



CLAVE:
EI1-E-164

TIPO DE ESTUDIO ESTUDIO INFORMATIVO	RED CARRETERAS DEL ESTADO
CLASE DE OBRA AUTOVÍA	TÍTULO COMPLEMENTARIO AUTOVÍA A-81
CARRETERA N-432 DE BADAJOZ A GRANADA	PUNTOS KILOMÉTRICOS PK 0+000 - PK 201+925,384
TRAMO BADAJOZ - ESPIEL	PROVINCIA BADAJOZ Y CÓRDOBA
INGENIERA AUTORA DEL CONTRATO	SOÑA ABAJO GONZÁLEZ
INGENIERO DIRECTOR DEL CONTRATO	ANTONIO RUIZ-ROSO GÓMEZ

DOCUMENTO N°1. MEMORIA Y ANEJOS
ANEJO 01 . ANTECEDENTES

EMPRESA CONSULTORA



FECHA DE REDACCIÓN
JUNIO 2021



HOJA DE CONTROL DE CALIDAD

DOCUMENTO	ANEJO 01. ANTECEDENTES				
PROYECTO	ESTUDIO INFORMATIVO "AUTOVÍA BADAJOZ-CÓRDOBA-GRANADA. TRAMO: BADAJOZ-ESPIEL"				
CÓDIGO	3578-FASE-B-01-ANTECEDENTES-D01				
AUTOR	FIRMA	MSA/FML			
	FECHA	30/07/2020			
VERIFICADO	FIRMA	FSA			
	FECHA	30/07/2020			
DESTINATARIO	DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN EXTREMADURA				
NOTAS					

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	4
2. ORDEN DE ESTUDIO	4
3. ACONTECIMIENTOS MÁS DESTACABLES	6
4. DESCRIPCIÓN RESUMIDA DE LOS ANTECEDENTES DEL ESTUDIO. DEFINICIONES Y CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS	9
4.1. CORREDORES ESTUDIADOS EN LA FASE A DEL ESTUDIO INFORMATIVO.....	9
4.2. ALTERNATIVAS ESTUDIADAS EN LA FASE B DEL ESTUDIO INFORMATIVO	12
4.3. ALTERNATIVA SURGIDA DEL PROCESO DE INFORMACIÓN PÚBLICA	14
4.4. ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL COMPLEMENTARIO	15
4.5. ALTERNATIVA SURGIDA DEL PROCESO DE LA SEGUNDA INFORMACIÓN PÚBLICA.....	17

FASE B

1. INTRODUCCIÓN

La autovía Badajoz-Córdoba-Granada, de la que forma parte el tramo Badajoz-Espiel es una de las "Actuaciones interurbanas de altas prestaciones" previstas en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), presentado a información pública el 21 de febrero de 2005 y aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros del día 16 de julio de ese mismo año.

2. ORDEN DE ESTUDIO

Las características generales de la nueva autovía están definidas en la Orden de Estudio dictada por el Director General de Carreteras del Ministerio de Fomento el día 13 de diciembre de 2004, que se transcribe a continuación:

Resolución del Director General de Carreteras por delegación en la Subdirección General de Planificación, por la que se autoriza:

Orden de Estudio. Estudio Informativo.

"AUTOVÍA BADAJOZ-CÓRDOBA-GRANADA. TRAMO: BADAJOZ-ESPIEL"

Red de Carreteras del Estado.

BADAJOZ Y CÓRDOBA

El borrador de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2005 incluye una reserva para la redacción de los estudios informativos necesarios para la definición de una nueva autovía en el itinerario Badajoz-Córdoba-Granada.

Con objeto de desarrollar la referida previsión y una vez examinada la propuesta formulada en este sentido por la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura, para el tramo entre Espiel y Badajoz, RESUELVO:

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

Tipo: Estudio Informativo: EI1-E-164.

Situación: Carretera N-432, de Badajoz a Granada.

Tramo: Badajoz-Espiel.

Puntos kilométricos aproximados de la N-432: del p.k.0,000 al p.k. 219.000

Longitud aproximada: 219 km.

Clase: Autovía.

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 la construcción de una autovía en el tramo considerado.

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 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.

Características.

Velocidad de proyecto:

La velocidad de proyecto se determinará en base a los datos aportados por el presente estudio. Para ello, una vez seleccionado el corredor más ventajoso (o los corredores más ventajosos, en caso de no estar clara la preferencia de uno sobre el resto) se estudiarán para su comparación dentro del mismo, tres alternativas con velocidades de proyecto: 120 km (AV-120), 100 Km. (AV-100) y 80 Km. (AV-80), respectivamente. Para el diseño de las diferentes alternativas se deberán tener en cuenta todas las exigencias geométricas que la Norma 3.1-I.C. asigna a cada una de las velocidades de proyecto, incluyendo las que se deriven de la obtención de la necesaria visibilidad de parada en el recorrido con la disposición que se adopte para los sistemas de contención de vehículos.

Calzadas:

2 x 7,00 m

Arcenes exteriores:

2,50 m

Arcenes interiores:

A definir por el proyecto (1,00 m ó 1,50 m) en función de las distancias de visibilidad que se deduzcan de los sistemas que se adopten para la contención de vehículos.

Mediana:

El ancho de la mediana se justificará mediante un estudio técnico-económico, en el que se tendrán en cuenta el radio en planta, la visibilidad de parada (considerando los sistemas de contención de vehículos), la necesidad de incrementar el número de carriles durante el periodo de vida útil de la carretera (deducida de los niveles de servicio esperados), así como cualquier otra consideración que pueda intervenir en dicho estudio (apoyo de estructuras y de señalización, excavaciones y rellenos, drenaje, iluminación, coste de expropiaciones, etc.).

Restantes características:

Las contenidas en la vigente Norma 3.1.-IC., para una autovía de velocidad de proyecto la que se determine de la aplicación de los criterios establecidos en la presente Orden de Estudio.

