

ANEJO Nº 7

DESCRIPCION DE LAS ALTERNATIVAS ESTUDIADAS

1.	INTRODUCCIÓN	3
2.	CORREDORES Y ALTERNATIVAS PRESENTADOS EN FASE A.....	5
2.1.	Corredores.....	5
2.1.1.	Corredor Sur 1	5
2.1.2.	Corredor Sur 2	5
2.2.	Alternativas estudiadas	7
2.2.1.	Corredor Sur 1	7
2.2.2.	Corredor Sur 2	7
2.3.	Alternativas seleccionadas.....	8
3.	AJUSTES DE TRAZADO REALIZADOS TRAS LA REUNIÓN CON RESPONSABLES DE LA ZEPA	10
4.	ALTERNATIVAS PLANTEADAS EN FASE B	12
4.1.	Alternativa 1	13
4.2.	Alternativa 2	15
4.3.	Alternativa 3	16
4.4.	Alternativa 4	18
4.5.	Alternativa 5	19
4.6.	Alternativa 6	21
4.7.	Alternativa 7	22
4.8.	Alternativa 0	22

1. INTRODUCCIÓN

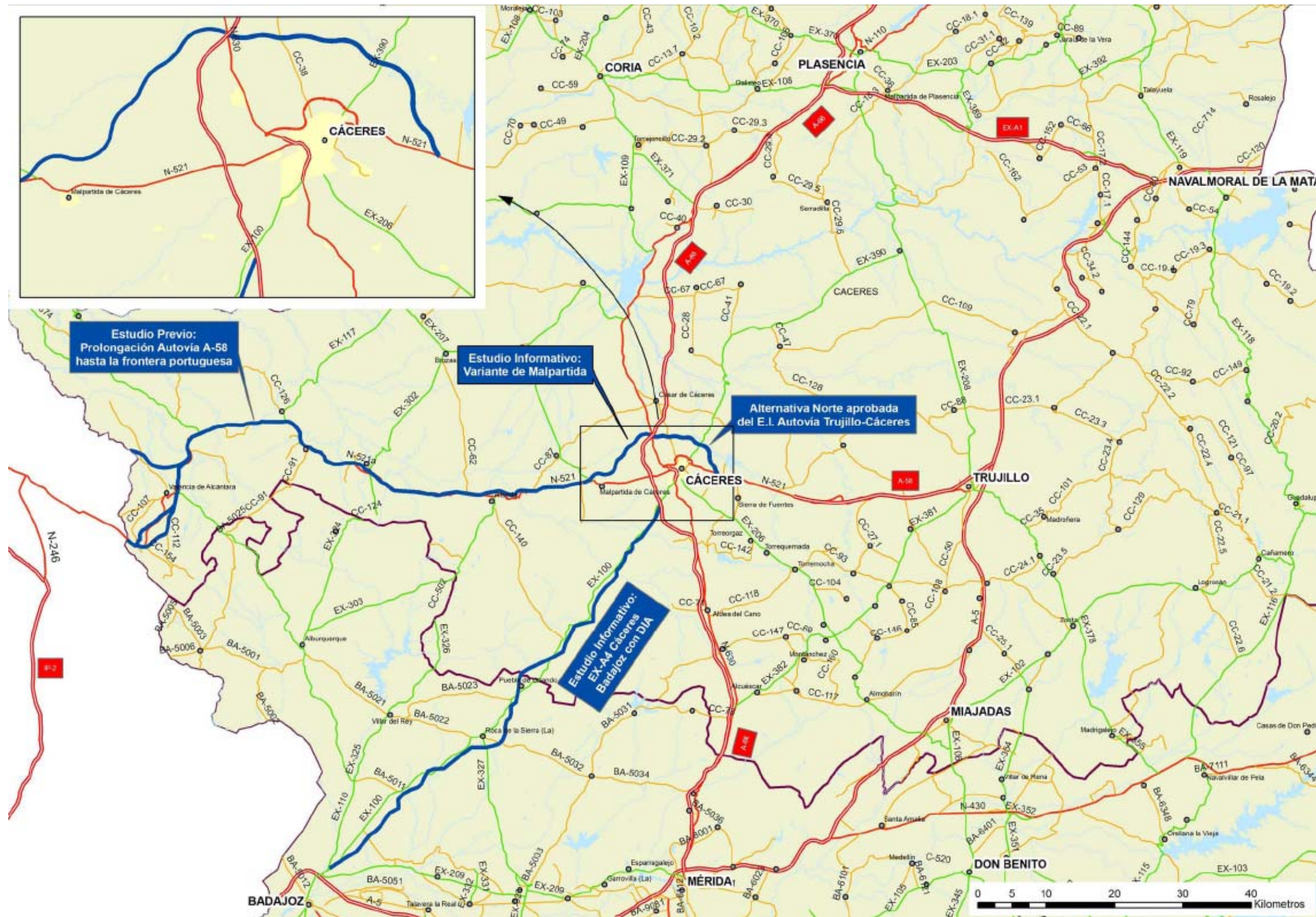
El objeto del presente estudio es el **análisis de las diferentes conexiones por el sur** de Cáceres, entre la Autovía Trujillo – Cáceres (A-58), la Autovía de la Plata (A-66) y la futura EX-A4. Estas alternativas se proyectan con características de autovía para tráficos de largo recorrido.

Con la comparación de las distintas opciones, y tras la información pública y del 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.

Esta solución por el sur se comparará con la “Cáceres Norte 2”, seleccionada en la aprobación definitiva del estudio informativo EI-CC-10.

En la imagen a continuación se reflejan las actuaciones relacionadas con nuestro Estudio Informativo. Una vez construida la Autovía EX-A4, entre Cáceres y Badajoz, y la conexión sur entre la A-58 y la A-66 que resulte de este estudio informativo, se plantearía un nuevo itinerario para los tráficos en entre España y Portugal y sobre todo entre Madrid y Lisboa.

Los trazados presentados para todas las alternativas planteadas de esta fase del estudio son el resultado de los planteados en la fase A, condicionados por las respuestas obtenidas en consultas previas y las directrices marcadas por los responsables de la gestión de la ZEPA, tras una reunión mantenida con ellos.



2. CORREDORES Y ALTERNATIVAS PRESENTADOS EN FASE A

Como ya se ha recogido en el Anejo 1 “Antecedentes y objeto del estudio” el Estudio Informativo “Autovía Cáceres – Trujillo” cuenta con Declaración de Impacto Ambiental y fue aprobada definitivamente.

En la resolución de 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.

En consecuencia de lo anterior, al estar contemplada previamente en otro Estudio Informativo una alternativa de conexión por el norte con aprobación definitiva y Declaración de Impacto Ambiental, la presente fase se restringirá al estudio de posibles corredores por el sur.

2.1. CORREDORES

2.1.1. Corredor Sur 1

Este corredor comienza en el kilómetro 34 de la carretera N-521, posteriormente gira hacia el suroeste, discurre por las proximidades del núcleo de Sierra de Fuentes y evitando la afección de la zona de uso restringido de la ZEPA.

En esta zona la banda del corredor se dirige hacia dentro para evitar la afección por un lado a las zonas urbanas de Sierra de Fuentes y por otro a las áreas más sensibles de la ZEPA.

A continuación el corredor discurre en dirección este-oeste por terrenos llanos, cruzando la calzada romana de la Vía de la Plata y la carretera N-630 al norte de la estación de servicio próxima a Valdesalor.

A partir de este punto se plantean dos posibles alternativas de conexión con la EX-A4:

- Una primera alternativa consistiría en la creación de un enlace con la Autovía de La Plata (A-66) y con la N-630, en la zona situada al norte de Valdesalor. Posteriormente el corredor continuaría en dirección este-oeste conectando finalmente con la EX-A4 a la altura del p.k. 9 de la actual EX-100.

- La segunda alternativa consistiría en la creación de un enlace con la N-630, en la zona situada al norte de Valdesalor. Posteriormente el corredor continuaría en paralelo a la autovía de La Plata (A-66) hasta el entorno de Castillejo de Salor donde se proyectaría el enlace con dicha autovía. Finalmente conectaría con la EX-A4 en el mismo punto que en la primera alternativa de conexión, a la altura del p.k. 9 de la actual EX-100.

