



## Ayuntamiento de Navalmoral de la Mata

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA  
Gobierno de España

### DIRECCIÓN GENERAL ADIF-ALTA VELOCIDAD

C/ del Titán 4-6. 28045 MADRID

### SOLICITUD PARA LA REDACCIÓN DE ESTUDIO DE VIABILIDAD PARA EL SOTERRAMIENTO DE LA LAV MADRID-EXTREMADURA TALAYUELA-CÁCERES.

### TRAMO ARROYO SANTA MARÍA-NAVALMORAL DE LA MATA.

**D<sup>a</sup> RAQUEL MEDINA NUEVO**, en calidad de Alcaldesa-Presidenta del Excmo. Ayuntamiento de Navalmoral de la Mata, con domicilio a efectos de notificaciones en Plaza de España nº1, (10300 Cáceres) en relación a la línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura Talayuela-Cáceres en el tramo Arroyo de Santa María-Navalmoral de la Mata, expone:

Que con el apoyo unánime de la ciudadanía moral y de la Corporación Municipal reflejado en el manifiesto político "Soterramiento ya" firmado el 23 de julio de 2020 por todos los grupos presentes en el consistorio moralo y con los argumentos que en el presente documento se exponen,

#### SOLICITA:

Al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ADIF la redacción de un Estudio de Viabilidad para el soterramiento de la LAV Madrid-Extremadura Talayuela-Cáceres; Tramo Arroyo Santa María-Navalmoral de la Mata a su paso por el casco urbano de Navalmoral de la Mata, con el objetivo de conocer la viabilidad técnica, económica, ambiental y social del soterramiento de la LAV en los 1,5 km del tramo urbano, así como costes reales de la ejecución del mismo.

Así mismo, como Alcaldesa-Presidenta del Excmo. Ayuntamiento de Navalmoral de la Mata, la suspensión de la aprobación definitiva del proyecto de construcción de la plataforma de LAV en superficie, actualmente en redacción, en tanto se realizan los trámites de licitación y desarrollo del estudio de viabilidad solicitado.

Y para que conste y a los efectos oportunos, firma la presente solicitud en Navalmoral de la Mata a 8 de septiembre de 2020.

LA ALCALDESA  
Raquel Medina Nuevo.

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS PARA LA SOLICITUD DEL ESTUDIO DE VIABILIDAD DE LA LAV EN EL TRAMO URBANO DE NAVALMORAL DE LA MATA.**





# Ayuntamiento de Navalmoral de la Mata

## 1. INTRODUCCIÓN:

La solicitud realizada desde el Excmo. Ayuntamiento de Navalmoral de la Mata para estudiar la viabilidad del soterramiento de la LAV a su paso por el casco urbano de la localidad, se tramita conforme a lo dispuesto en el Artículo 247 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (LCSP) y al amparo a la luz de la Ley 11/2018, de 21 de diciembre, de ordenación territorial y urbanística sostenible de Extremadura (Ley LOTUS).

Extremadura ha apostado decididamente por encontrar el equilibrio entre lo rural y lo urbano. Y para impulsarlo, la nueva LOTUS pretende recuperar este binomio como eje fundamental del desarrollo de la región. Se ha optado por emprender la transición hacia un referente propio de economía verde y circular, resolviendo la ecuación entre lo rural y lo urbano de manera equilibrada y sostenible, siguiendo el Plan de Acción de la UE para la Economía Circular por un crecimiento inteligente, sostenible e integrador.

La sostenibilidad es uno de los ejes fundamentales del desarrollo extremeño, alineados con los objetivos 2020 contra el cambio climático, pues nos encontramos en una región que a día de hoy arroja huella ecológica positiva.

Este planteamiento se alinea con la Declaración de Quito sobre Ciudades y Asentamiento Humanos Sostenibles para todos en el marco de la Conferencia de Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano sostenible (HABITAT III), con la adopción de la Nueva Agenda Urbana, Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de manera integral y para el logro de los Objetivos para el Desarrollo Sostenible (ODS) y sus metas, donde se incluye la de construir ciudades y asentamientos humanos inclusivos, seguros y sostenibles.

Los criterios de Ordenación Sostenible constituyen la piedra angular sobre la que se deben apoyar las bases de un verdadero urbanismo sostenible, donde se incluyen una serie de condicionantes sobre movilidad sostenible -dando especial preferencia a los itinerarios peatonales y ciclistas y a los servicios de uso público sobre el uso del vehículo privado y a la participación ciudadana- que deben estar contenidos en las memorias de los proyectos urbanos con su correspondiente justificación, así como caminos escolares y perspectiva de género.

Especialmente importante es este último aspecto, pues los principales usuarios de nuestras ciudades a nivel del peatón son la población infantil, las mujeres, las personas dependientes y con capacidades diversas, las personas con menos recursos y las personas mayores. Dando visibilidad a estos colectivos hacemos ciudades para todos y todas, ciudades inclusivas.

Se debe introducir en el proyecto la perspectiva de género de cara a la Ordenación Sostenible de la ciudad. La inclusión de información detectando zonas, itinerarios y puntos negros para las mujeres pone de manifiesto el déficit de determinadas cuestiones no resueltas en la solución técnica adoptada, que exceden de la exigencia de seguridad que, lógicamente, requiere la propia infraestructura, y que abarcan otros "exigencias" como la





## Ayuntamiento de Navalmoral de la Mata

accesibilidad, el diseño urbano, la proximidad de dotaciones y equipamientos, la iluminación, el transporte público y la movilidad peatonal, que hay que tomar en consideración como “valores” añadidos.

Especial importancia tienen los estudios de movilidad que garantizan el fácil acceso a dotaciones, equipamientos sanitarios, educativos y demás usos de interés público, especialmente en el caso de las mujeres que realizan en la ciudad movimientos poligonales principalmente a pie o en transportes público, realizando tareas en cadena, frente a los movimientos pendulares del transporte en vehículo privado.

Frente a estos movimientos en vehículo privado -que han tenido la primacía en el diseño y planificación de nuestras ciudades hasta el punto de entenderse los espacios para la vida cotidiana como espacios residuales frente al viario- nosotros optamos por la ciudad que facilita de manera prioritaria el acceso peatonal a los equipamientos y dotaciones. Por lo tanto, apostamos por un modelo de ciudad, en donde su primera opción de movilidad, sea la peatonal.

En términos de movilidad sostenible y cohesión social, deben establecerse criterios de proximidad y diversidad de usos frente a las zonificaciones. La autonomía de la población está en relación directa con la proximidad a los servicios y las formas de movilidad, por lo que se debe dar prioridad a estos criterios frente a criterios económicos o productivos. Debe buscarse el aumento del espacio destinado a los ciudadanos frente al destinado a los vehículos, apostando por otras formas de movilidad sostenible, con la creación de carriles bici y transporte etc.

A esto hay que sumar, de manera evidente, la participación ciudadana activa. Es obligatorio posibilitar la participación ciudadana desde el inicio de los proyectos, siendo necesario justificar en los mismos las acciones y relaciones participativas realizadas, así como las conclusiones y su integración en los proyectos. La participación con poder de decisión de la ciudadanía como elemento enriquecedor es imprescindible para la definición de nuevos modelos urbanos y su gestión responsable.

El objetivo fundamental es devolver a las personas su espacio en la ciudad y promover que pueda desarrollarse la vida a pie como motor de la ciudad de proximidad.

En este contexto y desde este marco legal se plantea en este documento la solicitud de estudio de viabilidad técnica, económica, ambiental y social del soterramiento de la LAV Madrid-Extremadura a su paso por el casco urbano moralo (1,5 km aproximadamente) como única alternativa social, urbanística, ambiental, técnica y urbana posible para el desarrollo de la ciudad de Navalmoral de la Mata en consonancia con los acuerdos internacionales y los planteamientos de sostenibilidad, movilidad urbana y perspectiva de género que recoge la normativa vigente en materia de urbanismo y ciudad.

