

Resumen de actuaciones propuestas frente a impactos causados por las infraestructuras que atraviesan Santa Eugenia

Desde la Asociación de Vecinos se lleva más de dos décadas reivindicando no solo la mitigación del ruido que proviene de la A3, también la mejora y adecuación de accesos que superen las barreras que forman las grandes infraestructuras que atraviesan el barrio, así como la creación de conexiones con instalaciones esenciales como el hospital de zona Infanta Leonor.



Propuesta de instalación de pasarelas sobre ferrocarril y acceso peatonal y entrada de vehículos al hospital desde la vía de servicio de la A3

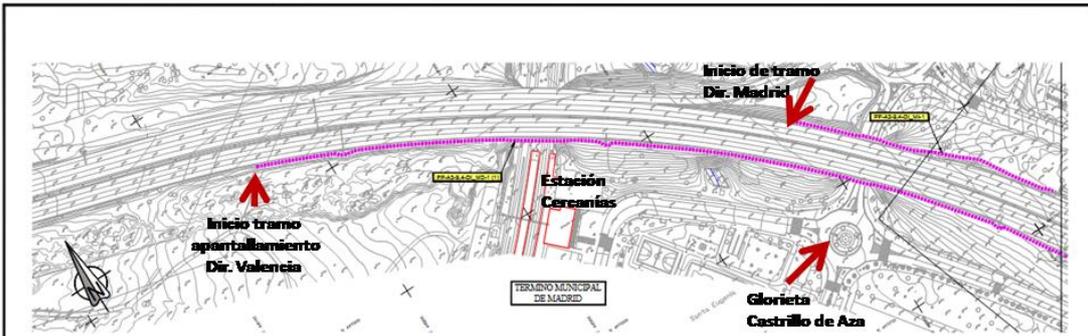
Apantallamiento Acústico en los márgenes de la A3:

En el año 2024 se presentó el proyecto denominado *"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

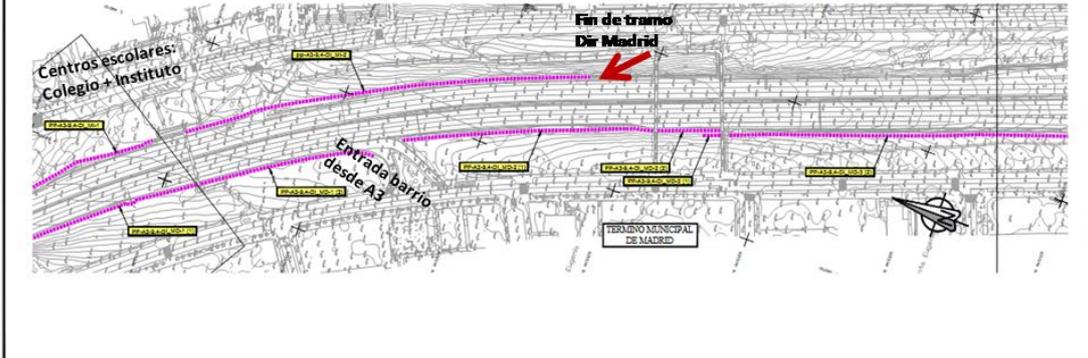
Resultaba inaplazable abordar un proyecto como éste para mitigar el ruido generado por el ingente volumen de tráfico que soporta la autovía A-3 en el tramo que discurre a lo largo de Santa Eugenia. En el mencionado proyecto se contempla la instalación de un sistema de apantallamiento acústico de una longitud comprendida en todo el tramo del barrio hasta el PK 10+100 (dirección Valencia), y en el área de equipamientos y dotacional (dirección Madrid), para hacer frente a los altísimos niveles de ruido soportados.

La Asociación presentó en su momento las oportunas alegaciones en las que se incluían propuestas que pretenden llegar a conseguir la máxima reducción de niveles acústicos. Por ejemplo medidas complementarias como el asfaltado fonoabsorbente y la limitación de velocidad a lo largo del tramo mediante el uso de sistemas de control efectivo y disuasorio por radar, entre otras.