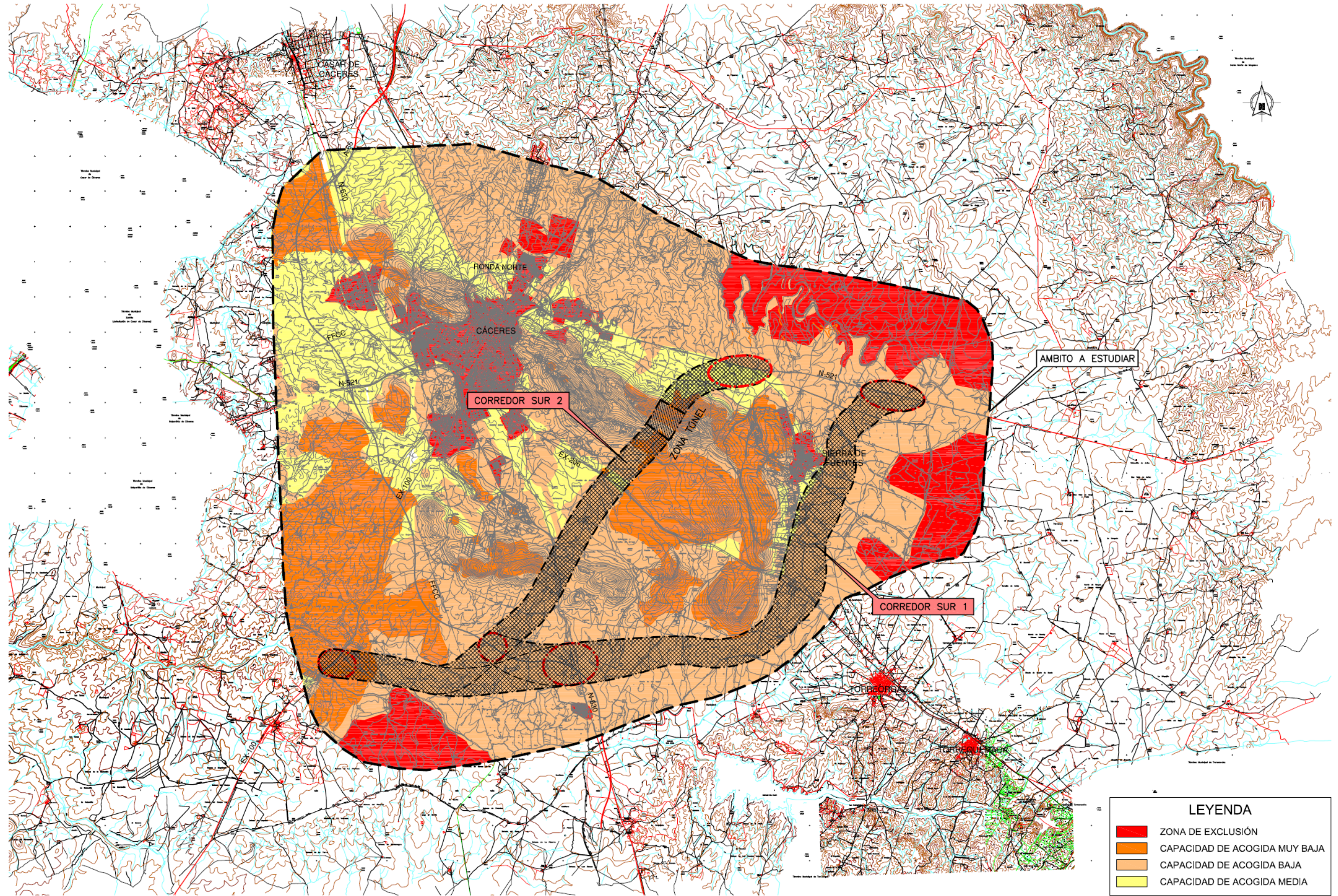
2.1.2. Corredor Sur 2

Considerando la posibilidad técnica de atravesar la Sierra, se define este corredor de paso que comunica el corredor interurbano a la altura del kilómetro 38 de la carretera N-521 y la zona de la Alberca. Este paso exige la realización de un túnel de unos 825 m de longitud bajo el cerro del Milano.

El corredor cruza la EX-206 por el punto kilométrico 5 y, después del paso por Casa de Matamoros, busca el cruce con la calzada romana y la carretera N-630 cerca del Alcor de Santa Ana.

A continuación se realiza el enlace con la Autovía de la Plata (A-66) en el entorno de Castillejo de Salor y finalmente discurre en dirección suroeste hasta enlazar con la EX-A4 en el mismo punto que en el Corredor Sur 1.

Se incluyen a continuación los corredores estudiados sobre el plano de síntesis global.



2.2. ALTERNATIVAS ESTUDIADAS

Se recoge a continuación una breve descripción de las alternativas definidas en cada corredor:

2.2.1. Corredor Sur 1

En el Corredor Sur 1, que discurre exterior al núcleo de Sierra de Fuentes, se han definido tres alternativas de trazado.

Las tres parten de la actual N-521 (en el futuro A-58) en el kilómetro 34,5 y conectan finalmente con la EX-A4 cerca del p.k. 9 de la actual EX-100.

Alternativa Sur 1

La primera alternativa de las tres que se han planteado tiene una longitud total de 20.694,584 m, y es la que discurre más alejada de la población de Sierra de Fuentes.

En el municipio de Sierra de Fuentes el trazado se aleja del núcleo urbano sin afectar a las zonas más sensibles de la ZEPA.

Esta alternativa tiene su origen en la futura A-58, con la cual enlazará, dirigiéndose inicialmente en dirección suroeste para posteriormente adoptar una configuración norte-sur hasta aproximadamente el p.k. 6+300 punto de cruce de la EX-206 con la cual enlazará.

A la altura del punto kilométrico 8+500 el trazado gira hacia el oeste, cruzando la calzada romana de la Vía de la Plata y la carretera N-630 al norte de la estación de servicio próxima a Valdesalor, en las proximidades del p.k. 13+600.

En esta zona se proyecta un enlace debido a la confluencia en este punto de las carreteras A-66, N-630 y de la alternativa estudiada.

Posteriormente la alternativa continúa en dirección este-oeste, cruzando en el p.k. 16+900 la línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura y conectando finalmente con la EX-A4 cerca del p.k. 9 de la actual EX-100.

Alternativa Sur 2

Esta alternativa tiene una longitud total de 20.363,046 m y, aunque es en gran parte coincidente con la alternativa antes descrita, se diferencia de ésta fundamentalmente en que discurre más cerca de la población de Sierra de Fuentes.

Es precisamente en dicho municipio y en la zona sur del mismo donde se diferencian ambos trazados. En esta zona se acerca más al núcleo urbano con el objetivo de evitar el paso por la ZEPA. En aquellos puntos donde no se ha podido conseguir dicho objetivo el trazado se ha ajustado para hacerlo discurrir por el límite del mencionado espacio protegido.

En esta alternativa se realizan las mismas conexiones que en la alternativa anterior, es decir, inicialmente con la futura A-58, en el p.k. 6+200 con la EX206, con la N-630 y A-66 en el p.k. 13+400 y en su punto final con la EX-A4.

A la altura del punto kilométrico 8+500 el trazado gira hacia el oeste siendo coincidente el resto de su recorrido con la Alternativa Sur 1.

Alternativa Sur 3

Esta alternativa mide 20.450,531m y es una variante de la alternativa anterior, es decir, es coincidente con ella en su totalidad excepto entre los p.k. 2+500 y 4+000.

En este tramo el trazado se acerca en gran medida al núcleo de Sierra de Fuentes con objeto de discurrir fuera de los límites de la ZEPA.

2.2.2. Corredor Sur 2

El Corredor Sur 2, que discurre entre los núcleos urbanos de Cáceres y Sierra de Fuentes es consecuencia de considerar la posibilidad técnica de atravesar la sierra mediante un túnel.

En este corredor se ha definido únicamente una alternativa de trazado, esto es debido a la orografía de la zona y a diversos condicionantes. Las restricciones principales han sido debidas a los parámetros de trazado, a las edificaciones existentes y al tratar de reducir al máximo la longitud de túnel.

Alternativa Sur Túnel

Esta primera alternativa de 16.571,293 m de longitud tiene su origen en el futuro enlace de la A-58 con la CC-26.1 (acceso a Sierra de Fuentes), aproximadamente en el p.k. 38 de la N-521.

El trazado se inicia con dos curvas consecutivas, discurriendo por el sur de la casa del Colmenarejo y por el norte del cortijo de San Roque. Sube hacia la sierra para atravesarla en dirección suroeste mediante un túnel de 570 m de longitud bajo el cerro del Milano.

A la salida del túnel, después de la cerca del Guijarro el trazado cruza la EX-206 en el p.k. 5+600. En este punto gira hacia el oeste acercándose a Cáceres y, tras pasar al oeste de Casa de Matamoros, toma dirección sur para cruzar la N-630, la Calzada Romana y la Cañada Real del Casar por el collado situado en el p.k. 9.

