

ANÁLISIS DEL PROYECTO

1. Definición, objetivo y problemática del proyecto
2. Descripción del proyecto
3. Estudio del medio físico
4. Descripción del medio biológico

EVALUACIÓN DEL IMPACTO AMBIENTAL Y MEDIDAS CORRECTORAS.

1. Identificación y predicción de impactos
2. Evaluación de impactos
3. Dictamen y resumen de la valoración global
4. Medidas correctoras
5. Examen de la solución adoptada
6. Presupuesto
7. Planos

Analizando los apartados 1 y 2 del epígrafe “ANÁLISIS DEL PROYECTO”, se constata que en ellos viene resumido en el Anexo I de esta Declaración de Impacto Ambiental; en el apartado 3, se estudian la topografía, geología, hidrogeología y climatología, como componentes del medio físico; el apartado 4 describe el medio biológico incluyendo flora, fauna y medio social.

A continuación, dentro del epígrafe “EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL Y MEDIDAS CORRECTORAS”, en el apartado 1, se realiza una identificación y predicción de impactos, utilizando un sistema de valoración cualitativa, sobre los siguientes factores ambientales: paisaje, fauna, vegetación, agua, suelo, aire, ruido y socioeconomía. Seguidamente, en el apartado 2, se evalúan dichos impactos, a través de una serie de calificativos aplicados a cada uno de los factores ambientales, en relación al carácter genérico, tipo de acción, sinergia o acumulación, proyección en el tiempo, proyección en el espacio, cuenca espacial, reversibilidad y recuperación prevista. El dictamen y resumen de la valoración global se hace en el apartado 3, calificando, globalmente, el efecto de la acción extractiva como MODERADO, siendo aconsejable la aplicación de medidas correctoras.

En el apartado 4, se describen las medidas correctoras propuestas para los factores ambientales paisaje, fauna, vegetación, agua, suelo, aire, ruidos, socioeconomía y cultura.

En el apartado 5, se realiza un examen de la solución adoptada, afirmándose que, desde el punto de vista económico, no se puede adoptar otra alternativa que no sea la propuesta, respetando la ejecución de las medidas correctoras citadas con anterioridad. En el mismo apartado, se describen, brevemente, las operaciones de reforestación, el suavizado de taludes y la ubicación en la parcela de las diferentes especies propuestas para repoblar.

Por último, en el apartado 6 “Presupuesto”, se califican éstos como de carácter anual y se dice que quedarán reflejados en los Planes de Labores a presentar. Las partidas anuales se desglosan en los siguientes apartados:

- Protección de la atmósfera: ruido
- Protección de la atmósfera: calidad
- Protección de las aguas
- Protección del suelo
- Protección del paisaje, la vegetación, fauna y la erosión

El presupuesto (apartado 6) de restauración asciende a un total de 6.390.000 ptas. (SEIS MILLONES TRESCIENTAS NOVENTA MIL PTAS.), con lo que el presupuesto anual (tiempo proyectado de explotación 15 años) para restauración asciende a la cantidad de CUATROCIENTAS VEINTISEIS MIL PESETAS (426.000 PTAS.).

A la memoria la acompañan los siguientes planos:

1. Plano de situación 1:50.000
2. Plano geológico 1:25.000
3. Plano de localización y accesos 1:1.000
4. Topográfico
5. Perfiles transversales
6. Ubicación de la Planta de Tratamiento
7. Detalles de la Planta de Tratamiento
8. Método de explotación
9. Restauración

RESOLUCIÓN de 8 de enero de 2002, de la Dirección General de Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre proyecto de obras de la Ronda Norte en el término municipal de Cáceres.

El Real Decreto Legislativo 1.302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre y por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, cuyos preceptos tienen el carácter de legislación estatal a tenor de lo dispuesto en el artículo 149.1.23ª de la Constitución; y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1.131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a

la resolución administrativa que se adopte para la realización, o en su caso autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

El proyecto denominado “Obras de la Ronda Norte en el término municipal de Cáceres” pertenece a los comprendidos en el Anexo I de la Ley 6/2001, de 8 de mayo, por el que se modifica el Real Decreto Legislativo 1.302/1986, de 28 de junio.

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 17 del Reglamento, el Estudio de Impacto Ambiental fue sometido al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el D.O.E. nº 101, de 30 de agosto de 2001. En dicho período de información pública se han formulado alegaciones por parte de la asociación ecologista ADENEX y por parte de las asociaciones de vecinos “Residencial El Arco” y “Fuente del Hinche”.

