

NUEVO MADRID

El Programa de Infraestructura para la Mejora de la Movilidad del Ayuntamiento de Madrid ha cambiado la fisonomía de la capital a partir de la remodelación de la M-30. Ahora circular por la ciudad y sus alrededores es más fácil porque se han eliminado los atascos y se han abierto nuevas zonas verdes.

Nace una nueva Ciudad equilibrada y sostenible

TEXTO **ELVIRA ESPARZA**

Uno de los objetivos más ambiciosos del equipo del Ayuntamiento de Madrid es el Proyecto de Reforma y Gestión Integral de la M-30, integrado en el Programa de Infraestructuras para la Mejora de la Movilidad. Una operación que supone una mejora urbana y de la calidad de vida de los ciudadanos que tiene como fin crear un nuevo modelo de ciudad equilibrada y sostenible. A través del Área de Gobierno de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras se coordina, desde el eje físico y espacial, todo el proyecto urbano de Madrid.

El punto de partida de las nuevas infraestructuras realizadas en Madrid es convertir la ciudad en un espacio sostenible con una mejor calidad de vida para los ciudadanos. Para conseguirlo ha sido crucial reordenar el tráfico en la ciudad, al ser la principal causa de los problemas de contaminación ambiental y acústica, pérdida de tiempo como consecuencia de los atascos, sobre todo, en las "horas punta" y el alto índice de accidentes de tráfico. Con la puesta en marcha de las primeras actuaciones han comenzado a percibirse los beneficios con una mayor fluidez del tráfico en zonas antes conflictivas, menos accidentalidad e incluso menos contaminación con lo que se ha conseguido el reequilibrio ambiental de la ciudad.

Las actuaciones en la M-30 quieren convertir a esta vía en el anillo que descongestione el centro de Madrid

El Programa de Infraestructuras para la Mejora de la Movilidad contempla un total de 163 proyectos, centrados en cinco ejes: la revitalización del centro urbano; la transformación de la M-30; los desarrollos urbanísticos; las nuevas infraestructuras deportivas y la creación de nuevos parques tecnológicos en el norte de la Castellana. Es una apuesta por el urbanismo de revitalización que es la tendencia seguida en las ciudades más importantes de Europa.

La revitalización del centro urbano y la transformación de la antigua vía de circunvalación M-30, son la columna ver-

tebral del modelo urbanístico. El proyecto de transformación urbana de la M-30 pretende mejorar su funcionalidad y seguridad, eliminando el efecto barrera entre el centro de la ciudad y distribuyendo el tráfico que llega del exterior. Para ello se han realizado cambios en el viario soterrando parte de la vía para descongestionar el tráfico en superficie y ganar espacio para zonas verdes y de ocio y remodelando los enlaces para evitar las retenciones.

Historia de una vía

"Las obras de la M-30 eran necesarias para evitar que la ciudad entrara en colapso", así de claro era el alcalde al inaugurar las primeras actuaciones realizadas en esta vía. Con esta afirmación se resume todo lo que significa el cambio en la primera vía de circunvalación construida en la capital y que después de 30 años se había quedado obsoleta. Conocida como la autopista de La Paz y del Manzanares, el primer tramo puesto en servicio discurría entre el nudo de Manoteras y la salida de la antigua N-IV. A partir de ese momento la vía comenzó a crecer hasta llegar a cerrar toda la alameda central de la ciudad.

En marzo de 2004, al adquirir la condición de vía urbana, la M-30 fue cedida por el Estado español al Ayuntamiento. Poco después, en septiembre, el Ayuntamiento inició la



transformación de la vía con el objetivo de reordenar los enlaces viarios preexistentes, pues a lo largo de estos años, la M-30 se había convertido en una vía permanentemente colapsada lo que originaba un aumento de la siniestralidad. Además, ante la inseguridad e incomodidad que existía en algunos tramos de la vía muchos ciudadanos optaban por evitar su uso y utilizar las calles interiores provocando saturación del tráfico en el centro.

Ante este panorama el Ayuntamiento de Madrid se ha planteado la reforma de la vía siguiendo las siguientes prioridades: Mejorar la seguridad y la funcionalidad del viario para que disminuya de forma radical el índice de accidentalidad y para evitar las congestiones actuales haciendo más cómodo y seguro su uso por los ciudadanos. Confi-

gurar la M-30 como un anillo viario protector del centro de Madrid, de forma que canalice el mayor número posible de trayectos medios en la ciudad. Crear nuevos espacios verdes en la ciudad y, por último, eliminar el efecto de barrera y separación que supone la M-30 entre las diferentes zonas de la ciudad.

Beneficios medioambientales

A cambio el Ayuntamiento espera obtener beneficios medioambientales y una mejor fluidez del tráfico lo que, en definitiva, contribuye a mejorar la sostenibilidad al reducir el consumo de combustible y la contaminación e incrementar la seguridad y la calidad de vida de los ciudadanos.

En gran parte estos beneficios se consiguen por el sote-

NUEVO MADRID



La mayor seguridad y funcionalidad de la vía ha reducido los índices de accidentalidad y los atascos de tráfico

Con las nuevas infraestructuras Madrid se convierte en un ciudad sostenible con una mejor calidad de vida para todos

cación de sistemas eficaces para la mejora de la calidad del aire.

Los dos *by-pass* construidos en la zona norte y sur acortan la distancia de los desplazamientos lo que se traduce en un ahorro de combustible, tiempo y emisiones contaminantes.