Una vez que se aleja de esta zona el trazado gira hacia el oeste realizando en el p.k. 12+000 un enlace con la A-66 a través de la cual se realizará la conexión con la N- 630.

Finalmente la alternativa continúa en dirección este-oeste, cruzando en el p.k. 12+900 la línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura y conectando finalmente con la EX-A4 cerca del p.k. 9 de la actual EX-100.

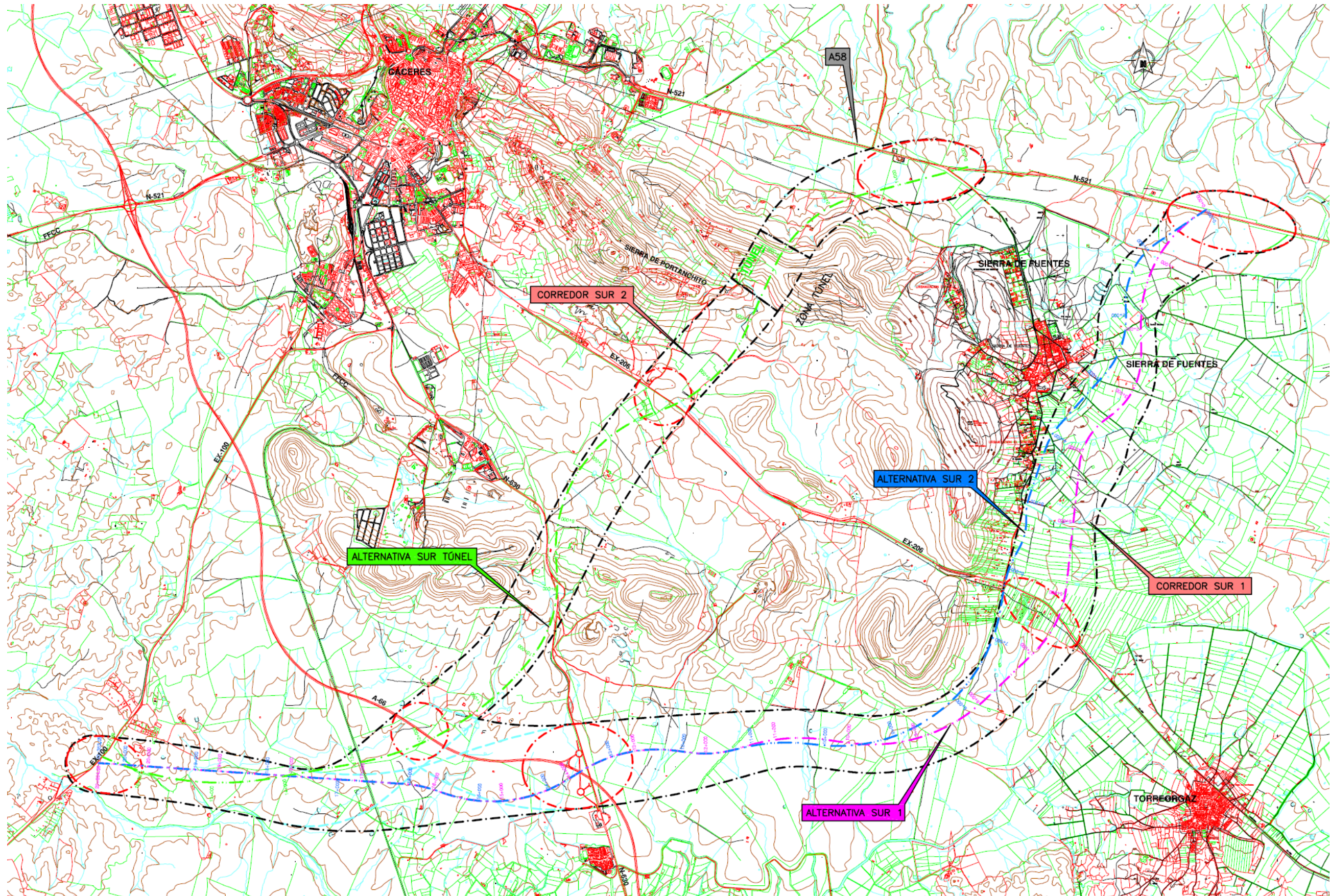
2.3. ALTERNATIVAS SELECCIONADAS

En fase A se realizó la comparación de las alternativas de cada corredor entre si para obtener una selección de las mismas que pasaría a la fase B del Estudio.

Debido a que el Corredor Sur 2 únicamente permite definir una alternativa de trazado se realizó la comparación de las alternativas del Corredor Sur 1.

Resultado del análisis se propuso descartar la Alternativa Sur 3 porque, aunque tiene la misma valoración que la Alternativa Sur 2 desde el punto de vista medioambiental y de planeamiento, presenta un trazado con parámetros más estrictos.

Se presentan a continuación las alternativas seleccionadas:



3. AJUSTES DE TRAZADO REALIZADOS TRAS LA REUNIÓN CON RESPONSABLES DE LA ZEPA

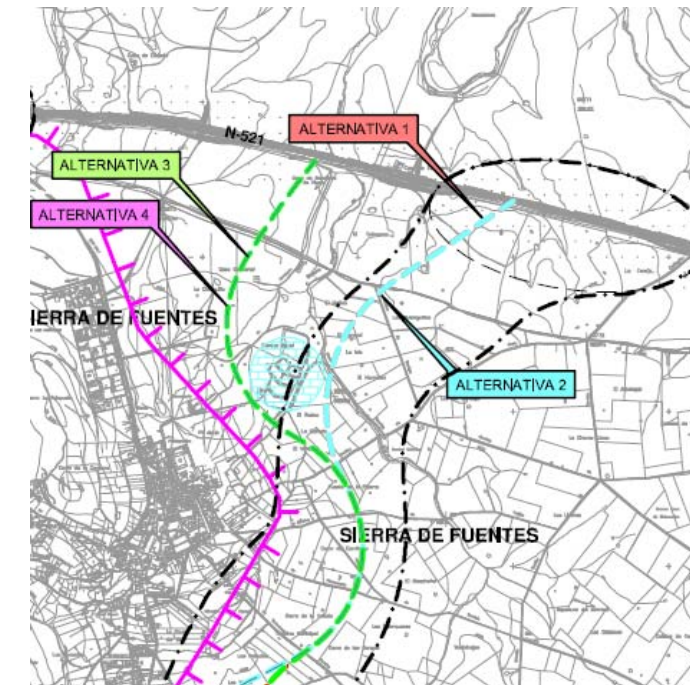
Con fecha 14 de mayo de 2009, y con objeto de coordinar con los responsables de la gestión de la ZEPA los trazados de la fase B del estudio, se mantuvo una reunión con los técnicos del Centro de Conservación de Aves de Sierra de Fuentes.

En la misma, mostraron su conformidad con los trazados presentados, si bien, plantearon la posibilidad de realizar unas modificaciones de trazado teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

- Se resaltó la importancia de las balsas depuradoras situadas al inicio del tramo. Se decantaron más por los trazados que discurren más cerca a Sierra de Fuentes y a ser posible que dejen las balsas al exterior.
- Se delimitaron algunas zonas de refugio de la avutarda y el sisón. Nos informaron de que dichas áreas constituyen sus áreas de cría y reproducción.

