

DOCUMENTO N°3: NORMATIVA



ÍNDICE:

Artículo 1: Alcance y carácter del Plan	5
Artículo 2: Vigencia y revisión del Plan	5
Artículo 3: Circunstancias justificativas de la revisión	5
Artículo 4: Vinculación del planeamiento urbanístico municipal.....	5
Artículo 5: Adaptación del planeamiento urbanístico municipal en el caso de obras incluidas en el programa de construcción del Plan.....	6
Artículo 6: Modificación puntual del Plan	6
Artículo 7. Obras previstas al avance de ordenación (fase 2).....	6
Artículo 8. Cambios de titularidad en la red y realización de obras sobre tramos cuya titularidad no corresponda al Consell Insular d'Eivissa	6
Artículo 9. Características técnicas de las obras de construcción.....	7
Artículo 10. Factores ambientales a tener en cuenta en los Estudios y Proyectos de carreteras.....	7
Artículo 11. Estudios Informativos.....	8
Disposición adicional única.....	9

Anexo nº1: Características técnicas

Anexo nº2: Factores ambientales a tener en cuenta en los proyectos de construcción de carreteras



Artículo 1: Alcance y carácter del Plan

El presente Plan regula el planeamiento, proyección, ejecución y gestión del sistema general de carreteras de la Isla de Eivissa.

El carácter del mismo es el correspondiente a un Plan Director Sectorial conforme a las determinaciones de la Ley 14/2000, de 21 de diciembre, de Ordenación Territorial.

Las determinaciones del Plan Director Sectorial de Carreteras de Eivissa (PDSC de Eivissa), así como su alcance normativo, se establecen en los siguientes documentos que, a dicho efecto, lo integran:

- Planos de ordenación:
 - N°21 Propuesta Jerarquía Viaria
 - N°22 propuesta Nueva Titularidad
 - N°23 Propuesta Nueva Nomenclatura
 - N°25 Limitación Tonelaje Red Viaria. Propuesta
- Planos de reserva vial:
 - N°26.1, 26.2, 26.3 y 26.4 Reserva Viaria C-733
 - N°27 Reserva Viaria Variante de Jesús
 - N°28 Reserva Viaria Ronda Sur Sant Antoni
 - N°29.1, 29.2, 29.3, 29.4 Reserva Viaria Acondicionamiento E-10
- Las presentes normas
- Programas de actuación y características técnicas de la red (fase 1)

Los documentos correspondientes a la fase 2 de los programas del PDSC de Eivissa tienen el carácter de avance de ordenación, teniendo sólo carácter normativo en aquello que se refiere a la determinación de las franjas de reserva vial y a la posibilidad de su incorporación al programa de actuación del PDSC de Eivissa, conforme a lo dispuesto en la norma 7.

El resto de documentos del Plan tienen carácter meramente informativo.

Artículo 2: Vigencia y revisión del Plan

El Plan tendrá una vigencia indefinida a partir de la fecha de entrada en vigor del mismo. No obstante, el Plan se revisará obligatoriamente en un plazo de 7 años desde su entrada en vigor.

El Plan entrará en vigor el día siguiente de su publicación en el BOIB.

La revisión del PDSC de Eivissa deberá ser evaluada por la Comisión de Medio Ambiente de las Illes Balears.

Artículo 3: Circunstancias justificativas de la revisión

Sin perjuicio de la revisión obligatoria del Plan, regulada en la Norma anterior, se podrá efectuar la revisión del Plan, cuando se produzca alguna de las circunstancias siguientes:

- a) La alteración o variación sustancial de las previsiones de crecimiento de la población y la actividad económica.
- b) La alteración o variación sustancial del modelo territorial actual, como consecuencia de la implantación de grandes equipamientos o infraestructuras.
- c) La concurrencia de otras circunstancias sobrevenidas respecto a factores básicos del planeamiento.
- d) El cumplimiento del programa de construcción en una proporción superior al 60%, de acuerdo con la valoración económica del Plan.

La revisión del Plan como resultado de cualquiera de las circunstancias anteriores deberá ser evaluada por la Comisión de Medio Ambiente de las Illes Balears.

