

Alternativas de conexión entre la Autovía Trujillo-Cáceres (A-58) y la Autovía de La Plata (A-66) en el entorno de Cáceres

ESTUDIO INFORMATIVO – FASE B

Proyecto original:  

Actualización 2016

Actualización 2019:


LYCCSA
EMPRESA
CONSULTORA
DE INGENIERÍA

ANEJO N° 1

ANTECEDENTES Y OBJETO DEL ESTUDIO

Actualización 2016



Actualización 2019:



INDICE

1. ANTECEDENTES.....	3
2. OTRAS ACTUACIONES RELACIONADAS	7
3. OBJETO DEL ESTUDIO	11
APÉNDICE Nº 1. ORDEN DE ESTUDIO Y MODIFICACIÓN.....	12

Actualización 2016



Actualización 2019:



1. ANTECEDENTES

Estudio informativo EI1-CC-10 – Autovía Trujillo - Cáceres

Con fecha 17 de abril de 1997, la Dirección General de Carreteras autorizó la redacción de un estudio informativo, de clave EI1-CC-10, inicialmente planteado para el estudio de una vía rápida entre la Autovía del Suroeste (A-5 a la altura de Trujillo) y la Autovía de la Ruta de la Plata (A-66 en el entorno de la ciudad de Cáceres) y que finalmente ha servido para definir la que será la futura autovía Trujillo - Cáceres (A-58).

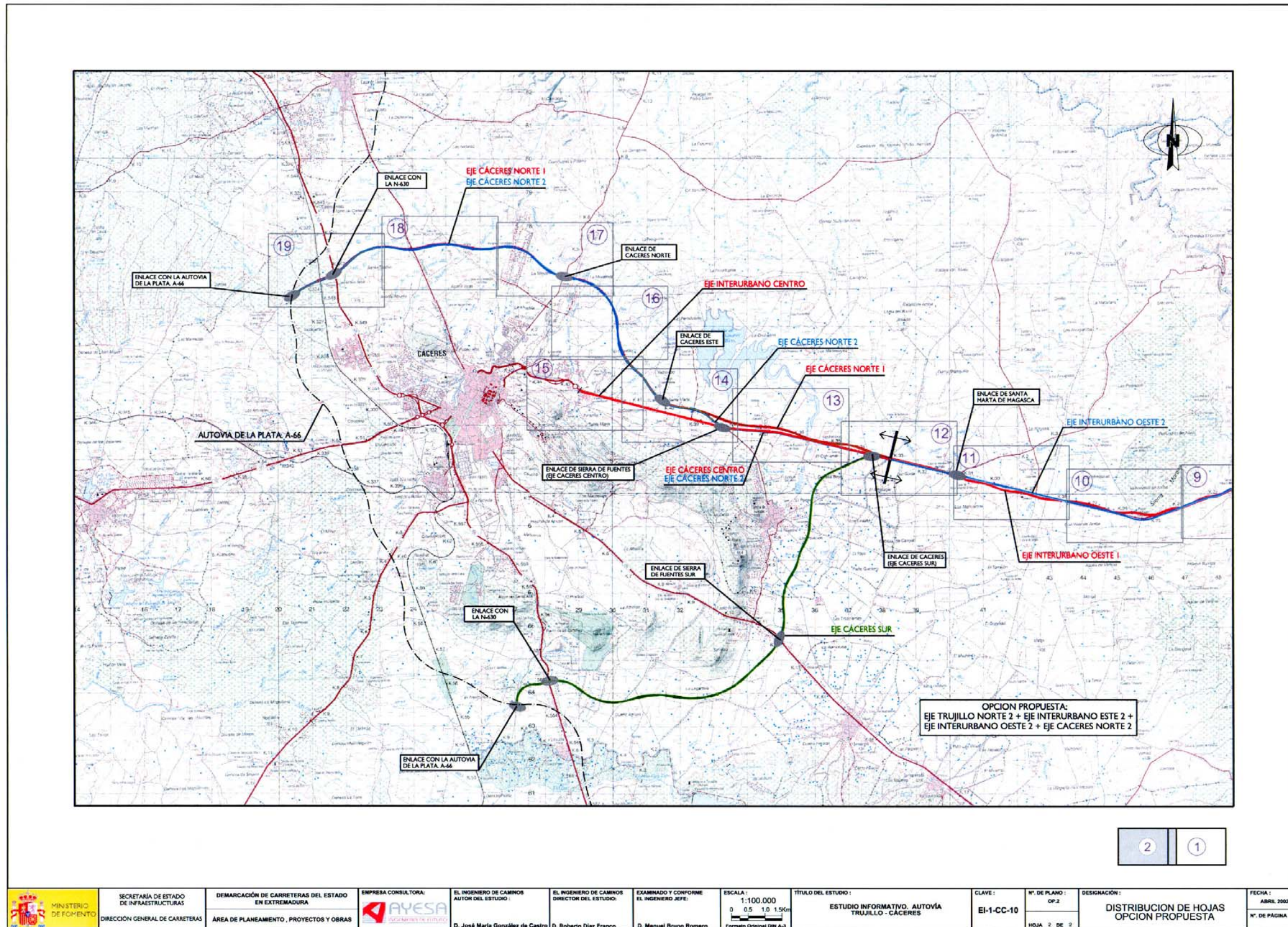
Posteriormente, el 15 de enero de 2001 se modificó la Orden de Estudio estableciéndose en la misma el desarrollo de una autovía.

El 9 de mayo de 2002 se aprobó provisionalmente el Estudio Informativo redactado y se inició el procedimiento de Información Pública.

La Declaración de Impacto Ambiental fue publicada en el BOE N° 135 de 6 de junio de 2003.

El 8 de julio de 2003 se aprobó el expediente de Información Pública y definitivamente el Estudio Informativo.

En la resolución de la aprobación definitiva se seleccionaba en la zona de Cáceres como alternativa a desarrollar a corto plazo la Alternativa Cáceres Centro y a medio o largo plazo, en función de la demanda y las disponibilidades presupuestarias, la Alternativa Cáceres Norte 2.



Actualización 2017



Actualización 2019:



Estudio Informativo EI1-CC-13 – Alternativas de conexión entre la autovía Trujillo – Cáceres (A-58) y la Autovía de La Plata (A-66) en el entorno de Cáceres.

La solución aprobada en el Estudio Informativo EI1-CC-10 para el corto plazo, (Alternativa Cáceres Centro) resuelve los problemas de los tráficos de acceso a Cáceres pero sólo es una solución transitoria que permite un margen de tiempo para profundizar en estudios comparativos entre la solución en variante por el norte (seleccionada en la aprobación definitiva del estudio EI1-CC-10 para el medio o largo plazo) y otras posibles alternativas por el sur de Cáceres y la posibilidad incluida en el PEIT de que la Autovía Trujillo – Cáceres se pueda prolongar hasta su conexión con Portugal a la altura de Valencia de Alcántara (estudio previo EI1-CC-12).

