

ALEGACIONES

Al proyecto de trazado "Actuaciones para el desarrollo del plan de acción contra el ruido de la fase II en la Autovía A-3. P.K. 8+800 a 10+000. Provincia de Madrid" de clave 39-M-15050"

PRELIMINAR

En la denominación del proyecto aparece definida la actuación en P.K. 8+800 a 10+000.

Se entiende que para establecer la longitud total real de la actuación (dirección Valencia) hay que considerar como referencia la que aparece finalmente diseñada en los planos del proyecto (aproximadamente 200 metros antes del PK 8+800 y unos 200 metros más allá del PK 10+000).

De esta forma cobra sentido la aproximación gradual del apantallamiento a la zona de viviendas para garantizar su cobertura.

I. PANTALLAS

A lo largo del tramo que enfrenta a las viviendas en dirección Valencia, se propone modificar el modelo de pantalla expuesto en el proyecto por otro tipo alternativo de pantallas que culminen con ménsulas que tiendan a configurar una forma cóncava o similar (al menos considerarlo en todo el tramo que recorre la línea de viviendas) . Esta configuración de pantalla actuaría a modo de elemento deflector acústico adicional del enjambre de frecuencias sonoras, creando un efecto rebote en la parte superior de la pantalla con el propósito adicional de mitigar el riesgo de afecciones acústicas que se proyectarían hacia las zonas elevadas más expuestas de los edificios.



Ejemplos de paneles en cuya cúspide se incorpora un componente de efecto envolvente

II. MEDIDAS COMPLEMENTARIAS

a- Apaciguamiento del tráfico

Teniendo en cuenta los diferentes grados de afección en viviendas, se propone aplicar otras medidas reductoras de ruido como la limitación de velocidad en todo el tramo, fijando el límite en 90 Km/h o menos ($\geq 10\%$ respecto al actual), mediante el uso de sistemas de control efectivo / disuasorio.

b- Actuación compensatoria ambiental

Aproximadamente en el PK 9+150 se encuentra uno de los accesos principales de entrada al barrio de Santa Eugenia y, por tanto, una de las zonas en las que quedará una ventana de exposición al ruido para las viviendas cercanas. Por ello y previa negociación con el Ayuntamiento de Madrid, se pide que se mejore el contenido de la propuesta de integración y restauración compensatoria creando una barrera de arbolado y vegetal lo más tupida posible en esa franja verde de titularidad municipal, situada entre la A3 y la Avenida del Mediterráneo.



III. PROPUESTAS ADICIONALES PARA INCORPORAR A ESTE PROYECTO O ELABORAR ANEJOS AL MISMO:

a- CONSTRUCCIÓN DE NUEVAS PASARELAS

Aunque no contemplada en el proyecto, ésta es una reivindicación que entendemos como justa y más que razonable tener en cuenta por lo congruente y oportuno de aprovechar ésta actuación para sustituir por otras de nueva construcción las tres pasarelas existentes, cuya antigüedad se aproxima a los 60 años.

En el barrio de Santa Eugenia se hace imperativo planear la construcción de nuevas pasarelas que sustituyan a las ya obsoletas y precarias actuales, que reúnan unas condiciones de holgura apropiadas para los diferentes perfiles de peatones y modos de acceso ciclo-peatonal.

De las tres actuales, una de ellas está clausurada por daños estructurales y, en consecuencia, no reúne las necesarias condiciones de seguridad. En general son muy estrechas e ingratas de transitar y actualmente se encuentran en un estado lamentable por lo que es previsible que las dos restantes deriven en el mismo problema a corto plazo.

A continuación se exponen ejemplos de modelos de construcción ya planificados:

En el anteproyecto depositado en la Demarcación de Carreteras “**Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-3 de Levante. Tramo: Madrid (M-30)-L.P. Cuenca**”, se contemplaba en el pliego la demolición de las pasarelas actuales para ser sustituidas por otras dos con las características apropiadas y exigibles en anchura para la conexión bici-peatonal entre ambos márgenes de la A3:

CONSTRUCCIÓN PREVISTA DE PASARELA EN PK 9+090

Incluido en el mencionado anteproyecto se contemplaba la demolición de la pasarela sita en PK 9+150 y construcción alternativa de una nueva en el PK 9+090 con un ancho de 3m, tanto en el tramo de cruce como en la rampa de acceso.

