

El secretario general de Infraestructuras de Fomento, Manuel Niño y el consejero de Transportes, Pedro Rollán, presentan el proyecto

Sale a información pública el estudio informativo de la variante de la autovía A-1 entre la M-12 y El Molar

- El proyecto cuenta con un presupuesto estimado de 288,7 millones de euros
- La A-1 soporta un tráfico diario superior a los 140.000 vehículos al día
- La alternativa preseleccionada es medioambientalmente la propuesta más sostenible

19 de mayo de 2017.- El consejero de Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, Pedro Rollán, y el secretario general de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, Manuel Niño, han anunciado esta mañana, en unos terrenos próximos a la futura variante de la autovía A-1 entre la M-12 y El Molar, que el estudio informativo de este proyecto ha quedado sometido a información pública, una vez que ha sido publicado hoy en el Boletín Oficial del Estado (BOE).

El estudio se somete a información pública a los efectos establecidos en la Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental durante un plazo de 30 días y en la Ley 37/2015 de Carreteras durante un periodo de 30 días hábiles en el que podrá ser objeto de alegaciones.

La alternativa seleccionada cuenta con un presupuesto de 288,7 millones de euros. El proyecto arrancaría en el extremo norte del Eje Aeropuerto (M-12) y discurriría hacia el norte a lo largo de sus 9,5 primeros kilómetros hasta conectar con la autovía A-1 a la altura del punto kilométrico 26+000, en el que se localiza el enlace con la urbanización Club de Campo y Circuito del Jarama.

A partir de este punto y hasta el inicio de la variante de El Molar, el trazado sería coincidente con la actual A-1, planteándose en este tramo actuaciones de aumento de capacidad, consistentes en la ampliación con un tercer carril de las calzadas troncales y la implantación de vías de servicio unidireccionales con dos carriles por sentido en cada una de sus márgenes. Así, a partir del punto kilométrico 26+000 de la A-1 se abriría una nueva opción de acceso a Madrid desde el norte y hacia el norte, diversificando el tráfico con origen y destino en el arco sur de la M-40 (A-2, A-3 y A-4).

“Con la apertura del periodo de información pública del estudio informativo de esta variante, la Comunidad de Madrid da un paso significativo a la hora de materializar uno de los compromisos electorales más importantes de la presidenta Cristina Cifuentes (compromiso 230) en cuanto a infraestructuras se refiere”, ha señalado el consejero Rollán.

“Esta variante es absolutamente necesaria para dar respuesta a los miles de automovilistas que circulan por el norte de la región a diario. Sin lugar a dudas la futura variante contribuirá a descongestionar de una manera efectiva el tráfico en la zona, mejorará el acceso y la salida de la ciudad de Madrid, y contribuirá a mejorar la calidad del aire que respiramos”, ha concluido.

Gracias a esta actuación se mejorará notablemente el servicio proporcionado a los usuarios de la A-1, que actualmente cuenta con un tráfico intenso, especialmente en los primeros kilómetros de recorrido, desde la salida de Madrid por la M-30, hasta llegar a El Molar en el kilómetro 49 de la A-1.

Debido a la concentración en ambos sentidos de la autovía de numerosos núcleos de población residencial e industrial, esta soporta tramos con una intensidad de tráfico superior a los 140.000 vehículos al día a la altura de Alcobendas, y de unos 40.000 en la variante de El Molar.

El nuevo trazado en variante de la alternativa preseleccionada entre el enlace Urbanización Club de Campo y Circuito del Jarama y el enlace de Barajas de conexión con la M-12 y la R-2, conformará una de las alternativas para los usuarios de largo recorrido, lo que ayudará a descongestionar los accesos de entrada a Madrid. El tramo inicial de la A-1 en la actualidad dará servicio principalmente a los usuarios procedentes de los municipios de San Sebastián de los Reyes, Alcobendas, y las zonas residenciales aledañas a la A-1.

El nuevo trazado ofrece además una conexión alternativa con la M-40 a través del eje Aeropuerto, lo que permitirá descongestionar la conexión actual a la altura del punto kilométrico 13,0 de la carretera existente, que presenta de manera constante problemas de congestión. Además los amplios parámetros del trazado de la carretera en el tramo propuesto, permitirán una circulación de 120km/h en condiciones de seguridad y comodidad para los usuarios.

Desde el punto de vista medioambiental, la alternativa preseleccionada constituye la mejor de las analizadas, ya que gran parte del trazado se plantea como una ampliación de la carretera existente, lo que supone un menor impacto medioambiental en cuanto a la ocupación de suelo y movimientos de tierras.

TRES TRAMOS INDEPENDIENTES

Teniendo en cuenta el elevado presupuesto de inversión de la alternativa propuesta, su principal ventaja radica en la posibilidad de ejecución y entrada en

servicio en tres tramos independientes:

Tramo I: Tramo en variante entre el enlace “Urbanización Club de Campo y Circuito del Jarama” y el enlace de Barajas de conexión con la M-12 y la R-2.

Tramo II: Ampliación A-1 en el tramo Enlace RACE-Enlace San Agustín de Guadalix. En este punto próximamente se iniciará la redacción del proyecto de ampliación a un tercer carril por calzada y vías de servicio en la A-1 entre los enlaces RACE y San Agustín de Guadalix, que coincide con la alternativa preseleccionada del estudio informativo en este tramo.

Tramo III: Ampliación A-1 en el tramo Enlace San Agustín de Guadalix-Variante de El Molar.