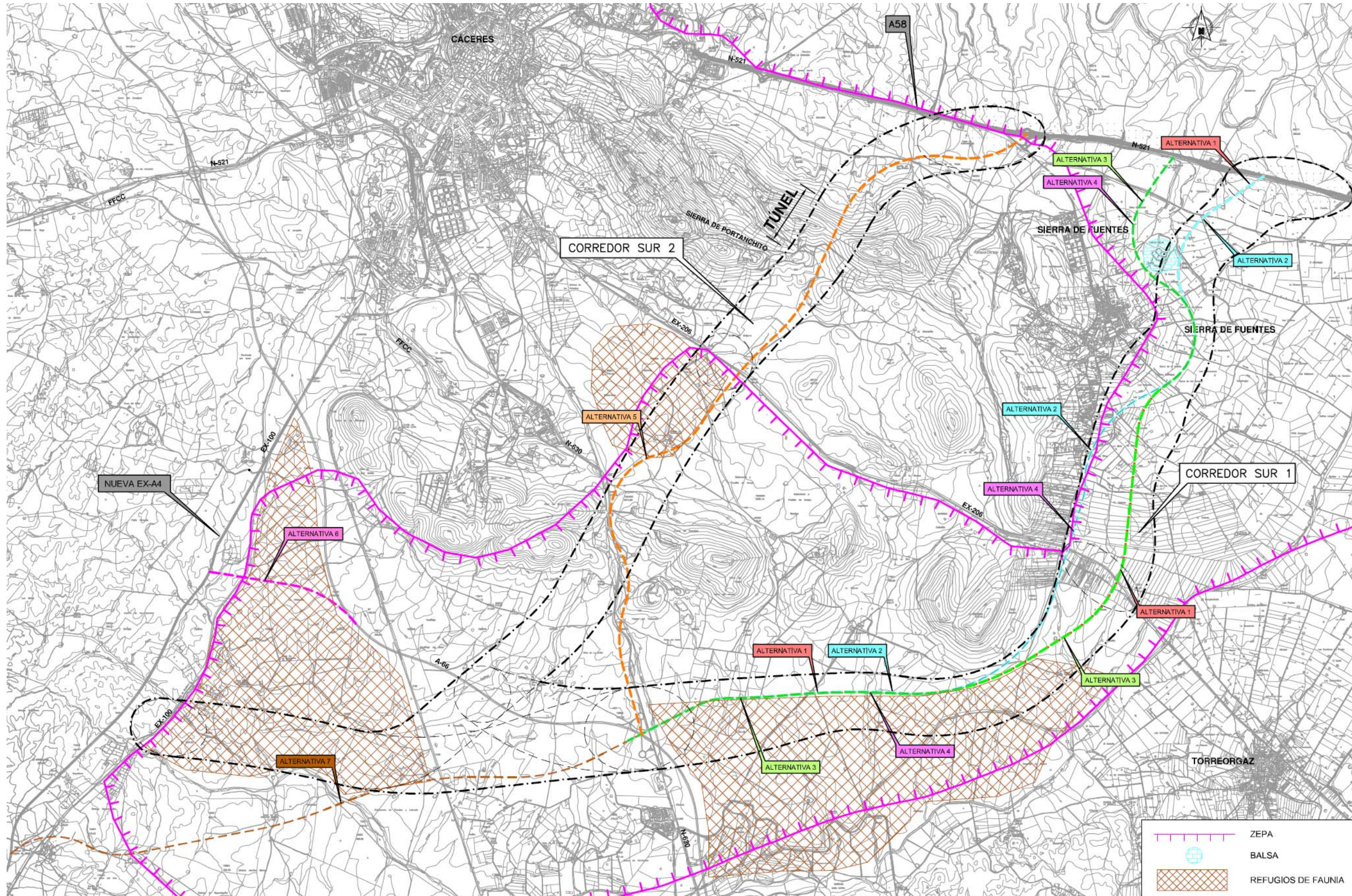
En este sentido, atendiendo a dichas sugerencias y con el objetivo de minimizar las afecciones a dichos enclaves, se realizaron los ajustes de trazado correspondientes.

- Se plantearon alternativas por la zona interior a las balsas (alternativas 3 y 4)



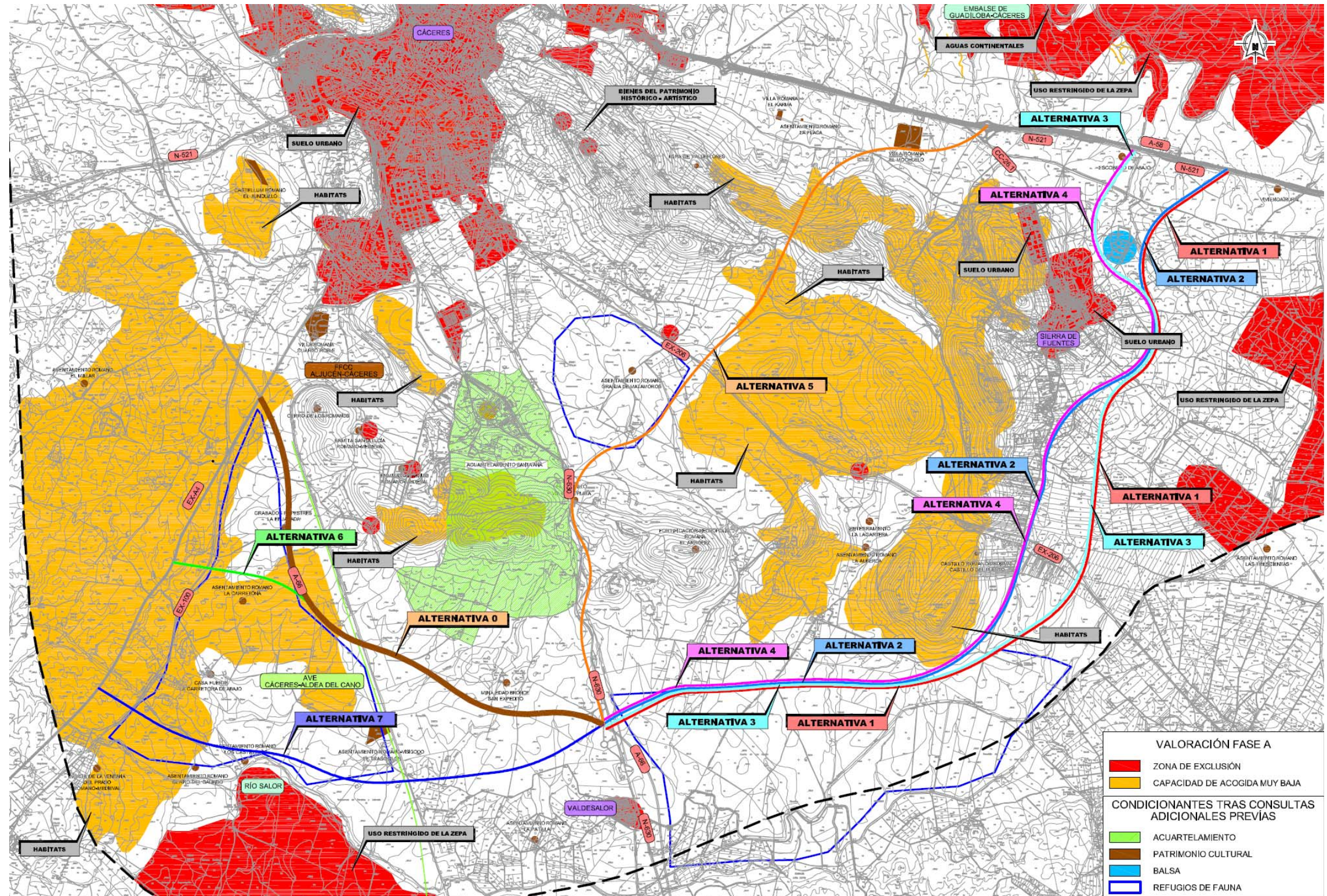
- Se han definido nuevos trazados, incluso por fuera de los corredores definidos en la fase anterior, para minimizar las afecciones a las zonas refugio planteadas en la reunión.

La delimitación de las balsas y de los refugios de fauna mencionados, junto con los trazados finalmente seleccionados para su estudio en la fase B, se incluyen en el apartado 4 “Alternativas estudiadas en fase B” de este documento.



4. ALTERNATIVAS PLANTEADAS EN FASE B

En la imagen a continuación se reflejan todos los condicionantes generales con que se han trazado las alternativas de Fase B. Las manchas rojas y naranjas proceden del documento de fase A, son las zonas de exclusión y las zonas de capacidad de acogida muy baja. El resto son condicionantes surgidos tras consultas previas y tras la reunión con los encargados de la gestión de la ZEPA “Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes”.



Las alternativas presentadas en Fase B se pueden dividir en dos grupos, las alternativas de 1 a 5 que unen la A-58 con la A-66 y las alternativas llamadas 6,7 y 0 que continúan las alternativas anteriores hasta conectar con la futura autovía EX-A4 Cáceres – Badajoz.