Artículo 4: Vinculación del planeamiento urbanístico municipal

Las determinaciones del PDSC de Eivissa serán vinculantes, con carácter inmediato, para los planes urbanísticos municipales.

En la revisión de los planeamientos urbanísticos municipales se fijarán las franjas de terreno destinadas a la ampliación o acondicionamiento de carreteras existentes, construcción de nuevas carreteras o variantes (estas últimas con zona de reserva definida en el presente Plan) conforme a las previsiones tanto de la fase 1 como de la fase 2 del mismo.

Las franjas de terreno incluidas en el documento Planos de zonas de reserva vial del presente Plan deberán recogerse íntegramente.

Para las carreteras no incluidas en el citado documento (Planos de zonas de reserva vial), las reservas se referirán a los elementos siguientes, con las anchuras de franja de terreno que se indican, de acuerdo con lo previsto en la Ley de carreteras de la CAIB.

— Nuevas carreteras de 2 carriles: 75 m.

— Nuevas carreteras de 4 o más carriles: 150 m.

— Duplicaciones de calzada: 100 m.

— Acondicionamientos: 50 m.

— Variantes:

- Nueva variante de 2 carriles: 75 m.
- Duplicación de calzada en variante existente: 100 m.
- Nueva variante de 4 carriles: 150 m.

En el resto de la red, la franja de reserva podrá reducirse a 25 m.

Las franjas de reserva vial podrán ampliarse en los enlaces e intersecciones de forma conveniente para atender a las necesidades de trazado de los mismos.

Para la aprobación de los planes municipales, será obligatorio y vinculante el informe del órgano del Consell Insular d'Eivissa competente en materia de carreteras.

Artículo 5: Adaptación del planeamiento urbanístico municipal en el caso de obras incluidas en el programa de construcción del Plan

De acuerdo con el artículo 15 de la Ley 14/2000, de 21 de diciembre, de ordenación territorial, las determinaciones del Plan Director Sectorial de carreteras vinculan a los instrumentos de planeamiento urbanístico municipales. Por tanto, los Municipios en que se ubiquen las obras incluidas en los programas de construcción y de actuaciones especiales, del Plan de carreteras, deberán adaptar sus correspondientes instrumentos de planeamiento municipal en el plazo máximo de un año, contado a partir de la fecha de entrada en vigor del mismo. Si la adaptación no se produce en este plazo, el Consell Insular d'Eivissa podrá subrogarse en el ejercicio de las competencias municipales para realizar la redacción y tramitación.

Artículo 6: Modificación puntual del Plan

Se considerará modificación puntual del Plan la variación de alguna de sus determinaciones que no altere la coherencia entre las previsiones y ordenación en forma tal que haga necesaria una revisión global del mismo y, en particular, en los siguientes casos:

- a) Cambio del tipo de actuación prevista en una determinada obra del Programa de Construcción.
- b) La previsión, por causas sobrevenidas, de alguna actuación no contemplada en ninguna de las dos fases del Plan.

- c) La modificación del trazado de las franjas de reserva vial, medida en la proyección vertical sobre el eje del trazado original de los puntos de intersección de las líneas de borde de ambas franjas: original y modificada, en una magnitud que supere la longitud de dicho eje en las siguientes proporciones:
 - Acondicionamientos: 20%
 - Resto de obras de construcción: 30%

- d) Establecer franjas viarias definitivas de las actuaciones aun no definidas en el PDSC de Eivissa.

La modificación del Plan seguirá el procedimiento establecido en el artículo 13.3 que remite al artículo 10.2 de la Ley 14/2000, de 21 de diciembre, de Ordenación Territorial.

La modificación aprobada, una vez publicado el acuerdo correspondiente en el BOIB, vinculará al planeamiento urbanístico municipal en los mismos términos previstos en los artículos 4 y 5.

Artículo 7. Obras previstas al avance de ordenación (fase 2)

Previo estudio justificativo y aprobación del Pleno del Consell Insular de Eivissa, las obras previstas en la fase 2 del presente Plan, a nivel de avance de ordenación, podrán ser incorporadas al Programa correspondiente de la fase 1.