Instrucciones particulares:

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 Carreteras.
 2. Este Estudio se someterá a 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 realizará un estudio de tráfico actual y futuro, que incluirá demanda y movimientos de origen y destino, y que se extenderá a todo el área de influencia de este tramo, considerando las actuaciones previstas en el mismo.
- Si de los estudios realizados se concluye que la IMD en el año horizonte del PEIT será inferior a 10.000 vehículos / día, se proyectará en los tramos correspondientes una carretera convencional en primera fase que permita su aprovechamiento como una de las calzadas de la futura autovía. En el diseño de dicha carretera se prestará especial atención a obtener la máxima longitud posible en la distancia de visibilidad de adelantamiento, como una distribución lo más uniformemente repartida posible.
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, 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. Las opciones propuestas se someterán a una comparación mediante un método multicriterio que incluirá, al menos, criterios de rentabilidad económica, ambientales, territoriales y funcionales. Todas las opciones se compararán con la opción “cero” a efectos de análisis de rentabilidad económico-financiera.

8. Se indicará a la vista de su previsible función, la futura titularidad de los tramos de carretera estatal afectados por la puesta en servicio de la autovía.

9. 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.

10. Se incluirá un estudio sobre la necesidad y conveniencia de disponer áreas de servicio y descanso en el tramo, considerando para ello el tramo de autovía como parte integrante de los itinerarios en los que quedará integrado, de acuerdo con la Orden de 16 de Diciembre de 1997, por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicio.

11. El presente estudio incluirá las actuaciones que se pensaban desarrollar en el estudio informativo de la “Variante Sureste de Badajoz y aumento de la capacidad de la N-432 en su acceso a Badajoz” (estudio de clave EI4-BA-07, que queda anulado con la misma fecha que la autorización de la presente Orden de Estudio) en coordinación con las alternativas que se propongan para el trazado de la nueva autovía entre Badajoz y Espiel

12. Para la alternativa que resulte finalmente seleccionada se propondrá una tramificación que facilite su posterior desarrollo en proyectos de construcción, cumpliendo los siguientes criterios:

- Tramos cuyos presupuestos de ejecución por contrata no superen significativamente los 36 millones de euros, siempre que ello sea posible manteniendo las siguientes premisas:
- Tramos que puedan ser puestos en servicio de forma independiente.
- Tramos en los que el balance del movimiento de tierras esté lo más compensado posible, con objeto de evitar préstamos y vertederos.

Asistencia Técnica:

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 Proyecto.

Programación del Estudio:

Se estima un periodo de catorce (14) 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.

Presupuesto aproximado de ejecución por contrata de las obras:

De acuerdo con las valoraciones de la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura, el presupuesto aproximado de ejecución por contrata de las obras de la autovía ascenderá a OCHOCIENTOS SETENTA Y CUATRO MILLONES DE EUROS (874.000.000 €). En caso de programarse una primera calzada en algunos tramos o en la totalidad, se estima que el presupuesto de los mismos será del orden del 60% del coste de la autovía.

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, 13 de diciembre de 2004

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS

P.D. EL SUBDIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACIÓN

Fdo: Aureliano López Heredia

(Resolución Delegación de Atribuciones 12-01-94)

3. ACONTECIMIENTOS MÁS DESTACABLES

En el cuadro siguiente se han sintetizado los acontecimientos más importantes que han tenido lugar hasta el momento, en relación con el Estudio Informativo Badajoz-Espiel.

FECHA		ORGANISMO	CONTENIDO
2005	19-sep	Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento	Firma del contrato de asistencia técnica para la redacción del Estudio Informativo EI.1-E-164
2006	09-feb	Subdirección General de Planificación del Ministerio de Fomento	Envío a la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente de 101 ejemplares de la Memoria-Resumen , para iniciar las consultas previas.
	15-jun	Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, del Ministerio de Medio Ambiente	Remite a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento un informe con las respuestas a las consultas previas .
Desde el 19 de diciembre de 2005, hasta diciembre de 2007: Redacción del Estudio Informativo.			
2007	27-dic	Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento	Suspensión temporal del contrato
2008	21-ene	Subdirección General de Planificación del Ministerio de Fomento	Aprobación provisional (aprobación técnica) del Estudio Informativo EI.1-E-164
	29-ene	Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura	Publicación en el BOE del anuncio del comienzo del Proceso de Información Pública , a los efectos previstos en la Ley de Carreteras y en la de Evaluación de Impacto ambiental
	05-feb	Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura	Entre el 5 y el 8 de febrero se repartieron ejemplares a los siguientes organismos:
			5 Organismos de la Administración Central
			5 Organismos de la Junta de Extremadura
			2 organismos de la Junta de Andalucía
	06-jun	Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura	Carta a la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente, de la Junta de Extremadura, para conocer la viabilidad medioambiental de una alternativa al norte de Llerena
11-sep	Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura	Carta dirigida a la Demarcación de Carreteras, remitiendo un Informe del Servicio de Evaluación y Autorización Ambiental relativo al Estudio Informativo sometido a información pública y respondiendo a la cuestión sobre la viabilidad de la alternativa al norte de Llerena.	
10-nov	Reunión entre técnicos del equipo redactor del Estudio Informativo y del Servicio de Evaluación y Autorización Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y medio Ambiente de la Junta de Extremadura	Comentarios a los puntos del informe de 11.09.08, relativos al trazado de las alternativas.	
2009	28-ene	Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura.	Carta remitiendo un segundo Informe del Servicio de Evaluación y Autorización Ambiental en el que se recogen las conclusiones de la reunión del 10 de noviembre
	01-abr	Autores del Estudio Informativo	Informe técnico respondiendo a las Alegaciones recibidas.
	19-jun	Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Secretaría de Estado de Cambio Climático. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino	Escrito dirigido a la Dirección General de Carreteras, manifestando la necesidad de ampliar la información pública , enviando un ejemplar del Estudio Informativo y del Estudio de Impacto Ambiental a otros cinco organismos, uno de la Administración Central, uno de la Junta de Extremadura y 3 de la Junta de Andalucía.
	07-jul	Demarcación de Carreteras.	Envía 5 ejemplares del Estudio Informativo a la Subdirección de Planificación de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.
	29-jul	Delegación Provincial de Córdoba de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.	Informe sobre el Estudio Informativo.
	07-ago	Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura	Informe sobre el Estudio Informativo e Informe de no afección a la Red natura 2000.

