

Soluciones Adoptadas

Tráfico:

- Ampliación de la calzada de la autovía para disponer en todo el tramo en estudio de tres carriles por sentido de circulación, con las dimensiones transversales correspondientes a una carretera de calzadas separadas.
- Disposición de vías de servicio de dos carriles y en ambos sentidos de circulación que permitan separar los tráficos de largo y corto recorrido y aumentar la capacidad conjunta de la vía, reduciendo los problemas de circulación actuales.

Transporte público:

- Ejecución de una plataforma reservada para el transporte público (autobuses), situada en el centro de la calzada de la autovía y con embarques en distintos puntos de su recorrido.
- Esta plataforma será bidireccional y facilitará la comunicación con Madrid de los distintos municipios a los que da servicio, reduciendo significativamente los tiempos de recorrido tanto para los autobuses interurbanos como para los interprovinciales y los de servicio discrecional.

Accesibilidad:

- Reordenación de todos los accesos de la autovía, estableciendo un control total de los mismos, al eliminar los accesos directos existentes desde las propiedades colindantes a la calzada principal.
- Los accesos a la calzada principal se realizarán a través de las vías colectoras, mediante conexiones que cumplen con la normativa de accesos a carreteras del estado, mejorando la seguridad vial de la autovía.

CARACTERÍSTICAS GENERALES

Tramo en estudio:

Longitud: 26,5 km
Origen: Plaza de Fernández Ladreda (P.K. 4,0)
Final: Límite de la Provincia de Toledo (P.K. 30,5)

Plataforma reservada para transporte público:

Longitud: 19,5 km
Origen: Plaza de Fernández Ladreda (Intercambiador) (P.K. 4,0)
Final: Enlace de Parla Sur (P.K. 23,5)

Características geométricas:

Calzada: 2 carriles de 3,50 m
Arcenes: de 1 m

Embarques:

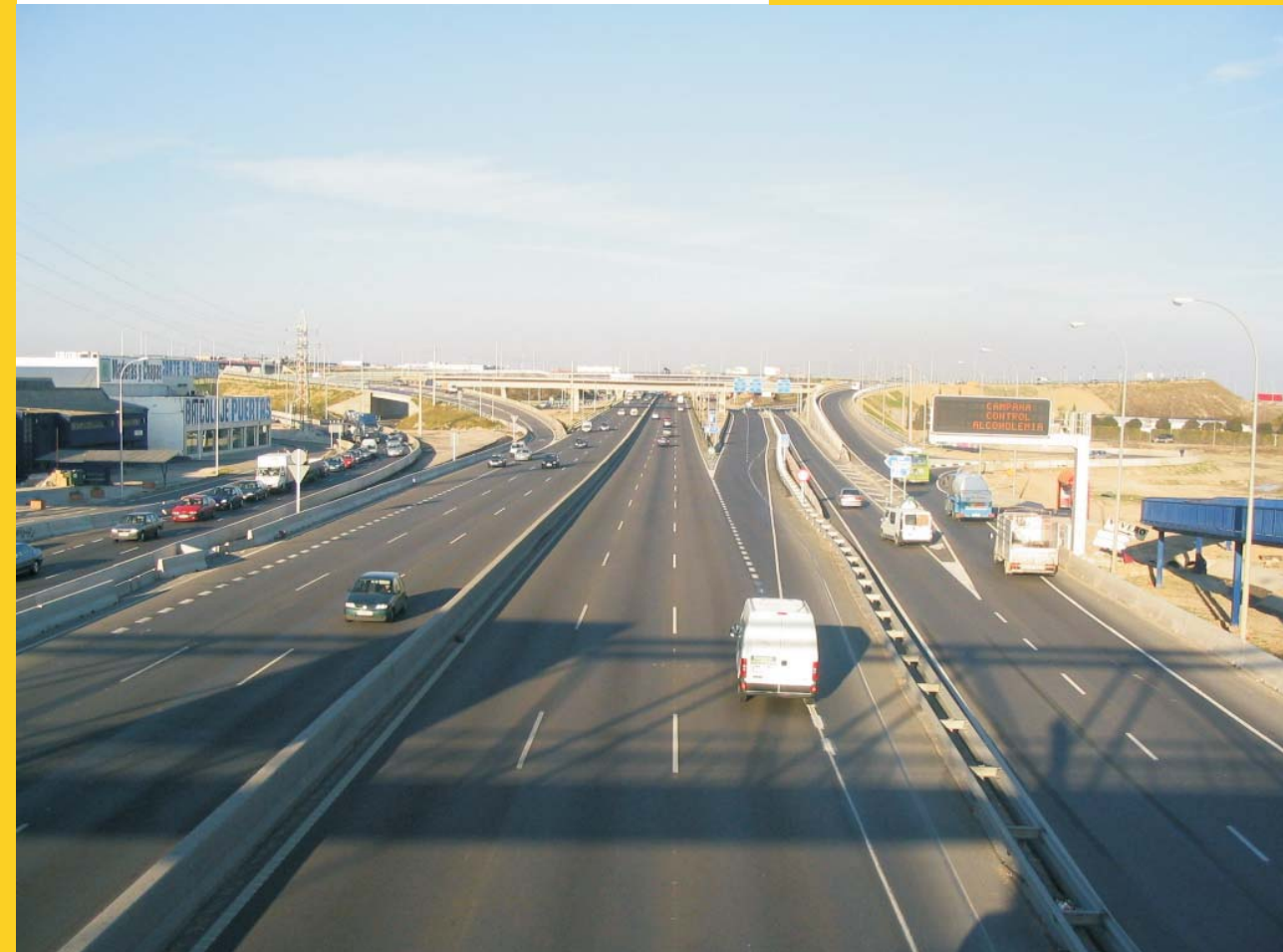
Plaza de Fernández Ladreda (P.K. 4,0)
Enlace de El Bercial (P.K. 11,0)
Enlace de Getafe Sur (P.K. 14,3)
Enlace de Parla Norte (P.K. 19,5)
Enlace de Parla Sur (P.K. 23,5)