Artículo 8. Cambios de titularidad en la red y realización de obras sobre tramos cuya titularidad no corresponda al Consell Insular d'Eivissa

Los cambios de titularidad en la red de carreteras, derivados de la nueva jerarquización viaria, se efectuarán mediante acuerdos puntuales, relativos a tramos concretos, entre los Organismos afectados.

El Consell Insular d'Eivissa podrá acordar con las corporaciones municipales convenios de cesión de tramos de vías que han perdido su función de comunicación preferente interurbana.

El Consell Insular d'Eivissa podrá establecer convenios para realizar obras incluidas en el Plan, cualquiera que sea la titularidad actual o última de la carretera objeto del convenio.

Así mismo, el Consell podrá establecer convenios para la colaboración en la financiación de obras no incluidas en el Plan, del tipo de rondas o vías de carácter urbano, ordenadas en los planeamientos urbanísticos municipales vigentes, en la medida en que puedan contribuir, de forma significativa, a la resolución de los problemas vinculados al tráfico de paso por las poblaciones.

Artículo 9. Características técnicas de las obras de construcción

Características técnicas mínimas:

Las obras de construcción definidas en el presente Plan tendrán las características técnicas mínimas mostradas en el anexo número 1 de las Normas, siguiendo la correspondencia siguiente:

1. Carreteras convencionales de nuevo trazado --- Condiciones A
2. Duplicaciones de calzada en red primaria básica---Condiciones A
3. Acondicionamientos:
 - i. De la red primaria básica --- Condiciones A
 - ii. De la red primaria complementaria --- Condiciones B
 - iii. De la red secundaria --- Condiciones B

Las condiciones expresadas serán de obligado cumplimiento en todos los proyectos de construcción, excepto en los casos de carreteras que discurran por espacios protegidos definidos por la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, por la Ley 5/2005, de 26 de mayo, para la conservación de los espacios de relevancia ambiental (LECO) o por la Ley 1/1991 del 30 de enero, de espacios naturales y régimen urbanístico de las áreas de especial protección; o por espacios incluidos dentro de la Red Natura 2000; o los espacios naturales protegidos por el respectivo planeamiento municipal.

Así mismo, en proyectos de carreteras urbanas, carreteras de montaña, de mejoras locales en carreteras existentes o en otras circunstancias excepcionales, podrán disminuirse las condiciones exigidas en la presente norma justificándose adecuadamente.

Para las obras de dotación de terceros carriles en la red primaria básica se emplearán las condiciones de la carretera existente.

Otras condiciones

Complementariamente, y para los aspectos no regulados en el apartado anterior, se recomienda seguir la normativa vigente en materia de carreteras y, en particular, las normas e instrucciones de la Dirección de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Peso total máximo admisible

En el Documento nº2: Planos se presenta el plano con carácter normativo Nº25 Limitación Tonelaje Red Viaria. Propuesta en el que se grafía el tonelaje máximo admisible para la red de carreteras de Eivissa.

En las carreteras de acceso a las canteras autorizadas, aunque pertenezcan a la red no principal (local o rural), el límite máximo de carga deberá coincidir con el límite máximo legal, lo que se deberá tener en consideración a efectos de los proyectos de acondicionamiento pertinentes.

Artículo 10. Factores ambientales a tener en cuenta en los Estudios y Proyectos de carreteras

Todos los proyectos de construcción de carreteras incorporarán las medidas necesarias para asegurar su integración ambiental y paisajística en el entorno en el que se ubiquen, para lo cual deberán considerar, al menos, los siguientes aspectos: medidas destinadas a evitar impactos sobre la pérdida de suelo y los procesos de inundación, la preservación de la biodiversidad y la incorporación de pasos de fauna, la adaptación a la topografía y al carácter del territorio y la limitación de los efectos de contaminación atmosférica y sonora, así como el riesgo de vulnerabilidad de acuíferos.

En particular, los proyectos de construcción que, en cumplimiento de la legislación vigente, deban contener un estudio de evaluación de impacto ambiental, deberán identificar los impactos ambientales previsibles en relación a los mismos, de acuerdo con la relación, no limitativa, contenida en el cuadro anexo 2 a las Normas, así como justificar las opciones de diseño adoptadas para su prevención o aminoración, cuando éstos sean significativos. Dichos Estudios determinarán, específicamente, las posibles afecciones sobre los valores patrimoniales y yacimientos arqueológicos, definiendo, en su caso, las medidas de protección pertinentes así como las prospecciones y excavaciones de urgencia.

