En general consideran que la alternativa elegida, alternativa 4, produce graves impactos sobre el medio, especialmente para el LIC río Ara, para zonas de interés geológico y para la población de Jánovas. Solicitan que se formule declaración de impacto ambiental negativa y que se redacte un nuevo estudio de impacto ambiental en el que se analicen y comparen las alternativas 1, 2 y 3 del denominado corredor 1, por su menor afección negativa para la zona objeto de estudio. En lo referente al medio hidrológico, exponen que el proyecto sobre el que versa el estudio de impacto ambiental coincide, en parte, con el proyecto enmarcado dentro de la estrategia nacional de restauración de ríos en la cuenca del Ebro: proyecto de restauración del río Ara, en la ubicación de la presa de Jánovas. Señalan que la zona a restaurar por este último proyecto coincide con la zona a degradar por el viaducto 1 propuesto por la alternativa 4, y que cruza el río Ara a la altura del núcleo de Jánovas.

En relación al primer aspecto, el promotor responde que el proceso de reversión de los terrenos expropiados para la construcción de la presa de Jánovas es un proceso independiente y ajeno al proyecto. Por otro lado, el objetivo del proyecto es la realización de una carretera, independiente por tanto de otro tipo de actuaciones en el entorno de Jánovas y del río Ara. Asimismo el promotor señala que el nuevo trazado de la N-260 en el tramo objeto de modificación, se considera óptimo en cuanto a condiciones geométricas para la circulación de vehículos, así como la de mínima ocupación. Además supone la solución más adecuada desde un punto de vista general, cumpliendo con la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento. No obstante, informa favorablemente posibles modificaciones puntuales referentes a intersecciones.

Sobre los aspectos ambientales, el promotor responde que, si bien las alternativas que no cruzan a la margen izquierda del río Ara son técnicamente viables, la alternativa elegida, alternativa 4, supone una solución óptima desde un punto de vista global, ambientalmente y desde el punto de vista de la conservación y explotación de la futura carretera, al minimizar la longitud de los túneles.

cve: BOE-A-2013-5657



En lo referente al medio hidrológico exponen que el proyecto sobre el que versa el estudio de impacto ambiental coincide, en parte, con el proyecto enmarcado dentro de la estrategia nacional de restauración de ríos en la cuenca del Ebro: proyecto de restauración del río Ara, en la ubicación de la presa de Jánovas. Señalan que la zona a restaurar por este último proyecto coincide con la zona a degradar por el viaducto 1 propuesto por la alternativa 4, y que cruza el río Ara a la altura del núcleo de Jánovas.

El promotor no responde específicamente a este punto. El promotor del proyecto de restauración del río Ara es la Confederación Hidrográfica del Ebro, la cual no hace mención alguna a dicho proyecto ni en la contestación a la consulta previa ni en las alegaciones durante el periodo de información pública. No obstante, la Demarcación de Carreteras señala que se ha mantenido contacto con los promotores de las actuaciones que se están llevando a cabo en el entorno de Jánovas y del río Ara durante la redacción del proyecto, habiendo estos informado favorablemente durante el proceso de información pública.

Varias alegaciones de particulares indican que existen zonas de interés geológico (Geoparque del Sobrarbe, que forma parte de la Red Global de Geoparques reconocidos por la UNESCO): Congosto de Jánovas, Sistema de terrazas fluvio-glaciares y Dinámica Fluvial reciente, con valoración global muy alta, que se ven gravemente dañadas por las alternativas comparadas en el estudio. A este respecto, señalan que el Geoparque del Sobrarbe, en un informe de fecha 17 de junio de 2008, recomienda lo siguiente: habría que tratar, por tanto, que la carretera discurriera alejada del curso fluvial, aprovechando el trazado actual y que no se utilizase la margen derecha del río. También convendría no crear nuevos puentes sobre el cauce del Ara.

El promotor en contestación a este punto, expresa que se ha intentado aprovechar el corredor abierto por la actual carretera N-260, afectando en la menor medida posible, tanto a la formación geológica del Congosto de Jánovas como al cauce estacional que existe justamente a la salida del túnel. Resalta que la afección visual debida al emboquille de salida de túnel junto al Congosto de Jánovas, sería muy similar tanto si se cruza el río, como si se continúa por la margen izquierda del mismo, ya que en ambas alternativas el punto de salida del túnel es el mismo.

Informan que el proyecto no ha tenido en cuenta el Plan General de Ordenación Urbana de Fiscal, el Plan de Desarrollo Sostenible del entorno de Jánovas, el Proyecto de restauración fluvial del río Ara, así como otros proyectos que se desarrollan paralelamente.

La Dirección General de Carreteras responde que durante la redacción de las fases anteriores del proyecto, se han mantenido los contactos oportunos con todos los organismos implicados en el desarrollo de esta actuación, Ayuntamiento de Fiscal y Confederación Hidrográfica del Ebro principalmente. El diseño del proyecto tiene en cuenta la existencia de un plan para la recuperación de los pueblos abandonados en la comarca, dotando además de acceso directo a la carretera nacional a localidades que no lo habían tenido nunca.

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. Ya se ha indicado en el apartado 1 de esta declaración el proceso seguido en la propuesta, análisis, evaluación y selección de alternativas que se ha llevado a cabo en el documento inicial y en el estudio de impacto ambiental, así como la justificación de las decisiones. También se han puesto de manifiesto las incoherencias y contradicciones detectadas en el proceso.

Tras el envío del documento inicial, la fase de consultas y el proceso de información pública, la Dirección General de Carreteras selecciona las alternativas 3 y 4 en el estudio de impacto ambiental, si bien el proyecto de trazado que acompaña el estudio de impacto ambiental y que fue sometido a información pública sólo se refiere a la alternativa 4. La elección de la alternativa 4 como la más recomendable parece basarse en que es la más favorable ambientalmente de las dos analizadas en el estudio de impacto ambiental.

cre: BOE-A-2013-5657



Como parte del expediente, el promotor remitió al órgano ambiental un documento, fechado en julio de 2008, denominado justificación de elección de alternativa en la zona del LIC río Ara. En este documento se analizan y comparan las alternativas 1 y 5 del documento inicial, en los tramos en que difieren, entre el inicio y Lacort, y se concluye que la alternativa 5 (que pasa a la margen derecha del río Ara) es claramente más favorable que la alternativa 1 (que sigue el corredor de la N-260, sin cruzar el río Ara). Hay que hacer notar que en los documentos sometidos a información pública, sobre los que se formula esta declaración de impacto ambiental, fechados en noviembre de 2010, se consideran otras alternativas distintas a las de este documento: las alternativas 3 y 4 en el estudio de impacto ambiental y la alternativa 4 propuesta en el proyecto de trazado.

No se ha realizado un estudio informativo ni se ha llevado a cabo el análisis de las ventajas, inconvenientes y costes de cada una de las opciones y sus repercusiones en los diversos aspectos del transporte y del territorio (análisis multicriterio).

Con independencia del análisis ambiental de las alternativas 3 y 4, en el estudio de impacto ambiental también se lleva a cabo un análisis del diseño y sistema constructivo de los viaductos, para lo cual se plantean alternativas para cada uno de los viaductos que se proyectan: 3 viaductos en la alternativa 3 y 5 viaductos en la alternativa 4 (2 sobre el río Ara, 2 sobre barrancos tributarios a éste y 1 sobre una calle en Fiscal). Para cada viaducto se plantean alternativas que difieren en la luz de los vanos, el número de pilas, el sistema constructivo y las condiciones de cimentación. Se realiza para cada viaducto un análisis ambiental y una valoración económica (coste de construcción), proponiéndose una solución para cada uno.

En la alternativa 4 propuesta, para los 4 viaductos que cruzan el río Ara y dos barrancos tributarios, las alternativas propuestas para los viaductos consisten en construir el tablero en hormigón postesado con cimbras porticadas con torretas sobre el terreno, lo que implica cimentaciones de hormigón en el cauce para las torretas, apertura de caminos de acceso, zonas de acopio para las estructuras de la cimbra, instalaciones auxiliares y balsas de lavado de hormigoneras. Además, en los dos viaductos sobre el río Ara, se proyectan pilas en el cauce del río. Estas alternativas elegidas tienen importantes efectos ambientales negativos.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida: Teniendo en cuenta el estudio de impacto ambiental, el resultado de la participación pública (consultas, información pública y oficial, informes) y la visita sobre el terreno, se exponen a continuación las principales afecciones al medio provocadas por la ejecución de la alternativa 4.

4.2.1 Afección sobre los espacios naturales protegidos, hábitats naturales, vegetación y fauna. Se analizan estos aspectos diversos en el mismo apartado por estar muy interrelacionados y porque no sería coherente separar los hábitats naturales de interés comunitario según estuviesen dentro o fuera de espacios de la Red Natura, o las especies de vegetación o fauna, asimismo por su ubicación o relación con los espacios protegidos.

La alternativa seleccionada para la carretera afecta directamente a los espacios de la Red Natura 2000 LIC ES2410048 Río Ara y ZEPA ES0000286 Sierra de Canciás-Silves, designados expresamente para la conservación de las riberas de los ríos y fauna asociada, y de las especies de alta y media montaña, respectivamente.

El trazado propuesto afecta a ambos espacios en la primera parte del trazado, donde son coincidentes, entre el inicio y el p.k. 0+700, aproximadamente. Al LIC ES2410048 Río Ara lo afecta en nueve sectores, en una superficie de 91.591 m² según el estudio de impacto ambiental. Además de en esta primera parte, el trazado atraviesa este espacio en los dos cruces sobre el río Ara y en el barranco de las Viñas, en el tramo en el que cruza a la margen derecha del río Ara. Cuando vuelve a la margen izquierda, lo afecta en el cruce de los barrancos tributarios del río Ara y, tangencialmente, en algunas zonas de la parte del trazado que discurre sobre la carretera actual, donde ésta se aproxima más al

cre: BOE-A-2013-5657



BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO



Núm. 128

Miércoles 29 de mayo de 2013

Sec. III. Pág. 40624

río. Asimismo, como ya se ha indicado, en la parte inicial del trazado afecta al espacio protegido ZEPA ES0000286 Sierra de Caniás-Silves, en una superficie de unos 14.410 m², aproximadamente.

Al cruzar dos veces el río Ara, se produce una indudable afección a la vegetación asociada a este río, principalmente saucedas y choperas, inventariada como Hábitat de Interés Comunitario, 92A0 Bosques de galería de *Salix alba* y *Populus alba* objetivo de conservación de la Red natura 2000. En la primera parte, en el tramo de los dos túneles también se afectará al hábitat 9340 Bosques de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*, encinares que vienen acompañados de *Pinus sylvestris* y ejemplares de porte arbustivo de *Juniperus oxycedrus*, *Buxus sempervirens*, *Rosmarinus officinalis*, *Genista scorpius*, etc. En la misma parte del trazado podría verse afectado el hábitat 9240 Robledales ibéricos de *Quercus faginea* y *Quercus canariensis*. Se corresponde con un estrato arbóreo de *Quercus subpyrenaica* prácticamente monoespecífico con sotobosque de *Buxus sempervirens*, *Rosmarinus officinalis*, *Genista scorpius*, etc. También previsiblemente se afectaría, en las proximidades del poblado abandonado de Jánovas al hábitat 9565 Formaciones arbóreas de especies de *Buxo sempervirentis-Juniperetum phoeniceae*. También, en el cruce de los barrancos y del río Ara podría afectarse al hábitat 3240 Vegetación arbustiva de los cauces fluviales cántabro-pirenaicos.

Aparte de los hábitat descritos en el párrafo anterior, en la banda inmediatamente siguiente al cauce constituida en buena parte por gravas, se ha instalado una vegetación de ribera formada principalmente por salgueras, pinos y, menos abundantes, otras frondosas (chopos, alisos, fresnos, etc.). A continuación de la llanura aluvial -constituida por terrenos históricamente ganados, empleados como prados o cultivos de secano-comienzan las pendientes más fuertes, donde domina el bosque de pino albar (ladera de umbria) y el quejigo, en muchas ocasiones mezclado con pino albar o negral (ladera de solana). Aguas abajo, a partir del pueblo abandonado de Jánovas, se produce un cambio de vegetación muy evidente en la ladera de solana, en la que los quejigos son sustituidos progresivamente por encinas acompañadas de enebros y otro tipo de arbustos de carácter más mediterráneo. Esta es la vegetación que se vería afectada por las obras en la primera parte del trazado, los primeros 1.700 m, que incluye los dos túneles, de Balupor III y de Jánovas. Esta afección, sería sin duda menor con un único túnel de mayor longitud, como es el caso de las alternativas 1 y 5 del documento inicial.

Los barrancos afluentes del río Ara, con orientación predominante norte-sur, dan lugar a corredores con especies de vegetación típicamente ripícola que rompen linealmente las estructuras anteriormente definidas. La afección se produciría en este caso por los viaductos sobre los barrancos y los accesos a los mismos.

En los dos cruces del río Ara, el sistema constructivo de los viaductos, agudiza la afección sobre la vegetación. Prácticamente, las 11 pilas de los dos viaductos de cruce se sitúan o sobre el cauce o sobre zonas ocupadas por la vegetación asociada al río. El sistema constructivo de estos viaductos, que implica cimentaciones de hormigón en el cauce y llanura aluvial para las torretas, apertura de caminos de acceso, zonas de acopio para las estructuras de la cimbra, instalaciones auxiliares y balsas de lavado de hormigoneras, conllevará un efecto negativo importante sobre el cauce y su vegetación asociada.

La fauna asociada al río Ara también se verá afectada por la destrucción o alteración de su hábitat por las obras que se lleven a cabo en el cauce o sus proximidades. De los micromamíferos, el más amenazado es el desmán de los pirineos (*Galemys pyrenaicus*); éste y la rana pirenaica (*Rana pyrenaica*), están catalogados como vulnerables en el Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEA); asimismo, la nutria (*Lutra lutra*) catalogada en el citado CEEA como sensible a la alteración de su hábitat. La zona de actuación está dentro del Plan de conservación de la rana pirenaica.

En la fase de ejecución de las obras, el ruido y el polvo debido a las voladuras, desbroce, tala de arbolado, movimiento de tierras, cimentaciones, etc., producirán una importante afección sobre especies de ornitofauna que habitan y/o nidifican en la zona como el milano real (*Milvus milvus*), catalogado en peligro de extinción en el CEEA, que

cve: BOE-A-2013-5657



BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO



Núm. 128

Miércoles 29 de mayo de 2013

Sec. III. Pág. 40625

se verá afectado de forma notable por la pérdida de hábitat de vegetación de ribera, el alimoche (*Neophron percnopterus*), catalogado como vulnerable en el CEEA, águila real (*Aquila chrysaetos*), águila culebrera (*Circaetus gallicus*) y buitre leonado (*Gyps fulvus*). También nidifica en las proximidades de la zona de actuación, la chova piquirroja (*Pyrhocorax pyrrhocorax*) vulnerable en el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón, en los cortados del estrecho de Jánovas.

El proyecto se encuentra dentro del ámbito del quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), (en peligro de extinción en el CEEA), en aplicación del Decreto 45/2003 del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para el quebrantahuesos y se aprueba el Plan de recuperación.

Hay que tener en cuenta que el trazado de la carretera discurre en paralelo al río Ara y que se trata de un pasillo que sirve de conexión entre los hábitat que se encuentran a ambos lados del río. Además, en este caso se trata de espacios protegidos tanto por su hábitat como por las especies de aves presentes.

A escala comarcal, el río Ara, sin regulaciones artificiales y protegido casi en su totalidad mediante la figura de LIC, actúa como un corredor ecológico que articula todo el Valle de Ara hasta Ainsa y favorece la libre dispersión de las especies de la fauna local. A escala local, en el tramo de río comprendido entre Fiscal y Balupor, se distinguen tres hábitat bien diferenciados. El primero formado por los pinares y robledales situados en las laderas a ambos lados del río; el segundo constituido por los campos de cultivo y el paisaje en mosaico de las zonas más llanas de la vega; y el tercero formado por el río con su vegetación de ribera. Entre estos hábitat existe un importante flujo faunístico, generalmente desde las zonas de refugio en el bosque hacia las zonas de alimentación en la vega. En este contexto, tanto la carretera actual como gran parte del trazado de la carretera proyectada, transcurren por una zona de ecotono entre estos hábitat, pudiendo impermeabilizar el flujo de fauna entre ellos. Los barrancos laterales, tributarios del río Ara, por su morfología sinuosa y quebrada y por su cobertura vegetal ofrecen las condiciones de protección necesarias para actuar como pequeños corredores que comunican los diferentes hábitat y por el que transita la fauna. En resumen, se puede decir que la red de corredores ecológicos del área de estudio está vertebrada por el gran corredor ecológico que constituye el río Ara y completada principalmente por la red de barrancos tributarios perpendiculares.

Por ello, la alternativa propuesta, en la que la carretera cruza a la margen derecha del río Ara, al sur de éste, discurrendo por la llanura y vega del río en unos 3,8 km de longitud, en terraplén, lleva consigo un efecto barrera indudable para el movimiento de la fauna en los corredores ecológicos antes descritos, a pesar de los viaductos proyectados sobre el río Ara.

Este efecto barrera se produce para las especies presentes en las proximidades de la carretera entre ellos los mamíferos terrestres y semiacuáticos: gineta, tejón, garduña, marta, gato montés, zorro, comadreja y nutria. De estas especies, las cuatro primeras (gineta, tejón, garduña, marta) están catalogadas de Interés Especial (IE) en el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón (CEEA). La única especie de carnívoro presente catalogada a nivel nacional como especie de IE y en el CEEA como Sensible a la Alteración de su Hábitat (SAH) es la nutria; asimismo están presentes y son abundantes, unguilados, como el jabalí y el corzo. Ya se han mencionado también especies como el desmán de los pirineos, la rana pirenaica y la rana común. Pero el efecto barrera también se produce para otras especies, como el sarrio y la cabra montesa, para las que la zona por la que discurre la carretera no es de uso preferente por su altitud, pero sí la utilizan como zona de interconexión entre los macizos montañosos a ambos lados del río Ara, que sirve como vía de paso.

En el estudio de impacto ambiental, en el primer capítulo, se manifiesta de forma apriorística que el proyecto no implica una afección negativa apreciable sobre ninguno de los dos espacios de la Red Natura que serán afectados por las obras. Sin embargo, esta afirmación no se puede contrastar con la evaluación realizada. En la evaluación de los impactos sobre los Espacios protegidos, sólo se ha tenido en cuenta la superficie de

cve: BOE-A-2013-5657



estos espacios directamente afectada por el trazado de la carretera de manera permanente y el indicador utilizado es el porcentaje de esta superficie en relación con la superficie total de cada espacio. Así, el impacto de la Alternativa 4 sobre los dos espacios afectados se califica de compatible. En todo caso, no se demuestra que la alternativa elegida sea la de menor afección a la Red Natura.

No puede considerarse que se haya realizado una adecuada evaluación de la afección a la Red Natura 2000 del proyecto en función de los objetivos de conservación de los lugares, a la vista de los valores que motivaron la propuesta de inclusión de dichos espacios dentro de la Red Natura 2000, de acuerdo con lo especificado en los artículos 45 y 46 de la Ley 42/2007 del patrimonio Natural y la Biodiversidad, en las guías Metodológicas de la Comisión Europea para la aplicación del artículo 6.4 de la Directiva 92/43/CE, ni en las Directrices para la elaboración ambiental necesaria para la evaluación de impacto ambiental de proyectos con potencial afección a la Red Natura 2000 del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Tras la identificación de impactos directos e indirectos del proyecto y sus actuaciones conexas (caminos de acceso, instalaciones auxiliares, préstamos, vertederos, acopios,...) sobre cada uno de los hábitats y especies de interés comunitario, determinando individualmente su grado de significatividad, debería haberse realizado un análisis y valoración, cualitativo y cuantitativo (no solamente de la superficie directamente afectada) para determinar si la alteración es significativa en base a criterios objetivos. Para cada hábitat, es necesario tener en cuenta su importancia, estado de conservación, representatividad, tendencia y capacidad de recuperación. Sería necesaria la concreción de la afección a los hábitats de los elementos del proyecto como pilas, estribos, caminos de acceso, áreas de instalaciones para los viaductos y los túneles, balsas de decantación. Para la valoración de la afección a las especies, debería considerarse su presencia, tamaño de la población afectada y tendencia, requerimientos de hábitat, uso del espacio,... Asimismo, el análisis debería considerar el uso del territorio de las especies. En cuanto a la conectividad ecológica de los espacios de la Red Natura 2000, sólo se ha realizado una somera aproximación al problema de la fragmentación al considerar los impactos sobre la fauna, con una relación de pasos de fauna, pero sin identificar el efecto de la carretera sobre cada grupo taxonómico en relación con el diseño de pasos y viaductos.

4.2.2 Afección a la geomorfología y al río Ara: En el tramo por el que discurre el trazado de la alternativa propuesta, entre Fiscal y Jánovas destacan las siguientes zonas de interés geológico: 1. El Congosto de Jánovas, englobado en la Geozona de Boltaña 2. El sistema de terrazas. 3. La dinámica fluvial reciente.

La zona de Jánovas se identifica como punto de interés geológico (PIG), ya que puede observarse la transición del medio marino al continental. Las terrazas muestran estructuras sedimentarias similares a las del cauce actual, por lo que puede deducirse que el paisaje del Ara, después de las glaciaciones, ha sufrido pocos cambios. A los valores ambientales, ecológicos y bioclimáticos del río Ara, hay que añadir su calidad geomorfológica intrínseca que, en el tramo Fiscal-Jánovas, afectado por el proyecto, se manifiesta en el propio cauce, la dinámica de sus barras sedimentarias, los conos y las terrazas. La calidad geomorfológica del tramo del río Ara Fiscal-Jánovas es muy elevada por la naturalidad y eficiencia del funcionamiento fluvial. El tramo puede considerarse además, un modelo representativo de los cursos meandriformes pirenaicos, por lo que puede contemplarse como modelo de referencia de cara a la evaluación hidromorfológica de la Directiva 2000/60/CE, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas.

En cuanto a la calidad de las aguas en la zona de estudio, el tramo del río Ara analizado está calificado como A1, calidad de agua que solo necesita tratamiento físico simple y desinfección, asimilable a C1 según el Plan hidrológico de la cuenca del Ebro. Esta categoría es la más permisiva en cuanto a los usos del agua: apta para salmónidos, abastecimiento A1, apta para baño, apta para riego. Se trata de un río de montaña

BOE-A-2013-5657



prácticamente sin impactos. No tiene inventariados vertidos significativos en este tramo, ni tampoco autorizaciones de vertidos IPPC, no se realizan detracciones importantes de caudal, y es el único río del pirineo sin regulación.

En la primera parte del trazado, desde el inicio a la bajada a la llanura aluvial del río, donde se proyectan los dos túneles, se producirá un impacto adverso importante sobre la geomorfología, en las bocas de los túneles, debido a los desmontes de gran altura en las mismas, con el consiguiente efecto paisajístico (al que se hará referencia en un próximo apartado) y de erosión en las laderas con muy fuerte inclinación. Además, el ángulo de incidencia en el frente de ataque en las bocas no es el más adecuado, al menos en tres de ellas, lo que sin duda agravará el problema.

En el estudio de impacto ambiental se detectan una serie de zonas de la actual carretera de zonas potencialmente inestables, con deslizamientos antiguos, y en los que el proyecto prevé desmontes de cierta importancia, por lo hay riesgo de que se produzcan fenómenos de inestabilidad en la fase de construcción. Se localizan en los siguientes pp.kk., en los que se indican las actuaciones proyectadas en estas laderas:

- 8+700-9+000. Desmorte en la ladera de 15-20 m de altura.
- 9+400-9+700. Muro anclado en el talud.
- 9+700-10+000. Muro anclado en parte de este talud.
- 11+150-11+250. Desmorte de 5-10 m. de altura.
- 11+900-12+400. Variante de Fiscal. Desmorte y muro de 20-30 m de altura.

Además de los anteriores, los taludes de mayor altura, con mayor efecto negativo sobre la geomorfología y el paisaje, son los siguientes:

Bocas de los túneles:

- Bocas Este y Oeste túnel Balupor III: se alcanzan los 30 m.
- Boca Este túnel de Jánovas: se alcanzan los 40 m.

Taludes en la llanura aluvial: pp.kk. 1+740-1+840. Terraplenes de 15-20 m de altura. Taludes entre Lacort y Fiscal:

- Pp.kk.: 5+060-5+100. Desmorte de 30 m.
- Pp.kk.: 8+920-9+000. Terraplén de 20 m.
- Pp.kk.: 9+640-9+840. Terraplén y muro de escollera. Se superan los 30 m.
- Pp.kk.: 12+260-12+400 (Variante de Fiscal). Desmontes y muro de 25-30 m.

En esta zona del congosto de Jánovas, la carretera actual discurre a media ladera, en fuerte pendiente, con el río muy próximo, por lo que en las voladuras en las bocas de los túneles, la construcción de las estructuras que se proyectan sobre la carretera, y en el acondicionamiento y ensanche de la carretera actual se producirán desprendimientos y arrastres de tierras y rocas al cauce que será muy difícil evitar incluso con la adopción de medidas preventivas y correctoras no previstas en el estudio de impacto ambiental, con el consiguiente efecto sobre las aguas del río Ara.

Los valores geomorfológicos, ambientales, la naturalidad y la calidad de las aguas se verían irremediablemente afectados por la alternativa propuesta, que discurre unos 3.800 m por la llanura aluvial, con dos viaductos de cruce sobre el río.

Un efecto adverso sería la afección a la unidad hidrogeomorfológica, con la desconexión entre el curso fluvial y los terrenos adyacentes, incluyendo terrazas, afluentes y vertientes del valle. Por otra parte, a pesar de los viaductos y las obras de drenaje previstos, se producirá un efecto barrera sobre la hidrología con el trazado que discurre en terraplén, pilas en el cauce, y pilas y estribos en la llanura de inundación. Además, el sistema constructivo de los viaductos significa la ocupación de una gran superficie próxima al río durante la construcción del tablero y las pilas. Prácticamente, las 11 pilas de los dos viaductos de cruce se sitúan o sobre el cauce o sobre zonas ocupadas por la vegetación asociada al río. Las cimentaciones de hormigón en el cauce y

BOE-A-2013-5657

llanura aluvial para las torretas, apertura de caminos de acceso, zona de acopio para las estructuras de la cimbra, instalaciones auxiliares y balsas de lavado de hormigoneras, conllevará un efecto negativo importante sobre el cauce y su vegetación asociada, al que ya se hizo referencia en el apartado anterior. Otro efecto negativo importante se produciría sobre la calidad de las aguas, especialmente en la fase de ejecución de los viaductos sobre el río y los barrancos. En la zona del congreso de Jánovas, las voladuras en las bocas de los túneles, la construcción de las estructuras que se proyectan sobre la carretera (muros, obras de fábrica) y en el acondicionamiento y ensanche de la carretera actual, se producirán desprendimientos y arrastres de tierras y rocas al cauce con el consiguiente efecto sobre las aguas del río Ara. La erosión de los taludes de gran altura, algunos de más de 30 m próximos al río Ara en zonas de fuerte pendiente, también hará irremediable en la fase de obras e incluso en la de explotación el arrastre de tierras al cauce. Aunque de menor importancia previsiblemente que en la fase de construcción, en la fase de explotación, el paso de los vehículos, además de la posibilidad de vertidos accidentales, implicaría un empobrecimiento en la calidad de las aguas por arrastre de aguas de la calzada con aceites, combustibles, tierras, etc.

Las 6 balsas de decantación previstas para disminuir el anterior efecto, tienen a su vez un importante impacto negativo debido a la ocupación de una superficie de suelo considerable (las 4 balsas en los viaductos del río Ara tienen una superficie de ocupación prevista total de casi 18.000 m²) con afección a la vegetación, a la geomorfología y al paisaje, además de los que se derivan del riesgo de rotura.

4.2.3 Afección al paisaje: Según el análisis del estudio de impacto ambiental, las unidades de paisaje afectadas por la carretera: Congosto de Jánovas, río Ara, laderas del valle cubiertas de vegetación y barrancos vertientes al río Ara, alcanzan, salvo la última, una calificación global muy alta (la categoría superior) teniendo en cuenta la calidad paisajística de la unidad, su visibilidad y su fragilidad/vulnerabilidad.

Los aspectos del proyecto que más inciden en el paisaje, son: los emboquilles de los túneles (donde además de la altura de los taludes son necesarias zonas de instalaciones), los taludes de grandes dimensiones, los viaductos, las balsas de decantación y las zonas de instalaciones auxiliares de obra.

Boquillas de los túneles: Las cuatro bocas de los túneles se sitúan en laderas de fuerte pendiente y el ángulo de incidencia del frente de ataque no es el más favorable por lo que la altura de los desmontes en las bocas podría ser superior a la prevista, ya muy elevada, de 30 m en dos de las bocas, alcanzando los 40 m en otra.

Taludes de grandes dimensiones: Ya se indicaron en el apartado de afección a la geomorfología; los que superan los 20 m de altura son los siguientes:

Bocas de los túneles:

Bocas Este y Oeste túnel Balupor III: se alcanzan los 30 m.

Boca Este túnel de Jánovas: se alcanzan los 40 m.

Taludes en la llanura aluvial: pp.kk. 1+740-1+840. Terraplenes de 15-20 m de altura.

Taludes entre Lacort y Fiscal:

Pp.kk.: 5+060-5+100. Desmonte de 30 m.

Pp.kk.: 8+920-9+000. Terraplén de 20 m.

Pp.kk.: 9+640-9+840. Terraplén y muro de escollera. Se superan los 30 m.

Pp.kk.: 12+280-12+400 (Variante de Fiscal). Desmontes y muro de 25-30 m.

Hay que hacer notar que en la parte del trazado entre Lacort y Fiscal en la que el trazado discurre por el corredor de la actual carretera, hay zonas con taludes inestables en las que pueden producirse deslizamientos, por lo que el efecto sobre la geomorfología puede ser mayor del previsto, ya de por sí bastante significativo. Las laderas con mayor probabilidad de ser afectadas se sitúan entre los pp.kk. 8+500 y el final del trazado.

cve: BOE-A-2013-5657

Viaductos: En la alternativa 4 propuesta se proyectan 5 viaductos: 2 sobre el río Ara, dos sobre barrancos tributarios al río y el restante sobre la actual carretera, en la variante de Fiscal.

Los que tienen un mayor impacto paisajístico son los dos viaductos sobre el río Ara, puesto que se sitúan en una muy visible, donde no hay infraestructuras viarias y en los que son necesarias además zonas de instalaciones auxiliares en la fase de construcción y balsas de decantación (provisionales en la fase de obras y permanentes en la de explotación). En los viaductos sobre los barrancos el impacto paisajístico será menor debido a la visibilidad, aunque la calidad paisajística sea elevada. En el viaducto sobre la carretera en Fiscal, el mayor impacto paisajístico se debe a su visibilidad desde la zona urbana, aunque es de mucha mayor importancia el efecto del desmonte de grandes dimensiones y el muro anteriores al viaducto.

Balsas de decantación: Las 6 balsas de decantación previstas para la fase de explotación tienen un impacto negativo sobre el paisaje, tanto las 4 previstas bajo los viaductos del río Ara, como las situadas en las bocas de los túneles, pues son las zonas donde el paisaje es más valioso. Además, como ya se indicó, las balsas de los viaductos ocupan en total casi 18.000 m².

Instalaciones auxiliares: El impacto negativo de las 11 zonas de instalaciones auxiliares se produce en la fase de construcción y, al igual que el de las balsas de decantación, se sitúan en zonas sensibles paisajísticamente. En el caso de los viaductos, el efecto negativo es notable por su sistema constructivo de los viaductos al que ya se ha hecho referencia, que implica actuaciones agresivas para varios elementos ambientales, entre ellos el paisaje.

4.2.4 Otros impactos: No son de prever impactos significativos sobre el patrimonio cultural y las vías pecuarias, con las medidas preventivas y correctoras previstas en el estudio de impacto ambiental.

4.2.5 Aceptación o rechazo social del proyecto: De las 83 alegaciones presentadas, 64 corresponden a particulares. De ellas, la mayoría (55) se oponen al proyecto, solicitando que se paralice su tramitación hasta que se complete el proceso de reversión de los terrenos expropiados en su día por el embalse de Jánovas. De éstas, 46 alegaciones se refieren también a los graves impactos ambientales del proyecto, oponiéndose en general a que el trazado cruce a la margen derecha del río Ara. Considerando que algunas alegaciones tienen varias firmas, unas 115 personas se oponen al proyecto aduciendo motivos de carácter ambiental. Teniendo en cuenta la población censada en el municipio de Fiscal (311 habitantes en 2011) por el que discurre la carretera, se puede decir que hay un rechazo considerable de la población al proyecto, pues del orden de 125 personas han firmado en contra del proyecto. Las restantes alegaciones de particulares (9) se refieren a afecciones a elementos de su propiedad (fincas, accesos...).

Las administraciones han presentado 9 informes o alegaciones, de las cuales 3 (ayuntamiento de Fiscal, Diputación de Huesca y D.G. de Carreteras del Gobierno de Aragón) son favorables al proyecto. Otros 2 organismos (Confederación Hidrográfica del Ebro con dos informes y el Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón, con otros dos informes) indican aspectos a tener en cuenta en el proyecto. El INAGA del Gobierno de Aragón, indica las afecciones ambientales del proyecto, entre ellas a la Red Natura, que ya puso de manifiesto en la fase de consultas.

La Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos indica que el proyecto puede causar impactos ambientales significativos y pueden afectar a un territorio de quebrantahuesos.

Además, hay informes de 9 empresas de servicios, sin contenido ambiental.

cve: BOE-A-2013-5657

5. Valoración del órgano ambiental

Los principales aspectos del proceso de evaluación que se han expuesto en el apartado anterior y en otros de esta declaración, que sirven para llegar a una conclusión, son de forma sintética, los siguientes:

5.1 Procedimiento de evaluación y selección de alternativas:

Alternativa propuesta en el documento inicial; en el documento inicial del proyecto (documento comprensivo) se propone la alternativa 5, que es una de las más desfavorables ambientalmente. Aunque no se jerarquicen ambientalmente las alternativas, del conjunto de impactos descritos en el documento se deduce que las más desfavorables ambientalmente son las alternativas 4 y 5 (Corredor 2) que cruzan dos veces el río Ara pasando a su margen derecha.

