

**LEYENDA TEMÁTICA**

Nivel sonoro (Leq)

	>75 dB(A)
	70 - 75 dB(A)
	65 - 70 dB(A)
	60 - 65 dB(A)
	55 - 60 dB(A)
	50 - 55 dB(A)
	45 - 50 dB(A)
	< 45 dB(A)

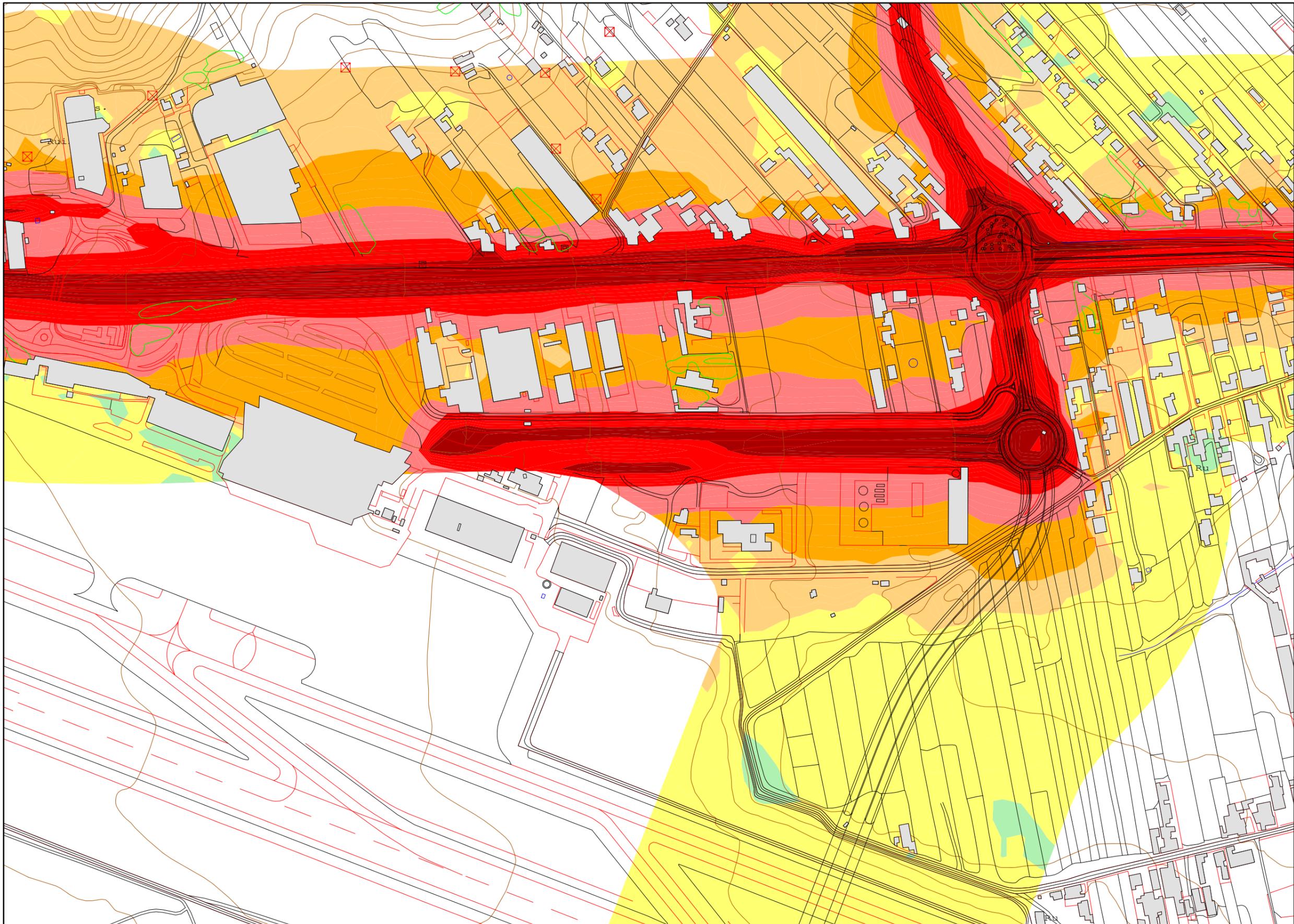
ALTURA DE REJILLA: 4 m sobre el terreno

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE

MAPA DE RUIDO. ANILLO DE LA LAGUNA. SITUACIÓN FUTURA

Escala 1:2000      Originales en A1  
Hoja 7 de 14





**LEYENDA TEMÁTICA**

Nivel sonoro (Leq)

	>75 dB(A)
	70 - 75 dB(A)
	65 - 70 dB(A)
	60 - 65 dB(A)
	55 - 60 dB(A)
	50 - 55 dB(A)
	45 - 50 dB(A)
	< 45 dB(A)

