

III.- OTRAS DISPOSICIONES Y ACTOS

Consejería de Fomento

Resolución de 04/10/2021, de la Dirección General de Carreteras, por la que se aprueba provisionalmente y se ordena la publicación del estudio informativo y estudio de impacto ambiental de la variante de la CM-215 en Landete (Cuenca), a efectos de iniciar el periodo de información pública. [2021/11071]

Aprobado técnicamente el Estudio Informativo de referencia que incluye el Estudio de Impacto Ambiental, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15.3 de la Ley 9/1990, de 28 de diciembre, de Carreteras y Caminos de Castilla la Mancha, el artículo 34 del Reglamento de la Ley 9/1990, de 28 de diciembre, de Carreteras y Caminos de Castilla la Mancha, aprobado por Decreto 1/2015, de 22 de enero, el artículo 40 Ley 2/2020, de 7 de febrero, de Evaluación Ambiental de Castilla-La Mancha, se somete a información pública durante el plazo de treinta días hábiles, contados a partir del día siguiente hábil al de publicación de esta Resolución en el Diario Oficial de Castilla-La Mancha, para que las entidades y particulares interesados puedan presentar las alegaciones que estimen oportunas sobre el interés general de la carretera y la concepción global de su trazado, así como sobre la evaluación de impacto ambiental del citado Estudio Informativo.

La responsabilidad de la realización de la información pública corresponde a la Administración promotora de dicho Estudio Informativo. En este caso, el órgano responsable es la Dirección General de Carreteras adscrita a la Consejería de Fomento de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

De conformidad con el artículo 12.1e) de la Ley 4/2016, de 15 de diciembre, de Transparencia y Buen Gobierno de Castilla-La Mancha, se publican los documentos sujetos a información pública, a estos efectos, los documentos mencionados estarán disponibles en la página web de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha en la dirección:

<https://www.castillalamancha.es/gobierno/fomento/estructura/dgfcartra/actuacionesorganismo>

y asimismo en el Tablón electrónico de la Administración de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, regulado en la Orden de 11/09/2013, de la Consejería de Presidencia y Administraciones Públicas.

También podrán examinarse los documentos en la sede de la Dirección General de Carreteras de la Consejería de Fomento, sita en el Paseo Cristo de la Vega, s/n, de la ciudad de Toledo.

Las alegaciones deberán dirigirse a la Dirección General de Carreteras y Transportes de la Consejería de Fomento y podrán presentarse en cualquiera de los registros y oficinas previstas en el artículo 16 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, así como en la siguiente dirección de correo electrónico: dgcarreteras.fomento@jccm.es

Nota extracto.

Situación actual:

La progresiva congestión provocada en los accesos al núcleo urbano de Landete en la confluencia de la carretera CM-215 con la carretera N-330 y el inicio de la CUV-5003, en ambos sentidos, ha determinado la necesidad de estudiar un itinerario exterior alternativo que permita enlazar las carreteras CM-215 y la CN-330 con IMDs que superan los 1100 vehículos/día con un porcentaje de pesados entorno al 15% de forma que se evite pasar por la población. Para solventar este problema se planteó la redacción del presente documento.

Descripción de las alternativas estudiadas:

Se trata de una carretera de nueva construcción con una velocidad de proyecto de 80 km/h cuya sección propuesta común en todas las alternativas será la siguiente:

- Calzada 2 x 3,5 m
- Arcenes 1,5 m
- Bermas 0,5 m

Restantes características: las establecidas en la vigente Norma 3.1-I.C

Tanto la conexión al inicio del proyecto con la CM-215 como la conexión final del trazado (independientemente de la alternativa elegida) sobre la N-330, así como en la intersección con la CUV-5003 (Alternativa Norte) se efectuarán mediante glorietas de radio interior 25 m con la siguiente sección tipo:

Sección glorieta:

Carriles 2 x 4 m
Arcén exterior 1,5 m
Arcén interior 1,0 m
Bermas 0,5 m

El proyecto deberá considerar la construcción de un viaducto, que permita librar el cruce con el río Ojos de Moya en diferentes P.K., dependiendo de la alternativa. La tipología estudiada será "puente de vigas prefabricadas". También se incluirá un paso superior para la Colada de la Fuente del Hoyo, así como las obras de drenaje transversal necesarias.

Las alternativas que se desarrollan en el presente Estudio Informativo son las siguientes:

Alternativa 1: opción norte + opción variante N-330
Alternativa 2: opción sur A + opción variante N-330
Alternativa 3: opción sur B + opción variante N-330

• Alternativa 1: Opción Norte

Planta

Tramo 1

Se inicia con una intersección en glorieta proyectada en la CM-215, situada al Oeste del Casco Urbano, aproximadamente a la altura del P.K. 30,750. Partiendo con dirección Noreste, atraviesa los parajes de Loma Gorda, Las Eras y Loma del Arenal, rodeando por el norte el cementerio intersecciona en una glorieta a la carretera CUV-5003.

Tramo 2

Como continuación del Tramo 1, parte de la glorieta de intersección con la CUV-5003, con dirección Este cruzando la vega y el Río Ojos de Moya, posteriormente describe una amplia curva girar hacia el sur donde finaliza en la intersección en glorieta con la N-330, en el P.K. 239,940, situado al este del Casco Urbano de Landete.

