ALEGACIONES

Presentadas a la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid

En relación con el anteproyecto "Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-3 de Levante. Tramo: Madrid (M-30)-L.P. Cuenca" y Acotadas a los puntos kilométricos del tramo de la autovía A-3 que afecta al entorno del barrio de Santa Eugenia hasta el PK 10+100 aproximadamente.

CONSIDERACIÓN PRELIMINAR

- En general, queremos manifestar nuestras serias reservas por los impactos adicionales a los ya existentes como, entre otros el ruido, que se generaran con la propuesta de la construcción de un quinto carril. Sorprende que, existiendo capacidad vial excedente como puede ser la R-3, no se considere quizás el coste de oportunidad de liberar del peaje dicha carretera frente a realizar grandes inversiones en esta infraestructura A-3, al menos en la parte concurrente con aquella y exceptuando aquellos puntos que realmente se justifique.

I. APANTALLAMIENTO ACÚSTICO

a- **Entendemos que en el anejo ambiental del anteproyecto no se incluya un estudio de ruido preciso, pero consideramos que no es suficiente con identificar posibles superaciones de los niveles de ruido admisibles en los pisos superiores de las fachadas de los bloques de Santa Eugenia que dan a la autovía, y limitarse a señalar que con pantallas de altura máxima 5 m no se podrán evitar niveles de ruido superiores a los admisibles.**

Aparte de medidas reductoras de ruido, como la aplicación de pavimentos fonoabsorbentes o reducción de velocidad, existen soluciones adicionales a las pantallas de 5 m propuestas, como pantallas de efecto túnel (se expone ejemplo en apartado f-), y que debería considerarse tener en cuenta para el estudio acústico del proyecto de construcción que, deberá someterse de nuevo a información pública.

b- Reiterar lo inaplazable que resulta en Santa Eugenia actuar contra el ruido generado por el tránsito de la autovía A-3. De ahí que cualquier proyecto de actuación sobre el tramo que transcurre por Santa Eugenia incorpore un estudio de impacto acústico que incluya las medidas correctoras necesarias al objeto de proporcionar una solución adecuada y suficiente a los altísimos niveles de ruido soportados por el tráfico de ésta autovía. En concreto, conocer en detalle modelos, medidas o soluciones para la instalación de un sistema de apantallamiento acústico con la longitud comprendida en todo el tramo del barrio por el que discurre la A3 hasta el PK 10+100, tanto en las afecciones n las viviendas (dirección Valencia), como en el área de equipamientos y dotacional (dirección Madrid).

c- Complementariamente, tal como se menciona en el primer apartado, se deberán tener en cuenta otras medidas reductoras de ruido como el asfaltado fonoabsorbente y la limitación de velocidad a lo largo del tramo mediante el uso de sistemas de control efectivo y disuasorio por radar.

d- Uno de los elementos a considerar, en relación con la cota de instalación del apantallamiento, es la altura de los edificios de viviendas en Santa Eugenia (10 plantas- 30-35 m aprox.) situados en dirección Valencia y la zona de equipamientos (colegio, instituto y polideportiva) en la dirección hacia Madrid. De aquí que siempre se ha considerado importante las alturas y diseños de las pantallas acústicas, así como su tipología, que se intuye debería reunir una condición de efecto túnel, suficientemente envolvente o encapsulado, en relación con la intensa fuente de ruido procedente de la autovía.

e- Se echa en falta un auténtico plan de intervención para una restauración estética y paisajista a lo largo de la franja verde de arbolado afectada por la construcción de toda la infraestructura prevista. Santa Eugenia se destaca por la cantidad de arbolado singular concentrada en todo el perímetro que abarca el barrio, incluyendo la trama que discurre en paralelo a la autovía.

f- Imagen de solución ejemplo:

Estructura envolvente

Imagen extraída del siguiente enlace:
https://www.allpe.com/acustica/ingenieria-acustica/proyectos-pantallas-acusticas

En el "*mapa estratégico del ruido*" publicado por el Ayuntamiento de Madrid en 2021 se muestran rangos acústicos que superan con holgura los niveles permitidos en todas las franjas horarias: diurno, tarde y nocturno. Documento disponible en el enlace:
https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/Sostenibilidad/Ruido/MapaRuido/MapaRuido2021/Ficheros/D18_VillaVallecas_B02_StEugenia.pdf

Una cuestión de enorme interés, importancia y repercusión para el barrio de Santa Eugenia ha sido y es la instalación de un sistema de aislamiento acústico por el ruido generado por el ingente caudal de de tráfico proveniente de la A3. Desde hace más de 25 años se demora una solución a un problema que los vecinos llevamos reivindicando reiteradamente para disfrutar de una mejor calidad de vida.

Actualmente el volumen de vehículos que circulan a diario por ésta vía estimamos que puede superar la cifra de 200.000 con una gran intensidad de pesados. Esa magnitud de tráfico genera un nivel de ruido potente y constante a diferentes frecuencias, tal y como se ha constatado en mediciones cuyos

resultados arrojan valores muy por encima de los límites admisibles en el transcurso de un día completo.