ALTURA DE REJILLA: 4 m sobre el terreno

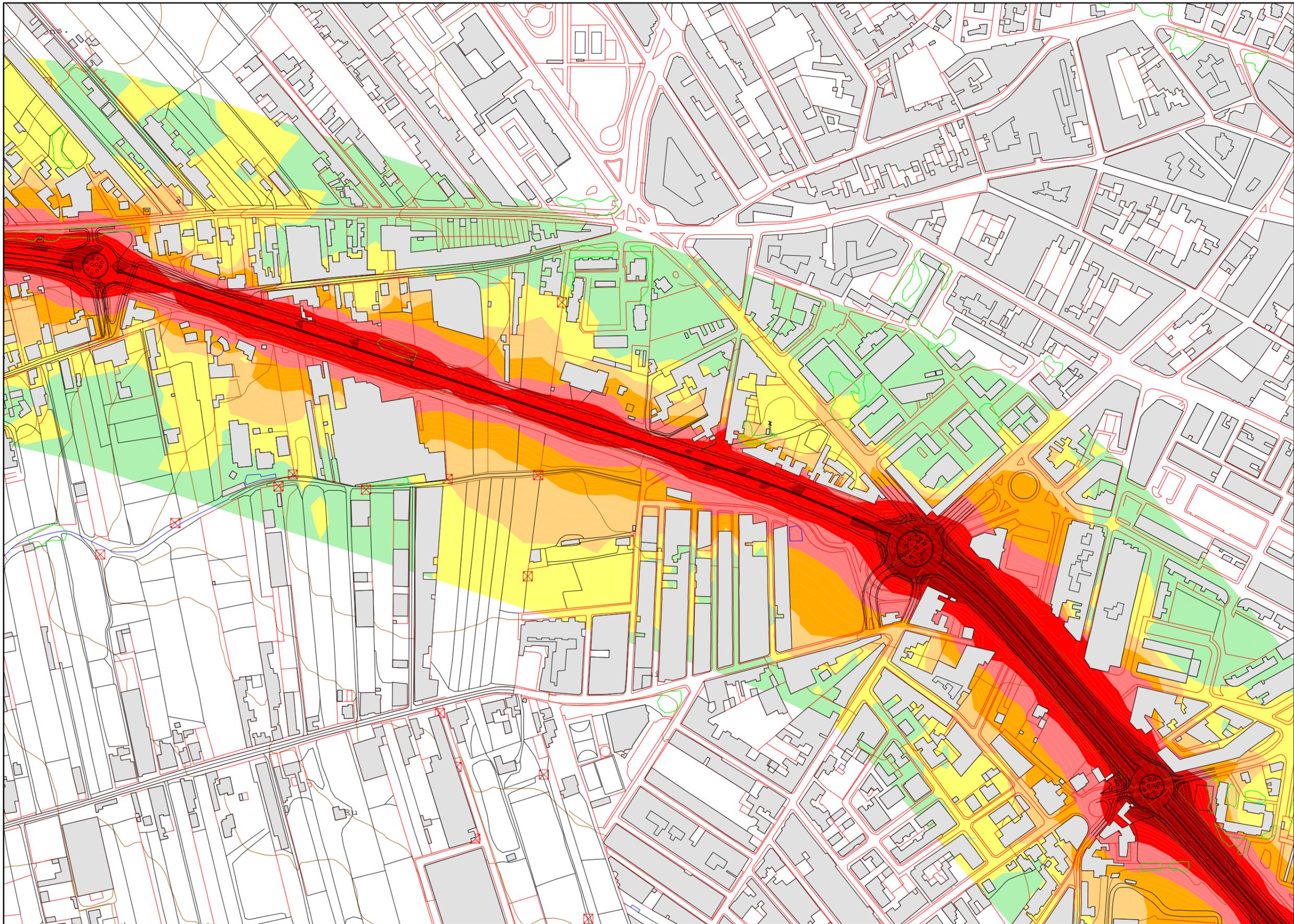
PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE

MAPA DE RUIDO. ANILLO DE LA LAGUNA. SITUACIÓN FUTURA

Escala 1:2000      Originales en A1

Hoja 8 de 14





**LEYENDA TEMÁTICA**

Nivel sonoro (Leq)

	>75 dB(A)
	70 - 75 dB(A)
	65 - 70 dB(A)
	60 - 65 dB(A)
	55 - 60 dB(A)
	50 - 55 dB(A)
	45 - 50 dB(A)
	< 45 dB(A)