## 2. ANTECEDENTES: LÍNEA LAV MADRID - EXTREMADURA.





## Ayuntamiento de Navalmoral de la Mata

El proceso administrativo seguido para la *Línea Ferroviaria de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Tramo Madrid - Cáceres*, se inicia en noviembre del año 2.000; por la entonces *Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes de la Dirección General de Ferrocarriles*, por aprobación para la realización de *Estudio Informativo del proyecto de LAV Madrid-Extremadura. Tramo Madrid-Cáceres*, que finalmente se subdividió en el tramo *Madrid-Oropesa* y tramo *Talayuela-Cáceres*, a fin de obtener una reducción en los tiempos de recorrido, aumentar la demanda global del ferrocarril de transportes y mercancías, incrementar la demanda y flujo de viajeros, optimizar los resultados económicos de explotación y en general, extender el beneficio social derivado del nuevo proyecto LAV.

El entonces Ministerio de Fomento, en mayo de 2.003 expuso a información pública dicho *Estudio Informativo*.

Posteriormente, en abril de 2.006 de las cuatro alternativas presentadas A, B, C y D, se seleccionaron las dos últimas, cuyos trazados contemplan el tráfico mixto de la LAV, pero modifican su trazado para evitar afectar la ampliación de la ZEPA de Monfragüe y Dehesas de su entorno de 18.400 Ha. que se realizó en esas fechas.

En diciembre de 2.007 se publica la *Declaración de Impacto Ambiental (DIA)*.

En enero de 2.008, se publica y aprueba definitivamente el *Estudio Informativo del proyecto de LAV Madrid-Extremadura. Tramo Cáceres-Talayuela (Tráfico mixto)*.

En junio de 2.009, se realiza la adjudicación para la redacción del *Proyecto de Plataforma de la LAV Madrid - Extremadura. Tramo: Cáceres-Talayuela. Subtramo: Talayuela-Navalmoral de la Mata*.

Lógicamente, la redacción del proyecto recoge las estipulaciones aprobadas previamente en el *Estudio Informativo*; y por lo tanto, contempla el trazado en superficie respetando el corredor ferroviario existente a su paso por la población.

Con fecha 30 de diciembre de 2.010, se publica el *Proyecto Básico de la Plataforma LAV de Navalmoral*, a efectos exclusivos de expropiaciones, y en marzo de 2.011 se aprobó definitivamente el proyecto de construcción.

Puesto que las obras no se licitaron en tiempo y forma, en mayo de 2.018 se adjudicó la redacción de un nuevo Proyecto de Construcción a la empresa Consultrans S.A.U, firmándose el contrato el día 6 de junio de 2.018, y con un plazo de redacción de 18 meses.

En desarrollo de las estipulaciones finales del propio *Estudio Informativo*, en diciembre de 2018, Adif inicia durante la fase de redacción del citado proyecto constructivo, la preceptiva ronda de contactos con el Ayuntamiento de Navalmoral de la Mata, quien a su vez convoca a los grupos políticos, instituciones y asociaciones locales interesadas, a fin de considerar las soluciones adoptadas en el mismo.





## Ayuntamiento de Navalmoral de la Mata

En concreto, la participación en el citado proceso por parte de éste ayuntamiento y sus ciudadanos, se resume cronológicamente en los siguientes puntos:

- 2.1.** El 10 de junio de 1998, la *Asociación del Sector de la Construcción de Navalmoral de la Mata*, en el documento de sugerencia al Planeamiento Urbanístico presentado al Excmo. Ayuntamiento de Navalmoral de la Mata, puso de manifiesto por primera vez, y como primera opción, la necesidad del soterramiento de la LAV a su paso por el casco urbano moralo, y en su caso y como alternativa a la anterior, el traslado de la actual Estación de Renfe a las afueras para evitar el trazado de la línea LAV por el interior de la población.
- 2.2.** Durante el periodo de exposición pública y alegaciones al *Estudio Informativo* del Proyecto LAV Madrid-Extremadura. Tramos Cáceres-Talayuela de fecha 6 de junio de 2003, el Ayuntamiento de Navalmoral realiza escrito de alegaciones al mismo, en donde se exponen las dudas sobre la adecuación del LAV "atraviere la ciudad". Se pone en cuestión, igualmente, el paso inferior planteado en la calle Pablo Luengo y se advierte del cierre del paso a nivel de la Avda. San Isidro, para proponer como conclusión final del escrito de alegación municipal, un trazado soterrado como solución alternativa...*"que convierta el actual pasillo ferroviario dentro de la ciudad en una zona ajardinada"*.
- 2.3.** En 2006, se realizó una nueva exposición pública y nuevo periodo de alegaciones al *Estudio Informativo del proyecto de línea ferroviaria LAV* en su trazado por el término municipal de Navalmoral. El ayuntamiento presenta nuevo escrito de alegaciones con fecha 4 de julio de 2.006; advirtiendo que la misma se encuentra condicionada por la *"...imposición de la administración competente del No Soterramiento y la invariabilidad del trazado de la línea por el casco urbano"*.
- 2.4.** **El Estudio Informativo del Proyecto LAV Madrid-Extremadura. Tramo Cáceres - Talayuela, se aprueba definitivamente el 21 de diciembre de 2007.**
- 2.5.** De nuevo, en el presente año 2.020 ante la redacción del Proyecto de Construcción de Plataforma de la línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura Talayuela-Cáceres; tramo: Arroyo de Santa María-Navalmoral de la Mata, este Ayuntamiento de Navalmoral apuesta, de manera unánime, aunando el sentir mayoritario de la ciudadanía morala, la necesidad de soterrar la LAV en el tramo urbano moralo como única opción viable.

### 3. ESTADO ACTUAL DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO:

El proceso administrativo para la construcción de la Línea Ferroviaria de Alta Velocidad Madrid - Extremadura. Tramo: Cáceres - Talayuela. Subtramo:





## Ayuntamiento de Navalmoral de la Mata

Arroyo de Santa María - Navalmoral de la Mata, se encuentra en la siguiente fase, a saber:

- 3.1.** El Proyecto de Construcción de Plataforma de la línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura Talayuela-Cáceres; tramo: Arroyo de Santa María-Navalmoral de la Mata se encuentra aún en proceso de redacción por parte de la empresa adjudicataria, la consultora CONSULTRANS.
- 3.2.** Concluido el periodo de información pública y alegaciones de los bienes y derechos afectados por el Proyecto de Construcción de la Plataforma, que finalizó a finales del pasado mes de julio, y una vez solicitado a las administraciones urbanísticas competentes el informe técnico de adecuación al Estudio Informativo Aprobado, **el proyecto de construcción de la plataforma de la LAV Madrid-Extremadura a su paso por Navalmoral se encuentra en fase de supervisión. Concluida esta fase, se procederá a la aprobación del mismo.**



### 4. BREVE SÍNTESIS DEL PROYECTO DE PLATAFORMA LAV EN REDACCIÓN:

El documento informativo del *Proyecto Constructivo de la Plataforma LAV* a su paso por el término municipal de Navalmoral de la Mata, remitido al Ayuntamiento por Adif, contiene en su memoria la descripción general de la solución proyectada, y que seguidamente pasamos a exponer de forma resumida, destacando los siguientes aspectos técnicos del mismo, a saber:

- 4.1.** El trazado discurre íntegramente por el término municipal Navalmoral de la Mata, dentro de la provincia de Cáceres, en la Comunidad autónoma de Extremadura y discurre sobre el corredor de la línea convencional actual (Línea Madrid - Valencia de Alcántara).

4.1.1. Se disponen varias secciones tipo de la LAV, a saber:

4.1.2. La sección tipo propuesta para la LAV corresponde a vía doble de ancho internacional con un entreeje de 4,70 m y un ancho de plataforma de 14,00 m. a su paso por el suelo rústico del municipio.

4.1.3. Atravesando el suelo urbano de la ciudad, la plataforma LAV se proyecta con ancho de 12,65 metros entre muros para colocar en un futuro las pantallas anti ruido.

- 4.2.** En la zona de la Estación se proyectan 4 vías, 2 principales y 2 de apartado, dando lugar a una sección con un ancho total de 28,70 m, excepto en la zona de andenes, donde el ancho es de 22,70 metros.