PLANO CONJUNTO ACTUACIÓN APANTALLAMIENTO ACÚSTICO- I



PLANO CONJUNTO ACTUACIÓN APANTALLAMIENTO ACÚSTICO- II



PLANO CONJUNTO ACTUACIÓN APANTALLAMIENTO ACÚSTICO- III



Lamentablemente todavía no se ha confirmado la fecha de inicio de los trabajos para ésta actuación.

Pasarelas

Las pasarelas existentes se planteaban demoler en el anteproyecto presentado en el año 2023. La instalación de estas estructuras supera probablemente los 60 años de vida, son muy estrechas y con un estado estructural bastante precario, como se ha comprobado en las dos que conectaban con los recintos deportivos y recreativos, las cuales fueron desmanteladas por problemas de seguridad estructural. Finalmente y como medida de urgencia, se decidió reinstalar una de ellas mediante un proceso de acondicionamiento.

Sin embargo, tal y como se han reivindicado en diferentes instancias, el barrio de Santa Eugenia merecía la instalación de unas nuevas pasarelas que reúnan unas condiciones de holgura apropiadas para los diferentes perfiles de usuario: peatones, acceso en silla de ruedas y bicicletas.

Las dos nuevas pasarelas contempladas en el mencionado anteproyecto unirían ambos márgenes de la autovía tanto en la parte de los centros escolares como a la altura de los recintos deportivos. En la memoria de dicho anteproyecto se exponía lo siguiente:

PROPUESTA DE SUSTITUCIÓN DE PASARELAS, según diseño reflejado en:
Anteproyecto “Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-3 de Levante. Tramo: Madrid (M-30)-L.P. Cuenca” 2023

Pasarela 1- prevista en anteproyecto 2023- PK 9+470*

Es una reposición de dos pasarelas existentes en los PK 9+480 y PK 9+520 que deben ser demolidas.

El tramo de cruce de **la pasarela salva una longitud total de 76.50 m**, dividida en tres vanos de luces 19.05-46.20-11.25 m. El tramo central de 46.20m permite salvar en su totalidad ambas calzadas de la autovía, disponiendo las pilas en el exterior de las bermas.

La rampa de acceso sentido Madrid tiene una longitud de 34.45 m. La pendiente máxima de las mismas es del 8% y dispone de descansillos cada 10 metros.

En sentido Madrid la pasarela alcanza la cota de calle, no siendo necesaria la disposición de rampas.

La sección transversal de la pasarela tiene un ancho de 6.40 m, para dar cabida al tráfico de peatones y de bicicletas.

Desde el punto de vista estructural, el tramo de cruce es continuo y está compuesto por una estructura tipo pórtico, formada por un cajón metálico de sección rectangular de 1.10m de canto, sobre el que se apoya una losa de hormigón armado de 0.25 m de espesor, hormigonada sobre prelosas prefabricadas.

La solución estructural empleada para la rampa es la de cajón metálico, similar a la del resto de pasarelas. El canto del cajón metálico de 0.90 m y tiene el mismo ancho que el tramo de cruce.

***Tras el desmantelamiento de las pasarelas en este punto con la posterior instalación de una de las existentes reacondicionada, y ante la insistencia de la Asociación de Vecinos, se ha hecho llegar el compromiso del Ministerio de construir una nueva pasarela que reúna las características de la proyectada, de lo que aún no se conoce el plan.**

