



FUNDACIÓN  
PARA LA CONSERVACIÓN  
DEL QUEBRANTAHUESOS

Plaza San Pedro Nolasco, 1, 4º F • E-50001 Zaragoza (Spain)  
Tel. y Fax 976 29 96 67 • N.I.F.: G-50.653.179  
e-mail: fcq@quebrantahuesos.org • www.quebrantahuesos.org



GOBIERNO DE ARAGÓN  
REGISTRO GENERAL  
DPTO. DE DESARROLLO RURAL Y SOSTENIBILIDAD

11 ABR. 2016

HORA:

ENTRADA nº .....

**Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA)**  
**Avda. Ruíz de Picasso 63 C planta 3**  
**50.018 Zaragoza**

Zaragoza, 11 de abril de 2016

**ASUNTO:** Consultas preceptivas del expediente INAGA/500201/01/2016/01828 conexión carreteras A-138 y A-139 de Salinas de Sin a Plan (Huesca).

D. Juan Antonio Gil Gallús, mayor de edad, con D.N.I: 17.723.383-C, actuando en nombre y representación de la Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos (FCQ), con sede en la Plaza San Pedro Nolasco 1, 4-F de Zaragoza,

**EXPONE:**

Una vez analizada la documentación que se nos ha proporcionado a través del trámite en [www.aragon.es/inaga/consultaspreceptivas](http://www.aragon.es/inaga/consultaspreceptivas), sobre el expediente INAGA/500201/01/2016/01828 conexión carreteras A-138 y A-139 de Salinas de Sin a Plan (Huesca), cuyo promotor es la Dirección General de Movilidad e Infraestructuras del Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y vivienda del Gobierno de Aragón, realizamos las siguientes sugerencias sobre los impactos y alternativas.

**PRIMERO:**

El trazado estudiado se encuentra localizado en la carretera A-2609, entre las localidades de Salinas de Sin y Plan, dentro de los Términos Municipales de Tella-Sin y Plan. Salinas de Bielsa se comunica con Plan por la A-2609 que presenta un trazado de 12 kilómetros.

**SEGUNDO:**

El documento ambiental ha planteado distintas alternativas:

-Alternativas de trazado, sin sistemas de regulación de tráfico. Dentro de este tipo de soluciones se han estudiado cuatro alternativas para el TRAMO B (1B-2B-3B-4B) en el desfiladero de la Inclusa.

-Alternativas mediante sistemas de regulación del tráfico. Se plantea un sistema de detección y regulación semafórica, de tal manera que pueda establecerse mediante la discriminación de los vehículos un paso alternativo en un único o doble sentido, garantizando de esta manera la circulación segura en la totalidad del TRAMO B. Además se plantean en esta alternativa mejoras puntuales en el interior de los túneles y emboquilles, además de la renovación del pavimento, pero siempre manteniendo la sección actual de túneles.





**Mapa de tramos del proyecto.**

### **TERCERO:**

Según las alternativas de trazado, sin sistemas de regulación de tráfico en el TRAMO B de la carretera A-2609, que corresponde con la zona del desfiladero de la Inclusa, entre los P.K. 5+800 y 8+100, coincidente con el tramo de túneles existentes, Se describen las siguientes alternativas:

#### **1B**

El trazado de esta alternativa es coincidente con del eje actual en toda su longitud, presentando una longitud total de 2.300 metros en el tramo B anteriormente mencionado. En este tramo de la carretera local A-2609, donde actualmente se localizan cuatro túneles de longitudes respectivas de 31, 62, 433 y 210 metros, con un anchura media de calzada de 5,5 metros y 3,7 metros de gálibo. La solución que propone esta alternativa consiste en una ampliación de la sección de calzada y gálibo del túnel. En los tramos de carretera a cielo abierto, entre túneles, se plantea un ensanche de la calzada con sección constante de dos carriles de 3 metros y dos arcenes de 0,50 metros, para lo cual se plantea la construcción de unas losas prefabricadas en voladizo en algún tramo, con un sobrecancho de 0,50 metros para la colocación de barreras de protección.