Los Proyectos incorporarán al Pliego de prescripciones técnicas de la obra, con carácter obligatorio, las condiciones derivadas del trabajo previo de valoración y corrección de impactos según el siguiente esquema indicativo:

Condiciones generales o relativas a la protección del entorno durante las obras:

- Prevención de daños y restauración de superficies contiguas a la obra.
- Prevención de daños y restauración de superficies ocupadas temporalmente.
- Protección del arbolado existente.
- Protección del cauce y riberas de los cursos de agua atravesados por la traza o próximos a esta.
- Criterios para la localización, explotación y restauración de depósitos sobrantes.
- Acabado superficial de las áreas remodeladas.

- Medidas de protección de los elementos de patrimonio histórico y cultural.
- Gestión de residuos generados y fomento de la reutilización de materiales inertes en obras de acondicionamiento o relleno.

Condiciones particulares o relativas a la definición y ejecución de determinadas unidades de obra

1. Desbroce del terreno
2. Demoliciones
3. Excavación de la explanación
4. Excavación de zanjas y pozos
5. Voladuras
6. Terraplenes
7. Acondicionamiento de áreas especiales: áreas entre enlaces, isletas, glorietas e intersecciones, embocaduras de túneles, etc.
8. Ajardinamientos y restauración vegetal, que deberán efectuarse con especies mediterráneas, preferentemente autóctonas y con pocos requerimientos hídricos, excepto cuando se dispongan de aguas depuradas para el riego.
9. Gestión de residuos conforme al Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición, fomentando su reutilización, reciclado y valorización, especialmente de los excedentes de excavación.
10. Unidades de obras permanentes, correctoras de impacto ambiental, como medidas contra la contaminación acústica según la Ley 1/2007, de 16 de marzo contra la Contaminación acústica de les Illes Balears, pasos de fauna, etc.

Los proyectos de construcción incluirán la definición constructiva de las medidas correctoras de impacto ambiental, con la dotación presupuestaria correspondiente.

En el caso concreto de las medidas contra la contaminación acústica, los proyectos de construcción deberán desarrollar lo dispuesto en el *Plan de Acción en materia de contaminación acústica de la red de carreteras del Consell Insular d'Eivissa*, aprobado definitivamente mediante Acuerdo del Pleno del Consell Insular d'Eivissa de fecha 27 de abril de 2012 (BOIB nº 76 de fecha 29/05/2012), y sus futuras revisiones, de acuerdo con lo establecido en el artículo 6.2 de la Ley 1/2007, de 16 de marzo, contra la contaminación acústica en las Illes Balears. Aquellas actuaciones previstas en el PDSCE que no han sido objeto de

estudio en el citado Plan de Acción, deberán contemplar las medidas oportunas para minimizar las afecciones por contaminación acústica.

Afección de espacios naturales protegidos

Los proyectos de construcción deberán ser objeto de evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la normativa vigente en esta materia.

En el caso que el proyecto afecte a un área natural protegida que cuente con Junta Rectora o Patronato, será sometido a su informe.

Los proyectos que se planteen dentro de los límites de una zona incluida en la Red Natura 2000 o que la pueda afectar, deberán incluir un estudio específico que trate con detalle suficiente y con la mejor evidencia científica disponible, qué tipo de repercusiones podría tener la realización del proyecto sobre los valores del espacio Red Natura 2000, de acuerdo al artículo 39.2 de la Ley 5/2005 de 26 de mayo, para la conservación de los espacios de relevancia ambiental (LECO), modificada por la Ley 6/2009, de 17 de noviembre, de medidas ambientales para impulsar las inversiones y la actividad económica en las Illes Balears.

Estudios Informativos

El proceso de evaluación de alternativas de los estudios informativos, considerará, entre otros, los factores ambientales siguientes:

1. Superficie de vegetación natural afectada
2. Afección paisajística
3. Biodiversidad
4. Hidrología y efectos erosivos
5. Contaminación acústica
6. Valores etnológicos y de construcción tradicional
7. Patrimonio histórico y arqueológico

Artículo 11. Estudios Informativos

Podrán redactarse Estudios Informativos para profundizar en el análisis de los impactos sociales y ambientales derivados de los nuevos trazados ordenados.