Las alegaciones presentadas, así como las consideraciones que sobre las mismas ha realizado la Dirección General de Medio Ambiente, se recogen en el Anexo I. El Anexo II contiene los datos esenciales del Proyecto. Los aspectos más destacados del Estudio de Impacto Ambiental se recogen en el Anexo III.

En consecuencia la Dirección General de Medio Ambiente, de la Junta de Extremadura, en el ejercicio de las atribuciones conferidas en el artículo 1 del Decreto 45/1991, sobre Medidas de Protección del Ecosistema en la Comunidad Autónoma de Extremadura, convalidado por el Decreto 25/1993, de 24 de febrero, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental, sobre el proyecto de las obras de la “Ronda Norte” de Cáceres” (Expte.: IA01/2319).

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada y analizados los potenciales efectos significativos que pudieran derivarse de la realización del proyecto, se considera éste ambientalmente viable, debiendo ejecutarse todas las medidas y condiciones recogidas en el Estudio de Impacto Ambiental, así como aquellas otras que a continuación se indican, que tendrán prevalencia:

1ª) Se prestará especial atención a la ejecución de las medidas encaminadas a la restauración paisajística de la zona afectada por la construcción del nuevo vial (Ronda Norte), especialmente en lo que se refiere a la preservación de la tierra vegetal con vistas a su reutilización en las labores finales de restitución edáfica.

2ª) En atención a los valores patrimoniales afectados por el corredor de la Ronda, se describen a continuación las obras, en forma de condicionantes, que son recomendables a efectos de preservar aquél, aunque debe tenerse presente que sobre dichas

cuestiones prevalecerá siempre lo que establezca el órgano competente en materia arqueológica. Las consideraciones apuntadas desde la Sección de Impacto Ambiental son las siguientes:

— Deberían ejecutarse las obras complementarias necesarias para la preservación del patrimonio histórico-arqueológico ubicado en aquellas áreas dentro del corredor que serán directa o indirectamente afectadas por el nuevo vial. A tal efecto, y en atención a la alegación nº 12 de la Asociación ADENEX (ver anexo I), deberán reubicarse los bienes inmuebles números 4, 8, 20, 21, 24 y 25, siempre que se demuestre que éstos se vayan a ver directamente afectados por las obras, lo cual deberá ser constatado por la empresa encargada de la Vigilancia Ambiental.

— El promotor debería tomar las medidas que sean necesarias para salvaguardar la Calzada Romana, catalogada como Bien de Interés Cultural.

3ª) Las pantallas acústico-paisajísticas deberán extender a todas las áreas colindantes con la traza, sean zonas verdes o áreas urbanizadas o con vistas a urbanizarse en un futuro (en este último caso, se evitarán impactos de carácter sonoro heredados).

4ª) No se localizarán infraestructuras auxiliares sobre o en el entorno de las riveras (Hinche, La Madrila, Aguas Vivas y El Marco), de los bienes patrimoniales arqueológico-culturales, de áreas urbanizadas, del Parque del Príncipe y del Olivar Chico de los Frailes.

5ª) La empresa promotora deberá contratar el seguimiento ambiental de la obra a una empresa independiente, que deberá estar en permanente contacto con los técnicos de la Dirección General de Medio ambiente, remitiendo periódicamente (cada tres meses) un dossier sobre el Plan de Vigilancia establecido en el Estudio de Impacto Ambiental (Capítulo VIII).

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1.302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Mérida, 8 de enero de 2002.

El Director General de Medio Ambiente,
LEOPOLDO TORRADO BERMEJO

ANEXO I

ALEGACIONES PRESENTADAS Y CONSIDERACIONES DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE

Se han recibido dos alegaciones en contra de la ejecución de la carretera de circunvalación en Cáceres (Ronda Norte) por parte

de Antonio Díaz García, como Delegado de la asociación ecologista ADENEX en Cáceres y las Asociaciones de Vecinos “Residencial El Arco” y “Fuente del Hínche”.

La primera alegación, muy centrada en el patrimonio histórico-cultural, expone que el Estudio de Impacto Ambiental es incoherente e incompleto, no realizando una buena valoración de impactos y no cumpliendo con la legislación vigente.