Alternativas del estudio de impacto ambiental: Tras el proceso de consultas, el promotor selecciona para el estudio de impacto ambiental, sin suficiente justificación, las alternativas 3 y 4. Estas eran las alternativas más desfavorables ambientalmente de cada corredor en el documento inicial: la alternativa 3 del Corredor 1 (de la carretera actual) y la alternativa 4 del Corredor 2 (cruza a la margen opuesta del río Ara).

En el escrito sobre la amplitud y nivel de detalle del estudio de impacto ambiental, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental se indicaba expresamente la conveniencia de elegir alternativas del Corredor 1 (no cruzan el río Ara). En el informe del Geoparque del Sobrarbe (forma parte de la Red de Parques Globales, reconocidos por la UNESCO) se indica que el proyecto debería seguir la carretera actual, utilizando la margen derecha del río Ara. El INAGA (Instituto Aragonés de Gestión Ambiental) indica en su informe las afecciones a la Red Natura 2000, a los hábitats de interés comunitario, al río Ara y al paisaje, que se producirán, entre otras causas, por el cruce de la carretera sobre el río Ara.

Alternativa propuesta: A pesar de los informes anteriores, el estudio de impacto ambiental selecciona la alternativa 4, aunque del documento inicial se deducía que era la más desfavorable ambientalmente de las cinco. Para el análisis de alternativas del estudio de impacto ambiental se selecciona, junto a la anterior, la alternativa 3 del corredor 1 (de la carretera actual), sin justificación, pues es la más desfavorable ambientalmente de este corredor. Por otra parte, en el documento de proyecto sometido a información pública junto con el estudio de impacto ambiental, sólo se desarrolla la alternativa 4.

Sistema constructivo de los viaductos: En el estudio de impacto ambiental se analizan diversos sistemas constructivos para los cinco viaductos de la alternativa 4 propuesta, así como para los tres de la alternativa 3. En la Alternativa 4 propuesta, para los 4 viaductos de cruce sobre cursos de agua (río Ara y barrancos) se elige un sistema constructivo de losa hormigonada *in situ* con cimbra porticada apoyada sobre el terreno, lo que produce importantes afecciones ambientales. No es el sistema más favorable ambientalmente, afectando además a un espacio de la Red Natura.

5.2 Impactos ambientales más relevantes de la alternativa seleccionada:

Afecta directamente a los espacios de la Red Natura 2000 LIC ES2410048 Río Ara y ZEPA ES0000286 Sierra de Caniás-Silves, designados expresamente para la conservación de las riberas de los ríos y fauna asociada, y de los espacios de alta y media montaña, respectivamente.

Afección a hábitats de interés comunitario en buen estado de conservación dentro y fuera de Red Natura 2000. Elevado impacto de fragmentación de hábitats extensos y excelentemente conservados (pérdida de hábitat y conectividad, efecto borde) disminuyendo la actual riqueza biológica de la zona.

Fragmentación y afección a la conectividad entre espacios de Red Natura 2000 comprometiendo la conectividad de la Red y la preservación de sus ecosistemas y de sus valores naturales.

Afección a la vegetación asociada al río Ara (Hábitat de Interés Comunitario), en especial el bosque de ribera. Casi todas las pilas de los viaductos se sitúan en zonas con vegetación de ribera, cuya afección se agrava por el sistema constructivo de los viaductos. Las balsas de decantación de los viaductos (con casi 18.000 m² de ocupación) se situarán en zonas con vegetación asociada al río. En la ladera sur del río Ara, en el congreso de Jánovas y entre Lacort y Fiscal, afección a las masas mixtas de robledales y quejigos, con pinares de pino rojo y laricio. Afección a los bosques de enebros, encinas y sabinas en la zona del congreso de Jánovas.

Afección a especies de fauna catalogadas en el Catálogo Español de Especies Amenazadas como en peligro de extinción (milano real); vulnerables (alimoche, desmán de los pirineos, rana pirenaica); vulnerables en el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón (chova piquirroja); sensibles a la alteración de su hábitat (nutria); posible afección al quebrantahuesos, en peligro de extinción en el CAEA. Efecto barrera, especialmente en el tramo del trazado en que se separa de la carretera actual, para las especies presentes en las proximidades de la carretera de mamíferos terrestres, semiacuáticos y anfibios, entre ellos los citados anteriormente; de ungulados, incluidos los que tienen su hábitat a mayor altitud, pero habrá un efecto barrera para la conexión entre los macizos montañosos a ambos lados del río.

Afección a la unidad hidrogeomorfológica del río Ara, en el tramo de unos 3.800 m en los que discurre por la llanura aluvial y cruza dos veces el río Ara.

Afección a la geomorfología por los desmontes de gran altura (se alcanzan los 30 y 40 m) en las cuatro bocas de los túneles, en el congreso de Jánovas, punto de interés geológico (PIG); por los terraplenes en la llanura aluvial del río Ara (15-20 m de altura; y por los taludes de gran altura entre Lacort y Fiscal, incluido el desmonte (30 m) en la variante de Fiscal.

Afección a la geomorfología al actuar en laderas sobre zonas potencialmente inestables, con desmontes importantes o muros, entre Lacort y Fiscal, y en la variante de Fiscal.

Afección a la calidad de las aguas del río Ara en la fase de construcción en el tramo de la carretera que discurre por el congreso de Jánovas, en fuerte pendiente, muy próxima al río, en que la construcción de los túneles, muros, obras de fábrica y taludes, producirán un arrastre inevitable de tierras, piedras y residuos de la construcción.

Afección en la fase de construcción al río Ara, especialmente por los dos viaductos de cruce, con pilas en el cauce.

Afección sobre el río Ara (geomorfología, vegetación asociada, calidad de las aguas, paisaje) debido al diseño y al sistema constructivo de los viaductos, de losa hormigonada *in situ* con cimbra porticada apoyada sobre el terreno, que conlleva cimentaciones de hormigón en el cauce y la llanura aluvial, apertura de caminos de acceso, zona de acopio para las estructuras de la cimbra, instalaciones auxiliares, balsas de lavado de hormigoneras. Además, con las luces proyectadas, se situarán pilas en el cauce y la mayoría de las 11 pilas de los dos viaductos, sobre la vegetación asociada al río, con ocupación de una gran superficie próxima al río, en un espacio protegido, durante la construcción del tablero y las pilas.

Afección paisajística negativa muy importante, en el congreso de Jánovas (bocas de los túneles, desmontes de grandes dimensiones); llanura y cruces del río Ara (terraplenes de considerable altura, viaductos, balsas de decantación); taludes de gran altura entre Lacort y Fiscal, agravados por la actuación sobre laderas inestables; desmontes y muros en la variante de Fiscal.

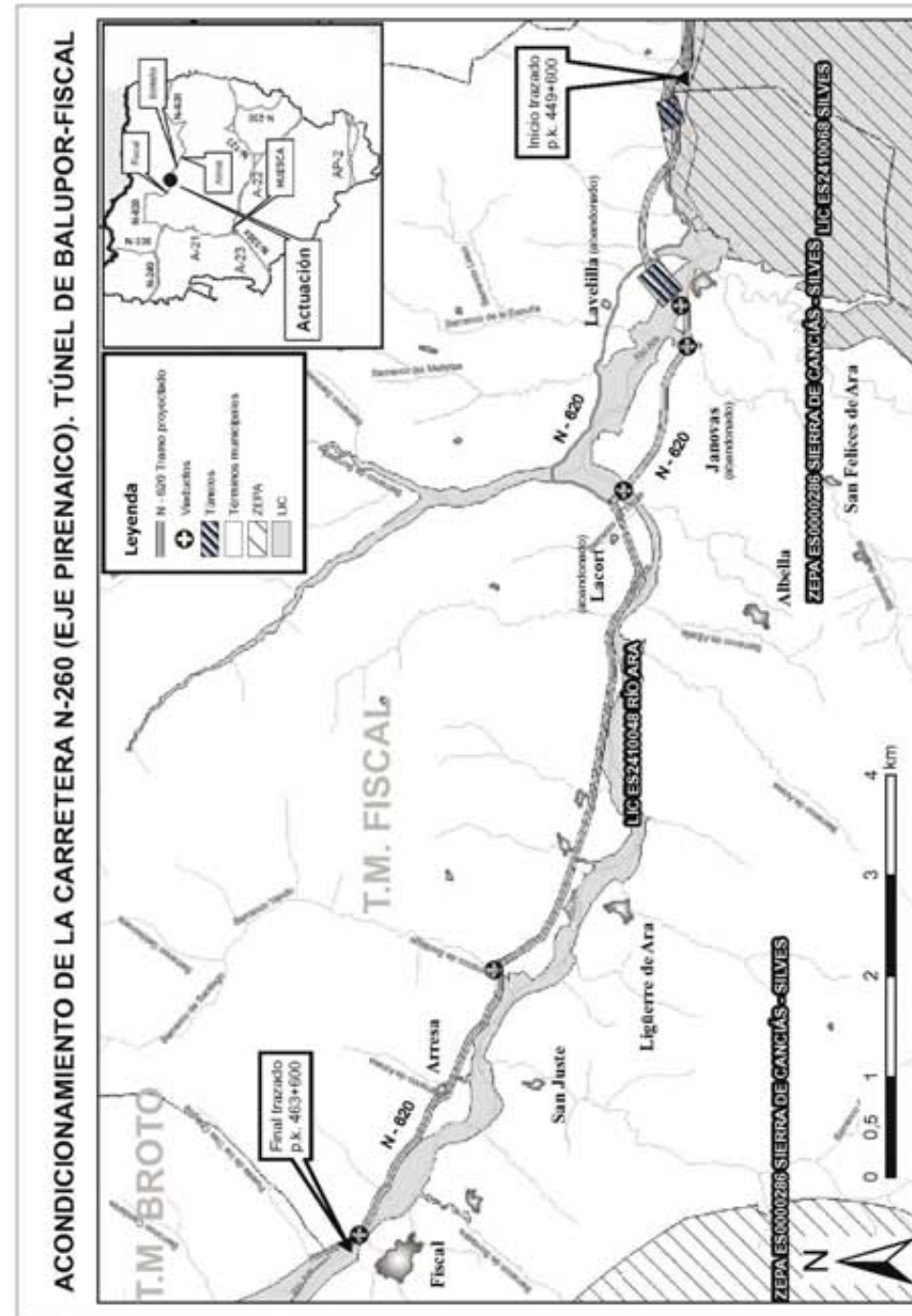
Amplio rechazo social entre la población, entre otros, por motivos ambientales.

En consecuencia, el Secretario de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, formula una declaración de impacto ambiental desfavorable para el proyecto Acondicionamiento de la carretera N-260 (Eje Pirenaico), túnel de Balupor-Fiscal, al

concluirse que dicho proyecto previsiblemente causará efectos negativos significativos sobre el medio ambiente, y al considerarse que las medidas previstas por el promotor no son una garantía suficiente de su completa corrección o su adecuada compensación.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a Dirección General de Carreteras para su incorporación al procedimiento sustantivo del proyecto.


Madrid, 14 de mayo de 2013.-El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.



cve: BOE-A-2013-5657

cve: BOE-A-2013-5657

**DOCUMENTO DE ALCANCE PARA LA EVALUACIÓN AMBIENTAL
DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE “ACONDICIONAMIENTO
DE LA CARRETERA N-260 EJE PIRENAICO. PP.KK. 449,600-
463,600. TRAMO: TÚNEL DE BALUPOR-FISCAL (HUESCA)”**




MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

SECRETARÍA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE

DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL Y MEDIO NATURAL

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL



O F I C I O


S/REF:

N/REF: SGEA/MMA/mlr/20150165 CAR

ASUNTO: Notificación Resolución por la que se formula documento de alcance.

REMITENTE: D. Francisco Muñoz García
Subdirector General de Evaluación Ambiental

DESTINATARIO: DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
MINISTERIO DE FOMENTO
Pº DE LA CASTELLANA, 67
28071-MADRID



En relación con la solicitud de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental, en virtud del artículo 34 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental ("Ley 21/2013"), del proyecto ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA N-260 EJE PIRENAICO. PP.KK. 449,600-463,600. TRAMO: TUNEL DE BALUPOR-FISCAL (HUESCA), y de conformidad con el artículo 34.5 de la Ley 21/2013, se le remite, como promotor y órgano sustantivo del proyecto, copia de la Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, por la que se formula el documento de alcance para la evaluación ambiental del proyecto ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA N-260 EJE PIRENAICO. PP.KK. 449,600-463,600. TRAMO: TUNEL DE BALUPOR-FISCAL (HUESCA), así como copia de las contestaciones que han sido admitidas recibidas a las consultas practicadas, que corresponden a:

- Subdirección General de Medio Natural. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. (Madrid).
- Confederación Hidrográfica del Ebro. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. (Zaragoza).
- Servicio de Biodiversidad. Dirección General de Sostenibilidad. Departamento de Desarrollo Rural y Sostenibilidad. Gobierno de Aragón. (Zaragoza).
- Instituto Aragonés de Gestión Ambiental. Departamento de Desarrollo Rural y Sostenibilidad. Gobierno de Aragón. (Zaragoza).
- Dirección General de Movilidad e Infraestructuras. Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda. Gobierno de Aragón. (Zaragoza).
- Servicio de Prevención, Protección e Investigación del Patrimonio Cultural. Departamento de Educación, Cultura y Deporte. (Zaragoza).

CONSULTADOS

CONFEDERACION HIDROGRAFICA DEL EBRO MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACION Y MEDIO AMBIENTE
AYUNTAMIENTO DE BOLTAÑA
AYUNTAMIENTO DE BROTO
AYUNTAMIENTO DE FISCAL
COLEGIO OFICIAL DE GEOLOGOS DE ARAGON
FUNDACION ECOLOGIA Y DESARROLLO
ECOLOGISTAS EN ACCION - ASOCIACION DE DEFENSA DEL PIRINEO ARAGONES (ADEPA)
INSTITUTO PIRENAICO DE ECOLOGIA CSIC
WWF/ADENA
SEO/BIRDLIFE
INSTITUTO GEOLOGICO Y MINERO DE ESPAÑA - IGME MINISTERIO DE CIENCIA E INNOVACION
D.G. DE CARRETERAS DPTO. DE OBRAS PUBLICAS, URBANISMO VIVIENDA Y TRANSPORTES GOBIERNO DE ARAGON
D.G. DE DESARROLLO RURAL DPTO. DE AGRICULTURA, GANADERIA Y MEDIO AMBIENTE GOBIERNO DE ARAGON
D.G. DE CULTURA Y PATRIMONIO DPTO. DE EDUCACION, CULTURA Y DEPORTE GOBIERNO DE ARAGON
D.G. DE CALIDAD AMBIENTAL DPTO. DE AGRICULTURA, GANADERIA Y MEDIO AMBIENTE GOBIERNO DE ARAGON
DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUESCA
SUBDELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN HUESCA
INSTITUTO ARAGONÉS DE GESTIÓN AMBIENTAL DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA, GANADERIA MEDIO AMBIENTE GOBIERNO DE ARAGON
ECOLOGISTAS EN ACCION - CODA (CONFEDERACION NACIONAL)
PARQUE NACIONAL ORDESA Y MONTE PERDIDO
DPTO. DE CIENCIAS DE LA TIERRA (GEOLOGIA) UNIVERSIDAD DE ZARAGOZA
D.G. DE CONSERVACION DE MEDIO NATURAL DPTO. DE AGRICULTURA, GANADERIA Y MEDIO AMBIENTE GOBIERNO DE ARAGON
COLEGIO OFICIAL DE GEOLOGOS - MADRID
OFICINA ESPAÑOLA DE CAMBIO CLIMATICO MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACION Y MEDIO AMBIENTE
FUNDACIÓN PARA LA CONSERVACION DEL QUEBRANTAHUESOS
ECOLOGISTAS EN ACCION-CINCA
ECOLOGISTAS EN ACCION ARAGON
D.G. DE CALIDAD Y EVALUACION AMBIENTAL Y M. NATURAL. S.G. DE MEDIO NATURAL MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACION Y MEDIO AMBIENTE

CORREO ELECTRÓNICO
buzon-gea@magrama.es

PLAZA DE SAN JUAN DE LA CRUZ S/N
28071 MADRID
TEL. 91 597 63 32
FAX. 91 597 58 16

2

Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente



En caso de envío de expediente completo para inicio de tramitación de evaluación de impacto ambiental ordinaria (*artículo 39 de la Ley 21/2013*), se ruega hagan referencia al código de este proyecto 20150165.

Madrid, a 25 de octubre de 2016

EL SUBDIRECTOR GENERAL
DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

Francisco Muñoz García





SGEA/MMA/201500165CAR.

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL Y MEDIO NATURAL, POR LA QUE SE FORMULA EL DOCUMENTO DE ALCANCE PARA LA EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE "ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA N-260 EJE PIRENAICO. PP.KK. 449,600-463,600. TRAMO: TUNEL DE BALUPOR-FISCAL (HUESCA)".

Esta Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural ha recibido, procedente de la Subdirección General de Estudios y Proyectos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, una solicitud de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto de construcción de "ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA N-260 EJE PIRENAICO. PP.KK. 449,600-463,600. TRAMO: TUNEL DE BALUPOR-FISCAL (HUESCA)" del que esa misma entidad es promotora, acompañada del documento inicial del proyecto, en virtud del artículo 34 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental ("Ley 21/2013").

Una vez transcurrido el plazo de consultas sobre el documento inicial del proyecto, se procede a formular la amplitud y nivel de detalle que debe tener el correspondiente estudio de impacto ambiental, que contendrá, al menos, la información que se requiere en el artículo 35.1 de la Ley 21/2013, en los términos desarrollados en el anexo VI de la citada ley, y contemplará, entre otros, los siguientes aspectos:

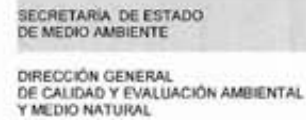
1. Objetivo y justificación del proyecto.

El estudio de impacto ambiental deberá analizar de manera detallada la justificación de la necesidad del proyecto teniendo en cuenta la escasa longitud del tramo objeto de estudio y los elevados valores ambientales de la zona de actuación, por lo que no se considerará prioritario el aumento de velocidad de circulación de la carretera. La justificación de la actuación deberá incluir el estudio de la siniestralidad de los últimos 10-20 años de la carretera actual.

Teniendo en cuenta los posibles impactos que, previsiblemente, generará el proyecto sobre la Red Natura 2000 y sobre la gea, flora y fauna protegida con graves problemas de conservación, se estará a lo dispuesto en los requisitos establecidos en los artículos 46.4, 46.5, 46.6 y 46.7 de la Ley 33/2015, de 21 de septiembre, por la que se modifica la Ley 42/2007, de 13 de julio, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. Se considerará especialmente en lo referido a la necesidad del proyecto, el análisis de alternativas y sus repercusiones, la ausencia de otras alternativas, las razones imperiosas de interés público de primer orden (que en este caso pudieran ser únicamente las contempladas en el artículo 46.6) y, en su caso, la garantía de viabilidad y eficacia de las medidas compensatorias que se determinen.

2. Alternativas a considerar.

El estudio de impacto ambiental incluirá el análisis y evaluación de las distintas alternativas ambientalmente adecuadas y técnica y económicamente viables. Deberá



incluirse la alternativa "0" de no actuación. La alternativa "0" deberá relacionarse directamente con una justificación pormenorizada de la necesidad del proyecto.

Dado que el proyecto afecta directa e indirectamente a varios espacios de la Red Natura 2000, será prioritario en el diseño de las alternativas la búsqueda de soluciones que eviten o minimicen la afección directa e indirecta a la Red y a la conectividad de la misma (artículos 46 y 47 de la Ley 42/2007), de acuerdo con lo indicado en el apartado anterior. Asimismo, el diseño de alternativas deberá tomar en consideración los problemas ambientales señalados en el apartado 4 de la declaración de impacto ambiental negativa de 2013 para buscar la subsanación o minimización de los mismos.

El estudio de impacto ambiental deberá analizar los efectos ambientales de cada actuación puntual de forma individualizada además de global para comparación con otras alternativas. Para facilitar una adecuada comparación de alternativas se independizarán tres tramos: inicio proyecto-intersección 1 (p.k. aprox. 2+200), intersección 1-intersección 6 (p.k. aprox. 11+680), intersección 6-final proyecto.

El estudio deberá incluir, al menos, además de las alternativas contempladas en el documento inicial (0, 1 y 2), la alternativa de la carretera actual con posibles mejoras puntuales (mejoras de curvas, voladizos, sobreechamientos, viaductos si no son posibles ampliaciones de puentes, técnicas de restauración ecológica de taludes, etc.) para los tramos intermedio y final antes citados.

El diseño de las alternativas deberá tener en cuenta los resultados de las prospecciones botánicas previas al estudio (en particular, al menos, respecto a *Borderea Chouardii*, *Petrocoptis crassifolia*, *Ramonda myconi* y *Veronica aragonensis*) requeridas por el Servicio de Biodiversidad del Gobierno de Aragón. Las prospecciones afectarán a toda la zona posiblemente afectada por las obras, incluidos, p.e. los caminos necesarios para los sondeos de los túneles. Deberán considerarse también los resultados de las prospecciones faunísticas previas citadas en el apartado 4.

Deberán incluirse también alternativas de diseño de cruce de vías diferente a la glorieta que minimicen su ocupación espacial. Se definirán los métodos de ataque a los respectivos emboquilles planteando soluciones que eviten ejecutar grandes desmontes por los caminos de acceso proyectados. Para los emboquilles de los túneles, teniendo en cuenta el valor geológico y la inestabilidad de la zona de actuación se estudiarán alternativas de localización y técnica constructiva que eviten o minimicen lo más posible el riesgo de deslizamientos o hundimientos, además de minimizar el impacto paisajístico y la afección al patrimonio geológico. Para el cruce de los barrancos se buscarán alternativas de diseño y método constructivo que minimicen la afección, dándose prioridad a los pasos sobre columnas o viaductos frente a las obras de fábrica con sus consiguientes terraplenes. El diseño del trazado y de las obras de paso transversal deberá buscar la minimización del efecto barrera no sólo por reducir la afección a la fauna sino por disminuir la siniestralidad de la carretera por colisión con ungulados.

Deberán especificarse los tramos de carretera y estructuras que quedan fuera de uso, analizando las alternativas de recuperación de los mismos. Deberá justificarse adecuadamente qué tramos necesitan mantener el servicio, así como, en su caso, la decisión de no recuperación de tramos que queden sin servicio de la carretera actual. Los



proyectos de recuperación ambiental de estos tramos forman parte del proyecto y de su evaluación. Si finalmente, tras su debida justificación, quedan tramos sin servicio y sin recuperar, estos deberán ser tenidos en cuenta a la hora de estimar el impacto residual del proyecto.

El Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA) exige que el estudio de alternativas justifique la viabilidad ambiental de los trazados que pudieran significar una mayor ocupación de suelo, mayores movimientos de tierra o mayor generación de excedentes de obra.

Deberá especificarse si se prevé la iluminación de los túneles y si se requieren (por este motivo u otros) estructuras de abastecimiento energético para el funcionamiento del proyecto. En caso afirmativo se identificarán las existentes y, si fueran necesarias nuevas, se estudiarán alternativas a las mismas y se incorporarán al análisis ambiental de cada una de las alternativas de trazado de la carretera, integrándose en su evaluación ambiental.

El Ayuntamiento de Fiscal descarta la alternativa 0 porque significaría perpetuar un punto negro de la red nacional de carreteras y un obstáculo para el desarrollo del valle del Ara. Muestra su preferencia por la alternativa 1 (por mejor trazado y seguridad vial y no mayor impacto ambiental). Solicita que el proyecto contemple el entronque con los accesos a Ligüerre de Ara y Jánovas y áreas para paradas de transporte de viajeros en los núcleos de Arresa y Lacort en los desvíos de los citados accesos; así como el vallado de todo el recorrido de la carretera y pasos de fauna. Además, en la contestación del ayuntamiento se recoge que el Pleno aprueba por unanimidad indicar de que el proyecto debería también solucionar definitivamente la comunicación con los núcleos de la margen derecha del río Ara construyendo un nuevo puente, mejorar el puente de acceso a Ligüerre y acondicionar el trazado antiguo de la carretera como vía urbana. La fundación para la Conservación del Quebrantahuesos solicita la alternativa 1 para disminuir los impactos ambientales.

3. Descripción de las actuaciones.

Se describirán y cartografiarán todas las actuaciones necesarias para las fases de obra y funcionamiento del proyecto. Se incluirán al menos los siguientes aspectos para cada alternativa:

- Características principales de trazado de la vía incluidos enlaces y caminos auxiliares. Infraestructuras asociadas. Vallado total o parcial. Ocupación total de suelo, túneles, viaductos, obras de drenaje, estructuras transversales de paso, etc., incluyendo si fueran necesarios: pantallas acústicas, etc.
- Movimiento de tierras, desmontes, terraplenes, taludes resultantes, muros, voladizos. Necesidad de acometer voladuras. Método de restauración de taludes (justificación técnica y ambiental del método elegido). Vertederos, préstamos. Situación legal. Capacidad y superficies de ocupación. Accesos. Instalaciones auxiliares de obra y otras superficies auxiliares de obra. Se incluirán las áreas máximas de ocupación en las bocas de los túneles y en las salidas de las galerías de evacuación o de ventilación de éstos o de cualquier otra salida al exterior, así como todos los caminos de acceso

3

Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente



necesarios incluidos los requeridos para realizar la campaña de sondeos de los túneles.

- Perfiles longitudinales y transversales.
- Planos de detalle de los elementos singulares (escala 1:500 a 1:1000): viaductos, bocas de túnel, voladizos, etc. con sus correspondientes superficies de ocupación incluyendo accesos.
- Localización de tramos en los que se prevén actuaciones susceptibles de producir impactos sobre especies de flora rupícola de interés por desmontes y posibles raspados en taludes y paredes subverticales.
- Tramos que quedan fuera de servicio y restauración prevista.
- Ocupación permanente y temporal de las obras. Desvíos provisionales. Calendario y horario de obras, incluyendo planificación de los trabajos adecuada a los periodos sensibles de las especies afectadas.
- Líneas eléctricas de abastecimiento de energía u otras infraestructuras complementarias que pudieran ser necesarias para el proyecto.

El anejo cartográfico incluirá unas ortofoto en color reciente con definición apropiada (p.e. 1:2000) de cada alternativa donde se representen los ejes de las calzadas, el ancho de las plataformas, extensión e intervalos de altura de 10 en 10 m de los taludes de desmonte y terraplén, además de todos los elementos citados en los párrafos anteriores, incluidas las zonas en las que será necesario realizar voladuras.

4. Efectos ambientales más significativos. Estudios necesarios para su evaluación.

Se realizará la evaluación de impactos para cada una de las alternativas con la totalidad de las actuaciones que componen el proyecto, incluidos caminos de acceso, préstamos, vertederos, tramos de carretera actual fuera de uso y resto de actuaciones auxiliares y/o complementarias necesarias para las fases de obra y explotación. Contendrá los estudios necesarios para su evaluación, incluidos los trabajos de campo y los métodos y criterios utilizados para predecir y evaluar los efectos del proyecto.

Entre los impactos a considerar se incluirán, al menos, los siguientes citados en las consultas:

Clima.

El estudio de impacto ambiental abordará el cambio climático en una doble vertiente: adaptación al cambio climático de la nueva infraestructura y contribución al cambio climático de la misma. En relación con la primera, se deberán tener en cuenta las proyecciones de cambio climático para revisar (en su caso) los parámetros de diseño de la infraestructura. En cuanto a la segunda, el estudio debería calcular las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) atribuibles tanto a la fase de construcción como de explotación para las distintas alternativas. Este análisis permitirá valorar cuáles son las

4

Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente



alternativas globalmente con menos emisiones y, por tanto, más favorables a mitigar el cambio climático. Se sugiere consultar el informe técnico elaborado por el CEDEX "Recomendaciones para la estimación de las emisiones de GEI en la evaluación ambiental de planes y proyectos" en lo referente a proyectos viarios. Se adjuntan (en archivo PDF) los documentos finales de noviembre de 2015 de informes del CEDEX que han contado con la participación, entre otros, del Ministerio de Fomento.

Geología, geomorfología y edafología

El Departamento de Desarrollo Rural y Sostenibilidad del Gobierno de Aragón indica que los túneles proyectados afectan al entorno de Jánovas incluido en el Catálogo de Lugares de Interés Geológico: "Anticlinal de Boltaña y Foz de Jánovas" y toda la comarca en el "Geoparque del Sobrarbe" (anexo IV del Decreto 274/2015, de 29 de septiembre, por el que se crea el citado Catálogo y se establece su régimen de protección - BOA 4/11/2015). El estudio deberá analizar concretamente la afección sobre ambos lugares, determinando el grado de afección respecto a la totalidad del lugar y respecto a sus elementos más significativos. Se analizará la compatibilidad de la obra con la normativa de protección del lugar y con su conservación.

Teniendo en cuenta lo anterior, las contestaciones recibidas y lo indicado en la DIA de 2013, el estudio de impacto ambiental prestará especial atención al análisis y valoración de la afección de los túneles al subsuelo, así como a la estabilidad de las laderas y al riesgo de deslizamientos de taludes e impactos derivados. Se considerarán también los procesos erosivos. Se analizarán, cuantificarán y valorarán los riesgos de hundimiento y deslizamiento, así como la posible afección al funcionamiento de los acuíferos y las surgencias. El estudio deberá analizar en detalle todos los puntos potencialmente inestables (como mínimo los incluidos en estudios anteriores y en la DIA de 2013) y especificar la técnica de restauración de taludes que se va a utilizar en cada caso. La D.G. de Sostenibilidad del Gobierno de Aragón requiere, si no se utilizan métodos ecológicos de restauración, que se justifique técnicamente la elección.

El Colegio Oficial de Geólogos de Aragón recomienda la realización de un estudio geológico-litológico y estructural de detalle que incluya una caracterización precisa de la fracturación y una definición de las características del macizo rocoso en los puntos donde hallan de realizarse los túneles previstos, así como disponer de información litológica y cartografía geológica de detalle (1:5000) como base para valorar el impacto sobre el medio geológico. Indica la necesidad de disponer también de una cartografía geomorfológica (escala 1:5000) de los materiales más recientes indicando los procesos activos para evaluar los riesgos geológicos, fundamentalmente deslizamientos y desprendimientos. Asimismo indica la necesidad de realizar un estudio de detalle de los elementos del patrimonio geológico de la zona susceptibles de ser afectados, referenciando claramente la posición de los puntos y lugares de interés geológico situados en las cercanías del trazado previsto, y establecer las correspondientes medidas de protección, minimización o incluso compensación del impacto. Indica también que deberá evaluarse correctamente la afección a los distintos tipos de suelos.

Estos estudios, fundamentalmente los que se refieren a los túneles y a la estabilidad de las laderas, deberán tener una conclusión clara respecto a la viabilidad del proyecto y sus afecciones, incluidas las hidrogeológicas.



Se analizará la peligrosidad sísmica natural o sismicidad inducida por el proyecto.

Los estudios anteriormente citados deberán estar informados por el Instituto Geológico y Geominero de España.

El estudio de impacto ambiental incluirá las zonas de préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y otras superficies auxiliares de obra, proporcionando:

- ✓ Dimensiones y características de los túneles a realizar. Se especificará el método constructivo empleado y procedimiento asociado al mismo. Se identificarán y valorarán las afecciones de las superficies mínimas de obra necesarias en las bocas, salidas de emergencia o ventilación o cualquier otra conexión con el exterior y sus correspondientes caminos de acceso (incluidos los de la campaña de sondeos).
- ✓ Balance de tierras global y por tramos para cada alternativa.
- ✓ Necesidad de volumen de préstamos y vertederos para dichos tramos, para cada alternativa. Estimación de la cuantía de los materiales reutilizables aptos para otros usos.
- ✓ Criterios y cartografía de zonas de exclusión de préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y otras superficies auxiliares necesarias para la ejecución o explotación del proyecto.
- ✓ Zonas de vertido, canteras y zonas de préstamos por tramos, para cada alternativa: ubicación, superficie, capacidad, accesos, restauración prevista. Como zonas de vertido se considerarán preferentemente las canteras abandonadas o en explotación y las zonas degradadas que antes fueron de préstamos. Para ello, se hará un inventario, análisis y selección de estas zonas.
- ✓ Ubicación, superficie y usos previsibles de zonas de instalaciones auxiliares y superficies auxiliares de obra y explotación, por tramos, para cada alternativa. Se considerarán preferentemente zonas que vayan a ser afectadas directamente por el proyecto o degradadas.
- ✓ Inventario y valoración ambiental: los elementos ambientales importantes de estas zonas deberán tener el mismo nivel de definición y análisis que las alternativas del estudio. Se considerará también la distancia a los trazados y los accesos a utilizar, para las distintas alternativas. Se incorporará la valoración ambiental de cada zona y se considerará ésta en la evaluación ambiental de las alternativas.

Hidrología superficial y subterránea.

La Confederación Hidrográfica del Ebro indica que la parte inicial del trazado se sitúa sobre la unidad hidrogeológica U.H. 2.05 "Tendeñera - Monte Perdido" y sobre la masa de agua subterránea nº 30234 "Tendeñera-Monte Perdido", mientras que el resto del trazado, que supone la mayor parte del mismo, se sitúa sobre la masa de agua subterránea nº 30221 "Sinclinal de Jaca-Pamplona". Respecto a esta última informa que presenta contaminación de fuente puntual por sustancias prioritarias propuestas en las Normas de Calidad Ambiental. El resto de las consideraciones que realiza este organismo sobre las afecciones del proyecto al medio hídrico son las que figuran en el documento ambiental del proyecto. Solicita que el estudio de impacto ambiental incluya un análisis cuantitativo, en la medida de lo posible, de los potenciales impactos sobre el medio hídrico como consecuencia de las alteraciones morfológicas del terreno incluida la propia traza de la carretera.