Disposición adicional única.

Legislación aeronáutica

1. Zona de Servicio Aeroportuario

- 1.1 En caso de existir un solape entre el ámbito del "Plan Director Sectorial de Carreteras de Eivissa" y la Zona de Servicio Aeroportuario que figura en el Plan Director del Aeropuerto de Ibiza, a fin de coordinar las actuaciones contempladas en este planeamiento sometido a informe con las necesidades de explotación aeroportuaria, se deberá suscribir un acuerdo con Aena respecto a las actuaciones previstas que pudieran afectar a la Zona de Servicio Aeroportuario.
- 1.2 –En ningún caso se podrán ejecutar proyectos constructivos que contemplen actuaciones incluidas o que afecten a la Zona de Servicio Aeroportuario que figura en el Plan Director del Aeropuerto de Ibiza sin contar con el acuerdo expreso de Aena S.A, respecto a la necesidad de las obras y su conformidad con el Plan Director del aeropuerto.

2. Servidumbres Aeronáuticas

- 2.1 Las construcciones e instalaciones, así como cualquier otra actuación que se contemple en el ámbito del Plan Director Sectorial de Carreteras de Eivissa, incluidos todos sus elementos (como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos), así como cualquier otro añadido sobre tales construcciones, así como los medios mecánicos necesarios para su construcción (grúas, etc.) modificaciones del terreno y objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.) así como el gálibo de viario o vía férrea, no pueden vulnerar las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Ibiza, que vienen representadas en los planos nº 39 a 42 de servidumbres aeronáuticas del Plan Director, salvo que quede acreditado, a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en el Decreto 584/72, en su actual redacción..
- 2.2 Al encontrarse parte del ámbito de estudio incluido en las zonas y espacios afectados por servidumbres aeronáuticas, la ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores incluidas las palas, medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares)) o plantación, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/72 modificado por Real Decreto 297/2013.

2.3 En las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) de acuerdo con el Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de servidumbres aeronáuticas en su actual redacción.

2.4 Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, conforme a lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de servidumbres aeronáuticas. Dado que las servidumbres aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos se evacuase solo podrá generar algún derecho a indemnización cuando afecte a derechos ya patrimonializados.

2.5 Área de aproximación Frustrada ILS. En los terrenos dentro del Área de Aproximación Frustrada correspondiente a la maniobra ILS se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

2.6 En caso de contradicción en la propia normativa urbanística del "Plan Director Sectorial de Carreteras de Eivissa", o entre la normativa urbanística y los planos recogidos en el Plan Director Sectorial, prevalecerán las limitaciones o condiciones impuestas por las servidumbres aeronáuticas sobre cualquier otra disposición recogida en el planeamiento urbanístico.

Legislación de Costas

De acuerdo con lo establecido en la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas y su Reglamento General, aprobado por Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre:

1. La utilización del dominio público marítimo-terrestre se regulará según lo especificado en el Título III de la Ley de Costas. En cualquier caso, las actuaciones que se pretendan llevar a cabo en dichos terrenos de dominio público deberán contar con el correspondiente título habilitante.
2. Los usos en la zona de servidumbre de protección se ajustarán a lo dispuesto en los artículos 24 y 25 de la Ley de Costas, debiendo contar los usos permitidos en esta zona, con la autorización del órgano competente de la Comunidad Autónoma.



3. Se deberá garantizar el respeto de las servidumbres de tránsito y acceso al mar establecidas en los artículos 27 y 28 de la Ley de Costas, respectivamente.
4. Las obras e instalaciones existentes a la entrada en vigor de la Ley de Costas, situadas en zona de dominio público o de servidumbre, se regularán por lo especificado en la Disposición transitoria cuarta de la Ley de Costas.



