



6.- PROGRAMA DE SEGUIMIENTO AMBIENTAL





6.- PROGRAMA DE SEGUIMIENTO AMBIENTAL

A lo largo del desarrollo del Plan Regional de Carreteras, se ha de llevar a cabo un proceso de control de los efectos de la actividad sobre el medio ambiente. Este proceso consta de varias etapas que se corresponden con los niveles de detalle de su diseño.

Durante la realización de los diferentes proyectos concretos, el control de los efectos ambientales se reducirá a la predicción y evaluación de los impactos y repercusiones ambientales, en cumplimiento de la legislación. En esta fase se diseñarán las medidas paliativas necesarias para preservar en la mayor medida posible los valores ambientales del entorno.

Durante el proceso de actuación, es decir, durante la ejecución de las obras, así como una vez acabadas las mismas y en uso, se habrán de llevar a cabo el conjunto de medidas de atenuación de los impactos. Tanto la ejecución de las mismas, como su efectividad y la aparición de nuevos impactos no previstos o el agravamiento de los ya existentes, han de ser objeto de un control y vigilancia cuidadosos. De la buena ejecución de estos controles dependerá la minimización de los impactos residuales y la rápida actuación ante problemas imprevistos añadidos.

El programa de seguimiento ambiental será, pues, el sistema que garantice el cumplimiento de las indicaciones y medidas protectoras. Además, permitirá comprobar la cuantía de ciertos impactos, a través de una recogida de datos y su análisis con una frecuencia temporal establecida, así como la aparición de algunos no previstos, que deberán ser tenidos en cuenta en actuaciones futuras similares.

El conjunto de indicadores ambientales que permitirán el seguimiento del impacto neto de los programas y su posterior evaluación, serán representativos de las actividades que pueden llegar a incorporarse al Plan, poniendo de manifiesto el impacto de cada medida. Se basarán en datos disponibles de inmediato, pudiendo actualizarse a intervalos regulares durante todo el período de vigencia del Plan y deberán tener un nivel y una base de referencia con los que poder compararse.

Estos indicadores de seguimiento se recogen en la tabla que sigue:



FACTORES AMBIENTALES	VARIABLE/DATO/INDICADOR DE REFERENCIA
Calidad del aire	Consumo de energía final del transporte por unidad de producto interior bruto (J/€).
	Viajeros-km, distribuido según los modos carretera, ferrocarril y aéreo.
	Porcentaje del transporte interior de mercancías, medido en t-km, distribuido según los modos carretera y ferrocarril (adimensional).
	Vías exclusivas para el transporte colectivo, vehículos de alta ocupación o compartidos y movilidad no motorizada (km).
	Emisiones absolutas correspondientes al transporte, tanto de pasajeros como de mercancías (t CO2 eq.)
	Emisiones de precursores del ozono troposférico procedentes del transporte por carretera (COVnM/año).
Calidad del medio ambiente sonoro	Emisiones de partículas procedentes del transporte por carretera (t/año).
	Número de superaciones de ozono troposférico del umbral de protección a la salud.
Hidrología e hidrogeología	Variación en los Niveles de ruido en espacios urbanos que disponen de mediciones de ruido.
	Medidas de prevención o corrección: longitud (m) de pantallas vegetales y acústicas.
Usos del suelo	Cruces/Intercepción de elementos del medio hídrico (ríos, zonas húmedas y masas de agua).
	Superficie de afección de suelos
	Superficie de afección de suelos de elevada productividad.
	Relieve: Actuaciones localizadas en zonas de grandes pendientes y de montaña -que supere determinados



valores-, por km de carretera.

Vegetación, Fauna y Hábitats	Superficie de espacios/hábitats naturales o seminaturales afectados, por tipo/especies
	Superficie afectada en Espacios Protegidos
Espacios Naturales Protegidos	Superficie afectada en Lugares de Importancia Comunitaria: (espacios naturales incluidos en la REN y Red Natura 2000, provisionalmente declarados LIC. Directiva 92/43/CEE).
	Superficie afectada en Parques y Reservas Naturales.
Paisaje	Superficie afectada en diferentes tipos de paisaje afectados, según su calidad y fragilidad, destacando los paisajes de interés
	Población de los núcleos afectados.
	Ocupación de suelo: Superficie municipal dedicada a infraestructuras de transporte, en el conjunto regional
	Parque de vehículos, Índice de motorización (turismos por mil habitantes), hogares sin vehículo.
	IMD total en travesías /población en núcleos afectados.
	IMD de vehículos pesados en travesías.
Población y socioeconomía	Nivel de Servicio en las vías existentes (adecuación de la oferta a la demanda).
	Estado de la red (firme/pavimento, etc.), medido a través del IRI
	Porcentaje de vía con plataforma > 7 m (sección-tipo suficiente para posibilitar el adelantamiento, en caso de que sea posible).
	Indices de siniestralidad / accidentalidad (víctimas/año y accidentes con y sin víctimas/veh-km), tramos de concentración de accidentes
	Accesibilidad territorial: número de municipios ubicados en cada una de las isocronas.



Patrimonio Histórico y Cultural

Alteración de áreas de interés histórico-cultural (por afectación o nuevos hallazgos)

Accesibilidad a elementos del patrimonio histórico-cultural.