El estudio debe valorar la afección de las distintas alternativas del proyecto sobre el dominio público hidráulico (DPH) y sus ecosistemas asociados. Los viaductos y obras de fábrica proyectados sobre los cauces procurarán minimizar la afección a la orla de vegetación. Deberá cartografiarse el DPH y la orla de vegetación de ribera en las zonas de posible afección del proyecto. Se incluirán los cambios en los flujos de escorrentía en las zonas en las que se realicen movimientos de tierra, determinando en su caso la potencial generación de nuevos procesos de erosión, transporte o sedimentación. Se estudiarán los niveles freáticos y flujos de agua subterráneos que puedan verse modificados por los túneles y las obras en los ríos o arroyos asociados. Se identificarán las captaciones de agua próximas al proyecto o que pudieran resultar afectadas por el mismo, su uso, posibles impactos y medidas correctoras. Se realizará un estudio de inundabilidad analizando el incremento del efecto barrera que pudieran suponer las actuaciones.

El estudio de impacto ambiental deberá estudiar en profundidad las posibles afecciones a la dinámica hidrogeológica, valorando, si las medidas correctoras, en el caso de que las hubiera, son en realidad factibles tanto técnica como económicamente. Este estudio y el de inundabilidad deberán estar informados por el órgano competente.

Espacios naturales protegidos. Red Natura 2000.

El Departamento de Desarrollo Rural y Sostenibilidad indica que el proyecto afecta a espacios de la Red Natura 2000, concretamente al Lugar de Interés Comunitario (LIC) (ES2410048) Río Ara, al LIC (ES2410068) Silves y a la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) (ES0000286) Sierra de Canciás – Silves. También informa que las obras no se encuentran dentro de ningún espacio protegido por la Ley 6/1998, de 19 de mayo, de Espacios Naturales Protegidos de Aragón ni Plan de Ordenación de Recursos Naturales.

En consecuencia, el estudio de impacto ambiental deberá contener un estudio específico (en capítulo independiente) de la posible afección del proyecto a los espacios de la Red Natura 2000. El contenido se realizará de acuerdo a las consideraciones recogidas en el artículo 46 de la Ley 33/2015, de 21 de septiembre (ver apartado 1 de la presente resolución) e incluirá la evaluación de la afección a los hábitats y las especies por los que fueron declarados y, por tanto, a la integridad de dichos espacios. Se analizarán las afecciones a sus objetivos de conservación. La evaluación debe concluir indicando si la afección a cada uno de los espacios de la Red Natura 2000 es o no significativa. Asimismo deberá considerarse el artículo 47 de la citada Ley, coherencia y conectividad de la Red, en la valoración de la afección a Red Natura 2000 y en el análisis de alternativas. Para la realización del citado estudio se seguirán las Directrices de la Subdirección General de Evaluación Ambiental para la elaboración de documentación ambiental de proyectos con potencial afección a la Red Natura 2000, documento disponible en la web del Ministerio Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente¹.

La información de los citados lugares deberá estar actualizada y se completará con trabajo de campo, debiéndose consultar previamente al inicio de los trabajos a los órganos autonómicos competentes en conservación de espacios protegidos y biodiversidad (Servicio de Biodiversidad) con el fin de obtener su opinión sobre los

¹ <http://www.magrama.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/evaluacion-ambiental/guias-directrices/>



elementos y procesos clave para garantizar la integridad de los lugares antes citados. Esta opinión deberá ser considerada en el diseño y realización de los trabajos de campo, en el análisis de afecciones y en la definición de medidas preventivas, correctoras y compensatorias. La Subdirección General de Medio Natural del MAGRAMA, además de los datos habituales relativos al estado de conservación, conectividad y tendencia de las especies recogidas en el anexo II de la Directiva de Hábitats y anexo I de la Directiva Aves, solicita: mapa de fragmentación actual y futuro del territorio entre los distintos espacios Natura 2000 mediante la elaboración de un mapa de resistencia o conectividad con una aplicación informática adecuada (ArcGIS "Cost-distance" u otros procedimientos y metodologías normalizados²); valoración de los impactos acumulados y sinérgicos en los citados espacios; y valoración de los impactos residuales sobre los hábitats de interés comunitario partiendo de la extensión destruida y de los efectos en la estructura y función de los mismos dentro del LIC Río Ara y sobre los hábitats importantes para la fauna en la ZEPA Sierra de Canciás-Silves y en conexión con otros espacios de la Red Natura 2000.

Vegetación. Hábitats de interés comunitario. Flora de Interés.

El Servicio de Biodiversidad del Gobierno de Aragón, informa que el proyecto se encuentra dentro del ámbito de aplicación del Decreto 166/2010, de 7 de septiembre, por el que se establece un régimen de protección para *Borderea chouardii* y se revisa su Plan de Recuperación. Las obras no afectarán al área crítica de la especie que se ubica en la margen derecha del río Ara, por tener lugar las obras en la margen izquierda. Informa también de la afección a varias especies catalogadas por el Decreto 181/2005, de 6 de septiembre, por el que se modifica parcialmente el Decreto 49/1995, de 28 de marzo, por el que se regula el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón, destacando como especies más relevantes, además de la citada *B. chouardii* (en peligro de extinción), *Petrocoptis crassifolia*, *Ramonda myconi* y *Veronica aragonensis* (de interés especial, las tres), por lo que requiere la realización de prospecciones botánicas en época adecuada previas al estudio de impacto ambiental, de forma que los resultados puedan incorporarse al estudio, valorando el impacto sobre las mismas, que deberá tenerse en cuenta en la elección de alternativa y en la definición de las medidas de protección que garanticen la no afección. Los trabajos de campo se realizarán siempre bajo la supervisión del órgano competente en conservación de biodiversidad, con especial atención en el caso de *B. chouardii*. Otras especies del Catálogo de Aragón citadas en las consultas son *Ilex aquifolium* (de interés especial) y *Petrocoptis montserratii* (vulnerable). Esta última especie y las cuatro citadas por el Servicio de Biodiversidad son especies rupícolas de cortados calizos, por lo que podrían verse afectadas por el proyecto.

En el Decreto 166/2010 se definen como áreas críticas para *B. chouardii* los cortados rocosos directamente ocupados por esta planta, de forma natural o fruto de introducciones, y sus alrededores donde es más probable su dispersión por medios naturales. Entre las actuaciones no permitidas en el ámbito del Plan de Recuperación se encuentra la construcción de nuevas carreteras, pistas forestales o caminos rurales y sus modificaciones. La S.G. de Medio Natural del MAGRAMA indica la posibilidad de afección indirecta (p.e. desprendimientos causados por la onda expansiva de las explosiones en la construcción del túnel u otros accidentes), señalando que deben estudiarse de forma

² Ver MARM. 2010. *Prescripciones técnicas para la reducción de la fragmentación de hábitats en las fases de planificación y trazado. Anexo VI.*



detallada todas las actuaciones del proyecto (fases de obra y explotación) por expertos en su conservación y descartar su afección; además de considerar la posible pérdida como área de potencial expansión de la especie por la ejecución del proyecto.

El Servicio de Biodiversidad indica que la carretera afectará a los hábitats de interés de interés comunitario (HIC) 92A0 Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*, 9340 Bosques de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia* y 9560* Bosques endémicos de *Juniperus* spp., este último prioritario. La S.G. de Medio Natural del MAGRAMA indica la posible presencia en la zona del HIC 3240 Ríos alpinos con vegetación leñosa en sus orillas *Salix elaeagnos* que, aunque se encuentra degradado en la zona, es muy representativo de ríos de alta montaña e importante como corredor para mamíferos ligados al hábitat de ribera.

El estudio deberá realizar trabajo de campo para actualizar la cartografía de los HIC que pudieran resultar afectados. Se incluirá el estudio del grado de fragmentación de los hábitats con la cartografía actualizada y adecuada a la escala de proyecto, incluyendo el estado de conservación y las superficies afectadas directa e indirectamente de los HIC dentro y fuera de Red Natura 2000 (art. 46.3 Ley 33/2015) siguiendo la metodología propuesta por el documento *Bases ecológicas preliminares para la conservación de los tipos de hábitat de interés de España*. MARM. VV.AA. 2009 o el documento más actualizado de referencia en cada caso. Se incluirá la estimación del cambio de estructura y función de los hábitats previsiblemente afectados para valorar posibles cambios en el estado de conservación.

Fauna

El Servicio de Biodiversidad del Gobierno de Aragón, informa que el proyecto se encuentra dentro del ámbito de aplicación del 45/2003, de 25 de febrero, por el que se establece un régimen de protección para el quebrantahuesos y se aprueba el Plan de Recuperación. Informa que las obras no se ubican dentro de un área crítica para la especie. Entre las especies más relevantes del Catálogo Regional (D. 181/2005) que se verán afectadas destaca el quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), la nutria (*Lutra lutra*) y el milano real (*Milvus milvus*), catalogado el primero en peligro de extinción y las otras dos especies, sensibles a la alteración de su hábitat.

El citado Servicio solicita prospecciones faunísticas con especial atención a los puntos de nidificación de milano real y de presencia de nutria, incorporando sus resultados al estudio de impacto ambiental y considerándolos en la definición de las medidas de protección. INAGA solicita, además del estudio de las especies de avifauna de interés con puntos de nidificación habituales y cercanos a la zona de actuación, la inclusión de técnicas para reducir o incluso evitar las molestias a los nidos por ruidos.

La S.G. de Medio Natural del MAGRAMA, además de las especies ya citadas, señala como potencialmente afectadas por el proyecto: el alimoche (*Neophron percnopterus*) y la chova piquirroja (*Pyrhocorax pyrrhocorax*), indicando que el quebrantahuesos y el alimoche serán las más afectadas por detectarse una zona de nidificación potencial y de campeo muy cercana a los túneles; tres especies de quirópteros (murciélago pequeño de herradura -*Rhinolophus hipposideros*-, murciélago mediterráneo de herradura -*Rhinolophus eurylae*- y murciélago ratonero ribereño -*Myotis daubentonii*-), resaltando la



mortandad por fragmentación de hábitat de las carreteras sobre los quirópteros y el posible efecto llamada de los túneles; anfibios como el sapo partero común (*Alytes obstetricans*) y el tritón pirenaico (*Euproctus asper*), llamando la atención sobre la necesidad de considerar la posibilidad de que se encuentre rana pirenaica (*Rana pyrenaica*) en las prospecciones, a pesar del factor limitante de la presencia de trucha común, ya que el límite meridional de su distribución está en la Sierra de Canciás y resulta fácil que pase desapercibida; peces como el lobo de río (*Barbatula quignardi*) y la madrilla (*Parachondrostoma miegii*) que pueden resultar afectados por las obras de paso de los arroyos, terraplenes y otros acondicionamientos próximos al Río Ara; y lepidópteros como la hormiguera de lunares (*Maculinea arion*), la doncella de ondas rojas (*Euphydryas aurina*) o la mariposa isabelina (*Graellsia isabelae*) que pueden resultar afectados por el posible incremento de atropellos.

Esta S.G. de Medio Natural solicita el estudio de las especies citadas en su informe para valorar el riesgo de atropello, pérdida y fragmentación de su hábitat. Para cada grupo afectado, incluyendo los invertebrados, pide detallar al menos, según su aplicación: afecciones de la red viaria actual y futura; muestreos realizados en la época del año y la franja horaria del día adecuada; corredores ecológicos afectados a nivel local y regional; movimientos de campeo, migratorios, dispersivos o trashumantes y áreas de cría o nidificación; estudio de muladares y otras zonas sensibles; impactos acumulados de la actuación dentro del proyecto del Eje Pirenaico y otras actuaciones de mejora viaria; estudio de niveles freáticos y flujos de agua subterráneos que puedan verse modificados por el túnel y las obras en los ríos y arroyos asociados; y la protección del medio acústico en el medio natural si fuera necesaria, siendo de especial relevancia los lugares de la Red Natura 2000 LIC Río Ara y ZEPA Sierra de Canciás-Silves.

El estudio de impacto prestará especial consideración al efecto barrera y el incremento de atropellos de fauna durante la fase explotación, considerando también los tramos de carretera actual que vayan a quedar en uso. El estudio debe incorporar un análisis de la fragmentación y del efecto barrera de la infraestructura, con el doble objeto de realizar una valoración concluyente de dicho impacto y diseñar las medidas correctoras apropiadas, incluyendo posibles medidas de desfragmentación de la carretera actual. Para ello, el estudio deberá realizar una identificación y cartografía de las áreas de interés faunístico (por grupos taxonómicos en relación con el diseño de pasos) y de las áreas de interés para la conectividad ecológica y la dispersión de la fauna. El estudio, además de considerar las especies de fauna amenazada o que resulte particularmente valiosa por su escasez, rareza u otros motivos, tendrá en cuenta las especies comunes que presenten altas concentraciones en el área de estudio y sean susceptibles de verse afectadas por fragmentación del hábitat, efecto barrera, atropellos, etc. La caracterización de la distribución y abundancia de los elementos anteriores se realizará, previa consulta expresa con el órgano autonómico competente en conservación de la biodiversidad, la búsqueda bibliográfica y prospecciones de campo realizadas en las épocas, lugares y circunstancias más adecuadas para facilitar su detección, cartografía y caracterización de su estado de conservación en el ámbito del estudio. Se elaborará para cada alternativa una cartografía de sectores o puntos conflictivos desde el punto de vista de la fragmentación, teniendo en cuenta las características de la vía, las infraestructuras lineales próximas y los corredores y áreas de interés para la fauna, de forma que se identifiquen las zonas de intersección de cada alternativa con conectores ecológicos (incluidos los de carácter no continuo) o con hábitats de interés para especies



amenazadas o muy sensibles a la fragmentación de su hábitat, además de las zonas en las que la construcción o explotación de la vía puede perturbar hábitats adyacentes de interés para la fauna.³

Patrimonio cultural.

El Servicio de Prevención, Protección e Investigación del Patrimonio Cultural indica que deberá tenerse en cuenta su informe de marzo de 2011 del proyecto anterior. Respecto a la documentación aportada, indica que, aunque se hace referencia a la prospección paleontológica realizada, no se recogen las prescripciones de obligado cumplimiento de la Resolución de 15 de marzo de 2011 de su Departamento, relativas al control y seguimiento paleontológico. Respecto al patrimonio arqueológico alude a los trabajos de 2008 y 2011 y establece medidas de control.

Este mismo Servicio informa que las obras se incluyen dentro de los márgenes de protección del recinto fortificado de Lavelilla, declarado Bien de Interés Cultural Monumento (orden de 17 de abril de 2006, BOA 22/5/2006) y del núcleo de Lacort, que se encuentra protegido como pueblo deshabitado (Disposición adicional tercera de la Ley 3/1999) por lo que debe remitirse el proyecto para su autorización a la Comisión Provincial de Patrimonio Cultural de Huesca.

Dominio público forestal y pecuario.

El documento ambiental señala la posible afección a varias vías pecuarias que incluyen las citadas en las contestaciones. El proyecto afectará al menos a los Montes de Utilidad Pública (Ley 15/2006, de 28 de diciembre, de Montes de Aragón) "Santa María de Ascaso" (matrícula 22001170) y "Solana de Burgués" (Mat. 22000553).

El INAGA indica la necesidad de solicitar información al Servicio Provincial del Departamento de Desarrollo Rural y Sostenibilidad de Huesca para delimitar, dimensionar y valorar la afección al dominio público, montes de utilidad pública y vías pecuarias.

Paisaje.

El estudio del paisaje, además de la caracterización y cartografía de las unidades del paisaje previsiblemente afectadas por el proyecto, con su valoración en función de la calidad (naturalidad, valor cultural, etc.) y fragilidad, incluirá la localización, caracterización y cartografía de los principales enclaves estratégicos para la percepción del paisaje (miradores, romerías, áreas recreativas, centros de visitantes, carreteras, senderos, núcleos habitados, etc.). Para cada enclave se modelizará su cuenca visual y se aportará información sobre la tipología y nivel exigencia de los observadores (p.e. turismo en la naturaleza), su intensidad de uso y la importancia local que tiene el paisaje como recurso natural, etnográfico o económico (turismo rural).

El estudio de impacto ambiental deberá realizar una adecuada valoración de la afección al paisaje teniendo en cuenta los puntos de concentración de observadores antes citados y

³ Prescripciones Técnicas para la Reducción de la Fragmentación de Hábitats en las Fases de Planificación y Trazado. MARM, 2010 y Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada). MAGRAMA. 2015.



los elementos que el proyecto pueda incorporar a la escena y suponer distorsión de la misma (grandes taludes de desmonte o terraplén, viaductos, estructuras de paso, bocas de túneles, vertederos, canteras, etc.). En los casos de mayor afección visual, ya sea por la excelencia del paisaje o por la envergadura de los nuevos elementos incorporados a las cuencas visuales, el estudio de impacto ambiental incorporará análisis de simulación fotográfica.

El estudio de impacto ambiental incluirá un plan de restauración de todas las superficies afectadas (vertederos, préstamos, instalaciones auxiliares, caminos de obra, tramos que queden fuera de servicio, etc.) que garantice la integración paisajística de la obra.

El INAGA solicita que el estudio incluya planos topográficos de la situación anterior y posterior, con perfiles, valorando las modificaciones morfológicas del relieve y su impacto final. Señala la necesidad de que el análisis y valoración de los impactos sobre el paisaje preste especial atención a los puntos de emboquille de los túneles y caminos de acceso y en el tramo de viaducto proyectado.

Población y socioeconomía.

El INAGA indica que el estudio de impacto ambiental deberá valorar los impactos por molestias a la población (ruidos, cortes de tráfico, etc.) y los impactos positivos de la nueva infraestructura. El estudio considerará las actuaciones y objetivos integrados en el Plan de desarrollo sostenible para el entorno territorial de Jánovas promovido por la Dirección General del Agua y la coherencia de los distintos elementos del proyecto evaluado (trazado, accesos, superficies de afección...) con los mismos.

Se incluirá un estudio de la aceptación social del proyecto.

Se cartografiarán y caracterizarán los núcleos y viviendas existentes en el ámbito del estudio, así como otros equipamientos que por su vulnerabilidad pudieran resultar afectados. El estudio incluirá un estudio acústico con mediciones preoperacionales.

5. Medidas preventivas y correctoras que pueden o deben ser consideradas.

El estudio de impacto ambiental deberá recoger una propuesta de medidas preventivas, correctoras y, si fuera preciso, compensatorias para evitar o minimizar las afecciones del proyecto, durante la construcción y la explotación, así como un compendio de buenas prácticas ambientales. Se incluirá descripción, cartografía, presupuesto de ejecución y cronograma de aplicación de las medidas propuestas.

A continuación se recogen las medidas citadas en las contestaciones recibidas que presentan alguna particularidad, con independencia de que el estudio de impacto ambiental desarrolle todas las que son propias de cualquier proyecto de infraestructuras lineales de transporte de estas características y que además puede afectar a la Red Natura 2000, incluidas, en su caso, las medidas compensatorias (art.46.5)⁴ y su correspondiente tramitación.

⁴ <http://www.magrama.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/evaluacion-ambiental/guias-directrices/>



- Definición de medidas correctoras y de protección de, al menos, *Borderea Chouardii*, *Petrocoptis crassifolia*, *P. Ramonda myconi* y *Veronica aragonensis* tras las prospecciones botánicas previas al estudio de impacto ambiental requeridas por el órgano competente en conservación de la biodiversidad del Gobierno de Aragón.
- Medidas de protección de fauna teniendo en cuenta el resultado de las prospecciones faunísticas previas al estudio de impacto ambiental solicitadas por el órgano autonómico competente. Adaptación del calendario de obras a la época de nidificación en función de los resultados de estas prospecciones. Definición de otras medidas de protección para avifauna, quirópteros, nutria, peces, etc., citados en las contestaciones. Deberán detallarse las medidas ambientales y la planificación temporal de las obras para cada grupo afectado.
- Medidas para minimizar el impacto sobre la fragmentación de hábitats y permeabilizar la infraestructura (medidas de desfragmentación de la carretera actual, ajustes de trazado, pasos de fauna, vallados, dispositivos de escape, etc.) teniendo en cuenta los resultados del estudio y cartografía requerida en el apartado citada en el punto 4 y siguiendo las directrices establecidas en las *Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada)* Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. 2015.
- Control y seguimiento paleontológico durante las obras, con especial atención en los materiales del Eoceno de carácter continental transicional y a las formaciones marinas del mismo periodo (yacimientos con restos óseos de vertebrados; con invertebrados fósiles, microfósiles e icnofósiles, respectivamente), y supervisión y coordinación de las actuaciones por los Servicios Técnicos de la D.G. de Cultura y Patrimonio.
- Prospecciones arqueológicas en el terreno afectado por la ocupación permanente y temporal teniendo en cuenta los resultados de los trabajos de 2008 y 2011 para comprobar con los planos de la obra si los elementos localizados anteriormente se ven afectados.
- Medidas detalladas de control de vertidos y de prevención de la contaminación de las aguas durante las obras especialmente en las proximidades del río Ara y en los cruzamientos de sus tributarios. Especial atención a las medidas para evitar los arrastres de tierra y desprendimientos de rocas durante las obras (y en menor medida durante la explotación). Medidas de protección hidrogeológica. Plan de seguimiento detallado en el que se establezcan medidas e indicadores ambientales para controlar la calidad de las aguas durante las fases de obras y funcionamiento, así como la correcta infiltración de las aguas y la red de drenaje de la zona.
- Medidas y criterios de actuación generales de buenas prácticas ambientales enunciados por la C.H. del Ebro: retirada y traslado a vertedero legalizado de escombros y materiales de desecho, tratamiento y gestión de aguas; respeto en lo posible de los taludes naturales de los cauces afectados, procurando reponer su morfología y vegetación y quedando bien estabilizados y naturalizados; mantenimiento de las obras en perfecto estado de conservación; no realización de vertidos, etc., además de solicitar las autorizaciones pertinentes del Organismo de cuenca para



cualquier trabajo que afecte a DPH incluidas zonas de servidumbre y policía, y para vertidos o captaciones de agua.

- Los Planes de Restauración y Vigilancia incluirán todas las áreas con especies de flora y fauna potencialmente afectadas. Las revegetaciones deberán incluir especies autóctonas similares a las existentes previamente en la zona. Se plantearán, siempre que sea viable técnicamente, métodos de restauración ecológicos, debiéndose justificar técnicamente cualquier otra elección (Gobierno de Aragón). En la restauración se seguirán las indicaciones de la publicación *Restauración ecológica de áreas afectadas por infraestructuras de transporte. Bases científicas para soluciones técnicas*. Valladares et al.. Fundación Biodiversidad. 2008. (S.G. de Medio Natural. MAGRAMA).
- Se hará especial hincapié en detallar los pasos de fauna para cada grupo afectado y otras medidas que disminuyan el efecto barrera, evitar la propagación de especies invasoras y conservar la biodiversidad. (S.G. de Medio Natural. MAGRAMA)
- Las medidas compensatorias que, en su caso, se propongan para compensar la pérdida neta de biodiversidad calculada en base a la estimación que deberá realizarse del impacto residual del proyecto, se encaminarán a la recuperación del hábitat de las especies con mayor grado de amenaza citadas en los apartados anteriores.

6. Normativa ambiental.

El estudio incorporará un capítulo de análisis de la normativa ambiental de las diferentes administraciones ambientales que puedan afectar al proyecto (planes de ordenación o gestión del territorio; planes de recuperación, conservación o gestión de especies, catálogos de especies amenazadas; planes sectoriales; etc.).

7. Contenido mínimo del programa de vigilancia ambiental.

Se deberá presentar un programa de vigilancia ambiental (PVA) que deberá definirse con la mayor concreción posible. Se centrará en los impactos que se hayan considerado significativos y especificará los indicadores de seguimiento, se propondrá una metodología y se establecerán los umbrales admisibles. A la vista de las contestaciones recibidas se prestará especial atención, tanto en la fase de construcción como en la de explotación, al control de, entre otros: las afecciones hidrogeológicas y a las aguas superficiales; los desprendimientos o procesos de inestabilidad o erosión, las especies amenazadas (especialmente las citadas en las contestaciones); los valores ambientales por los que han sido declarados los LIC, ZEPA y espacios de interés geológico susceptibles de afección; la no afección a *B. chouardi* y otras especies con elevado grado de amenaza; las medidas a aplicar en Red Natura 2000 para garantizar la integridad de los lugares y, en su caso, las medidas compensatorias; la fragmentación del hábitat y la corrección del efecto barrera⁵; la integración paisajística de la obra que incluye los tramos de la carretera actual que queden fuera de uso; el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica y, en su caso, las medidas para minimizar las molestias por ruido a la fauna y espacios protegidos; etc.

⁵ MARM. 2008. *Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las infraestructuras de transporte*.



Se presentará un esquema sintético que relacione los impactos significativos y sus correspondientes medidas preventivas, correctoras y de compensación ambiental que se propongan, con las acciones de vigilancia ambiental propuestas (controles, umbrales, actuaciones previstas si se supera el umbral, etc.). Las medidas deberán quedar bien descritas, presupuestadas y, en su caso, plasmadas en planos a escala adecuada. Se incluirá un reportaje fotográfico del medio que permita constatar la situación preoperacional.

El PVA deberá incluir el correspondiente cronograma, en el que se señalen los informes que serán emitidos, los organismos implicados y un plan de financiación.

Con la presente Resolución, se acompaña copia de las contestaciones recibidas a las consultas practicadas que han sido admitidas, al objeto de que sean consideradas y que el estudio de impacto refleje la forma en que se han tenido en cuenta, que corresponden a:

- Subdirección General de Medio Natural. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. (Madrid).
- Confederación Hidrográfica del Ebro. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. (Zaragoza).
- Servicio de Biodiversidad. Dirección General de Sostenibilidad. Departamento de Desarrollo Rural y Sostenibilidad. Gobierno de Aragón. (Zaragoza).
- Instituto Aragonés de Gestión Ambiental. Departamento de Desarrollo Rural y Sostenibilidad. Gobierno de Aragón. (Zaragoza).
- Dirección General de Movilidad e Infraestructuras. Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda. Gobierno de Aragón. (Zaragoza).
- Servicio de Prevención, Protección e Investigación del Patrimonio Cultural. Departamento de Educación, Cultura y Deporte. (Zaragoza).
- Ayuntamiento de Fiscal. (Huesca).
- Ayuntamiento de Boltaña. (Huesca).
- Colegio Oficial de Geólogos. (Zaragoza).
- Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos. (Zaragoza).

Una vez realizado el estudio de impacto ambiental, además del número de copias cuya entrega haya estipulado el órgano sustantivo, se ruega que le remita al menos una en soporte informático sobre CD-Rom, en formato pdf, y asimismo, la cartografía descriptiva del proyecto utilizada en el estudio de impacto, en formato compatible con Arcgis.

Para la publicación de la declaración de impacto ambiental en el Boletín Oficial del Estado, se requiere que también aporte un croquis de localización del proyecto y sus alternativas, en formato PDF y con los siguientes requisitos:

- En una de sus esquinas superiores debe contener un pequeño marco con la ubicación del proyecto a pequeña escala.
- Principales elementos del proyecto, representados de forma esquemática. Espacios protegidos.



- Flecha de orientación del norte. Líneas de términos municipales, con nombre del término. Núcleos urbanos. Otros elementos que faciliten la orientación del lector (sólo cuando ayuden a localizar el proyecto: carreteras principales, ríos, embalses, línea de costa...).
- Evitar el empleo de copias escaneadas de mapas convencionales, de ortofotografías, u otros soportes que contengan una información prolija y que no sean reproducibles con la calidad requerida en el BOE.

Madrid, a 24 de octubre de 2016
 EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

Francisco Muñoz García

Madrid, a 25 de octubre de 2016
 Por orden AAA/50/2016, de 22 de enero
 (BOE num 23, de 27 de enero de 2016)

EL SECRETARIO DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE

Pablo Saavedra Inaraja

PLANEAMIENTO

2. PLANEAMIENTO

2.1 INTRODUCCIÓN

En el presente apartado se analiza el planeamiento urbanístico del municipio afectado, de tal manera que se asegure en un futuro la compatibilidad y funcionamiento conjunto de todas las actuaciones previstas.

2.2 ANTECEDENTES

Fiscal es una localidad y municipio situada en la Comunidad Autónoma de Aragón en la provincia de Huesca, dentro de la comarca de Sobrarbe. El municipio incluye los pueblos de Albella, Arresa, Borrastre, Jánovas, Javierre de Ara, Lacort, Lavelilla, Lardiés, Ligüere de Ara, Planillo, San Felices de Ara, San Juste, San Martín de la Solana y Santa María de Olaria de Ara.



Sus comunicaciones se realizan por la carretera N-260 que cruza diagonalmente del Estesureste al Oestenorreste todo el término en estudio.

2.3 DATOS DE POBLACIÓN

El municipio abarca una extensión de 170 km² y tiene una población de 338 habitantes en el año 2016.

2.4 PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

Las materias relacionadas con el planeamiento y la ordenación del territorio son objeto de las comunidades autónomas. Por este motivo, el marco legislativo a nivel estatal y autonómico correspondiente a los municipios afectados son los siguientes:

- Ley 30/1992 de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento administrativo Común
- Decreto 52/2002 de 19 de febrero del Gobierno de Aragón por la que se aprueba el desarrollo parcial de la Ley 5/1999 de 25 de marzo, urbanística, en materia de organización, planeamiento urbanístico y régimen especial de pequeños municipios.
- Ley 3/2009 de 17 de junio de Urbanismo de Aragón.
- Decreto 101/2010 de 7 de junio, del Gobierno de Aragón por el que se aprueba el Reglamento del Consejo Urbanístico de Aragón y de los Consejos Provinciales de urbanismo.
- Decreto 156/2011, de 25 de julio, del Gobierno de Aragón, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica de la Administración de la Comunidad Autónoma de Aragón.
- Ley 3/2012 de 8 de marzo, modificación de medidas fiscales y administrativas de la C.A. de Aragón.
- Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, del Ministerio de Fomento, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.
- Ley 37/2015 de Carreteras, publicada el BOE 30 septiembre 2015, del Ministerio de Fomento.

Se ha consultado el planeamiento del municipio de Fiscal, incluyéndose en el Anejo de Coordinación la correspondencia mantenida.

El instrumento de planeamiento utilizado es el **Plan General de Ordenación Urbana** y su última fecha de **aprobación definitiva y de forma parcial con suspensión y denegación parcial** es del 26 de abril de 2015 publicándose en el Boletín Oficial de la Provincia de Huesca el 24 de abril de 2015.

En el mismo boletín se indica la suspensión de los siguientes tipos de suelos en los núcleos afectados:

- Suelo Urbanizable Consolidado (SUC):
 - o Fiscal: Suelo SG-ED
 - Santa Olaria de Ara: Suelo SUC.
- Suelo Urbano No Consolidado (UE):
 - o Fiscal: UE 7, UE 10, UE 13, UE 14 y UE 17.
 - o Javierre de Ara: UE 3.
 - o Santa Olaria de Ara: UE 1 y UE 2.
- Suelo Urbanizable Delimitado (S):
 - o Fiscal: S 2 y S 3.

Más adelante se muestran los planos de planeamiento vigentes y actualizados remitidos por el Ayuntamiento de Fiscal junto con las zonas de protección de la carretera en su estado actual y su situación futura acorde con la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, considerando como arista exterior de la explanación la definida por la intersección del talud de desmonte o terraplén, o en su caso, de los muros de contención o de sostenimiento, con el terreno natural, y en el caso de existir cuentas exteriores a los bordes de dichos taludes o muros, o en terrenos llanos, la arista exterior de la explanación coincidirá con el borde de la cuneta más alejado de la carretera.

2.5 CATEGORÍAS DEL SUELO Y FIGURAS DE PROTECCIÓN.

Clasificación del suelo:

Las categorías del suelo se resumen en los siguientes:

- SUELO URBANO:

Se dividen en dos tipos:

o Suelo Urbano Consolidado:

- Los terrenos ya transformados por contar con acceso rodado integrado en la malla urbana y servicios de abastecimiento y evacuación de agua, sí como suministro de energía eléctrica, de características adecuadas para servir a la edificación que sobre ellos exista o se haya de construir.
- Los terrenos que el Plan General incluya en áreas consolidadas por la edificación, al menos, en las dos terceras partes de su superficie edificable, siempre que la parte edificada reúna o vaya a reunir, en ejecución del planeamiento, los requisitos establecidos en el párrafo anterior.
- Los terrenos que, en ejecución del planeamiento, hayan sido urbanizados de acuerdo con el mismo.

o Suelo Urbano No Consolidado:

- Los terrenos que el plan defina expresamente por estar sometidos a procesos integrales de urbanización, renovación o reforma interior. En concreto el suelo urbano no consolidado definido en el plan general de Fiscal se corresponde con los ámbitos grafiados en los planos de ordenación de las unidades de ejecución.

- SUELO URBANIZABLE

Son aquellos terrenos delimitados por el presente PGOU para el desarrollo urbano racional, incluyéndose terrenos para uso industrial y uso residencial.

Se ha incluido como Suelo Urbanizable el que se encuentra calificado como tal en el planeamiento vigente, esté desarrollado o sin desarrollar, puesto que ya está reservado para tal fin en el futuro. Se incluyen en el mismo terrenos para uso industrial y uso residencial.

- SUELO NO URBANIZABLE

En todo caso, el suelo preservado por la ordenación territorial y urbanística de su transformación mediante la urbanización, que deberá incluir, como mínimo, los terrenos excluidos de dicha transformación por la legislación de protección de la naturaleza o del patrimonio cultural, los que deban quedar sujetos a tal protección conforme a la ordenación territorial y urbanística por los valores en ellos concurrentes, incluso los ecológicos, agrarios, y forestales que incluyéndose en este último los montes de utilidad pública, así como aquéllos con riesgos naturales o tecnológicos, incluidos los de inundación o de otros accidentes graves, y cuantos otros prevea la legislación de ordenación territorial o urbanística. Dentro de este tipo se dividen en los siguientes tipos:

- Suelo No Urbanizable de Protección Ecológica.
- Suelo No Urbanizable Especial Protección Forestal.
- Suelo No Urbanizable de Protección Agraria.

- BIENES ARQUEOLÓGICOS Y PALEONTOLÓGICOS:

Dentro de las figuras de protección urbanística se incluyen el catálogo de Bienes Arqueológicos y Paleontológicos o reflejados en planos de los respectivos planeamientos.