DOCUMENTO Nº3: NORMATIVA
ANEXO Nº1: CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS



CUADRO ANEXO Nº1: CONDICIONES TIPO A

CUADROS DE CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS EXIGIBLES A LOS PROYECTOS DE NUEVA CONSTRUCCIÓN Y A PROYECTOS DE ACONDICIONAMIENTO Y DUPLICACIÓN DE CALZADA EN LA RED BÁSICA

RED PRIMARIA BÁSICA: NUEVOS TRAZADOS, ACONDICIONAMIENTOS Y DUPLIACIÓN DE CALZADA								
IMD	> 5000				< 5000			
TERRENO	LLANO	ONDULADO	ACCIDENTADO	MUY ACCIDENTADO	LLANO	ONDULADO	ACCIDENTADO	MUY ACCIDENTADO
Velocidad específica mínima	100	100	80	60	100	80	60	60
Clasificación de los puentes (NCSP-07 ap. 2.3)	importancia especial							

RED PRIMARIA COMPLEMENTARIA: NUEVOS TRAZADOS												
IMD	>5000				2000<IMD<5000				<2000			
TERRENO	LLANO	ONDULADO	ACCIDENTADO	MUY ACCIDENTADO	LLANO	ONDULADO	ACCIDENTADO	MUY ACCIDENTADO	LLANO	ONDULADO	ACCIDENTADO	MUY ACCIDENTADO
Velocidad específica mínima	100	90	60	50	90	80	50	50	90	70	50	40
Clasificación de los puentes (NCSP-07 ap. 2.3)	importancia moderada ($\gamma_I = 1,2$)								importancia moderada ($\gamma_I = 1,1$)			

RED SECUNDARIA: NUEVOS TRAZADOS												
IMD	>5000				2000<IMD<5000				<2000			
TERRENO	LLANO	ONDULADO	ACCIDENTADO	MUY ACCIDENTADO	LLANO	ONDULADO	ACCIDENTADO	MUY ACCIDENTADO	LLANO	ONDULADO	ACCIDENTADO	MUY ACCIDENTADO
Velocidad específica mínima	90	70	60	50	80	70	50	40	70	60	50	40
Clasificación de los puentes (NCSP-07 ap. 2.3)	importancia normal											

velocidad em Km/h

CUADRO ANEXO Nº1: CONDICIONES TIPO B

CUADRO DE CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS EXIGIBLES A LOS PROYECTOS DE ACONDICIONAMIENTO EN REDES PRIMARIA COMPLEMENTARIA Y SECUNDARIA

RED PRIMARIA COMPLEMENTARIA												
IMD	>6000				3000<IMD<6000				<3000			
TERRENO	LLANO	ONDULADO	ACCIDENTADO	MUY ACCIDENTADO	LLANO	ONDULADO	ACCIDENTADO O	MUY ACCIDENTADO	LLANO	ONDULADO	ACCIDENTADO O	MUY ACCIDENTADO
Velocidad específica mínima	80	70	60	40	70	60	50	40	60	50	40	40
Clasificación de los puentes (NCSP-07 ap. 2.3)	importancia moderada ($\gamma_I = 1,2$)								importancia moderada ($\gamma_I = 1,1$)			

RED SECUNDARIA												
IMD	>6000				3000<IMD<6000				<3000			
TERRENO	LLANO	ONDULADO	ACCIDENTADO	MUY ACCIDENTADO	LLANO	ONDULADO	ACCIDENTADO	MUY ACCIDENTADO	LLANO	ONDULADO	ACCIDENTADO	MUY ACCIDENTADO
Velocidad específica mínima	70	60	50	40	70	60	50	40	60	50	40	40
Clasificación de los puentes (NCSP-07 ap. 2.3)	importancia normal											

