**Capas SIG elaboradas en el marco del documento “Identificación de áreas a desfragmentar para reducir los impactos de las infraestructuras de transporte en la biodiversidad”.**MAGRAMA. Documentos para la reducción de la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte, número 6. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Se aporta la descripción de las capas y los campos incluidos en ellas. Se recomienda la consulta del documento y específicamente del Anexo I para más detalles sobre el significado exacto de los campos.

Nota: Se proporcionan los índices elaborados en diferentes capas: por un lado el conjunto de resultados de los análisis y, por otro, su representación e interpretación final.

1. **Resultados de los análisis**: conjunto de cálculos utilizados en la priorización de áreas a desfragmentar.
   1. Capas en **formato ráster** (píxel de 1x1 km): Subíndices a partir de los cuales se obtiene el Índice de vulnerabilidad biológica a las infraestructuras lineales de transporte; para más detalles véanse los apartados 3.2 del documento y I.1 del Anexo I.

ab\_rios\_humedales: Índice de abundancia de ríos y humedales.

areas\_nat\_prot: Índice de presencia de áreas naturales protegidas.

ind\_biodiv: Índice de biodiversidad.

riq\_espec\_obj: Índice de riqueza de especies objetivo respecto a las infraestructuras lineales de transporte.

valornat\_agr: Áreas agrarias de alto valor natural.

valornat\_for: Áreas forestales de alto valor natural.

* 1. Capas en **formato vectorial** (cuadrículas de 1x1 km): Cálculos utilizados para priorizar las áreas a desfragmentar (excepto conectividad forestal); para más detalles véanse los apartados 3.3, 3.4, 4 y 5 del documento y I.2, I.3, I.4, I.6 y I.7 del Anexo I. Se proporciona una capa para cada Comunidad Autónoma y la otra común para España continental y Baleares:

Desfragmentar\_and: Resultados de los análisis para Andalucía.

Desfragmentar\_ara: Resultados de los análisis para Aragón.

Desfragmentar\_ast: Resultados de los análisis para Asturias.

Desfragmentar\_bal: Resultados de los análisis para Baleares.

Desfragmentar\_cat: Resultados de los análisis para Cataluña.

Desfragmentar\_can: Resultados de los análisis para Canarias.

Desfragmentar\_cant: Resultados de los análisis para Cantabria.

Desfragmentar\_cleon: Resultados de los análisis para Castilla y León.

Desfragmentar\_clm: Resultados de los análisis para Castilla-La Mancha.

Desfragmentar\_ext: Resultados de los análisis para Extremadura.

Desfragmentar\_gal: Resultados de los análisis para Galicia.

Desfragmentar\_mad: Resultados de los análisis para Madrid.

Desfragmentar\_mur: Resultados de los análisis para Murcia.

Desfragmentar\_nav: Resultados de los análisis para Navarra.

Desfragmentar\_p: Resultados de los análisis para España continental y Baleares.

Desfragmentar\_pv: Resultados de los análisis para País Vasco.

Desfragmentar\_rio: Resultados de los análisis para La Rioja.

Desfragmentar\_val: Resultados de los análisis para Valencia.

Campos que se incluyen en las capas (formato vectorial, cuadrículas de 1x1 km):

ID1x1: código numérico que identifica a cada cuadrícula UTM de 1 km x 1 km.

COD1x1: nombre de la cuadrícula UTM de 1 km x 1 km.

vulnerab: valor del Índice de vulnerabilidad biológica a las infraestructuras lineales de transporte (reescalado entre 0 y 50).

Meff\_CBC: valor del Tamaño efectivo de malla teniendo en cuenta la conexiones transfronterizas (reescalado entre 0 y 50).

infraestr: valor del Índice de densidad de red de infraestructuras lineales de transporte (reescalado entre 0 y 50).

mit\_pfrag: valor del Índice de prioridad de mitigación de efectos de vías de transporte en áreas con patrimonio natural poco fragmentado. Fórmula de cálculo: Vulnerabilidad x (Densidad de red de transporte)2 x Tamaño efectivo de malla. El valor obtenido fue reescalado entre 0 y 50.

mit\_mfrag: valor del Índice de prioridad de mitigación de efectos de vías de transporte en áreas con patrimonio natural muy fragmentado. Fórmula de cálculo: ((Vulnerabilidad)2 x Densidad de red de transporte)/Tamaño efectivo de malla. El valor obtenido fue reescalado entre 0 y 50.