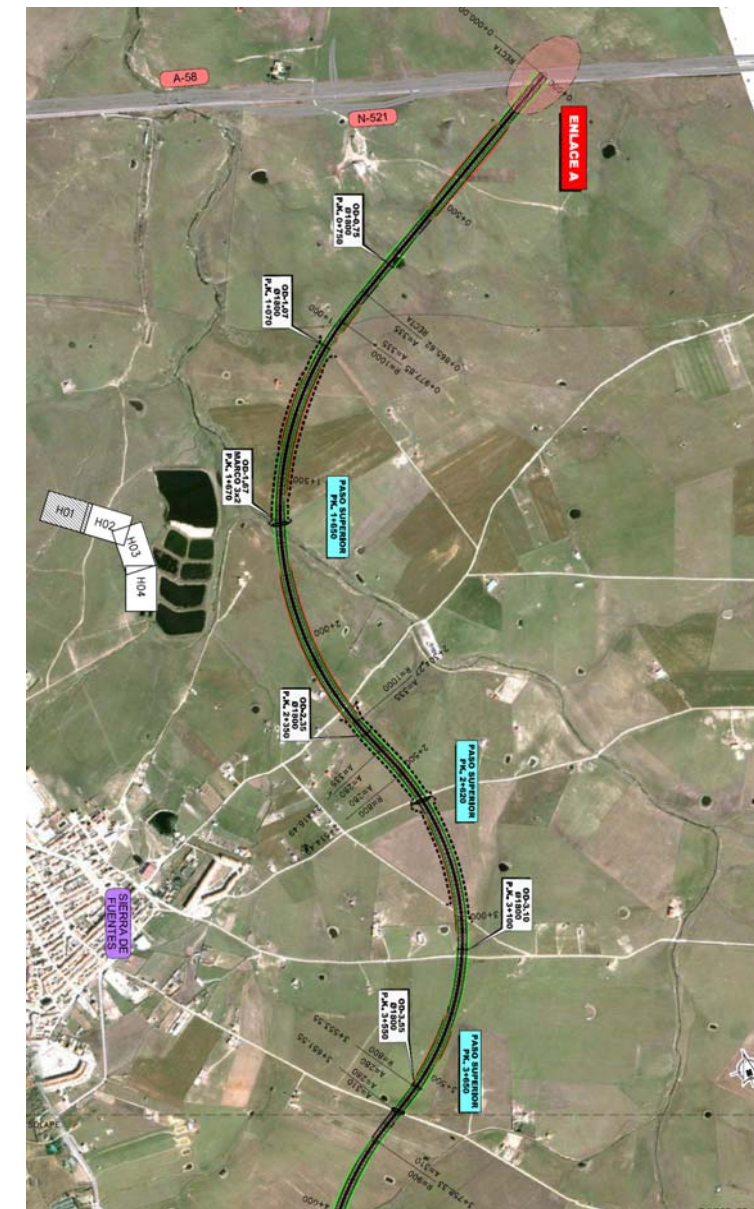
A su vez el primer grupo de alternativas se divide en otras dos, las cuatro primeras que discurren casi en su totalidad por el corredor sur 1, definido en la fase A. La alternativa 5 discurre por el corredor sur 2.

Las alternativas de la 1 a la 4 son resultado de combinar trazados por la parte interior de las balsas que hay al norte de Sierra de Fuentes con los trazados que se plantean al sur de Sierra de Fuentes.

Conexión A-58 con A-66	Alternativa 1
	Corredor sur 1 Alternativa 2
	Alternativa 3
	Alternativa 4
	Corredor sur 2 Alternativa 5
Conexión A-66 con EX-A4	Alternativa 6
	Alternativa 7
	Alternativa 0

4.1. ALTERNATIVA 1

Comienza en el p.k. 33+500 de la actualmente en obras N-521, tomando dirección suroeste. En el p.k. 1+000 gira a la izquierda dejando en el lado oeste unas balsas destinadas a depuración. Pasadas estas balsas gira a la derecha dejando también por el lado oeste el núcleo urbano de Sierra de Fuentes.



Entre los kilómetros 4 y 6 la nueva autovía circula con dirección sur paralela a la carretera que conecta Sierra de Fuentes con la EX-206. En el p.k. 6+600 interseca con la EX-206 y se proyecta un enlace.



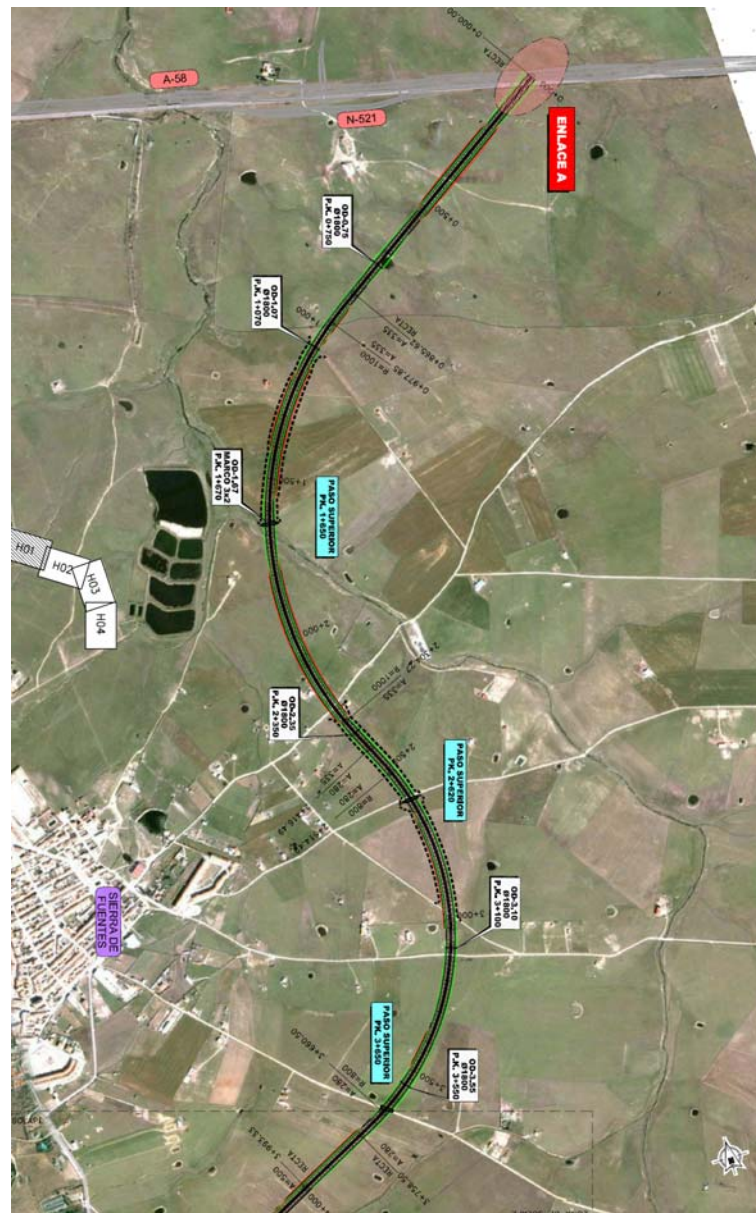
A partir del p.k. 10+500 la autovía toma dirección oeste por el borde del mencionado refugio de fauna hasta el p.k. 13+000 que gira a la izquierda para conectar con la A-66 en el enlace entre la A-66 y la N-630.



Pasado el enlace el trazado gira a la derecha bordeando uno de los refugios de fauna señalados en la reunión mantenida con los encargados de la ZEPa. El refugio de fauna queda al sur.

4.2. ALTERNATIVA 2

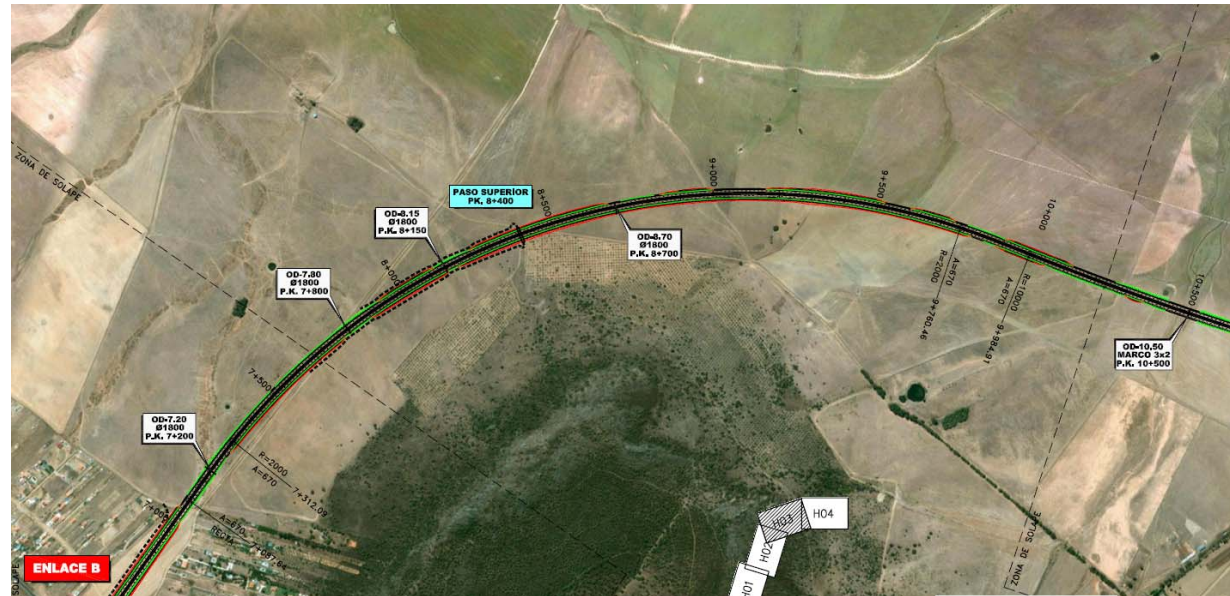
La alternativa 2 coincide con la 1 en los primeros 3.5 km. Comienza en el p.k. 33+500 de la actualmente en obras N-521, tomando dirección suroeste. En el p.k. 1+000 gira a la izquierda dejando en el lado oeste unas balsas destinadas a depuración. Pasadas estas balsas gira a la derecha dejando también por el lado oeste el núcleo urbano de Sierra de Fuentes.