velocidad em Km/h

DOCUMENTO Nº3: NORMATIVA

ANEXO Nº2: FACTORES AMBIENTALES A TENER EN CUENTA EN LOS PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS



IDENTIFICACIÓN DE IMPACTOS Y DEFINICIÓN DE ACCIONES DE PREVENCIÓN O AMINORACIÓN DE LOS MISMOS

IMPACTOS POSIBLES

ACCIONES DE PREVENCIÓN O AMINORACIÓN

1. EFECTOS DEBIDOS A LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA

1.1. Vertederos	• Elección de zonas adecuadas, de acuerdo con las características del terreno, en la fase de proyecto, antes del comienzo de las obras, evitando espacios protegidos y zonas con presencia de especies protegidas. • Priorización de la valorización de excedentes de excavación en la propia obra u obras cercanas, o en la restauración de canteras frente a su depósito en vertedero.
1.2. Desaparición del terreno natural en zonas de préstamos	• Uso prioritario de materiales de préstamos en explotación próximos a la zona de obras. • Restauración del estado primitivo de la cubierta vegetal: almacenamiento y reposición de la tierra vegetal.
1.3. Ocupación del suelo	• Evitar espacios protegidos y árboles singulares, así como elementos del patrimonio histórico-artístico, arqueológico y paleontológico. • Delimitación ocupación obras, prohibición de ubicar instalaciones de obra en el interior de espacios protegidos. Se minimizará la ocupación de vegetación natural autóctona. • Realización de estudios de campo para la detección exacta de especies endémicas y/o protegidas. • Estudio de los efectos de la obra sobre el posible incremento del riesgo de erosión o pérdida de suelo. • Conservación de la tierra vegetal para la restauración posterior de las superficies denudadas.
1.4. Alteración del curso de las aguas: <i>Erosiones</i> <i>Zonas sin desagüe</i> <i>Contaminación de aguas</i>	• Autorización previa de la DGRRHH para ejecución obras en DPH y sus zonas de servidumbre y policía, y en zonas inundables. • Taludes suaves y revegetación de riberas con especies propias de la zona. • Diseño o incorporación a un sistema integral de drenaje. • Se evitará la ubicación de instalaciones auxiliares de obra o parques de maquinaria próximos a torrentes, o en zonas de riesgo alto de vulnerabilidad a la contaminación de acuíferos. • El mantenimiento de la maquinaria y lavado de cubas de hormigón se realizará en zonas habilitadas al efecto.
1.5. Instalaciones fijas de obra: <i>Plantas asfálticas</i> <i>Plantas de producción de áridos</i>	• Utilización preferente de plantas o canteras existentes. • Elección adecuada del emplazamiento. • Cumplimentación de la reglamentación relativa a producción de polvo, gases y ruido. • Desmantelamiento de la instalación y labores de restauración del terreno y el paisaje natural, a la finalización de las obras.
1.6. Contaminación del aire por emisiones o polvo producida por la maquinaria de la obra.	• Filtros en máquinas e instalaciones. • Ocupación de catalizadores industriales • Barreras contra el viento • Riego y estabilización de caminos de obra. • Zonas de limpieza de barro de las ruedas de los camiones
1.7. Aniquilación de animales y destrucción de su hábitat	• Traslado de poblaciones y especies. • Programación de las obras evitando los periodos reproductivos y de nidificación de la fauna autóctona. • Creación de refugios próximos en lugares estudiados. • Creación de nuevos hábitats. • Construcción de vallas o barreras provisionales. • Prohibición de afección de árboles singulares y protección de los mismos previo informe del Servicio de Protección de Especies.

IDENTIFICACIÓN DE IMPACTOS Y DEFINICIÓN DE ACCIONES DE PREVENCIÓN O AMINORACIÓN DE LOS MISMOS
IMPACTOS POSIBLES
ACCIONES DE PREVENCIÓN O AMINORACIÓN
1. EFECTOS DEBIDOS A LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA

1.8. Estructuras geológicas singulares y yacimientos paleontológicos

- Evitar el paso por estas zonas.
- Efectuar excavaciones de urgencia previa comunicación al órgano competente y seguimiento arqueológico de las obras.
- Proteger in situ.
- Traslado a zonas protegidas y/o museos.

1.9. Generación de residuos de obra

- Cumplimiento del RD 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.
- Fomento de la reutilización de materiales inertes en obras de acondicionamiento o relleno.
- Control de maquinaria de obra, evitar vertidos accidentales, en especial en zonas de riesgo de vulnerabilidad de acuíferos.

2. EFECTOS DEBIDOS A LA PROPIA CARRETERA

2.1. Ocupación del suelo con carácter exclusivo, impidiendo otros usos alternativos.

- Utilización de suelo improductivo o de escaso valor para usos agropecuarios u otros.
- Alejamiento de áreas pobladas o urbanizadas.
- Respeto a áreas de interés natural.
- Restauración e integración paisajística de los márgenes y taludes y zonas auxiliares de obra.
- Control mecánico de la vegetación de los bordes de la red, admitiendo sólo el uso de herbicidas previo informe técnico favorable.