Para la subsanación de sus errores propone lo siguiente:

- Presentación de un estudio de examen de las alternativas técnicamente viables y justificación de la solución adoptada junto con la identificación y valoración de impactos de la solución propuesta y sus alternativas.
- Incorporación de una caracterización de los efectos y una correcta identificación y valoración de los impactos sobre el confort sonoro de la población.
- Establecimiento de pantallas de protección acústica, además de en las zonas señaladas, en los parques de la urbanización R-66, del Olivar Chico de los Frailes y del Príncipe.
- Modificación del apartado 1.2 y capítulos IV, VI y VII.
- Realización de cuantos sondeos sean necesarios para la determinación correcta de la ubicación de la Calzada Romana, así como para valorar la importancia de los yacimientos arqueológicos N° 3 (La Mejostilla) y N° 4 (sin denominación).
- Integración, en lugares adecuados de la obra, de los bienes inmuebles que se especifican en la alegación N° 12.
- Modificación del proyecto de la Ronda Norte para salvar el Lavadero de Beltrán, acondicionado para su integración en la obra.
- Realización de sondeos en la intersección de la futura Ronda Norte con la carretera de Torrejón.
- Modificación del capítulo VIII (Programa de Vigilancia Ambiental) según se expone en la alegación N° 15.
- Delimitación de las zonas donde no puedan establecerse parques de maquinaria, plantas de hormigonado y acopio de materiales.
- Descripción del tipo de infraestructuras que se van a utilizar para salvar el curso de los arroyos afectados por el trazado de la Ronda Norte.
- Descripción en las medidas correctoras de cuáles son los posibles vertidos que se puedan producir en la ejecución del proyecto.

En contestación a las alegaciones presentadas, se hacen los siguientes comentarios:

En relación con la aseveración sobre lo incompleto e incoherente del Estudio de Impacto Ambiental, no se está de acuerdo con tal afirmación, ya que se considera aquél satisfactorio en cuanto al contenido que requiere un proyecto de esta tipología que, además de tener carácter cuasi urbano, se apoya en las directrices marcadas en el planeamiento municipal de Cáceres aprobado años atrás.

Respecto a la no existencia de alternativas, debe decirse que no cabe estudio de alternativas, ya que el corredor sobre el que se proyecta la ronda viene predefinido en el Plan General de Ordenación Urbana de Cáceres.

Respecto a los impactos en el confort sonoro, y enlazando con el anterior comentario, la integración de la ronda en el Plan Urbanístico de Cáceres, se deduce que se trata de una vía de carácter urbano, siendo competencia del Excelentísimo Ayuntamiento de Cáceres controlar los niveles y las garantías de confort acústico. En cualquier caso, las medidas correctoras contra el ruido deberían ceñirse a todas las barriadas y áreas colindantes a la traza (sean zonas urbanizadas o verdes).

Respecto a la definición del carácter moderado de los impactos derivados del ruido, dicha valoración se ha deducido de manera efectivamente subjetiva, aunque con las medidas correctoras integradas en dicha estimación, con lo que no pueden hacerse objeciones a ese apartado del Estudio de Impacto Ambiental.

Respecto a los impactos sobre el patrimonio histórico y cultural, al aprobarse el corredor en el Plan General de Ordenación Urbana, se recogen los dictámenes de los diferentes organismos implicados, entre ellos la Dirección general de Patrimonio Cultural. En cualquier caso, será el Excelentísimo Ayuntamiento de Cáceres quien deba postularse en dicho sentido, respaldando, si procede, su decisión en tales informes preceptivos, independientemente de que en el Estudio de Impacto Ambiental no se haya valorado adecuadamente el factor cultural.

Respecto a las alegaciones números 9, 10 y 11, se transcribirán en el condicionado los requerimientos propuestos por ADENEX.

De igual modo, se transcribirá la propuesta recogida en la alegación número 12, sobre reubicación de hasta seis bienes inmuebles.

Las asociaciones de vecinos “Residencial El Arco” y “Fuente del Hínche” exponen que el actual trazado de la Ronda Norte no responde a las necesidades de la ciudad de Cáceres y denuncia las ineficacias y faltas de rigor del Estudio de Impacto Ambiental de dicho proyecto. Por tanto dichas asociaciones proponen:

— La revisión del actual trazado, proponiendo alternativas racionales menos impactantes.

— En caso de que se mantenga dicho trazado consideran la necesidad de que los tramos próximos a la zona residencial sean subterráneos.

