

### III.- OTRAS DISPOSICIONES Y ACTOS

#### Consejería de Ordenación del Territorio y Vivienda

**Resolución de 23/09/2009, de la Dirección General de Carreteras, por la que se ordena la publicación del estudio informativo y estudio de impacto ambiental de la variante de la carretera CM-4003 en Camarena (Toledo); Expediente: CV-TO-06-203, a efectos de iniciar el período de información pública del mencionado estudio informativo. [2009/14234]**

Aprobado técnicamente el proyecto de referencia que incluye 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 y la Ley 4/2007 de 8 de Marzo, de Evaluación Ambiental, se somete a información pública durante el plazo de treinta días hábiles, contados a partir del día siguiente hábil al de la 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.

A estos efectos, el referido proyecto se encuentra de manifiesto en la Consejería de Ordenación del Territorio y Vivienda, sita en Toledo, Pº Cristo de la Vega s/n, todos los días laborables durante las horas de oficina.

Nota extracto

Expediente CV-TO-06-203

Título: Estudio Informativo de la variante de la carretera CM-4003 en Camarena. (Toledo).

Se somete al procedimiento de Información Pública a los efectos previstos en la Ley 9/1990 de 28 de Diciembre, de Carreteras y Caminos de Castilla-La Mancha, así como a los efectos previstos en la Ley 4/2007 de 8 de Marzo, de Evaluación Ambiental de Castilla-La Mancha.

Situación actual:

El ámbito del estudio abarca parte de los términos municipales de Camarena y Arcicóllar, siendo esta variante una solución que se proyecta para desviar el tráfico existente de la CM-4003 con destino distinto a Camarena, por fuera del núcleo urbano. Así, esta variante dará servicio principalmente a este núcleo de población así como a todos aquellos que conecta entre la A-5 carretera de Extremadura y la capital de provincia Toledo, esto es: Ventas de Retamosa, Camarena, Arcicóllar, Camarenilla y Bargas.

El desarrollo urbanístico generado en la mayoría de los municipios considerados en el ámbito del Estudio ha originado un incremento de la población y consecuentemente un incremento del tráfico, con las consiguientes molestias y congestiones de tráfico para estas poblaciones y núcleos urbanos respectivamente.

Por estas razones se decidió estudiar la construcción de la futura variante que sirviera para captar la mayor parte del tráfico de paso, mejorando las condiciones de comodidad y seguridad y ahorrando tiempos de viaje.

Descripción de las alternativas estudiadas:

Alternativas consideradas.

El itinerario de la Variante de Camarena, se ha esquematizado, para cada una de las alternativas planteadas, como sigue:

Alternativa 1

La primera de las alternativas comienza con un enlace, mediante glorieta, con la CM-4003 en su kilómetro 27,5 y discurre al oeste de Camarena hasta su conexión con la carretera TO-4111-V en el pk 17,2 aproximadamente. Continúa por el término municipal de Arcicóllar hasta conectar con el trazado original de la CM-4003. Se diseña una intersección para el acceso y la salida del municipio de Camarena.

Esta variante tiene una longitud total de 6.874,80 metros, de los que 5.472 metros discurren por el término municipal de Camarena y 1.402,86 metros por el de Arcicóllar.

El radio mínimo utilizado en trazado es 1.000 metros y el máximo es de 2.000 metros en el primer tramo, en el segundo tramo el radio mínimo es de 500 metros.

En cuanto a las intersecciones con caminos y vías pecuarias, se realizan un total de tres desvíos, tres pasos inferiores y un paso superior.

#### Alternativa 2

La segunda de las alternativas, discurre también por la parte oeste del municipio. Esta variante comienza con una conexión mediante glorieta con la CM-4003 a la altura del kilómetro 26,5 para terminar conectando con la TO-4111-V en su kilómetro 17,2 aproximadamente, también mediante glorieta.

En el pk 3+000 esta alternativa comparte trazado con la 1 y finalizan en el mismo punto. Al igual que en la 1, se contempla el tramo que discurre por el término municipal de Arcicóllar y la intersección para dar acceso al municipio de Camarena.

Esta variante tiene una longitud total de 6 126,38 metros, convirtiéndose en la solución planteada más corta. De la longitud total 4.723,52 metros discurren por el término municipal de Camarena y 1.402,86 metros por el de Arcicóllar.

El radio mínimo es de 700 metros mientras que el máximo es de 1.240 metros en el primer tramo. En el segundo tramo el radio mínimo es de 500 metros.

Esta solución, al igual que la 1, afecta a la vía pecuaria "Cordel de Toledo" pues la intercepta en dos ocasiones, en el pk 0+496 y en el pk 3+035. En ambos puntos se considera como solución más adecuada sendos pasos superiores. Así pues, esta solución contempla el desvío de tres caminos, y la construcción de dos pasos superiores y dos inferiores.

#### Alternativa 3

Esta última alternativa discurre por la parte este de Camarena. Esta variante comienza con una conexión mediante glorieta con la CM-4003 a la altura del kilómetro 26,8 para terminar conectando con la TO-4111-V en su kilómetro 18 aproximadamente, también mediante glorieta.

Esta solución requiere de la adecuación de la carretera TO-4111-V para no invadir una zona calificada por el Plan de Ordenación Municipal como suelo consolidado.

Esta variante tiene una longitud total de 7.539,08 metros, y discurre en una longitud de 5.447,10 metros por el término municipal de Camarena y en una longitud de 2.091,98 metros por el de Arcicóllar.

El radio mínimo utilizado en esta alternativa es de 500 metros y el máximo utilizado es de 700 metros.

Esta alternativa no afecta a ninguna vía pecuaria. Es necesaria la construcción de cuatro pasos inferiores, la construcción de un paso superior y otros seis desvíos.

#### Alternativa Seleccionada.

Después de realizar un análisis multicriterio se observa que las alternativas mejor valoradas son las que discurren por el oeste, siendo la alternativa 1 la mejor valorada de las dos.

Por lo tanto, una vez realizado el estudio de soluciones, se considera como solución óptima la Alternativa 1.

Toledo, 23 de septiembre de 2009

El Director General de Carreteras  
ROBERTO PUENTE AGUADO