- 4.3.** La plataforma LAV será apta para tráfico mixto.





## Ayuntamiento de Navalmoral de la Mata

- 4.4.** El proyecto contempla la supresión de los dos pasos elevados existentes en la N-V, así como los pasos a nivel existentes en las calles Pablo Luengo y Avenida de San Isidro.
- 4.5.** La permeabilidad urbana norte-sur se resuelve mediante la ejecución de cuatro pasos inferiores: dos exclusivos para vehículos -uno de ellos de gálibo reducido- y dos exclusivos para peatones:
- 4.6.** Los 2 pasos inferiores proyectados para vehículos confluyen en el entorno del actual Paseo de la Estación, conectando la Plaza de la Estación de Renfe con la antigua N-V. Dispone de un primer itinerario subterráneo que partiendo desde el entorno del hotel “Los Granados” se desarrolla hasta confluir en la Plaza de la Estación. El segundo itinerario subterráneo o vial inferior de gálibo reducido (3,5m), se abre paso desde dicha Plaza, se desarrolla en trinchera frente del cuartel de la Guardia Civil y desemboca en la nueva rotonda ampliada de confluencia entre la Ctra. de Jarandilla y la antigua N-V (rotonda Hotel Moya).
- 4.7.** Los pasos subterráneos para peatones se resuelven en el entorno de los actuales pasos a nivel: el primero en la confluencia de la calle Pablo Luengo con la vía férrea -suprimiendo para ello la zona verde aledaña- y el segundo la confluencia de la Avda. de San Isidro con la vía férrea -de nuevo suprimiendo la zona verde aledaña-.
- 4.8.** En el entorno de la rotonda de la Ctra. de Rosalejo se plantea la renovación del puente en la antigua N-V, para salvar la LAV, y la incorporación de una nueva rotonda en el trazado de la N-V entre las actuales del camino de San Marcos y Navarrosa, para incorporar un vial secundario que, a través de la Unidad de Actuación 14, conecta con la calle Azalea.
- 4.9.** Por su parte, en el entorno de la rotonda de los Sauces, desde la nueva rotonda que se incorpora a la altura del Hotel “Los Granados”, la antigua N-V sufre una modificación significativa de su trazado, abriendo su radio en dirección norte para desembocar en la rotonda de los Sauces, con la consecuente construcción de un nuevo paso elevado -que sustituye al actual- para salvar la LAV. Este nuevo trazado supone la aparición de una bolsa de suelo residual entre el nuevo trazado y el actual que queda sin tratar ni proyectar en el proyecto.
- 4.10.** Como medida de mejora, el proyecto incorpora un aparcamiento disuasorio en los terrenos actualmente vinculados a ADIF en el entorno del silo, al lado opuesto de la actual Estación, que cuenta con un único acceso para vehículos desde la antigua N-V. con capacidad para 100 vehículos y que se comunica con la Estación, al otro lado de la plataforma, mediante un paso inferior peatonal de 5 metros de ancho vial subterráneo.
- 4.11.** Con similar planteamiento se incorpora, desde la Plaza de la Estación hasta la residencia de mayores San Miguel -en la parte trasera del Centro de Fermentación de Tabacos CETARSA, colegio Nuestra Sra. de Guadalupe e IES Albalat, una senda o camino peatonal que recorre todas las traseras de este espacio urbano residual.





## Ayuntamiento de Navalmoral de la Mata

### 5. MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA NECESIDAD E IDONEIDAD DE LA SOLICITUD REALIZADA.

Desde hace más de dos décadas, este Ayuntamiento viene apostando, de manera inequívoca, por el soterramiento de la LAV a su paso por el casco urbano de Navalmoral de la Mata como la única opción viable para resolver el paso de la línea férrea por el municipio.

En las diversas reuniones mantenidas por la Corporación municipal, los técnicos de la Oficina Técnica Municipal y los técnicos de la Asociación del Sector de la Construcción de Navalmoral con los técnicos del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias -en las que se ha planteado la opción del soterramiento como alternativa al actual proyecto en superficie- se ha llegado a la conclusión, de forma unánime, que la opción soterrada en el tramo urbano es técnica, económica, ambiental y socialmente viable.

Del estudio pormenorizado realizado por la Oficina Técnica del Excmo. Ayuntamiento de Navalmoral de la Mata en colaboración con los técnicos de la Asociación del Sector de la Construcción de Navalmoral del Documento Informativo del Proyecto de Construcción de la Plataforma LAV a su paso por el casco urbano de Navalmoral de la Mata -que obra en poder de este Ayuntamiento- se desprenden una serie de conclusiones que ponen de manifiesto la existencia de numerosos puntos críticos en el proyecto, que imposibilitan la asunción del actual proyecto en redacción como la solución óptima para el paso de la LAV por el casco urbano de Navalmoral de la Mata.

Atendiendo a lo expuesto en el Documento Informativo de fecha julio de 2.020, y una vez analizado en profundidad, las principales debilidades y riesgos detectados, son los que a continuación se relacionan:

#### ▪ **R1 - Riesgo para la permeabilidad urbana y la sostenibilidad:**

La infraestructura LAV en superficie, se convierte en sí misma en una barrera física incompatible con la permeabilidad urbana norte-sur que requiere el caso urbano de la ciudad, que coarta y condiciona “per se” el futuro crecimiento de la ciudad de acuerdo a los modelos urbanísticos actualmente a debate.

Debate del “*modelo de pueblos y ciudades sostenibles*” donde su planificación y diseño es esencial, lo que nos exige repensar y analizar el impacto en los modos de transportes actualmente existentes y poner de relieve las condiciones y condicionantes bajo las cuales se produce el desplazamiento peatonal en la escala del barrio.

Debate sobre la “*movilidad y espacios libres urbanos*” que se acrecienta y toma mayor fuerza aún, por la inesperada aparición en nuestras vidas y relaciones sociales del virus covid-19 que padecemos a nivel mundial, y que ha venido para quedarse entre todos nosotros y que nos hace más visible la necesidad dotar a nuestras ciudades de nuevos y mayores dotaciones de espacios libres y zonas verdes para el uso y disfrute de sus







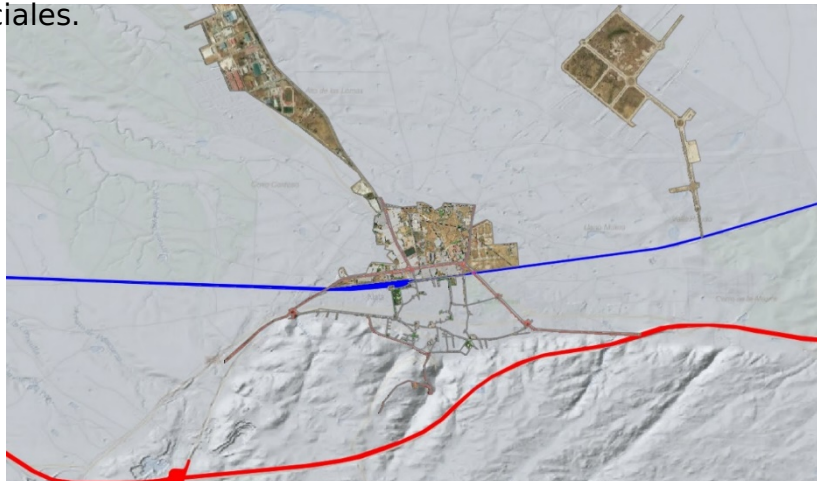
## Ayuntamiento de Navalmoral de la Mata

ciudadanos y que nos garanticen las medidas sanitarias y distancias de seguridad necesarias.

El debate sobre el modelo de la “ciudad del cuarto de hora”, la ciudad de la hiperproximidad, la ciudad del peatón, generada a partir de cuatro elementos: proximidad, diversidad, densidad y ubicuidad, que ofrecen calidad de vida en distancias cortas a través de seis funciones urbanas esenciales: vivir, trabajar, aprovisionarse, cuidarse, aprender y descansar. La ciudad accesible para todos y en cualquier momento. Aquella en la que un ciudadano pueda acceder a sus necesidades básicas de vida en menos de 15 minutos.