Planes estatales contra el ruido:

Tras conocer la reactivación de actuaciones del Plan contra el Ruido Fase II, desde la Asociación de Vecinos La Colmena desde junio de 2021 hemos estado manteniendo contacto con Demarcación de Carreteras, de forma presencial y mediante peticiones por escrito, para conocer oportunamente las conclusiones del estudio resultante para la ejecución del apantallamiento acústico previsto.
En respuesta de la Demarcación de Carreteras recibida en esta asociación en mayo de 2023 a una de tales peticiones se menciona lo siguiente (literal):

> "*En contestación a su comunicación del día 3 de mayo se les informa que el proyecto* clave 39-M-15050 está en fase de redacción con cargo al contrato de clave AC-R-551/21 (Lote 1), siendo la empresa adjudicataria WSP Spain. Está prevista su aprobación provisional para principios de mes de agosto. Posteriormente, será sometido a información pública. Donde podrán alegar cuanto estimen oportuno. Una vez realizadas las modificaciones que se deriven de esta información pública, se aprobará definitivamente y se licitará su ejecución en función de las disponibilidades presupuestarias*."

> * *El proyecto se enmarca en los contemplados dentro del plan de acción contra el ruido Fase II, enmarcados dentro del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia Financiado por la Unión Europea Next Generation EU. En concreto el incluido en la orden de estudio 39-M-15050: "Actuaciones para el desarrollo del plan de acción contra el ruido de la fase II en la autovía A-3 P.K. 8+800 a 10+000. Provincia de Madrid" emana del contrato AC-R-551/21 "Redacción de proyectos para el plan acción contra el ruido Fase II. Provincia de Madrid", según anuncio que la Dirección General de Carreteras publicó en el BOE de fecha 17 de noviembre 2021*.

Sorprende no encontrar ningún anexo incluido en el anteproyecto publicado (más allá de las pantallas metálicas de 5 m), en el que se describa un modelo de apantallamiento como propuesta o solución alternativa que permita mejorar en eficacia para contener el enorme impacto acústico que genera y generará en el futuro ésta autovía.
Por ello, esperamos que, tras este largo periodo de retraso, cualquier actuación que aborde el problema del ruido en este tramo de la A3 quede reflejada en una solución de la envergadura que se necesita.

Es de suponer que el proyecto referenciado ya está concluido y aún en el caso de que el modelo de solución de apantallamiento resultante del mismo no fuera de aplicación final para la actuación contemplada en éste anteproyecto, sí serviría para disponer de una guía aproximada que permita una valoración previa de resultado que ofrece, en tal sentido se ruega:

g- **Remitir a ésta Asociación de Vecinos (papel o digital) una copia o resumen del contenido del proyecto 39-M-15050 en poder de la Demarcación de Carreteras.**
De esta forma, se podrá tener una referencia previa acerca de los materiales, altura, tipología y espesor o capacidad de aislamiento de la pantalla, contempladas en conjunto y de forma simultánea para obtener una escala de valoración que aporta la solución planteada, teniendo en cuenta las condiciones en ambos márgenes de Santa Eugenia (viviendas y equipamientos).

II. ESTRUCTURAS – PASARELAS

La pasarelas existentes que se van a demoler superan probablemente los 60 años de vida, son muy estrechas y se encuentran en un estado estructural bastante precario, por no mencionar lamentable. Tal y como se han reivindicado en diferentes instancias, el barrio de Santa Eugenia merecía la instalación de nuevas pasarelas que reúnan unas condiciones de holgura apropiadas para los diferentes perfiles de usuario: peatones, acceso en silla de ruedas y bicicletas.
Al igual que las anteriores Las nuevas pasarelas que unirán ambos márgenes de la autovía superan un flujo de tráfico continuo e incesante a altas velocidades que abarca a todo tipo de vehículos. Por ello, y para solucionar los efectos, como vértigo o mareo, que puedan experimentar personas de diferente perfil, que ya se perciben en la travesía desde las pasarelas actuales, se requiere contemplar en su diseño lo siguiente:

- **a- Los parapetos de seguridad alcancen la altura y mallado suficiente para ofrecer la deseable sensación de aislamiento a los diferentes perfiles de peatones que la transiten.**
- **b- Instalación de cubierta protectora, tanto para resguardo de lluvia o sombreado. Una cubierta, de forma plana o cóncava que abarque todo el ancho peatonal de la pasarela, preferiblemente con un sistema de iluminación (de generación solar o red).**

