

La estructura hidrológica comprende un cauce principal que es el río Cinca, con un caudal medio absoluto de 78,6 metros cúbicos por segundo en la estación de aforo de Fraga. Un fenómeno hidrológico importante son las crecidas y estiajes. El río puede presentar fuertes caudales medios diarios e instantáneos, pudiendo sobrepasar los 2.000 metros cúbicos por segundo. Estas crecidas tienen una distribución bastante irregular produciéndose a comienzos y finales de primavera y otoño. Los estiajes son menos espectaculares, y llegan a unos caudales que pueden suponer el 2 por 100 del caudal medio anual (1,5 metros cúbicos por segundo en Fraga).

El estudio señala que las aguas subterráneas forman un excelente acuífero detrítico, cuya principal alimentación procede de los excedentes de riegos de canales y acequias, existiendo una conexión hidráulica entre el río y el acuífero.

La riqueza de la flora es escasa, con una total ausencia de vegetación autóctona. El estudio considera el impacto sobre ella de escasa importancia, reduciéndose a la desaparición de matorral estepario.

El estudio de impacto ambiental destaca que la fauna terrestre ha quedado muy empobrecida, paralelamente a lo ocurrido con la vegetación, reduciéndose exclusivamente a pequeños mamíferos propios de los cultivos como son conejos, topos, musarañas, etc. En las áreas de matorral abundan pequeños reptiles. El río Cinca está clasificado como Área de Interés Cíprico, estando formada la fauna acuática en este tramo por «Cobitis valderoni», «Blenhius fluviatilis», «Chondrostoma toxostoma», etc.

El estudio señala que por sus características Geofisiográficas, climáticas, etc., el municipio de Fraga tiene una importante producción agrícola, dedicando más de 21.000 hectáreas al cultivo, tanto de secano como de regadío. Lo esencial de la producción corresponde a los frutales, aunque también se dan cultivos de secano con importantes extensiones de cereal en un sistema tradicional de explotación que incluye ganado ovino y porcino.

El estudio de impacto ambiental incluye un plano donde se refleja el suelo urbano y urbanizable, haciendo constar que con ninguna de las alternativas se produce afección a dicho suelo.

El estudio propone la solución 2 (o la solución 1, en el caso de que la solución 2 necesite la mejora y rectificación del trazado de la CN-II entre los puntos kilométricos 440 y 443) como la más favorable desde un punto de vista ambiental.

Los impactos significativos son:

Afección producida por los movimientos de tierras, 1.029.786 metros cúbicos de excavación y 512.092 metros cúbicos de terraplén.

Presencia de taludes en desmonte con alturas de 12,5 metros en el punto kilométrico 0,615; de 14 metros en el punto kilométrico 0,750; de 12 metros en el punto kilométrico 1,655; de 9 metros en los puntos kilométricos 4,205 y 7,140; de 20 metros en el punto kilométrico 7,550; de 19 metros en el punto kilométrico 7,660; de 18 metros en el punto kilométrico 8,020; y de taludes en terraplén de 20 metros en el punto kilométrico 6,110, de 18 metros en el punto kilométrico 6,860, y de 8 metros en el punto kilométrico 7,350.

Afección producida por la construcción de la estructura de paso del río Cinca.

Incidencia del ruido en viviendas aisladas a lo largo del trazado.

El estudio de impacto ambiental elige la misma solución que el estudio informativo.

Análisis de contenido

El estudio refleja una buena descripción de las propuestas de trazado, y un buen planteamiento de los diversos medios identificando y evaluando para cada elemento los impactos comparando los efectos para cada alternativa, pero presenta las siguientes deficiencias:

No se incluye ningún plano hidrológico de la zona de proyecto, y falta cartografía pormenorizada de los usos del suelo y de la vegetación.

No se incluyen planos de planta ni perfiles longitudinales de las diversas soluciones.

Se incluye un plano de viviendas dispersas afectadas por el ruido pero sin especificar su situación kilométrica ni su distancia a la vía.

No se señala la ubicación de canteras y vertederos.

Las medidas correctoras no están definidas ni en términos técnicos ni económicos.