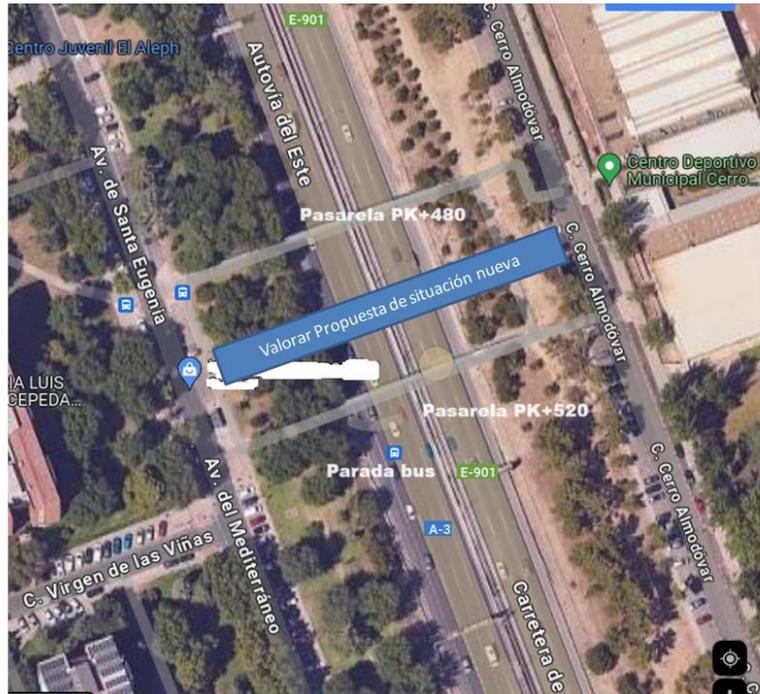
Las especificaciones técnicas y detalles en relación con la planta, secciones transversales de rampa y pasarela, y alzado longitudinal de tramo y rampas de acceso en ambos sentidos pueden ser consultadas en el apartado correspondiente al anteproyecto citado.

CONSTRUCCIÓN PREVISTA DE PASARELA EN PK 9+470

Contemplaba un ancho de 6,40 metros y se preveía para uso ciclo-peatonal

Las dos pasarelas existentes actualmente se sitúan en los PK 9+480 y PK 9+520 (ésta pasarela se encuentra clausurada por afección en su estructura, y probablemente su contigua lo estará en un corto plazo de tiempo).

Como alternativa, y siempre que sea posible técnicamente, en lugar de construir esta pasarela en el punto que se fijaba en el mencionado anteproyecto, también podría considerarse situar la construcción **de la nueva pasarela entre las dos actuales (justo en medio de ambas)** siendo posible aprovechar el paso de la existente operativa (PK 9+480) durante el tiempo que se construya la nueva. Esta nueva pasarela tiene diseñado un ancho de 6,40m para dar cabida al tráfico de peatones y de bicicletas



Las especificaciones técnicas y detalles en relación con la planta, secciones transversales de rampa y pasarela, y alzado longitudinal de tramo y rampas de acceso en ambos sentidos pueden ser consultadas en el apartado correspondiente al anteproyecto citado. No obstante se incluye un esquema del plano aportado en el mismo resaltando lo mencionado.