En contestación a las alegaciones de estas asociaciones, se remite a la contestación primera de las alegaciones a ADENEX, donde se especifica que este proyecto deriva del planeamiento de Cáceres, proyectado, definido y aprobado en su Plan General de Ordenación Urbana.

ANEXO II

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO DE LAS OBRAS “RONDA NORTE” DE CÁCERES

El objetivo es proporcionar una nueva vía situada al norte de la ciudad de Cáceres que constituye una variante para el tráfico urbano y permita la reducción del volumen de vehículos que circulan por el actual casco urbano. Este está bastante saturado de tráfico en la actualidad, debido a la propia configuración de la ciudad que se localiza entre dos relieves geomorfológicos.

La sección tipo proyectado, consta de dos vías para cada sentido de circulación, una mediana y caminos peatonales situados a ambos lados de la vía de longitud total del trazado de la Ronda Norte de Cáceres de 5.967.603 metros.

Se proyectó con siete rotondas, que constituyen la conexión con carreteras, caminos y calles de urbanizaciones adyacentes.

El trazado del proyecto comienza en la rotonda de la carretera nacional N-630 en La Sierrilla. Desde aquí será de nueva construcción, hasta la confluencia con la carretera provincial CC-38, a Losar de Cáceres, que se proyectó con una rotonda de forma ovoide. Seguidamente discurre por zonas suavemente alomadas hasta la conexión con la carretera local EX390, a Torrejón el Rubio, con un trazado también de nueva construcción, así como desde esta conexión hasta su finalización que es la confluencia con la carretera nacional N-521 a Trujillo.

ANEXO III

RESUMEN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO DE LAS OBRAS “RONDA NORTE” DE CÁCERES

En el estudio se han considerado y analizado los siguientes factores ambientales que tienen relevancia de la obra proyectada como son el clima, calidad del aire, ruido, geología, hidrología,

edafología, vegetación, fauna, paisaje, espacios naturales, características sociales y el patrimonio histórico-artístico.

El clima se estudia en relación con la interacción que supone con el tipo de vegetación. En asunto al aire la zona no presenta índices de contaminación atmosférica significativas, debido a instalaciones industriales existentes o a un tráfico de vehículos a motor elevado. Por otra parte, según el Instituto Nacional de Meteorología, el Índice de Capacidad Dispersante de la Atmósfera es medio, por lo que los niveles de inmisión de la contaminación atmosférica debido al tráfico de vehículos serán asumidos por la capacidad del medio para dispersar sus gases contaminantes.

Respecto a los ruidos y ubicaciones se incluye en un estudio de ruidos del tráfico previsible, con las observaciones realizadas en la Avenida Hernán Cortés y en otros puntos de la ciudad, por donde discurre el tráfico que en el futuro se integrará en la variante en estudio.

Desde el punto de vista geológico el trazado discurre por materiales pertenecientes al Precámbrico y al Paleozoico. Los materiales que afloran en la mayor parte de la zona sometida a estudio están representados por materiales correspondientes al Precámbrico Superior.

Geomorfológicamente la zona estudiada corresponde al dominio hercínico, el cual ha sufrido una fuerte erosión, particularmente los materiales más blandos (pizarras) dando relieves más fuertes los materiales cuarcíticos, los cuales han resistido mayor la erosión.

El principal cauce que intercepta el trazado del Arroyo de Aguas Vivas. Este cauce se origina en la ladera de la Sierrilla del mismo nombre y bordeándolo por su flanco sur, forma una vaguada, hasta la confluencia con la carretera de Casar de Cáceres, en dirección norte.

En la zona existen dos tipos de suelos básico, que siguiendo la clasificación de la FAO, son los cambisoles crómicos y los leptosoles distrícos.

Las comunidades vegetales potenciales en la zona están formadas por especies mediterráneas xerofílicas.

La configuración actual de la zona, esta condicionado por la fuerte influencia de las actuaciones del hombre a lo largo del tiempo, por lo que toda la vegetación potencial histórica, ha desaparecido a favor de hábitats entre picos en alto nivel de degradación.

Sin embargo, existe un enclave en la Ladera Norte de “La Sierrilla” donde se encuentra la zona mejor conservada, representado

por una maraña del típico bosque mediterráneo, esta zona se encuentra muy dejada del trazado de la Ronda Norte.