Parapeto de protección de las pasarelas existentes a demoler

Ejemplos de tipos de protección y cubierta

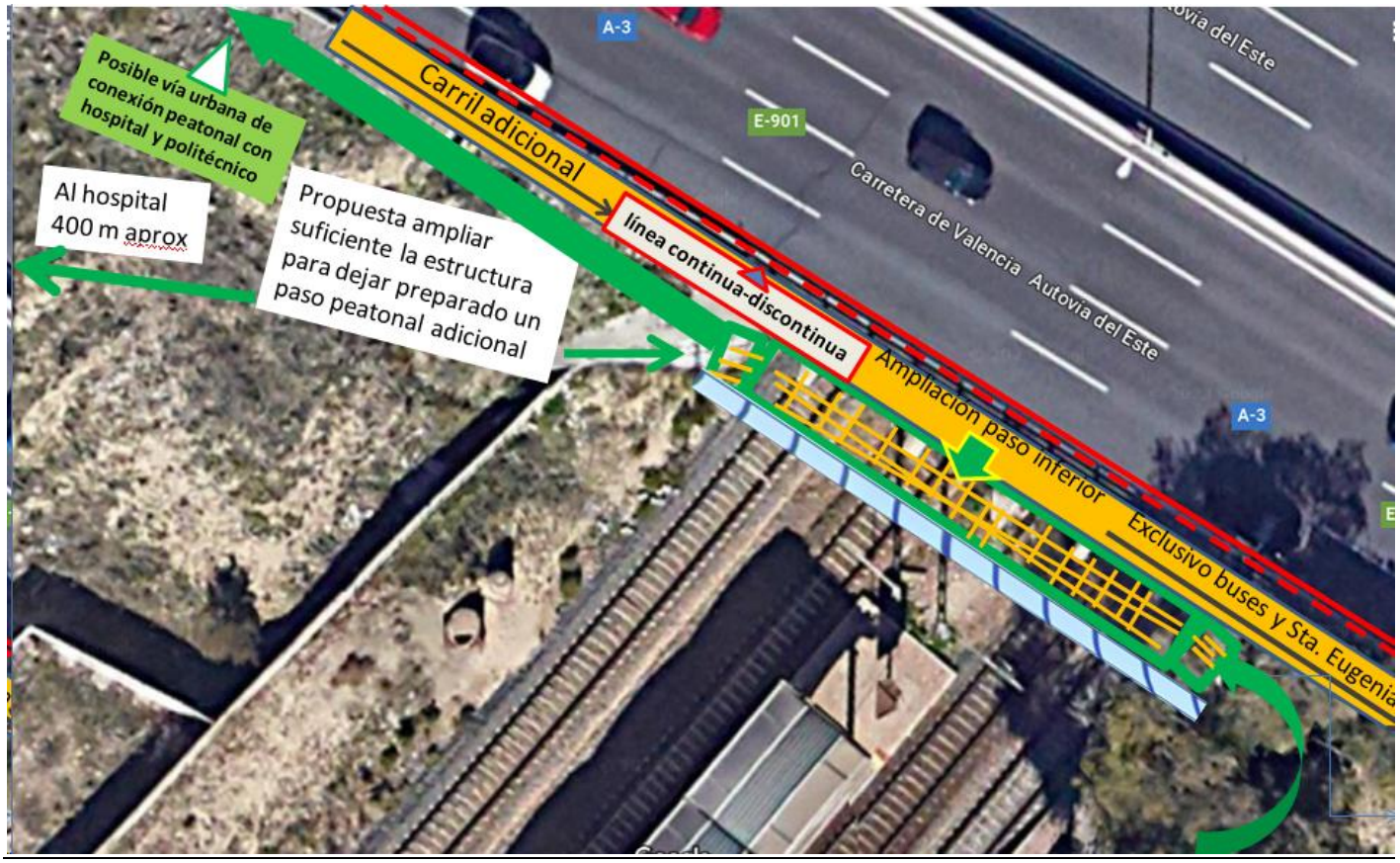
III. <u>REORDENACIÓN PASOS INFERIORES</u>

– Dirección Valencia -

a- CREAR UNA RAMPA PEATONAL ANEXA AL PASO INFERIOR DEL FERROCARRIL

Extender lo suficiente la ampliación del paso inferior sobre el ferrocarril para que quede holgura suficiente y aprovechar para ofrecer una futura conexión peatonal y que supere esa barrera, que conectaría con el hospital de zona Infanta Leonor.

<u>Superando barreras</u>: Este paso junto a la estación de cercanías permitirá (en zona urbana y competencial municipal), crear un corredor bici-peatonal que supere la barrera que supone la infraestructura ferroviaria permitiendo un eco-acceso que haría de corredor funcional hasta el hospital, pudiendo llegar al entorno de la universidad politécnica y conectar con otros corredores peatonales verdes cercanos.



Imágenes y figuras aproximadas recreadas del viaducto sobre el ferrocarril anexo a la estación de cercanías

IV. <u>ESTRUCTURAS – ACCESOS</u> – <u>ramal de conexión con el Hospital de zona</u>

–Dirección Valencia-

a- Desde la vía de servicio, abrir una conexión directa entre el PK 7+900 y PK 8+000, con un ramal de salida desde la vía de servicio adicional para conectar con el complejo hospitalario Infanta Leonor a través de la glorieta del parking del hospital, la más próxima.

b- **El ramal de salida a la vía de servicio parte desde la misma glorieta pudiendo realizar el entronque con dicha vía entre el PK 8+000 y PK 8+100, disponiendo de un margen entre 600 - 700 m, suficiente para realizar los trenzados oportunos.**

El Hospital Infanta Leonor en Vallecas solo dispone de un acceso situado en la parte sur del complejo y parte de la glorieta situada al final de la Av. de la Albufera en Vallecas en su confluencia con Av. de la Democracia. La posibilidad de contar con este acceso sería desde una vía rápida supondría dotar de un punto de entrada excepcional, especialmente imprescindible para los servicios de urgencias y transportes de ambulancias en general.