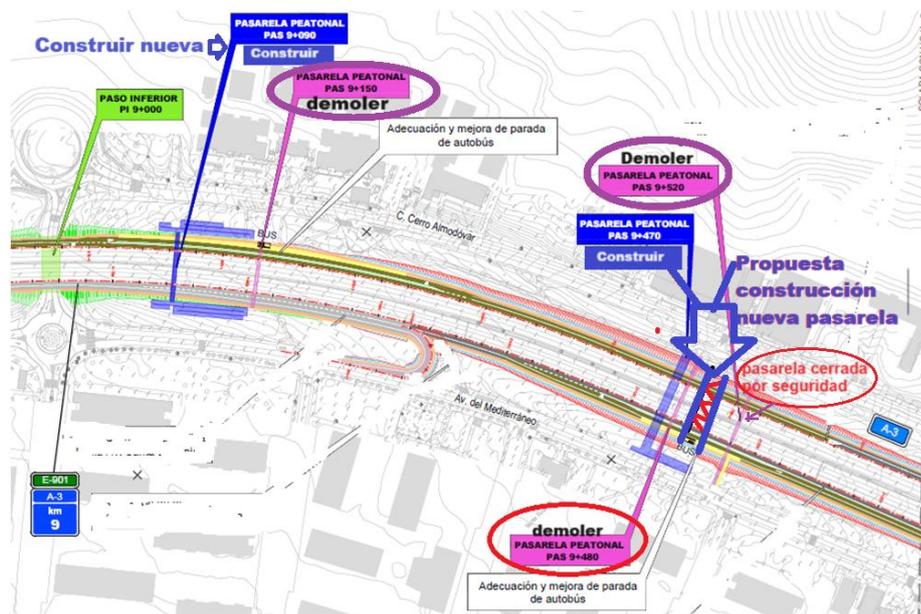


Imagen con la propuesta de construcción de nuevas pasarelas utilizando el plano extraído del anteproyecto realizado por Ineco denominado: “Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-3 de Levante. Tramo: Madrid (M-30)-L.P. Cuenca”. Carpeta “plano_03 trazado.zip” y documento: “0301_PlantaCartografía.pdf”, plano / página n^o 4

También parece recomendable tener previsto un mayor ancho en las nuevas pasarelas para garantizar un tránsito combinado ciclo-peatonal con la suficiente holgura y separaciones de seguridad.

Teniendo en cuenta el elevado e incesante flujo de tráfico de todo tipo de vehículos a altas velocidades, las nuevas pasarelas deberían garantizar la sensación de protección suficiente y, con ello, minimizar los efectos que puedan experimentar la diferente tipología de personas que las transiten, tales como vértigo o mareo, que en las existentes se perciben con intensidad por el cimbreo que se produce al atravesarlas. Así, aparte de una anchura holgada que se plantea en las mencionadas anteriormente, el diseño debería contemplar:

- a- Los parapetos de seguridad alcancen la altura y mallado suficiente para ofrecer la deseable sensación de aislamiento y seguridad a los diferentes tipos de peatones que la transiten.**
- b- Instalación de cubierta protectora, tanto para resguardo de lluvia o sombreado. Una cubierta, de forma plana o cóncava que abarque todo el ancho peatonal de la pasarela, preferiblemente con un sistema de iluminación.**

Ejemplos de pasarela, parapeto y cubierta



Adicionalmente se debería contemplar también el acometer la mejora y seguridad y accesos de la parada de buses situada en éste punto



b- CREAR UNA RAMPA PEATONAL Y PASARELA ANEXA AL PASO INFERIOR DEL FERROCARRIL PARA CONEXIÓN CON HOSPITAL DE ZONA

La mejora de accesos al hospital de zona en Vallecas ha sido una asignatura pendiente desde su construcción. Un centro hospitalario de referencia aislado, y que presta servicio a la población de Vallecas. Este centro está ubicado próximo a la autovía A3 (a escasos 80 m. de enlace del margen de A3 con la glorieta de acceso al aparcamiento), y unos 200 m. a pie de la estación de Cercanías de Santa Eugenia. Actualmente se está a la espera de que la Comunidad de Madrid tras más de una década de reivindicaciones se avenga a iniciar la construcción de un paso inferior sobre el ferrocarril entre las calles Enrique García Álvarez y Camino de Vasares.

La apuesta desde la Asociación desde la construcción de este hospital fue la de facilitar el acceso al mismo desde un punto de transporte público de gran capacidad próximo y con alta frecuencia de servicio, como es la estación de Cercanías de Santa Eugenia.

Cómo parece lógico suponer que el proyecto de apantallamiento contará con el permiso de Adif para las necesarias actuaciones sobre el paso elevado del ferrocarril. Aprovechando tal situación se propone:

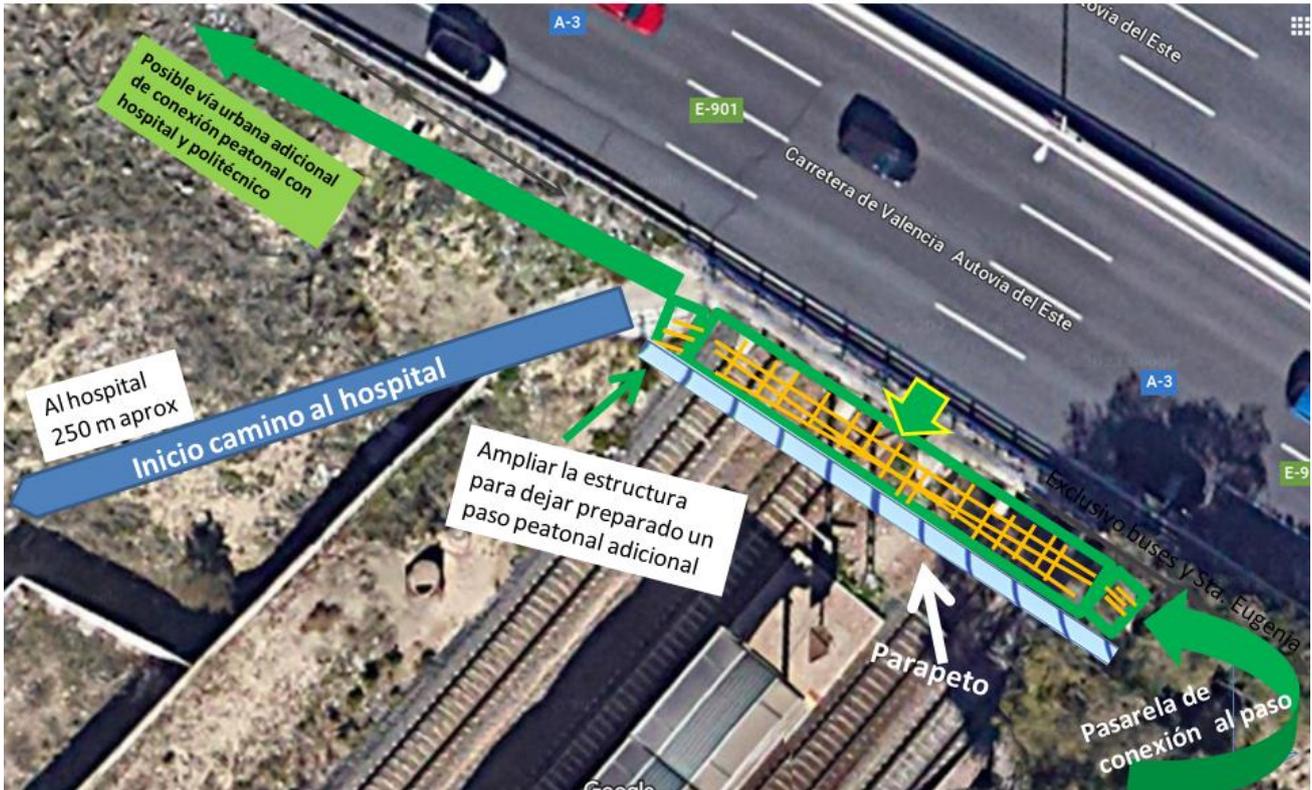
Realizar las acciones y operaciones oportunas en el paso inferior sobre el ferrocarril para crear una pasarela con la holgura suficiente para el tránsito peatonal, así como una rampa de acceso a la misma bien desde el interior de la estación o a través de la parcela anexa al ferrocarril.

(ver imagen inferior)

Superando barreras: Este paso junto a la estación de cercanías permitirá crear un corredor peatonal que supere la barrera que supone la infraestructura ferroviaria permitiendo un eco-acceso que haría

de corredor funcional hasta el hospital, pudiendo llegar incluso en un futuro al entorno de la universidad politécnica y conectar con otros corredores peatonales verdes cercanos.

CREAR UNA RAMPA Y PASARELA PEATONAL ANEXA AL PASO INFERIOR del FERROCARRIL
Construir una rampa y una ampliación suficiente del paso inferior sobre el ferrocarril para que quede holgura suficiente para una pasarela peatonal que supere esa barrera, que conectaría con el hospital de zona.



PETICIÓN ESPECIAL

En Santa Eugenia los vecinos llevan reivindicando por más de 30 años acometer la mitigación del gran impacto acústico causado por el tráfico en la autovía A3, este proyecto supone un paso gratificante tras tantos años de retraso de la fase II del plan de acción contra el ruido. Por ello el **RUEGO** de agilizar todo lo posible el proceso público de tramitación y contratación para la ejecución del proyecto final.