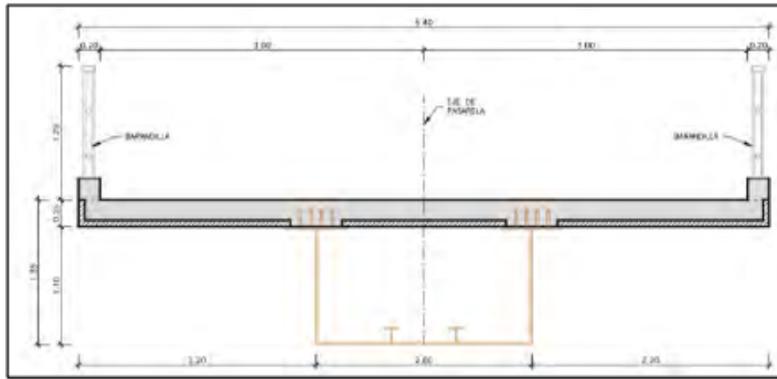


Figura 80. Sección transversal tramo de paso. PAS 9+470

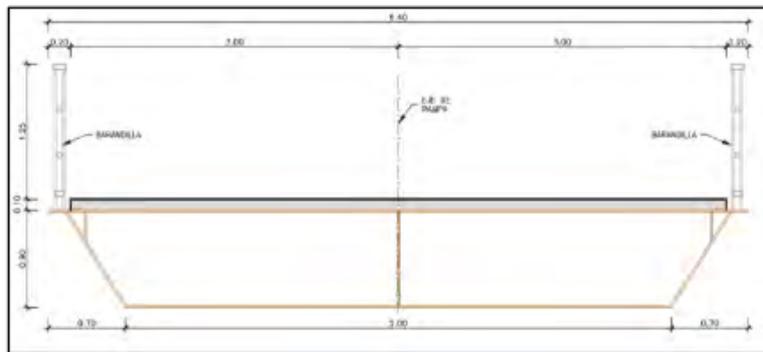


Figura 81. Sección transversal rampa. PAS 9+470

Ancho 6,40 m

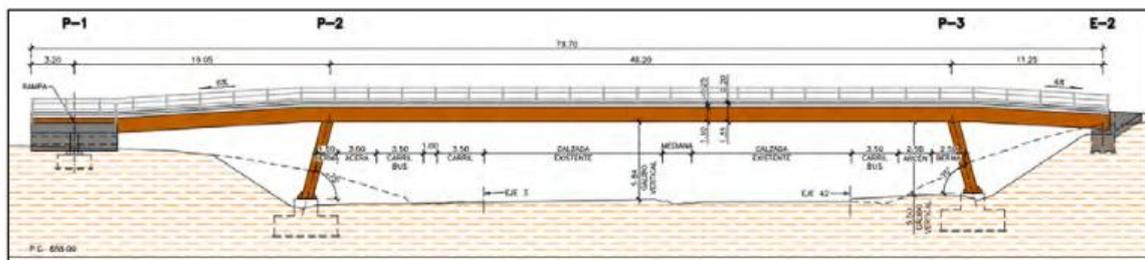


Figura 82. Alzado longitudinal de tramo de cruce PAS 9+470

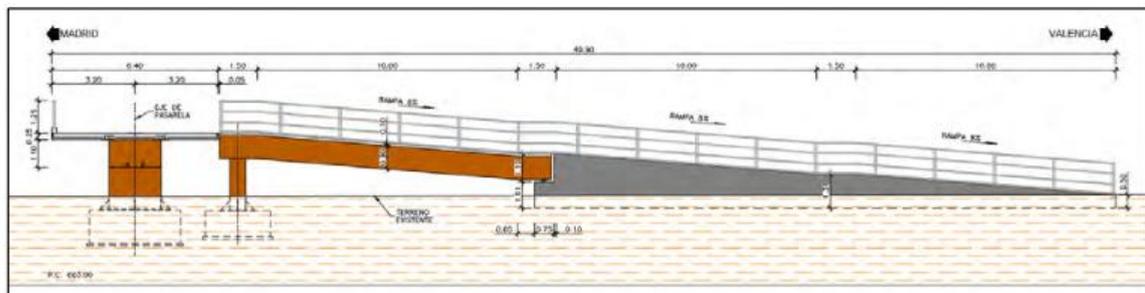


Figura 83. Alzado longitudinal rampa de acceso PAS 9+470

Longitud total 76,50 m

Pasarela 2 -prevista en anteproyecto 2023- PK 9+090**

La pasarela 9+090 es una reposición de una pasarela existente en el PK 9+150 que debe ser demolida. (Esta pasarela sustituiría a la actual de acceso a centros escolares)

El tramo de cruce de la pasarela está formado por un pórtico que permite salvar por completo las dos calzadas, con una longitud de vano central de 45.00m y dos vanos laterales de 7.10 y 5.90m que enlazan con las rampas de acceso. Las rampas de acceso tienen una longitud de 55.00 m. La pendiente máxima de las mismas es del 8% y dispone de descansillos cada 10 metros. A ambos lados del tramo de cruce se han incluido escaleras que dan acceso desde la cota de calle hasta la pasarela.