2.6 PLANEAMIENTO SUPRAMUNICIPAL

A nivel supramunicipal la zona se encuentra afectada por la reversión de las expropiaciones realizadas para la construcción de la presa de Jánovas, cuya declaración de Impacto Ambiental fue declarada negativa. El proyecto fue denegado por una resolución del Ministerio de Medio Ambiente mediante la disposición adicional octava de la Ley 11/2005, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley 10/2001, de 5 de julio, del Plan Hidrológico Nacional, que entró en vigor el mismo día de su publicación en el Boletín Oficial del Estado (23 de junio de 2005) establece lo siguiente: "*Se desestima la construcción del pantano de Jánovas. La Administración central, autonómica y local elaborarán conjuntamente un Plan de desarrollo sostenible para el municipio afectado*".

Posteriormente el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (MARM) licitó el 23/06/2010, a través de la Dirección General del Agua, la redacción del Plan de Desarrollo Sostenible para el Entorno Territorial de Jánovas (Huesca) Clave 09.803.3960/411.

La Dirección General del Agua del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente solicita en mayo de 2015 un procedimiento de evaluación ambiental estratégica del Plan indicando que, donde las actuaciones prevista establecen el uso, a nivel municipal, de zonal de reducida extensión y que, por tanto, puede aplicarse un procedimiento simplificado, como documentación aporta el Plan, fechado en noviembre de 2012 y el Documento Ambiental Estratégico, fechado en febrero de 2015.

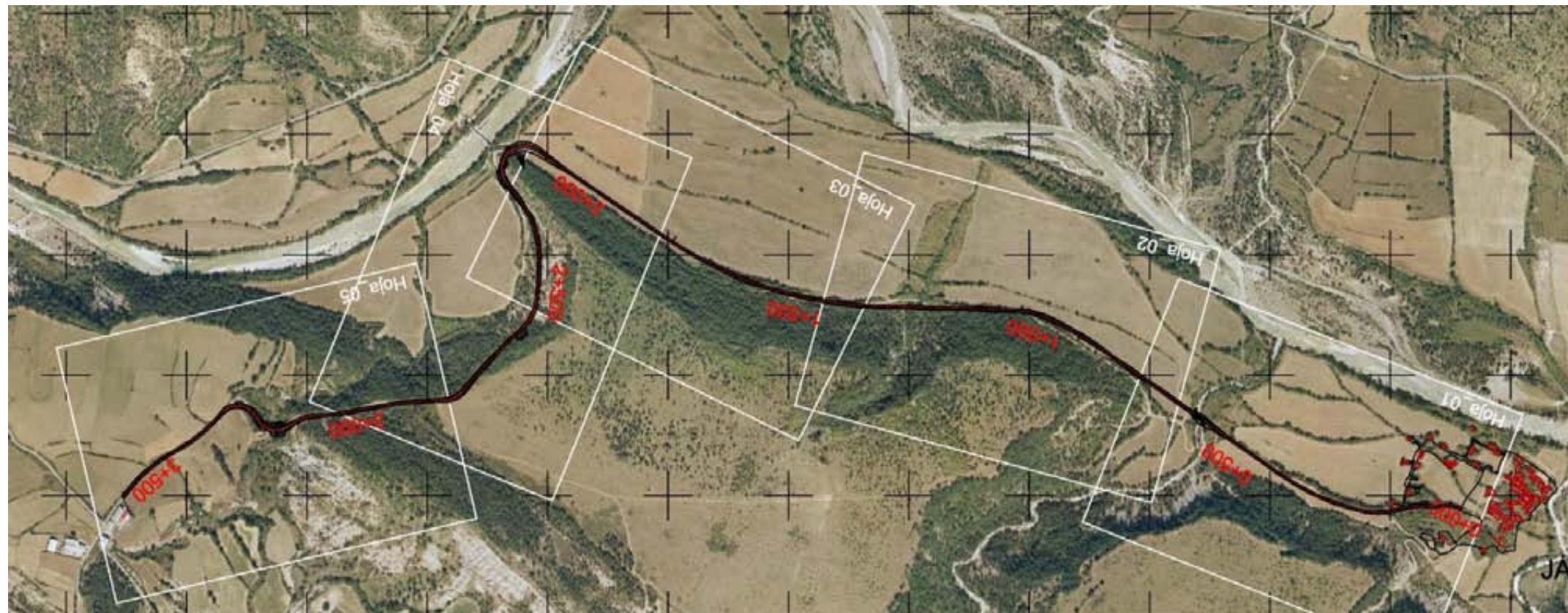
El 20 de diciembre de 2016 (BOE 25 de enero de 2017) La Confederación Hidrográfica del Ebro somete a información pública la versión inicial del Plan de Desarrollo Sostenible para el entorno territorial de Jánovas (Huesca) y su Estudio Ambiental Estratégico, clave 2015-GM-491.

A fecha del presente proyecto se aplica el documento de información pública.

El Plan de Desarrollo Sostenible estableció los ejes, líneas y actuaciones estratégicas básicas para detectar y desarrollar al máximo las posibilidades de recuperación social de los núcleos afectados. El Plan es proceso de planificación estratégica territorial cuyos trabajos se desarrollan en tres fases o niveles:

- Plan de Restitución de los núcleos afectados por el proyecto del embalse de Jánovas, tiene por finalidad definir la dotación de infraestructuras y servicios, a los núcleos deshabitados de Jánovas, Lacort y Lavelilla, de tal forma que, sobre una base de mínimos, puedan iniciar un proceso favorable para su desarrollo futuro.
- Plan de Complementariedad para el municipio de Fiscal: definir un modelo de desarrollo y la visión de futuro para el municipio y el valle del Ara en su conjunto, mediante un proceso basado en el consenso y el fortalecimiento del tejido social mediante la participación en la toma de decisiones.
- Plan de Máximos: tiene como objetivo recoger aquellas actuaciones que se estimen necesarias para incentivar el desarrollo sostenible propuesto.

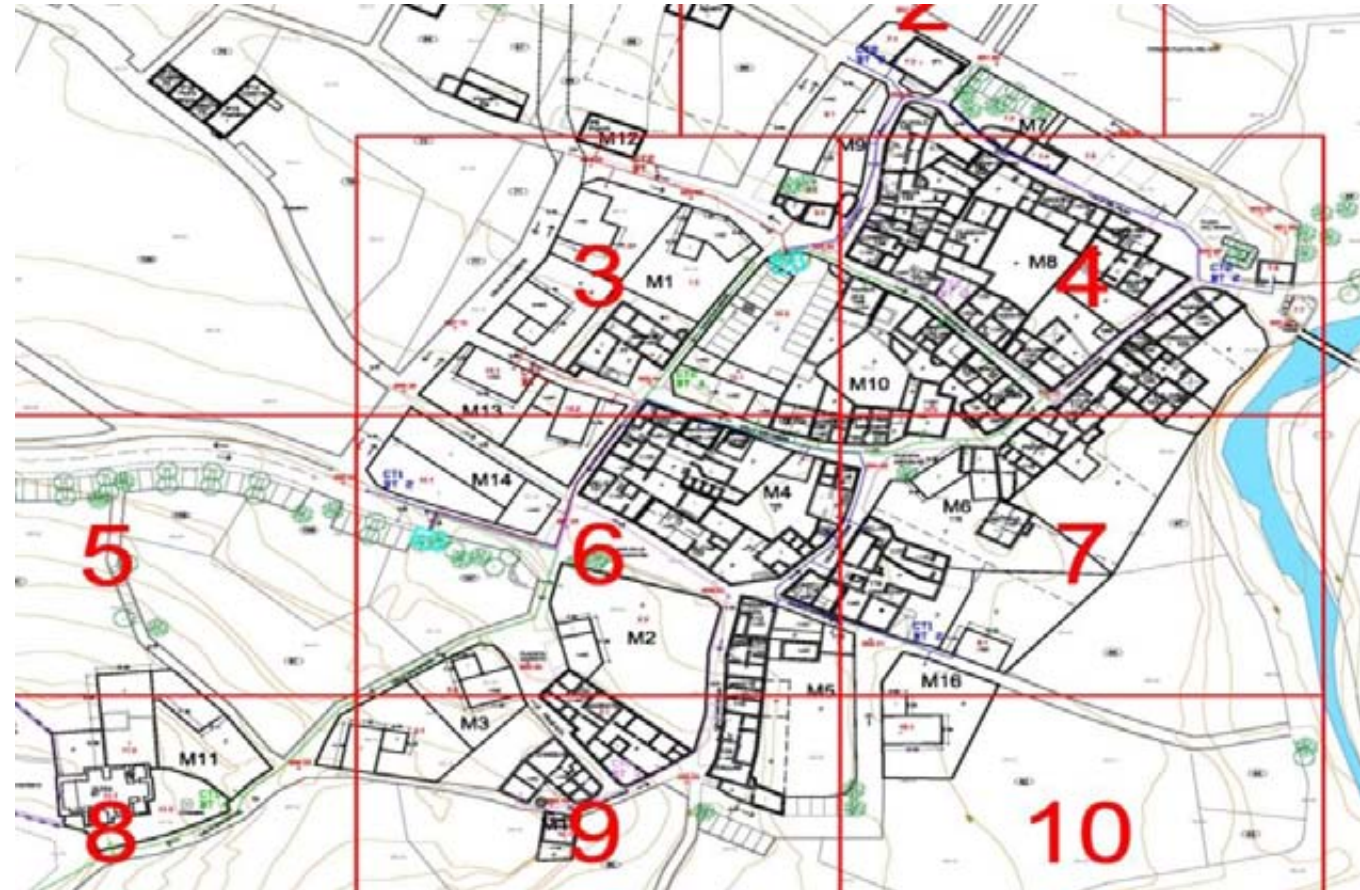
A continuación se muestran los planos de las actuaciones previstas por el Plan de Desarrollo Sostenible junto con el eje del presente proyecto de acondicionamiento de la N-260:



Actuación 1. Acceso a Jánovas por Albella



Actuación 2. Abastecimiento a Jánovas, Lavelilla y Lacort



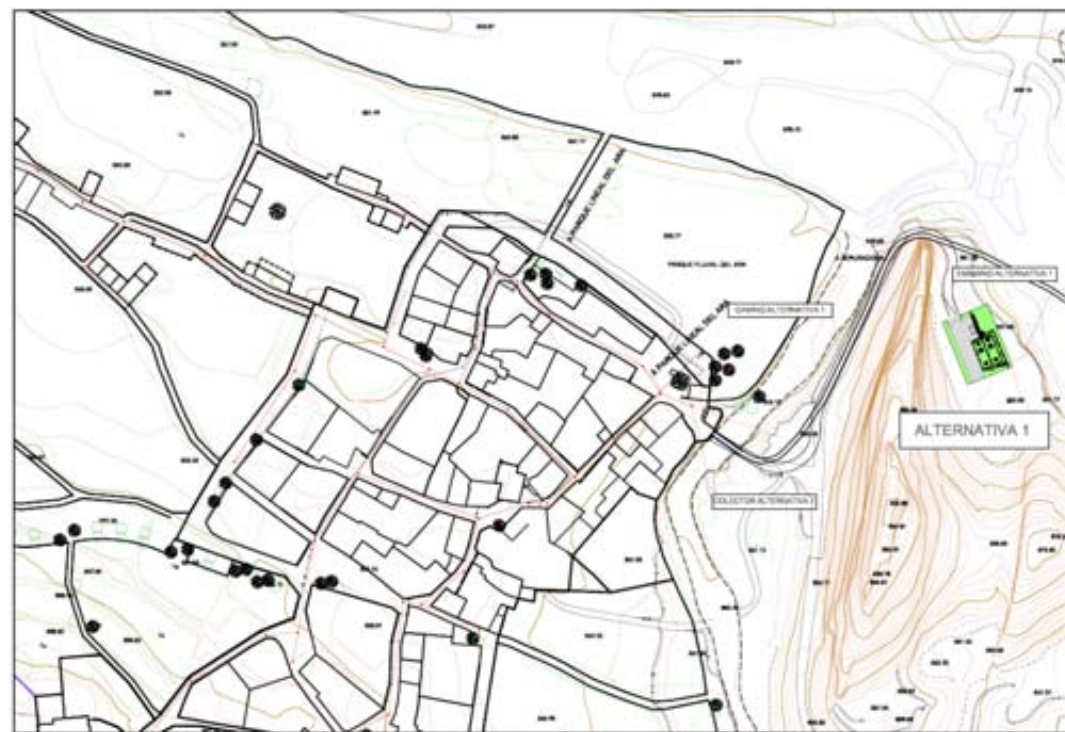
Actuación 4.1 Urbanización de Jánovas



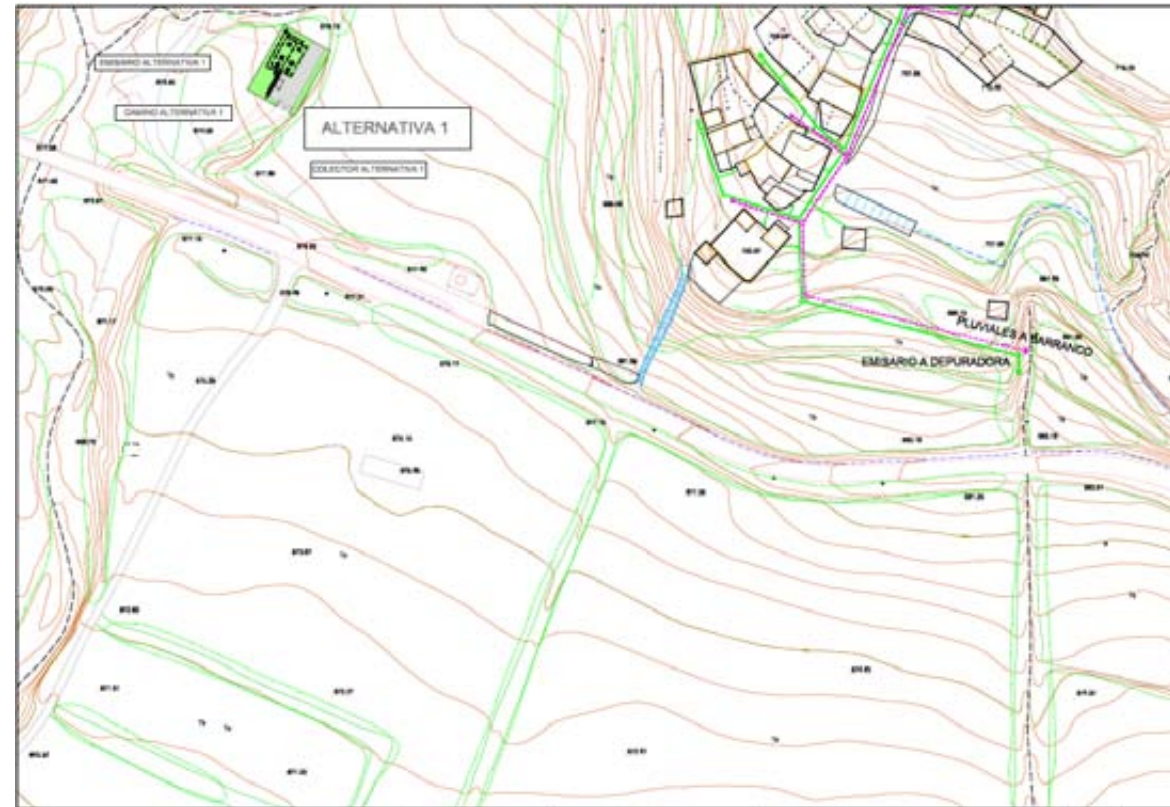
Actuación 4.2 Urbanización Lavelilla



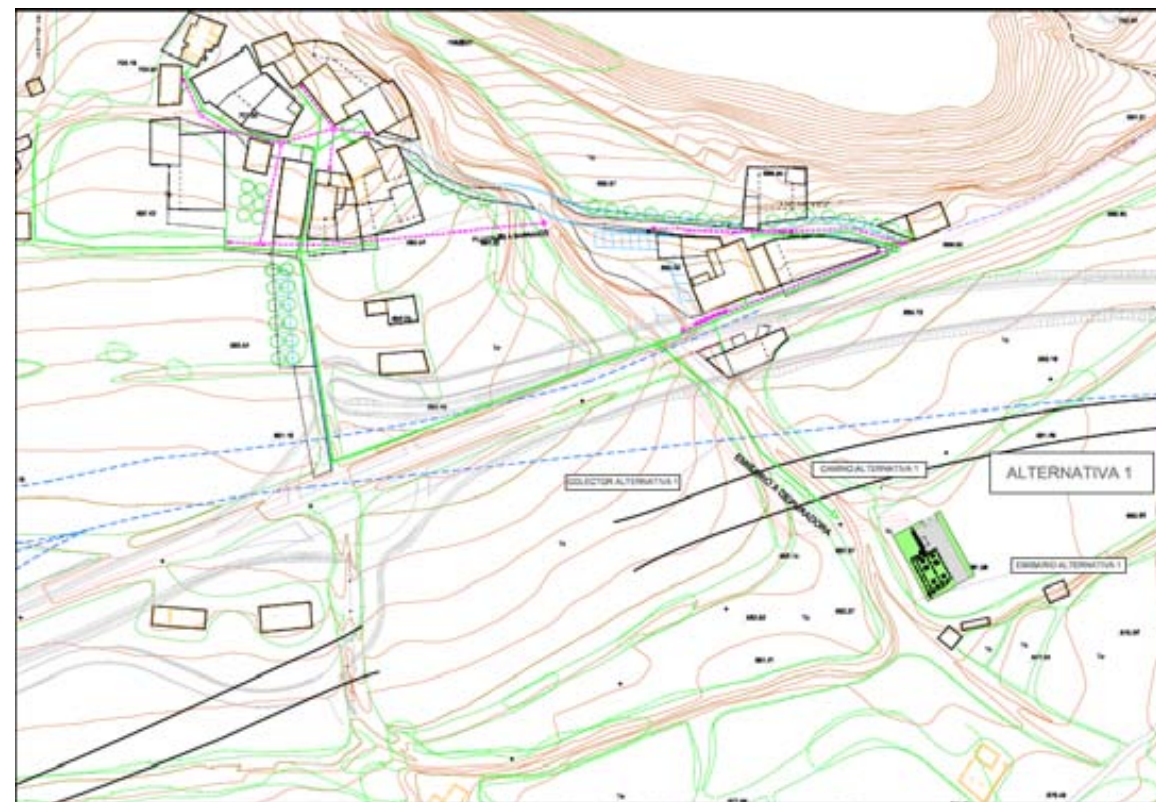
Actuación 4.2 Urbanización Lacort



Actuación 5.1 E.D.A.R. Jánovas



Actuación 5.2 E.D.A.R. Lacort



Actuación 5.2 E.D.A.R. La Velilla

2.7 ANÁLISIS

El trazado del proyecto se diseña para respetar, en la medida de lo posible, los suelos urbanos y urbanizables, además de aquellos suelos con protección ambiental y no afectar a bienes protegidos incluidos en el Plan General.

El análisis de la solución adoptada es el siguiente:

El trazado comienza y acaba en el Término Municipal de Fiscal, donde la franja de ocupación discurre en gran parte por suelo ocupado por la actual N-260, clasificado como Suelo No Urbano y dentro del mismo se afecta a terreno clasificado como Dominio Público de la carretera actual.

Además se produce la afección de terreno clasificado como Suelo Urbano en los siguientes núcleos urbanos y PP.KK.

- Núcleo urbano del Lacort se afecta a suelo urbano en el siguiente tramo:
 - o P.K. 4+800 a 4+845 M.D. la reposición de los caminos de servicio C.S. 4.8 M.I., C.S. 4.7-4.8 y 4.8-5.0 M.I. y la Glorieta de la Intersección de Lacort afectan al actual acceso del núcleo a la carretera, no obstante estas reposiciones mejoran el acceso a las actuales construcciones.



Camino de acceso de la N-260 a Lacort. P.K. 4+840

- Núcleo urbano del Lacort se afecta a suelo urbano en los siguientes puntos:
 - o P.K. 8+190 a 8+280 M.D. la reposición del camino de servicio C.S. 8.2 afecta a Suelo Urbano No Consolidado para dar acceso a las actuales construcciones.



Camino de acceso y construcción en P.K. 8+220 M.D.

- Santa Olaria: en el entorno de Santa Olaria se afecta una construcción en ruinas en el P.K. 7+560 M.I..



- Fiscal: en el entorno de Fiscal se afecta a una construcción que funciona como refugio de senderistas situado en el P.K. 12+030 MD



- Núcleo de Fiscal afectado por el tronco de la carretera entre los PP.KK 12+100 al 12+850, discurriendo en este tramo por la calzada existente sin apenas producir nuevas afecciones, en este tramo no se afecta a construcciones.

A nivel supramunicipal se producen afecciones por ocupación en el Plan de Desarrollo Sostenible para el Entorno Territorial de Jánovas (Huesca) en las siguientes zonas:

- Urbanización Lavelilla: afectada por la intersección Jánovas-Lavelilla.
- E.D.A.R. de Lavelilla, afección a futura tubería de conexión.
- Urbanización Lacort.

2.8 CONCLUSIONES

La mayor parte del terreno es Suelo No Urbanizable, donde existen algunas explotaciones agrícolas.

Se afectan superficies de Suelo Urbano No Consolidado y construcciones que se resuelven mediante indemnización expropiatoria.

No se produce ningún tipo interferencia con Arqueológicos y Paleontológicos inventariados.

La ampliación de las zonas de protección de la N-260 por motivo del proyecto, p.e. el límite de edificación y la zona de afección, afectan a áreas urbanas existentes por ejemplo en Fiscal, Arresa, Javierre de Ara, y Lacort.

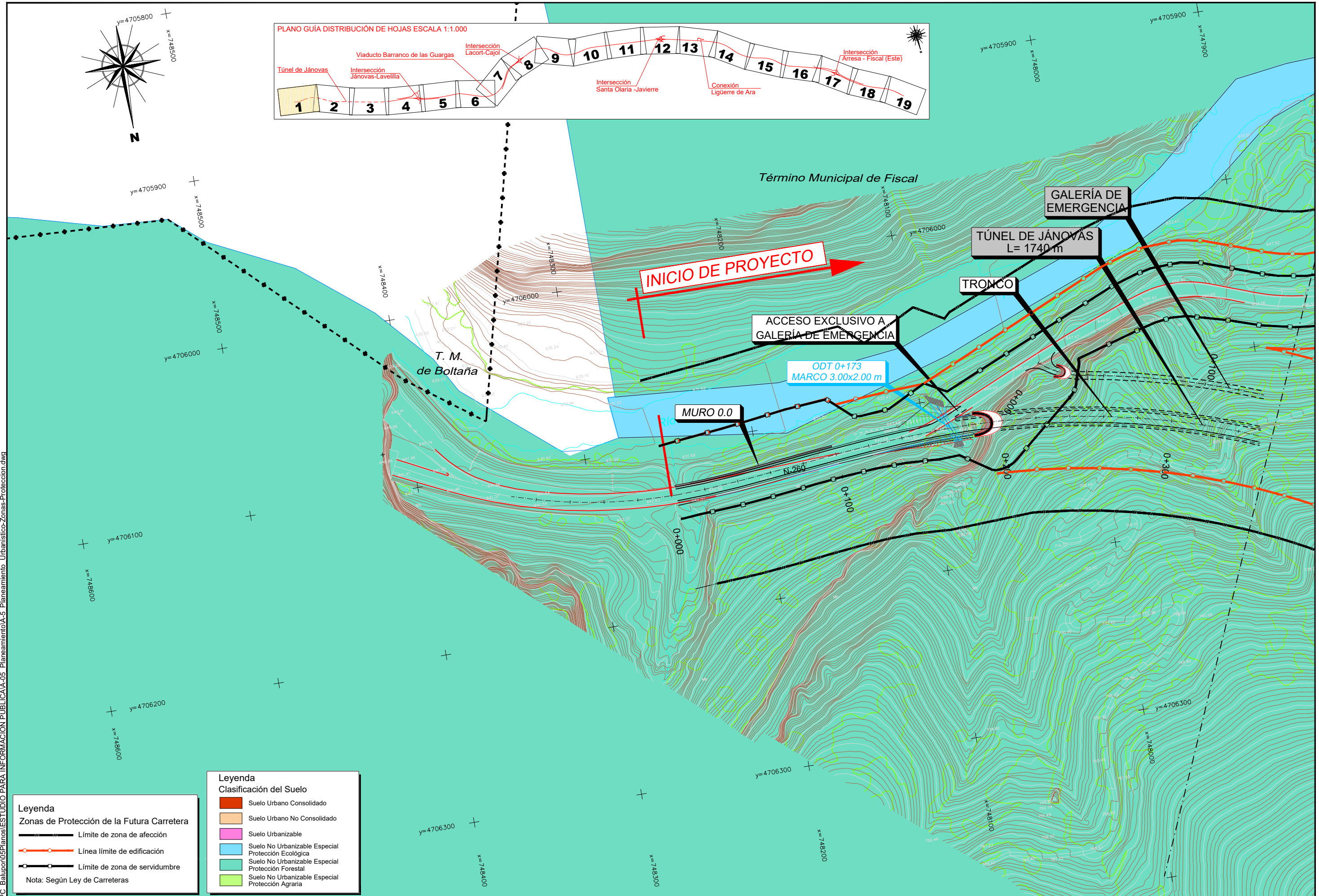
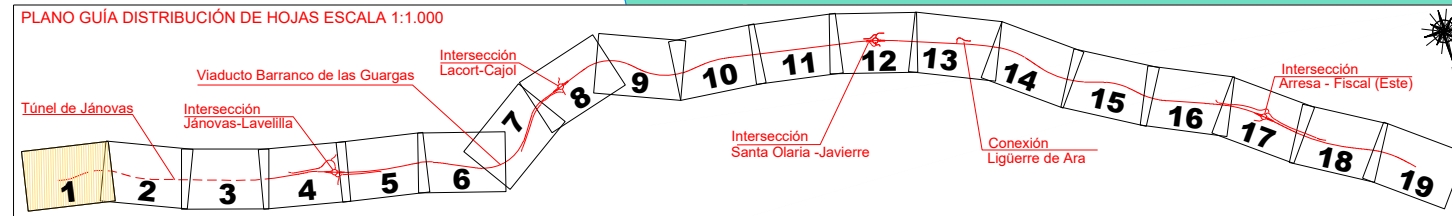
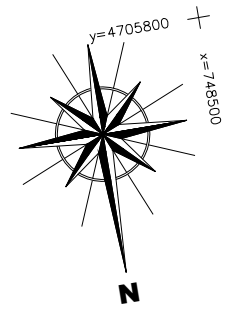
Acorde con el Artículo 48 de la Ley de Carreteras (Ley 37/2015 publicada el BOE 30 septiembre 2015) en las zonas urbanas se podrá fijar la línea límite de edificación, la zona de dominio público y también la de servidumbre, todo ello según las circunstancias de cada margen de la vía.

Las afecciones producidas a nivel supramunicipal, definidas por el Plan de Desarrollo Sostenible para el Entorno Territorial de Jánovas (Huesca), son tenidas en cuenta para coordinación con el organismo promotor, la Confederación Hidrográfica del Ebro, para su inclusión en el citado plan.

Por lo tanto, tras el análisis realizado, se considera compatible la construcción del Acondicionamiento de la Carretera N-260, tramo Túnel de Balupor – Fiscal, con el planeamiento urbanístico de la zona.

2.9 PLANOS

2.9.1 PLANOS DE TRAZADO SOBRE CLASIFICACIÓN DEL SUELO Y ZONAS DE PROTECCIÓN DE LA CARRETERA



Leyenda

Zonas de Protección de la Futura Carretera

- Límite de zona de afección
- Línea límite de edificación
- Límite de zona de servidumbre

Nota: Según Ley de Carreteras

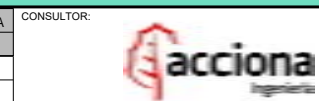
Leyenda

Clasificación del Suelo

- Suelo Urbano Consolidado
- Suelo Urbano No Consolidado
- Suelo Urbanizable
- Suelo No Urbanizable Especial Protección Ecológica
- Suelo No Urbanizable Especial Protección Forestal
- Suelo No Urbanizable Especial Protección Agraria



SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN ARAGÓN



CONSULTOR:

ESCALAS:
1:1.000

UNE A1 ORIGINALS GRÁFICAS

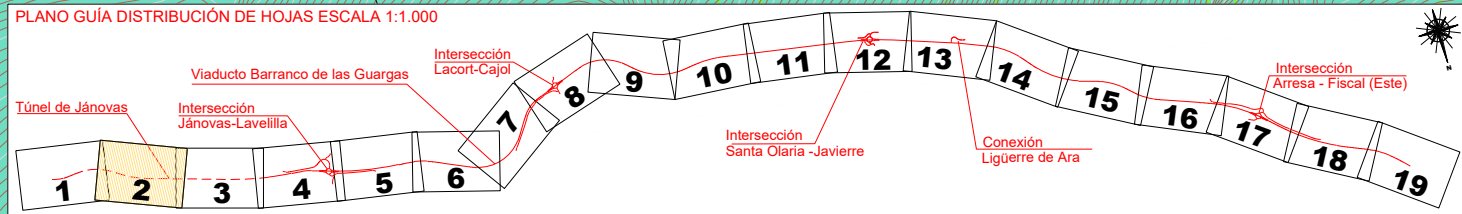
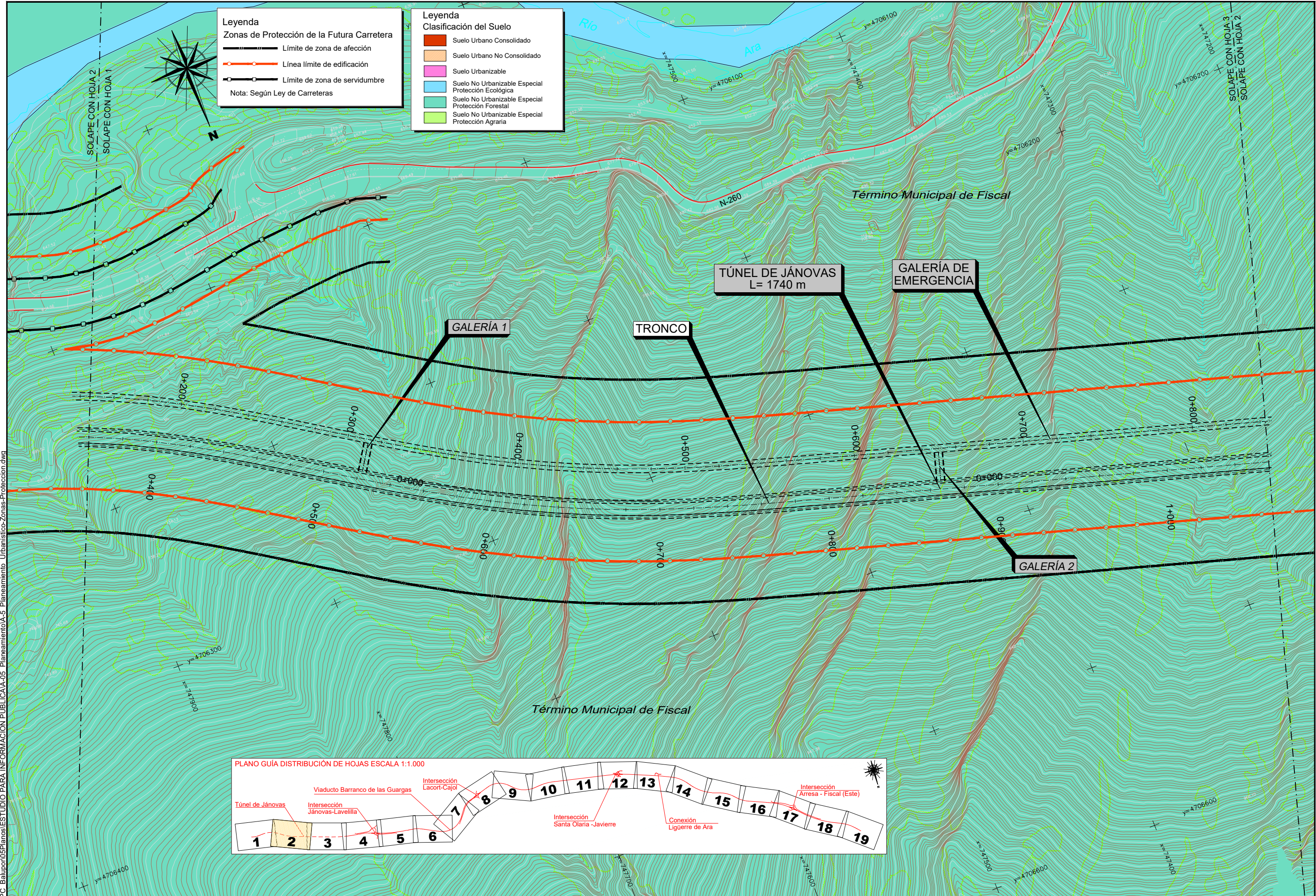
TÍTULO DEL PROYECTO:
PROYECTO DE TRAZADO:
ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA N-260.
EJE PIRENAICO, P.K. 449.600 AL 463.600.
TRAMO: TÚNEL DE BALUPOR - FISCAL

CLAVE:
20-HU-5940

DESIGNACIÓN DEL PLANO:
PLANEAMIENTO URBANÍSTICO Y ZONAS DE PROTECCIÓN DE LA CARRETERA

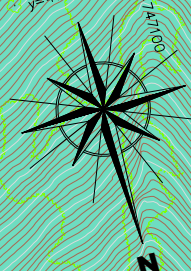
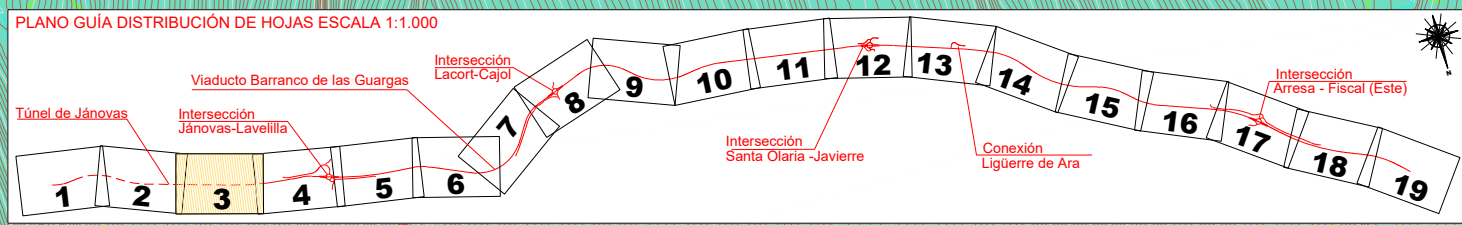
Nº ANEJO:
A-5