pf\_sel\_est: prioridad de mitigación de efectos de vías de transporte al nivel estatal en áreas con patrimonio natural poco fragmentado. 1: prioridad baja, 2: prioridad media, 3: prioridad alta.

mf\_sel\_est: prioridad de mitigación de efectos de vías de transporte al nivel estatal en áreas con patrimonio natural muy fragmentado. 1: prioridad baja, 2: prioridad media, 3: prioridad alta.

pf\_sel\_aut: prioridad de mitigación de efectos de vías de transporte al nivel autonómico en áreas con patrimonio natural poco fragmentado. 1: prioridad baja, 2: prioridad media, 3: prioridad alta.

mf\_sel\_aut: prioridad de mitigación de efectos de vías de transporte al nivel autonómico en áreas con patrimonio natural muy fragmentado. 1: prioridad baja, 2: prioridad media, 3: prioridad alta.

accidentes: número de accidentes con fauna silvestre por km2.

acc\_clases: clasificación del número de accidentes con fauna silvestre por km2. 1: prioridad baja, 2: prioridad media, 3: prioridad alta.

conec: valor de conectividad en cada cuadrícula de 1 km2. Se ha calculado el número de cruces entre conectores forestales y vías de transporte en cada cuadrícula, ponderándolo por el grado de prioridad de los conectores y el tipo de vía, generándose así valores de importancia de la cuadrícula desde el punto de vista de conectividad forestal que oscilan entre 0 (sin conectores forestales) y 5.5 (máximo valor en todo el Estado).

conec\_clas: clasificación del valor de conectividad en cada cuadrícula de 1 km2. 1: prioridad baja, 2: prioridad media, 3: prioridad alta.

coincid: cuadrículas prioritarias en las que se da la coincidencia de dos o tres de los criterios considerados (índice de prioridad de mitigación de efectos de vías de transporte al nivel autonómico en áreas con patrimonio natural poco o muy fragmentado, conectividad forestal y densidad de accidentes con fauna silvestre). Priorización en las siguientes categorías: 1: prioridad baja, 2: prioridad media, 3: prioridad alta.

En el caso de Extremadura se incluye además:

vulner\_ext: valor del Índice de vulnerabilidad biológica a las infraestructuras lineales de transporte a nivel autonómico para Extremadura – incluye corredores ecológicos de la Comunidad Autónoma (reescalado entre 0 y 50 dentro de la comunidad).

mit\_pf\_ext: valor del Índice de prioridad de mitigación de efectos de vías de transporte en áreas con patrimonio natural poco fragmentado considerando vul\_ext (reescalado entre 0 y 50 dentro de la comunidad).

mit\_mf\_ext: valor del Índice de prioridad de mitigación de efectos de vías de transporte en áreas con patrimonio natural muy fragmentado considerando vul\_ext (reescalado entre 0 y 50 dentro de la comunidad).

* 1. Capas en **formato vectorial** (puntos): Cálculos utilizados en el modelo de conectividad forestal mediante la metodología CONEFOR; para más detalles véanse los apartados 5.1 del documento y I.5 del Anexo I.

Intersecciones\_canarias: Intersecciones entre red viaria y conectores forestales en Canarias.

Intersecciones\_esp\_peninsular: Intersecciones entre red viaria y conectores forestales en España peninsular.

Intersecciones\_islasbaleares: Intersecciones entre red viaria y conectores forestales en Baleares.

Campos que se incluyen en las capas (formato vectorial, puntos):

IMP\_ENLACE: importancia conectora del enlace implicado (Importancia en las siguientes categorías: A: importancia alta, C: importancia media, E: importancia baja, B y D: importancias intermedias entre las anteriores).

TIPO: Tipo de infraestructura afectada (autopista, autovía, ferrocarril LAV, carretera nacional, carretera autonómica, ferrocarril convencional).

ESTADO: estado de la infraestructura (en uso, en construcción, abandonado) cuando se hizo la cartografía de infraestructuras viarias.

NOM\_CC. AA.: Comunidad Autónoma donde se ubica la intersección.

