



**Resolución de la Dirección General de Carreteras por la que se APRUEBA la siguiente ORDEN DE ESTUDIO:**

**PROYECTOS DE TRAZADO Y CONSTRUCCIÓN**

**“AUTOVÍA DEL NORDESTE A-2. VÍAS DE SERVICIO UNIDIRECCIONALES ENTRE LOS PP.KK. 8,900 Y 12,400 Y REMODELACIÓN DEL NUDO EISENHOWER. TRAMO: CANILLEJAS - EISENHOWER”**

**Red de Carreteras del Estado**

**Provincia de Madrid**

Con fecha 24 de junio de 2013 se autorizó la orden de estudio para la redacción de los proyectos de trazado y construcción relativos a la "Autovía del Nordeste (A-2). Remodelación del Nudo de Eisenhower. Clave: 45-M-14170".

El proyecto de trazado fue aprobado provisionalmente el 14 de junio de 2018 mediante resolución de la Dirección General de Carreteras, ordenándose la incoación del expediente de información pública.

Con fecha 28 de diciembre de 2018 fue aprobado, por resolución del Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda el expediente de información pública y definitivamente el proyecto de trazado.

Durante el período abierto para la información pública se presentaron diversas alegaciones, ninguna de ellas por parte de las asociaciones de vecinos del entorno del nudo Eisenhower. No obstante, una vez aprobado definitivamente el proyecto de trazado, varias agrupaciones vecinales de la zona recurrieron en reposición dicha resolución aprobatoria, en base a la tramitación ambiental del proyecto, a las afecciones a las zonas verdes localizadas en el entorno de la Avda. de la Hispanidad y la C/ Pinos de Osuna, al nuevo itinerario de autobuses, medidas correctoras, etc. Dichos recursos, informados técnicamente, han sido tramitados por el órgano correspondiente.

Con toda esta problemática, y ante la imposibilidad de continuar con el proyecto redactado aún en las partes que no afectaban al barrio de la Alameda de Osuna, ya que el alcance del proyecto segregado sería tan reducido que apenas tendría justificación técnica, el Ministerio de Fomento revocó resolución aprobatoria del proyecto de trazado mediante resolución del Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, de fecha 3 de octubre de 2019.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid ha estudiado en profundidad la situación de la A-2 en este ámbito, después de madurar la información y la experiencia obtenida tras la redacción y tramitación del proyecto de trazado con clave 45-M-14170. Como conclusión, opta por una solución más ambiciosa que la planteada por este proyecto, para lo que se debe abarcar el estudio de un entorno más amplio, entre el enlace de Canillejas (p.k. 8,900) y el nudo Eisenhower (p.k. 11,000), de manera que paralelamente resuelva los problemas de acceso a las zonas residenciales colindantes, mejorando la seguridad y sus conexiones con el exterior.



**T5/45-M-14800**

La propuesta de la Demarcación plantea las siguientes actuaciones:

#### ACTUACIONES EN LA MARGEN DERECHA (SENTIDO ZARAGOZA).

A partir de la glorieta de Canillejas (p.k. 8,900 de la A-2), se propone la transformación de la vía lateral bidireccional existente en una vía de servicio unidireccional con dos carriles. En ese punto de arranque, se incorpora por la derecha el vial procedente de la calle Alcalá. Unos 200 m más adelante se mantendrá el acceso a la A-2 (sentido Zaragoza) adecuando el vial de transferencia existente, para lo cual se elimina el paso inferior existente en el p.k. 9,180 que actualmente canaliza el tráfico de la vía de servicio en sentido contrario.

En la calzada troncal, a partir de este punto (p.k. 9,200), arrancarían un cuarto carril de trenzado hasta el p.k. 10,000 aproximadamente.

En el entorno del p.k. 9,700 se propone una nueva pasarela peatonal que interconectaría las paradas de autobús existentes, las cuales se reubicarían hasta situarlas en la terciaria, por el exterior de la nueva vía de servicio.

Inmediatamente después de la pasarela (p.k. 10,100), se propone un nuevo enlace (paso inferior bajo la A-2) de acceso a los desarrollos urbanos existentes (barrios de Canillejas y de Rejas), que a su vez conectaría ambos márgenes de la autovía. A la altura del p.k. 9,900 se hace necesario ampliar por ambos lados la estructura del paso inferior del antiguo FF.CC, con objeto de albergar los ramales de bajada y subida hacia las nuevas glorietas de dicho enlace.

Por otra parte, se eliminaría la glorieta existente a la altura del p.k. 10,200, canalizando su tráfico a través de la nueva glorieta del enlace (p.k. 10,100).