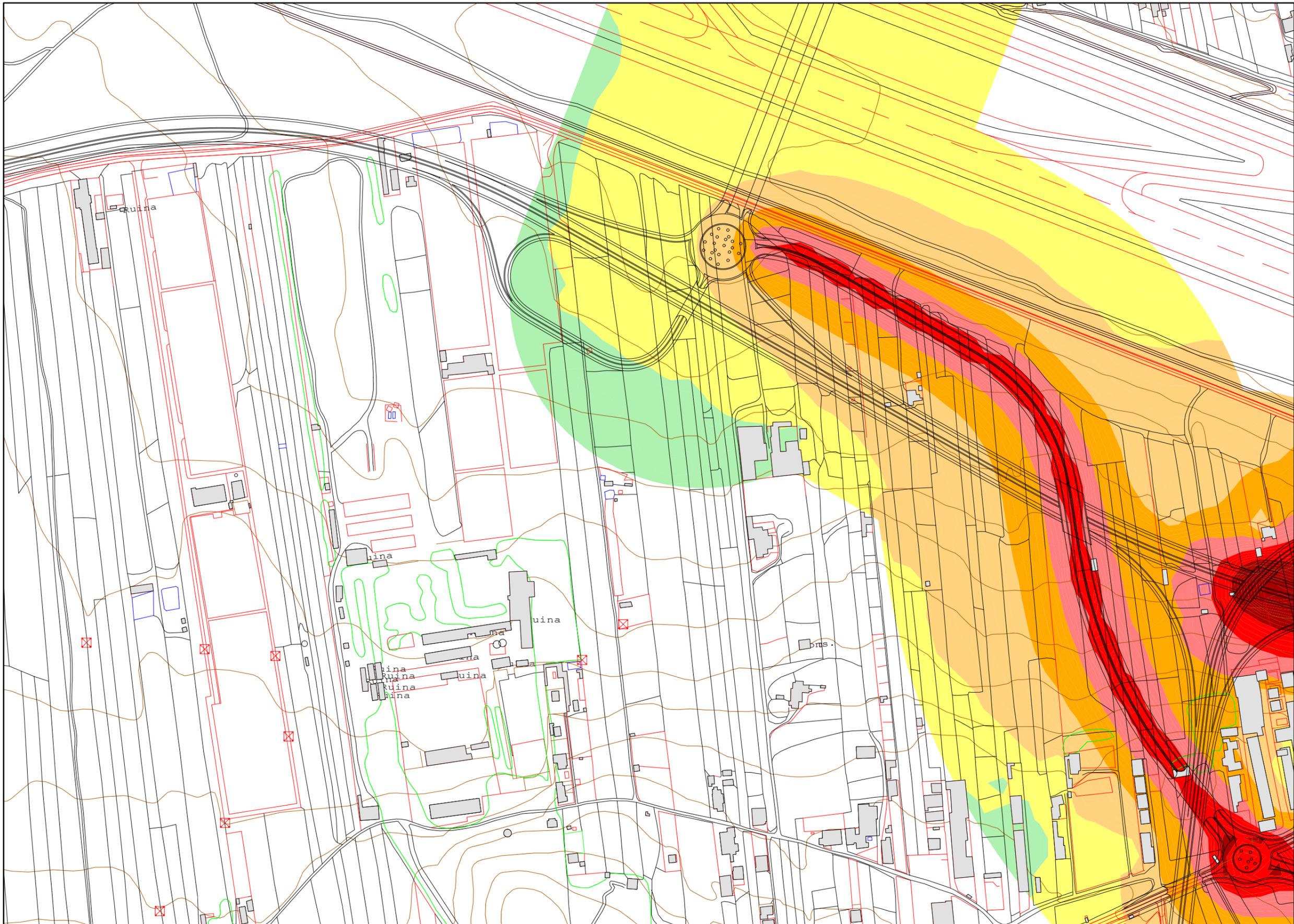
ALTURA DE REJILLA: 4 m sobre el terreno

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE

MAPA DE RUIDO. ANILLO DE LA LAGUNA. SITUACIÓN FUTURA

Escala 1:2000      Originales en A1  
Hoja 9 de 14





**LEYENDA TEMÁTICA**

Nivel sonoro (Leq)

	>75 dB(A)
	70 - 75 dB(A)
	65 - 70 dB(A)
	60 - 65 dB(A)
	55 - 60 dB(A)
	50 - 55 dB(A)
	45 - 50 dB(A)
	< 45 dB(A)

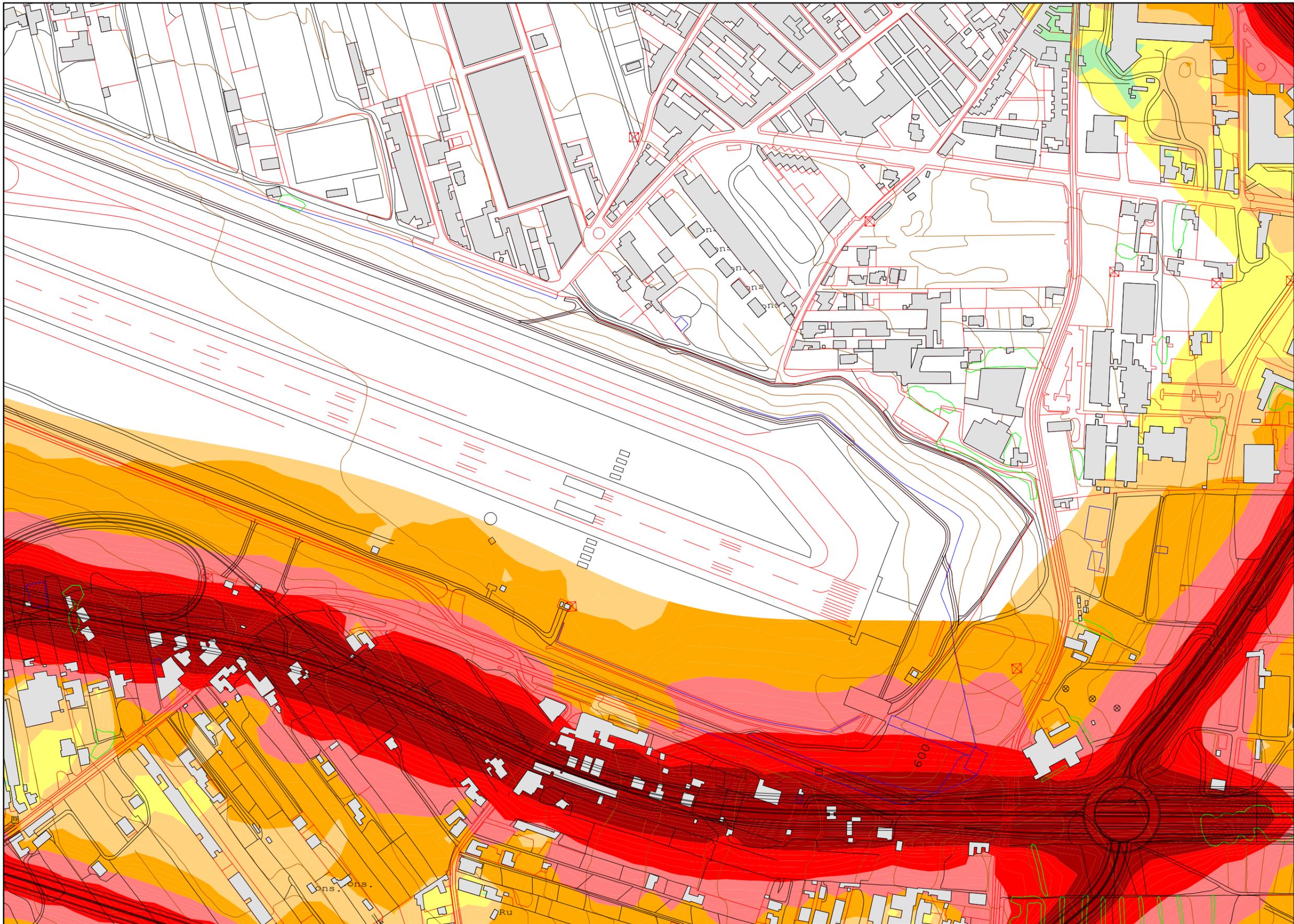
ALTURA DE REJILLA: 4 m sobre el terreno

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE

MAPA DE RUIDO. ANILLO DE LA LAGUNA. SITUACIÓN FUTURA

Escala 1:2000      Originales en A1  
Hoja 10 de 14





**LEYENDA TEMÁTICA**

Nivel sonoro (Leq)

	>75 dB(A)
	70 - 75 dB(A)
	65 - 70 dB(A)
	60 - 65 dB(A)
	55 - 60 dB(A)
	50 - 55 dB(A)
	45 - 50 dB(A)
	< 45 dB(A)