Se trata de acercar la demanda del ciudadano a la oferta que se le ofrece, garantizando una combinación funcional mediante el desarrollo de interacciones sociales, económicas y culturales, asegurando una densificación no despreciable al tiempo que se aumentan los espacios públicos de reunión e interacción social, optimizando los servicios gracias a la tecnología y los modelos colaborativos, haciendo que las calles se conviertan en espacios de movilidad descarbonizada mediante la movilidad a pie o en bicicleta, reinventando y reafirmando nuevas hiper proximidades que generen también nuevos modelos económicos y sociales.

De esta manera se generan múltiples centralidades a distancias cortas: vivir, trabajar, educarse, ejercitarse, descansar y obtener suministros, utilizando para ello los bienes comunes urbanos de las funciones sociales esenciales.



El proyecto actual rompe definitivamente con este modelo de ciudad de proximidad impulsado desde el Ayuntamiento de Navalmoral de la Mata, segregando del corredor ferroviario en la zona norte y fracturados del resto de la ciudad, barrios completos que albergan a cerca de 4.000 vecinos -más los terrenos urbanizados previstos por la Junta de Extremadura para 828 viviendas del PIR “Los Viñazos” - unos 1.000 estudiantes distribuidos en los dos colegios públicos, más de 250 pymes y gran parte de los equipamientos deportivos, de ocio y dotaciones administrativas y de emergencias de la ciudad.





## Ayuntamiento de Navalmoral de la Mata

### ▪ **R2 - Riesgo de exclusión social: perspectiva de género, accesibilidad universal, segregación social y económica.**

La permeabilidad urbana norte/sur que se plantea en el proyecto -dos pasos soterrados para peatones y dos pasos soterrados para tráfico rodado- presenta, además de los problemas ya expuestos en cuanto al modelo de ciudad, severos riesgos de exclusión social desde la perspectiva de género, accesibilidad universal, segregación social y económica.

En la actualidad la “permeabilidad” de la Línea férrea urbana de la ciudad se resuelve mediante 2 pasos a nivel, sitios en la Avda. San Isidro y en la calle Pablo Luengo, que soportan tanto el tráfico rodado como el peatonal de entrada y salida al centro de la ciudad. Ambos pasos disponen de un ancho que oscila entre los 10 a 12 metros.

En los extremos del corredor ferroviario del casco urbano, la línea férrea se salva mediante sendos puentes al este y oeste de la población, distantes unos 1.500 metros de longitud.

Del análisis pormenorizado de los pasos para peatones se obtienen los siguientes datos:

El paso soterrado que une la Avda. de San Isidro con la rotonda de Navarrosa/Ctra. de Rosalejo presenta un recorrido total en rampa de unos 220 metros -a los que habría que sumar el recorrido necesario para superar la diferencia de cota entre la Avda. de San Isidro y la propia rotonda- y un recorrido total en escalinatas de 135 metros. Si existe, en este caso, recorrido peatonal alternativo en superficie, que discurre por el arcén de la antigua N-V con una longitud total de 570 metros aproximadamente, más de medio kilómetro de recorrido peatonal para salvar una infraestructura entre muros de 12,65 metros de anchura.

En este punto hay que advertir, que el proyecto de Adif no contempla ningún tipo de conexión, ni peatonal ni rodada, que enlace el casco urbano al lado sur del corredor ferroviario con la urbanización del PIR “Los Viñazos” de la Junta de Extremadura, situada al lado norte.

El paso peatonal que une la Calle Pablo Luengo con la Ctra. de Jarandilla, por su parte, presenta una longitud total en rampa de 225 metros y un recorrido en escalinatas de 50 metros. En este caso, no existe recorrido peatonal alternativo que salve el paso inferior proyectado, por lo resulta un recorrido discriminatorio.

Ateniéndonos a lo expuesto en el artículo 10.5 Perspectiva de género de la Ley LOTUS de 2019, convierte estos pasos en “puntos negros”, definido así en la propia ley. En ambos casos estamos ante ejemplos claros de recorridos discriminatorios que incumplen los criterios urbanos de perspectiva de género y accesibilidad universal recogidos en la propia Ley, como pone de manifiesto la adhesión a esta petición de la Oficina Técnica de Accesibilidad de Extremadura (OTAEX).

Además, entre otros aspectos de movilidad y accesibilidad, la ley LOTUS en el artículo 10.2 i) establece que se procurará en los proyectos de nueva





## Ayuntamiento de Navalmoral de la Mata

creación de construcciones y espacios públicos, mejorar su accesibilidad, mediante la supresión de barreras arquitectónicas y la instalación de ascensores, aparcamientos adaptados y otros servicios comunes.

Estos pasos soterrados para peatones también forman parte del itinerario diario de niños y jóvenes en edad escolar (CEIP Almanzor e IES Zurbarán) que se verán obligados a utilizar dos veces al día como mínimo estos pasos soterrados convertidos en puntos negros -como la propia LOTUS los define- y que constituyen un riesgo para la seguridad de niños y jóvenes.

Atendiendo al criterio de sostenibilidad señalado en el artículo 10.2 b) de la Ley 11/2018, de 21 de diciembre, de Ordenación Territorial y Urbanística de Extremadura, los modelos urbanos favorecerán frente a los desplazamientos motorizados en medios individuales privados, por este orden, los desplazamientos peatonales y ciclistas, el transporte público de cualquier clase y, por último, el transporte colectivo, público o privado. Para ello, los sistemas generales urbanos de nueva creación deberán contener secciones que incluyan al menos los tres niveles anteriores. En los cascos históricos donde la trama no permita desarrollar el primer y segundo nivel en condiciones de accesibilidad, se favorecerán las calles peatonales frente a las rodadas.

Así mismo en el artículo 10.2 c) de la misma Ley, se especifica que se deberán realizar estudios de movilidad adecuados a las condiciones de sus respectivos ámbitos cuyas conclusiones deberán motivar las determinaciones sustantivas de ordenación. Entre éstas incluirán medidas de impulso de los caminos escolares con movilidad sostenible y autonomía. El análisis de los caminos escolares incluirá distancias, trayectos, conexiones a los centros educativos, localización de los puntos negros y medidas para su solución e informe de la policía local sobre su idoneidad desde el punto de vista de la seguridad.

A las cuestiones técnicas de accesibilidad se suma el decisivo aspecto segregación/exclusión social y económica que la LAV en superficie genera en los barrios residenciales de la zona norte, como hemos puesto de manifiesto en el apartado anterior (4000 vecinos, más de 800 nuevas viviendas sociales, más de 250 pymes, etc., etc.

### ▪ **R3 - Riesgo de inundación.**

La ciudad de Navalmoral de la Mata incorpora dentro de su casco urbano los cauces del arroyo Casas -al este- y del arroyo de la Sensa -al oeste-.

El arroyo Casas discurre por las actuales calles las Minas, Jorge Moro, Jenaro Cajal hasta encontrarse y atravesar la línea férrea en la confluencia con la calle Cartagena, y continua por el camino del Cementerio en dirección norte hacia el río Tíetar.

El arroyo de la Sensa por su parte, discurre desde el recinto ferial por las calles la Sensa, río Miño, de la Quebrada, Regimiento Argel, Herreros, Palmeras y Pablo Luengo, donde atraviesa la línea férrea en la confluencia con la calle Cartagena, para continuar en dirección norte hacia el río Tíetar.