Ampliación de calzadas de la autovía:

Aumento del ancho de carriles y plataforma:
Longitud: 8,5 km
Origen: Enlace de El Bercial (P.K. 11,0)
Final: Enlace de Parla Norte (P.K. 19,5)
Aumento del número de carriles (3 por calzada)
Longitud: 11,0 km
Origen: Enlace de Parla Norte (P.K. 19,5)
Final: Límite de la provincia de Toledo (P.K. 30,5)
Características geométricas:
Calzada: 2 x 10,5 m (3 carriles de 3,50 m)
Arcenes exteriores: 2 x 2,5 m
Arcenes interiores: 2 x 1,0 m

Vías de servicio:

Longitud: 15,5 km
Origen: plaza de Fernández Ladreda (P.K. 4,0)
Final: Enlace de Parla Norte (P.K. 19,5)
Características geométricas:
Calzada: 2 carriles de 3,50 m
Arcén exterior: 2,50 m



ESTUDIO INFORMATIVO

OPTIMIZACIÓN FUNCIONAL

DE LA AUTOVÍA A-42

ENTRE PLAZA FERNÁNDEZ LADREDA

Y TORREJÓN DE LA CALZADA.

CARRIL BUS HASTA PARLA SUR

Más Información:

<http://peit.cedex.es> o www.cedex.es
Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid
C/ Josefa Varcancel nº11
28027 - Madrid
Telef: 913 21 51 00 Fax: 913 21 51 08
En los ayuntamientos afectados

Objeto del estudio

El importante incremento de la población en los municipios de la Comunidad de Madrid a los que da servicio la autovía A-42, entre los que destacan Leganés, Getafe, Fuenlabrada y Parla, han motivado un descenso del nivel de servicio de los usuarios del tramo madrileño de la autovía. Además de los problemas de congestión, en la autovía existen incorporaciones con una visibilidad limitada, y compartiendo la vía con los vehículos privados, hay un transporte público de viajeros en autobús utilizado por 15 millones de pasajeros al año.

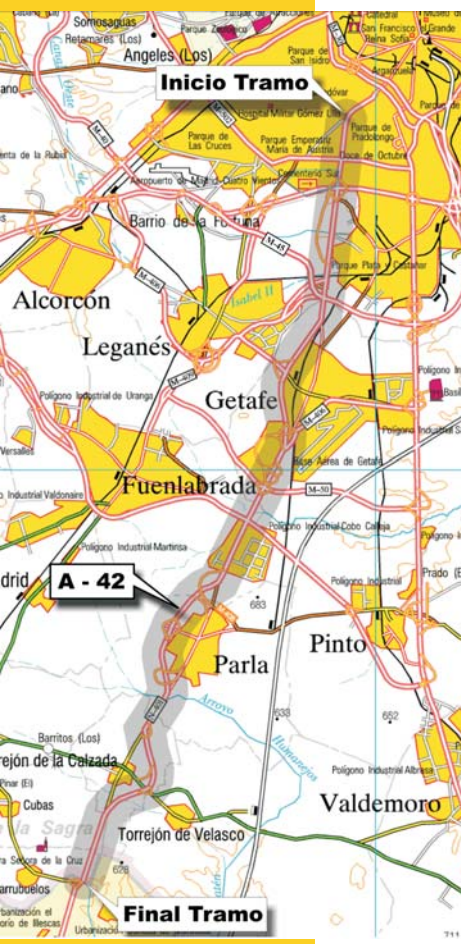
En respuesta a esta situación, el Ministerio de Fomento ha realizado un estudio -en el tramo comprendido entre la Plaza de Fernández Ladreda y el límite de la Provincia de Madrid-, que contempla todos estos problemas, y ha seleccionado una alternativa que mejora todos estos aspectos, además de incorporar mejoras ambientales para los colindantes.