Casi coincidente con ese nuevo paso inferior bajo la A-2, a la altura del p.k. 10,200 el cuarto carril de la autovía se desprendería para conformar la vía colectora del nudo Eisenhower y bifurcarse a continuación en cuatro carriles. Dos de ellos, canalizarían el tráfico hacia la M-14 (sentido aeropuerto) y hacia la M-40 (sur), y los otros dos continuarán paralelos al tronco de la A-2, recogiendo una parte del tráfico de la vía de servicio de aquella margen y el movimiento procedente de la M-14 (norte).

Sobrepasado dicho nudo, se trata de refundir los movimientos procedentes de la colectora del enlace con el tráfico proveniente de la M-40 (sur), convergiendo hasta conformar un vial de 5 carriles de unos 500 m de longitud que discurriría paralelo a la calzada troncal de la A-2 (sentido Zaragoza), contactando más adelante, por la derecha de la A-2, a través de sus 2 carriles izquierdos. Los otros 3 continuarán como vía de servicio de aquella margen, posibilitando el acceso a las instalaciones colindantes.

#### ACTUACIONES EN LA MARGEN IZQUIERDA (SENTIDO MADRID).

En el sentido Madrid, la nueva vía lateral arrancarían en el p.k.12,340, mejorando la salida existente, aumentado su capacidad que pasaría a tener 2 carriles a lo largo de unos 300 m y eliminando el ramal que la conecta con la glorieta de esa margen, localizada a la altura del p.k. 11,680. Dicho ramal, se restituirá más adelante a través de un nuevo transfer hacia la glorieta intersección de la Avda. de la Hispanidad con la Avda. Real Merinas.

En el tramo comprendido entre el p.k.11,600 al 11,000, la vía lateral discurriría con 3 carriles, 2 de los cuales se desprenden por la derecha para abrirse a 3 antes de bifurcarse a continuación en un nuevo



T5/45-M-14800

ramal (1 carril) hacia la M-14 (aeropuerto) y otros dos hacia la M-40 (sur). Estos 2 últimos convergen con la M-14 (sur) poco antes de la nueva estructura sobre la A-2. El carril izquierdo de dicha vía lateral continuará paralelo a la A-2, recogiendo a través de un bucle los movimientos procedentes de la M-14 (sur) y A-2 (Madrid – cambio de sentido), hasta conectarse con la A-2 (Madrid) adosándose por la izquierda a la altura del p.k. 10,300 al movimiento procedente de la M-14 (aeropuerto), que se rectifica ligeramente.

Por aquella margen de la A-2, se daría continuidad a la Avda. de la Hispanidad a lo largo de la Avda. de América, convirtiéndola en una vía de servicio unidireccional hasta el enlace de Canillejas (p.k. 8,900), que contacta en 3 puntos con la calzada troncal de la A-2, facilitando el acceso desde/hacia los desarrollos urbanos existentes (Alameda de Osuna).

A la altura del p.k. 10,100, con objeto de completar el nuevo enlace (paso inferior bajo la A-2), se propone una nueva glorieta distribuidora que, además de canalizar los movimientos de la otra margen de la A-2 y los procedentes las zonas urbanas colindantes, encauzaría el tráfico de agitación para incorporarlo a la A-2 (Madrid).

Se trata pue, de dar continuidad a la Avda. de la Hispanidad a través de la Avda. de América, aproximándola lo máximo posible a la calzada troncal de la autovía, con objeto de afectar lo mínimo posible al entorno urbano colindante.

Por último, se propone la construcción de una nueva pasarela que sustituya la existente en el p.k. 10,045. Dicha estructura interconectaría ambas márgenes de la A-2 y comunicaría las paradas de autobús existentes.

#### NUDO EISENHOWER.

Se propone la construcción de dos nuevas estructuras, pasos superiores, en sustitución de las actuales, con el fin de poder cumplir con los gálibos verticales requeridos, así como de disponer de una luz horizontal que permitan albergar posibles ampliaciones laterales. El trazado en planta de las mismas se rectificará ligeramente con el fin de acomodarse a los contactos de los nuevos ramales previstos en el enlace.

Los ramales de conexión de ambas calzadas de la A-2 con la M-14 se ampliarán a dos carriles en una mayor longitud.



**T5/45-M-14800**

Con todo ello, examinada la propuesta formulada por la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid, **RESUELVO:**

Que bajo la dirección de la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid sean redactados los siguientes proyectos:

<b>Tipo y clave:</b>	Proyecto de Trazado:	<b>T5-M-14800</b>
	Proyecto de Construcción:	<b>55-M-14800</b>
<b>Situación:</b>	Autovía A-2	
<b>Tramo:</b>	p.k. 8,900 (enlace de Canillejas) al p.k. 12,400	
<b>Longitud aproximada:</b>	3,50 km	
<b>Clase:</b>	Mejora local	

#### **Objeto de los proyectos:**

Desarrollar con el grado de detalle exigible a un proyecto de trazado y a un proyecto de construcción (Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras) las actuaciones necesarias para la mejora de las condiciones de explotación y niveles de servicio en el tramo comprendido entre el enlace de Canillejas (p.k. 8,900) y el p.k. 12,400 de la autovía A-2, incluyendo la remodelación del nudo en Eisenhower en el p.k. 11,000. También será objeto de los proyectos la realización del trámite de evaluación ambiental que corresponda.

