

Inauguradas las autopistas de peaje R-3 y R-5

Y el tramo M-409/A6 de la M-50 en Madrid



La R-3, de 33,9 km de longitud troncal, y 78,5 km, si sumamos las longitudes del tronco y de los ramales, ha supuesto una inversión de 295,1 millones de euros.

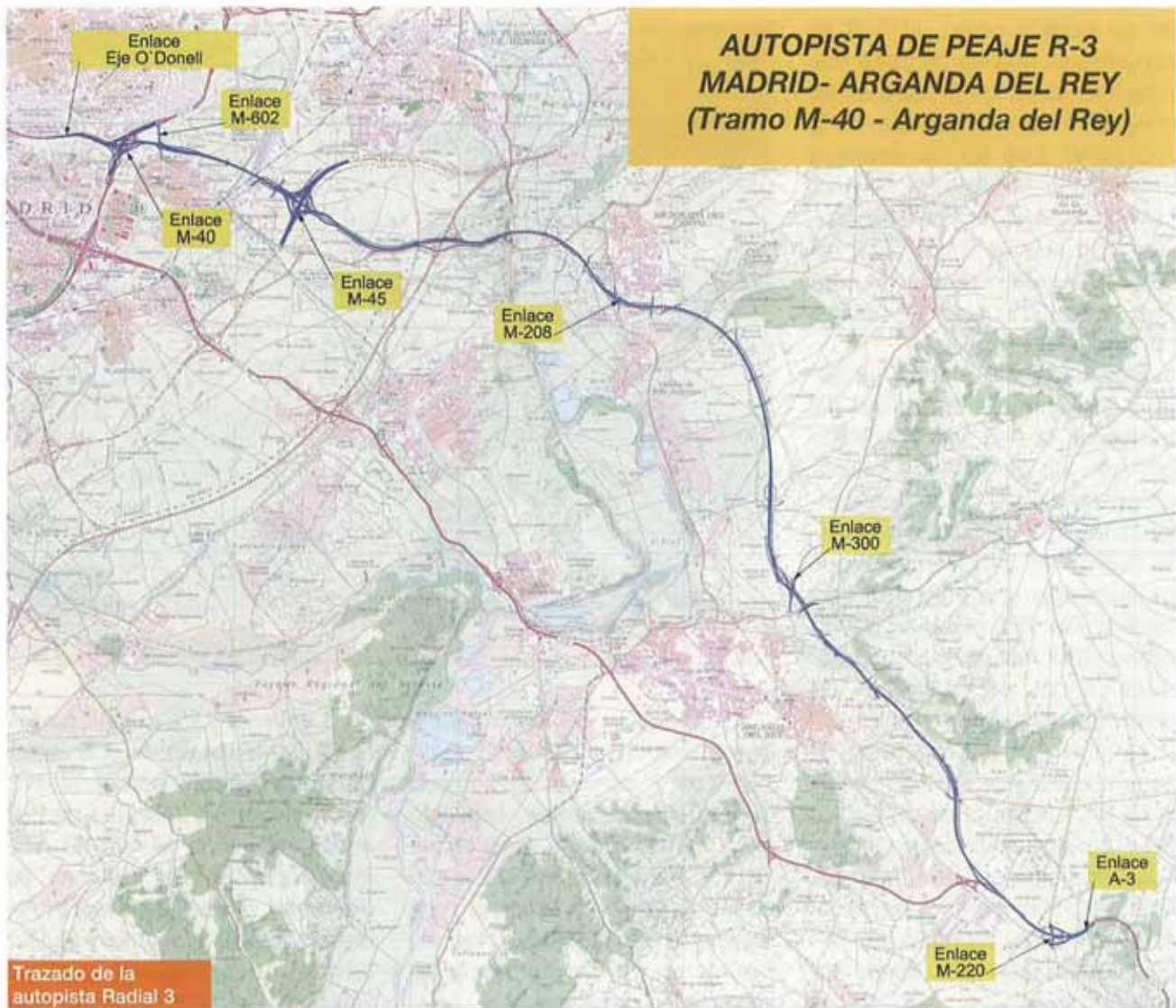
Por la Redacción

Inauguración

Dentro del Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007, Capítulo de Carreteras, y del Programa de Vías de Gran Capacidad, el pasado 16 de febrero de 2004 fueron inauguradas las obras mencionadas en un acto presidido por el Presidente del Gobierno, **D. José M.^a Aznar**.

A los 62 km de autopistas de peaje (28,3 km de la R-5 y 33,9 de la R-3), se les suman los 29,3 km libres de peaje de la M-50, lo que ha supuesto una inversión total de más de 852 millones de euros.

