

## 15 Plan Especial de definición del nuevo acceso al Polígono Industrial Herrera Oria

El Plan Especial tiene por objeto viabilizar urbanísticamente un nuevo paso bajo las vías ferroviarias que mejore el acceso sur al Polígono Industrial Herrera Oria, elemento integrante de la red pública de infraestructuras de comunicaciones del municipio de Madrid.

La conexión viaria y peatonal actual entre el Polígono Industrial de Herrera Oria y la Colonia de Virgen de Begoña, así como las relaciones de aquel con el Hospital Ramón y Cajal, se realizan a través de un paso bajo la línea ferroviaria situado en la calle Antonio Robles. Dicha infraestructura es la única permeabilidad existente en el tramo de ferrocarril entre las avenidas de Cardenal Herrera Oria y de Llano Castellanos. Sin embargo, cuenta con un gálibo horizontal escaso, que únicamente permite el paso alternativo de vehículos y aceras estrechas.

Para mejorar dicha situación, la Dirección General de Planificación del Área de Gobierno de Obras y Espacios Públicos del Ayuntamiento de Madrid redactó en noviembre de 2009 el denominado "Proyecto de construcción de un paso bajo el ferrocarril que conecte el Polígono Industrial de Herrera Oria con la Colonia Virgen de Begoña", que sirvió de base al Plan Especial.

En el citado Proyecto se analizaban dos posibles soluciones: ampliación del paso inferior actual o ejecución de uno nuevo.

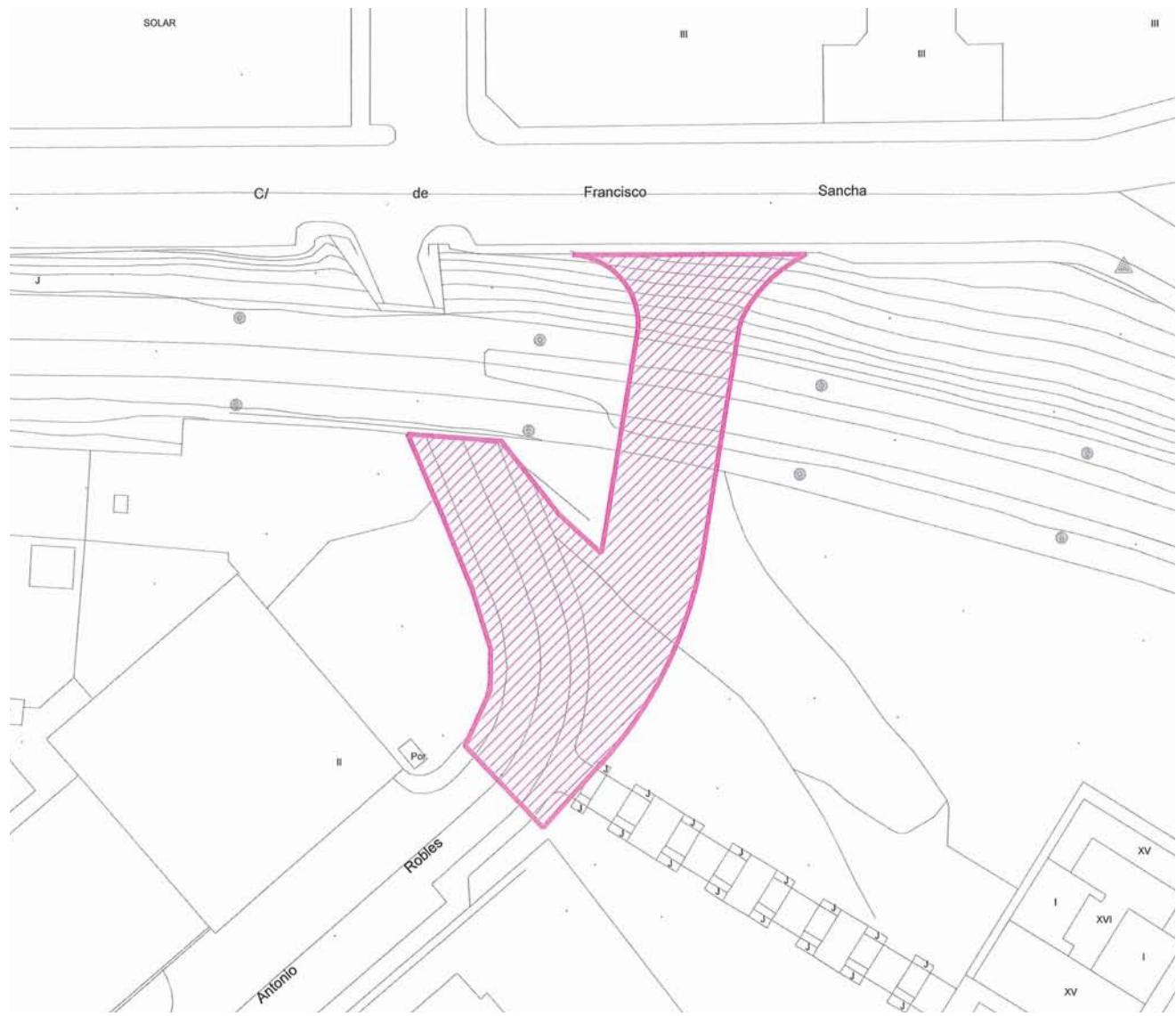
La primera se realizaría mediante la técnica de cajón empujado, prácticamente la única admitida por ADIF, que requeriría en este caso un procedimiento especial de avance y demolición del paso existente previo cimbrado sucesivo de la parte del mismo que se mantiene en cada secuencia. Los muros laterales existentes igualmente requerirían algún tipo de sostentamiento. La sección transversal del cajón prefabricado dispondría de un gálibo horizontal de 11 m para alojar dos aceras de 2 m y una calzada de 7 m (un carril por sentido de circulación).

La ejecución de un nuevo paso utilizaría la misma técnica, pero con un procedimiento más sencillo al atravesar el cajón prefabricado la parte del terraplén de la plataforma ferroviaria sin estructuras. La sección transversal sería en este caso de 9 m: 0,5 m para acera de servicio a la izquierda (sentido Antonio Robles - Francisco Sancha), 1,5 m para la de la derecha y 7 m de calzada. La reducción de aceras tiene su justificación en que se posibilita la utilización del paso existente para su uso exclusivamente peatonal.

La primera solución presentaba un conjunto de inconvenientes en relación con la segunda, ya que se requeriría una estructura de mayores dimensiones, el desvío de los servicios existentes (entre los que se encuentra una cámara de telefonía), la ejecución y demoliciones estructurales y cimbrados y el retranqueo de postes de sustentación de catenaria, lo que repercutiría en un mayor coste económico.

Es por ello que la alternativa seleccionada haya sido la ejecución de un nuevo paso, lo que conlleva un cambio en el eje de la calle de Antonio Robles a partir de la curva existente, suavizándola para dirigirse al espacio situado al este entre dos postes de catenaria. Su longitud total es de 70 metros con una pendiente máxima del 7%; como se ha indicado, se contempla también la reforma del paso actual para su utilización por los peatones.

El Plan Especial ha sido aprobado definitivamente el 28 de julio de 2010, iniciándose a continuación las obras de construcción, cuya finalización se ha previsto para el año 2011.



Ámbito del Plan Especial.