HOJA 1 DE 19



P.11 206174 PC Balupor05Planos(ESTUDIO PARA INFORMACION PUBLICA-A-05 Planeamiento Urbanístico-Zonas-Proteccion.dwg

P.11. 206174 PC Balupor05Planos(ESTUDIO PARA INFORMACION PUBLICA-A-05 Planeamiento Urbanístico-Zonas-Protección.dwg

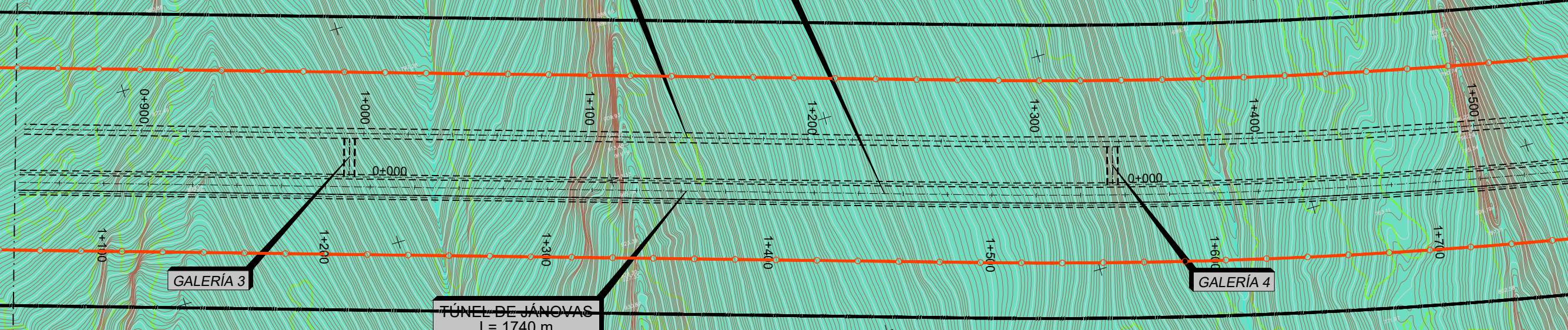


SOLAPE CON HOJA 3
SOLAPE CON HOJA 2

SOLAPE CON HOJA 4
SOLAPE CON HOJA 3

Término Municipal de Fiscal

Término Municipal de Fiscal



Legenda

Zonas de Protección de la Futura Carretera

- Límite de zona de afección
- Línea límite de edificación
- Límite de zona de servidumbre

Nota: Según Ley de Carreteras

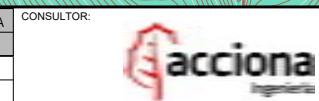
Legenda

Clasificación del Suelo

- Suelo Urbano Consolidado
- Suelo Urbano No Consolidado
- Suelo Urbanizable
- Suelo No Urbanizable Especial Protección Ecológica
- Suelo No Urbanizable Especial Protección Forestal
- Suelo No Urbanizable Especial Protección Agraria



SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN ARAGÓN



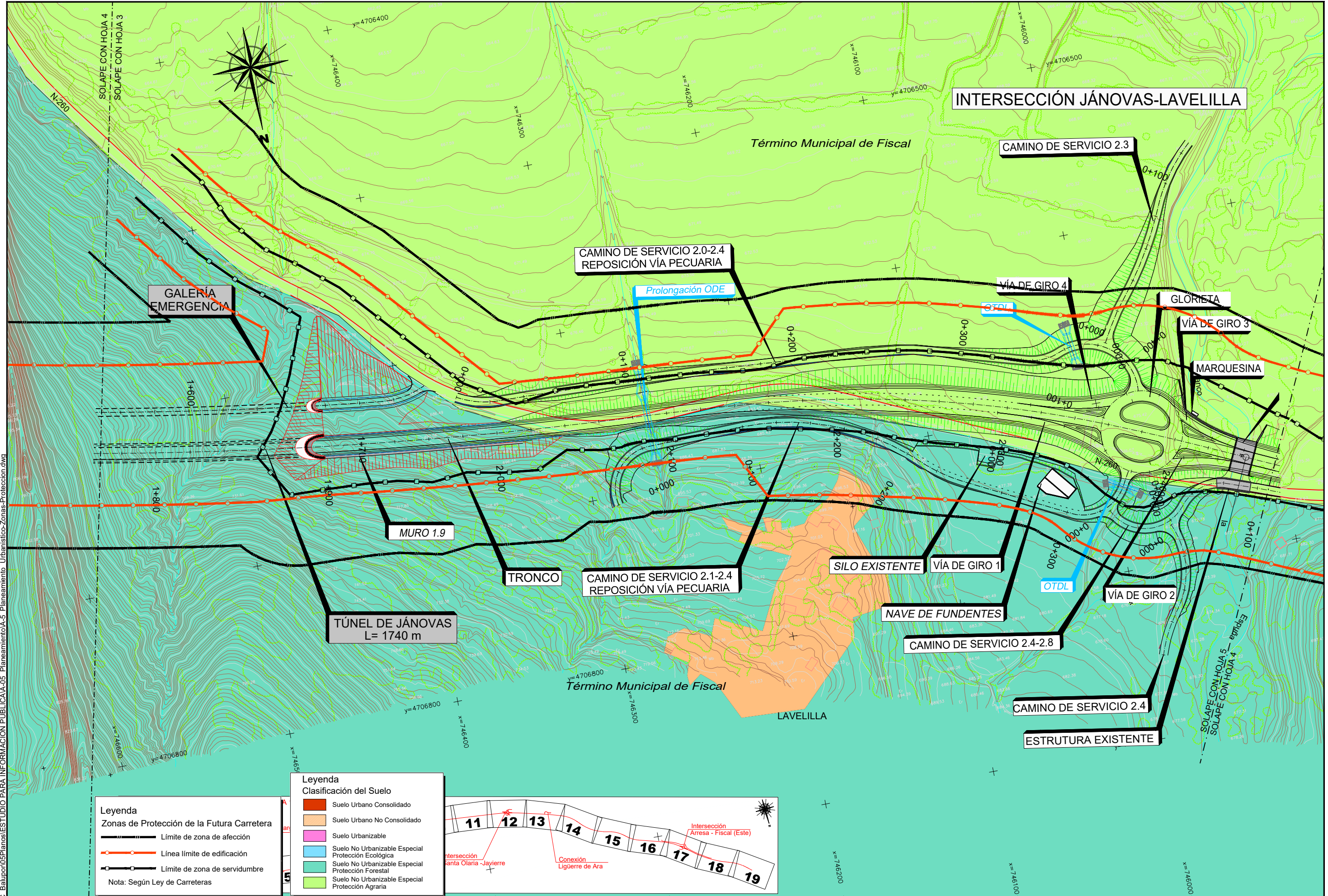
ESCALAS:
UNE A1 ORIGINALS
GRÁFICAS

TÍTULO DEL PROYECTO:
PROYECTO DE TRAZADO:
ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA N-260.
EJE PIRENAICO, P.K. 449.600 AL 463.600.
TRAMO: TÚNEL DE BALUPOR - FISCAL

CLAVE:
20-HU-5940

DESIGNACIÓN DEL PLANO:
PLANEAMIENTO URBANÍSTICO Y
ZONAS DE PROTECCIÓN DE LA CARRETERA

Nº ANEJO:
A-5
HOJA 3 DE 19



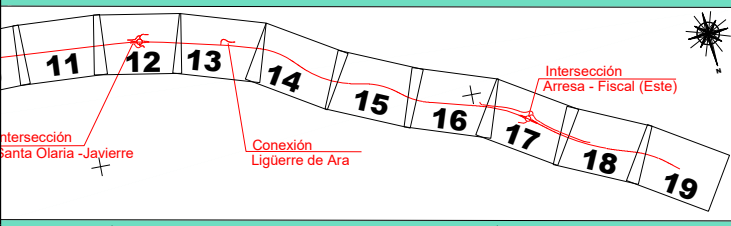
Leyenda
Zonas de Protección de la Futura Carretera

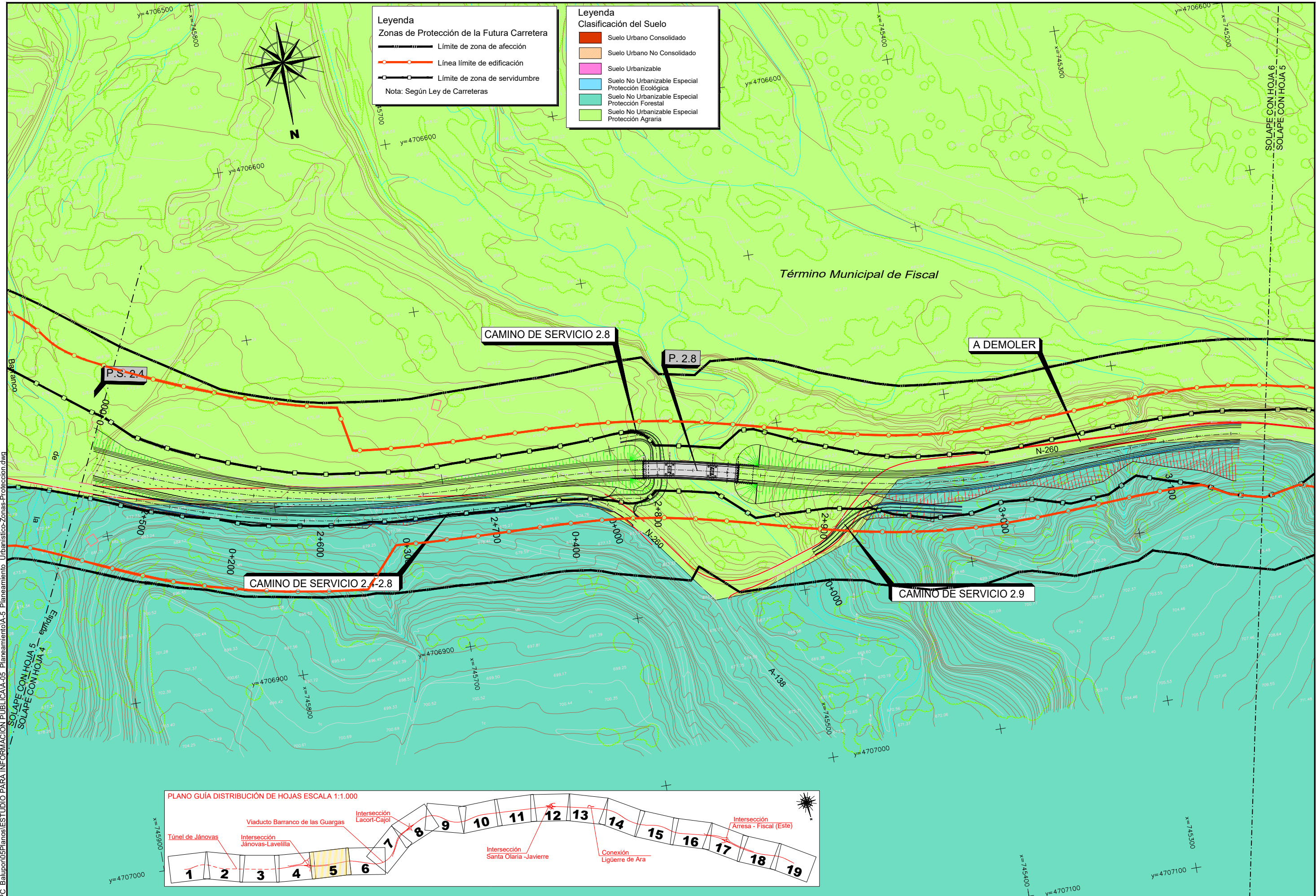
- Límite de zona de afección
- Línea límite de edificación
- Límite de zona de servidumbre

Nota: Según Ley de Carreteras

Leyenda
Clasificación del Suelo

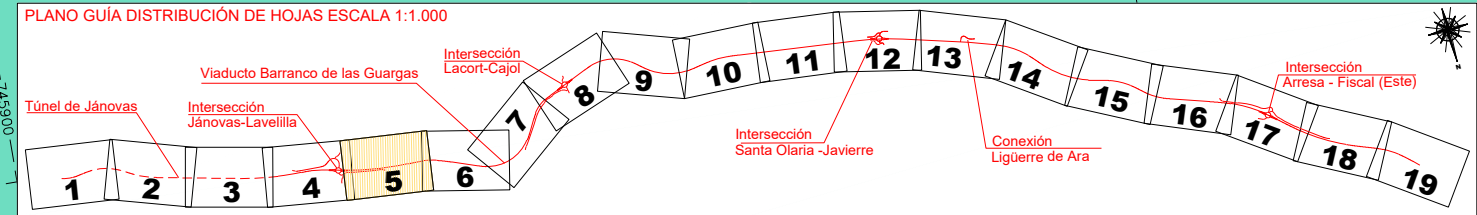
- Suelo Urbano Consolidado
- Suelo Urbano No Consolidado
- Suelo Urbanizable
- Suelo No Urbanizable Especial Protección Ecológica
- Suelo No Urbanizable Especial Protección Forestal
- Suelo No Urbanizable Especial Protección Agraria

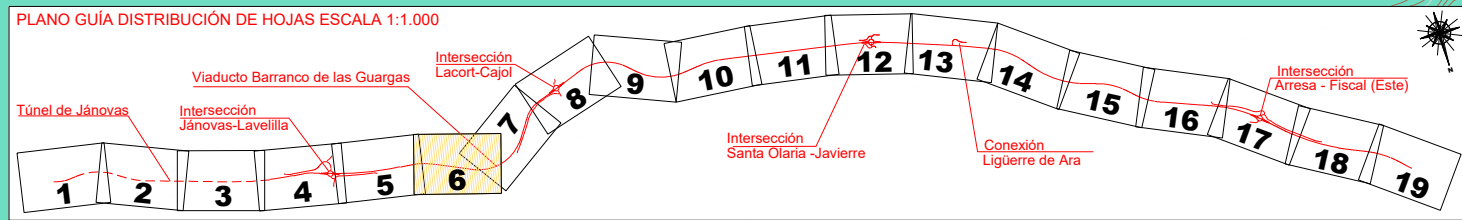
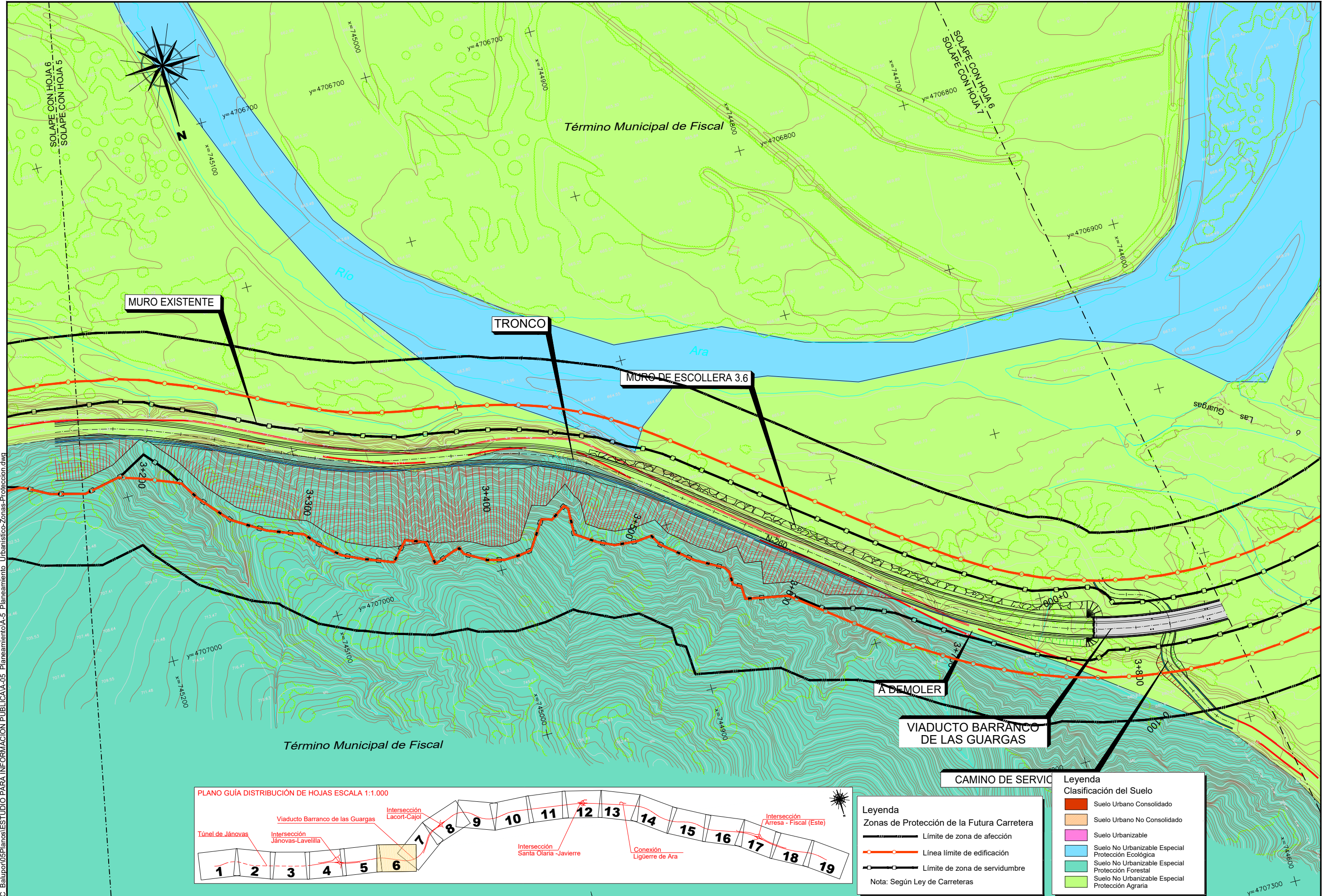




Leyenda
Zonas de Protección de la Futura Carretera
 - Límite de zona de afección
 - Línea límite de edificación
 - Límite de zona de servidumbre
 Nota: Según Ley de Carreteras

Leyenda
Clasificación del Suelo
 - Suelo Urbano Consolidado
 - Suelo Urbano No Consolidado
 - Suelo Urbanizable
 - Suelo No Urbanizable Especial Protección Ecológica
 - Suelo No Urbanizable Especial Protección Forestal
 - Suelo No Urbanizable Especial Protección Agraria





Legenda

Zonas de Protección de la Futura Carretera

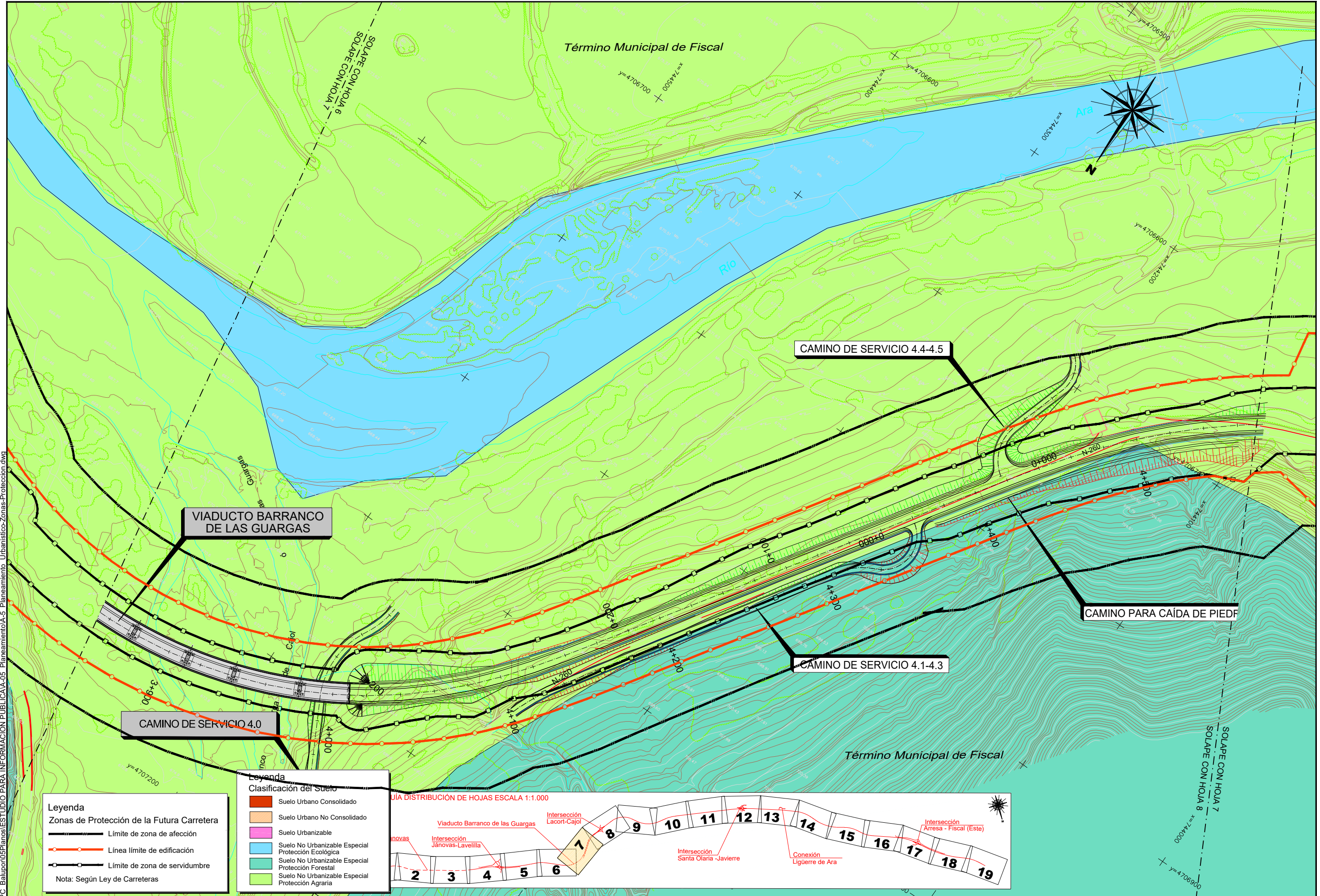
- Límite de zona de afección
- Línea límite de edificación
- Límite de zona de servidumbre

Nota: Según Ley de Carreteras

Legenda

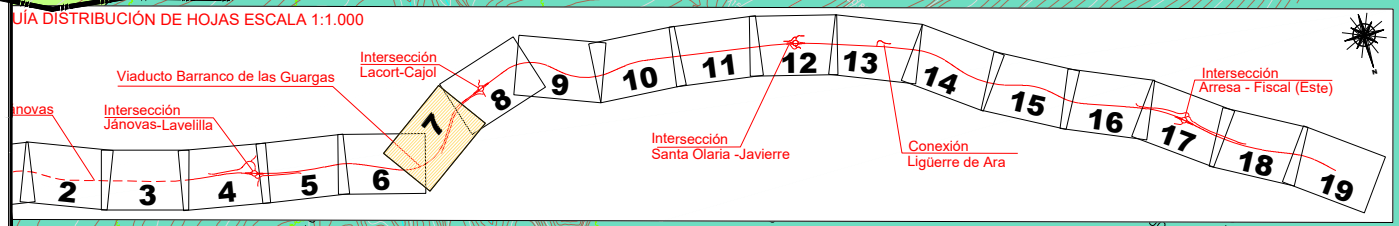
Clasificación del Suelo

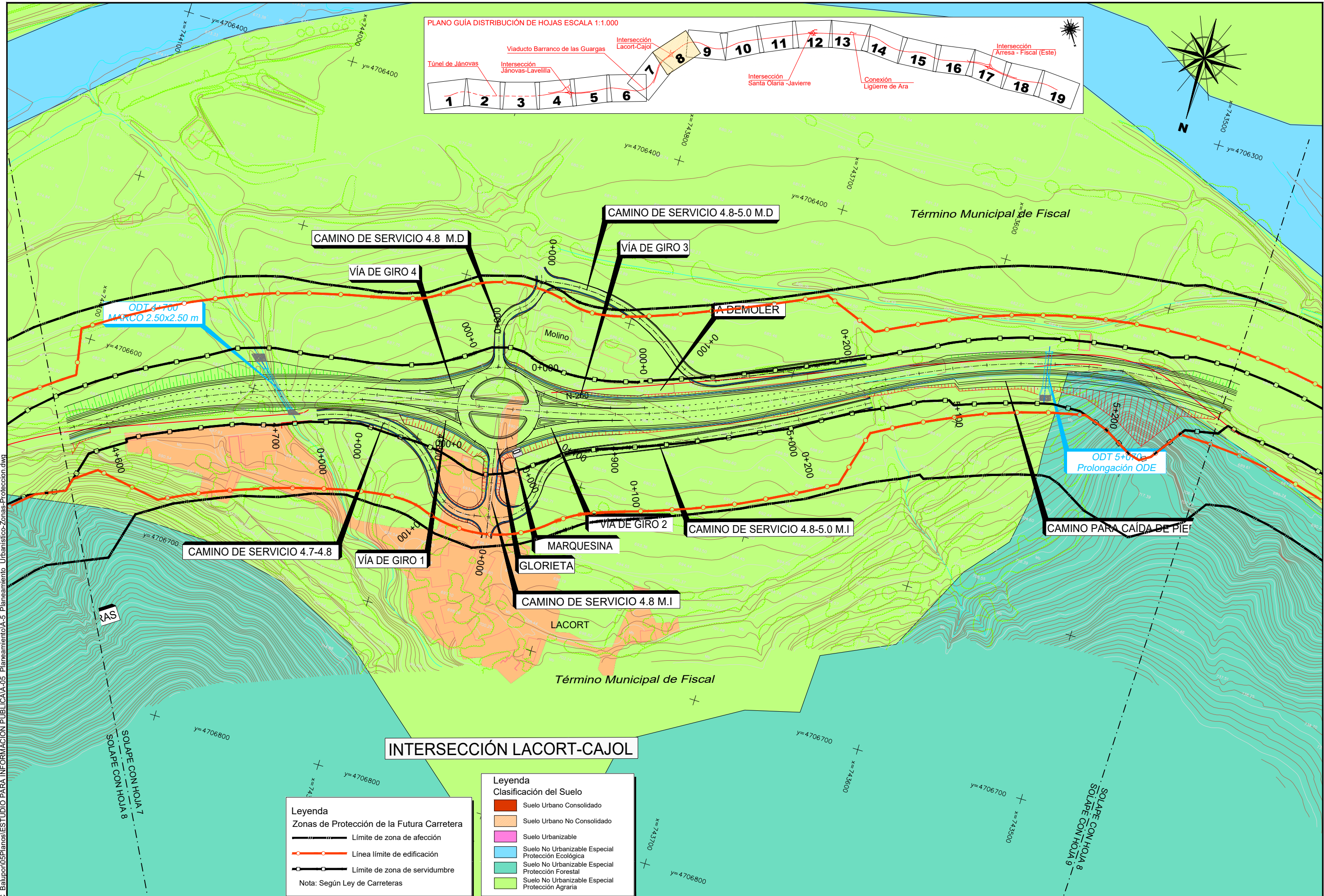
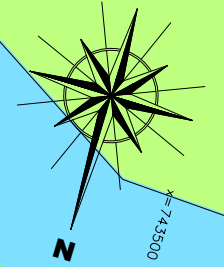
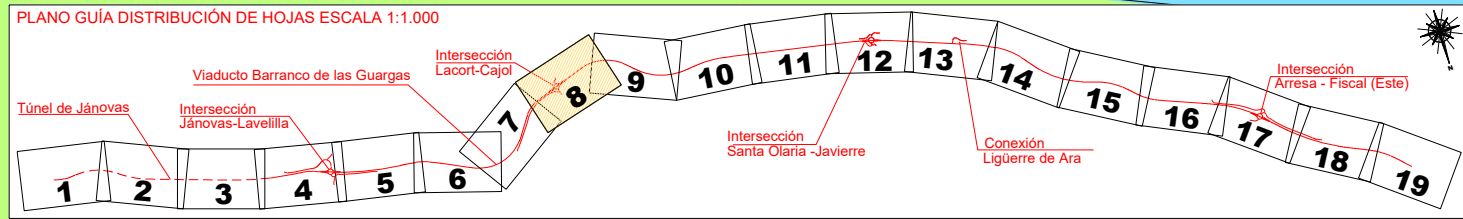
- Suelo Urbano Consolidado
- Suelo Urbano No Consolidado
- Suelo Urbanizable
- Suelo No Urbanizable Especial Protección Ecológica
- Suelo No Urbanizable Especial Protección Forestal
- Suelo No Urbanizable Especial Protección Agraria



Leyenda
 Zonas de Protección de la Futura Carretera
 - Límite de zona de afección
 - Línea límite de edificación
 - Límite de zona de servidumbre
 Nota: Según Ley de Carreteras

Leyenda
 Clasificación del Suelo
 - Suelo Urbano Consolidado
 - Suelo Urbano No Consolidado
 - Suelo Urbanizable
 - Suelo No Urbanizable Especial Protección Ecológica
 - Suelo No Urbanizable Especial Protección Forestal
 - Suelo No Urbanizable Especial Protección Agraria





Leyenda

Zonas de Protección de la Futura Carretera

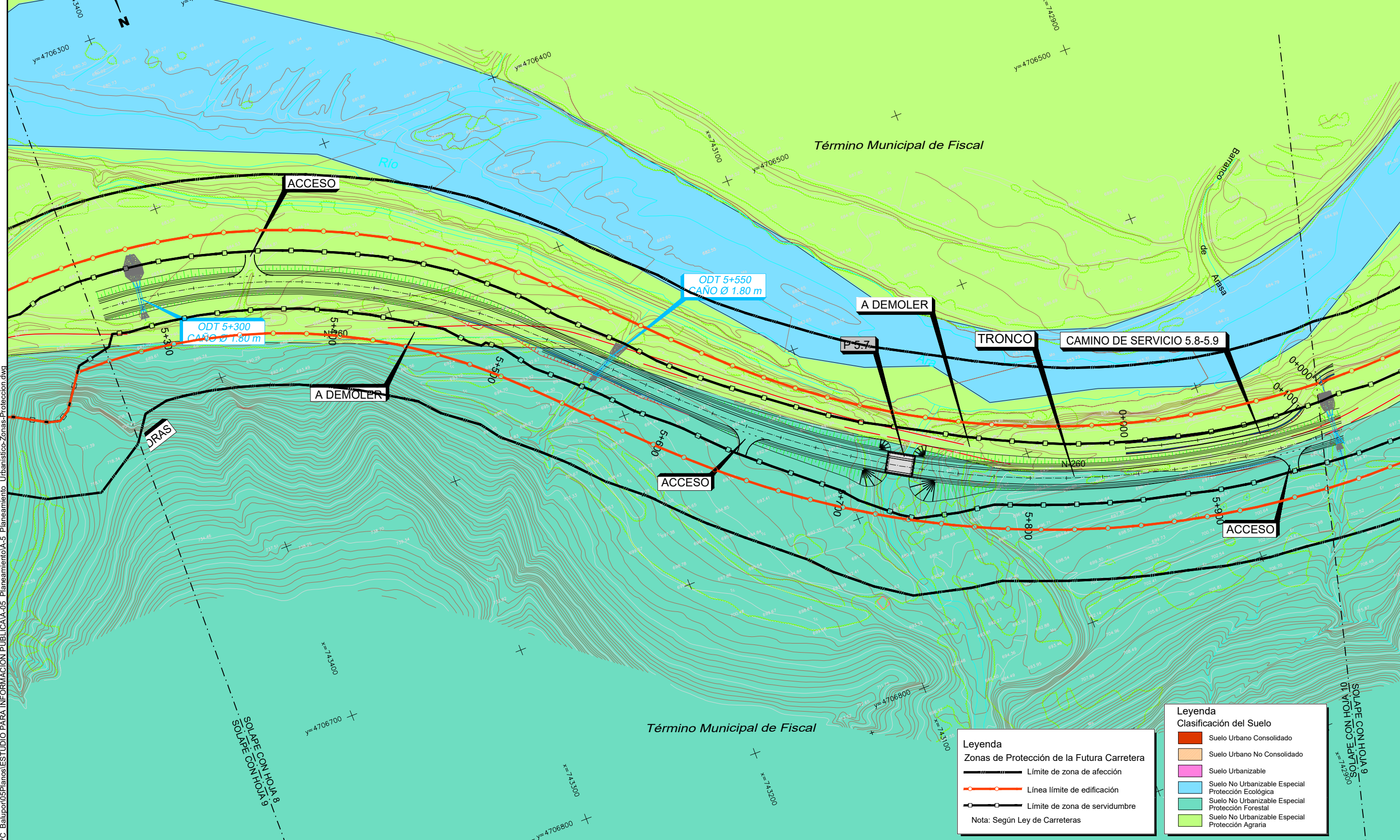
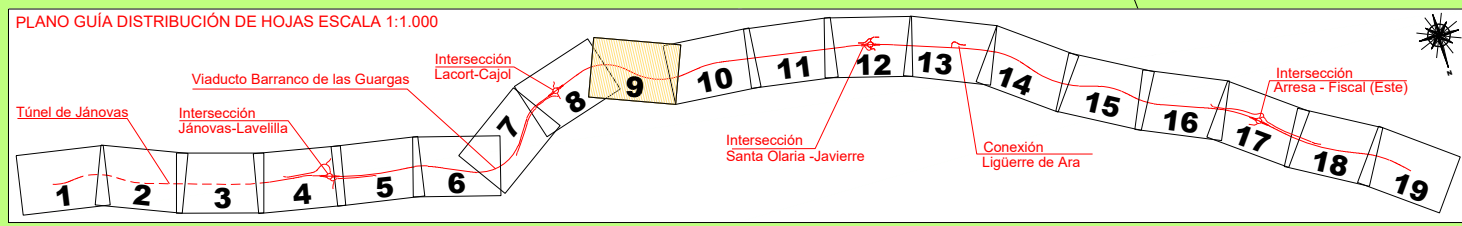
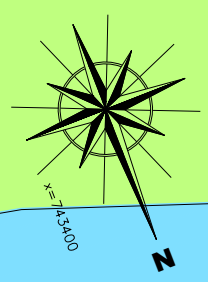
- Límite de zona de afección
- Línea límite de edificación
- Límite de zona de servidumbre