En cuanto a la fauna se da la circunstancia de existir en Cáceres la mayor colonia cernícalo primilla de nuestra península, anidando en los tejados y o paredes de los edificios de todo el casco urbano. Además, existen otras especies de interés, como la cigüeña y muchas especies de insectívoros, que asientan sobre las edificaciones y en los espacios verdes de esta unidad ambiental.

Se describen las especies observadas en el corredor del trazado, según distintas clasificaciones normativas y por organismos internacionales. Destacar según la Red List el cernícalo primilla catalogado como vulnerable; o sea tiene un alto riesgo de extinción en estado silvestre a mediano plazo.

En cuanto al parque se definen las siguientes unidades del mismo, zarzas, olivar, pasto y cultivos de cereal de secano y a cada una se le asigna el valor de capacidad de absorción visual bajo.

Los impactos que sobre el paisaje tendrán las actuaciones del proyecto, serán cambios en la coloración general del medio, debido a la eliminación de la cubierta vegetal y a la utilización de materiales de tonalidades contrastadas con la del entorno.

En cuanto a espacios naturales, el entorno no está situado en zonas consideradas como Espacio Natural Protegido ni zonas de Especial Protección de Aves (Z.E.P.A.'s). Tampoco se sitúa en zona que esté clasificado como lugar de Importancia Comunitaria, en aplicación de la Directiva 92/43 de Hábitats.

Desde el punto de vista económico y social la instalación de un corredor rápido de comunicación, el Norte de la ciudad, descongestionará, sin duda, el tráfico urbano así como las conexiones interregionales.

En cuanto al estudio histórico y arqueológico se ha realizado un trabajo de campo en una banda de 100 metros a cada lado de las aristas exteriores durante todo el trazado. La detección se llevó a partir de elementos materiales que aparecen en superficie, de las características topográficas que pudieran evidenciar la presencia de estructuras en el subsuelo y de la presencia física de éstas en la superficie. Durante la apertura de accesos y movimiento de tierras se deberá contar con un control y seguimiento de las obras por un número de arqueólogos variable en función del número de frentes abiertos a la vez.

La principal vía pecuaria inventariada en el ámbito de la Ronda Norte de Cáceres es la Cañada Real del Casar, que se sitúa al inicio del trazado, en la conexión con la glorieta de La Sierrilla con la carretera N-630.

IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE IMPACTOS

La identificación de los impactos ambientales se ha efectuado mediante el análisis de las posibles interacciones de los factores ambientales del medio y las actuaciones del proyecto.

Tenemos dos impactos moderados que son el impacto paisajístico y las alteraciones de los niveles de ruidos y vibraciones; en cuanto a impactos compatibles tenemos las modificaciones en la topografía del terreno, cambios en la vegetación, afección de la red de drenaje, afección a la productividad agrícola, alteraciones del hábitat de fauna, afección de recursos hidrológicos y de valores naturales; no interaccionan respecto a la calidad ecológica, el riesgo de erosión/sedimentación, afección de valores culturales, la fragilidad ecológica, y la organización territorial y por último representan un impacto positivo en cuanto al riesgo de accidentes.

MEDIDAS CORRECTORAS

Las medidas correctoras genéricas consideradas en este estudio son la restauración paisajística de taludes, emplazamiento de zonas de extracción y actividad de obras, protección del sistema hidrológico y vigilancia arqueológica de los movimientos de tierras.

La restauración paisajística de taludes se realizará mediante la reposición del suelo fértil en las nuevas superficies que resulten y proceder después a la plantación de especies vegetales, acordes con la integración paisajística prevista.

Como zonas de la actividad de obra, no se invadieron los cauces de agua torrenciales, ni las redes naturales de drenajes, con excepción de las zonas donde se proyectan estructuras y obras de drenaje para salvar los arroyos existentes.

Se han proyectado nuevos drenajes en toda la carretera, con objeto de asegurar la protección de las cuencas hidrológicas y de controlar la erosión hídrica que se produce en la actualidad.

Se plantea como medida correctora, la realización de los movimientos de tierras, durante las obras ya que aunque en la prospección arqueológica superficial realizada no se han encontrado restos arqueológicos, cabe la posibilidad de que aparezcan cuando se realicen los movimientos de tierras.

INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA. CONTROL DE PROCESOS EROSIVOS

El estudio del paisaje se efectúa considerando tanto los potenciales observadores de la carretera (cuenca de visualización externa), como la percepción del entorno paisajístico por parte de los usuarios de la carretera (cuenca de visualización interna).