Pasado Sierra de Fuentes la alternativa 2 se separa de la 1, toma dirección suroeste hasta aproximarse todo lo posible a la carretera que conecta Sierra de Fuentes con la EX-206. En el p.k. 4+500 gira a la derecha y circula paralela y muy próxima a dicha carretera. En el p.k. 6+550 interseca con la EX-206 planteándose un enlace.



Posteriormente a la zona del enlace la autovía discurre por una franja con numerosas edificaciones a ambos lados, para una vez pasadas estas edificaciones girar a la derecha y pasar entre un refugio de fauna al sur y un hábitat al norte.

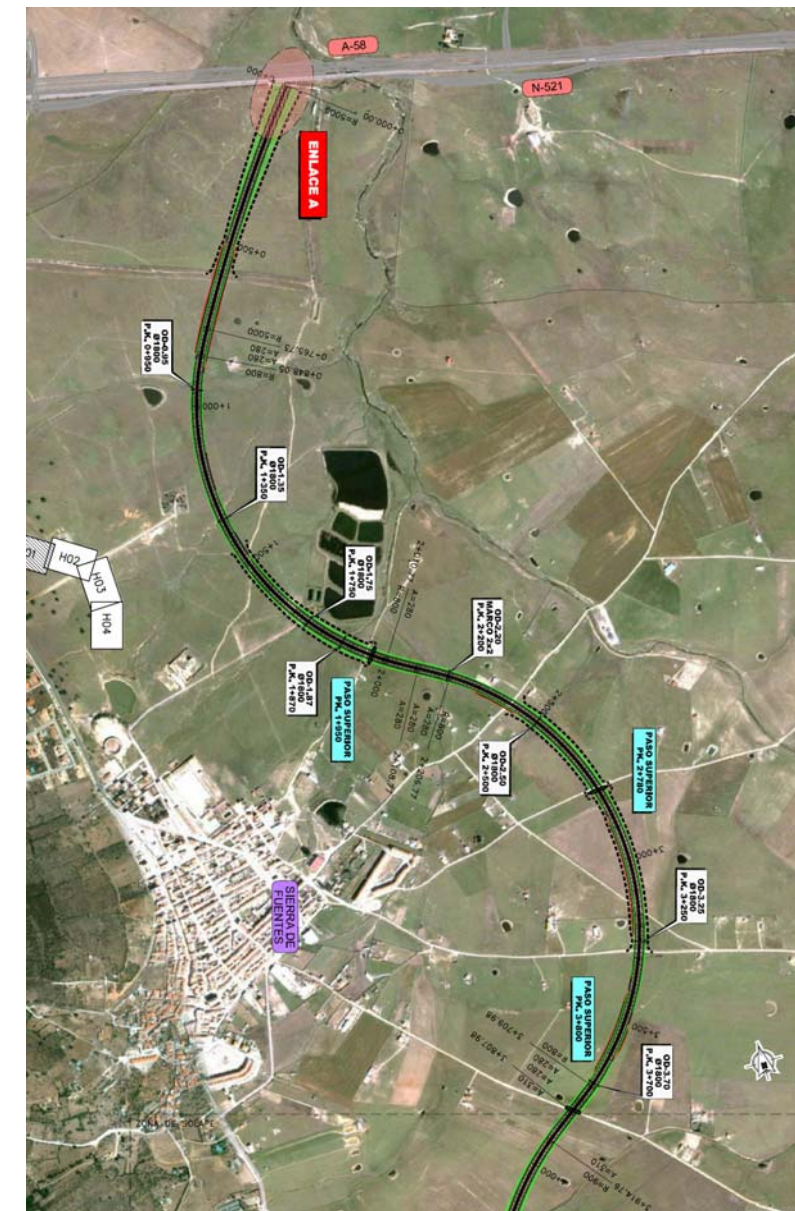


A partir del p.k. 10+500 y hasta la conexión con la A-66 coinciden las 4 primeras alternativas del primer tramo del estudio (conexión de la A-58 con la A-66). La autovía toma dirección oeste por el borde del mencionado refugio de fauna hasta el p.k 13+000 que gira a la izquierda para conectar con A-66 en el enlace entre la A-66 y la N-630.

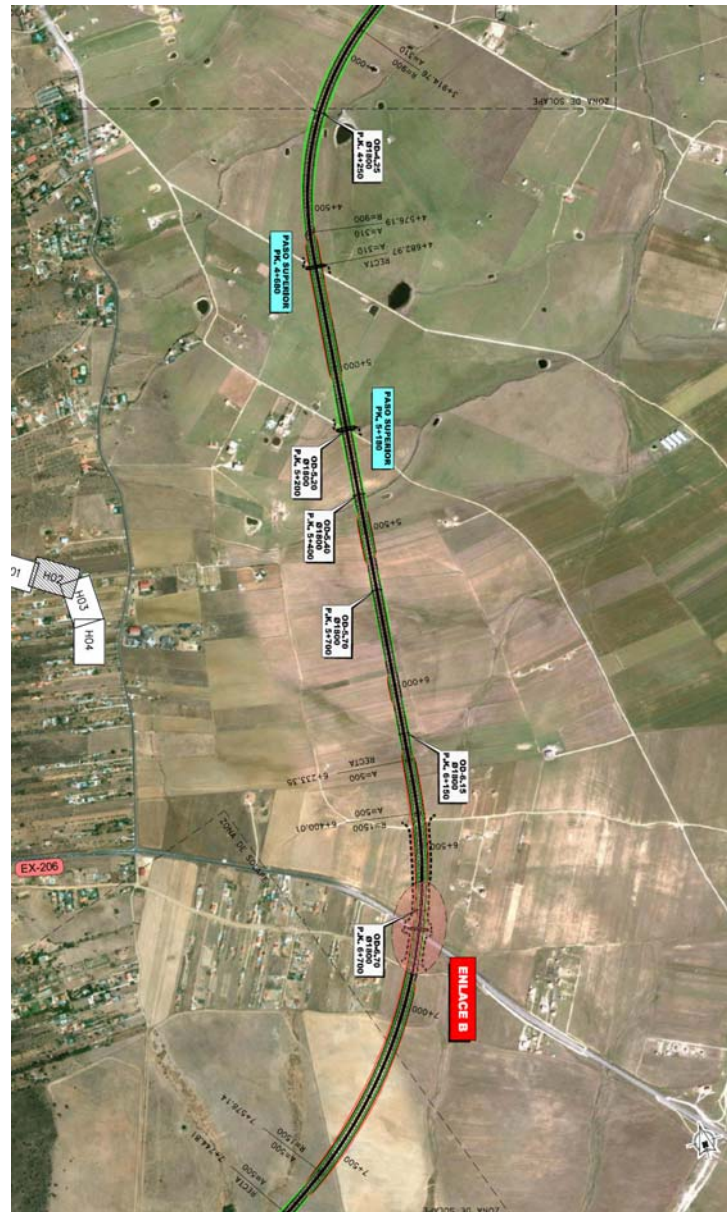


4.3. ALTERNATIVA 3

Tiene su punto de inicio en el p.k. 34,5 de la N-521. Toma dirección sur hasta el p.k. 1+500 donde gira a la izquierda dejando a un lado unas balsas destinadas a depuración y el núcleo urbano de Sierra de Fuentes al otro. Pasado Sierra de Fuentes, aproximadamente a partir del p.k. 3.5 las alternativas 1 y 3 coinciden hasta llegar a la conexión con la A-66.



Entre los kilómetros 4 y 6 la nueva autovía circula con dirección sur paralela a la carretera que conecta Sierra de Fuentes con la EX-206. En el p.k. 6+600 interseca con la EX-206 y se proyecta un enlace.



Pasado el enlace el trazado gira a la derecha bordeando uno de los refugios de fauna señalados en la reunión mantenida con los encargados de la ZEPa. El refugio de fauna queda al sur.

