



EI1-E-225

**Resolución de la Dirección General de Carreteras por la que se APRUEBA la siguiente MODIFICACIÓN de la ORDEN DE ESTUDIO del ESTUDIO INFORMATIVO:****ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA N-430, DE BADAJOZ A VALENCIA POR ALMANSA. TRAMO: SANTA AMALIA – CIUDAD REAL.****Red de Carreteras del Estado****Provincias de BADAJOZ Y CIUDAD REAL**Antecedentes

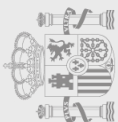
En abril de 1998 la Subdirección General de Planificación emitió una orden de estudio para la redacción del estudio informativo "Vía de conexión entre las autovías de Ciudad Real-Puertollano y de Extremadura en su tramo Miajadas-Mérida", con clave EI1-E-121. Esta orden de estudio fue modificada en septiembre de 2000 por la Dirección General de Carreteras para adquirir la funcionalidad de autovía, pasando a denominarse el estudio informativo: "Autovía de conexión entre la autovía de Ciudad Real-Puertollano y la autovía de Extremadura en su tramo Miajadas-Mérida".

En mayo de 2002, por resolución de la Dirección General de Carreteras, se modificó de nuevo la orden de estudio para dividir el tramo en dos: parte castellano-manchega (EI1-E-121.A) y parte extremeña (EI1-E-121.B). Completada la redacción del estudio informativo en su parte extremeña, se aprobó provisionalmente con fecha de 31 de octubre de 2002 para su sometimiento a información pública.

En junio de 2004 el Ministerio de Medio Ambiente remitió un escrito por el que declinaba manifestarse sobre la declaración de impacto ambiental del tramo extremeño, ya que la aceptación de un corredor en el lado de Extremadura condicionaría la elección del corredor en el lado de Castilla-La Mancha. Por lo tanto, conminó a realizar un único estudio informativo y estudio de impacto ambiental del itinerario completo.

Como resultado de lo anterior, se incorporaron nuevos corredores al estudio que permitieran estudiar diferentes alternativas de conexión entre el corredor norte en la parte extremeña y el corredor sur en la parte castellano-manchega, permitiendo el análisis del itinerario completo. Completado el estudio informativo, la Dirección General de Carreteras lo aprobó provisionalmente el 22 de febrero de 2007 para someterlo a información pública.

Durante el proceso de información pública destacaron las alegaciones e informes realizados por la Junta de Castilla-La Mancha, la Junta de Extremadura y la Junta de Andalucía, que aportaron información importante sobre el valor faunístico del valle del río Fresnedillas, que hasta el momento se equiparaba con la ladera norte de la denominada sierra de Navacerrada (próxima al LIC y ZEPA de la sierra de los Canalizos). Como resultado de su elevada biodiversidad y riqueza ambiental, se propuso la incorporación del entorno del valle del río Fresnedillas en un espacio natural protegido. Esta información resultó decisiva para la comparación de alternativas, por lo que el Ministerio de Fomento decidió





incorporarla en una actualización del estudio informativo. Ésta fue aprobada provisionalmente el 20 de marzo de 2009 para su sometimiento a información pública, recomendando como alternativa más favorable la que se aloja por el corredor sur, que incluye la duplicación de la variante de Puertollano.

Tras diversas vicisitudes, relacionadas fundamentalmente con la dificultad de obtener una declaración de impacto ambiental favorable, con fecha de 18 de abril de 2013 la Dirección General de Carreteras remitió al órgano ambiental la solicitud de renuncia a la tramitación ambiental del estudio informativo, con excepción del tramo correspondiente a la variante de Puertollano.

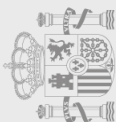
Con fecha de 31 de enero de 2014 la Dirección General de Carreteras autorizó la redacción de un nuevo estudio informativo, con clave EI1-E-225 y título "Autovía A-43, Extremadura-Comunidad Valenciana. Tramo: Mérida (Torrefresneda) – Ciudad Real". En esta orden de estudio se incluyó la instrucción de estudiar una alternativa dentro del corredor de la N-430, analizando los tramos que puedan aprovecharse como primera calzada de autovía o como vías de servicio, y el trazado más apropiado para las variantes de población necesarias. Con fecha de 21 de marzo de 2018 la Dirección General autorizó la modificación de la orden de estudio, actualizando los condicionantes existentes y sin excluir el corredor sur. Hasta la fecha no se ha producido la licitación del contrato de redacción del estudio informativo.