Nota: Según Ley de Carreteras

Leyenda

Clasificación del Suelo

- Suelo Urbano Consolidado
- Suelo Urbano No Consolidado
- Suelo Urbanizable
- Suelo No Urbanizable Especial Protección Ecológica
- Suelo No Urbanizable Especial Protección Forestal
- Suelo No Urbanizable Especial Protección Agraria



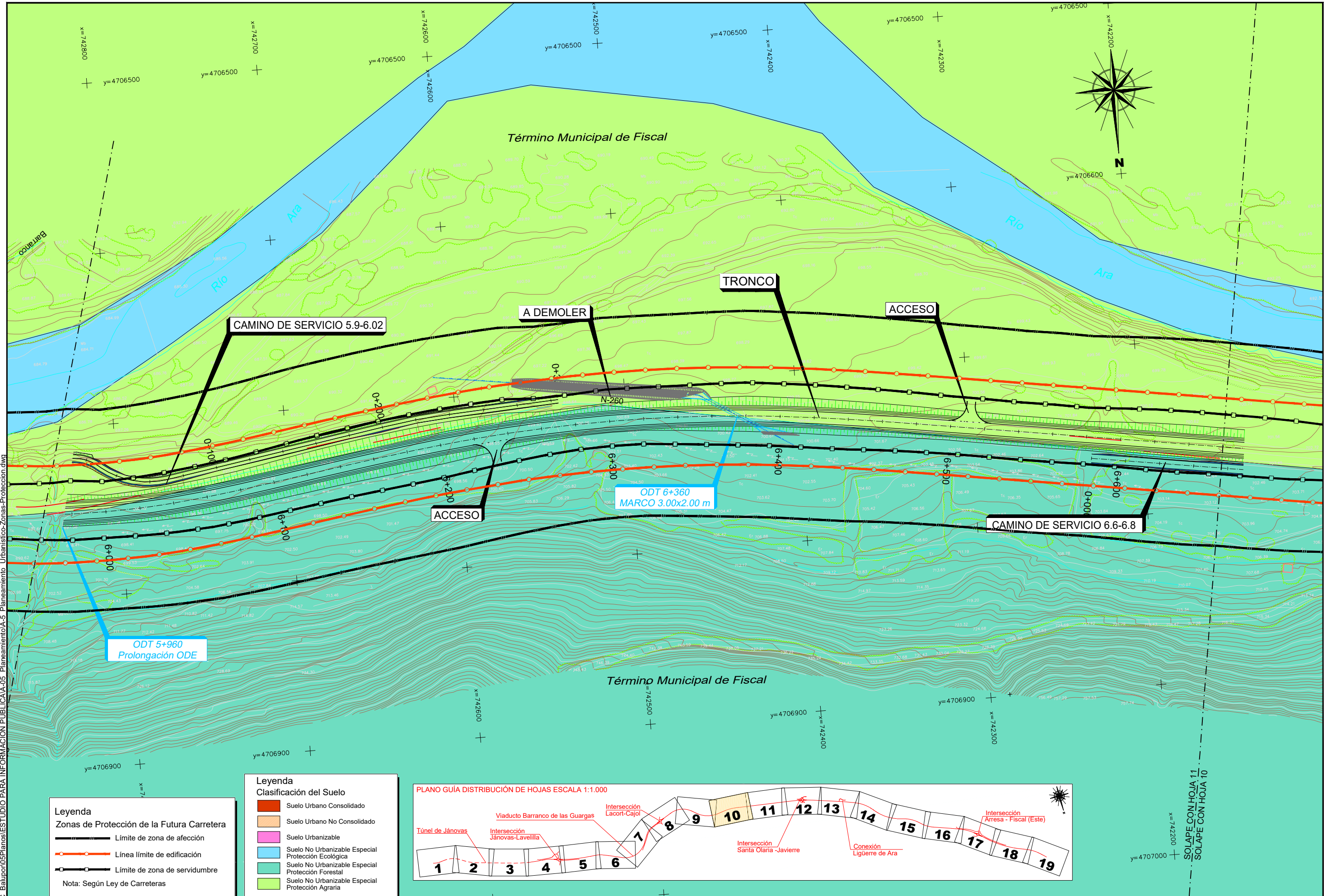
Leyenda
Zonas de Protección de la Futura Carretera

- Límite de zona de afección
- Línea límite de edificación
- Límite de zona de servidumbre

Nota: Según Ley de Carreteras

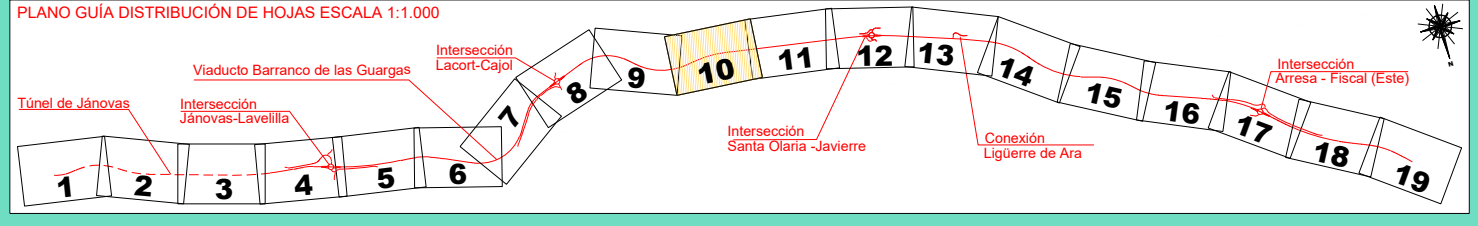
Leyenda
Clasificación del Suelo

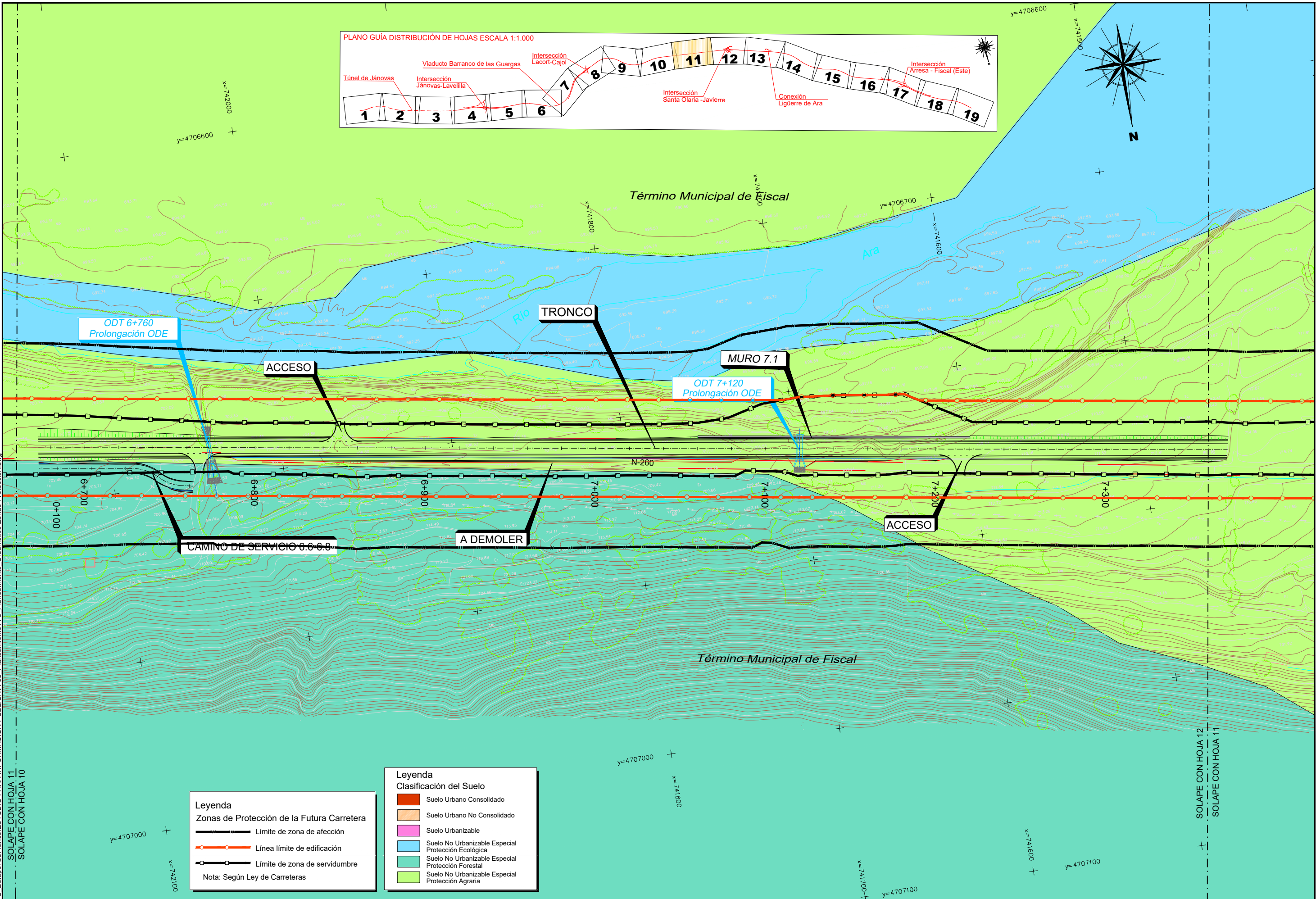
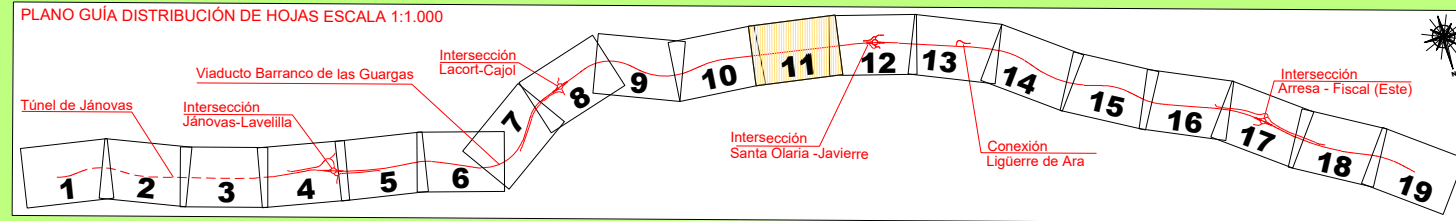
- Suelo Urbano Consolidado
- Suelo Urbano No Consolidado
- Suelo Urbanizable
- Suelo No Urbanizable Especial Protección Ecológica
- Suelo No Urbanizable Especial Protección Forestal
- Suelo No Urbanizable Especial Protección Agraria



Legenda
Zonas de Protección de la Futura Carretera
 - Límite de zona de afección
 - Línea límite de edificación
 - Límite de zona de servidumbre
 Nota: Según Ley de Carreteras

Legenda
Clasificación del Suelo
 - Suelo Urbano Consolidado
 - Suelo Urbano No Consolidado
 - Suelo Urbanizable
 - Suelo No Urbanizable Especial Protección Ecológica
 - Suelo No Urbanizable Especial Protección Forestal
 - Suelo No Urbanizable Especial Protección Agraria





Leyenda
Zonas de Protección de la Futura Carretera

- Límite de zona de afección
- Línea límite de edificación
- Límite de zona de servidumbre

Nota: Según Ley de Carreteras

Leyenda
Clasificación del Suelo

- Suelo Urbano Consolidado
- Suelo Urbano No Consolidado
- Suelo Urbanizable
- Suelo No Urbanizable Especial Protección Ecológica
- Suelo No Urbanizable Especial Protección Forestal
- Suelo No Urbanizable Especial Protección Agraria

P:1.1 206174 PC Balupor05PlanosESTUDIO PARA INFORMACION PUBLICA-A-05 Planeamiento Urbanístico-Zonas-Proteccion.dwg



SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN ARAGÓN



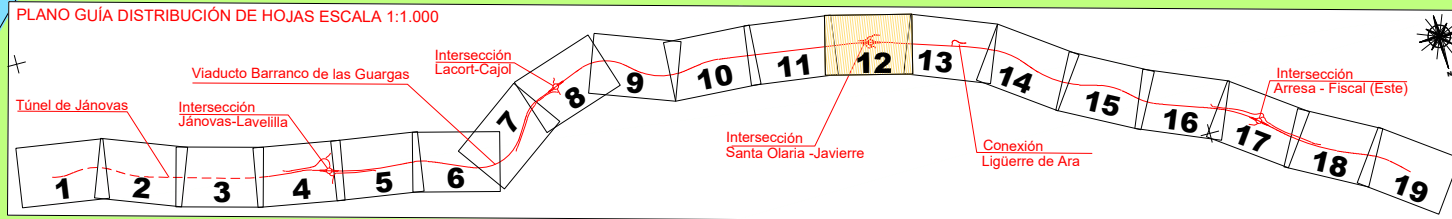
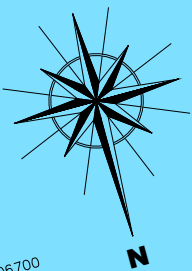
ESCALAS:
UNE A1 ORIGINALS
GRÁFICAS

TÍTULO DEL PROYECTO:
CONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA N-260.
EJE PIRENAICO, P.K. 449.600 AL 463.600.
TRAMO: TÚNEL DE BALUPOR - FISCAL

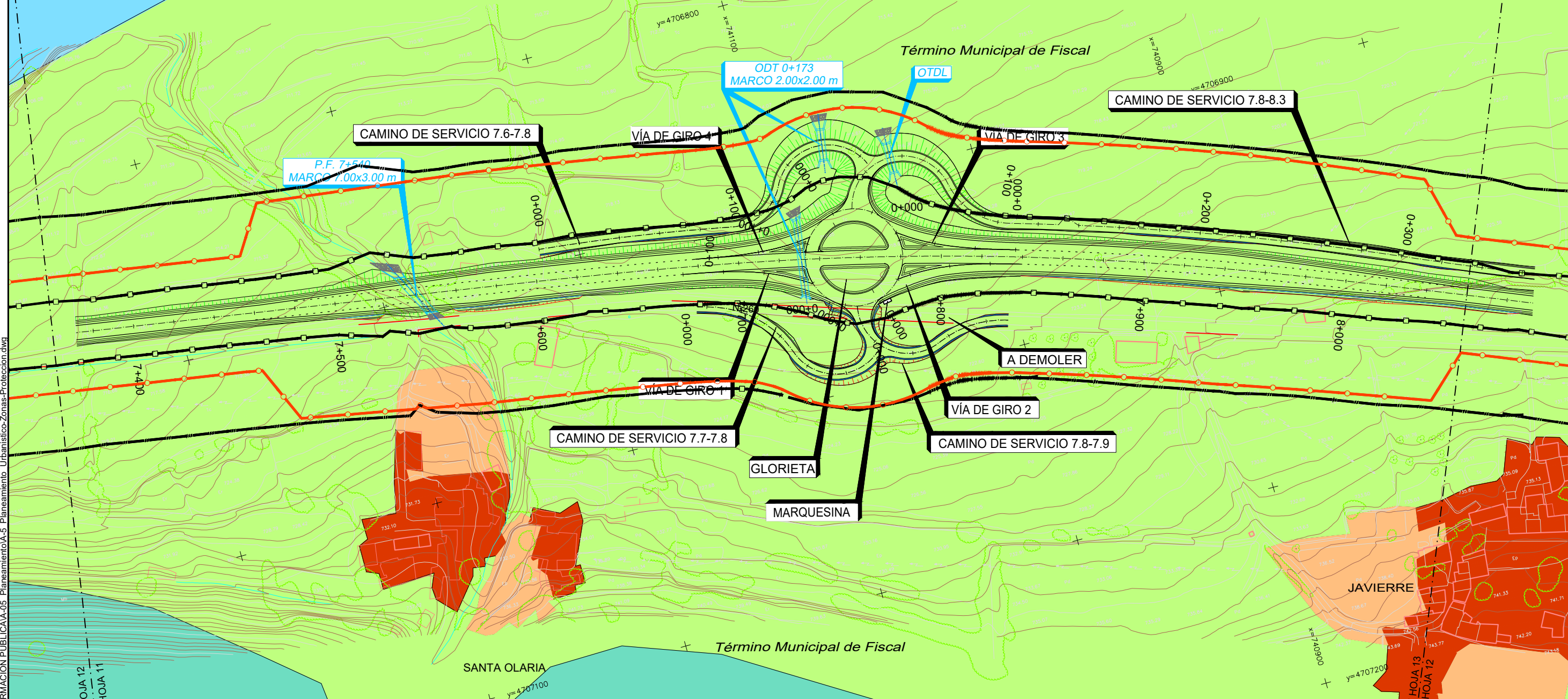
CLAVE:
20-HU-5940

DESIGNACIÓN DEL PLANO:
PLANEAMIENTO URBANÍSTICO Y ZONAS DE PROTECCIÓN DE LA CARRETERA

Nº ANEJO:
A-5
HOJA 11 DE 19

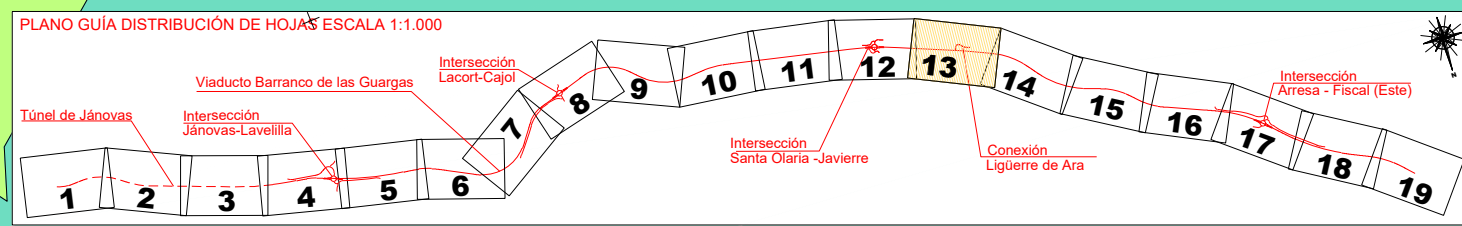
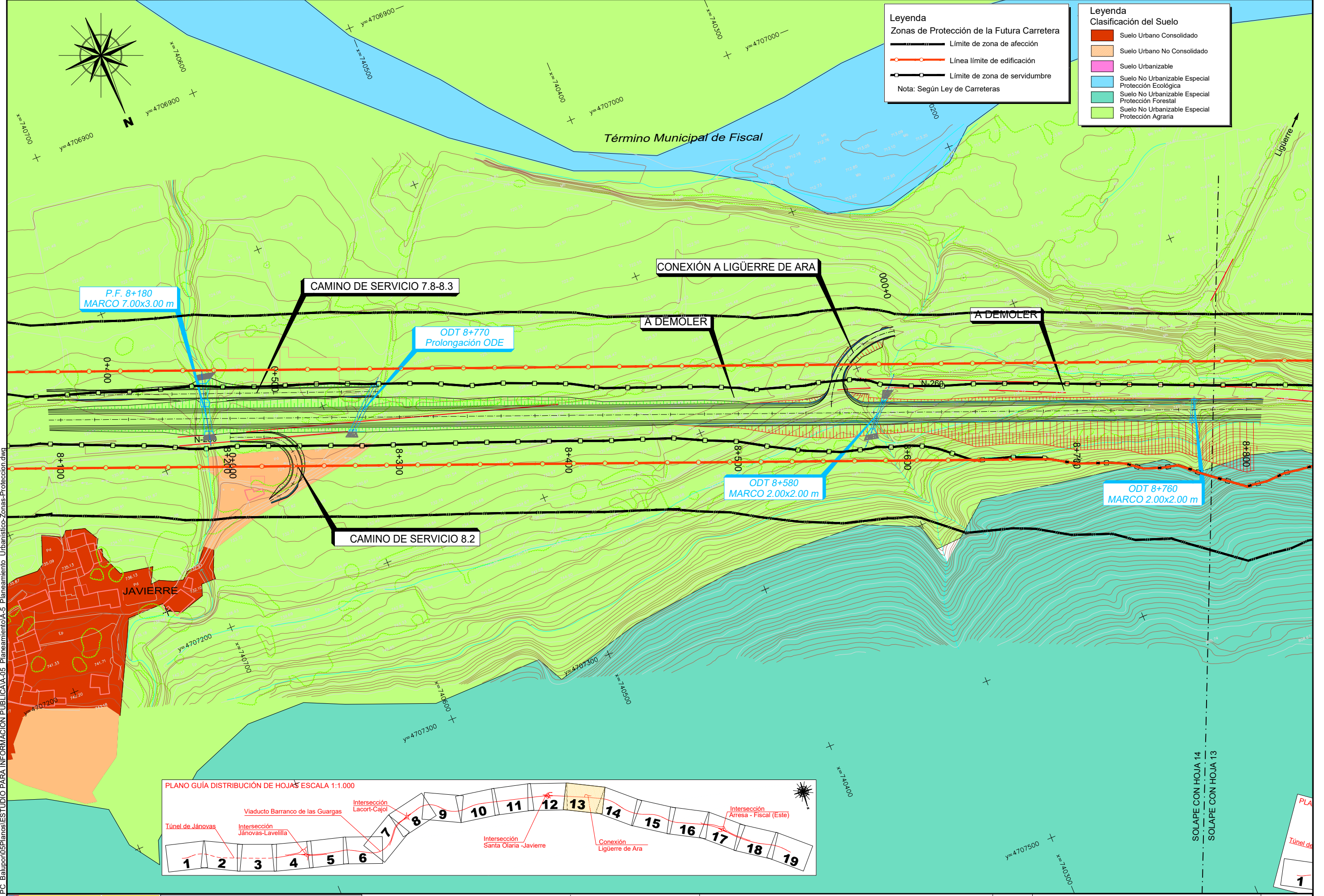


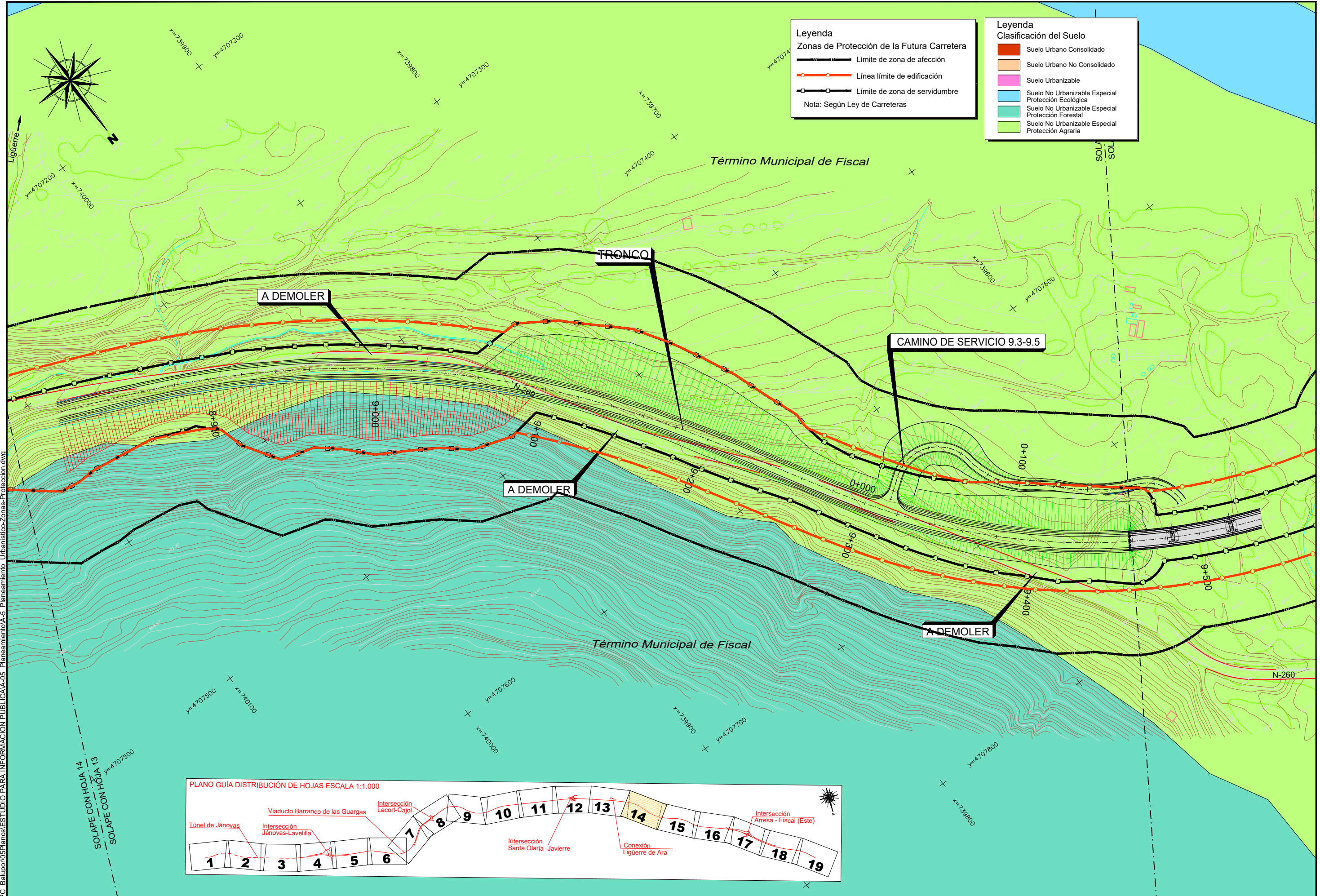
INTERSECCIÓN SANTA OLARIA-JAVIERRE



Leyenda	
Zonas de Protección de la Futura Carretera	
	Límite de zona de afección
	Línea límite de edificación
	Límite de zona de servidumbre
Nota: Según Ley de Carreteras	

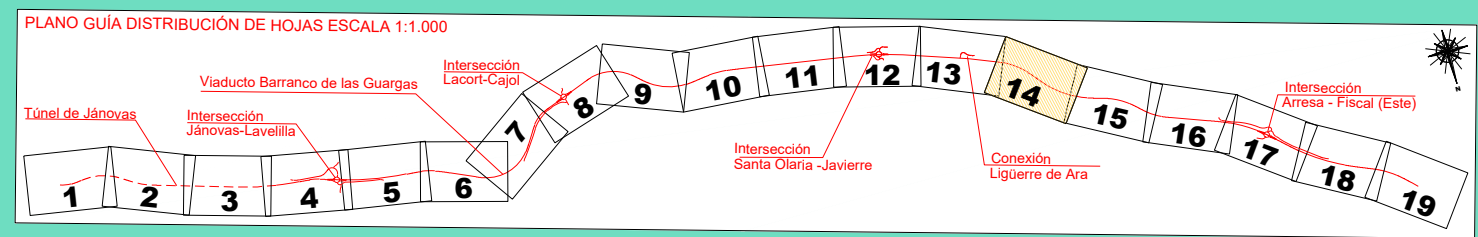
Leyenda	
Clasificación del Suelo	
	Suelo Urbano Consolidado
	Suelo Urbano No Consolidado
	Suelo Urbanizable
	Suelo No Urbanizable Especial Protección Ecológica
	Suelo No Urbanizable Especial Protección Forestal
	Suelo No Urbanizable Especial Protección Agraria

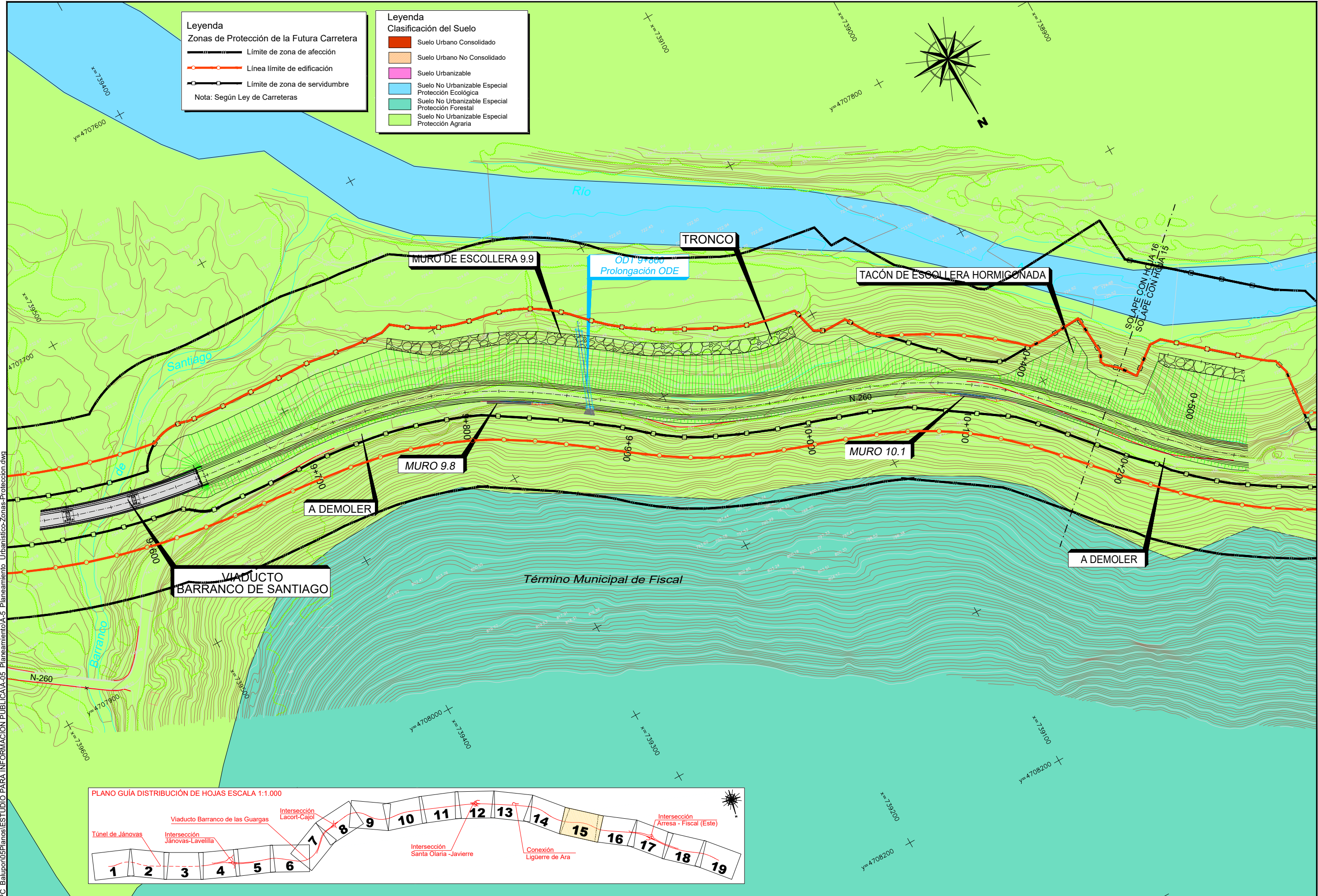




Leyenda
Zonas de Protección de la Futura Carretera
 - Límite de zona de afección
 - Línea límite de edificación
 - Límite de zona de servidumbre
 Nota: Según Ley de Carreteras

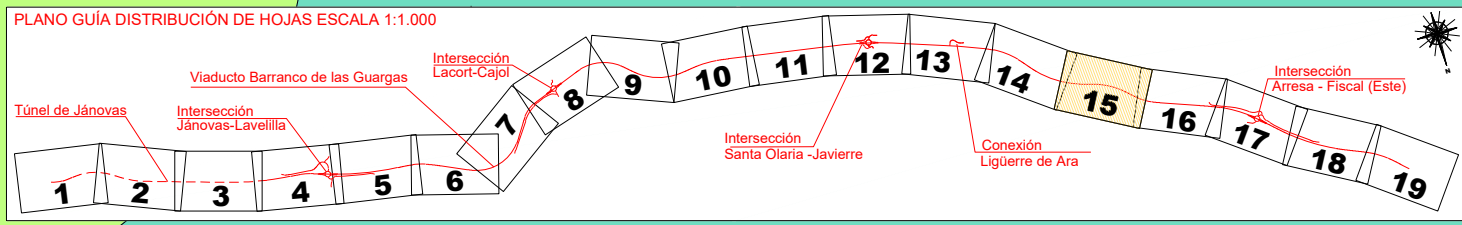
Leyenda
Clasificación del Suelo
 - Suelo Urbano Consolidado
 - Suelo Urbano No Consolidado
 - Suelo Urbanizable
 - Suelo No Urbanizable Especial Protección Ecológica
 - Suelo No Urbanizable Especial Protección Forestal
 - Suelo No Urbanizable Especial Protección Agraria