#### **2B**

Esta alternativa plantea un tramo en variante en el tramo B mencionado de la Carretera A-2609, con una longitud total de 2.200 metros, discurre por la margen derecha del río Cinqueta, al objeto de eliminar el tramo de carretera actual que discurre entre los túneles anteriormente indicados. La alternativa plantea la construcción de un nuevo viaducto, a la altura del desvío de la carretera que va hacia las localidades de Sin y Serveto, que cruzaría el río Cinqueta y continuaría con sección en túnel hasta el entronque con la traza de la carretera existente antes del embalse de Plandescún.

#### **3B**

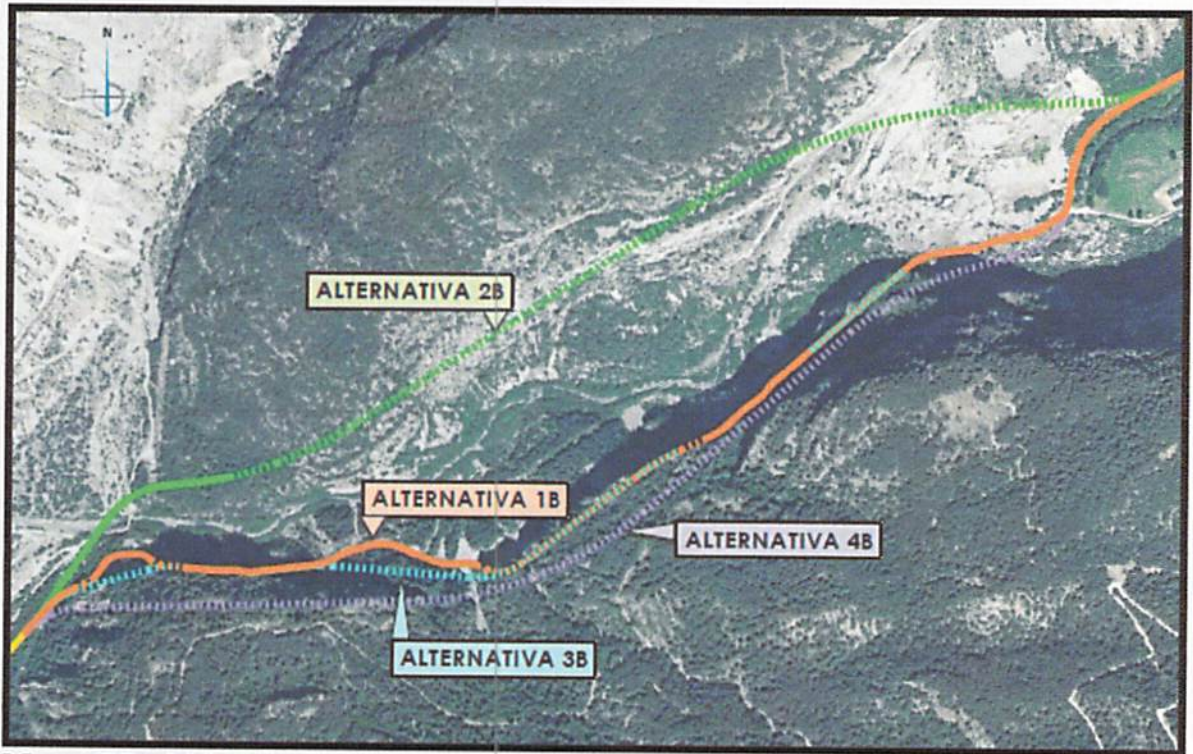
La solución de esta alternativa consiste en una mejora de trazado de la carretera actual, también en el tramo de túneles, tramo B mencionado, presentando una longitud total de 2.280 metros. Esta alternativa presenta dos tramos de túnel de nueva construcción y otro coincidente con el trazado del existente donde se ampliaría la sección de calzada y gálibo.