FECHA	ORGANISMO	CONTENIDO
01-oct	Autores del Estudio Informativo	Informe técnico complementario respondiendo a las Alegaciones recibidas.
12-nov	Dirección General de Medio Natural y Política Forestal. Secretaría de Estado de Cambio Climático. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.	Informe sobre el Estudio Informativo.
23-feb	Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Secretaría de Estado de Cambio Climático. Ministerio de medio Ambiente y Medio Rural y Marino	Petición de un Estudio de Impacto Ambiental Complementario y de una nueva alternativa al norte de Llerena, discurriendo por zona de ZEPA, cuando la alternativa que discurre por el sur, la elegida, no afecta a ninguna figura medioambiental.
15-jun	Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	Consideraciones ambientales a tener en cuenta en el trámite de Evaluación de Impacto Ambiental
16-sep	Subdirección General de Planificación del Ministerio de Fomento	Aprobación provisional (aprobación técnica) del Estudio ambiental Complementario del Estudio Informativo EI.1-E-164
20-nov	Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura	Publicación en el BOE del anuncio del comienzo del Proceso de Información Pública , a los efectos previstos en la Ley de Carreteras y en la de Evaluación de Impacto ambiental
nov	Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura	Entre el 2 y el 9 de noviembre se repartieron ejemplares a los siguientes organismos: 9 Organismos de la Administración Central 6 Organismos de la Junta de Extremadura 5 organismos de la Junta de Andalucía Diputación provincial y 24 ayuntamientos de Badajoz Diputación provincial y 5 ayuntamientos de Córdoba Diputación provincial de Sevilla
2011	May Autores del Estudio Informativo	Informe técnico respondiendo a las Alegaciones recibidas.
2012	16-jul Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural. Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	Se solicita la necesidad de que el nuevo estudio de alternativas se realice completo, sin fragmentación y se indica la necesidad de someter de nuevo a información pública
	17-dic Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural. Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	Terminación del procedimiento de evaluación ambiental del proyecto por caducidad del mismo.
2013	29-may Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura	envío del informe relativo a las alegaciones presentadas en el proceso de información pública
	02-oct Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural. Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	Declara que no procede la conservación de actos relacionados con el procedimiento de evaluación ambiental del proyecto
2018	06-sep Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento	Modificación del contrato de consultaría y asistencia para la Redacción del Estudio informativo: Autovía Badajoz-Córdoba-Granada. Tramo: Badajoz-Espiel.
	octubre Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento	Levantamiento de suspensión temporal

4. DESCRIPCIÓN RESUMIDA DE LOS ANTECEDENTES DEL ESTUDIO. DEFINICIONES Y CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS

En los Estudios informativos, se definen y comparan, en líneas generales, diferentes alternativas de trazado, de conexión y de explotación de la actuación objeto de estudio, a efectos de que pueda servir de base al expediente de información pública y, en su caso, al trámite de evaluación de impacto ambiental, con objeto de poder seleccionar la más adecuada. (Artículo 11 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras).

Según el Artículo 25 del Reglamento de Carreteras (R.D. 1812/1994 de 2 de septiembre) el estudio informativo constará de Memoria con sus Anexos, y Planos, que comprenderán:

- a) El objeto del estudio y exposición de las circunstancias que...
- b) La definición en línea generales, tanto geográficas como funcionales, de todas las opciones de trazado estudiadas.
- c) El estudio de impacto ambiental.
- d) El análisis de las ventajas, inconvenientes y costes...
- e) La selección de la opción más recomendable.

Interesa en este momento destacar precisamente los apartados b y e, porque son los relativos al estudio de las opciones de trazado.

En primer lugar, conviene remarcar que el Reglamento menciona una *definición en líneas generales* y, por lo tanto, que no hay que pretender encontrar una precisión geométrica definitiva de los trazados. La propia Ley de Carreteras y su Reglamento prevén la realización de estudios posteriores. (Anteproyecto, Proyecto de Construcción o Proyecto de Trazado) en los que se va avanzando en la precisión y en el detalle. En ellos se profundizará en los estudios de drenaje, estructuras, geológico-geotécnicos, medioambientales, etc., que serán los datos de entrada para optimizar los trazados tanto en planta como en alzado, a la vez que otros estudios, como el de tráfico, permitirán concretar y optimizar la tipología de los enlaces e intersecciones.

A continuación se explica el proceso que se ha seguido para la definición, en líneas generales, tanto geográficas como funcionales, de todas las opciones de trazado estudiadas. En el Estudio Informativo se ha realizado un proceso de selección de la opción más recomendable, dado así cumplimiento al apartado e) del artículo 25 del mencionado Reglamento General de Carreteras.

Dicho proceso de selección se ha realizado en las siguientes etapas:

- En una primera se adoptó un corredor geográfico concreto en el que desarrollar posteriormente los trazados alternativos.
- En la segunda etapa se estudiaron y compararon los trazados a escala 1: 5.000, dando como resultado dos alternativas finalistas.
- En la tercera etapa se llevó a cabo una comparación detallada de las dos alternativas finalistas. De esa comparación final surgió la alternativa seleccionada.
- Posteriormente a esta solución se han producido cambios puntuales en esa alternativa debido al requerimiento de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Secretaría de Estado de Cambio Climático. Ministerio de medio Ambiente y Medio Rural y Marino que solicita un nuevo Estudio de Impacto Ambiental Complementario y de una nueva alternativa al norte de Llerena, discurriendo por zona de ZEPA, cuando la alternativa que discurre por el sur, la elegida, no afecta a ninguna figura medioambiental.