Desde el momento en que comenzó a plantearse la autovía entre Ciudad Real y Mérida, hace más de dos décadas, la actuación ha tenido una complicada gestión que llevó a renunciar a su tramitación ambiental en 2013. Desde entonces han surgido muchos condicionantes que han venido a alterar el escenario inicialmente previsto, entre los que destacan:

- El artículo 5 "Estudios informativos" de la Orden FOM de eficiencia en la ejecución de las obras pública indica: <<En los Estudios Informativos que se redacten de conformidad con el artículo 25 del Reglamento General de Carreteras se pondrá un especial interés en **desarrollar y optimizar los trazados minimizando los costes de las alternativas que cumplan los requisitos funcionales y medioambientales exigibles.**>>

El artículo 15 de la Ley 37/2015 de Carreteras indica: <<Con carácter previo a la aprobación de cualquier estudio o proyecto en materia de carreteras que suponga una modificación significativa de la longitud de la Red de Carreteras del Estado o una variación sustancial de las características geométricas, técnicas o estructurales de alguno de sus tramos, se deberá llevar a cabo un análisis coste-beneficio del mismo, en el que quede suficientemente acreditada la procedencia de su ejecución **y la inexistencia de alternativas más económicas y eficientes**, y que servirá para la priorización de la actuación en relación con el resto de actuaciones incluidas en el mismo programa.>>

Habiéndose segregado del estudio informativo el tramo con más tráfico, entre la autovía A-5 en Torrefresneda y San Amalia, el resto de la N-430 entre Santa Amalia y Ciudad Real registra actualmente tráfico por debajo de los 5.000 vehículos/día en la mayor parte del trazado (de hecho, hasta un 60 % del trazado apenas alcanza los 2.200 vehículos/día). No obstante, el tráfico pesado supone una proporción importante, cercana en algunos tramos al 35 %. Tratándose de un corredor situado en su mayor parte en un territorio con dinamismo económico modesto, no es probable que en el año horizonte se alcancen intensidades de tráfico que justifiquen la construcción de una autovía.



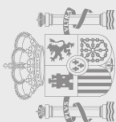


Cobra sentido, en el marco de la Orden Ministerial de Eficiencia y de la vigente Ley de Carreteras, que se planteen actuaciones de acondicionamiento de la carretera actual, con las variantes de trazado que sean necesarias, de manera que se mejore la funcionalidad, seguridad y velocidad de recorrido de la carretera, en tanto la ejecución de la autovía se postergue al momento en que la evolución de la demanda en el corredor de la N-430 justifiquen la construcción de una infraestructura de gran capacidad.

- Actualmente está en vigor el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024, que indica en su apartado 4.3.2.6 "Nueva infraestructura" que <<Estas actuaciones estará sujetas a parámetros de eficiencia y **se adecuará tanto su planificación como su ejecución al tráfico previsto, de forma que se permita incrementar de forma secuencial su capacidad en función de la evolución del mismo**>>. En concreto para la autovía A-43 en el tramo Puertollano-Mérida, el PITVI indica que se trata de una conexión en estudio en el horizonte del Plan.
- La situación económica actual aconseja que se realice un análisis detallado de las actuaciones a abordar, siendo importante que se **revisen los estudios y proyectos en busca de alternativas más eficientes**.
- La alternativa sur, seleccionada como más favorable en 2009, se estimó en un presupuesto para conocimiento de la Administración de 1.122 millones de euros, siendo necesario proyectar numerosos viaductos y 4,3 km de túneles. Frente a esta alternativa de autovía, el trazado de la carretera N-430 tiene una longitud menor. Actuaciones de acondicionamiento del trazado de la N-430 y ejecución de variantes pueden generar beneficios sociales (reducción de tiempos de recorrido; reducción de costes de explotación de los vehículos tales como consumo de combustibles, desgaste de neumáticos, etc.; reducción de víctimas de accidentes) que compensen los costes (inversión inicial en obra, expropiaciones, conservación y mantenimiento) en mayor medida que la ejecución autovía A-43, y con un menor impacto ambiental, por lo que el acondicionamiento podría ser más rentable socialmente.
- Desde el punto de vista ambiental, los antecedentes existentes demuestran la complejidad de obtener una declaración de impacto ambiental favorable debido al alto valor ecológico de los territorios que se verían afectados por las diferentes alternativas de autovía. **Actuaciones de mejora de la carretera actual, con las variantes de trazado imprescindibles, probablemente serán alternativas con un menor impacto ambiental** y podrían tener una evaluación de impacto menos dificultosa que la de una autovía de nuevo trazado.

En este sentido, durante la tramitación ambiental del anterior estudio informativo se puso de manifiesto que la ejecución de una autovía de nuevo trazado en su alternativa sur genera impactos ambientales significativos en opinión del órgano ambiental, algunos calificados como severos. El propio órgano ambiental indicó, en su escrito de 4 de junio de 2012, la "necesidad de reconsiderar la necesidad de la autovía".