#### **4B**

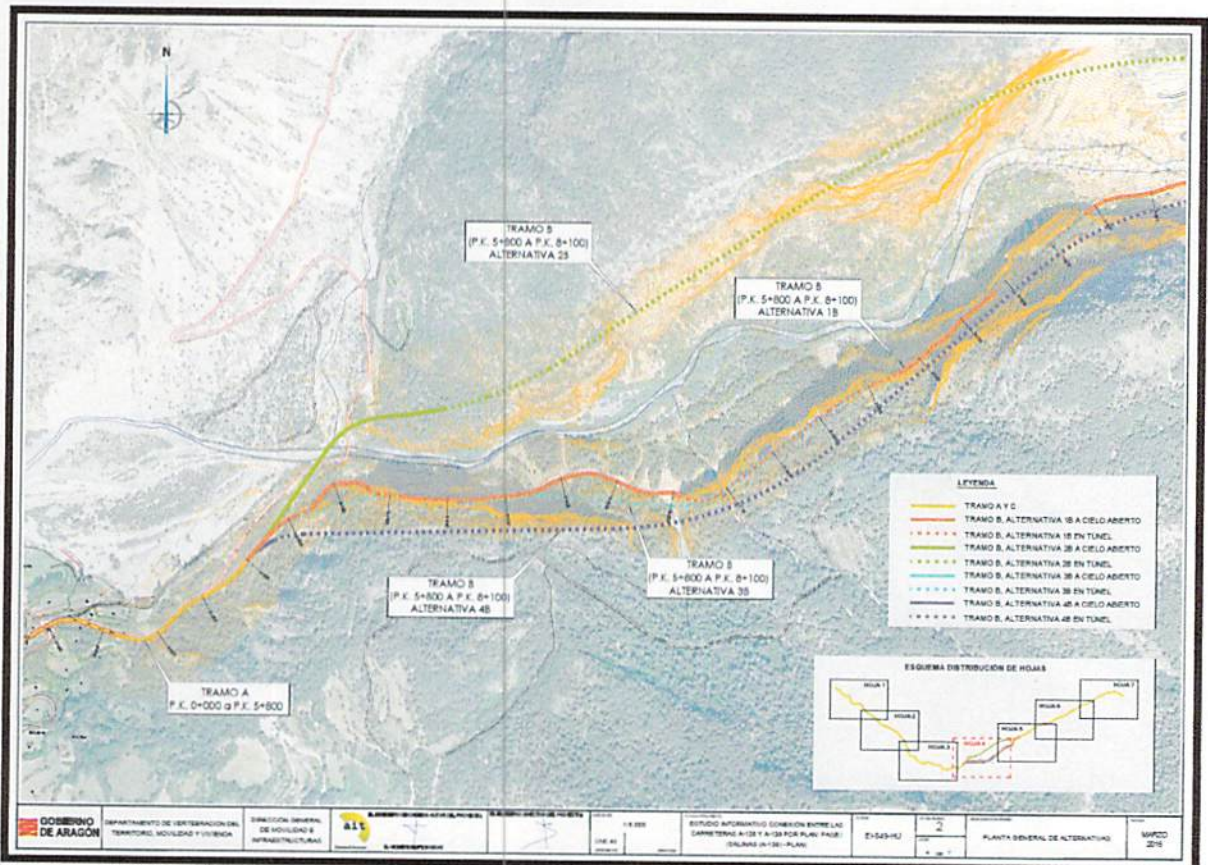
Esta alternativa plantea un trazado en variante con sección tipo túnel en el tramo B, con una longitud total de 2.270 metros y una pendiente longitudinal uniforme del 7,23 %.

Esta alternativa permitirá el uso de la carretera actual como vía de servicio para el nuevo túnel, que comunicará con este mediante salidas de emergencia, no superando los 400 metros de distancia entre salidas consecutivas.

