



MINISTERIO  
DE FOMENTO  
EI2-CR-27

SECRETARÍA DE ESTADO DE  
PLANIFICACIÓN E  
INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL  
DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE  
CARRETERAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE  
ESTUDIOS Y PROYECTOS

**Resolución de la Dirección General de Carreteras, por delegación en la Subdirección General de Estudios y Proyectos, por la que se autoriza:**

**Orden de Estudio. Estudio Informativo.**

**"VARIANTE DE PIEDRABUENA. N-430, DE BADAJOZ A VALENCIA POR ALMANSA, P.P.K.K. 279,400 A 281,200"**

**Red de Carreteras del Estado.**

**CIUDAD REAL**

La carretera N-430, de Badajoz a Valencia por Almansa, soporta un cierto volumen de tráfico de largo recorrido que tiene como origen/destino centros extremeños y levantinos. En el entorno de Piedrabuena, en la provincia de Ciudad Real, la Intensidad Media Diaria alcanza valores de 4240 veh/día, con una proporción de pesados notable que alcanza el 16% (datos oficiales de 2009). La travesía se convierte en una zona conflictiva para el tráfico y la seguridad vial por sus deficientes características geométricas. Así, por ejemplo, se dan dos curvas de radio muy reducido en las intersecciones con las carreteras a Navalpino-Arroba y a Porzuna-Torrijos. Se producen asimismo otros cuatro cruces de calles con falta de visibilidad.

Este deficiente trazado contrasta con el de los tramos inmediatamente anterior y posterior a la travesía (Luciana-Piedrabuena y Piedrabuena-Puente de Alarcos), que han sido objeto de acondicionamiento en los últimos años.

Por otro lado, la capacidad del firme existente en la travesía es muy deficiente, y obliga a actuaciones de periodicidad aproximada bianual; la rehabilitación estructural del firme no es posible sin la realización de costosos desvíos de tráfico y, además, está muy condicionada por la cota de las viviendas que lindan con la travesía.

Estas deficiencias, entre otras, han sido puestas de manifiesto en una propuesta remitida por la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla-La Mancha. La propuesta solicita una Orden de Estudio para la redacción del estudio informativo de la variante de Piedrabuena, y se acompaña de peticiones del propio Ayuntamiento, así como de consideraciones sobre la conveniencia de la ejecución de la variante hechas a partir de visitas a la travesía.

A la vista de la propuesta mencionada, **RESUELVO:**



- Que, bajo la dirección de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla-La Mancha, sea redactado el siguiente estudio:

**Tipo y clave:** Estudio Informativo, EI2-CR-27.

**Situación:** Carretera N-430, de Badajoz a Valencia por Almansa.

Tramo: Variante de Piedrabuena.

p.p.k.k. aproximados: 279,400 a 281,200.

Longitud aproximada: entre 3 y 5 km.

**Clase:** Variante de población.

**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 la variante de Piedrabuena en la carretera N-430.

**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 determine en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares que en su momento se apruebe como base para su redacción.

**Características:**

**Velocidad de proyecto:** 100 km/h. No obstante, podrá adoptarse total o parcialmente un valor diferente de velocidad de proyecto siempre que hubiese razones técnicas o económicas que así lo aconsejaran, en cuyo caso deberá quedar suficientemente justificado.

**Calzada:** 7,00 m.

**Arcenes:** 1,50 m.

**Restantes características:** Las contenidas en la vigente Norma 3.1-IC Trazado para una carretera convencional de la velocidad de proyecto definitiva.

**Instrucciones particulares:**

1. El estudio informativo 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. Asimismo, el estudio se someterá al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental previsto en el vigente Texto Refundido de



- la Ley de Evaluación Ambiental de Proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero.
3. De acuerdo con el artículo 28.4 de la vigente Ley de carreteras, las propiedades colindantes no tendrán acceso directo a los nuevos tramos de calzada.
  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 todas las actuaciones previstas.
  5. Se mantendrán los contactos oportunos con el Ayuntamiento de Piedrabuena, la Confederación Hidrográfica, y con el resto de los organismos que pudieran verse afectados o que pudieran aportar datos de interés a la redacción del estudio. Asimismo se tendrá en cuenta el planeamiento urbanístico vigente.
  6. 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 la rentabilidad económico-financiera.
  7. 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.
  8. Todas las alternativas que se planteen deberán cumplir los criterios de eficiencia establecidos en la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre.
  9. Se tratará de definir alternativas que requieran el mínimo uso de materiales ajenos a la traza y que supongan la menor cantidad posible de excedentes de tierras.

**Asistencia Técnica:**

Se autoriza, previa justificación de la necesidad e idoneidad del contrato conforme al artículo 22 de la Ley 30/2007, de Contratos del Sector Público, la asistencia técnica que, en su caso, resulte necesaria para la redacción del proyecto de trazado.

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

Se estima un período de veinticuatro (24) meses como tiempo necesario para la redacción del estudio.



**Presupuesto Base de Licitación:**

Teniendo en cuenta una longitud aproximada de entre 3 y 5 kilómetros, se estima que el Presupuesto Base de Licitación de las obras podría ascender aproximadamente a entre **OCHO MILLONES SETECIENTOS MIL EUROS (8.700.000 €)** Y **CATORCE MILLONES QUINIENTOS MIL EUROS (14.500.000 €)**, incluyendo el concepto de IVA.

El estudio Informativo, una vez redactado conforme a lo establecido en la presente orden de estudio, será remitido para su supervisión a la Subdirección General de Estudios y Proyectos de la Dirección General de Carreteras.

Madrid, <sup>30</sup> de MAYO de 2011  
EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS

P.D. LA SUBDIRECTORA GENERAL DE ESTUDIOS Y PROYECTOS  
Fdo.: María José Rallo del Olmo  
(Resolución Delegación de Atribuciones 12-01-94)