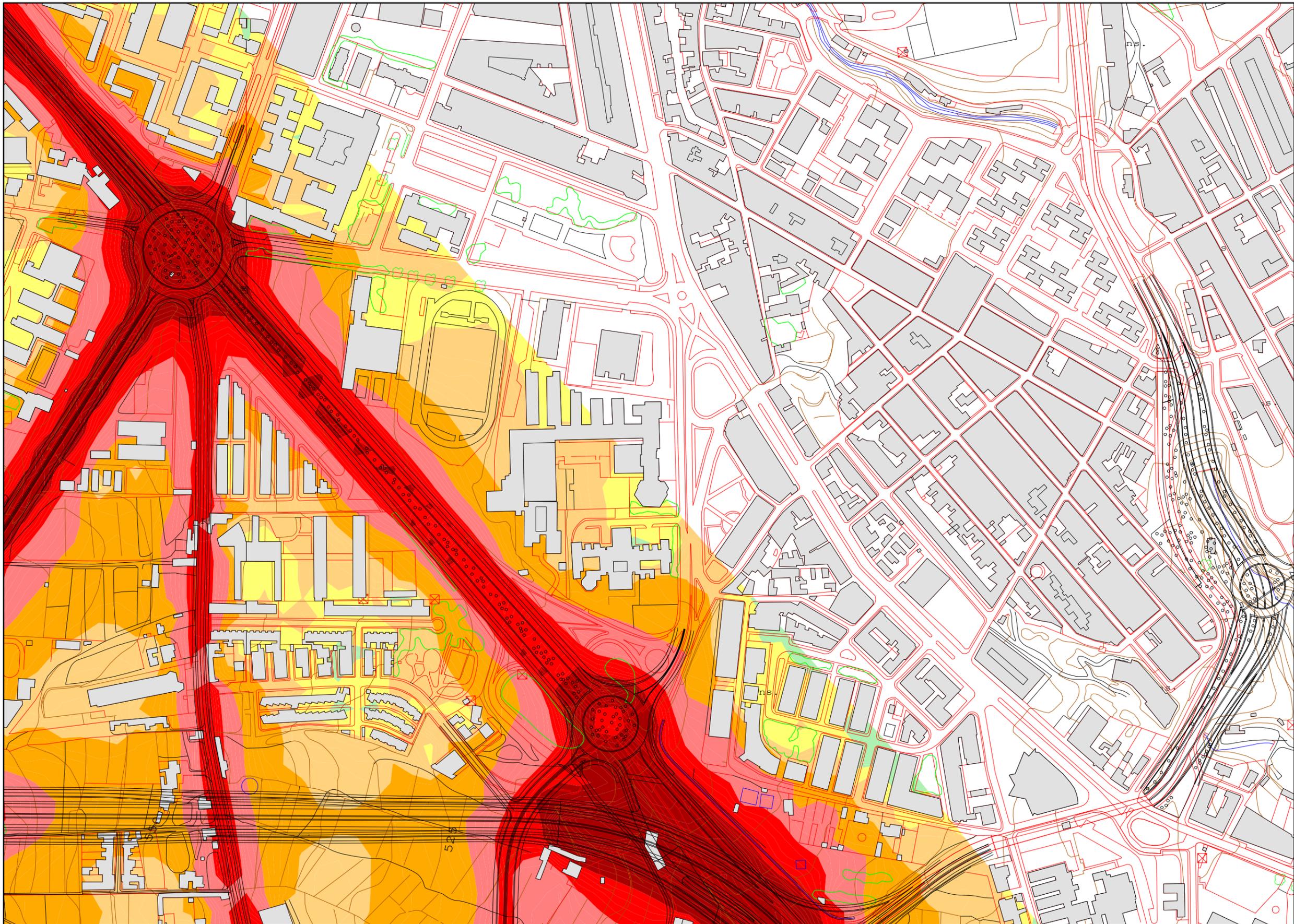
ALTURA DE REJILLA: 4 m sobre el terreno

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE

MAPA DE RUIDO. ANILLO DE LA LAGUNA. SITUACIÓN FUTURA

Escala 1:2000      Originales en A1  
Hoja 11 de 14





**LEYENDA TEMÁTICA**

Nivel sonoro (Leq)

	>75 dB(A)
	70 - 75 dB(A)
	65 - 70 dB(A)
	60 - 65 dB(A)
	55 - 60 dB(A)
	50 - 55 dB(A)
	45 - 50 dB(A)
	< 45 dB(A)