1. **Índices representados por CC.AA. en las fichas del capítulo 6**: Valores finales de los índices representados en las figuras que se incluyen en las fichas del capítulo 6 del documento (por CC.AA.). Se trata de una selección de los campos incluidos en las capas vectoriales descritas anteriormente.
   1. Capas en **formato vectorial** (cuadrículas de 1x1 km): Índices representados en las fichas de las diferentes CC.AA. (excepto conectividad forestal).

Desfragmentar\_and: Resultados representados en la ficha de Andalucía.

Desfragmentar\_ara: Resultados representados en la ficha de Aragón.

Desfragmentar\_ast: Resultados representados en la ficha de Asturias.

Desfragmentar\_bal: Resultados representados en la ficha de Baleares.

Desfragmentar\_cat: Resultados representados en la ficha de Cataluña.

Desfragmentar\_can: Resultados representados en la ficha de Canarias.

Desfragmentar\_cant: Resultados representados en la ficha de Cantabria.

Desfragmentar\_cleon: Resultados representados en la ficha de Castilla y León.

Desfragmentar\_clm: Resultados representados en la ficha de Castilla-La Mancha.

Desfragmentar\_ext: Resultados representados en la ficha de Extremadura.

Desfragmentar\_gal: Resultados representados en la ficha de Galicia.

Desfragmentar\_mad: Resultados representados en la ficha de Madrid.

Desfragmentar\_mur: Resultados representados en la ficha de Murcia.

Desfragmentar\_nav: Resultados representados en la ficha de Navarra.

Desfragmentar\_pv: Resultados representados en la ficha de País Vasco.

Desfragmentar\_rio: Resultados representados en la ficha de La Rioja.

Desfragmentar\_val: Resultados representados en la ficha de Valencia.

Campos que se incluyen en las capas (formato vectorial, cuadrículas de 1x1 km):

ID1x1: código numérico que identifica a cada cuadrícula UTM de 1 km x 1 km.

COD1x1: nombre de la cuadrícula UTM de 1 km x 1 km.

Figura de ‘Áreas a desfragmentar. Selección a nivel estatal’:

pf\_sel\_est: prioridad de mitigación de efectos de vías de transporte al nivel estatal en áreas con patrimonio natural poco fragmentado. 1: prioridad baja, 2: prioridad media, 3: prioridad alta.

mf\_sel\_est: prioridad de mitigación de efectos de vías de transporte al nivel estatal en áreas con patrimonio natural muy fragmentado. 1: prioridad baja, 2: prioridad media, 3: prioridad alta.

Figura de ‘Áreas a desfragmentar. Selección a nivel autonómico’:

pf\_sel\_aut: prioridad de mitigación de efectos de vías de transporte al nivel autonómico en áreas con patrimonio natural poco fragmentado. 1: prioridad baja, 2: prioridad media, 3: prioridad alta.

mf\_sel\_aut: prioridad de mitigación de efectos de vías de transporte al nivel autonómico en áreas con patrimonio natural muy fragmentado. 1: prioridad baja, 2: prioridad media, 3: prioridad alta.

Figura de ‘Densidad de accidentes con fauna silvestre’:

accidentes: número de accidentes con fauna silvestre por km2.

Figura de ‘Áreas en las que coindicen distintos criterios’:

coincid: cuadrículas prioritarias en las que se da la coincidencia de dos o tres de los criterios considerados (índice de prioridad de mitigación de efectos de vías de transporte al nivel autonómico en áreas con patrimonio natural poco o muy fragmentado, conectividad forestal y densidad de accidentes con fauna silvestre). Priorización en las siguientes categorías: 1: prioridad baja, 2: prioridad media, 3: prioridad alta.

* 1. Capas en **formato vectorial** (puntos): Intersecciones entre infraestructuras viarias y conectores forestales representadas en las fichas de las diferentes CC.AA.

Intersecciones\_canarias: Intersecciones entre red viaria y conectores forestales en Canarias.

Intersecciones\_esp\_peninsular: Intersecciones entre red viaria y conectores forestales en España peninsular.

Intersecciones\_islasbaleares: Intersecciones entre red viaria y conectores forestales en Baleares.

Campo que se incluye en las capas (formato vectorial, puntos):

Figura de ‘Áreas con intersecciones entre infraestructuras viarias y conectores forestales’:

IMP\_ENLACE: importancia conectora del enlace implicado (Importancia en las siguientes categorías: A: importancia alta, C: importancia media, E: importancia baja, B y D: importancias intermedias entre las anteriores).