Así pues, con objeto de ampliar los estudios sobre posibles alternativas que fundamenten la solución que finalmente resulte seleccionada para la variante de Cáceres, con fecha 14 de marzo de 2006 la Dirección General de Carreteras resolvió autorizar una Orden de estudio para que bajo la dirección de la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura sea redactado el Estudio Informativo de clave: EI1-CC-13, denominado: “Estudio Informativo Alternativas de conexión entre la Autovía Trujillo-Cáceres (A-58) y la Autovía de la Plata (A-66) en el entorno de Cáceres. Red de Carreteras del Estado. Provincia de Cáceres”.

Como objeto del estudio se contempla:

- a) Recopilar y analizar los datos necesarios para **definir las diferentes alternativas de conexión, con características de autovía para tráficos de largo recorrido**, entre la Autovía Trujillo – Cáceres (A-58) y la Autovía de la Plata, **por el sur de Cáceres**, con comparación de las diferentes opciones, sometimiento del estudio a información pública y procedimiento de evaluación de impacto ambiental y propuesta final de la solución más ventajosa.
- b) Comparación de la alternativa por el sur de Cáceres que resulte seleccionada en el apartado a) con la alternativa “Cáceres Norte 2” seleccionada en la aprobación definitiva del estudio informativo EI1-CC-10.
- c) Como resultado del análisis comparativo a que se refiere el apartado b) se propondrá la solución más favorable. Dependiendo de cual sea la solución que resulte finalmente

seleccionada se propondrán las actuaciones tendentes al desarrollo de uno de los siguientes escenarios posibles:

- Caso de que resulte seleccionada la alternativa “Cáceres Norte 2” del estudio informativo EI1-CC-10: no cambian las actuales previsiones, si bien el estudio determinará en este caso, en función de los estudios de tráfico actualizados, el momento en que sería necesaria la puesta en servicio de dicha variante por el norte.
- Caso de que resulte seleccionada la alternativa sur: sería necesario proponer la descalificación de los terrenos reservados para la solución prevista por el norte, así como proponer el momento en que por tráfico sería aconsejable su puesta en servicio.

Con fecha 29 de mayo de 2008 la Dirección General de Carreteras resolvió autorizar una modificación de la Orden de estudio, en el sentido de que las alternativas que se analicen por el sur de la capital incluyan la conexión con la futura autovía EX-A4, que promueve la Junta de Extremadura.

La Orden de estudio inicial y su modificación se incluyen con apéndice 1 al final del presente documento.

Como antecedentes técnicos a la redacción de la presente fase, se han elaborado los siguientes documentos:

- Documento Inicial para Consultas Ambientales “Alternativas de conexión entre la Autovía Trujillo-Cáceres (A-58) y la Autovía de La Plata (A-66) en el entorno de Cáceres” de junio de 2008
- Fase A del Estudio Informativo de agosto de 2008
- La Fase B del mismo se redactó con fecha de junio de 2010, sin embargo, por causas ajenas al propio contrato de consultoría y asistencia, dicho documento no fue sometido al trámite de información pública en esa fecha.
- Con el fin de proseguir en la tramitación de este expediente, en julio de 2016 se revisó toda la información existente, observándose que no existían diferencias significativas con

Actualización 2017



Actualización 2019:



la actualidad y, por lo tanto, se hizo una revisión del documento generado en junio de 2010 del siguiente calado:

- Se revisó y actualizó la normativa ambiental de aplicación.
- Se incluyeron tres planos con las plantas de trazado y los perfiles transversales de las alternativas propuestas.
- Se incluyó una descripción del clima del ámbito de estudio.
- Se incluyó un análisis de calidad del aire en el Estudio de Impacto Ambiental
- Se completó la descripción edafológica de las distintas alternativas en el Estudio de Impacto Ambiental
- Se profundizó en la descripción de los Hábitats de Interés Comunitarios localizados en el ámbito de estudio en el Estudio de Impacto Ambiental
- Se revisó el apartado de fauna y se actualizó las tablas de especies protegidas.
- Se actualizó el planeamiento de los municipios situados en el ámbito de estudio.
- Se incluyó un apéndice relativo al consumo de recursos y gestión de residuos de la alternativa seleccionada.
- Se incluyó un nuevo apéndice relativo a la huella de carbono que además incorpora nuevas medidas de protección de la calidad del aire.

Posteriormente, la U.T.E. constituida por las empresas Ciesm-Intevía, Conurma y Esmovilidad procedió a realizar una supervisión adicional en la que se revisaron o completaron los siguientes aspectos del Estudio Informativo:

- Se realizó un nuevo estudio de ruido basado en las disposiciones establecidas en las normativas de ámbito estatal y autonómico, obteniendo los mapas de niveles sonoros para cada una de las alternativas, en los escenarios de tráfico del año de puesta en servicio de la obra y para el año horizonte, y para los periodos de día, tarde y noche.
- Se completó el estudio de tráfico obteniendo los niveles de servicio hasta el año horizonte 2042 y la distribución horaria necesaria para el estudio de ruido.
- Se ha realizado un nuevo anejo a la Memoria denominado “Evaluación de impacto de la infraestructura en el Seguridad Viaria” partiendo del existente nº 20 “Estudio de la seguridad vial”, adaptado a las directrices establecidas en la Orden Circular 30/2012 de la Dirección General de Carreteras.
- Se completó el Análisis Multicriterio introduciendo los resultados obtenidos en la “Evaluación de impacto de la infraestructura en el Seguridad Viaria”.

- Se corrigió el anejo nº 16 “Valoración de las alternativas estudiadas” aplicando los resultados del estudio de ruido y corrigiendo algunos errores detectados.
- En el Estudio de Impacto Ambiental se realizaron las siguientes modificaciones:
 - o Se mejoró los apartados “Objeto de la actuación” y “Justificación de la Actuación” dando otro orden a los textos.
 - o Se incluyó el apartado “Tramitación ambiental”.
 - o Se subsanaron erratas en las matrices de impactos.
 - o Se actualizó el estudio “Calidad del aire” con datos de 2015.
 - o Se completó el apéndice nº 3 “Huella de carbono” y subsanado errores detectados en la aplicación de estos resultados en la evaluación de impactos.
 - o Se corrigieron en Apéndice nº 2 “Consumo de recursos y generación de residuos” los errores detectados en la valoración de impactos.
 - o Se modificó el Apéndice nº 4, que pasó a denominarse “Potencial afección a la Red Natura 2000” adecuando su estructura a las “Directrices para la elaboración de la documentación ambiental necesaria para la evaluación de impacto ambiental de proyectos con potencial afección a la Red Natura 2000”.
 - o Se ha completó la clasificación de impactos por alternativas, calculando además los resultados después de aplicar las medidas correctoras.
 - o Se amplió el número de indicadores utilizados en la “Selección de indicadores y metodología”, pasando de 11 a 16, por considerar que no se había tenido en cuenta algunos de relativa importancia.
 - o Se subsanó una discrepancia entre la valoración del Plan de Vigilancia Ambiental y la que aparece en los presupuestos. Se quitó este importe de la valoración de medidas correctoras y se puso como un capítulo independiente del presupuesto del Estudio Informativo, tal como indica la Ley 21/2013.
 - o Se subsanaron algunas erratas del Documento de Síntesis, y se introdujeron todas las modificaciones inducidas por los cambios anteriormente referidos.