Las autopistas de peaje R-3 y R-5 y el arco oeste de la M-50 forman parte de la concesión otorgada a Accesos de Madrid, C.E.S.A., compuesta por ACS, Caja Madrid, Iberpistas, OHL, Sacyr, ENA, FCC Construcción, S.A. y ACESA.



Radial 3, M-40/Arganda del Rey

La radial, de 33,9 km de longitud troncal y 78,5 km, si sumamos la longitud del tronco y de los ramales, y que ha supuesto una inversión de 295,1 millones de euros, IVA incluido, dota de un nuevo acceso a Madrid con la zona de Levante, enlazándola con los diferentes anillos de circunvalación de la capital madrileña. Además, y según las previsiones, servirá a la nueva ciudad olímpica y al futuro nuevo aeropuerto de Campo Real. Al igual que la R-5, la concesión abarca 50 años y se espera que absorba entre el 30 y el 40% del tráfico de la A-3, y suponga un ahorro de 45 minu-

tos en el recorrido del trayecto en las horas punta, así como de dos euros diarios en combustible.

La nueva vía nace en la prolongación del Eje de O'Donnell, en su enlace con la M-40, y finaliza en la A-3 (anterior N-III), entre las poblaciones de Arganda del Rey y Perales de Tajuña.

El tronco de la radial tiene un radio mínimo en planta de 900 m, una pendiente máxima del 4,35% y una velocidad de proyecto de 120 km/h.

Enlaces y estructuras

A lo largo de la traza se han construido un total de 57 estructuras y 1 falso túnel en la Cañada Real. Con ellas, se han construido un total de 8 enlaces

que unen la radial con la M-40; M-602, que da acceso a la M-40 y los barrios madrileños de Moratalaz, Vicálvaro y San Blas; M-45; M-50; M-208 con accesos a Mejorada del Campo y Velilla de San Antonio; M-300, que da servicio a Arganda del Rey y Loeches; M-220, que une la radial con Perales de Tajuña y Campo Real; y, finalmente, con la A-3.

Así mismo, se han dispuesto los viaductos de Tolsa, Vicálvaro, Río Jarama (1 400 m) y Pantueña (570 m).

Radial 5, M-40/Navalcarnero

Superados los problemas ocasionados por las expropiaciones, que originaron un cierto retraso

Autopistas de Peaje

en su construcción, la R-5 se convierte en una vía de peaje que intentará paliar los problemas de congestión que se suceden en la A-5 (N-V), uno de los accesos más congestionados a Madrid, cuyo problema, además, se agudizó con nuevos desarrollos urbanísticos y la creación de nuevos centros de ocio y complejos comerciales.

Según las previsiones, se estima que entre un 35 y 45% del tráfico de la A-5 sea absorbido por esta vía de 28,3 km de longitud troncal y 77,4 km de longitud total, si se incluyen las vías colectoras y los ramales, que ha supuesto una inversión cercana a los 231 millones de inversión (IVA incluido), y que ahorrará unos 45 minutos de recorrido por usuario y día.

La nueva radial discurre por la zona suroeste de Madrid, desde la M-40, a la altura de los pp.kk. 27 y 28, atravesando los términos municipales de Leganés, Móstoles, Fuenlabrada, Alcorcón, Arroyomolinos, Moraleja de Enmedio y Navalcarnero, donde enlaza con la A5.

La autopista se ha diseñado con un radio mínimo en planta de 900 m, una pendiente máxima del 4% y una velocidad de proyecto de 120 km/h.



Vista parcial de la R-5, de 28,3 km de longitud troncal, y 77,4 km de longitud total, si se incluyen las vías colectoras y de servicio.

A excepción de los enlaces, que en muchos casos se realizan con 2 carriles, el trazado cuenta con 3 carriles, llegando en la parte central a 4, divididos en dos para el tronco de la autopista y dos vías laterales para facilitar la distribución de los vehículos en sus salidas hacia las localidades cercanas.

Enlaces y estructuras

A lo largo del trazado se ha dispuesto un total de 59 estructuras y un falso túnel. Dispone

de 8 enlaces para unirla con las M-40, M-45, M-50, M-506 (entre Móstoles y Fuenlabrada), M-413 (Arroyomolinos y Moraleja de Enmedio), y con la M-404 (El Álamo y Navalcarnero). Además, se destacan 4 viaductos para sobrevolar la M-45, el arroyo de Butarque, Arroyomolinos y el río Guadarrama, este último el más largo con 600 m de longitud.

Además, también se destaca que, según las previsiones, la R-5 se convertirá en el tronco del que saldrá la futura autopista de

Trazado de la autopista R-5



peaje a Toledo, que el Ministerio de Fomento ya está tramitando, construyéndose un enlace para ello a la altura del km 16 de la citada radial.