- Se ha producido una **renovación muy importante de la normativa de carreteras**, en aspectos como el trazado, el drenaje o los sistemas de contención.





Con el fin de anticipar la transformación de la N-430 en autovía en el tramo entre Torrefresneda y Santa Amalia, el único tramo cuyo tráfico justifica la ejecución de una autovía (IMD de 10.600 vehículos/día), la Dirección General de Carreteras autorizó el 22 de septiembre de 2020 la modificación de la orden de estudio con clave 12-BA-4040, ahora bajo la denominación "Autovía A-43 del Guadiana. Tramo: Torrefresneda (A-5) – Santa Amalia".

#### Propuesta de actuación

La Demarcación propone la realización de una actuación generalizada de modernización en la carretera N-430, con actuaciones de mejora de la plataforma, acondicionamiento de trazado y variantes que supriman las travesías de poblaciones.

Se daría una especial prioridad al estudio de la geometría de la N-430 para aprovecharla al máximo en aquellos tramos con características adecuadas, minimizando de esa forma la afección al entorno. En los tramos donde fuera necesario, se realizaría un acondicionamiento de trazado.

También se debe estudiar la limitación total de accesos, para lo que se realizaría un estudio completo de reordenación. Las conexiones con otras carreteras se realizarían mediante enlaces preferentemente.

A la vista del estudio de tráfico y de accidentalidad, se analizaría la viabilidad de diseñar determinados tramos de la carretera como carretera 2+1, o la implantación de carriles aislados de adelantamiento, de manera que se vean mejoradas las condiciones de seguridad vial y el nivel de servicio de la carretera.

En este sentido, la Dirección General de Carreteras autorizó una modificación de la orden de estudio con clave EI1-E-225 y título "Acondicionamiento de la carretera N-430, de Badajoz a Valencia por Almansa, como primera calzada de la autovía A-43, del Guadiana. Tramo: Santa Amalia – Ciudad Real".

La Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura ha formulado, con fecha de 29 de junio de 2021, una propuesta de modificación de la anterior orden de estudio para limitar el alcance del estudio informativo a un acondicionamiento de la N-430, sin prever que pueda configurarse como primera calzada de la autovía A-43, debido a la necesidad de actuar a corto plazo en la modernización y mejora funcional de la N-430 y la incertidumbre existente en relación al futuro trazado de la autovía A-43 entre Mérida y Ciudad Real, dados los antecedentes expuestos.

Examinada la propuesta formulada por la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura **RESUELVO** la siguiente **modificación de la orden de estudio**:

Que bajo la dirección de la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura sea redactado el siguiente estudio:

**Título:** Acondicionamiento de la carretera N-430, de Badajoz a Valencia por Almansa. Tramo: Santa Amalia – Ciudad Real.

**Tipo y clave:** Estudio informativo **EI1-E-225**

**Situación:** Carretera N-430

**Tramo:** Santa Amalia – Ciudad Real





FIRMADO

**Puntos kilométricos aproximados:** Entre el P.K. 93+000 y el P.K. 304+000

**Longitud aproximada:** 210 km

**Clase:** Mejora local, acondicionamiento o variante de nuevo trazado como carretera convencional

**Objeto del estudio:**

Recopilar y analizar los datos necesarios para definir, con el grado de detalle exigible a un estudio informativo, las diferentes alternativas viables para el acondicionamiento de la carretera N-430 en el tramo comprendido entre Santa Amalia (Badajoz) y Ciudad Real (conexión con la A-41), proponiendo la solución más ventajosa para su desarrollo en los futuros proyectos, e incluyendo la evaluación de impacto ambiental.

**Contenido:**

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 determina en el pliego de prescripciones técnicas articulares.

**Características:**

**Velocidad de Proyecto:** 100 km/h, pudiendo disminuirse justificadamente en tramos medioambientalmente sensibles o de relieve accidentado.

**Calzadas y arcenes:** Los correspondientes a una carretera convencional de la velocidad de proyecto adoptada en cada tramo. En tramos donde se plantee una solución 2+1, se adoptarán las anchuras de calzada (incluyendo la separación central) y arcenes establecidos en la OC 1/2021 en función de la categoría de diseño (tipo 1, tipo 2 o tipo 3) que se adopte para cada tramo homogéneo.

**Restantes características:**

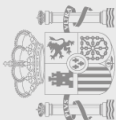
Las correspondientes a una carretera convencional C-100 (aunque la velocidad de proyecto podrá disminuirse justificadamente en tramos medioambientalmente sensibles o de relieve accidentado) según se establecen en la Orden FOM/276/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC, trazado, de la Instrucción de Carreteras y, en caso de carretera 2+1, en la Orden Circular 1/2021 sobre Recomendaciones para el diseño de carreteras 2+1 y carriles adicionales de adelantamiento.