El 16 de junio de 2017 la Dirección General de Carreteras aprobó provisionalmente el Estudio Informativo, recomendando como solución más favorable la denominada **Alternativa 1**, con una longitud de 13,96 km y un presupuesto de licitación (IVA incluido) de 37,95 M €. También se ordena la incoación del de información pública a efectos de la Ley 3 7/2015 de Carreteras y de la Ley 21/2013 de Evaluación correspondiente expediente Ambiental.

El 28 de julio de 2017 se publicó en el B.O.E. el anuncio de la información pública del Estudio Informativo y del Estudio de Impacto Ambiental.

Con fecha 26 de septiembre de 2018 Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica, requirió al promotor información complementaria, que acredite que no hay alternativas viables que eviten dicha afección, tal y como exige en primer lugar el artículo 46.5 de la Ley 42/2007.

Dado que todas las alternativas evaluadas afectan de alguna manera a la ZEPA “Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes” al objeto de poder aplicar la excepción regulada por los apartados 5, 6 y 7 del artículo 46 de la Ley 42/2007, se han estudiado dos nueva alternativas consensuadas con la Dirección de la ZEPA, perteneciente al Servicio de Conservación de la Naturaleza y Áreas Protegidas de la Dirección General de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, que globalmente suponen menores perjuicios a la coherencia de la Red Natura 2000, lo que se acredita suficientemente en el presente documento.

El 17 de abril de 2019 se suscribió por el Ministro de Fomento y la Consejera de Economía e Infraestructuras de la Junta de Extremadura un acuerdo para el cambio de titularidad de la carretera EX-100, Cáceres a Badajoz, a favor del Ministerio de Fomento, que fue aprobado posteriormente en Consejo de Ministros y Consejo de Gobierno.

Consecuencia de ello, la futura autovía autonómica EX-A4 pasará a tener titularidad estatal y formará parte de la autovía A-58 de Trujillo a Badajoz por Cáceres. Esto supone que el tramo que pretende resolver este estudio informativo por el sur de la población de Cáceres se convierte en la conexión entre el tramo de la A-58 ya ejecutado entre las poblaciones de Trujillo y Cáceres, y el pendiente de ejecución con DIA favorable entre Cáceres y Badajoz. Ello permite en el futuro descargar parte del tráfico de la Autovía del Suroeste (A5) separando el tráfico del corredor hacia Lisboa, del corredor con Sevilla y el sur.

Conviene recordar también que primitivamente, el tramo que nos ocupa ya formaba parte de la A-58, siendo separado del estudio EI1-CC-10 de la Autovía Trujillo - Cáceres, para su desarrollo posterior.

2. OTRAS ACTUACIONES RELACIONADAS

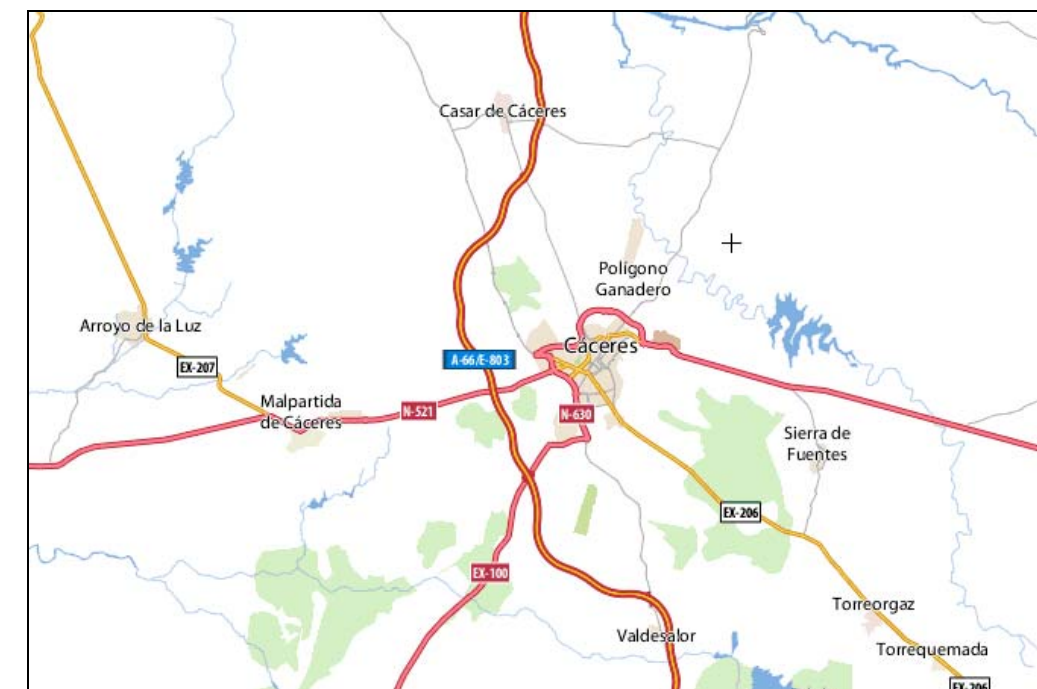
Proyectos de Construcción en desarrollo del Estudio Informativo Autovía Trujillo – Cáceres (A-58)

El Estudio Informativo de la autovía Trujillo – Cáceres (A-58) se ha tramificado en 4 proyectos de construcción (N-V–Trujillo, Trujillo-Plasenzuela, Plasenzuela-Santa Marta de Magasca.y Santa Marta de Magasca – Cáceres).

Se encuentra ejecutada la obra en su totalidad al ponerse en servicio recientemente el último tramo (Santa Marta de Magasca – Cáceres), en diciembre de 2009.

Ronda Norte construida por la Junta de Extremadura

En octubre de 2005 quedó abierta al tráfico la Ronda Norte de Cáceres, actuación urbana de doble calzada promovida por la Junta de Extremadura para aliviar el tráfico de la calle Hernán Cortés, que por entonces era la calle más transitada de la ciudad.