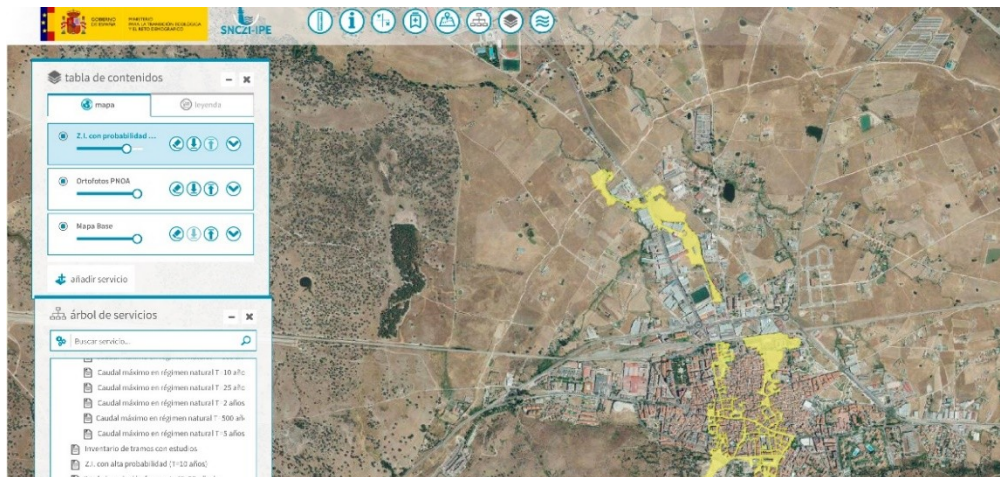




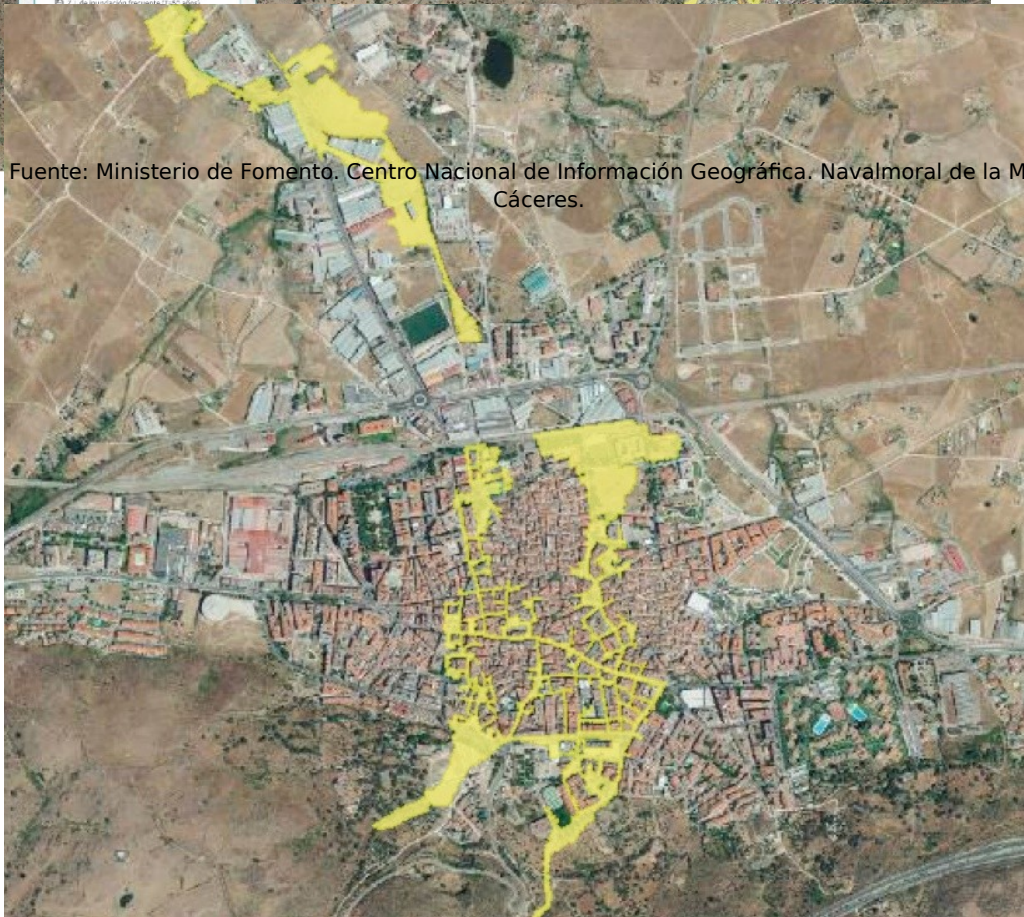
## Ayuntamiento de Navalmoral de la Mata

Coincidiendo exactamente con los puntos en los que dichos cauces (arroyo Casas y la Sensa) atraviesan el corredor ferroviario, el proyecto en superficie de la LAV plantea los pasos soterrados para peatones que vienen a intentar resolver la permeabilidad peatonal norte-sur, en el final de las calles Pablo Luengo y Avda. de San Isidro.

Del análisis de la afección de zonas inundables que se exponen en el visor cartográfico del Centro Nacional de Información Geográfica del Ministerio de Fomento en lo referente al municipio de Navalmoral de la Mata se obtiene, tanto en el caso de probabilidad frecuente (50 años), como en los de probabilidad media (100 años) y probabilidad baja (500 años), afecciones muy graves de inundación de ambos pasos soterrados, que condicionan de manera definitiva la viabilidad del proyecto actual, por el riesgo que supone para la seguridad de las personas y por el riesgo para el normal desarrollo de la vida urbana.



Fuente: Ministerio de Fomento. Centro Nacional de Información Geográfica. Navalmoral de la Mata. Cáceres.





## Ayuntamiento de Navalmoral de la Mata

Fuente: Ministerio de Fomento. Centro Nacional de Información Geográfica.  
DETALLE ZONAS INUNDABLES CASCO URBANO NAVALMORAL DE LA MATA.

ARROYO SENSA **Q500 = 13 M3/ S. (Oeste)**      **ARROYO CASAS Q500 = 23 M3/S. (Este)**

El propio Plan Territorial del Campo Arañuelo (PTCA) en vigor, establece en su artículo 53, la regulación de riesgo de inundación y regula que hasta tanto no se efectúen los estudios hidráulicos de detalle que permitan definir los límites de las zonas inundables que establece la legislación sectorial, de forma cautelar debe respetarse la banda de protección de 100 metros a cada lado del cauce, por lo que en el caso concreto del arroyo Casas a la altura de la actual línea férrea, comprometería el paso inferior contemplado en el proyecto LAV de Adif situado en la Avda. San Isidro, por riesgo de inundación.

### ▪ **R4 - Riesgo para la movilidad urbana y el colapso del tráfico urbano.**

A las cuestiones de frontera urbana y barrera impermeable ya expuestas con anterioridad, se suma el colapso del tráfico rodado que la solución adoptada en el proyecto de la LAV provoca en la trama urbana morala.

El proyecto actual plantea como únicos accesos rodados desde la antigua N-V los dos pasos soterrados -uno con acceso en el entorno del Hotel “Los Granados” y otro con acceso en la rotonda del Hotel “Moya”- que confluyen en la plaza de la Estación. De tal manera que, desde la plaza de la Estación, se hace necesario evacuar todo el tráfico rodado de entrada a través del Paseo de la Estación, como única vía de acceso hacia el centro de la ciudad.

Según los datos aportados por el “Estudio de Tráfico Rodado en Navalmoral de la Mata: determinación de flujos, identificación y análisis de problemáticas y propuestas de soluciones” elaborado por el Grupo de Investigación DESOSTE de la Universidad de Extremadura en el año 2.017, el principal flujo de tráfico rodado se produce en sentido entrada desde la Ctra. de Jarandilla, acceso para el que se **estima una IMD de casi 15.000 vehículos al día, existiendo en hora punta un flujo de 1.000 vehículos hora.**

Este flujo de tráfico, que actualmente se evacúa a través de tres viales de primer orden -calles Cartagena, Pablo Luengo y Ctra. de Jarandilla- se concentraría, de manera unívoca, en el Paseo de la Estación que, con su





## Ayuntamiento de Navalморal de la Mata

configuración actual -y aun modificándola- carece de las dimensiones y sección necesaria para admitir tal densidad de tráfico de manera eficaz.

Aún eliminando toda la batería de aparcamientos actuales del propio Paseo de la Estación, para poder disponer de un vial de doble sentido, suprimir algunos de los 5 pasos de peatones existentes y reconvertir todos los viales de las calles aledañas al Paseo de la Estación en viales unidireccionales, el colapso del tráfico en “horas punta” estaría más que asegurado.