Imagen y figura aproximada recreada

Imagen de la zona ampliada

c- **ACTUACIÓN DE CONTENCIÓN SOBRE EL TALUD EROSIONADO DE LA GLORIETA DE SALIDA A3 – Dirección Madrid -**

Aprovechando la actuación sobre la vía de salida desde Santa Eugenia a la A3, aplicar un sistema de contención alrededor del espacio afectado.

V. CARRILES Y ACCESOS

V.1- AMPLIACIÓN DE CARRIL

-Dirección Valencia-

a- Tras la incorporación de la Avenida de la Democracia (pk 7+700) en el PK 7+800 se ejecuta el inicio del carril adicional que coincide con la unión del tronco con la vía de servicio, es decir los 5 carriles (4 actuales más 1 adicional) transcurren en una alineación recta hasta aproximadamente el PK 8+700, punto en el que comienza la alineación curva. Se recogen a continuación tres capturas de estos tramos:

PK 7+700

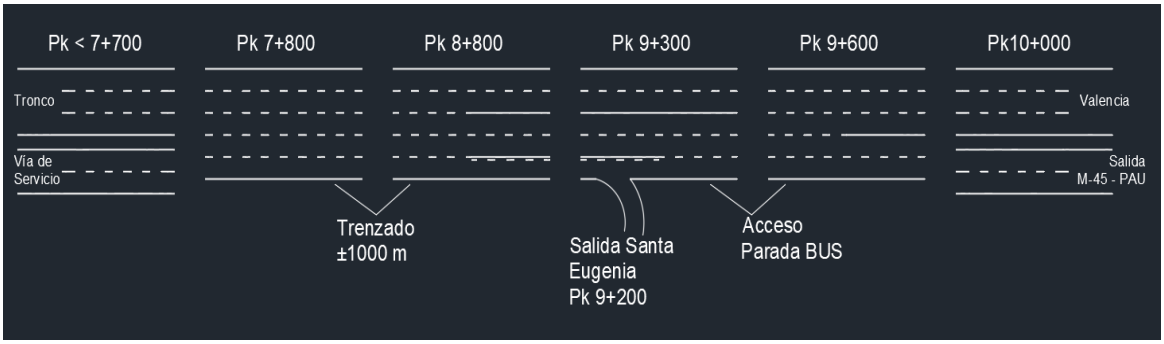
PK 7+800

PK 8+700

Las salidas actuales a Santa Eugenia y al PAU-M-45 a pesar de no tener la suficiente capacidad se encuentran en un tramo curvo que, junto a salientes del arbolado en el margen derecho, hace que se reduzca la visibilidad, según se aprecia en la siguiente imagen:

PK 8+900

En base a la existencia de la alienación recta y el tramo de trenzado con la vía de servicio de al menos 1000 m de longitud, se propone la siguiente solución de la A-3 a su paso por Santa Eugenia basada en el **encauzamiento de los flujos de tráfico por medio de la señalización horizontal** según el esquema:

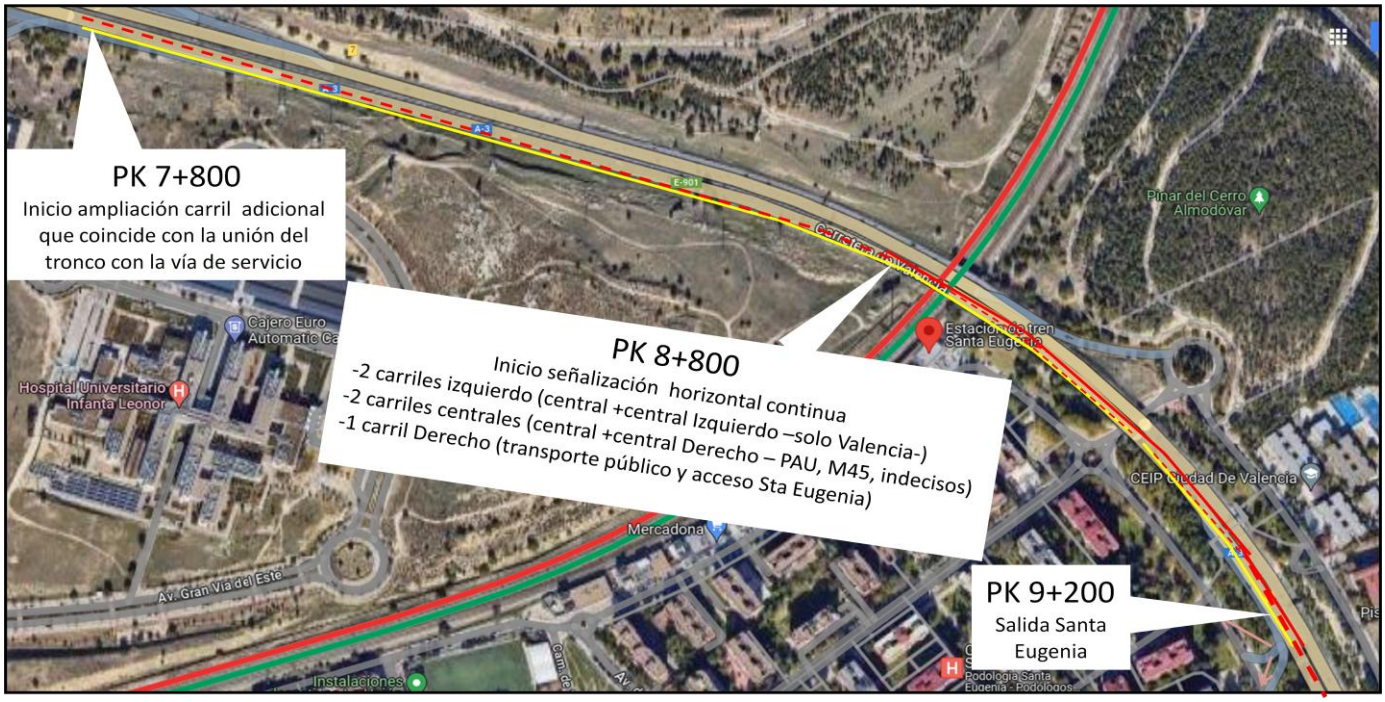


b- Todo ello sumado a que buena parte del flujo de tráfico que discurre por este puntos suele ser de vehículos que realizan la circulación de forma habitual y se conocen las entradas/salidas, se estima la oportunidad del encauzamiento de los carriles a partir del PK 8+800 por medio de señalización horizontal mediante línea de separación de carriles continua junto con los paneles de señalización asociados. Esta es la sugerencia para organizar tal actuación:

- **2 Carriles Izquierdos (**Izquierdo y Central-Izquierdo):
  Mantenerlos "aislados" para el tráfico de paso con dirección Valencia.
- **2 Carriles Centrales** (Central y Central-Derecho):
  Carriles destinados a la circulación de los vehículos que acceden a la M-45, al PAU y a los "indecisos", haciendo referencia a aquellos que pueden continuar por el carril central de ese tramo y que finalmente se convierte en el carril derecho del tronco en sentido Valencia.
- **1 Carril Derecho**:
  Exclusivo para transporte público (urbano/interurbano) y acceso a Santa Eugenia.
  Dispondrá de línea discontinua para permitir el cambio de carril a los autobuses interurbanos en caso de retención en la salida hacia Santa Eugenia.
  Tras superar la salida de Santa Eugenia y antes de la parada de autobuses interurbanos a partir del PK 9+300 se elimina la raya continua, permitiendo el acceso a los dos carriles centrales (M-45 + PAU + Valencia) y, en caso necesario, facilitando desde el segundo carril el acceso de los autobuses al punto de la parada establecida.

Adicionalmente se recoge en la siguiente tabla lo descrito en los párrafos y en el gráfico anterior:

<table>
<tr><th>PK</th><th colspan="5">Carril</th></tr>
<tr><td rowspan="2">7+700</td><td>Izq.</td><td>Cent.</td><td>Der.</td><td>Izq.</td><td>Der.</td></tr>
<tr><td colspan="3">Tronco</td><td colspan="2">Vía de Servicio</td></tr>
<tr><td rowspan="2">7+800</td><td>Izq.</td><td>Cent-Izq</td><td>Cent.</td><td>Cent-Der</td><td>Der.</td></tr>
<tr><td colspan="5">1000 m de Trenzado</td></tr>
<tr><td rowspan="2">8+800</td><td>Izq.</td><td>Cent-Izq</td><td>Cent.</td><td>Cent-Der</td><td>Der.</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="3">Valencia</td><td colspan="2">Valencia + M-45 + PAU</td><td>Transporte Público+ Santa Eugenia</td></tr>
<tr><td rowspan="2">9+300</td><td>Cent.</td><td>Cent-Der</td><td>Der.</td></tr>
<tr><td colspan="3">Valencia + M-45 + PAU
Transporte Público</td></tr>
<tr><td rowspan="2">9+600</td><td>Izq.</td><td>Cent-Izq</td><td>Cent.</td><td>Cent-Der</td><td>Der.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Valencia</td><td colspan="3">M-45 + PAU</td></tr>
<tr><td rowspan="2">9+600</td><td>Izq.</td><td>Cent.</td><td>Der.</td><td>Izq.</td><td>Der.</td></tr>
<tr><td colspan="3">Tronco</td><td colspan="2">Vía de Servicio</td></tr>
</table>