EP1-CC-12 Estudio Previo: Prolongación Autovía A-58 hasta la frontera portuguesa

En octubre de 2007 el Ministerio de Fomento adjudicó los trabajos de consultoría y asistencia técnica para la redacción del Estudio previo del corredor Cáceres-Límite frontera Portugal por Valencia de Alcántara, tramo Prolongación de la Autovía A-58 hasta frontera portuguesa, en la provincia de Cáceres.

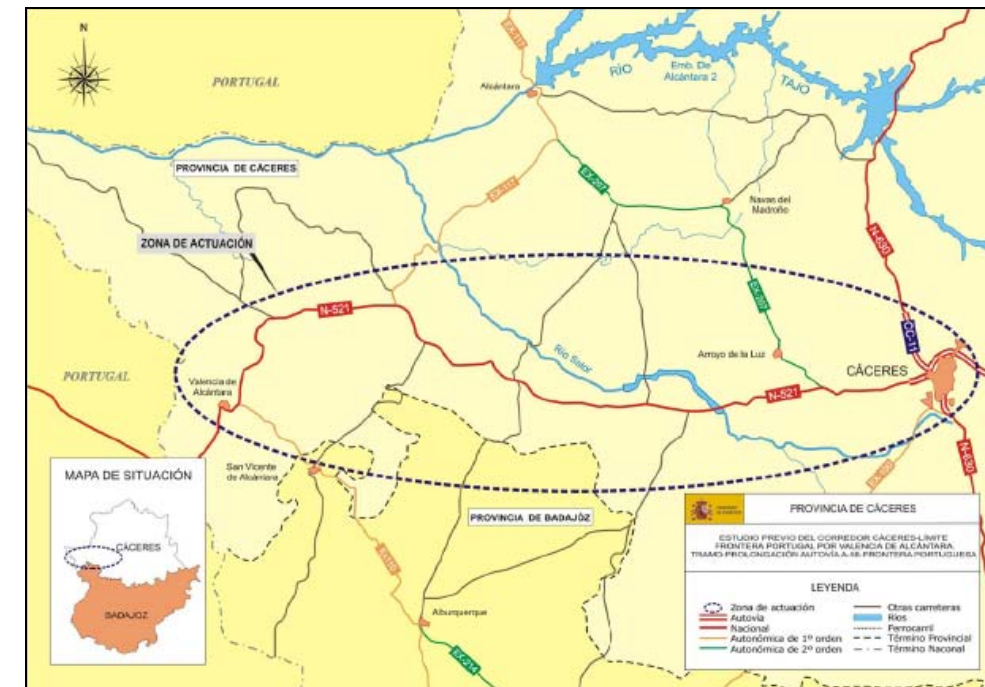
Se pretende que la futura Autovía Trujillo-Cáceres tenga continuidad hasta la frontera portuguesa a través de la carretera convencional N-521. Dentro de los estudios en curso para la elaboración del Plan Sectorial de Carreteras se estudia la posibilidad de que la conexión con Portugal pudiera tener características de vía de alta capacidad. Este estudio previo surge para poder valorar la necesidad de una vía de alta capacidad en el tramo.

De llevarse a término, esta nueva conexión con la frontera sería el tercero que permitiría el enlace entre España y Portugal por autovía a través de Extremadura. El que existe hoy por hoy es el de Caya (Badajoz), con terminación por parte de España en 1995 y por parte de Portugal en 1999. El mismo es el de mayor tránsito de vehículos, 8.669 coches y camiones diarios según datos del Ministerio de Fomento; y el de mayor distancia si se quiere comunicar directamente a Madrid con Lisboa: 629 kilómetros.

No obstante, se prevé una segunda conexión con la frontera de Monfortino aprovechando la autovía que ha construido la Junta de Extremadura entre Navalmoral de la Mata y Plasencia. El ejecutivo regional ha previsto prologar esta autovía desde Plasencia hasta la frontera para que, a cambio, Portugal convierta en autovía los 90 kilómetros que separan a esta localidad con Castelo Branco, ciudad donde se puede enlazar con la autovía hasta Lisboa. Por esta conexión fronteriza se tendrían que recorrer entre las dos capitales ibéricas 632 kilómetros – casi lo mismo que por Caya- y permitirá la entrada en la capital portuguesa por el norte, es decir, por la margen derecha del río Tajo.

En el caso de Valencia de Alcántara si se mantiene el trazado actual de la N-521 resulta una distancia entre Madrid y Lisboa de 649 km. Por tanto unos de los posibles propósitos a la hora de definir trazados debería ser reducir esta distancia, buscando para ello trazados alternativos. En este caso el Gobierno portugués debería transformar en autovía los 68 kilómetros que separan la frontera de la autovía que discurre camino de Lisboa.

Con la transformación en autovía de la N-521 se lograría enlazar el Oeste de la provincia con la capital cacereña y se permitiría derivar parte del tráfico de esta ciudad, descongestionando así la conexión fronteriza de Badajoz.



Estudio Informativo de la Autovía Autonómica EX -A4 Cáceres Badajoz

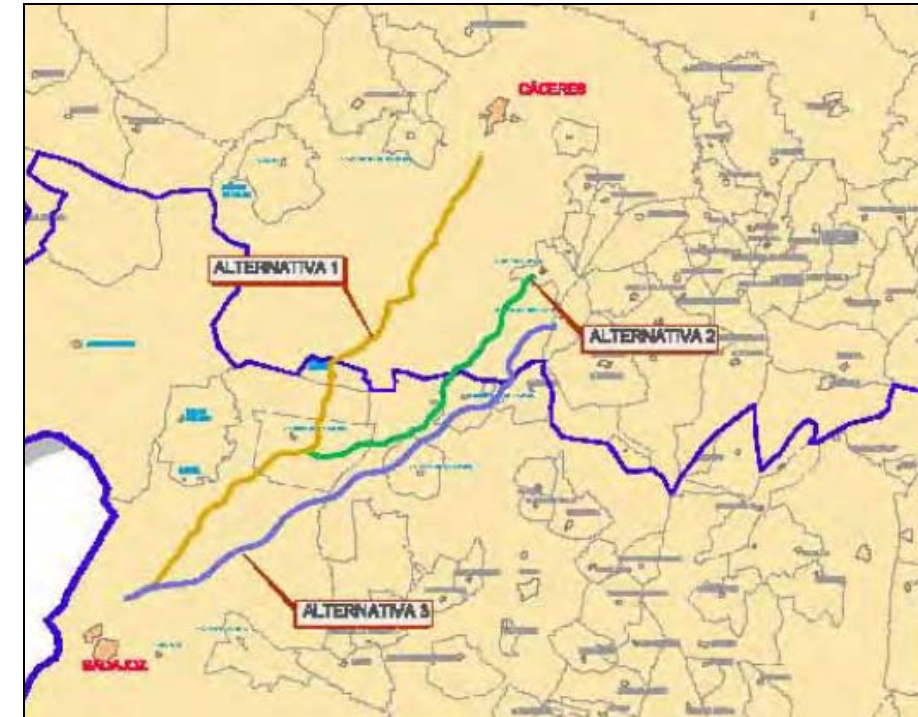
Mediante Resolución de 25 de enero de 2008 se somete a Información Pública el estudio informativo de la “Autovía autonómica EX-A4”, de Cáceres a Badajoz. En el Estudio Informativo de referencia se han analizado las tres alternativas de trazado siguientes:

- La alternativa 1 se apoya en la actual carretera autonómica EX-100 y presenta una longitud de 81,5 Km. El nuevo trazado se dispone sensiblemente en paralelo a la carretera actual. En la zona de la Sierra de San Pedro, de gran valor ambiental y dado que tampoco se puede aprovechar la infraestructura existente, la distancia entre la carretera actual y la futura autovía se ha reducido al mínimo posible, atendiendo a razones geométricas.
- La alternativa 2 parte del enlace actual con la autovía A-66 y la conexión con Aldea del Cano. Cruza la línea ferroviaria de Alta Velocidad Madrid-Extremadura y atraviesa el Cerro del Mayorazgo mediante un túnel de 800 m de longitud. Continúa su

trazado bordeando la cola del embalse de Horno Tejero. Su trazado coincide con la alternativa 1 a partir del punto kilométrico 42+950,268 siendo su longitud total de 75 Km.

- La alternativa 3 parte del enlace actual con la Autovía A-66 y la conexión con Casas de Don Antonio. Es el único que no aprovecha la carretera actual EX-100. Su trazado tiene una dirección NE, alejándose de ésta. Discurre bordeando íntegramente la zona del Parque de la Sierra de San Pedro, justo al sur de Cordobilla de Lácara, dejando al oeste los embalses de Horno Tejero y el Boquerón. Como estructura singular destaca el viaducto sobre la ribera del Lácara de 1.000 m de longitud. El recorrido total del tramo es de 71,2 Km.

Tal como se ha comentado, esta actuación ha pasado a ser de titularidad estatal, integrándose en la autovía A-58 como tramo Cáceres-Badajoz.

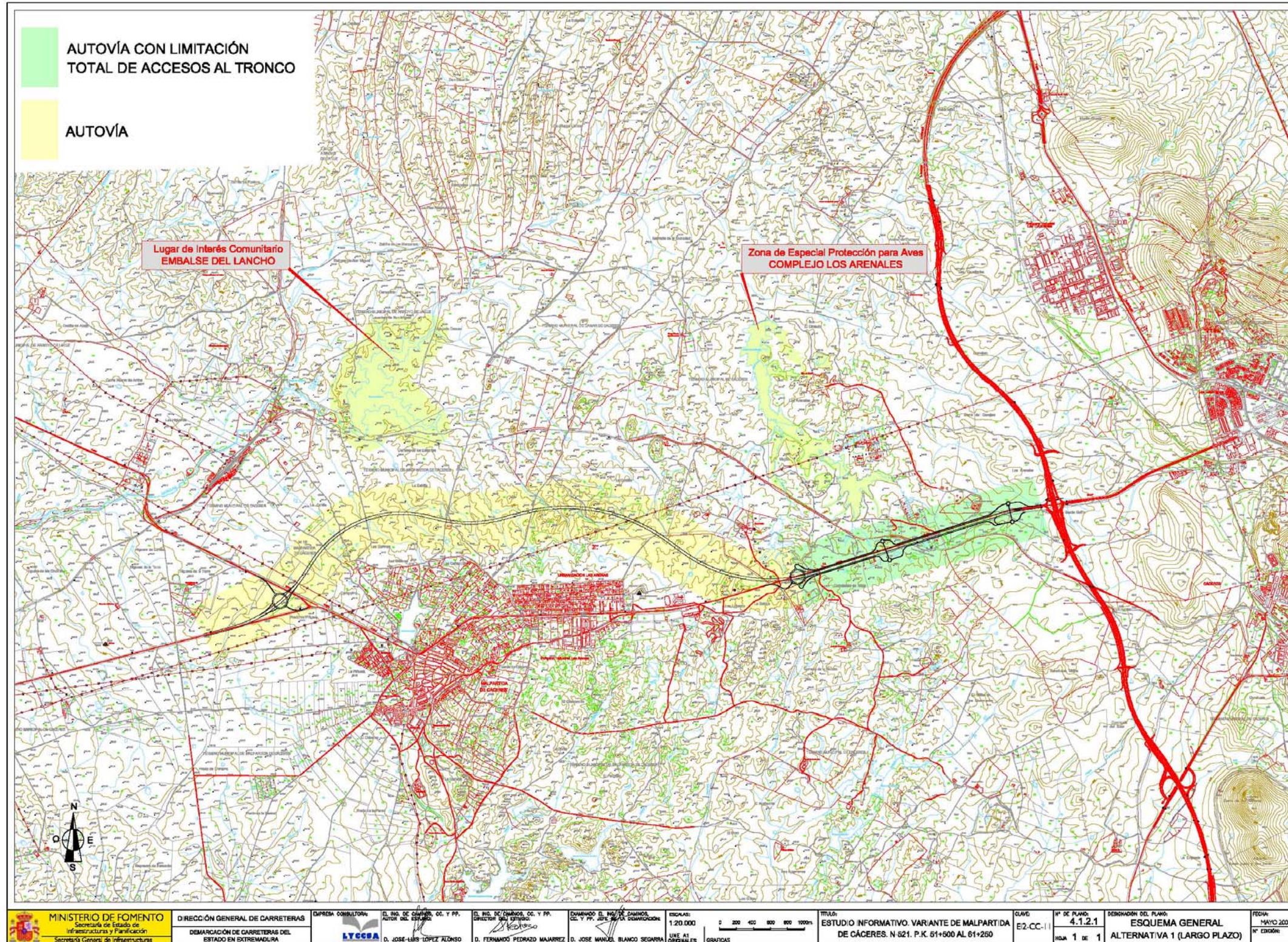


EI2-CC-11 Estudio Informativo: Variante de Malpartida

El objeto del estudio es el desarrollo de las posibles soluciones para construir un tramo alternativo a la travesía de la N-521 a su paso por la población de Malpartida de Cáceres, independizando los tráficados generados por la población de los de medio y largo recorrido.

Asimismo plantea las distintas alternativas para duplicar el tramo que une la población de Malpartida de Cáceres con Cáceres.