Dentro de las actuaciones a analizar, se incluye la de construir una plataforma reservada para transporte público, desde el futuro Intercambiador de la Plaza de Fernández Ladreda a Parla, en coordinación con el Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid.

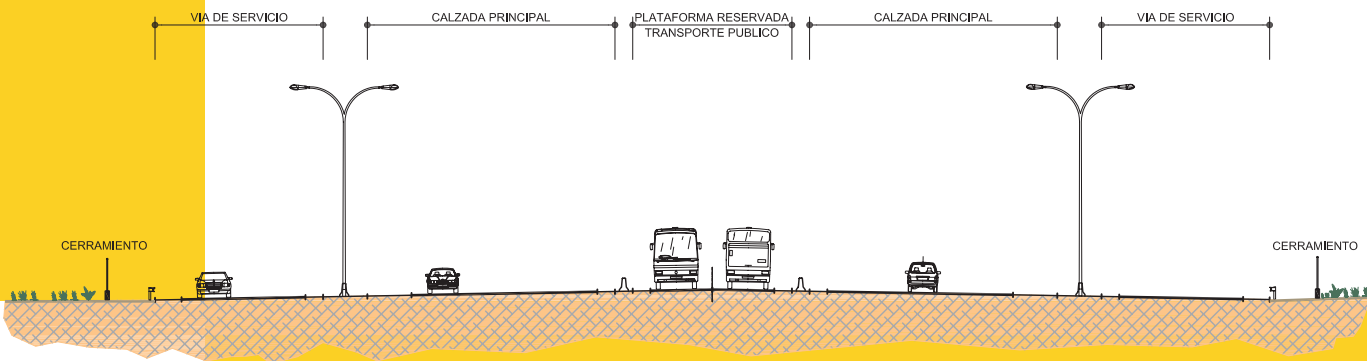
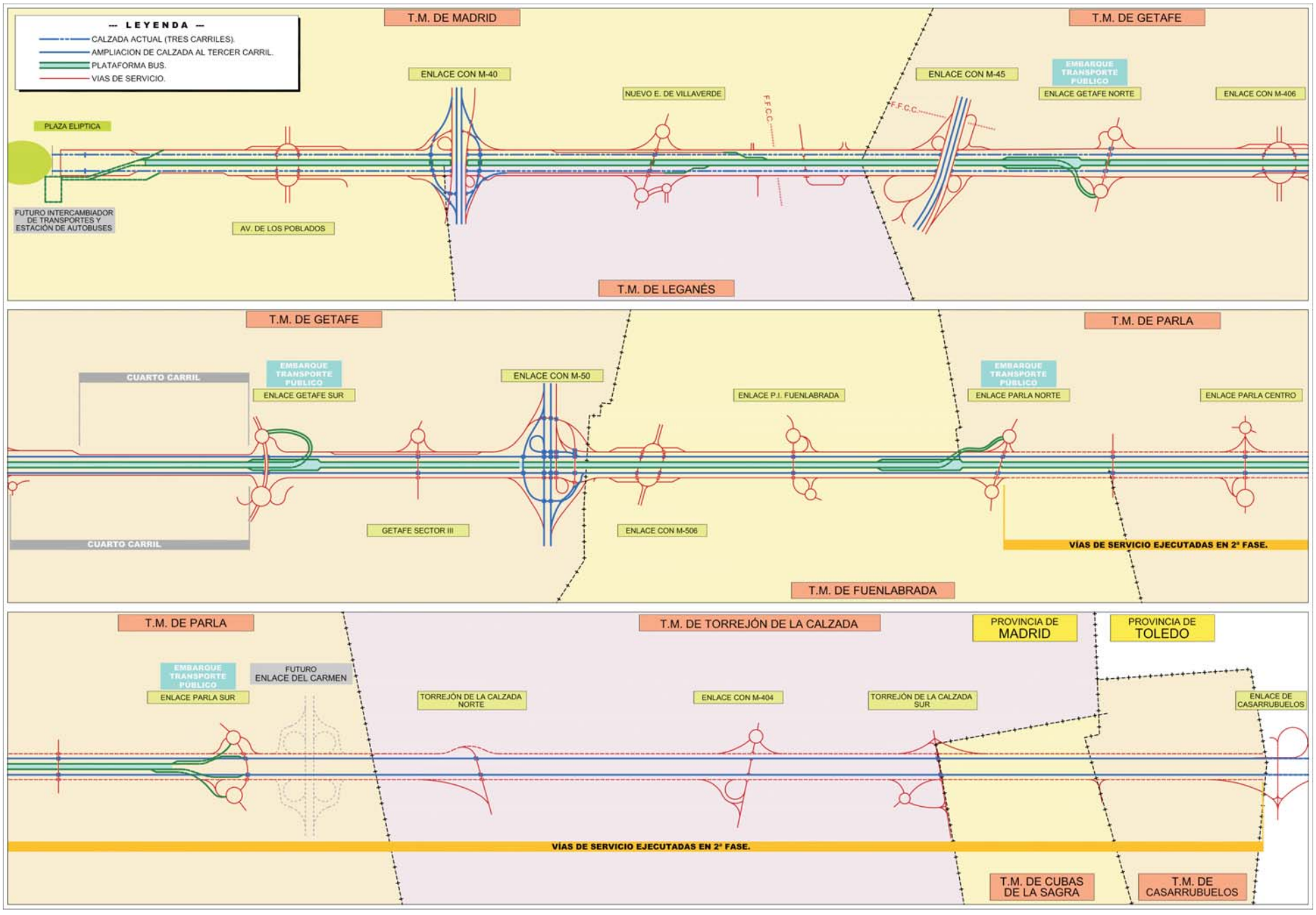
Se ha estudiado la ampliación de capacidad de la autovía proponiendo un tercer carril, y la reordenación de los numerosos accesos existentes, definiendo las vías de servicio que se consideran adecuadas para mejorar la accesibilidad a la autovía desde sus márgenes y aumentar la seguridad.