#### **Contenido:**

Los proyectos deberán contener los documentos especificados para este tipo de estudios en el Reglamento General de Carreteras. Asimismo, se tendrán en cuenta las Recomendaciones de la Dirección General de Carreteras y, en cualquier caso, lo que se determine en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares que sirva de base para su redacción.

#### **Características:**

Tratándose de una mejora local, las características serán homogéneas con las de las carreteras existentes.

#### **Instrucciones particulares:**

1. En la redacción de los proyectos se tendrá en cuenta, en la medida de lo posible, la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia de la ejecución de las obras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento.
2. En cumplimiento del apartado tercero de la Orden FOM/2873/2007, de 24 de septiembre, sobre procedimientos complementarios para autorizar nuevos enlaces o para modificar los existentes en carreteras del Estado, los proyectos deberán adaptarse a los siguientes trámites:
  - a. Se realizará un estudio de alternativas.



T5/45-M-14800

- b. Una vez que el grado de definición de la actuación lo permita, se determinará el procedimiento de evaluación de impacto ambiental que, en su caso, sea aplicable de acuerdo con la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.
  - c. El proyecto será sometido al trámite de información pública previsto en el artículo 12.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre de carreteras. Asimismo, se recabará de la Comunidad Autónoma y entidades locales el informe previsto en el artículo 16 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.
3. El proyecto de trazado contendrá, en el correspondiente anejo, cuanta información sea necesaria para la realización de las expropiaciones y ocupaciones temporales. Una vez aprobado provisionalmente, la relación de bienes y derechos afectados se someterá al trámite de información pública previsto en la Ley de Expropiación Forzosa.
  4. Además de la coordinación con otros departamentos ministeriales a la que se refiere el artículo 8 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, se mantendrá la coordinación adecuada con Comunidad Autónoma, Administraciones Locales y resto de entidades y organismos que pudieran verse afectados o que puedan aportar datos de interés a la redacción de los proyectos. En particular, se tendrá en cuenta el planeamiento urbanístico existente en los municipios afectados.
  5. Se estudiará con detalle la reposición de caminos, accesos, servidumbres y servicios que resulten afectados, realizándose una separata con la definición completa de las obras a realizar en cada uno de los servicios que precisen ser modificados, para la solución que finalmente se adopte, y que deberá contar con la aprobación del titular. En la redacción de los proyectos quedará explícito que la reposición de infraestructuras o servicios no modifica la titularidad de los mismos.
  6. Se realizará un estudio de tráfico de acuerdo con las prescripciones y recomendaciones técnicas contenidas en la Nota de Servicio 5/2014 de la Subdirección General de Estudios y Proyectos.
  7. Se incluirá un estudio sobre posibles ubicaciones de paradas de autobuses, incluyendo el estudio de los accesos peatonales y las pasarelas que serán necesarias en cada caso.
  8. Se utilizará la base de precios de referencia de la Dirección General de Carreteras en la última versión vigente en el momento de redactar los proyectos.

#### **Asistencia Técnica:**

Se autoriza la contratación de servicios para la redacción de los proyectos, previa justificación de la necesidad e idoneidad del contrato, conforme a la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

#### **Programación para la redacción de los proyectos:**

Se estima necesario un plazo de veinticuatro meses (24) meses para la redacción de los proyectos.

#### **Presupuesto aproximado:**

De acuerdo con la propuesta formulada por la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid, con los datos disponibles en este momento se estima que el presupuesto aproximado de licitación de las obras podría ascender a **OCHENTA Y UN MILLONES CIENTO DIEZ MIL EUROS (81.110.000,00 €)**, incluyendo el IVA aplicable (21%).



T5/45-M-14800

Los proyectos, una vez redactados conforme a lo establecido en la presente orden de estudio, serán remitidos para su supervisión a la Subdirección General de Proyectos de la Dirección General de Carreteras.

Conforme:

Madrid, 13 de diciembre de 2019

LA SUBDIRECTORA GENERAL DE PROYECTOS

Fdo.: Rosalía Bravo Antón

Aprobado:

Madrid, 13 de diciembre de 2019

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS

Fdo.: Javier Herrero Lizano