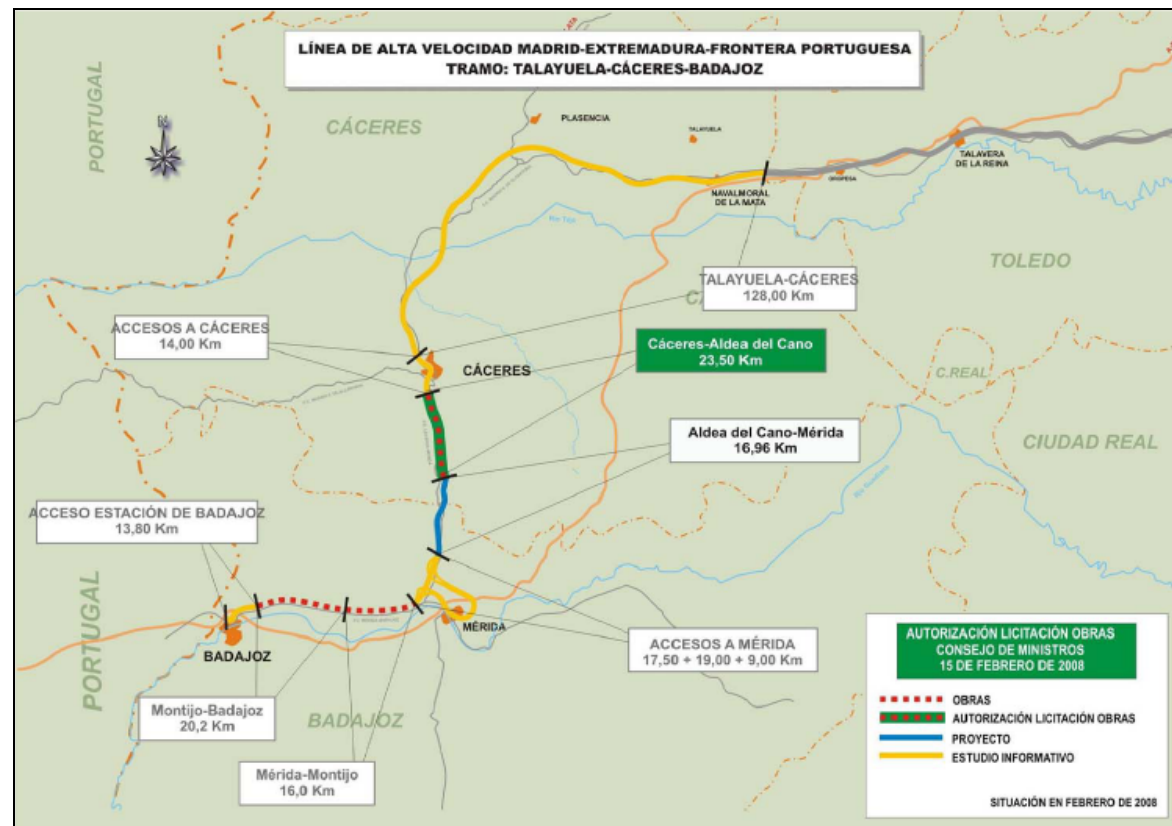
En la actualidad la alternativa que se presenta cuenta con DIA y proyecto de construcción en redacción.



MINISTERIO DE FOMENTO Secretaría de Estado de Infraestructuras y Fiancación Secretaría General de Infraestructuras	DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN EXTREMADURA	EMPRESA CONSULTORA D. JOSÉ LUIS LÓPEZ ALONSO	D. ING. SC/ CAMIÑOS, OC. Y PP. AUTOR DEL ESTUDIO	D. ING. SC/ CAMIÑOS, OC. Y PP. DIRECTOR DEL SERVICIO	D. INGENIERO SC/ CAMIÑOS, OC. Y PP. D. JOSÉ MANUEL BLANCO SEGORRA	ESCALA: 1:20.000 LINEA A1 ORIGINAL GRÁFICAS	TÍTULO: ESTUDIO INFORMATIVO. VARIANTE DE MALPARTIDA DE CÁCERES. N 621. P.K. 61+600 AL 61+250	CLAVE: E2.CC-11	Nº DE PLANO: 4.1.2.1	DENOMINACIÓN DEL PLANO: ESQUEMA GENERAL ALTERNATIVA 1 (LARGO PLAZO)	FECHA: MAYO 2007 Nº EDICIÓN:
									Hoja 1 de 1		

Línea de alta velocidad Madrid-Extremadura-Frontera portuguesa. Subtramo Cáceres – Aldea del Cano.

Con fecha 15 de febrero de 2008 se autorizó la licitación a través del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) de las obras de construcción de la plataforma del subtramo Cáceres-Aldea del Cano, incluido en el tramo Cáceres-Mérida de la línea de alta velocidad Madrid-Extremadura-Frontera portuguesa.



3. OBJETO DEL ESTUDIO



Como indica la Orden de Estudio, el objeto del presente estudio es el **análisis de las diferentes conexiones por el sur de Cáceres**, entre la Autovía Trujillo – Cáceres (A-58), la Autovía de la Plata (A-66) y el tramo de la autovía A-58 entre Cáceres y Badajoz. Estas alternativas se proyectan con características de autovía para tráficos de largo recorrido.



Con la comparación de las distintas opciones, y tras la información pública y el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, se propondrá la solución sur más ventajosa. Dicha solución constituiría la Variante a Cáceres en los itinerarios hacia Badajoz, Mérida y Lisboa.


La solución por el norte de la circunvalación de la población de Cáceres contó con su DIA, y está pendiente de que la demanda de tráfico justifique su ejecución, lo que supondrá revalidar su procedimiento de evaluación ambiental. Si bien el corredor ya se encuentra integrado en el planeamiento urbanístico, no resulta estimable a medio plazo la necesidad de su desarrollo.

Con el cambio de titularidad del corredor Cáceres-Badajoz, y su integración en la planificación de la autovía A-58, el tramo sur de la circunvalación de la población de Cáceres ha cobrado una mayor funcionalidad, determinando su priorización.