A partir del p.k. 10+500 la autovía toma dirección oeste por el borde del mencionado refugio de fauna hasta el p.k. 13+000 que gira a la izquierda para conectar con A-66 en el enlace entre la A-66 y la N-630.

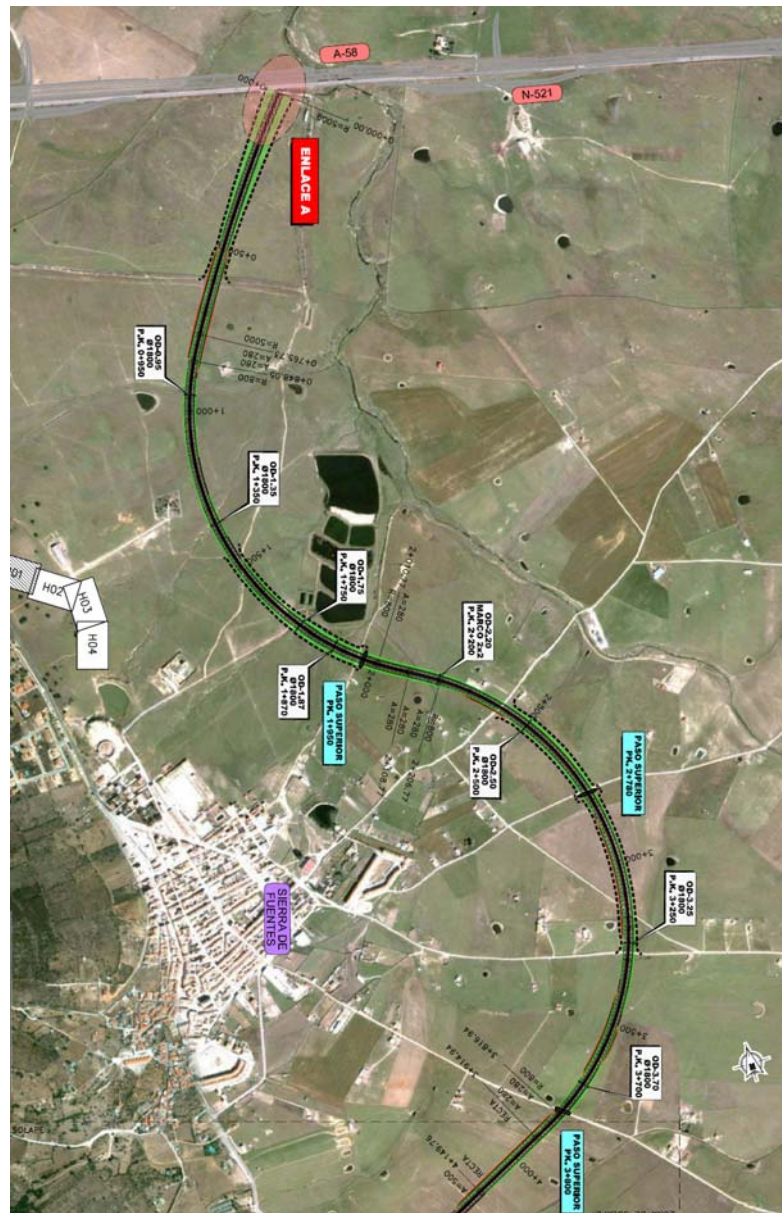


Como condicionantes principales para la alternativa 3, tenemos las balsas de depuración, el núcleo urbano de Sierra de Fuentes, el refugio de fauna, un hábitat y numerosas edificaciones ubicadas a lo largo de todo el trazado.



4.4. ALTERNATIVA 4

Tiene su punto de inicio en el p.k. 34,5 de la N-521. Toma dirección sur hasta el p.k. 1+500 donde gira a la izquierda dejando a un lado unas balsas destinadas a depuración y núcleo urbano de Sierra de Fuentes al otro. Pasado Sierra de Fuentes, aproximadamente a partir del p.k. 3.5 las alternativas 2 y 4 coinciden hasta llegar a la conexión con la A-66.



Pasado Sierra de Fuentes la alternativa 4 se separa de la 1, toma dirección suroeste hasta aproximarse todo lo posible a la carretera que conecta Sierra de Fuentes con la EX-206. En el p.k. 4+500 gira a la derecha y circula paralela y muy próxima a dicha carretera. En el p.k. 6+550 interseca con la EX-206 planteándose un enlace.



Posteriormente a la zona del enlace la autovía discurre por una franja con numerosas edificaciones a ambos lados, para una vez pasadas estas edificaciones girar a la derecha y pasar entre un refugio de fauna al sur y un hábitat al norte.

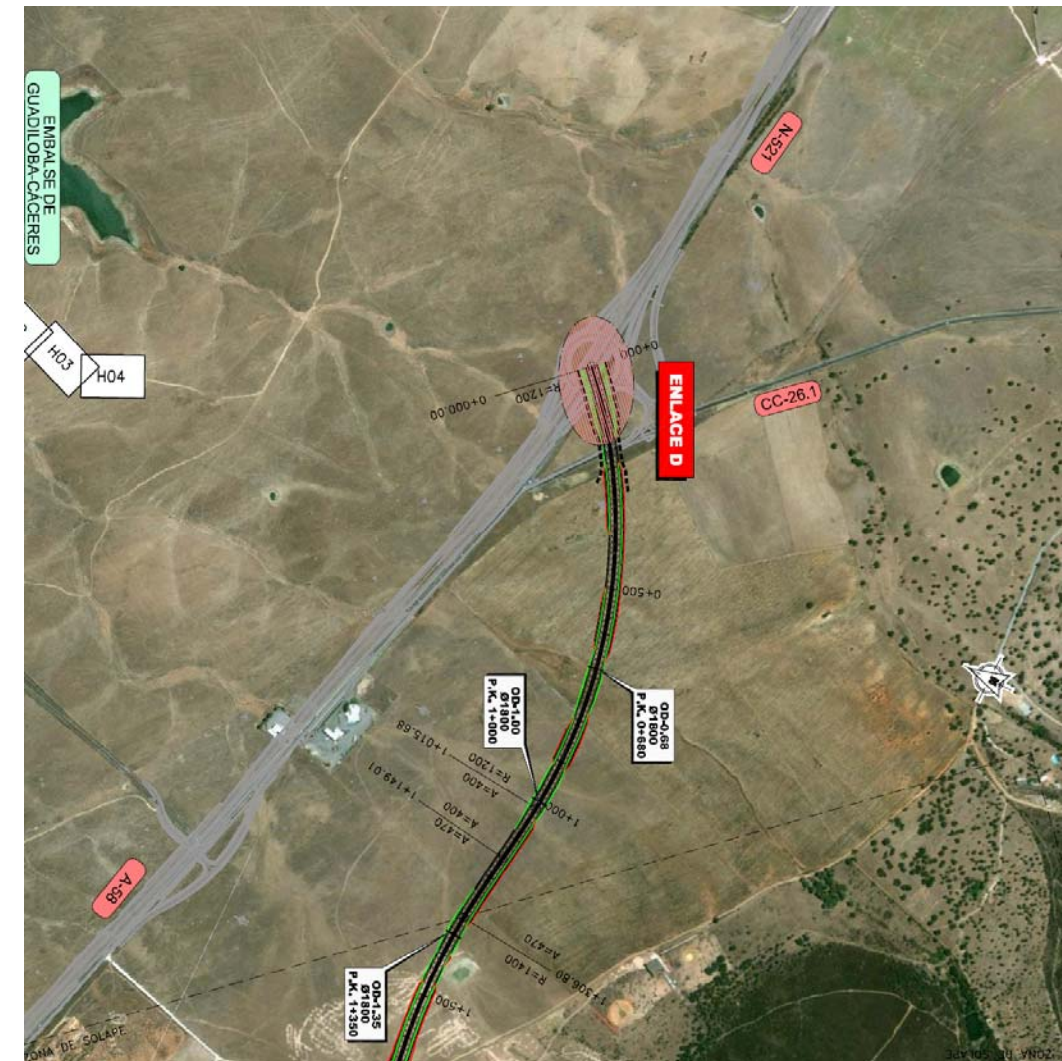


Como condicionantes principales para la alternativa 4, tenemos las balsas de depuración, el núcleo urbano de Sierra de Fuentes, el refugio de fauna, un hábitat y numerosas edificaciones ubicadas a lo largo de todo el trazado.