El objetivo que se persigue con esta propuesta es ubicar a los vehículos en los carriles más adecuados a cada salida y, de este modo, evitar cambios violentos de carril como sucede en la actualidad.
Este encauzamiento se ve facilitado porque el tronco de la A-3 presenta una alineación recta aproximadamente desde el PK 6+000, por lo que durante 3000 m se podrá acomodar el tráfico principal que viene circulando desde otras entradas. Hay que considerar que buena parte de este flujo de vehículos es de usuarios recurrentes por desplazamientos a diario casa/trabajo, hecho que a priori permite decidir con antelación ubicarse en los carriles más apropiados, reduciéndose así los trenzados posteriores.
Según lo mencionado anteriormente, el acceso de vehículos provenientes desde la M-40 y la unión con la Vía de Servicio presenta un tramo de trenzado con alineación recta de 1000 m desde PK 7+800. Este tramo, aún sin conocer al detalle la normativa de trazado, se considera adecuado para realizar la selección previa del carril.
Entrando a valorar el flujo de vehículos que entrarían desde la avenida de la democracia y se dirigen a Valencia, actualmente la incorporación a la Vía de Servicio desde este punto se realiza desde un "STOP", pasando por un tramo que se reduce de dos a un carril:

Con la solución propuesta en el anteproyecto en la que se sustituye el "STOP" por una CCV y cuña al carril adicional se permite que la velocidad de los vehículos que ingresen a la vía de servicio alcancen los 50-60 km/h evitando la situación actual de parado.

Esto facilita alcanzar dos objetivos:

- En primer lugar, acceder a la Vía de Servicio con agilidad y permitir el cambio al carril izquierdo de ésta vía (Central-Derecho del tramo de trenzado) de forma casi directa en torno al PK 8+000.
- Por otra parte, al disponer de una mayor velocidad el paso desde este segundo carril (Central-Izquierdo) hacia el cuarto (Central-Izquierdo) se pueda realizar en el tramo de trenzado propuesto (PK 7+800 a PK 8+800), **y muy relevante** encauzar a los vehículos pesados, entre los que se encuentran las decenas de camiones de residuos que se dirigen a diario a Valdemingómez que podrán ubicarse previamente en el carril central que pasaría a ser el carril derecho del tronco una vez rebasada la salida hacia M-45+PAU.

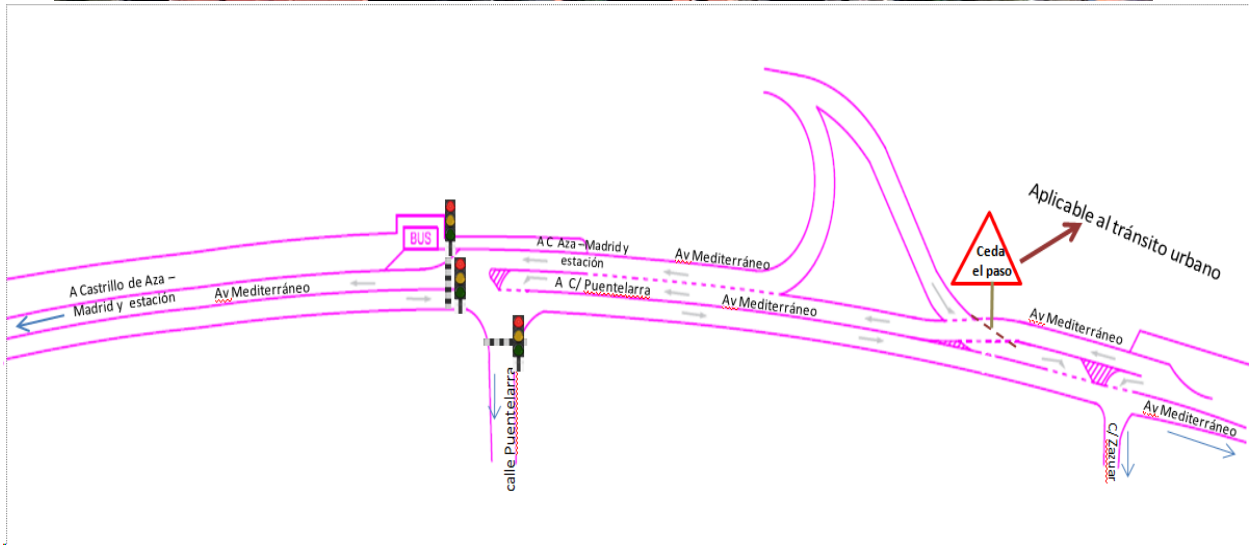
V.2- <u>ACCESO PRINCIPAL A SANTA EUGENIA</u>

–Dirección Valencia-

a- **<u>Giro a izquierda</u>:** En el anteproyecto se argumenta la justificación de la supresión del giro a la izquierda en la salida del PK 9+200 hacia Santa Eugenia por ser una de las causas que genera retenciones que se prolongan hasta la A-3.

