



En Madrid

Mitma somete a información pública el proyecto de actuaciones para la mejora de la accesibilidad del transporte público en la A-2

- Contribuye a mejorar la movilidad de todo el corredor viario del Henares, especialmente en lo referente al transporte público.
- Se prevén diversas actuaciones en 4,2 km de trazado por valor conjunto de 12,66 millones de euros.
- El tramo corresponde al situado entre el enlace Arturo Soria y el enlace San Fernando – Coslada

Madrid, 27 de septiembre de 2021 (Mitma)

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), tal y como se publica hoy en el Boletín Oficial del Estado (BOE), ha aprobado provisionalmente e incoado el expediente de información pública del proyecto de trazado de *Actuaciones a corto plazo para la mejora de la accesibilidad al transporte público en la autovía A-2. Tramo: Enlace de Arturo Soria a Enlace de San Fernando-Coslada.*

La autovía A-2 es uno de los principales ejes de salida y entrada de la Corona Este de la ciudad de Madrid, considerada como una vía cuya función es servir de cauce al tráfico rodado de larga distancia y conexión interurbana. El crecimiento de la ciudad alrededor de esta vía en el tramo objeto de estudio ha hecho que además de esta función inicial con la que fue concebida, adquiera otras funciones de carácter más urbano.

La autovía A-2 además de dar acceso a áreas urbanas se ha convertido en la columna vertebral de diversos polígonos con gran concentración de oficinas, centros comerciales y centros de ocio.

El proyecto consiste en la ejecución de una serie de actuaciones que conlleven la mejora del funcionamiento del transporte colectivo a la autovía A-2.



Características técnicas

En concreto, se prevén las siguientes dos actuaciones en la margen izquierda de la A-2 (corresponde al sentido entrada a Madrid):

- ACTUACIÓN 1. P.K. 7+800 A 8+400

Se prevé ampliar el trenzado ubicado en la margen izquierda a la altura del p.k. 8+200 a dos carriles, desde el puente de la calle Guadalajara hasta su unión con la calle Peonías, de forma que el carril derecho se emplee para el tráfico circulante desde el enlace de Canillejas hacia la calle Peonías, y el izquierdo para el trenzado con el tronco, evitando así interferencias entre los distintos flujos.

Para mejorar el funcionamiento de las líneas de autobuses metropolitanos se aumenta la longitud de la vía de servicio bidireccional en margen izquierda entre los PP.KK. 8+500 y 8+650, diseñando también una glorieta para los giros a la izquierda en la intersección del P.K. 8+500.

Ello conllevará el cambio parcial en los sentidos de circulación en tramos de las calles Isla de Cuba y Estanislao Gómez, así como el traslado de una parada de autobús. Además, se suprimirá el giro a izquierdas desde la calle Luis de la Mata hacia la Avenida de Logroño por la vía de servicio izquierda, eliminando los semáforos existentes, con lo que se evitará la parada de vehículos en vía de servicio.

- ACTUACIÓN 2: NUDO DE EISENHOWER – NUDO DE SAN FERNANDO (P.K. 11+500 AL P.K. 14+600).

La vía de servicio existente en la margen izquierda está alejada de la plataforma de la A-2, no siendo utilizada por el transporte público, lo que da lugar a que existan varias paradas en el tronco de la calzada izquierda de la A-2, que es conveniente eliminar para mejorar la seguridad vial del tramo. Debido a la falta de espacio por la cercanía de las edificaciones, este proyecto diseña una plataforma bus adosada o carril de uso exclusivo para vehículos de transporte colectivo junto al tronco de la A-2 para reducir al mínimo la ocupación sobre esta margen.

Se ejecutará desde la incorporación al tronco de la vía de servicio en el P.K. 14+200 hasta la parada existente en el P.K. 11+500, además de mejorar la salida hacia la M-40 con el diseño de una divergencia que sustituya el actual carril de deceleración. El aumento de ocupación para el nuevo carril bus provocará la reposición de las calles aledañas para



mantener su continuidad. Por ello es necesario ampliar el paso inferior del P.K.12+750.

De esta forma, la actuación comienza con el diseño de un trenzado de 160 metros en el final de la vía de servicio (P.K. 14+450), entre el único carril de la misma y el proveniente de la circunvalación sur del aeropuerto, de forma que al final del trenzado quede el carril derecho como inicio del carril bus y el izquierdo como ramal de incorporación a la A-2.

Sin embargo, en la conexión final del ramal de salida hacia la M-40 con la circunvalación sur del aeropuerto se suprimirá la salida hacia la glorieta situada en la vía de servicio izquierda de la A-2, que sirve de acceso a la zona aeroportuaria. Para dar acceso a la citada vía se proyecta un nuevo transfer entre la M-14 y en enlace con la Avenida de la Hispanidad.