Finalmente, cabe añadir que, según cálculo realizados, los usuarios de la radial podrán ahorrarse en combustible una media de 2 euros al día si el recorrido (2 viajes) se realiza en hora punta.

M-50, tramo M-409/A-6

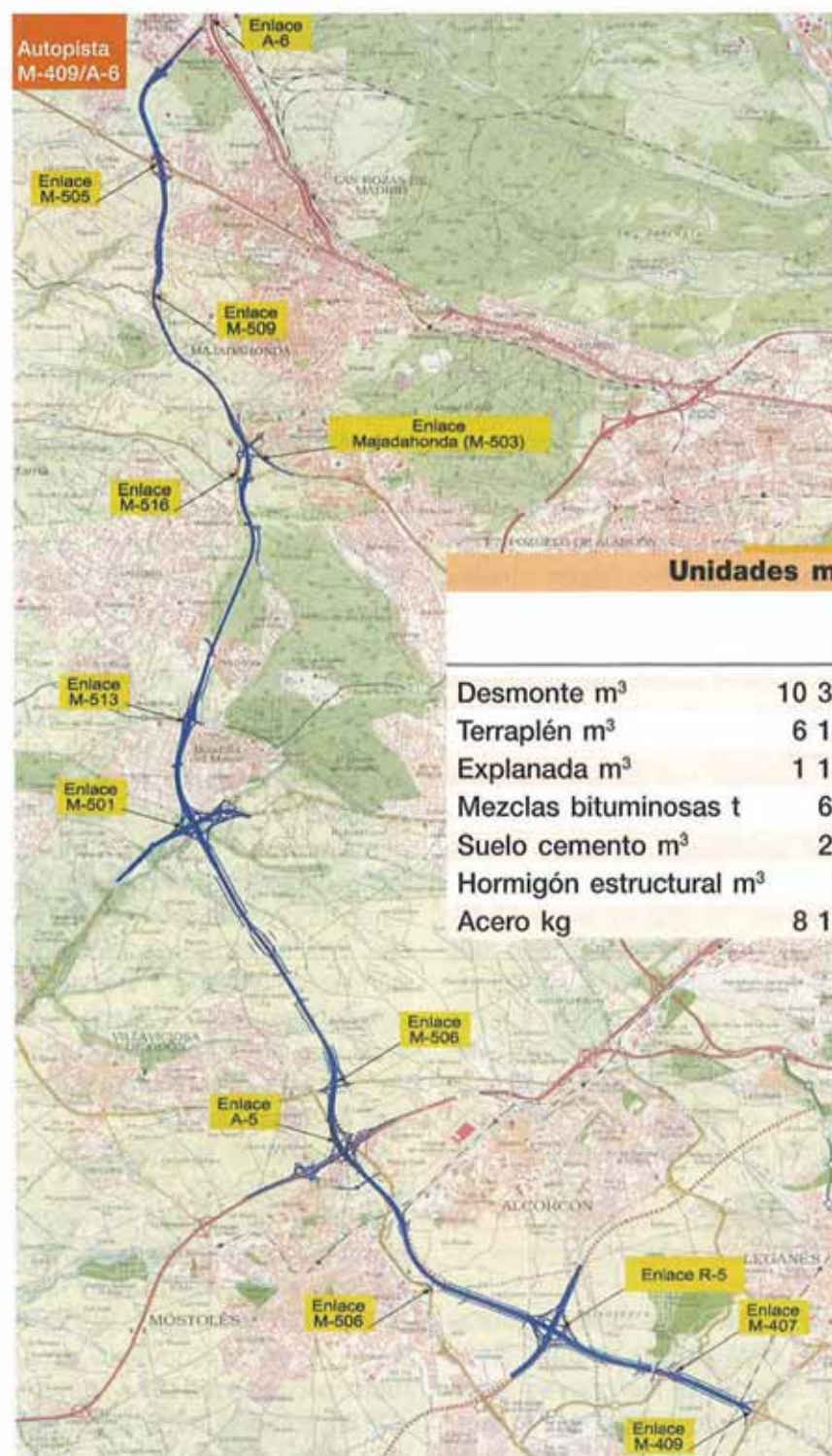
El arco oeste de la M-50, que estará libre de peaje, creará un nuevo arco de circunvalación a Madrid, que permitirá descongestionar los sectores periféricos actuales, y evitará, por medio del enlace con las radiales y demás carreteras, el paso por Madrid del tráfico de largo re-

corrido y reducirá el de agitación. El tramo, objeto de la inauguración, nace en el Eje Culebro y finaliza en la A-6, carretera de La Coruña, al norte de Las Rozas.