**Instrucciones particulares:**

1. En la redacción del estudio se tendrá en cuenta la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia de la ejecución de las obras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento.
2. El estudio contemplará la mejora local, el acondicionamiento o las variantes de población o de

FIRMADO por : BRAVO ANTON, ROSALIA. A fecha: 19/07/2021 08:45 AM  
FIRMADO por : HERRERO LIZANO, JAVIER. DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS. A fecha: 19/07/2021 10:14 AM  
Total folios: 7 (5 de 7) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SD51B0276819F48559468E  
Verificable en <https://sede.mitm.gob.es>

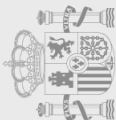
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA





trazado que sean necesarias en la N-430, en función del tramo, con el objetivo de conseguir una carretera con características de C-100. Asimismo, se estudiará la implantación de una tipología de carretera 2+1 en aquellos tramos donde se justifique por un deficiente nivel de servicio en la hora de proyecto seleccionada del año horizonte o existan problemas de seguridad vial ligados a la maniobra de adelantamiento.

3. Se estudiará la reordenación de accesos a la N-430 para limitarlos, en lo posible totalmente, de acuerdo con el artículo 36 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.
4. Las conexiones con otras carreteras se realizarán preferentemente mediante enlaces.
5. El estudio informativo será sometido a un trámite de información pública de acuerdo con lo previsto en el artículo 12 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.
6. El estudio informativo será sometido a un procedimiento de evaluación de impacto ambiental, de acuerdo con la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.
7. El estudio informativo se tramitará conforme a lo establecido en el artículo 16 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, en relación con la posible afección de la carretera en la ordenación del territorio y en la ordenación urbanística.
8. Además de la coordinación con otros departamentos ministeriales a la que se refiere el artículo 8 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, se mantendrá la coordinación adecuada con las Comunidades Autónomas afectadas, Confederaciones Hidrográficas, Corporaciones Locales, Cámaras Agrarias y resto de entidades y organismos que pudieran verse afectados o que puedan aportar datos de interés para la redacción del estudio informativo.
9. De acuerdo con el artículo 15 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, las alternativas definidas en el estudio informativo serán objeto de una evaluación coste-beneficio social y de un análisis multicriterio (en el que se incluirán al menos criterios ambientales, territoriales, funcionales y económicos). Todas las alternativas se compararán con la "opción cero", que supone no ejecutar la actuación. A tal efecto, se tendrán en cuenta las prescripciones y recomendaciones técnicas establecidas en la Nota de Servicio 3/2014 de la Subdirección General de Proyectos.
10. El estudio informativo incluirá una evaluación del impacto de la carretera en la seguridad viaria, de acuerdo con el artículo 14 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.
11. Se realizará un estudio de tráfico de acuerdo con las prescripciones y recomendaciones técnicas contenidas en la Nota de Servicio 5/2014 de la Subdirección General de Estudios y Proyectos.
12. Se tendrá en cuenta, en lo posible, la base de precios de referencia de la Dirección General de Carreteras en la última versión vigente en el momento de redactar el estudio.
13. Se mantendrá la adecuada coordinación con la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla-La Mancha.





FIRMADO

#### **Asistencia Técnica:**

Se autoriza la contratación de servicios para la redacción del estudio, previa justificación de la necesidad e idoneidad del contrato, conforme a la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

#### **Programación para la redacción del estudio:**

Se estima necesario un plazo de treinta (30) meses para la redacción del estudio.

#### **Presupuesto aproximado:**

De acuerdo con la propuesta formulada por la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura, con los datos disponibles en este momento se estima que el presupuesto aproximado de licitación de las obras podría ascender a **TRESCIENTOS CINCUENTA MILLONES DE EUROS (350.000.000,00 €)**, incluyendo el IVA aplicable (21%).

El estudio, una vez redactados conforme a lo establecido en la presente Orden de Estudio, serán remitidos para su supervisión a la Subdirección General de Proyectos de la Dirección General de Carreteras.

#### **Conforme:**

#### **LA SUBDIRECTORA GENERAL DE PROYECTOS**

*(Firmado digitalmente)*

**Fdo.: Rosalía Bravo Antón**

#### **Aprobado:**

#### **EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS**

*(Firmado digitalmente)*

**Fdo.: Javier Herrero Lizano**

FIRMADO por : BRAVO ANTON, ROSALIA. A fecha: 19/07/2021 08:45 AM  
FIRMADO por : HERRERO LIZANO, JAVIER. DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS. A fecha: 19/07/2021 10:14 AM  
Total folios: 7 (7 de 7) - Código Seguro de Verificación: MF0M02SD51B0276819F48559468E  
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>

MINISTERIO  
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD  
Y AGENDA URBANA