Alzado

La rasante del Tramo 1 viene condicionada por el significativo relieve de cerros y barrancos existente al Noroeste del Casco Urbano.

La rasante proyectada está compuesta por una sucesión de desmontes y terraplenes significativos, cumpliendo con las pendientes máximas especificadas en el pliego y al mismo tiempo habilita los terraplenes de paso en barrancos suficientes para alojar obras de drenaje.

La vega del río se cruza en terraplén a fin de alcanzar cota suficiente para alojar la estructura del río Ojos de Moya.

La Alternativa 1, Opción Norte presenta una longitud total de 2.840 m. (tramos 1 y 2).

• Alternativa 2: Opción Sur A

Planta

Se inicia con una intersección en glorieta proyectada en la CM-215, situada al Oeste del Casco Urbano, a la altura del P.K. 30,500. Partiendo con dirección Sureste, discurre al Noreste del Cerro de San Cristóbal y atravesando los parajes de Ramblilla Espedera y El Calvario, alcanza la vega del río Ojos de Moya al sur del Casco Urbano de Landete, cruza el río y finaliza en una intersección en glorieta con la N-330 en el P.K. 236,500 (al Sureste de Landete).

La existencia de numerosas construcciones en la zona es el condicionante principal del trazado en esta opción.

Alzado

Se propone una rasante lo más ajustada a terreno natural al objeto de reducir el movimiento de tierras y minimizar en lo posible el impacto visual generado. Destacando únicamente el terraplén (y posterior desmonte) necesarios para superar la vega y el río Ojos de Moya.

La Alternativa 2, Opción Sur A presenta una longitud total de 2.530 m.

• Alternativa 3: Opción Sur B

Planta

La Alternativa 3, Opción Sur B se inicia con una glorieta de conexión en el P.K. 29,700 de la carretera CM-215. Rodea por su ladera Suroeste el Cerro de San Cristóbal (paraje de La Tejería) y continúa con dirección Este por los parajes Rambla Espedera y El Calvario, de forma análoga a la Opción Sur A, hasta cruzar la vega y el Río Ojos de Moya y finalizar en el P.K. 236,500 (al Sureste de Landete) de la N-330 mediante intersección en glorieta.

Alzado

Al igual que en la Opción Sur A se propone una rasante lo más ajustada al terreno, cuyos únicos elementos significativos son el terraplén y desmonte que permiten salvar la vega y el río Ojos de Moya.

La Alternativa 3 Opción Sur B alcanza una longitud total de 3.280 m.

• Opción Variante N-330 (Tramo común a todas las alternativas)

Planta

Independientemente de las propuestas anteriores de trazados de variante de la CM-215 a su paso por Landete, y atendiendo a las especiales circunstancias que concurren en la configuración de las propuestas posibles de variante y la N-330, así como a la propia afección que el tráfico de la N-330 provoca sobre el Casco Urbano, el presente Estudio Informativo se completa con la opción de construcción de un tramo de Variante de la N-330 que, partiendo del P.K. 236,500 con dirección Noreste finalice en la propia N-330 (P.K. 239,940).

De esta manera puede darse continuidad a las tres opciones de Variante presentadas para la CM-215 (Alternativas Norte, Sur A y Sur B) y a la propia N-330, eliminando por completo los tránsitos de esas carreteras del Casco Urbano de Landete.

Alzado

Los terrenos ocupados por esta propuesta son sensiblemente llanos por lo que no existen movimientos de tierra significativos.

La Opción Variante N-330 tiene una longitud total de 1.180 m y debe ser considerada a efectos de valoración como elemento complementario a cualquiera de las opciones estudiadas, configurándose así tres alternativas de trazado:

El siguiente cuadro resume las características geométricas de las alternativas propuestas.

Resumen de características geométricas					
Alternativa	Longitud (m)	Radio mín. (m)	Pte. máx. (%)	Kv Convexo mín.	Kv Cóncavo mín.
Alternativa 1	4.020	500	5,80	3.405	2.717
Alternativa 2	3.710	500	4,12	3.881	2.717
Alternativa 3	4.460	450	5,08	3.508	2.717

Estudio de Impacto Ambiental. Documento de síntesis

El Estudio de Impacto Ambiental forma parte del Estudio Informativo: Variante de la CM-215 en Landete (Cuenca), habiéndose elaborado en coordinación con el resto de los estudios técnicos que componen la definición de la actuación. El Estudio se centra en el análisis, evaluación y diseño ambiental de las tres alternativas completas de trazado que desarrollan los corredores seleccionados y que se plantean para la mencionada conexión.

Análisis comparado de las alternativas estudiadas

Para el análisis comparativo se han utilizado criterios de trazado, constructivos, económicos, funcionales y criterios ambientales, en el documento informado se recoge cada una de estas valoraciones y el resultado del proceso de comparación de alternativas.

Alternativa seleccionada:

Del análisis efectuado, de acuerdo con el conjunto de criterios considerado se concluye que la solución más favorable y por ello la solución seleccionada es la Alternativa 3.

Toledo, 4 de octubre de 2021

El Director General de Carreteras
DAVID MERINO RUEDA