El programa de vigilancia ambiental no tiene especificidad alguna como consecuencia de la mencionada indefinición de las medidas correctoras.

No figura documento de síntesis.

ANEXO IV

Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental

Alegantes

Alegaciones de los Organismos: Ayuntamiento de Fraga.

Alegaciones de particulares:

Asociación de Afectados por la Variante de Fraga.

Doña Carmen y doña Ana Canales Aribau.

Alegaciones fuera de plazo: «Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima».

Los aspectos ambientales más significativos referidos concretamente a este proyecto y no a la planificación del territorio, mencionados en las alegaciones, son:

El Ayuntamiento de Fraga manifiesta que deben seguirse considerando adecuadas las sugerencias acordadas por el Pleno municipal y que fueran remitidas en su día a la Dirección General de Medio Ambiente. Dichas sugerencias se recogen en el anexo I de esta declaración.

La Asociación de Afectados por la Variante de Fraga manifiesta que dado que la variante afecta a zonas de cultivo dedicadas a la producción frutera en plantaciones intensivas situadas en una zona privilegiada, se ha encargado un trabajo (el cual se adjunta a la alegación), en el que se señalan diversas correcciones al trazado contemplado en el estudio informativo en aras a la obtención de un mejor resultado, tanto en la obra a ejecutar, como en una menor afectación de bienes, reduciendo al propio tiempo el impacto ambiental.

El nuevo trazado propuesto, consiste en la solución 1 modificada entre los puntos kilométricos 1,470 y 5,750, tramo en el que desplaza la traza hacia el norte (más de cerca de Fraga), situando el puente sobre el río Cinca unos 450 metros aguas arriba. Con esta modificación, la alegación expone que se producirán los siguientes efectos:

Menor impacto sobre el área recorrida en cuanto a afecciones demaniales, mejorando sensiblemente el paso por la vega derecha del Cinca y evitando los cultivos de la vega izquierda.

Menor efecto contracción hidráulica del río y por tanto las consecuencias en caso de avenida serían menores.

Menor impacto sobre edificaciones a efectos sonoros y visuales.

22000 RESOLUCION de 25 de junio de 1993, del Centro Español de Metrología, por la que se autoriza la Prórroga de la Aprobación de Modelo número 89110, de la báscula puente híbrida para camiones, modelo RV-60-H 6P, en la versiones de 50.000 kilogramos y 60.000 kilogramos de alcance máximo, con plataforma metálica o de hormigón, sobre estructura metálica, sobre seis puntos de apoyo en foso de obra civil, otorgada a la firma «Fober-Bas, Sociedad Limitada», con Registro de Control Metrológico número 0165A.

Vista la petición interesada por la Entidad «Robes-Bas, Sociedad Limitada», domiciliada en carretera de Toledo a Alcázar de San Juan, kilómetro 66,200 de 45710-Madrirdejos (Toledo), en solicitud de autorización de Prórroga de la Aprobación de Modelo, número 89110, de la báscula puente híbrida, modelo RV-60-H 6P, aprobada por Resolución de 28 de diciembre de 1989 («Boletín Oficial del Estado» de 20 de enero de 1990), el Centro Español de Metrología del Ministerio de Obras Públicas y Transportes de acuerdo con la Ley 31/1990, de 28 de diciembre; el Real Decreto 1616/1985, de 11 de septiembre; la Orden del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo de 28 de diciembre de 1988 con arreglo a la disposición transitoria de la Orden del Ministerio de Obras Públicas y Transportes de 24 de noviembre de 1992, ha resuelto:

Primero.—Autorizar la prórroga hasta el 31 de diciembre del 2002 a partir de la fecha de esta Resolución a favor de la Entidad «Rover-Bas, Sociedad Limitada» de la aprobación de modelo número 89110, de la báscula puente híbrida, modelo RV-60-H 6P.

Segundo.—Siguen vigentes los mismos condicionamientos que figuraban en la Resolución de Aprobación de Modelo.

Tres Cantos, 25 de junio de 1993.—El Presidente del Centro Español de Metrología, Antonio Lladén Carratalá.