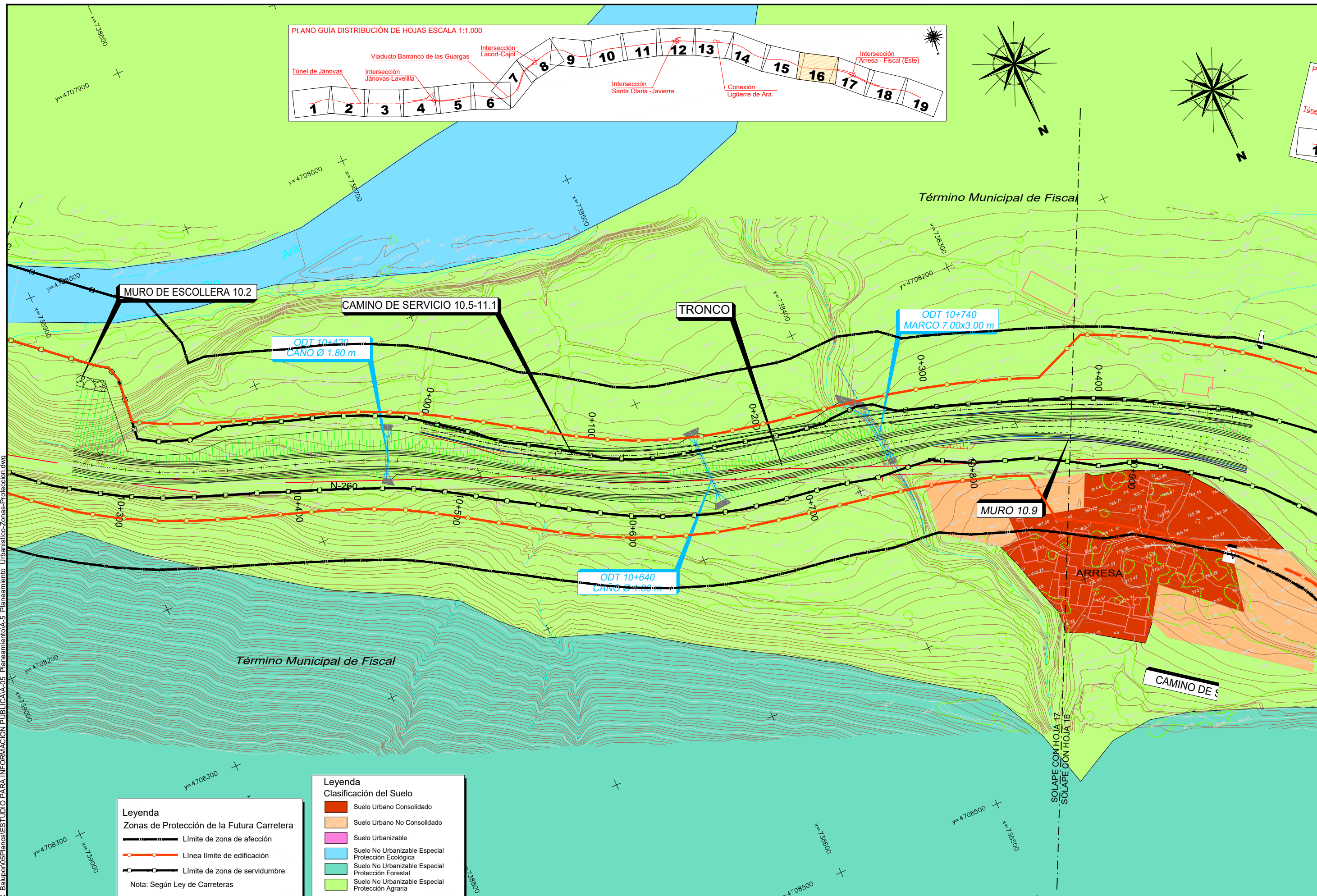
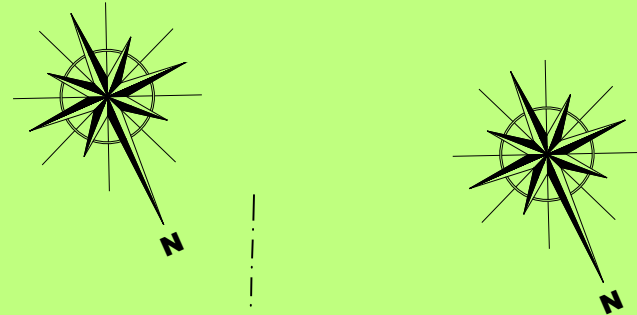
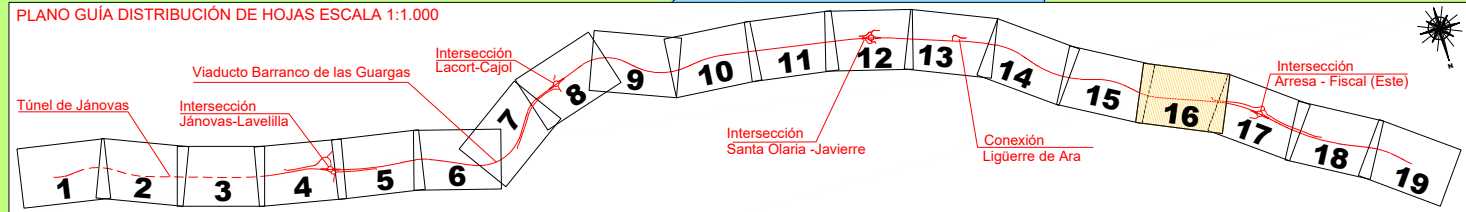




Legenda
 Zonas de Protección de la Futura Carretera
 - Límite de zona de afección
 - Línea límite de edificación
 - Límite de zona de servidumbre
 Nota: Según Ley de Carreteras

Legenda
 Clasificación del Suelo
 - Suelo Urbano Consolidado
 - Suelo Urbano No Consolidado
 - Suelo Urbanizable
 - Suelo No Urbanizable Especial Protección Ecológica
 - Suelo No Urbanizable Especial Protección Forestal
 - Suelo No Urbanizable Especial Protección Agraria





Leyenda

Zonas de Protección de la Futura Carretera

- Límite de zona de afección
- Línea límite de edificación
- Límite de zona de servidumbre

Nota: Según Ley de Carreteras

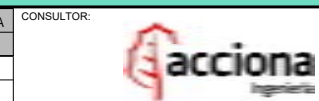
Leyenda

Clasificación del Suelo

- Suelo Urbano Consolidado
- Suelo Urbano No Consolidado
- Suelo Urbanizable
- Suelo No Urbanizable Especial Protección Ecológica
- Suelo No Urbanizable Especial Protección Forestal
- Suelo No Urbanizable Especial Protección Agraria



SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN ARAGÓN



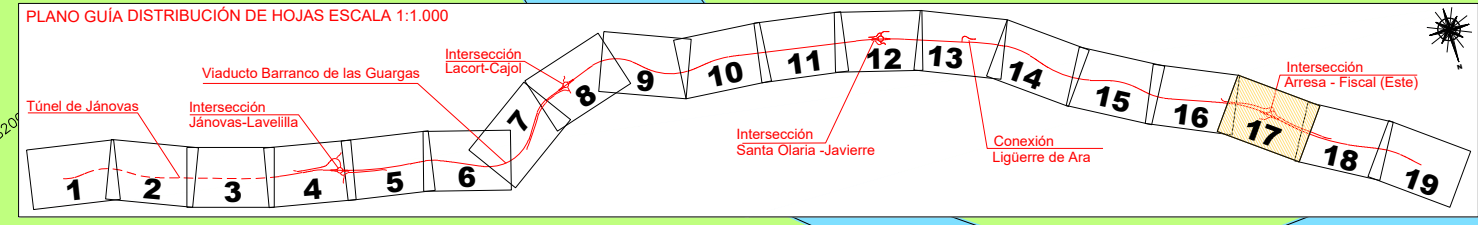
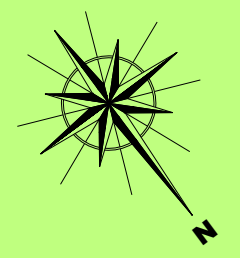
ESCALAS:
1:1.000
UNE A1 ORIGINALS
GRÁFICAS

TÍTULO DEL PROYECTO:
PROYECTO DE TRAZADO:
ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA N-260.
EJE PIRENAICO, P.K. 449.600 AL 463.600.
TRAMO: TÚNEL DE BALUPOR - FISCAL

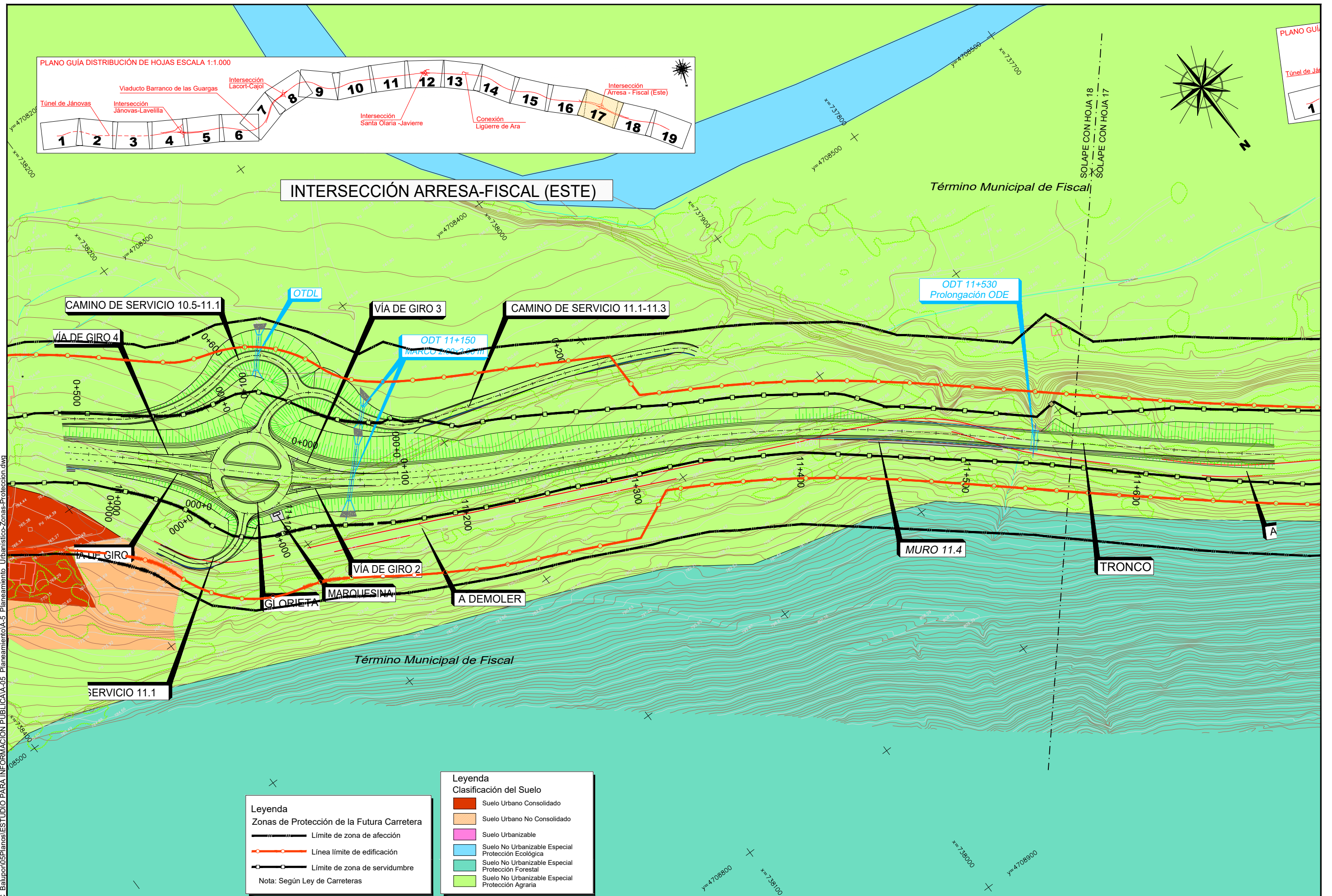
CLAVE:
20-HU-5940

DESIGNACIÓN DEL PLANO:
PLANEAMIENTO URBANÍSTICO Y ZONAS DE PROTECCIÓN DE LA CARRETERA

Nº ANEJO:
A-5
HOJA 16 DE 19



INTERSECCIÓN ARRESA-FISCAL (ESTE)



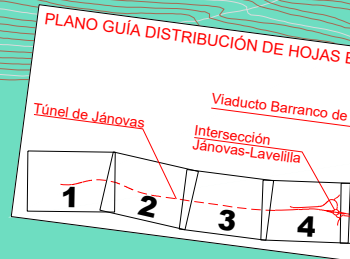
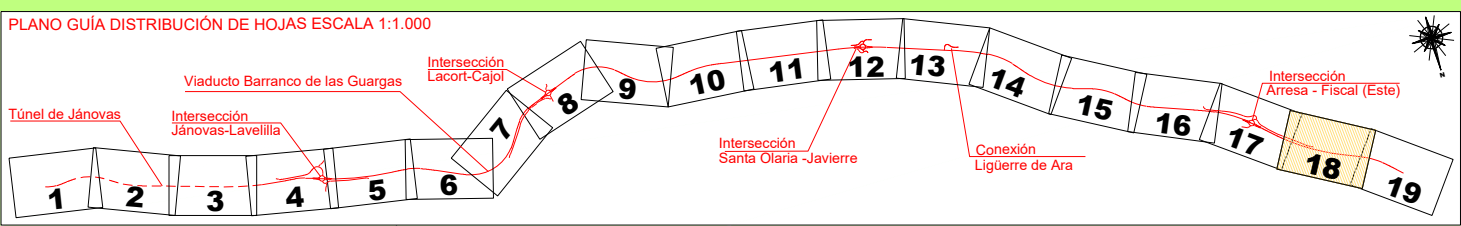
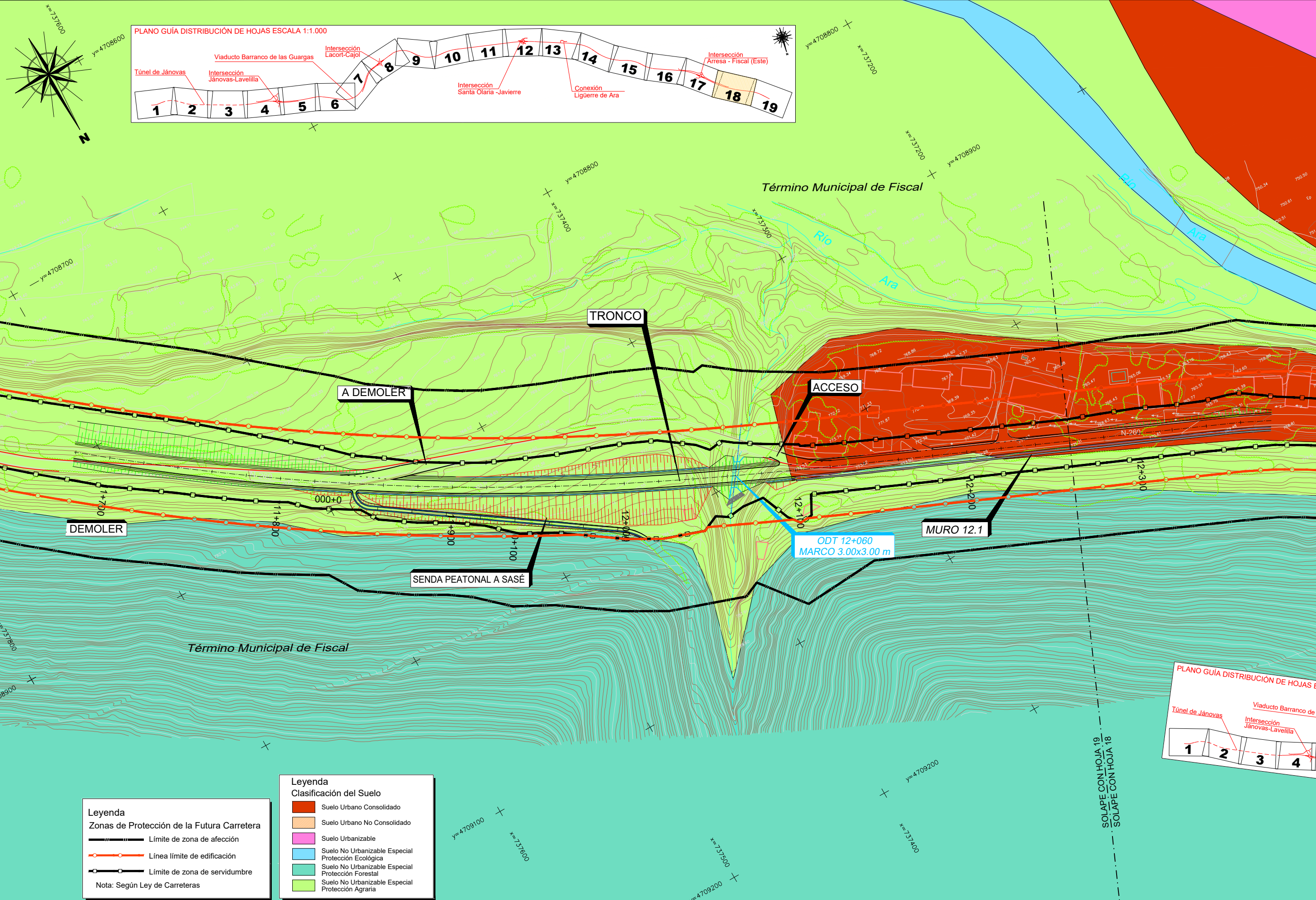
Leyenda
Zonas de Protección de la Futura Carretera

- Límite de zona de afección
- Línea límite de edificación
- Límite de zona de servidumbre

Nota: Según Ley de Carreteras

Leyenda
Clasificación del Suelo

- Suelo Urbano Consolidado
- Suelo Urbano No Consolidado
- Suelo Urbanizable
- Suelo No Urbanizable Especial Protección Ecológica
- Suelo No Urbanizable Especial Protección Forestal
- Suelo No Urbanizable Especial Protección Agraria



Leyenda
Zonas de Protección de la Futura Carretera

- Límite de zona de afección
- Línea límite de edificación
- Límite de zona de servidumbre

Nota: Según Ley de Carreteras

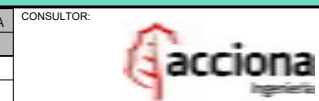
Leyenda
Clasificación del Suelo

- Suelo Urbano Consolidado
- Suelo Urbano No Consolidado
- Suelo Urbanizable
- Suelo No Urbanizable Especial Protección Ecológica
- Suelo No Urbanizable Especial Protección Forestal
- Suelo No Urbanizable Especial Protección Agraria

P.11 206174 PC Balupor06PlanosESTUDIO PARA INFORMACION PUBLICA-A-05 Planeamiento Urbanístico-Zonas-Protección.dwg



SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN ARAGÓN



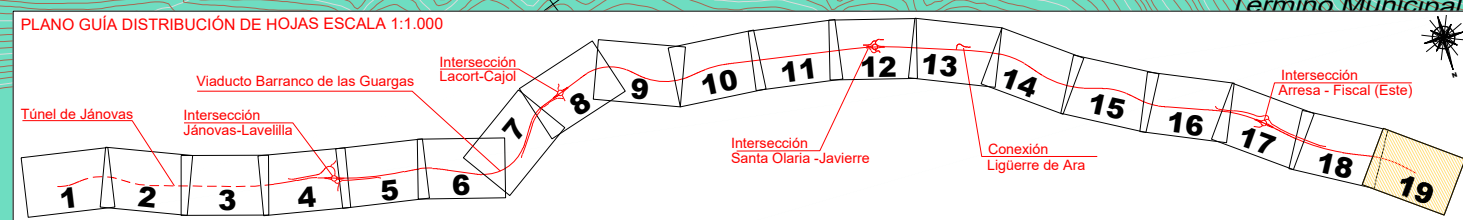
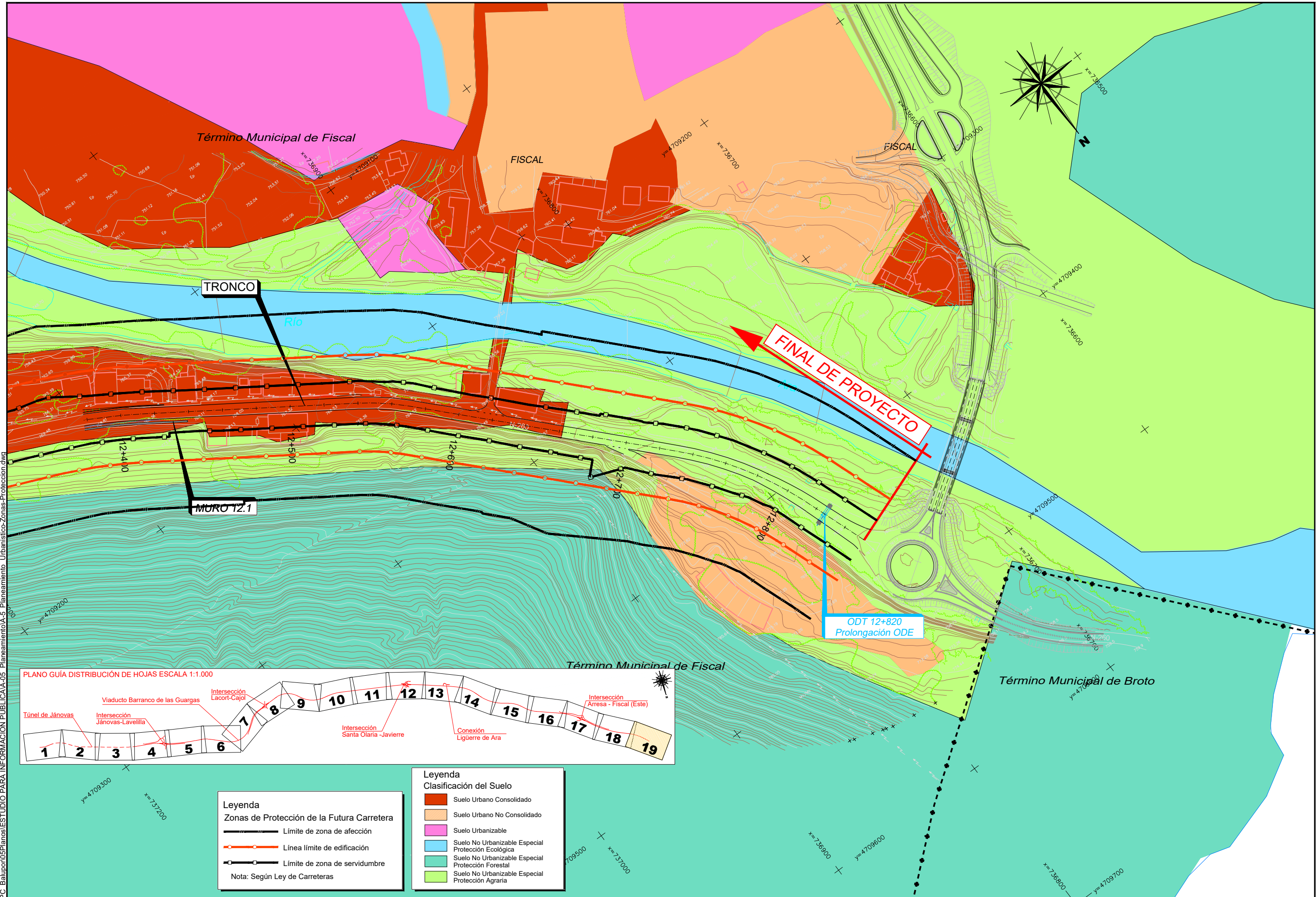
ESCALAS:
1:1.000
UNE A1 ORIGINALS GRÁFICAS

TÍTULO DEL PROYECTO:
PROYECTO DE TRAZADO:
ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA N-260.
EJE PIRENAICO, P.K. 449.600 AL 463.600.
TRAMO: TÚNEL DE BALUPOR - FISCAL

CLAVE:
20-HU-5940

DESIGNACIÓN DEL PLANO:
PLANEAMIENTO URBANÍSTICO Y ZONAS DE PROTECCIÓN DE LA CARRETERA

Nº ANEJO:
A-5
HOJA 18 DE 19



Leyenda
Zonas de Protección de la Futura Carretera

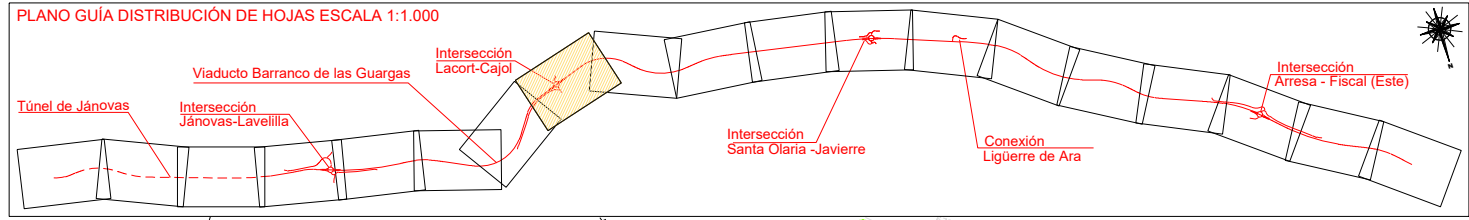
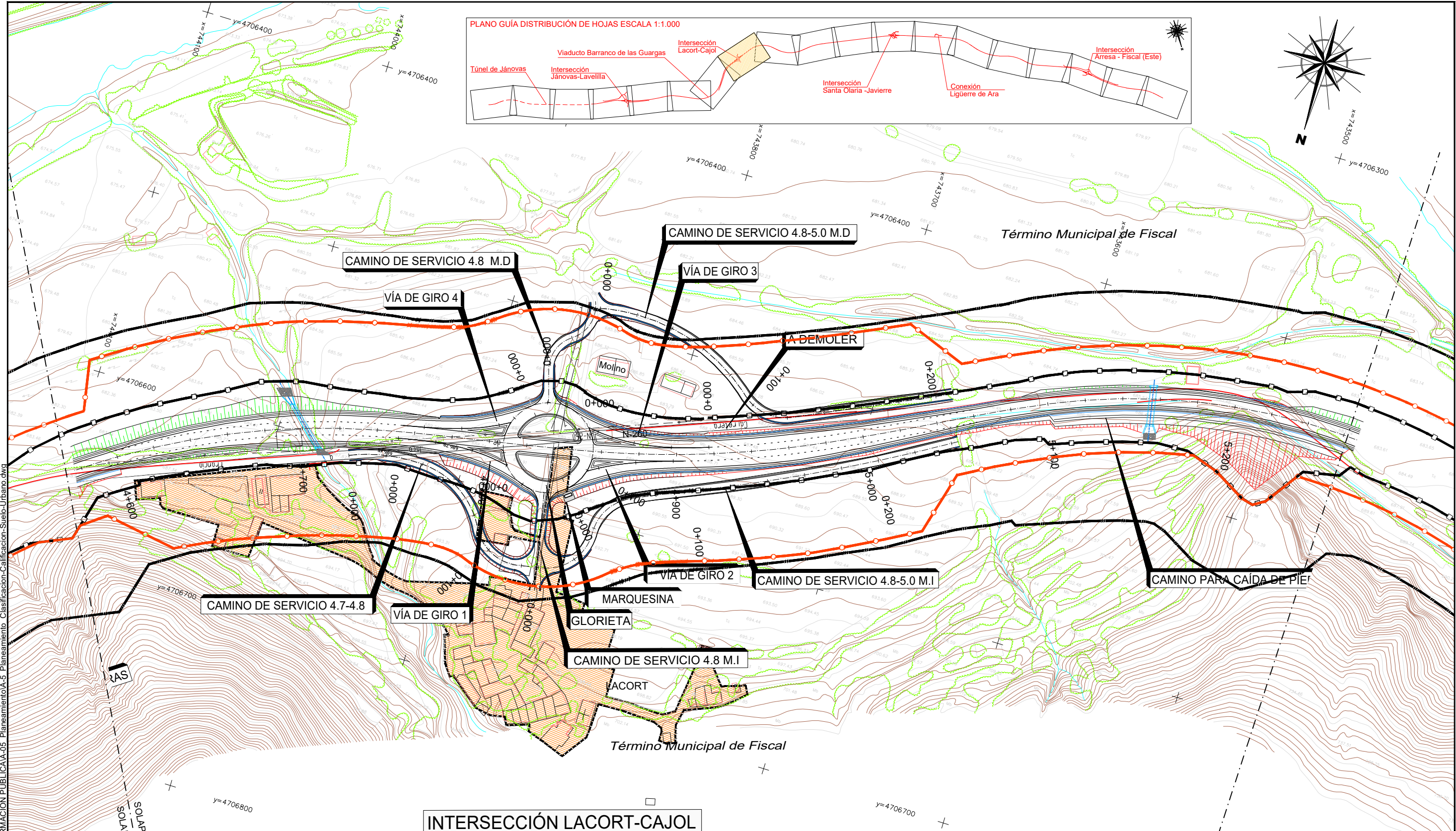
- Límite de zona de afección
- Línea límite de edificación
- Límite de zona de servidumbre

Nota: Según Ley de Carreteras

Leyenda
Clasificación del Suelo

- Suelo Urbano Consolidado
- Suelo Urbano No Consolidado
- Suelo Urbanizable
- Suelo No Urbanizable Especial Protección Ecológica
- Suelo No Urbanizable Especial Protección Forestal
- Suelo No Urbanizable Especial Protección Agraria

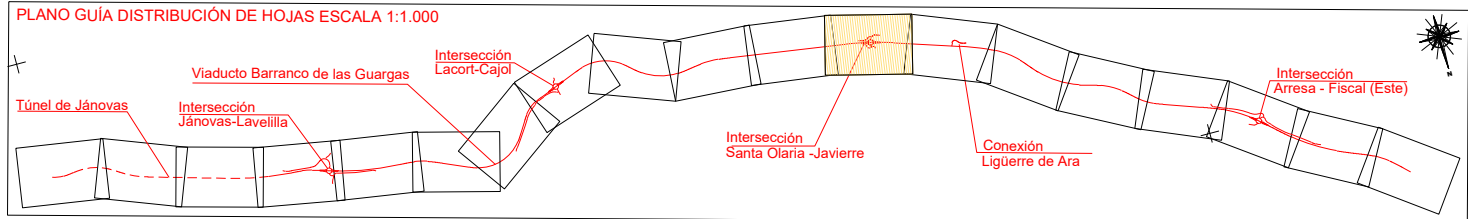
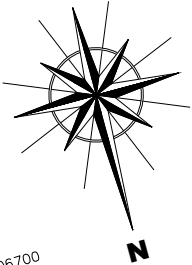
2.9.2 PLANOS DE TRAZADO SOBRE CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN DEL SUELO



Leyenda		Calificación del Suelo		Otras determinaciones		Sistemas generales	
SU	SUELO URBANO (CONSOLIDADO/NO CONSOLIDADO)	CA	CASCO ANTIGUO	ED	EQUIPAMIENTO / EQUIPAMIENTO DEPORTIVO	SGU-EL	S.G. ESPACIO LIBRE Y ZONAS VERDES EN SU
UE-1		Uuo	VIVIENDA UNIFAMILIAR PARCELA 250/500	ACE	ÁREA DE ORDENACIÓN ESPECÍFICA	SGUD-EL	S.G. ESPACIO LIBRE Y ZONAS VERDES EN SUD
S4	SUELO URBANIZABLE	VC	VIVIENDA COLECTIVA	h	INDUSTRIAL GRADO 1	D	DEPURADORA en SNU (POSICIÓN APROXIMADA)
SNU	SUELO NO URBANIZABLE E.P. AGRARIA Y FORESTAL/E.P. ECOLÓGICA	V	ZONA VERDE ESPACIO LIBRE PÚBLICO / PRIVADO	ib	INDUSTRIAL GRADO 2		
		Vp		BIC	ENTORNO BIC		
				SNU-E	RIBERA O BARRANCO		
				AD	ÁMBITO DE DESARROLLO DE LOS PLANES ESPECIALES		

Leyenda	
	Límite de zona de afección
	Limitación de edificabilidad
	Límite de zona de servidumbre

Nota: Según Ley de Carreteras



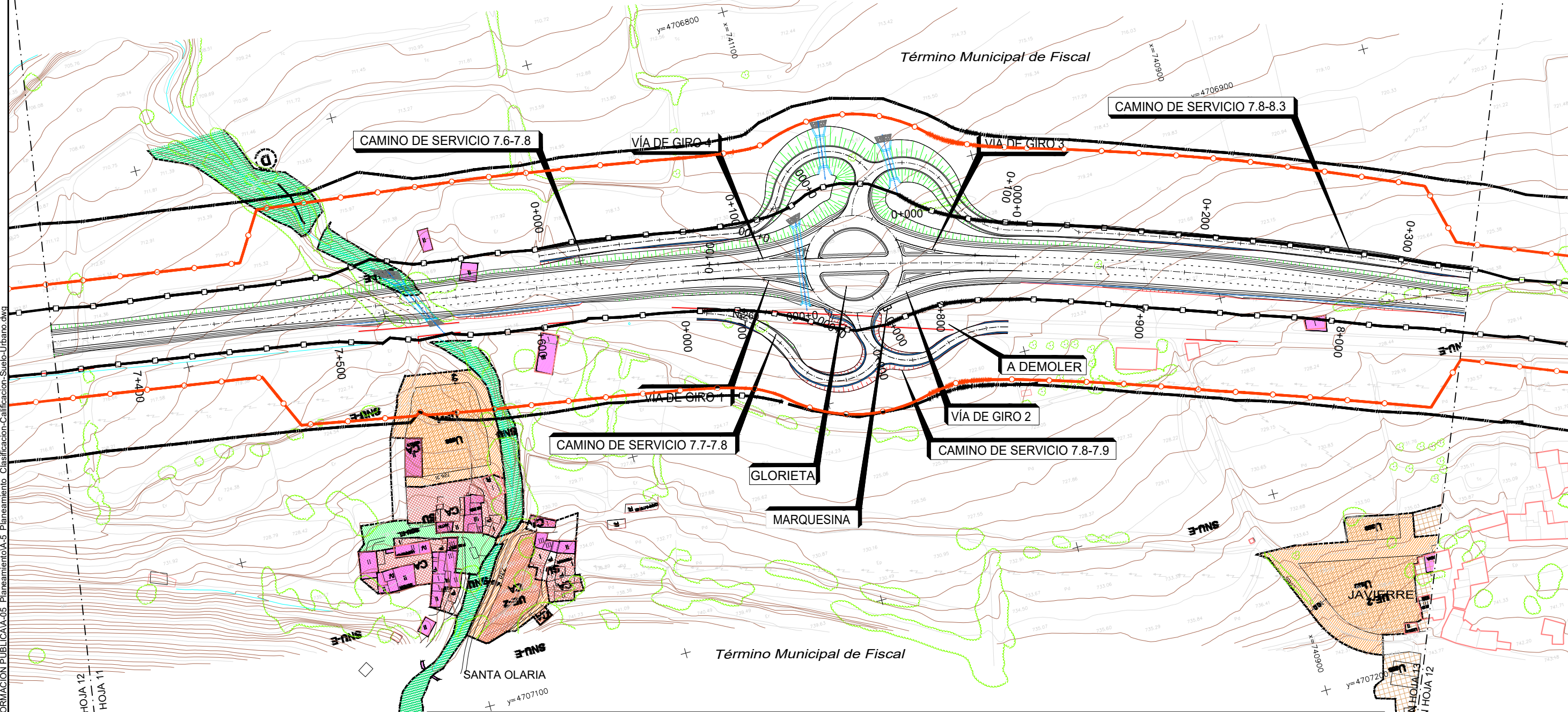
Leyenda

Zonas de Protección de la Carretera

- Límite de zona de afección
- Limitación de edificabilidad
- Límite de zona de servidumbre