2.2. Estabilidad de taludes

- Estudio de estabilidad de taludes con las medidas necesarias para evitar posibles desprendimientos y fenómenos erosivos (instalación de sistemas para el control de la erosión a base de mamposterías, enrejados metálicos y revestimientos con mallas, mantas orgánicas y acolchados, técnicas de bioingeniería, revegetación, etc.).

2.3. Efecto barrera

- Ordenación de accesos, pasos y cruces.
- Señalización adecuada.
- Sistema de drenaje correcto para su uso como paso de fauna.

2.4. Intrusión visual

- Traza según alineaciones curvilíneas de curvatura amplia.
- Perfil coordinado con trazado en planta.
- Adaptación al terreno.
- Tratamiento de zonas ocupadas por instalaciones auxiliares y revegetación con especies autóctonas.
- Tratamiento de márgenes: taludes suaves y cobertura vegetal con especies autóctonas y/o medidas antierosión (muros de piedra, escolleras, mantas y mallas orgánicas, hidrosiembras...).
- Plantación de arbolado autóctono con criterios de integración paisajística y seguridad vial.
- Tratamiento estético de obras de fábrica:
 - Realce de obras singulares*
 - Ocultación de elementos agresivos*
- Tratamiento ornamental con obras artísticas.
- Prohibición de uso de especies invasoras.
- Restitución de cercas y bancales de piedra seca afectadas.

2.5. Tramos abandonados por variantes de trazado

- Restauración de la vegetación y el terreno natural.
- Creación de áreas de reposo.



IMPACTOS POSIBLES

ACCIONES DE PREVENCIÓN O AMINORACIÓN

2. EFECTOS DEBIDOS A LA PROPIA CARRETERA

- 2.6. Aportación de sólidos a ríos y embalses
- Plantaciones en vertientes naturales.
 - Corrección de torrentes.
 - Barreras de retención de sedimentos.
 - Suavizado de pendientes.
 - Medidas antierosión.

3. EFECTOS DEBIDOS A LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS

- 3.1. Ruido y vibraciones
- Trazado alejado de zonas habitadas.
 - Disposición de franjas de protección vial.
 - Plantación de barreras vegetales.
 - Disposición de pantallas acústicas.
 - Diseño con condiciones técnicas propias para soportar la intensidad de tráfico prevista, con un nivel de servicio adecuado.

- 3.2. Contaminación de aire y agua, por el tráfico rodado
- Tráfico continuo, sin paradas ni pendientes acusadas.
 - Sistemas de drenaje adecuado. Protección de cuencas de alimentación de abastecimiento de agua.
 - Ordenación de bandas de protección en bordes de sistemas colindantes.
 - Comunicación periódica de datos del nº de vehículos que circulen según tipología por unidad de tiempo y por tramos a la DG de la Oficina de Cambio Climático.

- 3.3. Daños ocasionados por accidentes de tráfico
- Ordenación de márgenes con criterios de seguridad:
 - Eliminación de obstáculos laterales.*
 - Empleo de pendientes suaves en taludes de desmonte o terraplén.*
 - Utilización de plantaciones blandas en la banda de terreno próxima a la carretera.*
 - Características técnicas adecuadas a la función y la intensidad de tráfico previstas.

- 3.4. Riesgo de incendios
- Labores preventivas de limpieza.
 - Establecimiento de franjas de prevención de riesgos forestales de al menos el 10% de la anchura de la vía, con un mínimo de un metro a partir de los límites exteriores, según Decreto 125/2007, de 5 de octubre.
 - Construcción de cortafuegos.
 - Construcción de caminos de servicio forestal.
 - Barreras para impedir el paso a zonas con riesgo de incendio.
 - Protección de márgenes con cunetas revestidas y muretes.
 - Señalización específica sobre el riesgo de incendio forestal.
 - Sistemas disuasorios del aparcamiento libre en zonas de alto riesgo de incendio
 - Dotar de espacio suficiente para el cambio de sentido en vías que finalicen en fondo de saco en zonas de alto riesgo de incendio, así como facilidad para el cruce de vehículos y/o medios de extinción.