La actuación contempla 21,200 km de nuevo trazado hasta conectar con el existente Eje Pinar (tramo Majadahonda-A-6), que pasa a formar parte de la M-50.

Estructuras y enlaces

En el arco oeste de la M-50 se han dispuesto un total de 90 estructuras, 17 de ellas enlaces, y dos túneles. Los enlaces son los siguientes: A-6; M-505, que da servicio a las poblaciones de El Escorial y Las Rozas; M-509, que une la radial con Villanueva del Pardillo y Majadahonda; M-503, a Villanueva de la Cañada, Majadahonda y Pozuelo de Alarcón; M-516, que enlaza con Majadahonda y Boadilla del



Unidades más importantes

	R-5	R-3	M-50 (M-409/A-6)
Desmante m³	10 359 316	11 688 213	8 658 000
Terraplén m³	6 141 000	6 306 307	5 770 600
Explanada m³	1 159 521	842 200	927 000
Mezclas bituminosas t	642 000	711 947	838 000
Suelo cemento m³	244 000	97 945	241 000
Hormigón estructural m³	76 500	271 000	260 000
Acero kg	8 159 000	2 465 000	23 650 000

Monte; M-513, que da servicio a Brunete y Boadilla del Monte; M-501 (antigua M-511), que la une a Madrid, Boadilla del Monte y Villaviciosa de Odón; M-506 (antigua M-501), que enlaza con Villaviciosa de Odón y Alcorcón; A-5, con Móstoles, Alcorcón y la A-5; M-506, con Móstoles; R-5, con la propia R-5; y, finalmente dos enlaces, M-407 y M-409, para dar servicio simultáneamente a las poblaciones de Fuenlabrada y Leganés.



A lo largo del arco oeste de la M-50 se han dispuesto un total de 90 estructuras, 17 de ellas enlaces y 2 túneles.

Las autopistas radiales de Madrid

Con estas inauguraciones ya suman 124,5 km de nuevas autopistas, a los que se les añaden los 47,7 km de la M-50, arcos noroeste y oeste, ya completados. Se han generado más de 17 000 empleos directos e indirectos y, con la finalización de las obras, se crearán más de 600 empleos estables para su fase de explotación. Del programa de radiales, tan sólo resta la R-4 y el arco este de la M-50, que unirá la N-II con la N-IV. Así mismo, la inauguración de la R-3, R-5 y el arco oeste de la M-50, aportan un equipamiento, de especial importancia para la seguridad vial, de 32 cámaras de TV, 49 paneles, 62 postes SOS, 6 estaciones meteorológicas y 50 estaciones de transmisión de datos.

Impacto ambiental

En cuanto a este tema hay que destacar las actuaciones que se han llevado y se llevan a cabo, en colaboración con or-

ganizaciones ecologistas, en la R-3 a causa de la ZEPA 142 y la protección ambiental realizada en la R-5 por el Parque de Arroyo Butarque en Leganés y el Parque Regional del Río Guadarrama. Así mismo, se subrayan también los dos falsos túneles ejecutados en el tramo de M-50 inaugurado con el fin de reponer el entorno natural de encinares anterior a las obras en Boadilla del Monte.

Además, se deben destacar los más de 17 000 m² de pantallas acústicas instalados en las dos radiales inauguradas, y los más de 13 000 m² en la M-50. Así mismo, se han plantado más de 4,9 millones de m² en las radiales y casi 2,5 millones en la M-50, y realizado siembras e hidrosiembras en casi 1,4 millones de m² en las radiales y 925 000 m² en el tramo de M-50.

Telepeaje, tarifas y descuentos por uso

El sistema de telepeaje instalado hará posible el pago de la utilización de las nuevas autopistas sin necesidad de detenerse con un sistema compatible

con el resto de las radiales, tal y como expusimos en nuestro artículo sobre la R-2.

Las tarifas ya se establecieron en el momento de la adjudicación con la aplicación correctora del IPC. De esta forma, en la R-3, en hora punta y para los vehículos ligeros, será de 0,085 euros/km, por lo que el recorrido completo será de 2,85 euros, bajando en hora valle a 0,065 euros/km, lo que supone 2,05 euros para el conjunto de la radial. La tarifa de hora punta se ampliará durante 6 horas los días laborables mientras que las valle supondrán un total de 18 horas, y la totalidad de sábados, domingos, festivos y el mes de agosto completo. Además, y al igual que en la R-5, se establece un descuento por habitualidad de hasta un 50%.

En cuanto a la R-5, la media para los turismos será de 0,08 euros/km, subiendo en horas punta hasta los 0,095 euros/km, bajando en las horas valle hasta los 0,075 euros/km. Por tanto, el recorrido completo de la radial ascenderá a unos 3 euros o 2,30 euros durante las horas valle. ■