APÉNDICE Nº 1. ORDEN DE ESTUDIO Y MODIFICACIÓN

<p> MINISTERIO DE FOMENTO</p> <p>EI1-CC-13</p> <p>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN</p> <p>Resolución de la Dirección General de Carreteras, por delegación en la Subdirección General de Planificación, por la que se autoriza: Orden de Estudio. Estudio Informativo. “ALTERNATIVAS DE CONEXIÓN ENTRE LA AUTOVÍA TRUJILLO – CÁCERES (A-58) Y LA AUTOVÍA DE LA PLATA (A-66) EN EL ENTORNO DE CÁCERES” Red de Carreteras del Estado. CÁCERES</p> <p>Con fecha 17 de abril de 1997, la Dirección General de Carreteras autorizó la redacción de un estudio informativo, de clave EI1-CC-10, inicialmente planteado para el estudio de una vía rápida entre la Autovía del Suroeste (A-5 a la altura de Trujillo) y la Autovía de la Ruta de la Plata (A-66 en el entorno de la ciudad de Cáceres) y que finalmente ha servido para definir la que será la futura autovía Trujillo – Cáceres (A-58).</p> <p>Todos los tramos en que se ha dividido la autovía Trujillo – Cáceres actualmente se encuentran en fase de proyecto de construcción o en ejecución, con excepción de la solución de variante por el norte de Cáceres aprobada definitivamente con previsión de que se construyese en el medio plazo, de acuerdo con las necesidades que se deriven de la evolución futura de la demanda y de las posibilidades presupuestarias.</p> <p>La solución prevista para la autovía Trujillo – Cáceres en el acceso a Cáceres para su desarrollo en el corto plazo (actualmente en fase de proyecto de construcción) es la denominada alternativa “Cáceres Centro” del estudio EI1-CC-10. Dicha alternativa finaliza en una glorieta de entrada a la ciudad a través de la carretera N-521. Desde la citada glorieta, los tráficó que provengan de la autovía Trujillo – Cáceres y quieran continuar por la Autovía de la Plata deberán emplear el viario urbano y atravesar la ciudad de este a oeste, sobre todo si buscan conectar con la Autovía de la Plata en sentido sur, pues los movimientos hacia el norte podrán utilizar la recientemente puesta en servicio Ronda Interior, construida por la Junta de Extremadura y que conecta la carretera N-521 con la N-630, desde donde se puede acceder a la Autovía de la Plata.</p> <p>La solución en proyecto resuelve los problemas de los tráficó de acceso a Cáceres, pero sólo es una solución transitoria que permite un margen de tiempo para profundizar en estudios comparativos entre la solución en variante por el norte (la seleccionada en la aprobación definitiva del estudio EI1-CC-10 para el medio o largo plazo) y otras posibles alternativas por el sur de Cáceres (algunas ya tanteadas por el estudio informativo EI1-CC-10) teniendo en cuenta la variante norte ya construida por la Junta de Extremadura y la posibilidad incluida en el PEIT de que la Autovía Trujillo – Cáceres se pueda prolongar hasta su conexión con Portugal a la altura de Valencia de Alcántara (estudio previo FP1-CC-12).</p> <p>Así, pues, con objeto de ampliar los estudios sobre posibles alternativas que fundamenten la solución que finalmente resulte seleccionada para la variante de Cáceres, y una</p> <p>MINISTERIO DE FOMENTO</p>	<p></p> <p>EI1-CC-13</p> <p>vez examinada la propuesta formulada en este sentido por la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura, RESUELVO:</p> <p>Que, bajo la dirección de la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura, sea redactado el siguiente Estudio:</p> <p>Tipo: Estudio Informativo.</p> <p>Clave: EI1-CC-13.</p> <p>Situación: Conjunto de posibles corredores para la conexión entre la Autovía Trujillo – Cáceres (A-58) y la Autovía de la Plata (A-66) en el entorno de Cáceres. Tramo: Variante de Cáceres. Longitud aproximada: 11 - 15 km por el sur y 21 km por el norte (alternativa seleccionada del estudio EI1-CC-10).</p> <p>Clase: Estudio informativo.</p> <p>Objeto del estudio:</p> <ol style="list-style-type: none">Recopilar y analizar los datos necesarios para definir, con el grado de detalle exigible a un estudio informativo, las diferentes alternativas viables para la conexión, con características de autovía para tráficó de largo recorrido, entre la Autovía Trujillo – Cáceres (A-58) y la Autovía de la Plata (A-66), por el sur de Cáceres, con comparación de las diferentes opciones, sometimiento del estudio a información pública y procedimiento de evaluación de impacto ambiental y propuesta final de la solución más ventajosa.Comparación de la alternativa por el sur de Cáceres que resulte seleccionada en el apartado a) con la alternativa “Cáceres Norte 2” seleccionada en la aprobación definitiva del estudio informativo EI1-CC-10.Como resultado del análisis comparativo a que se refiere el apartado b) que consistirá en un análisis multicriterio que incluirá, al menos, criterios de rentabilidad económica, ambientales, territoriales y funcionales, se propondrá la solución más favorable. Dependiendo de cual sea la solución que resulte finalmente seleccionada se propondrán las actuaciones tendentes al desarrollo de uno de los siguientes escenarios posibles:<ol style="list-style-type: none">Caso de que resulte seleccionada la alternativa “Cáceres Norte 2” del estudio informativo EI1-CC-10: no cambian las actuales previsiones, si bien el estudio deberá determinar en este caso, en función de los estudios de tráficó actualizados, el momento en que sería necesaria la puesta en servicio de dicha variante por el norte.Caso de que resulte seleccionada la alternativa sur: sería necesario proponer la descalificación de los terrenos reservados para la solución <p>MINISTERIO DE FOMENTO</p>
---	---