Se emplearán preferentemente especies autóctonas que permitan conseguir los distintos objetivos planteados como son, la prevención de la erosión, la integración paisajística y la recuperación ambiental de usos del suelo y de las condiciones florísticas del entorno. Se emplearán especies arbustivas, arbolado de frondosas riparias y especies para la hidrosiembra. Para la actuación se define las siguientes unidades de actuación, como taludes del eje, glorietas y ramales, taludes de caminos, medianas e instalaciones auxiliares.

También se definen los siguientes trabajos de revegetación como son escarificado-subsolado, extendido de tierra vegetal, siembras e hidrosiembras, plantaciones, con formación de rocalla y estructuras de redondos y mallas.

PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL

Se redacta un Programa de Vigilancia Ambiental cuyos objetivos son:

- Verificar la correcta ejecución del proyecto de restauración y el cumplimiento de las medidas correctoras previstas, así como de los estándares de calidad de los materiales utilizados (planta, tierra vegetal, etc.).

- Detectar impactos no previstos y proyectar las medidas correctoras adecuadas para reducir las o eliminarlas.

- Seguimiento del desarrollo de las superficies restauradas. Comprobar la eficacia de las medidas adoptadas relativas a la prevención de la erosión, integración ambiental, estabilización, etc. En caso negativo, determinar las causas que han ocasionado el fracaso y establecer nuevas medidas.

- Comprobación de los niveles sonoros reales alcanzados en los lugares definidos en el anejo de ruidos. Establecimiento de medidas correctoras complementarias si supera los límites establecidos.

- Seguimiento de la eficacia de otras medidas desarrolladas en el proyecto constructivo.

Durante las fases de obras la contrata elaborará un Sistema de Gestión Medioambiental aplicable a la obra y nombrará un Director Ambiental que será el responsable de la conservación de los objetivos enunciados anteriormente.

También en esta fase la Dirección General de Infraestructura, ya sea por personal funcionario o por asistencia técnica, emitirá informes trimestrales en los que se incluyen cómo se está llevando a cabo el vertido de sobrantes de obras en lo relativo a desaceptación, a recursos de interés natural o cultural. Estos informes incluirán también el área de instalaciones auxiliares.

Antes de la emisión del Acta de Recepción de las obras de la Dirección General de Infraestructura emitirá un informe que remitirá a la Dirección General Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente en el que se recojan los aspectos relativos a la ubicación de vertederos, áreas de préstamos e instalaciones auxiliares y su potencial incidencia sobre recursos naturales y culturales de interés.

Durante la fase de explotación la Dirección General de Infraestructura emitirá anualmente y durante 3 años a partir de la emisión del acta de recepción de obras, los informes relativos a la eficacia de las medidas de protección acústica y el control de la eficacia de los trabajos de integración paisajística y prevención de procesos erosivos.

ESTUDIO DE RUIDOS

La energía acústica emitida por el tráfico de la carretera y por lo tanto los niveles de presión sonora equivalentes se han estudiado teniendo en cuenta los factores relativos a la intensidad del tráfico, la velocidad de los vehículos, el porcentaje de vehículos pesados, la pendiente característica de la vía, y el tipo de firme de la calzada.

La metodología empleada a estado basada en las normas francesas y holandesas. Al contar con doble calzada y una mediana de amplitud apreciable, se ha descompuesto el estudio sumando energéticamente los niveles originados en cada margen por el tráfico circulante en cada sentido.

Se han considerado como puntos más desfavorables por la existencia de edificaciones:

- Paso por la Mejostilla, junto a la carretera de Torrejón, resultando el P.K. 4.740.

- R-66 en la zona más cercana a la N-630, resultando el P.K. 0.260.

- Nuevos polígonos proyectados en el corredor de la Ronda Norte, considerando que las edificaciones se separan del límite de ocupación 40 metros.

Las medidas inicialmente previstas respecto al ruido son de tipo estético y psicológico adoptándose plantaciones tupidas de coníferas en las zonas edificadas.

Deberá establecerse un programa de seguimiento y vigilancia en el que se realicen mediciones acústicas y aforos de tráfico de manera permanente para tomar medidas adicionales de apantallamiento o aislamiento de viviendas en el momento en que las mediciones reales de ambas variables establezcan la necesidad de las mismas.