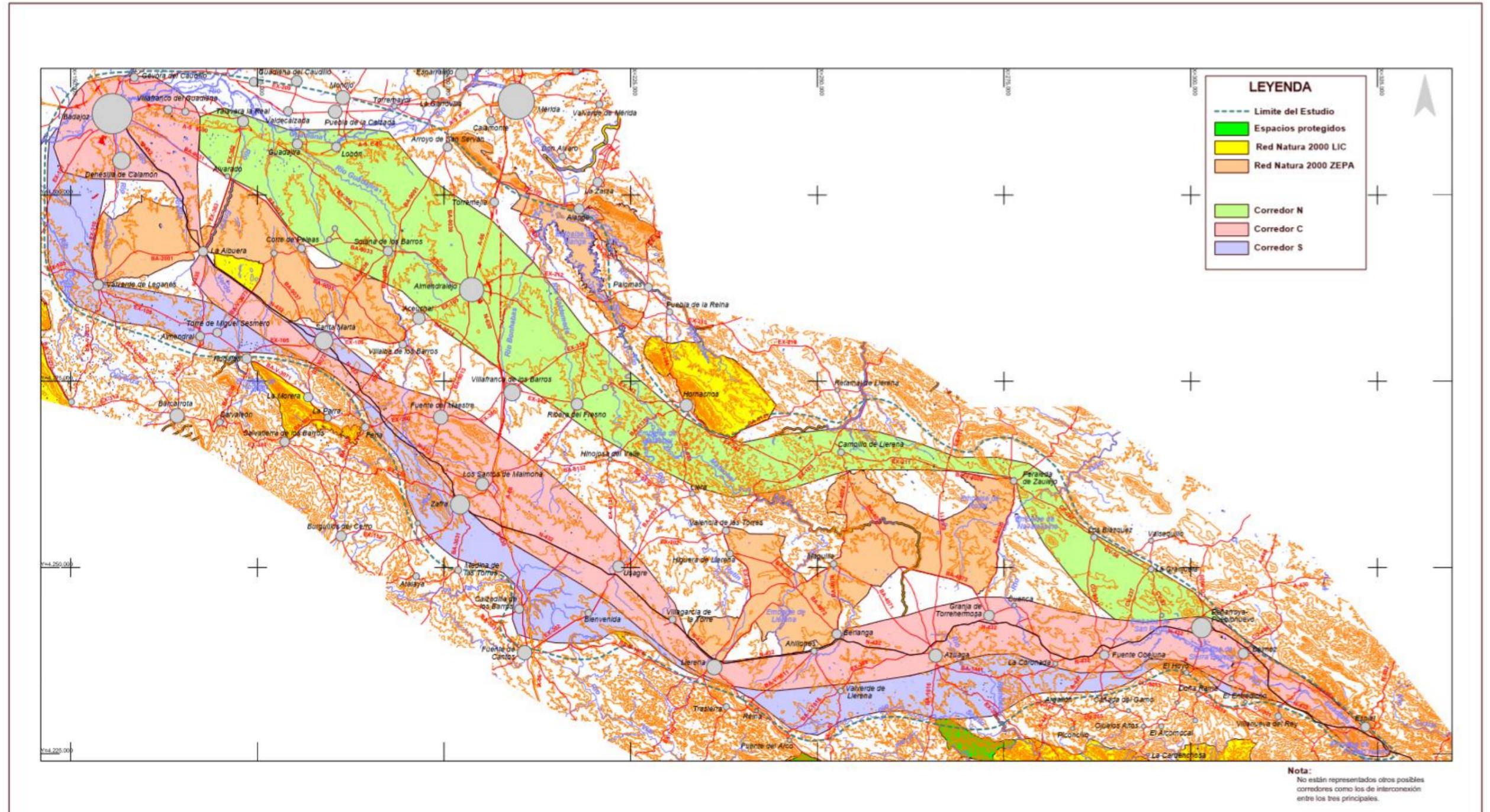
Después de haber citado todos los antecedentes, se procede a resumir las actividades desarrolladas en el estudio informativo desde su comienzo, incluyendo la descripción de los procesos llevados a cabo.

4.1. CORREDORES ESTUDIADOS EN LA FASE A DEL ESTUDIO INFORMATIVO

El proceso, de consideración de alternativas, como se ha citado anteriormente, comenzó en la fase A del presente Estudio Informativo.

Antes de ello se realizó el documento Memoria-resumen por el cual se propusieron varios corredores.

- Corredor Norte
- Corredor Centro
- Corredor sur



El área de estudio se extendió a una amplia comarca que incluía las dos poblaciones que dan nombre al tramo (Badajoz y Espiel) en los extremos de una franja rectangular de 80 Km de anchura y más de 220 Km de longitud.

Dentro de esa franja rectangular se realizaron varios estudios (cuyos resultados se representaron sobre cartografía a escala 1/50.000), con la finalidad de establecer la capacidad del territorio para acoger una autovía.

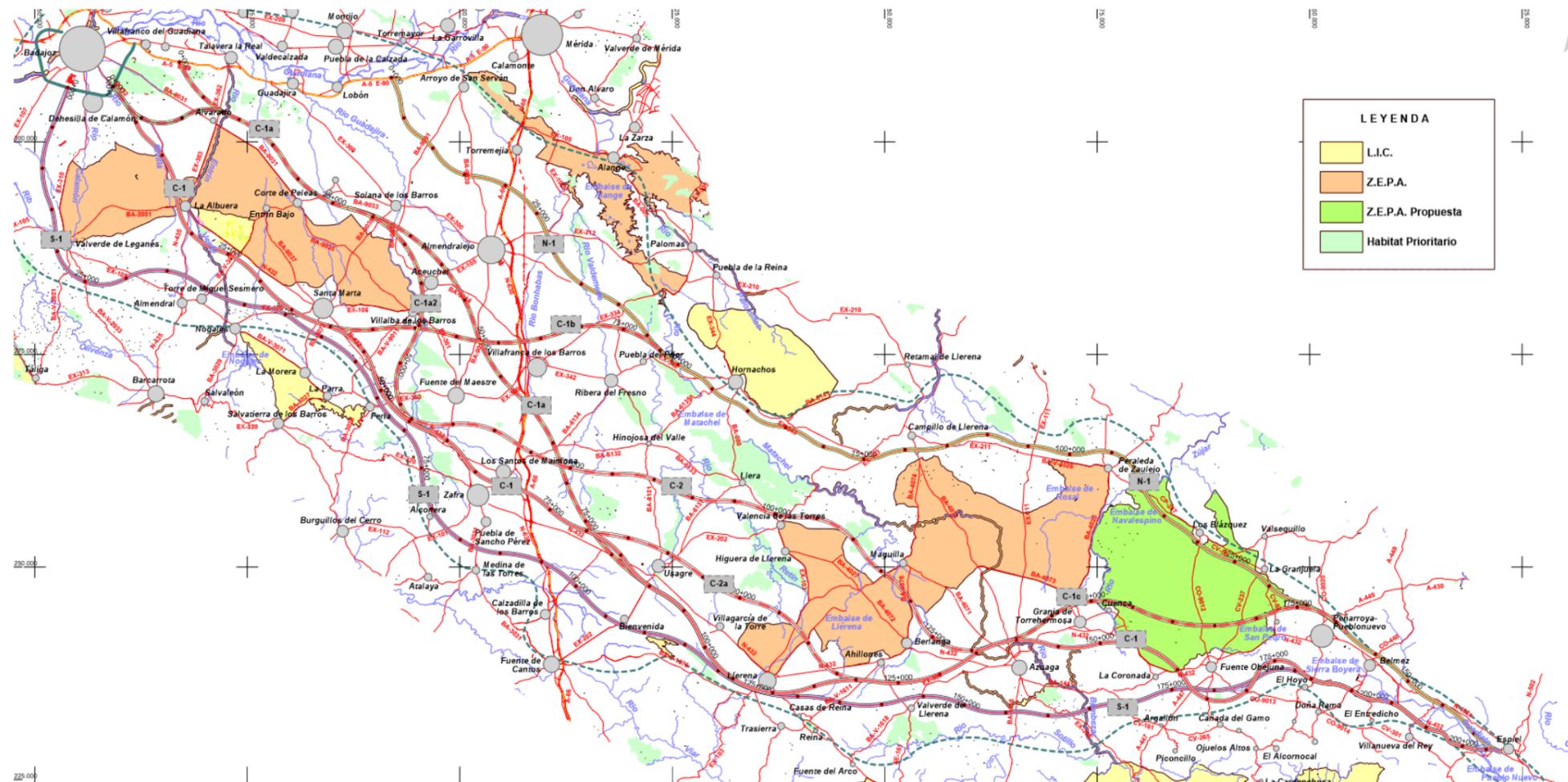
Se llegó a la conclusión de que existen tres grandes corredores:

- Un corredor norte (NX), que conectaba algún punto de la Autovía A-5, al Sur de Arroyo de San Serván con Espiel, pasando al Norte de Almendralejo y cerca de las poblaciones de Hornachos, Campillo de Llerena, Los Blázquez, Peñarroya-Pueblonuevo y Bélmez.

- Un corredor sur (SX) que desde la circunvalación de Badajoz, prevista en el Plan General de Ordenación Urbana llegase hasta Espiel atravesando, entre otros, los términos municipales de Valverde de Leganés, Torre de Miguel Sesmero, Feria, Halconera, Bienvenida, Llerena, Fuente Obejuna, El Hoyo, etc.
- Un corredor central (CX) desarrollado en el entorno de la actual carretera N-432.

El estudio comparativo entre los tres corredores puso de manifiesto la conveniencia de desechar los dos primeros, tanto por su mayor afección al medio ambiente, como por captar menos tráfico al discurrir más alejado de los mayores núcleos urbanos.

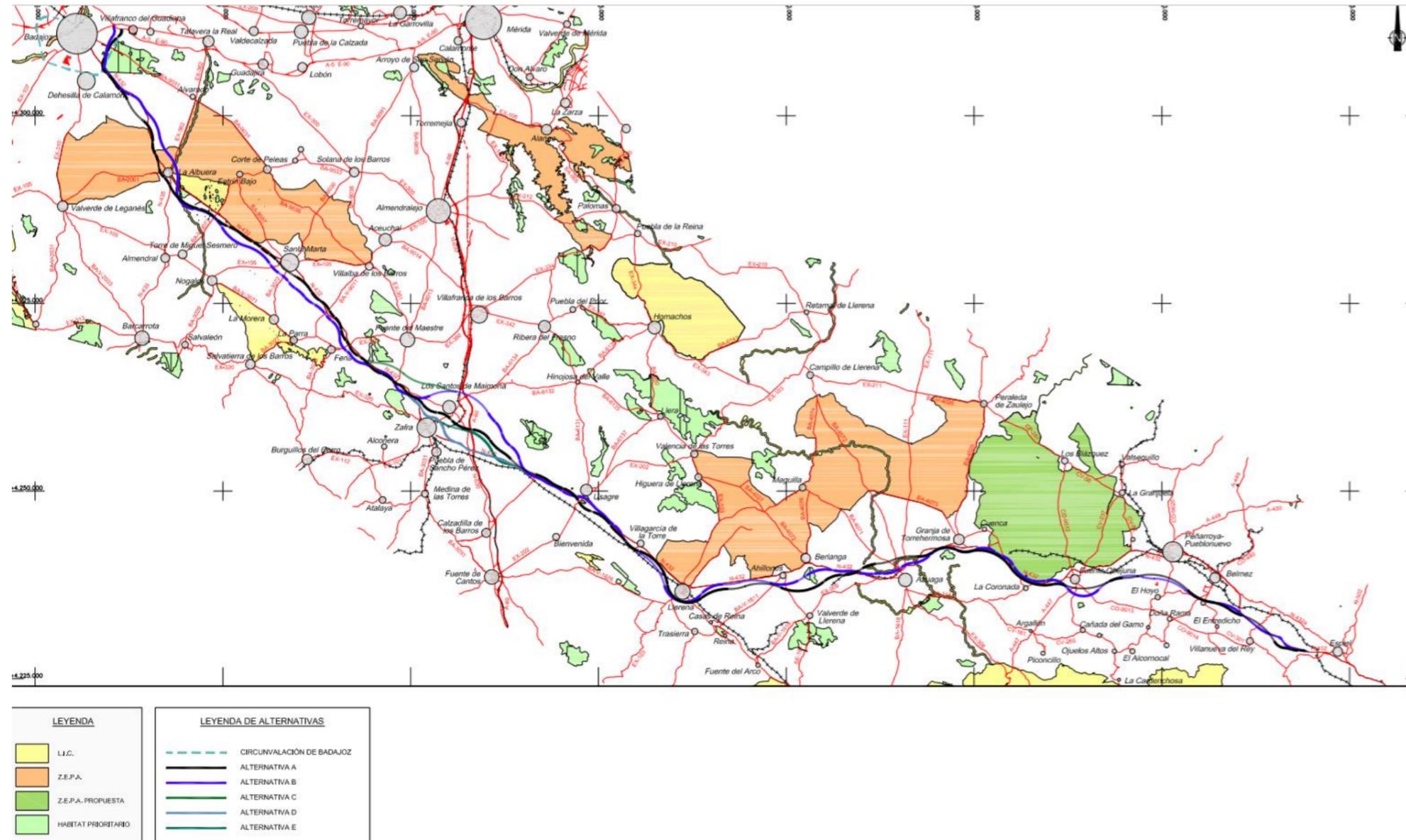
El corredor más cercano a la N-432 es, por lo tanto, el que se consideró válido para pasar a la fase siguiente, es decir para proceder dentro del mismo al estudio de alternativas a escala más detallada.