Este estudio desarrolla en un caso concreto las directrices del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes -PEIT- (propuesta de diciembre de 2004), concretamente la referida al fomento del transporte público, buscando una mayor calidad para los usuarios del autobús; una disminución de los tiempos de transporte para los habitantes del corredor, y una mayor accesibilidad para los vecinos de Getafe, Leganés, Fuenlabrada, Parla, Torrejón de la Calzada, Cubas de la Sagra y Casarrubuelos con sus destinos cotidianos. Este estudio es compatible con otras mejoras que puedan concretarse con el Ayuntamiento de Getafe en su término municipal.

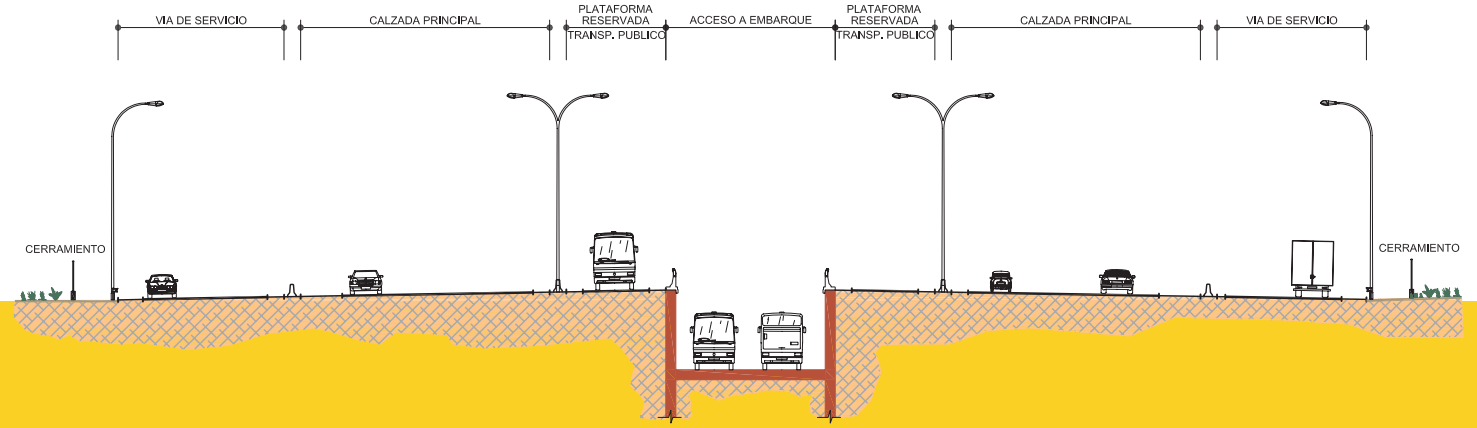
La información pública que se produce con motivo de la aprobación del estudio permite que toda persona o institución pueda informarse de la actuación propuesta, previamente a la Declaración de Impacto Ambiental y a la redacción del proyecto de construcción de lo que ahora se informa.



Esquema Funcional



SECCION TIPO



SECCION TIPO EMBARQUES