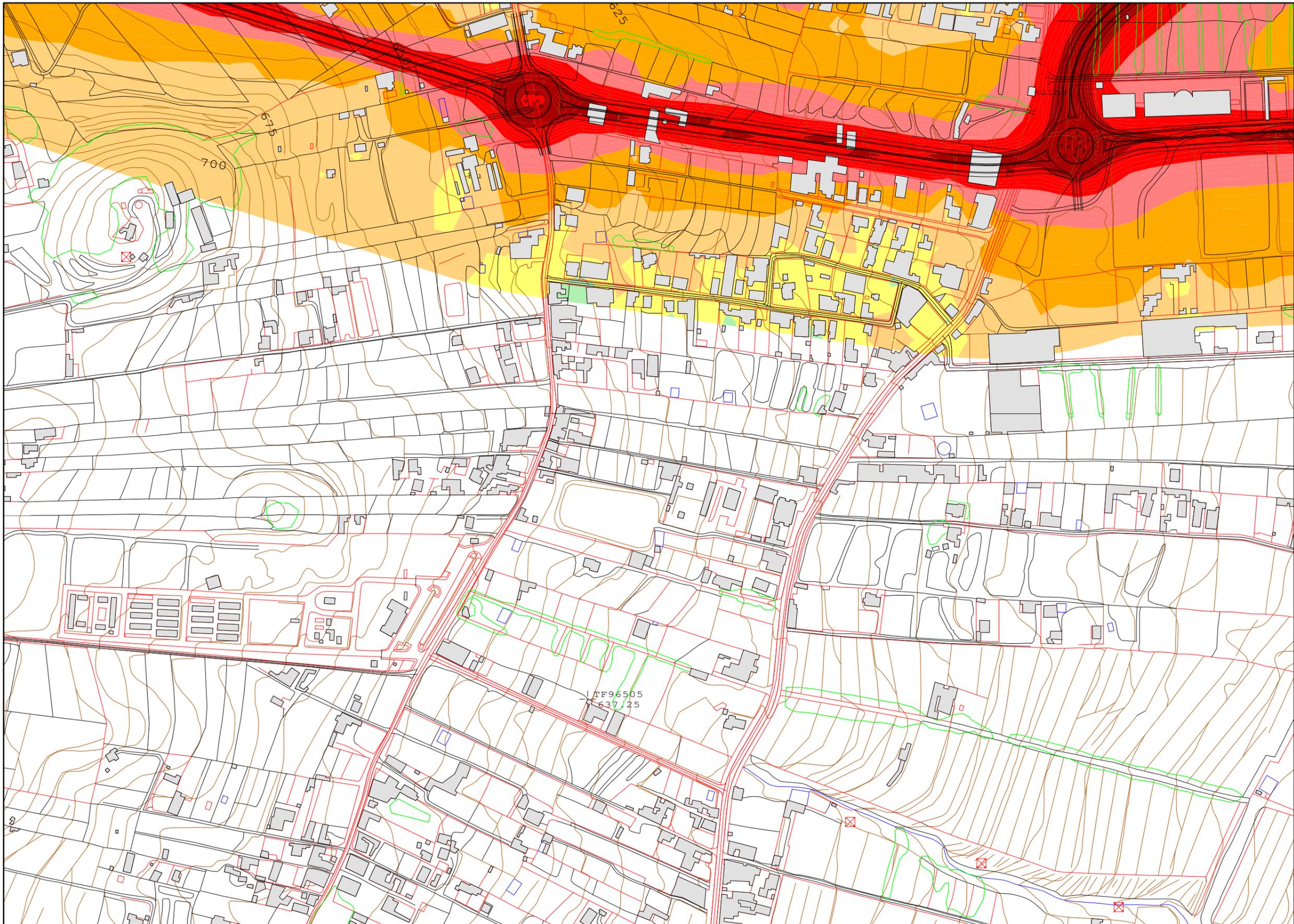
ALTURA DE REJILLA: 4 m sobre el terreno

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE

MAPA DE RUIDO. ANILLO DE LA LAGUNA. SITUACIÓN FUTURA

Escala 1:2000      Originales en A1  
Hoja 12 de 14





**LEYENDA TEMÁTICA**

Nivel sonoro (Leq)

	>75 dB(A)
	70 - 75 dB(A)
	65 - 70 dB(A)
	60 - 65 dB(A)
	55 - 60 dB(A)
	50 - 55 dB(A)
	45 - 50 dB(A)
	< 45 dB(A)

ALTURA DE REJILLA: 4 m sobre el terreno

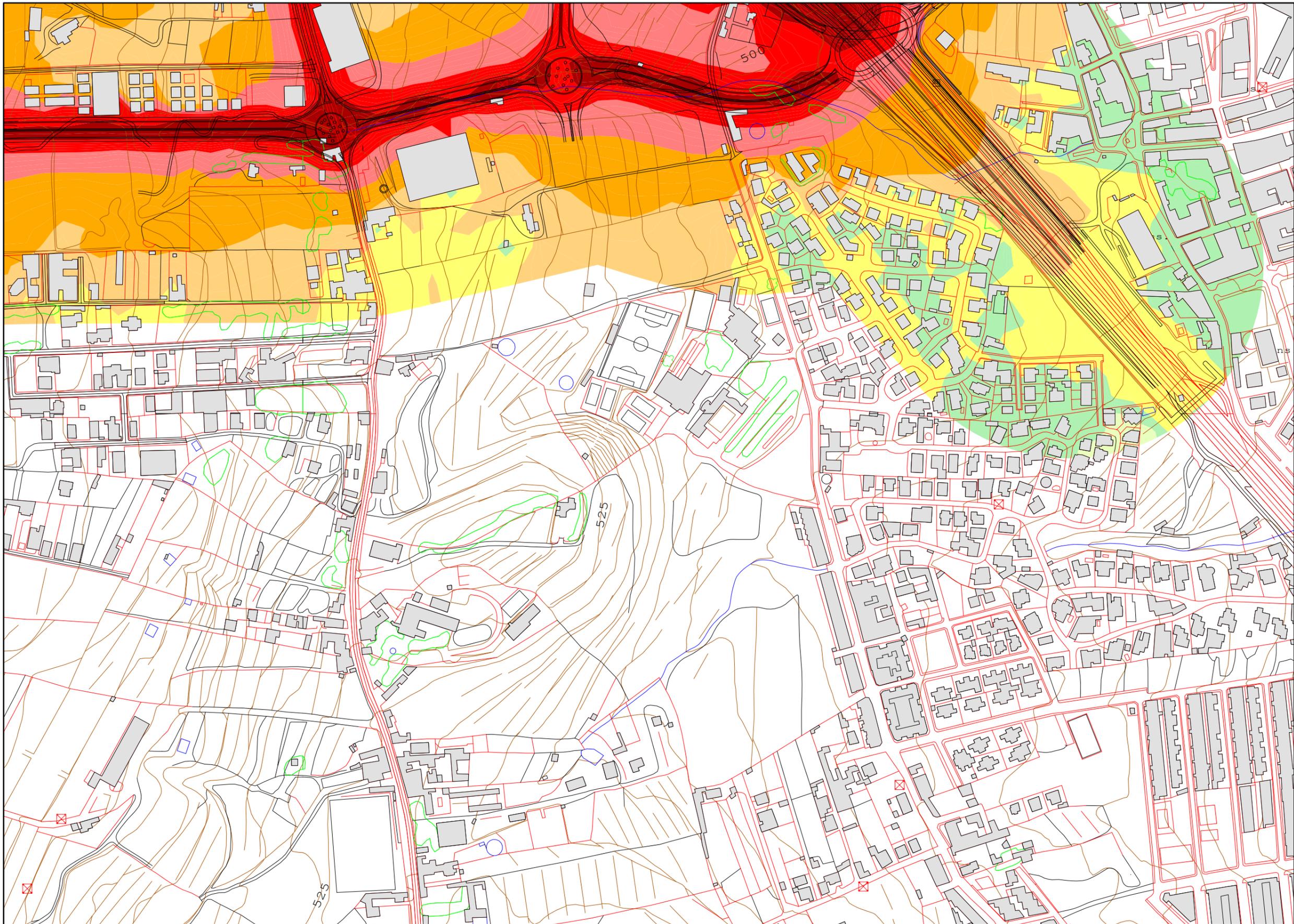
PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE

MAPA DE RUIDO. ANILLO DE LA LAGUNA. SITUACIÓN FUTURA

Escala 1:2000      Originales en A1

Hoja 13 de 14





**LEYENDA TEMÁTICA**

Nivel sonoro (Leq)

	>75 dB(A)
	70 - 75 dB(A)
	65 - 70 dB(A)
	60 - 65 dB(A)
	55 - 60 dB(A)
	50 - 55 dB(A)
	45 - 50 dB(A)
	< 45 dB(A)

ALTURA DE REJILLA: 4 m sobre el terreno

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE

MAPA DE RUIDO. ANILLO DE LA LAGUNA. SITUACIÓN FUTURA

Escala 1:2000      Originales en A1  
Hoja 14 de 14

### 3.3.4.4.5. Conclusiones

Identificación de las interacciones presentes con las actuaciones que ordena el planeamiento para las distintas vías.

#### 3.3.4.4.5.1. Circunvalación Oeste

##### Efectos sobre la vegetación y flora.

- Eliminación de la vegetación por el desbroce y despeje en las áreas anexas al corredor de influencia de la traza de los viarios.

Ninguna de las áreas por las que pasa la vía exterior está cercana o está anexa a áreas con un potencial florístico o paisajístico de gran importancia en el conjunto de la isla o del archipiélago canario. La generalidad es que las áreas, bien son de poco valor natural, bien son áreas con una marcada influencia humana (terrenos agrícolas) o zonas con cierta población edificatoria en el territorio. Así que en términos generales no se esperan grandes efectos sobre áreas de vegetación de gran interés que se desarrollen cercanos o anexos a la vía a implantar.

En toda la traza se han observado varios puntos que pudieran ser destacados :

- Paso por el Barranco de la Monja tramo medio-alto de la vía, en esta área tenemos algunos pies de árboles que deberán de ser conservados para su integración en la estructura general de la vía.
- En los pies de Montaña Terremoto o Talavera existen algunos elementos de piso basal como tabaiba dulce (*Euphorbia balsamifera*), cuyo posible trasplante deberá ser analizado en el correspondiente proyecto de desarrollo.
- También en cotas bajas de la vía propuesta, cercanas al barranco de Los Pocitos, existen ejemplares de tabaiba dulce (*Euphorbia balsamifera*) que deberán de ser conservados convenientemente.
- Por último en la zona inferior en donde se desarrolla la vegetación basal (Barranco del Pilar en donde crece vegetación casi original), con especies como el cardón (*Euphorbia canariensis*), la tabaiba dulce (*Euphorbia balsamifera*) que deberán de ser reintegradas en la propuesta de la vía.

Por lo demás, el desbroce asociado a la implantación de la carretera se producirá en comunidades vegetales de escaso valor, que no supondrán efectos significativos sobre elementos florísticos o comunidades de importancia.

##### Efectos sobre la fauna.

- Pérdida de los invertebrados en el desbroce de la vegetación.

Al igual que en el apartado de flora no se espera grandes efectos sobre poblaciones de especies de los distintos grupos faunísticos invertebrados. Tal y como se ha hecho reseña en el apartado de inventario la documentación de la especie en peligro de extinción (insulivitrina=*Plutonia reticulata*) y derivado de la información ambiental de la fase de avance de este plan territorial existe una localidad próxima a la traza de la vía planteada. Una de cuyas poblaciones se ha encontrado recientemente en el Barranco de Marreros (una de las cinco localidades donde se ha documentado esta especie), sin embargo en el estudio de la superposición con la propuesta planteada con la referencia cartográfica en coordenadas utm, vemos que la vía planteada no discurre por la localidad, y muy al contrario se encuentra lejos de la misma puesto que Montaña de Brujitos (“la referencia dice así: núcleo aislado y de escasos individuos en el cauce del barranco, por la carretera TF-263 a Geneto, frente al cuartel junto a la Montaña Brujitos”) y la TF-263 quedan a una considerable distancia del punto más cercano de paso de la vía planteada.

Por otro lado no se prevén efectos en otros lugares del área que pudieran ser importantes para este grupo faunístico tan numeroso.

- Accesibilidad a áreas faunísticas próximas a las carreteras.

Durante todo el recorrido de la traza no se han encontrado áreas especialmente relevantes para comunidades faunísticas.

- Emisión de flujo luminoso desde las luminarias de la vía.

Desde la cota 600 m.s.n.m. en función del terreno que atraviesa la vía, sería factible la influencia fundamentalmente de especies de rapaces nocturnas, tanto nativas como el búho chico (*Asio otus*), la lechuza (*Tyto alba*) y en época invernales aquellas rapaces nocturnas migrantes como el búho campestre (*Asio flammeus*). Esta zona es limitada en el espacio, limitándose a los tres últimos kilómetros de la misma, desde la localidad de los baldíos

hasta su conexión a otras vía en el flanco Sur del aeropuerto de Tenerife-Norte. Se tendrá que tener especial cuidado en las características de las luminarias de modo que minimizen el efecto que pudieran tener, esto se deberá incorporar al instrumento de ejecución, para evitar deslumbramientos de este tipo de aves.

- Efecto “barrera” para la fauna.

A lo largo de la traza de la carretera se encuentra que fundamentalmente, los efectos por atropello y segmentación del hábitat no existirán. Si bien los límites de la especie de codorniz común (*Coturnix coturnix*) se documenta en la zona de Los Rodeos- La Esperanza, el viario discurre por uno de los límites de esta área, hemos de tener en cuenta que la carretera de Los Baldíos y su poblamiento, así como aquellas carreteras secundarias paralela a ésta, en el eje de las mismas han absorbido la implantación edificatoria, lo que en esta parte ya ha creado la segmentado del hábitat de la especie, este fenómeno es especialmente importante desde Los Baldíos en dirección Sur. Por tanto hemos de centrarnos en el tramo que discurre desde la montaña de Los Baldíos hasta la Montaña de la Mina, este segmento de traza es localizado, por lo que se supone que el efecto sobre la segmentación del hábitat de esta especie es bastante reducido y siempre asociado a un efecto preexistente creado por el camino de la mina, donde ya hoy por hoy existe un pequeño efecto barrera. Por tanto en base a este razonamiento podemos definir que el impacto posible sobre estos efectos son desde el punto de vista cuantitativos muy moderados y ceñidos a un tramo muy concreto y corto de la vía, no obstante podrían incorporarse medidas para que los efectos se aproximen lo máximo posible a cero.