La sección transversal de la pasarela, tanto en el tramo de cruce como en la rampa de acceso, tiene un ancho de 3.00 m.

Desde el punto de vista estructural, el tramo de cruce está compuesto por un pórtico metálico. El tablero es un cajón mixto de sección rectangular de 1.50 m de ancho con canto constante de 1.10 m sobre el que apoya una losa de hormigón armado de 0.25 m de espesor, hormigonada sobre prelasas prefabricadas.

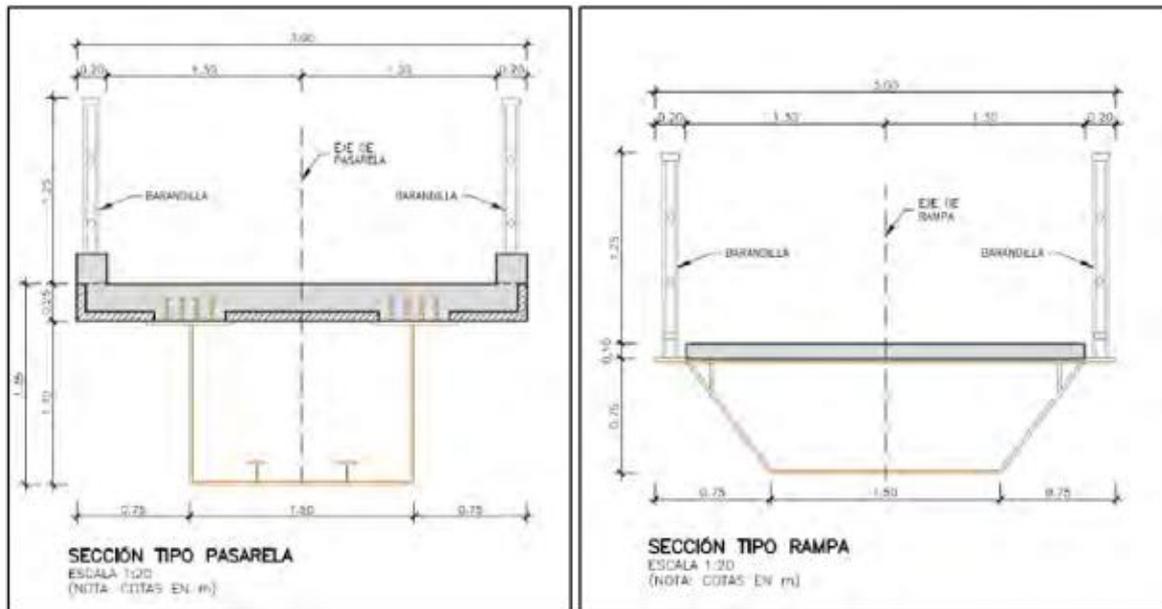


Figura 73. Sección transversal PAS 9+090

Ancho 3 m

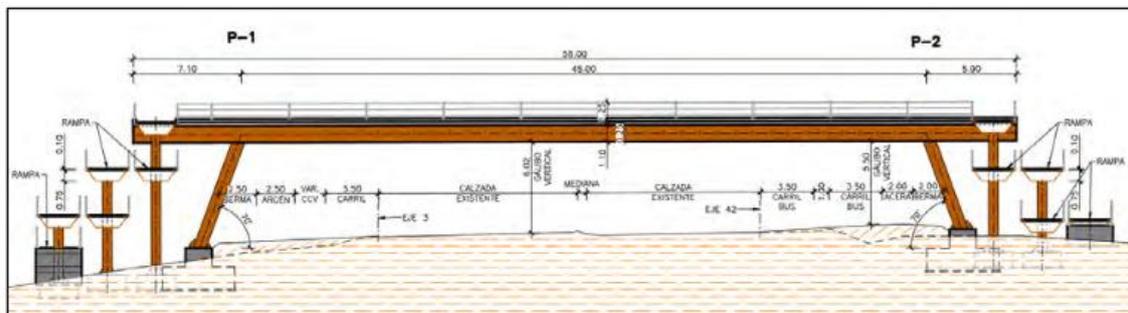


Figura 74. Alzado longitudinal de tramo de cruce PAS 9+090

Las rampas están formadas por cajones metálicos de sección trapezoidal de 0.75 m de canto. Los apoyos intermedios de las rampas están compuestos por pilas metálicas cimentadas sobre zapatas de