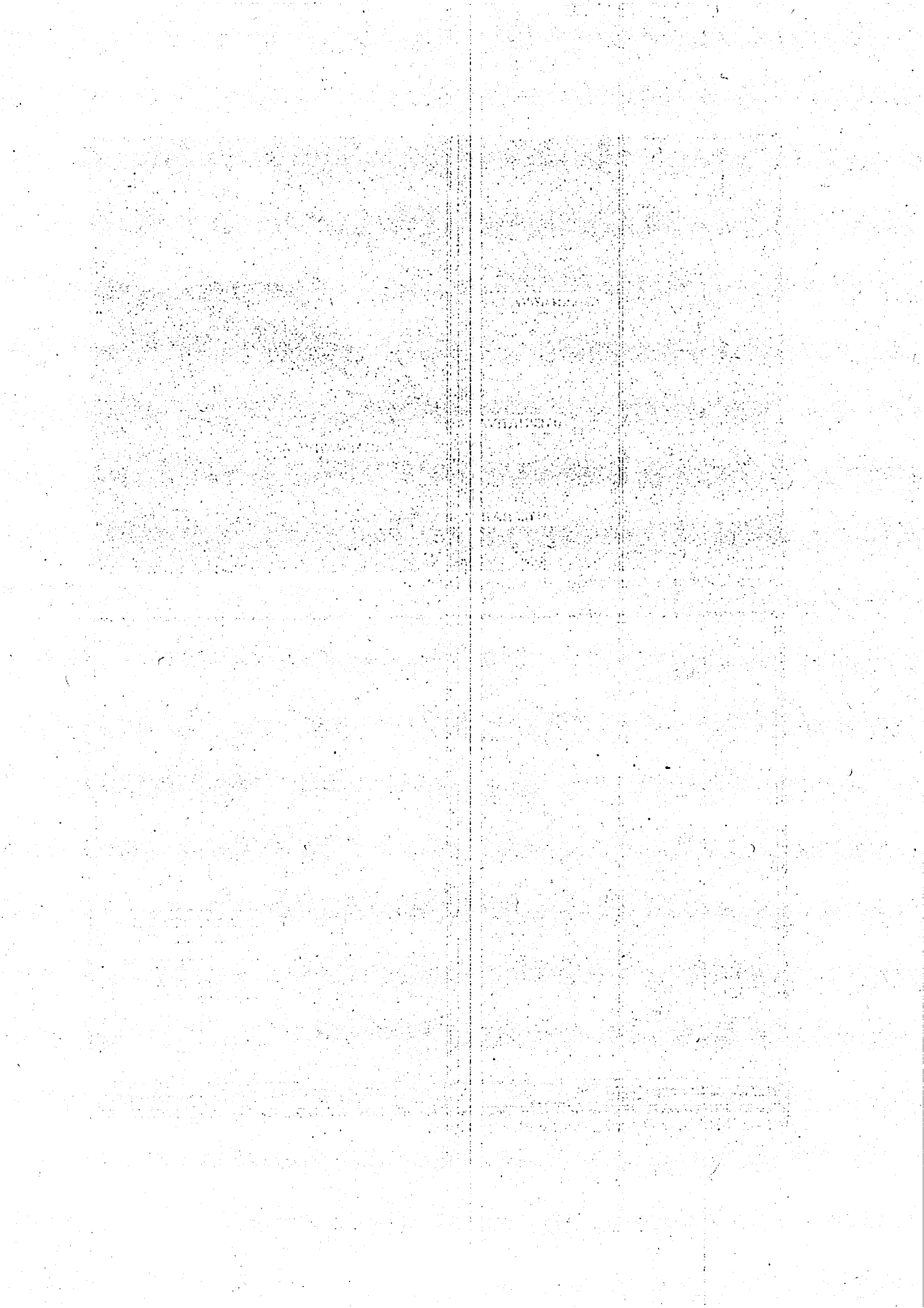




Mapa TRAMO B trazados de alternativas.



Mapa TRAMO B trazados de alternativas.





**CUARTO:**

El trazado del proyecto se encuentra en el ámbito de aplicación del Plan de Recuperación del Quebrantahuesos en Aragón (D. 45/2003), pero no afecta directamente a ninguna de las unidades reproductoras (UR) de la especie presentes en este Área Crítica.

**QUINTO:**

Con respecto a la elección de vertederos necesarios para la ejecución del proyecto constructivo, se expone que estará en función de la alternativa seleccionada, dada la diversidad de volúmenes del movimiento de tierras previsto en dichas alternativas; por lo que se trata de un aspecto no definido al nivel del estudio informativo, correspondiendo su detalle al proyecto constructivo e incluso a la propia ejecución de la obra. En cuanto a los vertederos, a nivel informativo, se ha localizado una zona degradada que corresponde a una antigua extracción de materiales, existiendo varias plataformas a distintos niveles, alguna de ellas (la inferior) está parcialmente restaurada con tierras. Existe otra antigua extracción de material en un canchal en la margen derecha del río, frente a PK 3+200.

Que vistas las alternativas, sin sistemas de regulación de tráfico o mediante sistemas de regulación del tráfico, así como las magnitudes de los impactos ambientales y socioeconómicos de cada una de ellas, sugerimos para el TRAMO B la alternativa 4 sin sistemas de regulación de tráfico, así como la posible ubicación del vertedero en el PK 3+200.

**Fdo. Presidente de la FCQ**

**Juan Antonio Gil**