4.2. ALTERNATIVAS ESTUDIADAS EN LA FASE B DEL ESTUDIO INFORMATIVO

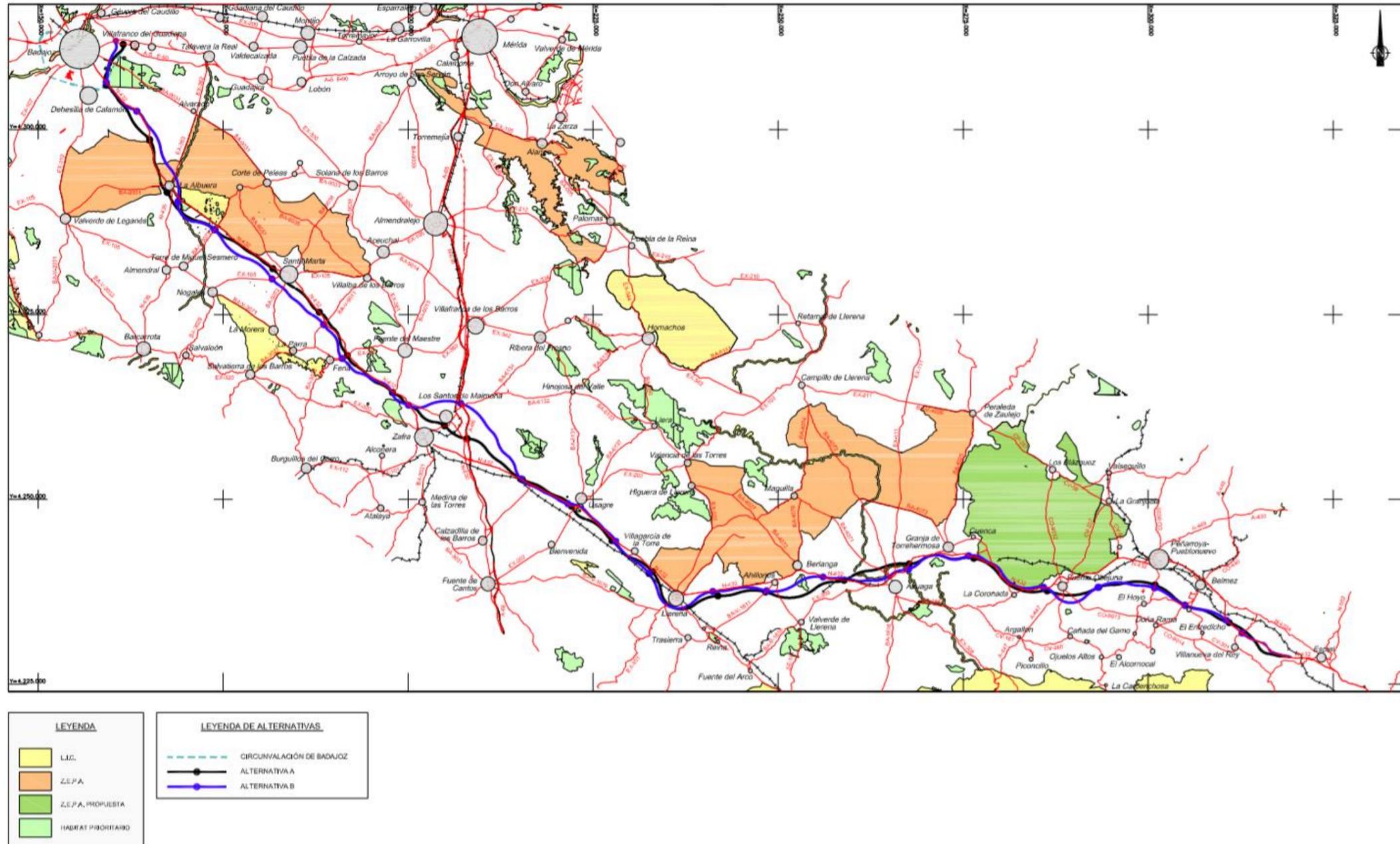
En total se estudiaron cinco trazados diferentes denominados A, B, C, D y E.

El análisis de los diferentes corredores considerados en la fase A de este estudio informativo, llegó a la conclusión que las alternativas de trazado de la futura autovía Badajoz-Córdoba-Granada, en su tramo Badajoz-Espiel, debían desarrollarse en un entorno más o menos próximo a la actual carretera N-432.