Por tanto, la solución de entrada/salida de tráfico rodado planteada en el proyecto de la LAV supone el colapso del tráfico rodado y la movilidad urbana en el centro de Navalморal de la Mata, con un viario incapaz de asimilar tal densidad de tráfico concentrada en un único punto, generándose de manera irresoluble un caos circulatorio generalizado en toda la población, situación que extiende los problemas de borde generados por el trazado de la LAV a toda la trama urbana.

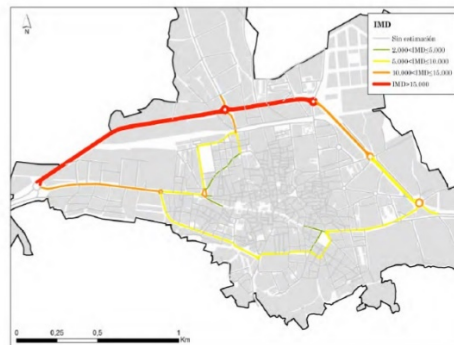


Figura 55. Representación de la IMD obtenida

Los resultados obtenidos en los aforos indican que la hipótesis inicial de concentración de tráfico en el anillo perimetral (jerarquía de nivel 1) es razonable, y se confirma que el flujo mayoritario de los vehículos se produce dentro de esta arteria principal.

En la glorieta de la N-V con la EX119, la continuidad del tráfico dentro del anillo se confirma ya que, el 40,8% de los vehículos que salen por la N-V (hacia Trujillo) provienen desde la N-V (sentido Madrid), y viceversa, el 56,6% de los vehículos que salen por la N-V (sentido Madrid) provienen de la propia N-V (sentido Trujillo), el resto mayoritariamente entra hacia el centro de Navalморal de la Mata por la Ctra. de Jarandilla, acceso para el que se estima una IMD de casi 15.000 vehículos al día, aproximadamente 1000 vehículos en hora punta. A la importante intensidad de tráfico se suma la existencia del paso a nivel de la vía de ferrocarril, que paraliza el tráfico en el principal acceso a Navalморal varias veces al día.

Grupo de Investigación  
**GENESYS**  
Desarrollo Sostenible y Planificación Urbana

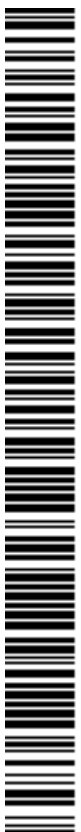
**ESTUDIO DEL TRÁFICO RODADO EN  
NAVALMORAL DE LA MATA:  
DETERMINACIÓN DE FLUJOS,  
IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE  
PROBLEMÁTICAS Y PROPUESTA DE  
SOLUCIONES**

- **R5 - Riesgo para el desarrollo urbanístico y económico.**

El casco urbano moralo presenta un claro desarrollo en dirección este-oeste debido a que la población surge en el siglo XIV en la confluencia del Camino Real de Extremadura con la Cañada Real Occidental y se desarrolla a lo largo del desarrollo de la vía principal.

La existencia de una barrera física al sur de la población, las estribaciones montañosas conocidas como “los cerros”, acrecientan y condiciona esta configuración este-oeste.

La llegada del ferrocarril en el último tercio del siglo XIX al norte de la población -en una situación por entonces bastante alejada del casco urbano- generó una segunda barrera que condicionó el natural desarrollo urbano en dirección norte.





## Ayuntamiento de Navalmoral de la Mata

En la segunda mitad del siglo XX, Navalmoral consigue sobrepasar la barrera de la línea férrea gracias a los tres pasos a nivel existentes en la localidad (hoy quedan dos) y comienzan a implantarse actividades industriales, equipamientos deportivos y del sector servicios.

En la actualidad, al otro lado de la vía férrea existen -además de los barrios residenciales que ya se han expuestos- los siguientes equipamientos y actividades:

-Educativos: IES Zurbarán, CEIP Almanzor, Centro de Formación del Medio Rural.

-Deportivos: Campo Municipal de Deportes, Ciudad Deportiva, Piscinas Municipales, Club de Tenis.

-Dotacional/sanitario: Cementerio Municipal, Almacenes Municipales, Residencia de Mayores San Miguel, Consejería de Agricultura de la Junta de Extremadura, centro de diálisis del Área de Salud de Navalmoral.

-Cultural/ocio: Sala Multicines de Navalmoral, Espacio Cinético Takatá, Bolera.

-Hostelería/restauración: Complejo Hotel “Moya”, Hotel “Los Granados”, restaurantes varios.

-Comercial: Hipermercado Al lado, hipermercado Lidl, hipermercado Día.

-Industrial: Polígono Industrial Campo Arañuelo, Parque Industrial Norte de Extremadura ExpacioNavalmoral, 200 pequeñas y medianas industrias y empresas morales.

-Seguridad ciudadana: Cuartel Guardia Civil de Tráfico, Parque comarcal de Bomberos y Estación de Clasificación y Descontaminación Nuclear (ECD) de emergencia nuclear.

La solución en superficie de la LAV a su paso por el casco urbano de Navalmoral, condiciona de manera definitiva el desarrollo urbanístico, económico y social de la población:

La frontera que constituye la LAV en superficie impone la necesidad de modificar todo el planeamiento urbanístico del municipio, al verse afectadas de manera irreversible la Unidad de Actuación 14 (ya urbanizada), el suelo de uso mixto (susceptible de transformación en uso residencial) existente en el entorno de la antigua N-V, así como las Unidades de Actuación Industrial 7 y 8. Además, la solución proyectada condiciona el desarrollo de la Unidad de Actuación 17.

A esto hay que sumar el impacto acústico de la LAV sobre la trama urbana, las viviendas e industrias que se encuentran próximas al trazado. De manera especial el impacto que pueda producir en la Residencia de Mayores y Centro de Día municipal, Residencia de Mayores San Miguel, IES Albalat, Colegio Ntra. Sra. de Guadalupe y Residencia de Estudiantes Zurbarán, que se encuentran a escasos metros de la LAV.

Se considera imprescindible un Estudio de Ruido y Vibraciones conforme a la Ley del Ruido y sus normativas de desarrollo, incluyendo el RD





## Ayuntamiento de Navalmoral de la Mata

1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Además, atendiendo al criterio de sostenibilidad señalado en el artículo 10.1 g) de la Ley 11/2018, de 21 de diciembre, de Ordenación Territorial y Urbanística de Extremadura, deben considerarse zonas de servidumbre acústica que dispongan de apantallamientos de materia vegetal vivo que reduzcan el ruido en el exterior de las áreas habitadas por debajo de los valores establecidos como límite de inmisión. En el proyecto existen áreas habitadas fuera de los tramos en los que se colocan pantallas acústicas.

A estas afecciones hay que sumar el futuro desarrollo del PIR “Los Viñazos” y la Urbanización “La Hilera” que, al no estar contemplados en el Estudio Informativo, ni siquiera se incluyen en el proyecto.

En el aspecto económico, el paso de la LAV en superficie afecta, de manera significativa a los pequeños industriales que desarrollan su actividad en el entorno de la antigua N-V, de la Ctra. de Jarandilla y en el polígono industrial “Campo Arañuelo” pues, si bien desarrollan actividades de tipo industrial, la mayoría de ellos se nutren en gran medida del comercio de proximidad que se verá seriamente deteriorado con la nueva conectividad norte-sur propuesta. Similar afección padecerán los establecimientos hosteleros y de restauración, así como hipermercados situados en la zona norte.

En la misma línea se observa la dificultad de acceso de los ciudadanos morales a servicios esenciales como el Campo Municipal de Deportes, la Ciudad Deportiva, el Cementerio municipal o espacios de ocio tan frecuentados como los Multicines o el espacio cinético Takatá, por tener que hacerlo obligatoriamente a través de los puntos negros ya señalados con anterioridad, en horarios poco recomendados para este tipo de pasos soterrados, por peligrar la integridad física de las personas.

