



En Madrid

Impulso a la implantación del carril BUS-VAO en la autovía A-2, con la firma de la Adenda al Convenio para su ejecución

- La implementación de Sistemas Inteligentes de Transporte en carriles BUS-VAO es una actuación dentro del marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.
- Tiene como objetivo fomentar el transporte público, mejorar la movilidad, promover el uso sostenible del vehículo privado y mejorar la calidad del aire.
- Esta actuación contribuirá a alcanzar el objetivo de reducción de emisiones que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se ha fijado para 2030.
- También favorece a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) con los que está comprometido Mitma.
- La Adenda reajusta las anualidades del Convenio a las previsiones reales de las actuaciones programadas e incluye la financiación a partes iguales de un presupuesto de 13 millones de euros.

Madrid, 23 de septiembre de 2021 (Mitma)

La implantación del carril BUS-VAO en la autovía A-2 en Madrid ha recibido un importante impulso con la firma de la Adenda al Convenio para su ejecución por parte de las administraciones públicas firmantes – Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), Ministerio del Interior, Consorcio Regional de Transportes de Madrid y Ayuntamiento de Madrid. Dicha Adenda tiene por objeto reajustar las anualidades con las previsiones reales de ejecución de las actuaciones programadas.

El Convenio, suscrito el 21 de octubre de 2019, para la adaptación del carril izquierdo de la autovía A-2 como carril BUS-VAO, en ambos sentidos, estableció las condiciones de ejecución y financiación de las actuaciones objeto del mismo.



Esta acción, enmarcada en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, contribuirá a alcanzar el objetivo de reducción de emisiones que Mitma se ha fijado para 2030, así como los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Características de la actuación

La actuación consiste en dotar a la autovía A-2 de la infraestructura necesaria para permitir el uso exclusivo del carril izquierdo, en ambos sentidos de circulación en horas punta, para autobuses y vehículos con alta ocupación, mediante una gestión inteligente de la carretera basada en sistemas ITS.

Para ello, no se prevé una separación física entre el carril reservado y el resto de los carriles de la calzada, sino que se proyecta un sistema de información al usuario mediante señalización luminosa variable, apoyada por una señalización fija horizontal y vertical previa, con el objetivo de indicarles el estado y situación del carril reservado y su uso con la máxima cobertura.

A lo largo de la línea de separación de carriles central e izquierdo se colocarán además balizas luminosas embebidas y enrasadas en el firme, que indicarán, en color rojo, los tramos en los que no es posible acceder al carril reservado, y en color verde, los tramos habilitados para ello.

Asimismo, para paliar las posibles perturbaciones en el tráfico producidas por la implantación del carril Bus-VAO, los proyectos incluyen actuaciones puntuales de mejora en la infraestructura existente.

La actuación se desarrolla en tres fases, cuya ejecución se realizará simultáneamente en un único contrato de obras. Los proyectos de las fases I y II se corresponden con el sentido de entrada a Madrid y el proyecto de la fase III con el de salida de Madrid.

Entrada a Madrid:

El acceso al carril reservado sólo podrá realizarse por unos puntos determinados, que serán los puntos de embarque, y, una vez en el carril, sólo se podrá salir de él en el desembarque previsto en Avenida de América.

En sentido de entrada a Madrid, el acceso al carril Bus-VAO se podrá realizar desde Alcalá de Henares, Torrejón de Ardoz, San Fernando de Henares y Canillejas.



Contempla dos fases de puesta en funcionamiento, aunque las obras necesarias para la adaptación del carril se realicen de forma simultánea.

- Fase I:
 - 14,3 km de carril reservado, entre Torrejón de Ardoz y Avenida de América.
 - Actuaciones puntuales de mejora en el nudo de Eisenhower (p.k. 10+800 de la A-2), en el enlace de Rejas (Coslada/San Fernando) y en la salida 5 de la A-2.
 - 3 puntos de embarque (accesos al carril reservado): Torrejón de Ardoz (p.k. 18+600), San Fernando de Henares (p.k. 13+600) y Canillejas (p.k. 7+700).
 - Desembarque único hacia Avenida de América, pasado el enlace de la A-2 con la M-30 (p.k. 4+300).
- Fase II
 - 5 km de carril reservado, entre Alcalá de Henares y Torrejón de Ardoz.
 - 1 punto de embarque al comienzo del carril reservado, a la altura del nudo con la M-300 (p.k. 23+500).

Salida de Madrid:

Contempla la denominada Fase III:

- En sentido salida de Madrid, el acceso se podrá realizar desde Avda. de América y la M-40 y se podrá salir en Coslada/San Fernando de Henares y Torrejón de Ardoz.
- 9,4 km de carril reservado entre el p.k. 6+100 y el 14+900.
- 1 punto de embarque al comienzo del carril reservado, pasada la salida 5 hacia Josefa Valcárcel (p.k. 6+100).
- 1 punto de embarque pasada la incorporación de la Avenida Hispanidad Sur (p.k.11+400).
- 1 punto de desembarque entre los p.k. 9+100 y 9+800.
- 1 punto de desembarque entre los p.k.14+900 y 15+200.



BUS-VAO A-2