Nota: Según Ley de Carreteras

INTERSECCIÓN SANTA OLARIA-JAVIERRE

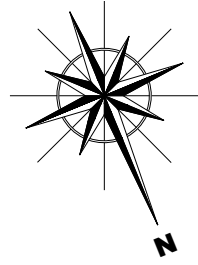


Leyenda

Clasificación del Suelo	Calificación del Suelo	Otras determinaciones	Sistemas generales
SU SUELO URBANO (CONSOLIDADO/NO CONSOLIDADO)	CA CASCO ANTIGUO	ED EQUIPAMIENTO / EQUIPAMIENTO DEPORTIVO	SGU-EL S.G. ESPACIO LIBRE Y ZONAS VERDES EN SU
S4 SUELO URBANIZABLE	U1 VIVIENDA UNIFAMILIAR PARCELA 250/500	AOE ÁREA DE ORDENACIÓN ESPECÍFICA	SGUD-EL S.G. ESPACIO LIBRE Y ZONAS VERDES EN SUD
SNU SUELO NO URBANIZABLE E.P. AGRARIA Y FORESTAL/E.P. ECOLÓGICA	VC VIVIENDA COLECTIVA	h INDUSTRIAL GRADO 1	D DEPURADORA en SNU (POSICIÓN APROXIMADA)
		h INDUSTRIAL GRADO 2	
		V ZONA VERDE ESPACIO LIBRE PÚBLICO / PRIVADO	
		VP ZONA VERDE ESPACIO LIBRE PÚBLICO / PRIVADO	
		SNU-E RIBERA O BARRANCO	
		AMBITO DE DESARROLLO DE LOS PLANES ESPECIALES	

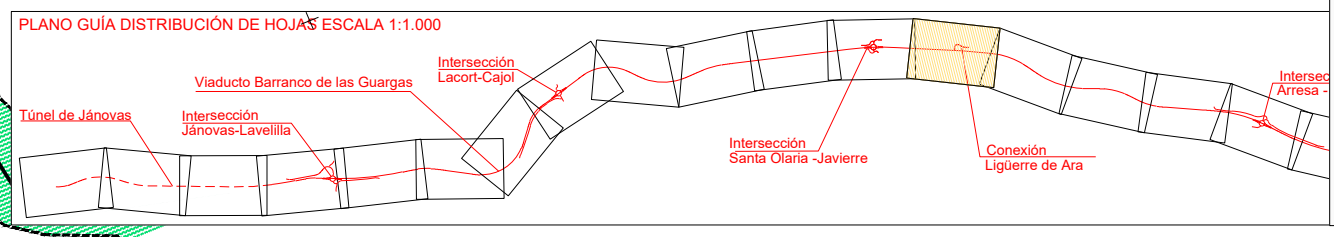
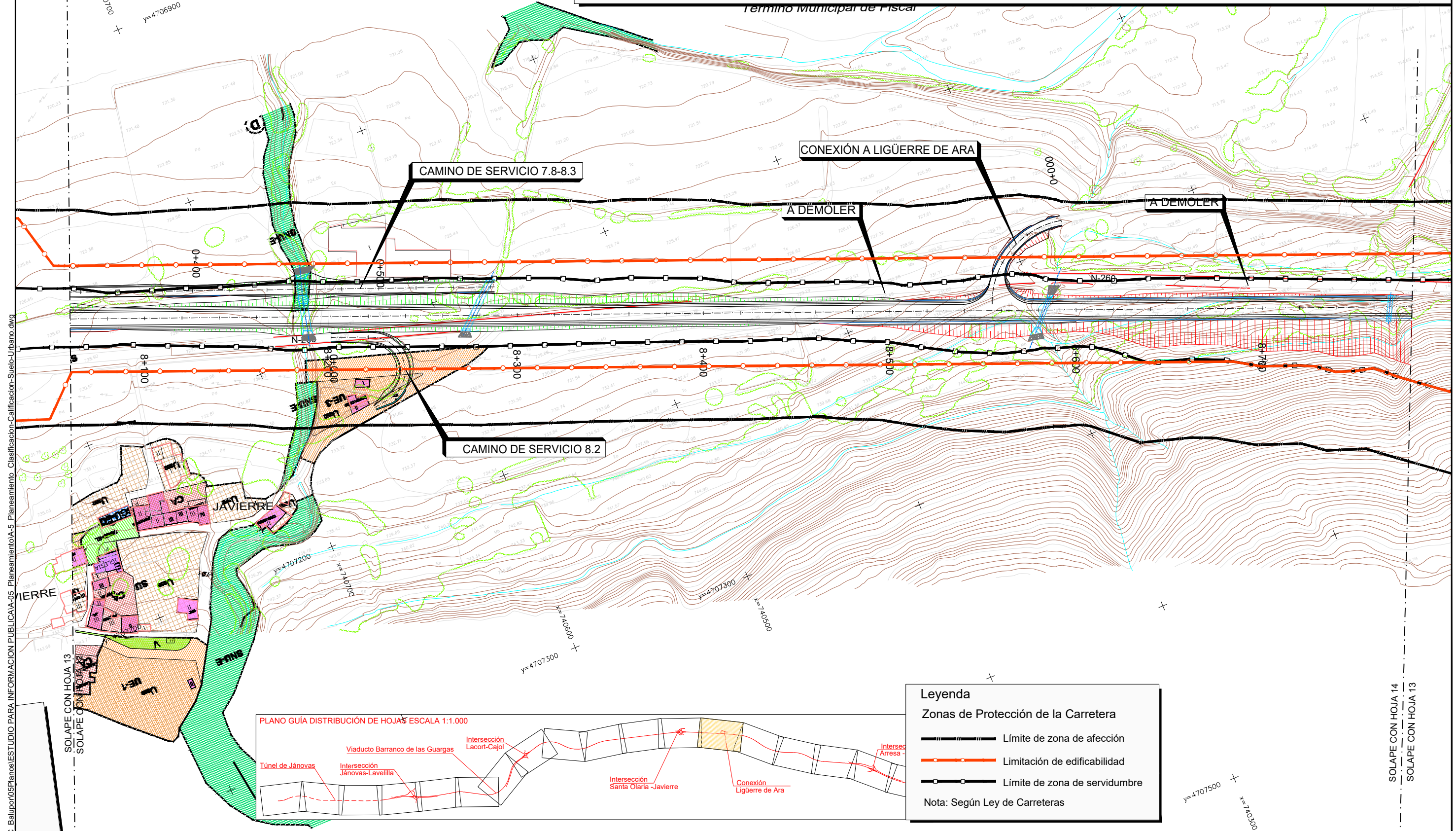
SOLAPE CON HOJA 12
SOLAPE CON HOJA 11

SOLAPE CON HOJA 13
SOLAPE CON HOJA 12



+ x=740700
 + y=4706900
 + x=740600
 + y=4706900
 + x=740500
 + y=4706900

Clasificación del Suelo	Calificación del Suelo	Otras determinaciones	Sistemas generales
SU SUELO URBANO (CONSOLIDADO) UE-1 S4 SUELO URBANIZABLE SNU SUELO NO URBANIZABLE (E.P. AGRARIA Y FORESTAL/E.P. ECOLOGICA)	CA CASCO ANTIGUO Uus VIVIENDA UNIFAMILIAR PARCELA 250/500 VC VIVIENDA COLECTIVA	E.E.D. EQUIPAMIENTO / EQUIPAMIENTO DEPORTIVO I1 I2 INDUSTRIAL GRADO 1 INDUSTRIAL GRADO 2 V VP ZONA VERDE ESPACIO LIBRE PUBLICO / PRIVADO AOE ÁREA DE ORDENACIÓN ESPECIFICA BIC ENTORNO BIC SNU-E RIBERA O BARRANCO ÁMBITO DE DESARROLLO DE LOS PLANES ESPECIALES	SGU-EL S.G. ESPACIO LIBRE Y ZONAS VERDES EN SU SGUD-EL S.G. ESPACIO LIBRE Y ZONAS VERDES EN SUR D DEPURADORA en SNU (POSICIÓN APROXIMADA)



Legenda	
Zonas de Protección de la Carretera	
	Límite de zona de afección
	Limitación de edificabilidad
	Límite de zona de servidumbre
Nota: Según Ley de Carreteras	

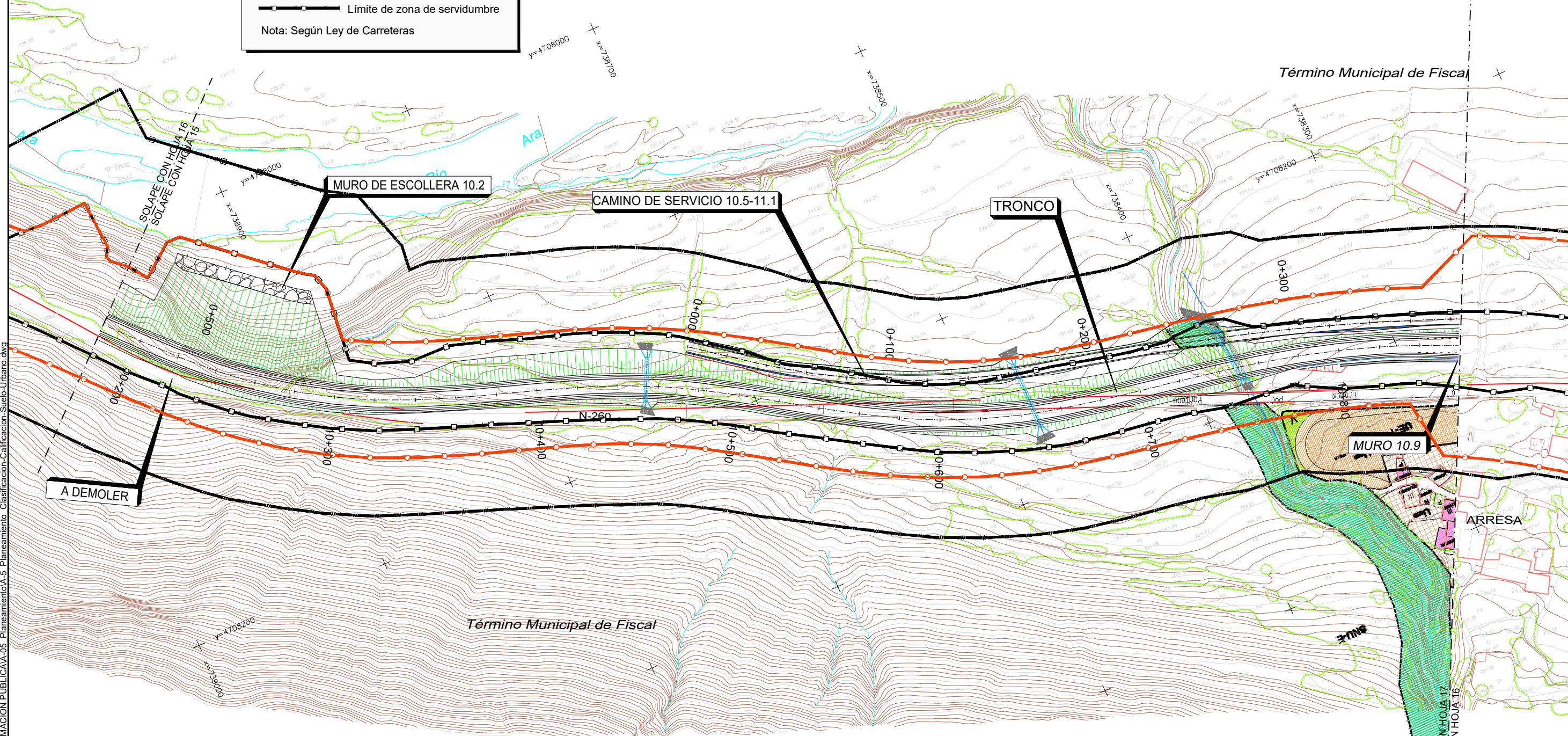
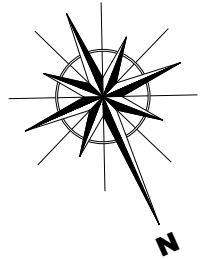
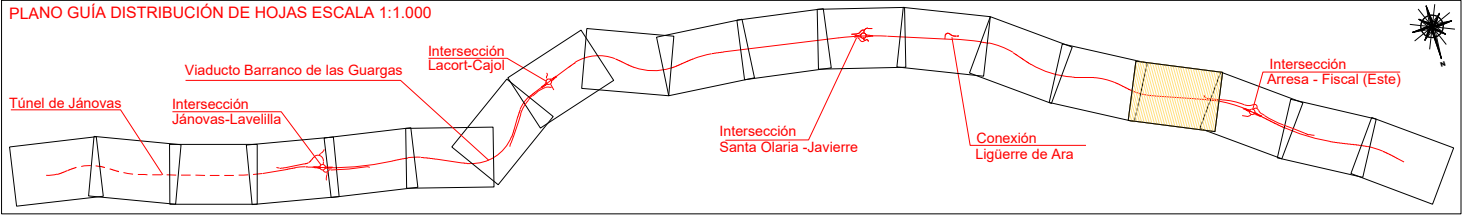
P.11 206174 PC Balupor05PlanosESTUDIO PARA INFORMACION PUBLICA-A-05 Planeamiento Clasificación-Calificación-Suelo-Urbano.dwg

Legenda

Zonas de Protección de la Carretera

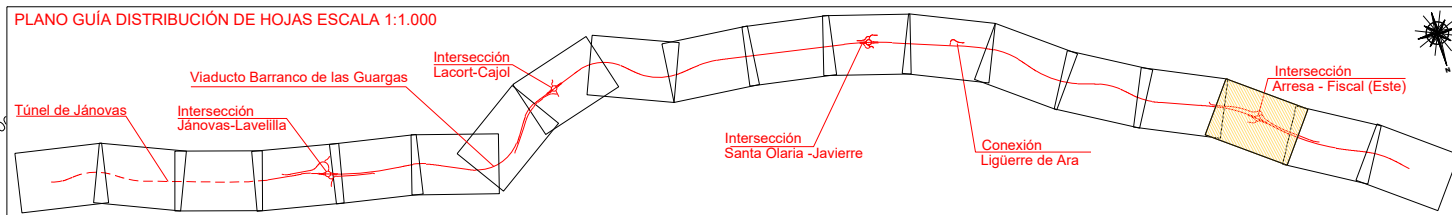
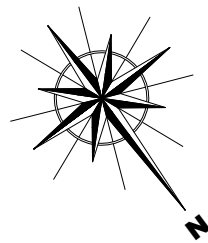
- Límite de zona de afección
- Limitación de edificabilidad
- Límite de zona de servidumbre

Nota: Según Ley de Carreteras



Legenda

Clasificación del Suelo	Calificación del Suelo	Otras determinaciones	Sistemas generales
SU SUELO URBANO (CONSOLIDADO/NO CONSOLIDADO)	CA CASCO ANTIGUO	ED EQUIPAMIENTO / EQUIPAMIENTO DEPORTIVO	SGU-EL S.G. ESPACIO LIBRE Y ZONAS VERDES EN SU
S4 SUELO URBANIZABLE	Uuso VIVIENDA UNIFAMILIAR PARCELA 250/500	AOE ÁREA DE ORDENACIÓN ESPECÍFICA	SGUD-EL S.G. ESPACIO LIBRE Y ZONAS VERDES EN SUD
SNU SUELO NO URBANIZABLE (E.P. AGRARIA Y FORESTAL/E.P. ECOLÓGICA)	VC VIVIENDA COLECTIVA	h INDUSTRIAL GRADO 1	D DEPURADORA en SNU (POSICIÓN APROXIMADA)
		l INDUSTRIAL GRADO 2	
		V ZONA VERDE ESPACIO LIBRE PÚBLICO / PRIVADO	
		Vp ZONA VERDE ESPACIO LIBRE PÚBLICO / PRIVADO	
		BIC ENTORNO BIC	
		SNU-E RIBERA O BARRANCO	
		ÁMBITO DE DESARROLLO DE LOS PLANES ESPECIALES	



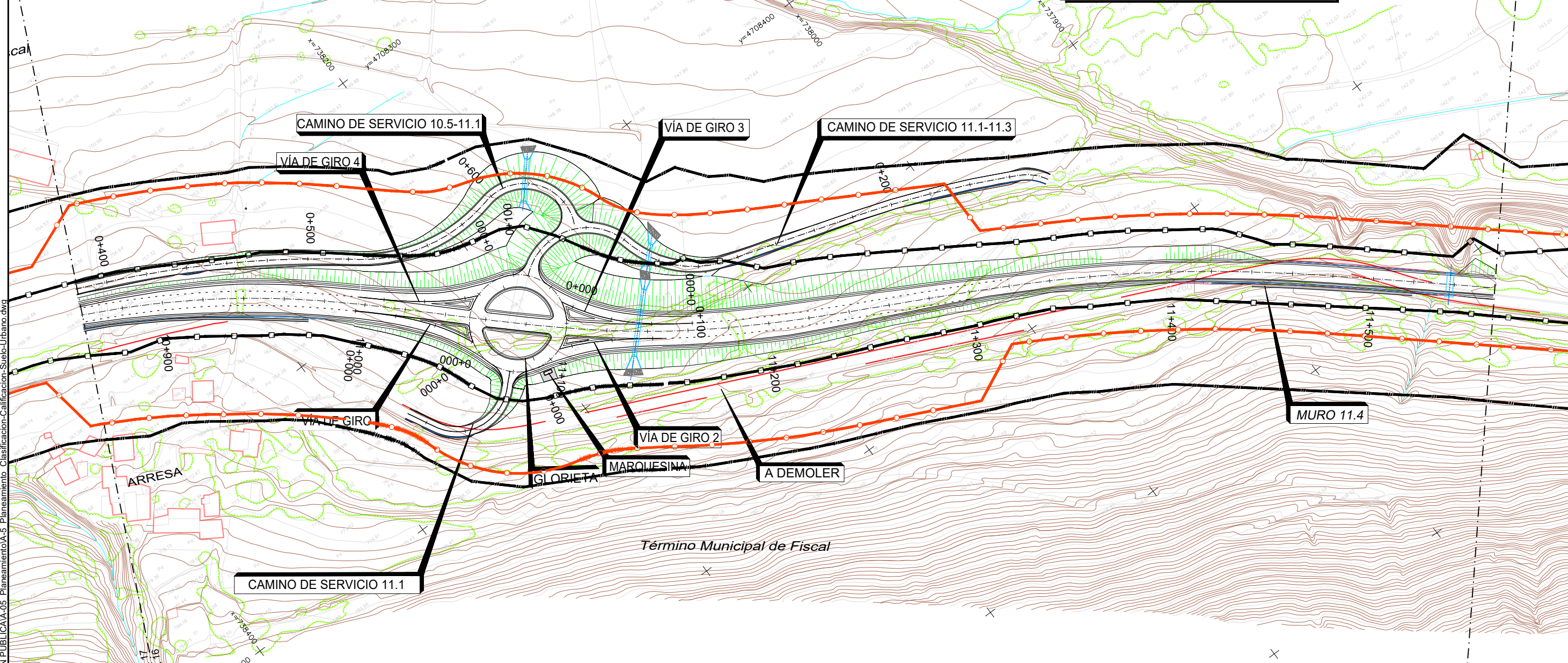
Leyenda

Zonas de Protección de la Carretera

- Límite de zona de afección
- Limitación de edificabilidad
- Límite de zona de servidumbre

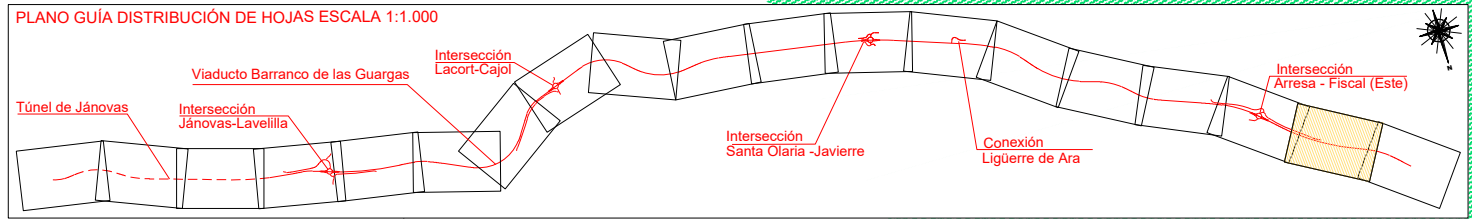
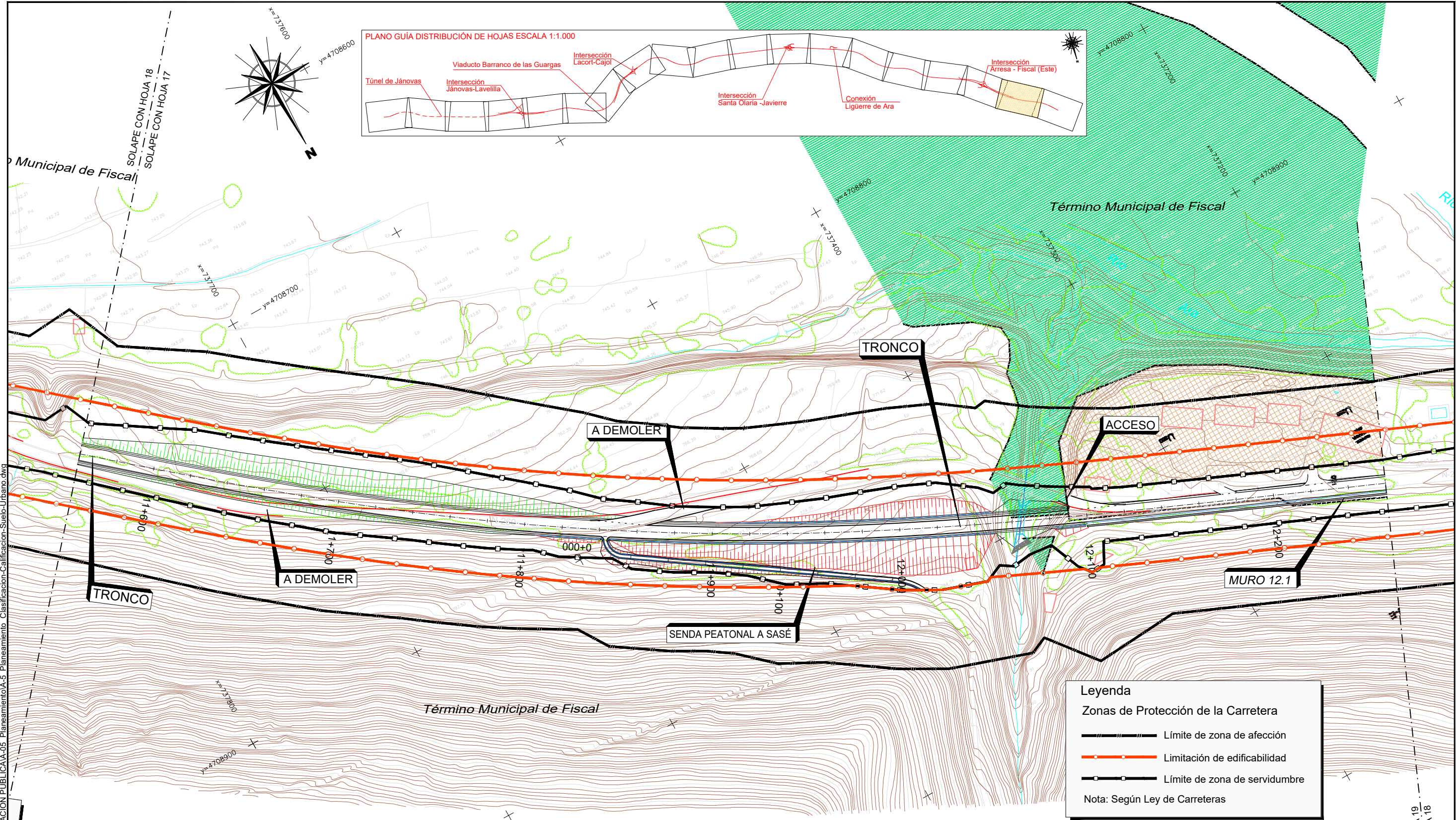
Nota: Según Ley de Carreteras

INTERSECCIÓN ARRESA-FISCAL (ESTE)



Leyenda

Clasificación del Suelo	Calificación del Suelo	Otras determinaciones	Sistemas generales
SU SUELO URBANO (CONSOLIDADO/NO CONSOLIDADO)	CA CASCO ANTIGUO	AOE ÁREA DE ORDENACIÓN ESPECÍFICA	SGU-EL S.G. ESPACIO LIBRE Y ZONAS VERDES EN SU
S4 SUELO URBANIZABLE	U_{un} VIVIENDA UNIFAMILIAR PARCELA 250/500	ED EQUIPAMIENTO / EQUIPAMIENTO DEPORTIVO	SGUD-EL S.G. ESPACIO LIBRE Y ZONAS VERDES EN SUD
SNU SUELO NO URBANIZABLE E.P. AGRARIA Y FORESTAL/E.P. ECOLÓGICA	U_{co} VIVIENDA COLECTIVA	I₁ INDUSTRIAL GRADO 1	D DEPURADORA en SNU (POSICIÓN APROXIMADA)
		I₂ INDUSTRIAL GRADO 2	
		V ZONA VERDE ESPACIO LIBRE PÚBLICO / PRIVADO	
		SNU-E RIBERA O BARRANCO	
		ÁMBITO DE DESARROLLO DE LOS PLANES ESPECIALES	



Leyenda

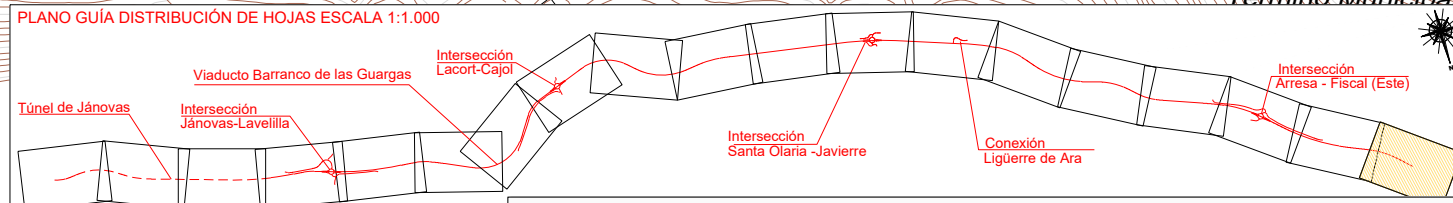
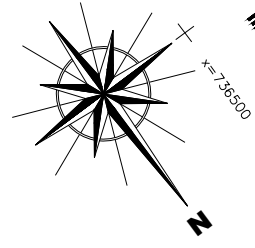
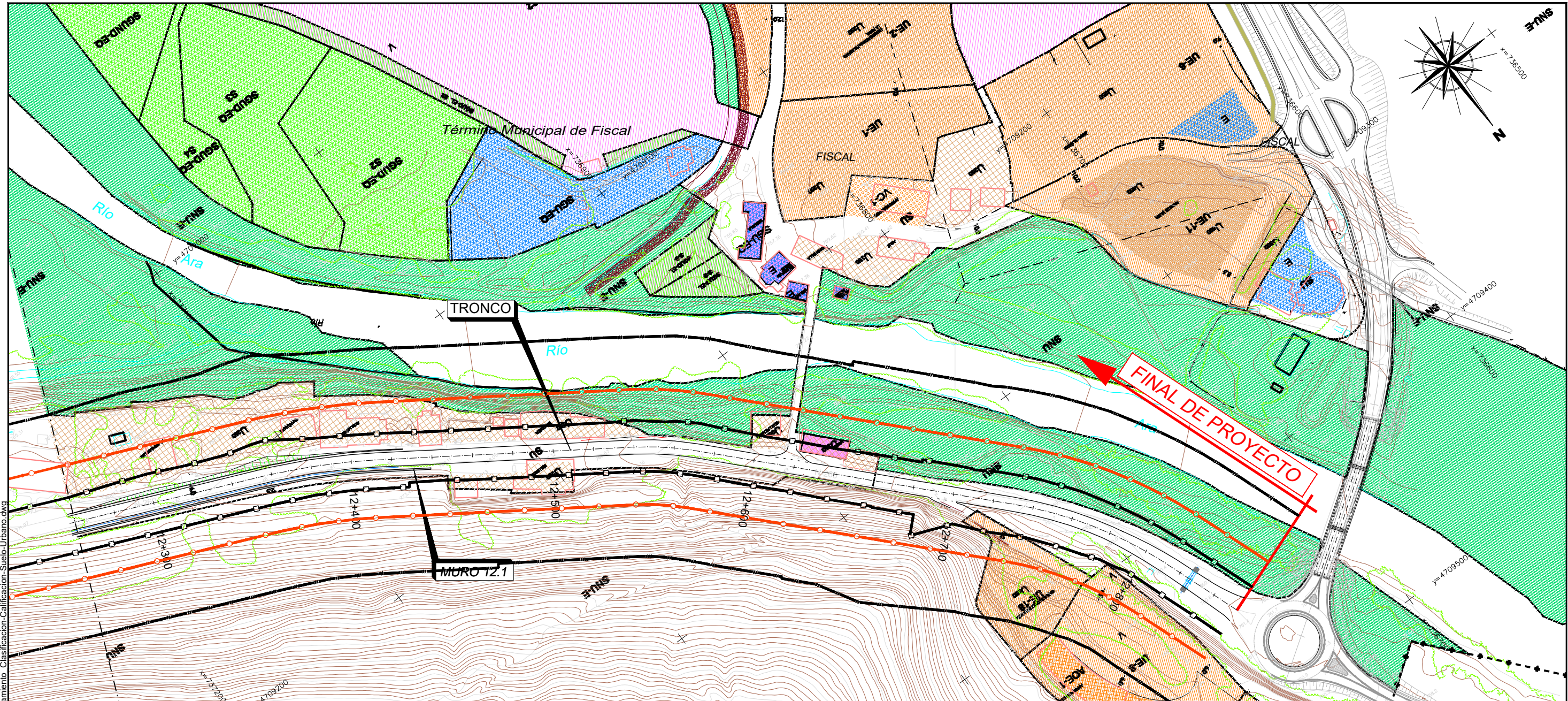
Zonas de Protección de la Carretera

- Límite de zona de afección
- Limitación de edificabilidad
- Límite de zona de servidumbre

Nota: Según Ley de Carreteras

Leyenda

Clasificación del Suelo	Calificación del Suelo	Otras determinaciones	Sistemas generales
SU SUELO URBANO (CONSOLIDADO/NO CONSOLIDADO)	CA CASCO ANTIGUO	AOE ÁREA DE ORDENACIÓN ESPECÍFICA	SGU-EL S.G. ESPACIO LIBRE Y ZONAS VERDES EN SU
S4 SUELO URBANIZABLE	U200 U2000 VIVIENDA UNIFAMILIAR PARCELA 250/500	BIC ENTORNO BIC	SGUD-EL S.G. ESPACIO LIBRE Y ZONAS VERDES EN SUD
SNU SNU SUELO NO URBANIZABLE E.P. AGRARIA Y FORESTAL/E.P. ECOLÓGICA	VC VIVIENDA COLECTIVA	SNUE RIBERA O BARRANCO	D DEPURADORA en SNU (POSICIÓN APROXIMADA)
	h b INDUSTRIAL GRADO 1 INDUSTRIAL GRADO 2	ÁMBITO DE DESARROLLO DE LOS PLANES ESPECIALES	
	V Vp ZONA VERDE ESPACIO LIBRE PÚBLICO / PRIVADO		



Legenda

Zonas de Protección de la Carretera

- Límite de zona de afección
- Limitación de edificabilidad
- Límite de zona de servidumbre

Nota: Según Ley de Carreteras

Legenda

Clasificación del Suelo	Calificación del Suelo	Otras determinaciones	Sistemas generales
SU SUELO URBANO (CONSOLIDADO)	CA CASCO ANTIGUO	AOE ÁREA DE ORDENACIÓN ESPECÍFICA	SGU-EL S.G. ESPACIO LIBRE Y ZONAS VERDES EN SU
UE-1 SUELO URBANO (CONSOLIDADO)	Uuso VIVIENDA UNIFAMILIAR PARCELA 250/500	ED EQUIPAMIENTO / EQUIPAMIENTO DEPORTIVO	SGUD-EL S.G. ESPACIO LIBRE Y ZONAS VERDES EN SUD
S4 SUELO URBANIZABLE	VC VIVIENDA COLECTIVA	h1 INDUSTRIAL GRADO 1	D DEPURADORA en SNU (POSICIÓN APROXIMADA)
SNU SUELO NO URBANIZABLE (E.P. AGRARIA Y FORESTAL/E.P. ECOLÓGICA)	V ZONA VERDE ESPACIO LIBRE PÚBLICO / PRIVADO	BIC ENTORNO BIC	
		SNU-E RIBERA Ó BARRANCO	
		ÁMBITO DE DESARROLLO DE LOS PLANES ESPECIALES	

P.11 206174 PC Balupor05PlanosESTUDIO PARA INFORMACION PUBLICA-A-05 Planeamiento Clasificacion-Calificacion-Suelo-Urbano.dwg

SOLAPE CON HOJA 19
SOLAPE CON HOJA 18



SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN ARAGÓN



ESCALAS:
1:1.000
UNE A1 ORIGINALES
GRÁFICAS

TÍTULO DEL PROYECTO:
PROYECTO DE TRAZADO:
ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA N-260.
EJE PIRENAICO, P.K. 449.600 AL 463.600.
TRAMO: TÚNEL DE BALUPOR - FISCAL

CLAVE:
20-HU-5940

DESIGNACIÓN DEL PLANO:
PLANEAMIENTO URBANÍSTICO
CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN
DE SUELO URBANO

Nº ANEJO:
A-5
HOJA 7 DE 7