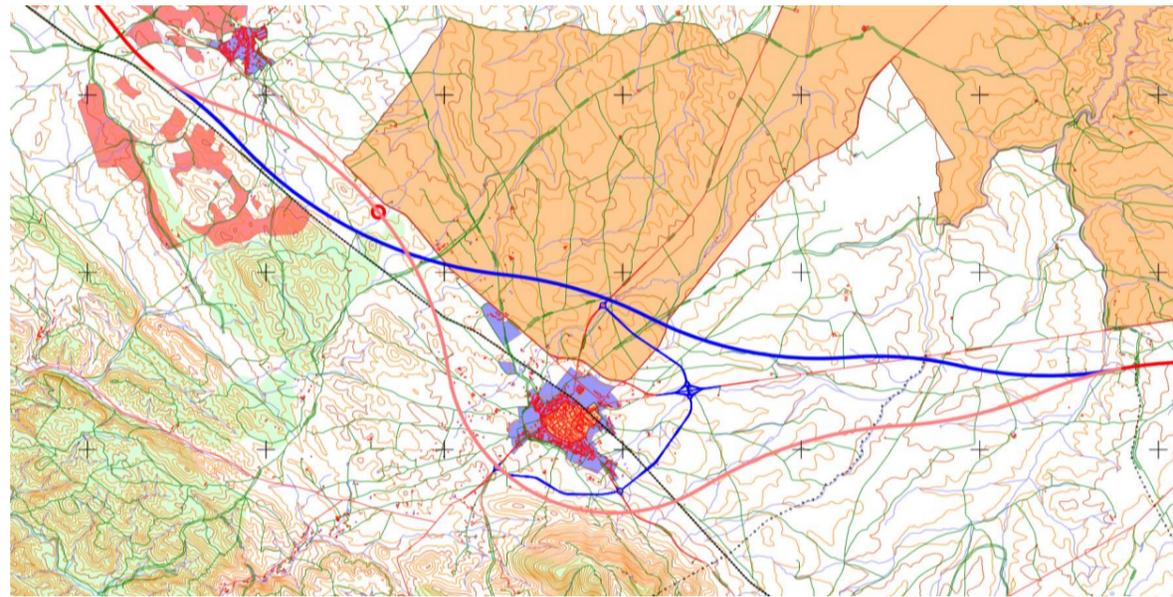
Alternativa seleccionada

Posteriormente, después de comparar estas alternativas desde todos los puntos de vista, tráfico, medio ambiente, coste, etc, las dos alternativas finalistas fueron la alternativa A y la alternativa B. A continuación, mediante un proceso de coste beneficio la alternativa seleccionada fue la alternativa A.

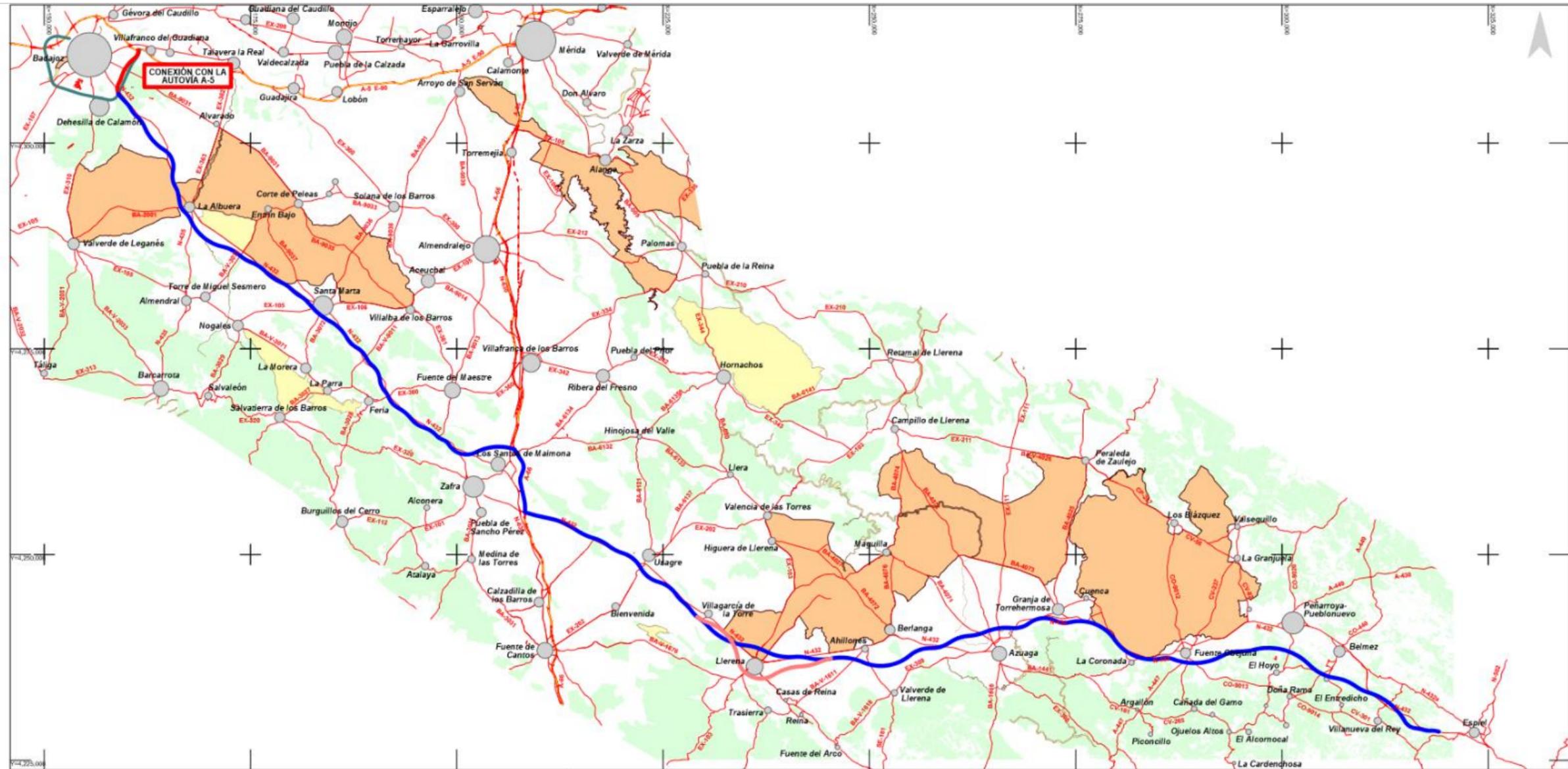


4.4. ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL COMPLEMENTARIO

Posteriormente cuando a petición de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Secretaría de Estado de Cambio Climático. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino se solicita una alternativa por el norte de Llerena (descartada en el estudio de corredores) aun pasando por la ZEPA, se estudió una nueva alternativa en el estudio de impacto ambiental complementario.