Hay que sumar un importante riesgo para la seguridad ciudadana, puesto que el nuevo trazado en superficie de la LAV y los pasos soterrados de vehículos dificultan, empeoran y limitan el tiempo de reacción, el acceso y salida del casco urbano de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, tanto en el caso de la Comandancia de la Guardia Civil -que queda en el interior y da servicio a toda la comarca- como en el caso del Parque de Bomberos, que ve condicionado el acceso al municipio en caso de incendio dadas las dimensiones de gálibo reducido de los accesos y el tamaño de los vehículos utilizados por este Cuerpo.

Especial riesgo supone la dificultad de evacuación de la población -posible exclusivamente a través de pasos soterrados- en caso de emergencia nuclear, aspecto que, por su capital importancia, se desarrollará en un punto específico.

- **R6 - Riesgo para la evacuación en caso de accidente nuclear.**





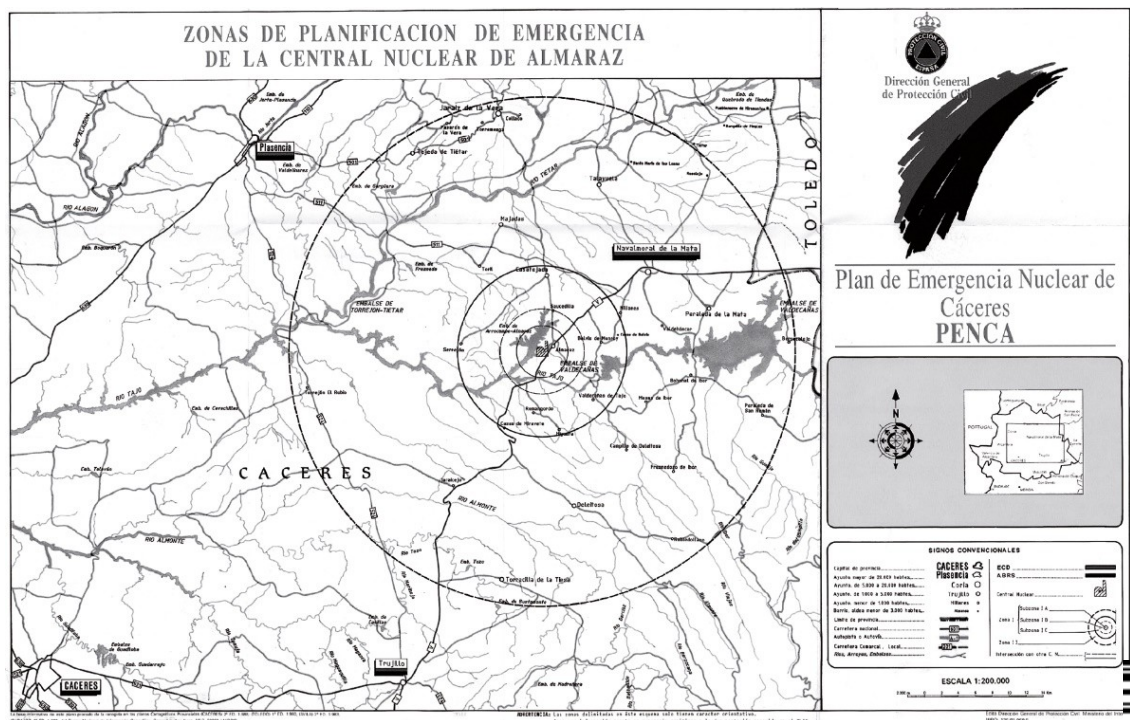




## Ayuntamiento de Navalmoral de la Mata

Por su parte, el PLABEN establece, al establecer las Áreas Base de Recepción Social (ABRS) municipios de acuerdo a los siguientes criterios:

- Que se encuentren fuera de la zona I y en un radio no superior a 100 km de la central nuclear.
- Que cuenten con accesos adecuados para el tránsito y maniobra de vehículos de emergencia.
- Que posean infraestructuras adecuadas para el abastecimiento y albergue de la población evacuada.



El espacio designado en Navalmoral de la Mata por el PENCA para el desarrollo de las actividades propias de la ECD y del ABRS se corresponde con las instalaciones que existen, a tal efecto, en la Ciudad Deportiva morala.

De tal modo que, en caso de accidente o catástrofe nuclear, la población de Navalmoral de la Mata y la de su área de influencia -que aproximadamente se corresponde con la población de su área de salud, unas 65.000 personas- deberían ser evacuadas a este emplazamiento, que se encuentra al norte de la LAV.

Esta evacuación de la población en caso de accidente o emergencia nuclear, que cuenta con un tiempo máximo de respuesta, deberá realizarse obligatoriamente en el caso del casco urbano de Navalmoral a través de los pasos soterrados (peatonales o para vehículos), aspecto que empeora considerablemente la situación actual y que en ningún caso ha sido contemplado a la hora de proyectar la solución de la LAV en superficie.



## Ayuntamiento de Navalmoral de la Mata

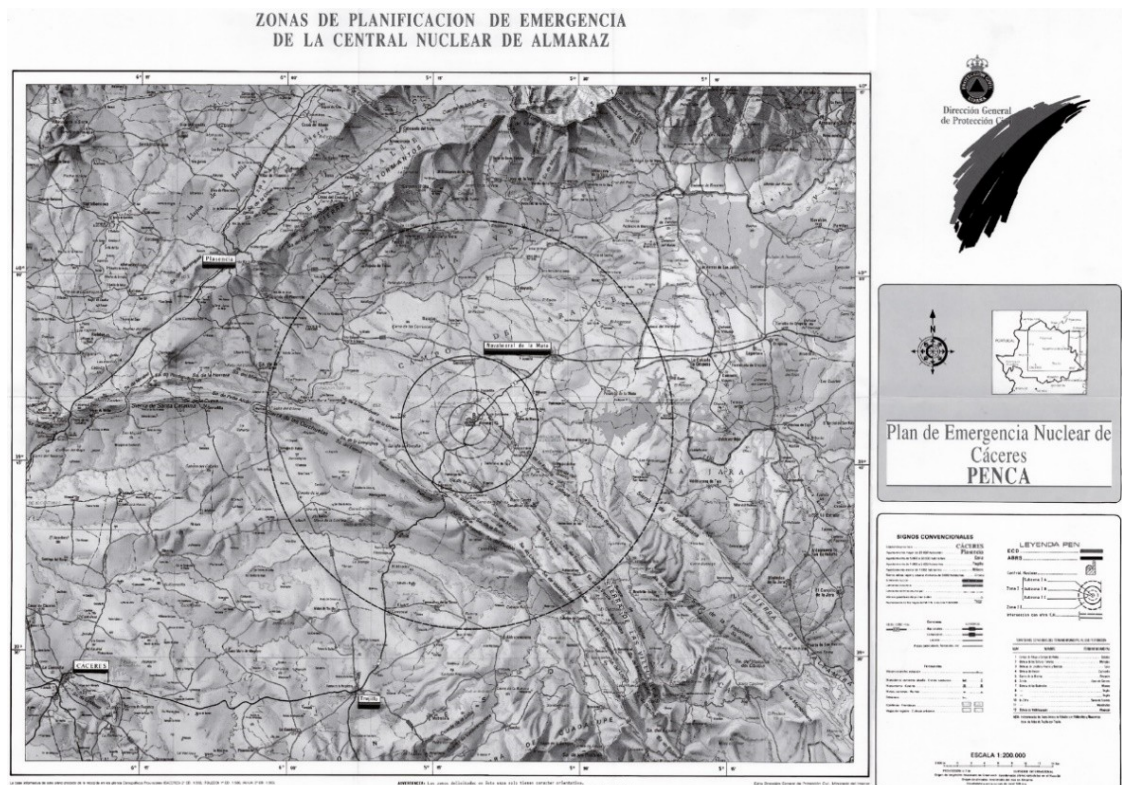
A esto hay que sumar que entre las características requeridas para las ABRS se encuentra la necesidad de contar con accesos adecuados para el tránsito y maniobra de vehículos de emergencia, aspecto que con los pasos para vehículos soterrados incumpliría el municipio de Navalmoral de manera flagrante y evidente.