- Efectos del ruido sobre los animales de alto sentido auditivo y efectos de ahuyentación sobre los vertebrados.

El efecto sobre las distribuciones de los vertebrados es relativamente poco importante, ya hemos visto en el apartado anterior que el efecto potencial se localiza en un segmento especial de la vía, por ello hemos visto que el efecto será especialmente localizado y sólo producirá cambios en la distribución de las especies faunísticas, que una vez que cesen las intervenciones en el territorio y nos encontremos en la fase operativa vuelven a tomar nuevas distribuciones en el espacio.

### 3.3.4.4.5.2. Circunvalación Norte

#### Efectos sobre la vegetación y flora.

- Eliminación de la vegetación por el desbroce y despeje en las áreas anexas al corredor de influencia de la traza de los viarios.

En la mayoría de la propuesta de viario tenemos que el efecto superficial es limitado que coincide con las porciones que no son subterráneas (bajo túnel) y que además presentan un poblamiento vegetal muy “austero”, muy antropizado y de escaso valor, con coberturas del suelo muy escasas. En estas condiciones el efecto sobre la vegetación por desbroce es de muy poca importancia de manera global.

En aquellos puntos mencionados en el texto anterior que contengan especies arbóreas, fundamentalmente en los puntos del extremo este de la vía, a su paso por el Barranco de la Leña, en la localidad de Pino de Oro, en las áreas anexas a la vía TF-111 (en la supuesta intersección con ésta) y con los ejemplares arbóreos de Valle Vinagre y Valle Colino, se deberán hacer las adecuadas integraciones (véase medidas correctoras).

- Eliminación de la vegetación durante la toma de préstamos de la carretera y/o vertederos, instalación de plantas de producción de aglomerado asfáltico, procesado de áridos, acopios de materiales diversos (conducciones de saneamiento, eléctricos, otros), instalación del parque de maquinaria de obra y caminos de servicios.

La construcción de túneles a lo largo de toda la vía generará materiales excedentes que servirán para conformar las distintas plataformas en las que se asienta la vía, pero hemos de tener en cuenta que el manejo de materiales en áreas anexas a los trabajos no van a generar problemas en cuanto a la afección de la vegetación que como ya hemos visto es de escaso interés natural en todas las áreas anexas a la vía propuesta.

- Introducción de material biológico extraño al lugar.

Las directrices de este plan territorial especial no contempla la introducción en las actuaciones contempladas de material biológico que pudieran producir problemas ecológicos futuros, no obstante al no ser contemplado en el mismo, este contenido habrá de especificar las medidas conducentes a la minimización para la ocurrencia de este fenómeno.

- Accesibilidad a áreas de vegetación próximas a las carreteras

Se comprueba en campo que la implantación de la carretera no va a producir efectos sobre comunidades de valor florísticas o áreas de vegetación intactas. Toda la traza de la carretera va a discurrir sobre comunidades sin ningún valor.

#### **Efectos sobre la fauna.**

- Pérdida de los invertebrados en el desbroce de la vegetación.

No se estiman efectos sobre los invertebrados del área. Gran parte de la parte baja de la vía discurre por terreno urbano, desprovisto de vegetación por lo que no existe poblamiento de este grupo fauna. En las partes altas tampoco el poblamiento vegetal es lo suficientemente importante, por lo que tampoco se suponen grandes efectos sobre este grupo en el tramo del trazados más altos. Las áreas de la especie *Insulivitrina reticulata* documentadas científicamente quedan todas muy alejadas de la propuesta planteada.

- Accesibilidad a áreas faunísticas próximas a las carreteras.

La implantación de la carretera tampoco generará el acceso a grandes áreas de valor faunístico, puesto que esta discurrirá en su mayoría subterráneamente, tampoco en el potencial área de influencia de la vía se presentan grandes áreas faunísticas de interés. El efecto en este caso se puede considerar de poca importancia.

- Emisión de flujo luminoso desde las luminarias de la vía.

En su mayoría la vía discurre por área urbana o bajo tierra por lo que no se producirá efectos sobre las escasas comunidades faunísticas por donde discurre la vía.

- Efecto “barrera” para la fauna.

No se han encontrado especies cuyo hábitat pueda ser fragmentado por la implantación de la vía.

- Efectos del ruido sobre los animales de alto sentido auditivo y efectos de ahuyentación sobre los vertebrados.

Es el mismo caso anterior su trazado subterráneo y la escasa población de especies potencialmente sensibles hace que podamos asegurar que en este aspecto no se producirán efectos, mínimamente destacables.

#### **3.3.4.4.5.3. Vía Litoral de Santa Cruz**

##### **Efectos sobre la vegetación y flora.**

- Eliminación de la vegetación por el desbroce y despeje en las áreas anexas al corredor de influencia de la traza de los viarios.

No existirá desbroce de vegetación por el nuevo planteamiento de la propuesta. Los pies de árboles nombrados anteriormente podrían ser afectados por la nueva remodelación, así que es absolutamente necesario la integración de estas especies.

- Eliminación de la vegetación durante la toma de préstamos de la carretera y/o vertederos, instalación de plantas de producción de aglomerado asfáltico, procesado de áridos, acopios de materiales diversos ( conducciones de saneamiento, eléctricos, otros ), instalación del parque de maquinaria de obra y caminos de servicios.

No se prevén tomas de materiales de otros lugares que pudieran afectar al poblamiento de jardinería.

- Introducción de material biológico extraño al lugar.

Este plan territorial no tiene previsto la introducción de material extraño al lugar que pudiera afectar a los recursos vivos nativos. No obstante será necesario las correspondientes medidas propuestas como directriz ambiental.