En la experiencia como usuarios diarios de esta salida es necesario apuntar que este giro a izquierdas no es el principal causante de las retenciones que se producen en esta salida, en la que además se llevó a cabo hace tiempo la instalación de unos bolardos al objeto de crear un espacio suficiente para una mejora de la visibilidad. Ver imagen de la zona:

No obstante, a continuación se expone un esquema con la propuesta consistente en crear un enlace mediante un carril de espera central que permita realizar este giro en dos fases de aproximación para aumentar de este modo la agilidad y seguridad en este giro, dando prioridad a los vehículos de entrada desde la A-3, señalizando un “Ceda el Paso” al sentido de circulación para el tránsito urbano. Se puede apreciar en esta imagen y croquis el tipo de solución propuesta:



b- **<u>Giro a derecha</u>:** La causa que tiene una mayor repercusión con las retenciones de esta salida que se extienden hasta la A-3, se focaliza en el giro hacia la derecha, coincidiendo tres circunstancias que afectan a la fluidez del tráfico (ver imagen inferior):

1- El semáforo que se encuentra aproximadamente a escasos 100 m de ésta salida.
2- Giro de entrada a izquierda hacia la calle Puentelarra
3- Paradas de autobuses urbanos 63 y 145 tras superar el semáforo y paso de peatones.

A continuación se muestran una serie de fotografías (Google Maps) en las que se aprecian diferentes situaciones habituales de esta salida:

En primer lugar el giro a la izquierda presenta una cola de 4 coches
y al fondo se aprecia el giro a derecha con el autobús detenido en el Ceda el Paso.

Retenciones

Una vez que el semáforo se pone en verde, los vehículos inician la marcha en ambos sentidos, y cuando hay un vehículo que pretende hacer el giro a la izquierda (calle Puentelarra) se encuentra con aquellos que puedan circular en dirección contraria, ocasionando cuando esto ocurre ciertos periodos cortos de retención que en horas punta se hacen notar.

Respecto al giro a derecha, se plantea una propuesta como la mostrada en el esquema arriba indicado (que puede y permite ser afinada), en la que se convierte la cuña de acceso a la avenida del Mediterráneo en un nuevo carril hasta la parada de autobús. Con este planteamiento el carril urbano existente se convierte en solo giro a la izquierda hacia la calle Puentelarra, permitiendo sobrepasarlo por la derecha gracias al nuevo carril. Este carril finaliza en la parada de autobús, la cual se puede retranquear para conseguir dos objetivos:

- Primero, que mientras se efectúa la parada del autobús no se interrumpe el flujo de vehículos
- Segundo, la parada de autobús se encuentra en recta, hecho este que permite el despliegue adecuado de la rampa para personas de movilidad reducida.

Calle Puentelarra: El giro desde la Avenida del Mediterráneo a esta calle está regulado por medio del semáforo y no acarrea inconvenientes. Sin embargo, es pertinente tener en cuenta que este bloque semafórico se instaló para regular fundamentalmente el sentido de acceso de la calle Puentelarra a la Avenida del Mediterráneo y viceversa.

En base a lo expresado cabría la posibilidad de replantear una adaptación o reubicación del semáforo, manteniendo lógicamente los pasos de peatones, y teniendo en cuenta aspectos como el desplazamiento previsto para la instalación de la nueva pasarela.

V.3- ACCESO DE ENTRADA A CALLE CIRILO MARTINEZ NOVILLO

-Dirección Valencia-

Teniendo en cuenta la aceptación de la solución propuesta en la salida a Santa Eugenia PK 9+200 aproximadamente no sería necesario este nuevo acceso, por ello:

a- No se considera oportuna ni idónea la propuesta reflejada en el anteproyecto de abrir el acceso de vehículos desde la autovía a la calle Cirilo Martínez Novillo. A tener en cuenta que:

1- Ciertamente la entrada del tráfico directo de la autovía a esta calle suscita serios inconvenientes y enorme inquietud a los vecinos por el impacto negativo que puede generar la posibilidad de entrada a otra calle residencial de Santa Eugenia una importante cantidad de vehículos de diferente tipología.
Sin embargo, sí parece tener lógica la conexión de salida desde la A-3 hacia la glorieta de la calle Real de Arganda que conecta, entre otros, con el Ensanche de Vallecas.

2- Además abrir esa sección de entrada a la calle causaría una discontinuidad en el apantallamiento acústico para ese punto, cuya cobertura debería llegar hasta aproximadamente el PK 10+100.

3- Sin embargo, en otra instancia competencial puede considerarse la oportunidad de que se plantee un marco de colaboración inter-administraciones para construir un vial de conexión urbana local que enlace la parte más próxima de la Avenida del Mediterráneo con la calle Cirilo Martínez Novillo a través de la corta franja verde existente.