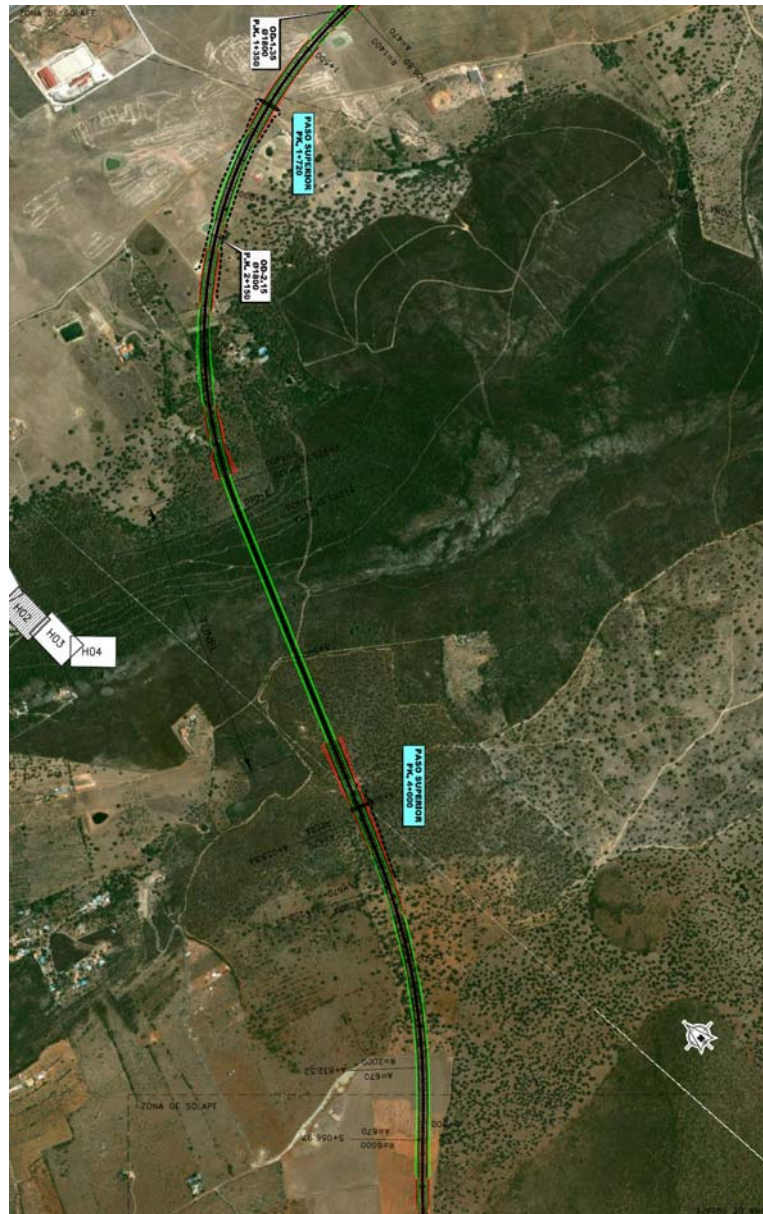


4.5. ALTERNATIVA 5

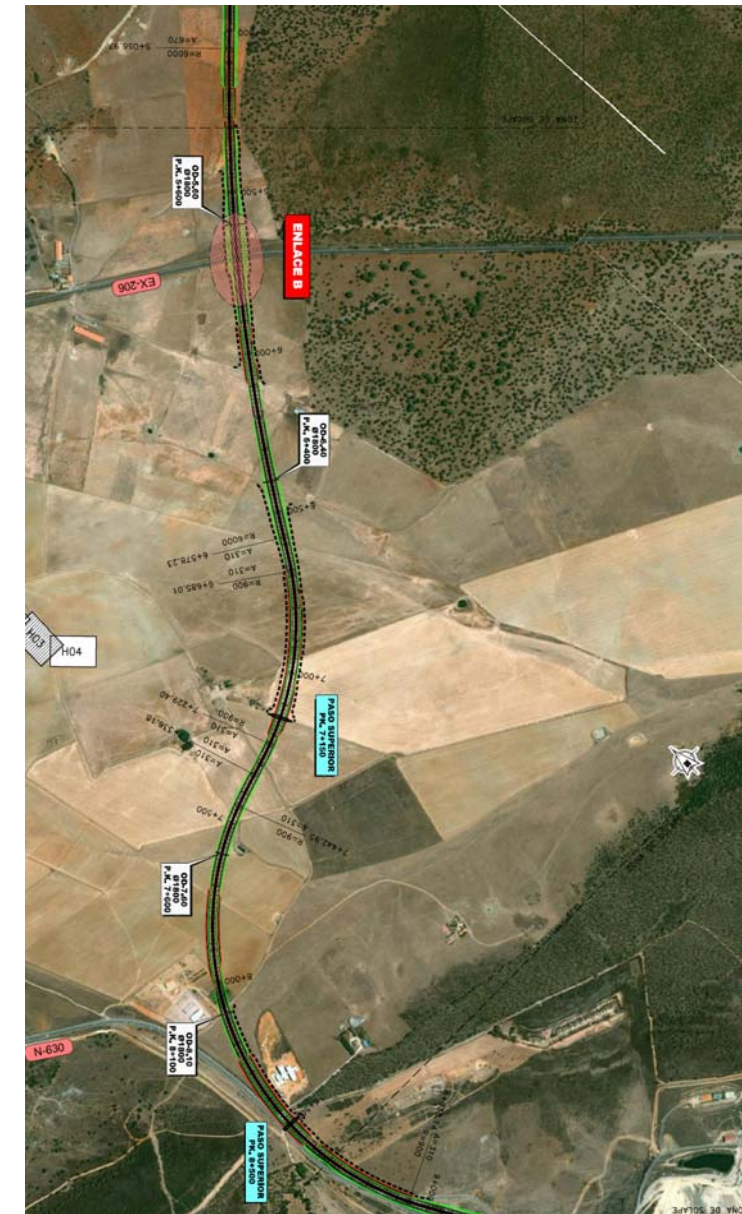
Empieza en el futuro enlace entre la A-58 y la CC-26.1. El trazado toma dirección sur oeste. Entre los p.k. 1+500 y 2+000 deja en la parte norte la zona arqueológica “Villa romana El Mochuelo”.



Pasado esta, el trazado gira hacia la izquierda para tomar dirección sur y atravesando en túnel la Sierra de Portanchito. El trazado pasa por la zona más estrecha de esta sierra, minimizando la longitud del túnel.



Pasado el túnel, el trazado continúa con dirección sur oeste hasta intersectar con la EX-206 en el p.k. 5+700. En el siguiente tramo, entre el p.k. 5+700 y el p.k. 7+500, la autovía bordea otro refugio de fauna que queda en el lado oeste, una vez pasado éste gira bruscamente a la izquierda para tomar dirección sur y no afectar a los terrenos pertenecientes al Acuartelamiento de Santa Ana.



Desde el p.k. 8+500 hasta el final de la alternativa el trazado es paralelo a la N-630. Inicialmente la nacional queda a la derecha de la Autovía hasta el p.k. 10+220 que la cruza circulando la Autovía por la derecha de la N-630 hasta finalizar en el enlace de la A-66 con la N-630.



4.6. ALTERNATIVA 6

Está compuesta por dos tramos. El primero de 4,5 km, comienza en el enlace entre la A-66 y la N-630, punto final de las alternativas de la 1 a la 5. Consiste en el aprovechamiento del trazado actual de la A-66 durante 4,5 km para a partir de ahí, con un trazado nuevo, girar a la izquierda, tomando dirección oeste hasta conectar con la futura Autovía Cáceres – Badajoz.

La alternativa completa atraviesa el trazado del futuro AVE que conectará Cáceres con Badajoz, así como la EX-100.



4.7. ALTERNATIVA 7

Comienza donde terminan las alternativas de la 1 a la 5. Dando continuidad a los trazados anteriores toma dirección oeste.



En el p.k. 2+900 cruza por encima de lo que será en el futuro el AVE Madrid – Badajoz pasando por Cáceres. Pasada la zona del futuro AVE, continúa en dirección Oeste girando levemente hacia el Norte para evitar cruzar el río Salor y y una zona de uso restringido dentro de la ZEPA “Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes”. En el p.k. 7+000 la autovía cruza la EX-100 y finaliza conectando con la futura EX-A4.



4.8. ALTERNATIVA 0

Dentro de este segundo tramo de alternativas, las que conectan la A-66 con la futura Autovía Cáceres – Badajoz”, se ha considerado una alternativa que no plantea un nuevo trazado, simplemente se considera la opción de circular por la actual A-66, a esta alternativa la hemos denominado Alternativa 0.

En este caso y por motivos de necesidades de tráfico y seguridad vial, el Proyecto de Construcción deberá estudiar la posibilidad de tener que aumentar el número de carriles por calzada, pasando de dos a tres