acuerdo con lo dispuesto en las recomendaciones geotécnicas. El arranque de las rampas de accesos se realiza sobre cuñas de hormigón en masa.

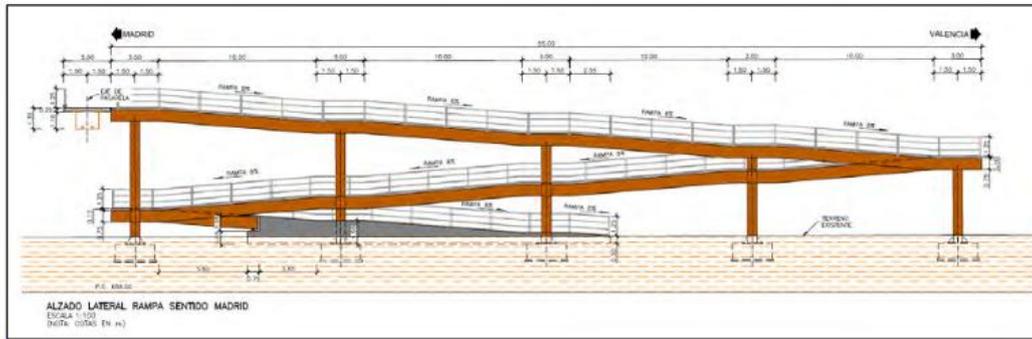


Figura 75. Alzado longitudinal rampa de acceso sentido Madrid. PAS 9+090

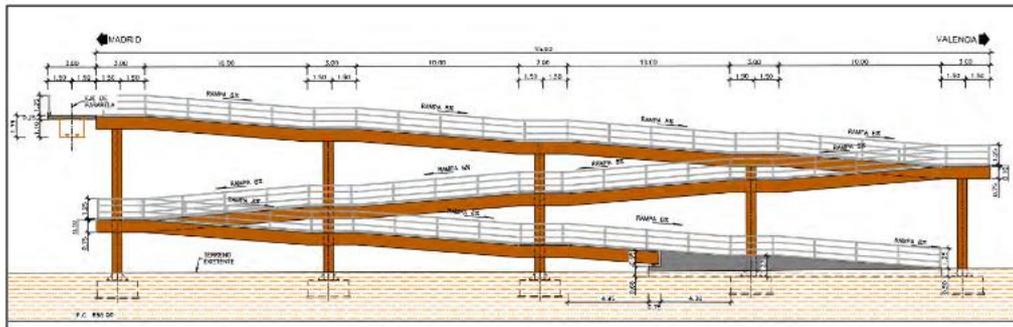


Figura 76. Alzado longitudinal rampa de acceso sentido Valencia. PAS 9+090

****Lamentablemente no hay noticias sobre su instalación y continúa la incertidumbre de hacer efectiva la construcción de esas nuevas y modernas pasarelas.**

Conexiones el Hospital y distritos adyacentes

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.

Actualmente y tras más de dos lustros de reivindicaciones vecinales se ha iniciado 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. Por ello se han planteado alegaciones para