### 6. CONCLUSIONES:

El proceso administrativo iniciado en el año 2.000, para la construcción de la Línea Ferroviaria de Alta Velocidad Madrid - Extremadura, conlleva la posibilidad de la información y participación ciudadana en fases muy puntuales del mismo.

El proceso de información pública de la nueva infraestructura planificada por Adif y su consiguiente periodo de alegaciones al *Estudio Informativo* de la línea se realizó en dos ocasiones, años 2003 y 2006.

Entendemos que ni la fase de *información pública del proyecto*, ni la ronda de



contactos con el Ayuntamiento y asociaciones vecinales tienen por objeto discutir las soluciones técnicas proyectadas por el administrador de infraestructuras ferroviarias, pero evidentemente son los únicos y exclusivos instrumentos de participación ciudadana previstos por la Ley durante dicho procedimiento.



## Ayuntamiento de Navalmoral de la Mata

Proceso de participación que entendemos determinante e imprescindible para reivindicar el derecho a la definición de nuestros modelos urbanos y de convivencia social proyectados para nuestros pueblos y ciudades.

En las dos ocasiones oficiales que este ayuntamiento ha tenido la oportunidad de manifestar su participación y opinión en este interminable procedimiento, ha manifestado su total disconformidad con el trazado en superficie proyectado para el casco urbano de Navalmoral de la Mata y siempre alegó, el soterramiento del mismo.

En la actualidad y tras las reuniones informativas del proyecto constructivo de Adif realizadas en estos 3 últimos años (2017-2020) con los distintos organismos, instituciones, asociaciones y ciudadanos, tanto del ámbito municipal como del regional, es unánime el sentir entre todos los interesados, que la solución técnica planteada por Adif dista mucho de resolver la correcta integración urbanística, ambiental, socioeconómica y de movilidad que requiere la población de Navalmoral de la Mata y que la opción alternativa del soterramiento de la Línea LAV a su paso por el casco urbano de Navalmoral de la Mata, debería ser objeto de un estudio pormenorizado que nos proporcione los datos técnicos, económicos, ambientales y sociales necesarios para constatar su viabilidad definitiva.

Por todo lo anterior, pasamos a concluir las razones por las cuales se solicita el presente Estudio de Viabilidad técnico, económico, ambiental y social para el soterramiento de la línea LAV Madrid-Extremadura Talayuela-Cáceres en el tramo Arroyo Santa María- Navalmoral de la Mata a su paso por el caso urbano de la ciudad de Navalmoral, según las argumentaciones descritas y expuestas en los apartados anteriores, a saber:

- **1º DE LA PERMEABILIDAD:**

- o Las exigencias de máxima seguridad que requieren una infraestructura de Alta Velocidad en todo su recorrido, son especialmente incompatibles, con las exigencias de permeabilidad que requieren a su paso por el casco urbano de cualquier población.
- o En estos casos, permeabilidad y seguridad vial, son conceptos opuestos.

- **2º DE LA SOSTENIBILIDAD:**

- o La infraestructura LAV entre muros proyectada por Adif para el caso urbano de Navalmoral de la Mata, se convierte en sí misma, en una barrera no permeable, que coarta y condiciona el futuro desarrollo sostenible del tejido urbano afectado y condiciona negativamente la planificación de toda la ciudad hacia nuevos modelos de movilidad, que favorezca la conectividad accesible y proponga como primera opción de movilidad, el uso peatonal del viario frente al transporte rodado; así como, la recuperación de espacios





## Ayuntamiento de Navalmoral de la Mata

públicos de ocio y esparcimiento, que de no existir dicha infraestructura ferroviaria, se verían liberados para el uso y pleno disfrute de sus ciudadanos.

- **3º DE LA SEGREGACIÓN - EXCLUSIÓN SOCIAL:**

- La LAV en superficie proyectada por Adif en el casco urbano de Navalmoral de la Mata segrega de manera irreversible a casi un cuarto de los habitantes de la ciudad, que quedan separados física y socialmente de manera definitiva, acrecentando la exclusión social de los barrios periféricos de la ciudad.

- Además, en contra del marco legislativo en vigor (ley LOTUS), el proyecto crea varios PUNTOS NEGROS en lo que a itinerarios escolares, perspectiva de género y accesibilidad universal se refiere. De manera clara y dolosa contraviene el planteamiento de ciudad accesible, segura y libre defendido por el marco legislativo extremeño y compartido por nuestras administraciones y la ciudadanía.

- **4º DEL RIESGO INUNDACIÓN:**

- La evidente e importante afección que los cauces existentes (arroyo Casas y arroyo la Sensa) producen sobre los pasos peatonales subterráneos proyectados por Adif para la LAV en el casco urbano moralo, convierte en innegociable la revisión del planteamiento que desarrolla el proyecto de la LAV. Existe un riesgo real y evidente de inundación en estos cauces, y la combinación resultante de la proximidad entre los cauces y los pasos inferiores convierte a estos últimos en un grave problema y un enorme riesgo para la integridad física y la vida urbana de los ciudadanos de Navalmoral de la Mata.

- **5º DE LA MOVILIDAD Y COLAPSO DEL TRÁFICO:**

- La solución proyectada para el tráfico rodado por Adif en el proyecto de la LAV en el casco urbano moralo provocará el colapso total de la red viaria de la ciudad. La confluencia en la Plaza de la Estación de los dos viales rodados inferiores, sin posibilidad de giros a izquierda-derecha, convertirán al actual Paseo de la Estación en la única vía para del tráfico de entrada y salida al centro de la ciudad, paseo que no dispone de capacidad suficiente de evacuación (1.000 vehículos/hora punta) y supondrá el colapso definitivo del tráfico interior de la ciudad, al introducir por un solo vial un flujo de tráfico inasumible.

- **6º DEL DESARROLLO URBANÍSTICO Y ECONÓMICO:**

- La existencia de la barrera física que supone la LAV entre muros condiciona el desarrollo urbanístico y económico de la ciudad. En especial,





## Ayuntamiento de Navalmoral de la Mata

el futuro desarrollo del PIR “Los Viñazos” se ve condicionado por la “desconexión” del proyecto de Adif con el nuevo residencial de viviendas sociales. Además, el desarrollo económico de los comerciantes e industriales del entorno de la antigua N-V y la Ctra. de Jarandilla se ve gravemente afectado al suponer, el trazado de la LAV en superficie, el fin del comercio de proximidad.

- **7º DEL RIESGO DE EVACUACIÓN NUCLEAR:**

- La ubicación del punto de evacuación nuclear (ECD y ABRS) en la Ciudad Deportiva del Polígono Industrial “Campo Arañuelo” establecido en el Plan de Evacuación Nuclear de Cáceres (PENCA) de la Central Nuclear de Almaraz, y las especificaciones y características requeridas para dichas instalaciones, no han sido en ningún momento contempladas en el proyecto de LAV a su paso por Navalmoral. De tal modo que la solución en superficie impide la evacuación de la población en caso de accidente o emergencia nuclear, al tener que desarrollarse obligatoriamente la evacuación de la población en dirección al ECD y ABRS a través de pasos soterrados (tanto a pie como en vehículo) o pasos elevados, de manera que no existe paso alguno en superficie que garantice la posible evacuación ante accidentes nucleares producidos por sismo, como ocurrió en el accidente nuclear de Fukushima.

- **8º DE LOS GASTOS DE MANTENIMIENTO DE LA PLATAFORMA LAV:**

- Por último, la solución en superficie de la LAV a su paso por Navalmoral de la Mata genera una serie de infraestructuras y sistemas cuyo mantenimiento a futuro dependerá exclusivamente del Excmo. Ayuntamiento de Navalmoral de la Mata suponiendo unos gastos inasumibles para las arcas de este municipio. La solución soterrada alternativa supondría la eliminación de estos gastos municipales, pues toda la infraestructura necesaria y su mantenimiento quedaría vinculada a la gestión exclusiva de Adif.