<p style="text-align: center;"></p> <p>EI1-CC-13</p> <p>hasta este momento prevista por el norte, así como proponer, como en el caso anterior, el momento en que por tráfico sería aconsejable su puesta en servicio.</p> <p>Contenido:</p> <p>El estudio informativo deberá contener los documentos especificados en el Artículo 25 del vigente Reglamento General de Carreteras. Asimismo, se tendrán en cuenta las Recomendaciones de la Dirección General de Carreteras para la redacción de este tipo de estudios y, en cualquier caso, lo que se determine en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares que en su momento se apruebe como base para su redacción.</p> <p>Características:</p> <p>Acordes con las de las autovías que quedarán conectadas con la ejecución de este tramo, a efectos de cumplir con los criterios sobre homogeneidad de itinerarios establecidos por la Norma 3.1-IC.</p> <p>Instrucciones particulares:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Este Estudio se someterá a Información Pública, de acuerdo con lo previsto en el Artículo 10 de la Ley 25/1988, de 29 de Julio, de Carreteras2. Este Estudio se someterá a un procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, en los términos previstos por la Ley 6/2001 de mayo, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986 de 28 de junio.3. De acuerdo con lo establecido en el Artículo 28 de la vigente Ley de Carreteras, las propiedades colindantes no tendrán acceso directo a la nueva carretera.4. Se actualizará el estudio de tráfico del estudio informativo EI1-CC-10 de la Autovía Trujillo – Cáceres, en el cual ya se analizaron varias alternativas por el sur de Cáceres.5. Se tendrá en cuenta el planeamiento urbanístico existente en los Municipios afectados, indicando su situación administrativa y determinaciones.6. Se mantendrá la coordinación adecuada con las Corporaciones Locales, Comunidad Autónoma de Extremadura, Cámaras Agrarias, Confederación Hidrográfica y resto de Entidades y Organismos que pudieran verse afectados o que puedan aportar datos de interés para la redacción del estudio.7. Se dedicará especial atención a minimizar la afección a terrenos de alto interés agrícola, industrial, urbanístico o paisajístico y el impacto ambiental sobre la zona atravesada. <p style="text-align: center;"><small>MINISTERIO DE FOMENTO</small></p>	<p style="text-align: center;"></p> <p>EI1-CC-13</p> <ol style="list-style-type: none">8. Se estudiará con detalle la reposición de caminos, vías pecuarias, accesos, servidumbres y servicios que resulten afectados, incluyendo en el estudio las actuaciones que se estimen necesarias para su correcta reposición. En la redacción del estudio quedará explícito que la reposición de infraestructuras o servicios no modifica la titularidad de los mismos.9. Se indicará, a la vista de su previsible función, la futura titularidad de los tramos de carretera estatal afectados por la puesta en servicio del tramo de autovía.10. El estudio deberá coordinarse, en general, con el resto de estudios y planes en redacción o previstos en su área de influencia, y en particular con el estudio previo recientemente autorizado para una posible prolongación de la Autovía Trujillo – Cáceres hasta Portugal (EP1-CC-12) y con el estudio informativo de la duplicación de calzada de la N-521 entre el acceso oeste de Cáceres y Malpartida de Cáceres (EI2-CC-11).11. Al objeto de contribuir a la mejora de la seguridad vial de los ciclistas y de acuerdo con los objetivos y directrices del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), se analizará la compatibilidad de las actuaciones a proyectar con los usos ciclistas que puedan entrar en conflicto con ellas. Se citan como ejemplo, las afecciones a otras carreteras en enlaces y la accesibilidad a pasos superiores e inferiores. <p>Asistencia Técnica:</p> <p>Se autoriza, previo cumplimiento del Artículo 202 del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, la Asistencia Técnica que, en su caso, resulte necesaria para la redacción de este estudio.</p> <p>Programación del estudio:</p> <p>Se estima un periodo de doce (12) meses como tiempo necesario para la redacción del estudio. No obstante, la programación definitiva será la que se determine en el correspondiente Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares que servirá de base para la contratación del estudio.</p> <p style="text-align: center;"><small>MINISTERIO DE FOMENTO</small></p>
---	---



EI1-CC-13


Presupuesto aproximado de ejecución por contrata:

Teniendo en cuenta el coste por kilómetro de otras autovías recientes en el entorno de la actuación, se estima que el presupuesto aproximado de ejecución por contrata de una nueva alternativa por el sur de Cáceres podría ascender a **SESENTA MILLONES DE EUROS (60.000.000 €)**.

El estudio ahora ordenado deberá actualizar las valoraciones del estudio informativo EI1-CC-10 para la alternativa denominada "Cáceres Norte 2" con el objeto de comparar ésta con las alternativas que ahora se puedan proponer por el sur de Cáceres.

Este Estudio, una vez redactado conforme a lo establecido en la presente Orden de Estudio, será remitido para su supervisión a la Subdirección General de Planificación de la Dirección General de Carreteras.

Madrid, 14 de MARZO de 2006
EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS



P.D. EL SUBDIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACIÓN
Fdo.: Aureliano López Heredia
(Resolución Delegación de Atribuciones 12-01-94)

MINISTERIO
DEL FOMENTO



MINISTERIO
DE FOMENTO

EI1-CC-13

SECRETARÍA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL
DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PLANIFICACIÓN

Resolución de la Dirección General de Carreteras, por delegación en la Subdirección General de Planificación, por la que se modifica:

Orden de Estudio. Estudio informativo.
"ALTERNATIVAS DE CONEXIÓN ENTRE LA AUTOVÍA TRUJILLO-CÁCERES (A-58) Y LA AUTOVÍA DE LA PLATA (A-66) EN EL ENTORNO DE CÁCERES"
Red de Carreteras del Estado.
CÁCERES

La Red de Carreteras del Estado en el entorno de Cáceres se está estudiando actualmente a través de tres expedientes que gestiona la Subdirección General de Planificación:

- EP1-CC-12, estudio previo que analiza la transformación del corredor de la carretera N-521 en autovía, en su tramo Cáceres (Oeste)-frontera con Portugal.
- EI2-CC-11, estudio informativo que analiza la variante de Malpartida de Cáceres de la propia N-521.
- EI1-CC-13, estudio informativo cuyo objeto es proponer la mejor alternativa para la conexión de la autovía Trujillo-Cáceres (A-58) con la autovía de la Plata (A-66), así como el momento en que, por demanda de tráfico, fuera necesaria su puesta en servicio.

Este último estudio debe comparar la mejor de las alternativas que se planteen por el sur con la solución por el norte, que fue aprobada definitivamente como alternativa a largo plazo para el tramo final de la A-58 (estudio EI1-CC-10), y que es coherente con las previsiones a largo plazo del estudio EIA-CC-11.

Recientemente se ha recibido un escrito de la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura en el que se solicita la modificación de la Orden de Estudio de este estudio informativo. En el escrito se expone que la Junta de Extremadura está redactando el correspondiente proyecto para la conversión de la carretera EX-100, entre Cáceres y Badajoz, en la futura autovía EX-A4.

Tal y como se expone en el escrito, la construcción de esta autovía y de la conexión entre la A-58 y la A-66 puede suponer un nuevo itinerario ventajoso para los tráficos Madrid-Badajoz-Lisboa, sustituyéndose el paso por Mérida (Madrid-Trujillo-Mérida-Badajoz) por el paso por Cáceres (Madrid-Trujillo-Cáceres-Badajoz). Para ello sería conveniente, en el caso de la alternativa de conexión entre la A-58 y la A-66 por el sur, que se previera asimismo la conexión con la citada EX-A4, lo que requeriría la construcción adicional de unos 3 ó 4 kilómetros de infraestructura.



EI1-CC-13

Por ello se solicita la ampliación del objeto del estudio informativo expresado en la Orden original. En consecuencia, y examinada la citada propuesta, **RESUELVO:**

- Modificar la Orden de Estudio del estudio informativo de clave EI1-CC-13, en el sentido de que las alternativas que se analicen por el sur de la capital incluyan la conexión con la futura autovía EX-A4, que promueve la Junta de Extremadura.

Por lo demás, seguirá siendo de aplicación lo dispuesto en la Orden original, de 14 de marzo de 2006.

Madrid, 29 de MAYO de 2008
EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS

P.D. EL SUBDIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACIÓN
Fdo.: Fernando Hernández Alastuey
(Resolución Delegación de Atribuciones 12-01-94)