CREAR UNA RAMPA PEATONAL ANEXA AL PASO INFERIOR DEL FERROCARRIL

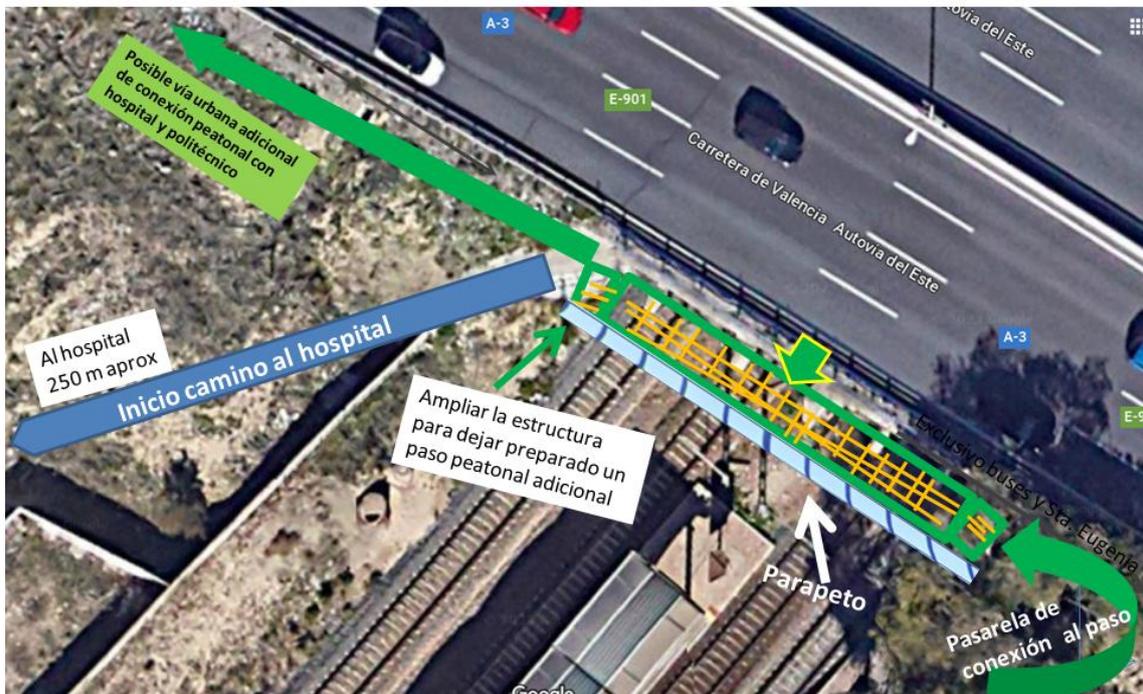
Aprovechando el permiso de Adif para actuar en las operaciones de apantallamiento se ha solicitado la ampliación del paso inferior sobre el ferrocarril

para que quede holgura suficiente y aprovechar para ofrecer una futura conexión peatonal que conectaría con el hospital de zona Infanta Leonor.

Superando barreras: Este paso junto a la estación de cercanías permitirá (en zona urbana y competencial municipal), crear un corredor bici-peatonal que supere la barrera que supone la infraestructura ferroviaria permitiendo una conexión inter-modal bus (63, 58, 145) y Cercanías que permitiría acceder a un corredor funcional peatonal y ciclable hasta el hospital, pudiendo llegar con actuaciones adecuadas 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.



También se considera necesario el estudio de una pasarela en el sentido contrario que permita un acceso peatonal al parque de Valdebernardo (Vicálvaro)



Propuesta de conexión desde Vía de Servicio A3 con Hospital

Creando un ramal de conexión con el Hospital de zona –Dirección Valencia-

Desde la vía de servicio, abrir una entrada de conexión directa entre el PK 7+900 y PK 8+000, con un ramal de salida desde la vía de servicio adicional para conectar con el complejo hospitalario Infanta Leonor a través de la glorieta del parking del hospital, la más próxima.

El ramal de salida a la vía de servicio parte desde la misma glorieta pudiendo realizar el entronque con dicha vía entre el PK 8+000 y PK 8+100, disponiendo de un margen entre 600 - 700 m, suficiente para realizar los trenzados oportunos.

El Hospital Infanta Leonor en Vallecas (a falta de que concluya el paso inferior que se está construyendo) solo dispone de un acceso situado en la parte sur del complejo en la confluencia con Av. de la Democracia. La posibilidad de contar con este acceso desde una vía rápida supondría dotar de un punto de entrada excepcional, especialmente imprescindible para los servicios de urgencias y transportes de ambulancias en general.



Imagen y figura aproximada recreada



Imagen de la zona ampliada