El estudio complementario realizado da respuesta a los cambios solicitados y aceptados en la información pública y a las puntualizaciones sobre el estudio de impacto inicial realizado. En concreto en Llerena se estudia una nueva variante por el norte, afectando a la ZEPA "Campina Sur-Embalse de Arroyo Conejos" como resultado de las peticiones del Ayuntamiento de Llerena, de varios particulares y partidos políticos, y del informe de la Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, que considera que no existen efectos significativos sobre la mencionada ZEPA, e incluso que el impacto de la alternativa norte es menor que el de la sur recomendada en el estudio sometido a información pública. El estudio analiza la posible duplicación de la actual carretera N-432, utilizándola como una de las calzadas de la autovía, y llega a la conclusión que no es posible por sus características geométricas. En la variante de La Albuera, puesta en servicio en 2008, se recomendaba utilizarla, pero el informe sobre afección a la Red Natura 2000 considera que no existen efectos significativos en construir la autovía nueva junto a la variante en su primer tramo, dejando ésta para los tráficos locales. En Llerena, durante la Fase A del estudio informativo, se plantearon 5 corredores de los que 2 atravesaban la ZEPA "Campiña Sur-Embalse de Arroyo Conejo" por la zona más estrecha de la misma y muy alejados de la población por lo que fueron descartados. En la fase de información pública el Ayuntamiento y todos los grupos políticos solicitaron la variante por el norte, por lo que se solicitó información a la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente a fin de conocer la viabilidad del paso de la autovía por la ZEPA. En la respuesta, la Dirección General de Medio Natural considera que la alternativa norte daría lugar a un impacto ambiental menor que la alternativa sur. Por ello, se ha estudiado una nueva alternativa norte por la ZEPA y próxima a la población. En la comparación entre las alternativas norte y sur se pone de manifiesto que la norte es la más barata, más corta y tiene mejor trazado, siendo su único inconveniente que debe atravesar la ZEPA "Campiña Sur-Embalse de Arroyo Conejo", aunque la Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental (visto el informe de la Dirección General de Medio Natural) considera que su impacto es menor que el de la alternativa sur, por lo tanto fue la alternativa recomendada.



4.5. ALTERNATIVA SURGIDA DEL PROCESO DE LA SEGUNDA INFORMACIÓN PÚBLICA

En el punto 7 del Informe a las Alegaciones Presentadas en el Proceso de Información Pública del Estudio de Impacto ambiental complementario se propone la aprobación de la "Alternativa Propuesta en el Estudio de Impacto Ambiental Complementario" como más ventajosa, con las siguientes consideraciones y modificaciones:

- Consideraciones correspondientes a la propuesta de aprobación de fecha Abril de 2009, que no se incluyeron en el Estudio de Impacto Ambiental Complementario:

- Deberán minimizarse las afecciones sobre la vegetación de la zona del enlace con la A-5. Para ello se recomienda realizar un estudio bajo la supervisión de botánicos especialistas para localizar los rodales de flora para proyectar el traslado de los bulbos a zonas próximas de titularidad pública donde puedan salvaguardarse de manera indefinida.

- Se ajustará el trazado en el inicio de la autovía (p.k. 0+000 y 3+100) para no afectar ni al cauce ni a la vegetación de ribera del río Rivillas. En los puntos donde se aproxime más al cauce (PP.KK 1+000-1+800) se adoptarán las medidas de diseño que minimicen la ocupación de la infraestructura para respetar una banda lo más ancha posible en torno a la ribera en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Guadiana.

- Entre los kilómetros 18+000 y 29+000 no se afectará a ninguna de las lagunas naturales ni a su zona de influencia, de manera que tampoco se afecte a su sistema hidrodinámico. En las zonas donde el trazado discorra próximo a alguna laguna, se dispondrán medidas para evitar las molestias a la fauna que se encuentra en ellas. Además se deberá garantizar la permeabilidad de las aguas superficiales a ambos lados de la autovía de forma que no se afecte al complejo lagunar de la ZEPA "Complejo Lagunar y Llanos de La Albuera" que queden en un sólo lado de la autovía la mayor cantidad posible de las lagunas temporales de la zona. Además se aumentará, en la medida de lo posible, la permeabilidad transversal de las aguas superficiales como medida compensatoria adicional para protección del complejo lagunar de La Albuera.

- Consideraciones correspondientes a la información pública del Estudio de Impacto Ambiental Complementario.

- Después de haber modificado el emplazamiento del enlace situado en el término municipal de Ahillones como consecuencia de la información pública de 2008, se trasladará, de nuevo, el enlace previsto en el punto kilométrico 125+200, para enlazar con la carretera BA-V-1617, al P.K. 123+200 para hacerlo con la carretera BA-V- 1617, como ha solicitado el ayuntamiento de Ahillones.

- Se mejorará el acceso a la EDAR de Llerena, reponiéndose la accesibilidad directa que tenía desde la carretera EX305, tal y como ha solicitado el ayuntamiento de Llerena.

- Se dará continuidad a la Vereda de Las Pardillas que cruza aproximadamente la autovía en el PK 112+500, tal y como ha solicitado el ayuntamiento de Llerena.

- El área de servicio y descanso prevista en el PK 145+400 se desplazará hacia el este con el fin de evitar la afección al cauce y zona de policía del arroyo de Medialegua, no obstante las dimensiones y reparto de superficies en el área de servicio y descanso se definen con mayor exactitud en fases posteriores del proyecto en donde se cuenta con una cartografía con mayor detalle.

- Inicialmente en la información pública de 2008, se solicitó el desplazamiento del enlace situado en el PK 190+600. Ahora se ha vuelto a reconsiderar con el fin de mejorar su ubicación.

Actualmente, en esta fase del estudio, se dispone de más información con respecto a la situación final de la actual carretera N-432 desde Espiel a Villanueva del Rey.

En coordinación con el tramo de autovía A-81 Badajoz-Córdoba-Granada Tramo: "Espiel-Granada", se ha podido comprobar que el tramo de carretera N-432 desde Espiel a Villanueva del Rey quedará como fondo de saco y los usuarios de la autovía tendrían que realizar un mayor recorrido para acceder al municipio de Villanueva del Rey.

El emplazamiento del enlace propuesto en el Estudio de Impacto Ambiental Complementario con un esviaje tan grande entre la carretera N-432 y la futura autovía, implica grandes desarrollos de ramales y por lo tanto gran afección de superficie, con la repercusión en las expropiaciones y la afección a multitud de encinas de la zona. Además el recorrido para acceder a la localidad de Villanueva del Rey se incrementa en torno a 2 km.

Por ello será recomendable estudiar en fases posteriores de proyecto (a otras escalas) su emplazamiento definitivo en base a una tipología, con el fin de ubicarlo en la mejor zona desde el punto de vista de la accesibilidad, del medioambiente (encinas), del drenaje, de la orografía de la zona, etc y basándose en criterios técnico-económicos (funcionalidad, coste, capacidad y seguridad vial).