- Accesibilidad a áreas de vegetación próximas a las carreteras

La nueva disposición de la vía no supondrá nuevos accesos a terrenos o áreas pues no se ocupará nuevo suelo natural sin intervenir y no será más que una remodelación de la existente actualmente. No se consideran efectos en este ámbito.

**Efectos sobre la fauna.**

- Pérdida de los invertebrados en el desbroce de la vegetación.

No habrá desbroce de la vegetación por lo que no existirá efectos sobre este grupo de invertebrados.

- Accesibilidad a áreas faunísticas próximas a las carreteras.

Al igual que en el caso del apartado anterior la nueva propuesta no creará efectos pues la carretera discurre prácticamente sobre terreno urbanizado en su totalidad.

- Emisión de flujo luminoso desde las luminarias de la vía.

El poblamiento faunístico inclusive grupos faunísticos como las rapaces nocturnas ( las más susceptibles ) en los alrededores de la actuación se considera casi testimonial, no se prevén que vayan a resultar dañadas especies de este tipo, por inexistencia de población.

- Efecto “barrera” para la fauna.

Al no existir población mínimamente destacable no existirá efecto barrera sobre la fauna puesto que ya existe una vía preexistente.

- Efectos del ruido sobre los animales de alto sentido auditivo y efectos de ahuyentación sobre los vertebrados.

Es el mismo caso que lo anterior, al no existir una comunidad faunística establecida no existirán efectos destacables al respecto.

**3.3.4.4.5.4. Anillo de la Laguna****Efectos sobre la vegetación y flora.**

- Eliminación de la vegetación por el desbroce y despeje en las áreas anexas al corredor de influencia de la traza de los viarios.

Una gran parte de la vía propuesta discurre por campo de erial de escasa vegetación donde, son destacables, como arriba se explica, el segmento de vía que está cercano a los pies de Mesa Mota hasta justo antes de estar a la altura de las gavias, donde toda la vegetación es de escaso interés. Sólo dos puntos son destacables por su valor. El tramo entre la conexión a la TF-12 hasta la intersección imaginaria con la subida a mesa mota, en la ladera Suroeste de la misma, unos 300 metros de recorrido donde existen un poblamiento de especies leñosas agrícolas que tendrá que ser contemplado en la propuesta final de la vía. Igualmente en la línea imaginaria perpendicular a la Montaña de la Atalaya, tendrá que tomarse medidas correctoras en relación al poblamiento arbóreo. Por lo demás no se consideran efectos sobre otras especies, formaciones florísticas o unidades de vegetación, puesto que son de escaso valor naturalístico y en su mayoría superficies de erial no cultivado.

- Eliminación de la vegetación durante la toma de préstamos de la carretera y/o vertederos, instalación de plantas de producción de aglomerado asfáltico, procesado de áridos, acopios de materiales diversos ( conducciones de saneamiento, eléctricos, otros ), instalación del parque de maquinaria de obra y caminos de servicios.

No se consideran que existan efectos destacables a este respecto, en función del trazado. No se ha considerado importante la toma de materiales en zonas ajenas a la vía, en todo caso estos detalles son contemplados en estudios previos de detalle de la vía o en el instrumento de ejecución, además hemos de tener en cuenta que todas las zonas adyacentes al trazado de la carretera se encuentran pobladas por comunidades ruderales. Por tanto, al igual que en caso anterior no se plantean grandes efectos sobre las mismas.

- Introducción de material biológico extraño al lugar.

Las directrices de este plan territorial especial no contempla la introducción en las actuaciones contempladas de material biológico que pudieran producir problemas de esta índole, no obstante al no ser contemplado en el mismo, este contenido habrá de especificar las medidas conducentes a la minimización para la no ocurrencia de este fenómeno en cuanto a la introducción de material biológico. En su defecto, deberá ser remitido al proyecto técnico correspondiente o a estudios previos referentes a la vía.

- Accesibilidad a áreas de vegetación próximas a las carreteras

Tal y como ya hemos visto ninguna de las zonas por donde discurre las vías posee comunidades vegetales de alto interés que la implantación de la vía pudiera poner en peligro o influir negativamente sobre la misma por dar acceso.

**Efectos sobre la fauna.**

- Pérdida de los invertebrados en el desbroce de la vegetación.

Se intercepta un pequeño tramo en el que se ha confirmado la presencia de la *Parmacella tenerifensis*, por lo que será necesaria la adopción de medidas encaminadas a confirmar y proteger dicha especie.

- Accesibilidad a áreas faunísticas próximas a las carreteras.

La propuesta de trazado no pasa cercano a áreas de gran interés faunístico puesto que todo se desarrolla en el área periurbana de la laguna, donde no se referencian áreas de gran interés desde este punto de vista.

- Emisión de flujo luminoso desde las luminarias de la vía.

Aunque el área no se ha demostrado de gran importancia para la fauna, hemos de tener en cuenta que en un área periurbana como esta siempre existen las aves rapaces nocturnas y de otros vertebrados más pequeños de vida nocturna. Así que en el instrumento de ejecución o estudios de detalles previos de esta infraestructura se deberá tener en cuenta las características de estas instalaciones fundamentalmente en las dos zonas más importantes de vegetación agrícola mencionadas en el aspecto de vegetación.

- Efecto “barrera” para la fauna.

No se consideran efectos destacables de segmentación del hábitat o de efectos de barrera para la fauna puesto que la fauna vertebrada terrestre (la más sensible ) apenas existe y está constituida por pequeños mamíferos asociados a la actividad humana como el ratón (*Mus musculus*) o la rata (*Rattus rattus*), no se ha detectado presencia de erizo moruno (*Atelerix algirus*). Por otro lado tampoco existirán efectos sobre la comunidad ornítica de especial interés que pudiera ser afectado por la implantación del proyecto.

- Efectos del ruido sobre los animales de alto sentido auditivo y efectos de ahuyentación sobre los vertebrados.

El efecto sobre la distribución de las especies por contaminación acústica es conocido, en este caso se estima que en ningún tramo de la propuesta de esta vía existan efectos de una importancia destacable sobre las comunidades faunísticas.



