

2 Nuevos Trazados Ferroviarios

Las acciones que el Plan General de 1997 preveía para la integración del ferrocarril en ciertos ámbitos de la ciudad consistían en garantizar la continuidad del tejido urbano, empleando criterios de diseño de pasos a distinto nivel, que no desvincularan las necesidades de los peatones de las del tráfico motorizado. Su tratamiento como calles o avenidas logrará que la percepción del peatón y su nivel de esfuerzo sea parecido al que tienen en el resto de la ciudad, prestando especial cuidado a una serie de elementos como iluminación, color de los paramentos, drenajes, etc. Asimismo, la integración del ferrocarril en la ciudad contempla medidas tendentes a solucionar el impacto acústico y paisajístico. En el primer caso, se deberá estudiar la solución más adecuada a las distintas circunstancias urbanas como el apantallamiento acústico o el tratamiento de la edificación. En cuanto a la integración paisajística, la solución pasa por la recuperación de los espacios abandonados anejos al ferrocarril mediante plantaciones en taludes de desmontaje o terraplén o la creación de pasillos verdes.

Para el desarrollo de estas acciones se firmó en enero de 1998 el Convenio Marco de colaboración entre RENFE y el Ayuntamiento de Madrid para la integración del ferrocarril en el ámbito urbano, que tiene como finalidad la intensificación de la colaboración mutua. Con posterioridad se han ido firmando convenios específicos para el desarrollo de las siguientes tres operaciones:

- Nueva Avenida de Entrevías: AOE 00.09 Plan Especial de Ordenación de “Avenida de Entrevías”. (Obra finalizada en el año 2006).

- Pasillo verde Alameda de Osuna-Ciudad Pegaso: APR 20.03 “Vía de la Gasolina Sur” y APR 21.01 “Vía de la Gasolina Norte”.

- Nueva Avenida de Villaverde: APR 17.03 “Estaciones de Villaverde”, APR 17.02 “Lenguas Este”, APE 17.01 “Euskalduna” y APE 17.13 “Lenguas Oeste” (Obra finalizada en el año 2004).

En las Memorias de Gestión del Área correspondientes a los años anteriores se describían de forma detallada tanto el diagnóstico como los antecedentes y los principales objetivos, así como la propuesta diseñada para cada una de estas tres importantes intervenciones; por ello no se ha querido repetir aquí esta información, que permanece vigente; en consecuencia se ha considerado más oportuno detallar tan sólo las características principales así como las actuaciones llevadas a cabo a lo largo del año 2007.

2.1. Nueva Avenida Alameda de Osuna –Ciudad Pegaso

En desarrollo del “Convenio Marco de colaboración entre RENFE y el Ayuntamiento de Madrid para la integración del ferrocarril en el ámbito urbano” de 1998, se firmó un nuevo Convenio el 19 de abril de 1999 por el Alcalde de Madrid y el Presidente de RENFE, acordando el levantamiento de las vías y la ejecución de la Nueva Avenida.

La denominada “Vía de la Gasolina” dejó de utilizarse hace ya muchos años, dando lugar a una franja longitudinal de unos 3.200 metros de longitud y una sección media de 30 metros.

Con el presente proyecto se pretende asegurar la continuidad de la trama urbana en los citados barrios mediante la creación de nuevos elementos urbanos, entre los cuales destacan la creación de una gran zona verde, la conexión de los dos barrios (Alameda de Osuna y Ciudad Pegaso) y la construcción de numerosas plazas de aparcamiento (tanto en superficie como subterráneos para residentes).

Los objetivos del presente proyecto son los siguientes:

- Eliminar la barrera ferroviaria, creando una gran zona verde que ocupa fundamentalmente el trazado del ferrocarril con zonas estanciales (plazas, juegos de niños, paseos), zonas ajardinadas y arboladas que mejorarán sensiblemente la calidad de vida de los residentes de los barrios. En esta zona verde se integra una vía ciclista que recorrerá de principio a fin toda la longitud de la actuación.
- Asegurar la conexión peatonal entre los barrios de Alameda de Osuna y Ciudad Pegaso mediante un viario local que dé preferencia al peatón.
- Redefinir las conexiones transversales, eliminando los puentes del ferrocarril.
- Ordenar el aparcamiento en superficie aumentando el número de plazas.
- Permitir y compatibilizar la posible construcción de tres aparcamientos subterráneos para residentes.

La ordenación comienza por la eliminación de las trincheras y taludes de la antigua vía de ferrocarril, desmontando y rellenando, según el caso, hasta conseguir la nivelación de la zona de actuación. Se eliminan también todas las estructuras de los puentes.

A lo largo de toda la zona de actuación se crea un nuevo bulvar de tráfico local que comunica los tramos correspondientes a Alameda de Osuna y Ciudad Pegaso. Esta nueva vía pretende estructurar los barrios y comunicarlos. Debe destacarse que el nuevo viario no conecta con ningún sistema general, lo que asegura que esta vía será utilizada exclusivamente por el tráfico local, sin acoger otros tráficos. Igualmente, al no existir conexión con la N-II no se cargará con tráfico procedente de esta autovía.

El nuevo viario tiene sentido único de circulación habiéndose estudiado el acceso a todas las calles del barrio.

Para evitar que el nuevo viario en la zona se convierta en una vía de paso o vía rápida, se introducen medidas de templado de tráfico para reducir la velocidad de vehículos. Estas medidas consisten en:

- Levantado de los cruces y pasos de peatones hasta el nivel de acera, dando presencia al peatón.
- Utilización en los cruces de adoquín del mismo color que el solado de la acera, de forma que parece ser una zona más del peatón.
- Ejecución de bandas transversales en la calzada, coincidiendo con los espigones de los aparcamientos, realizados con adoquín, que produzcan el efecto óptico de que se va más rápidamente, de forma que el conductor aminore así la velocidad.

Igualmente se procedió a la zonificación de las obras en tres fases, teniendo en cuenta los distintos tiempos en que previsiblemente se podría actuar en función de la disponibilidad de los terrenos, así como de la coordinación con la construcción de los aparcamientos.

La primera fase fue la construcción del vial que discurre en terrenos de titularidad pública.

La segunda fase corresponderá a viales que están en terrenos que pertenecen a ADIF y que están pendientes de un Convenio de cesión al Ayuntamiento de Madrid y de la construcción de un paso superior de carácter peatonal sobre la A-II.

La tercera fase será la ejecución de las zonas verdes, una vez que se hayan finalizado las obras de construcción de los aparcamientos.

La adjudicación de las obras se llevó a cabo a finales del año 2006.

Con fecha 26 de julio de 2007 la gestión y competencias sobre este proyecto se traspasó al Área de Obras y Espacios Públicos por reorganización municipal.

Fecha de adjudicación: 14 de diciembre de 2006.

Fecha de comienzo: 23 de enero de 2007.

Fecha prevista de terminación: julio de 2008.



Nueva avenida Alameda de Osuna. Imagen Final. Planta y secciones