4- INCORPORACIÓN A-3 DESDE ENTRADA PK 10+000

-Dirección Madrid -

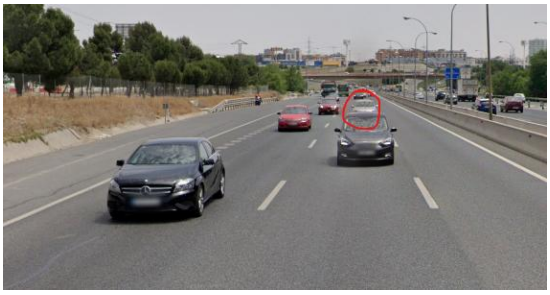
a- En el sentido Madrid, se sugiere adoptar la misma tipología de carriles que existe actualmente en el PK 23+000 de la A-6 en la incorporación de la M-50 en dirección “A Coruña”, se recoge a continuación la imagen de la misma para facilitar la explicación:

La A-6 posee un tronco con 3 carriles y tras la incorporación de 1 carril de la M-50 se pasan a tener 4 carriles, debido a las retenciones que se originaban en ese punto debido a los cambios bruscos de

carril (desde la derecha a los carriles izquierdos) en el año 2018 se procedió a señalizar con línea continua el segundo carril para delimitar el trenzado de la entrada únicamente a los dos carriles derechos, manteniendo los dos carriles izquierdos de paso.

Este punto de la A-3 tiene una problemática similar a la anteriormente expuesta, y es la que se está produciendo diariamente en el tramo situado entre el PK 10+000 y el PK 9+500 de la autovía. Esta entada a la A-3 dispone de tres carriles en el tronco y tiene una pendiente de más de un 3%
En este caso toda la salida de vehículos de la vía de servicio (M-45 + PAU) se hace desde esta vía de servicio, y como se puede apreciar muchos vehículos en su afán de avanzar se incorporan desde la vía de servicio al carril izquierdo en menos de 400 metros, tal y como se observa en el siguiente coche (gris) destacado con un circulo:

Aun disponiendo de un carril de aceleración de 200 metros, se incorpora a los 50 metros.



A los 200 metros (fin de carril de aceleración), ya se encuentra en el carril central y casi iniciando la maniobro para pasar al carril izquierdo.

A los 350 metros se encuentra cambiándose al izquierdo y a los 400 metros ha completado el cambio de todos los carriles

Este ejemplo se repite diariamente en este punto de la A-3, ocasionando que los vehículos que circulan por el tronco tengan que frenar y con ello se detenga de forma frecuente la circulación.
Por ello, se recomienda que se señalice el tramo con una línea continua entre los dos carriles centrales y con ello se permita que esos dos carriles a la izquierda no se vean afectados por los vehículos que se incorporan. Esta línea sería recomendable que tuviera una longitud amplia, superando si fuera posible la actual existente.

b- Otras propuestas para ese punto: Bypass previo a rotonda de M-203

Dentro de las actuaciones recomendadas en la vía de servicio y que afectan a la propia A-3 se encuentran las que se indican en la siguiente imagen:

<u>Línea Roja</u>

1- Ejecutar un "bypass" en la rotonda de la M-203 que permita a los vehículos que salen desde el Ensanche de Vallecas no tener que entrar/salir a la rotonda, de esta forma se consigue:

- Agilizar el flujo dentro de la misma
- Evitar las retenciones que se originan en el Paso Superior PS 10+165 y que llegan a colapsar la rotonda anterior (Real de Arganda-gasolinera Repsol)

<u>Línea Azul</u>

2- Alternativamente se puede optar por adecuar el bypass descrito en el punto anterior para enlazar las vías de incorporación provenientes del Ensanche y la M-45, bien a una ampliación del carril dedicado para incorporación a la A-3 o con una vía de servicio que se ejecute bajo el paso elevado en paralelo al carril derecho del tronco.

En cualquiera de las opciones, se recomienda prolongar de forma escalonada todo lo que sea posible la/s vía/s de incorporación de ese ramal de salida del Ensanche de Vallecas y la propia M-45 aplicando la recomendación de línea continua expresada en el apartado anterior.

Se pretende así ganar una mayor fluidez y con ello incrementar el nivel de servicio de la carretera en este tramo.

V.5- Carril especializado para transporte público

-Dirección Madrid -

- La recomendación recogida en el apartado anterior: línea continua en todo el tramo de incorporación desde PK 10+000, hará que los autobuses que provienen de Rivas/Valencia, tiendan a ocupar el carril derecho de la calzada antes de la incorporación a ese punto, motivo por el cual la predisposición será utilizar este carril junto con el adicional de la incorporación como tramo de trenzado hasta la entrada en el carril para uso exclusivo transporte público y llegar a la parada de Bus en el PK 9+000 aproximadamente.

Esta circunstancia requeriría un estudio sobre diferentes escenarios para el uso de ese carril previsto en el anteproyecto de escasa longitud y dedicado para "uso exclusivo del transporte público" desde aproximadamente el PK 9+ 700 hasta el PK 9+000.

Junto a la gran cantidad de vehículos que salen de la M-45 + PAU el enfoque para ofrecer una solución eficaz sería priorizar la velocidad media de la vía para, en lo posible, reducir o evitar retenciones a la vez que se facilite el acceso fluido de los autobuses al carril correspondiente previsto en el anteproyecto para el transporte público.