La creación de los túneles y *by-pass* contribuye no sólo a la fluidez del transporte privado sino que también el público se verá beneficiado. Sin ir más lejos en el nudo de la A2 Avenida de América los autobuses urbanos realizan cada día 2.900 desplazamientos, los vehículos pesados 28.400 y los taxistas 33.700 a los que se suman los vehículos particulares. Ahora con las obras ya finalizadas en este tramo con la construcción de dos viaductos y tres pasos inferiores se ofrecen hasta 13 opciones de desvío e incorporación mejorando la circulación en esta zona y las conexiones con el Corredor del Henares.

En cifras estas mejoras se traducen en un ahorro de 708 millones de horas de viaje y 400 millones de litros de combustible en 30 años; reducción de las emisiones de CO2 de 35.000 toneladas en 2007 y hasta 64.800 toneladas anuales en 2037 y la creación de un parque urbano de 50 hectáreas en la ribera del río. Traducido en euros, el ahorro en horas de desplazamiento suponen 1.080 millones de euros en 20 años y los 12 millones de litros de combustible al año que se ahorrarán supondrán más de 190 millones de euros las próximas décadas.

(Pasa a la página siguiente)

Desde la Red de San Luis se ha peatonalizado la calle Montera dejando limitado al tráfico en todo el entorno de Sol.

rramiento de la M-30 porque conlleva un gran número de ventajas para los peatones y automovilistas, ya que permite eliminar de la superficie el ruido y la contaminación que provocan los coches y, a la vez, gana un nuevo espacio para los peatones y posibilita circular más rápido.

No obstante, la circulación bajo tierra exige un elevado nivel de seguridad, un valor que el Ayuntamiento ha destacado en la remodelación de la M-30. En el caso de los túneles, por ejemplo, se han construido con un sistema de doble calzada, una debajo de la otra, para dejar una para uso exclusivo de los vehículos de emergencia, de manera que en caso de accidente, los servicios de emergencia de bomberos y ambulancias pueden llegar al lugar del siniestro en muy poco tiempo.

Los sistemas de vigilancia comprenden también instalación de cámaras de seguridad y bocas de incendio para cubrir cualquier emergencia. El túnel de Pío XII cuenta con un total de 15 cámaras de televisión que vigilan cada metro

del paso subterráneo, 25 bocas de incendio o 454 proyectores para conseguir una iluminación excelente en el interior. Pero además, los túneles están dotados de sistemas de filtrado y tratamiento de emisiones que hasta ahora se vertían

directamente a la atmósfera. El sistema de ventilación y filtrado de alta tecnología que tienen los túneles puede absorber el 80% de las partículas y los gases contaminantes, constituyendo los subterráneos un referente mundial en la apli-

Madrid, ciudad competitiva

Con todas estas actuaciones el Ayuntamiento quiere incrementar la calidad y competitividad de la candidatura olímpica de Madrid, consiguiendo importantes mejoras en la calidad medioambiental de la ciudad, en la movilidad urbana y en el acceso a las instalaciones olímpicas. Mejorará su competitividad como centro de localización de actividades económicas y sociales de toda índole, puesto que se facilitará la conectividad para el trabajo, el ocio o la educación. En este sentido la creación del Anillo Verde

tiene una función esencial en tanto que además de potenciar el uso de la bicicleta como alternativa al transporte público y privado conecta las diferentes instalaciones deportivas que forman parte de la candidatura olímpica de Madrid. La ejecución del proyecto de transformación de la M-30 va a dotar a Madrid de una infraestructura moderna para la distribución del tráfico de la ciudad y va a permitir alcanzar con ello una serie de importantes objetivos en relación al modelo de ciudad.

NUEVO MADRID

(Viene de la página 5)

Menos accidentes

Uno de los primeros efectos que se han empezado a constatar tras la inauguración de las primeras actuaciones es la reducción de la accidentalidad, como consecuencia de haber sido eliminados los puntos negros de la carretera, mejorado los firmes y la señalización, las incorporaciones y los enlaces a la vía. En este sentido en las modificaciones de la M-30 se ha tenido en cuenta una mayor información al consumidor en la señalización y el establecimiento de límites de velocidad para la prevención de los accidentes.

Por zonas se ha calculado que la accidentalidad disminuirá un 34,6% en la zona norte; 46,4% en la zona este; 48,1% en la zona oeste y 52,8% en la zona sur. Cuantificado en términos económicos un 15% de disminución de la accidentalidad conllevaría un ahorro de 240 millones de euros.

Paralelamente también se produce una reducción de la contaminación acústica derivada de la mejora de los firmes empleados y la reducción del ruido en los tramos soterrados. En el tramo que discurre entre el Puente del Rey y el Nudo Sur, por ejemplo, los ciudadanos van a ver reducidos los niveles de ruido soportado hasta niveles inferiores al objetivo fijado por la normativa. Incluso en las pasarelas construidas para salvar la M-30 en diferentes localizaciones se han instalado pantallas protectoras de viento y ruido con paneles de lana mineral, hormigón poroso, vidrio y vegetación que actúa como barrera natural.

Desde el punto de vista del medio ambiente, el soterramiento de la M-30 supone también la creación de nuevas zonas verdes, en concreto, 30 nuevas hectáreas de zonas destinadas al uso público, disfrute y esparcimiento de los vecinos, a las que se suman 20 hectáreas de zonas verdes hoy vinculadas al viario pero inaccesibles para los ciudadanos.

El nuevo Manzanares

Protagonista de este cambio es, sin duda alguna, el río Manzanares cuya recuperación es también uno de los objetivos fundamentales de este proyecto de transformación urbana de la M-30. Esta recuperación conocida como Proyecto Madrid Río consiste en el soterramiento de seis kilómetros de la vía de circunvalación para liberar una superficie de casi medio millón de metros cuadrados de zona verde. El proyecto se basa en dos aspectos fundamentales. Por un lado, se ha planteado hacer el río



Los coches en el centro de Madrid han sido sustituidos por los peatones.



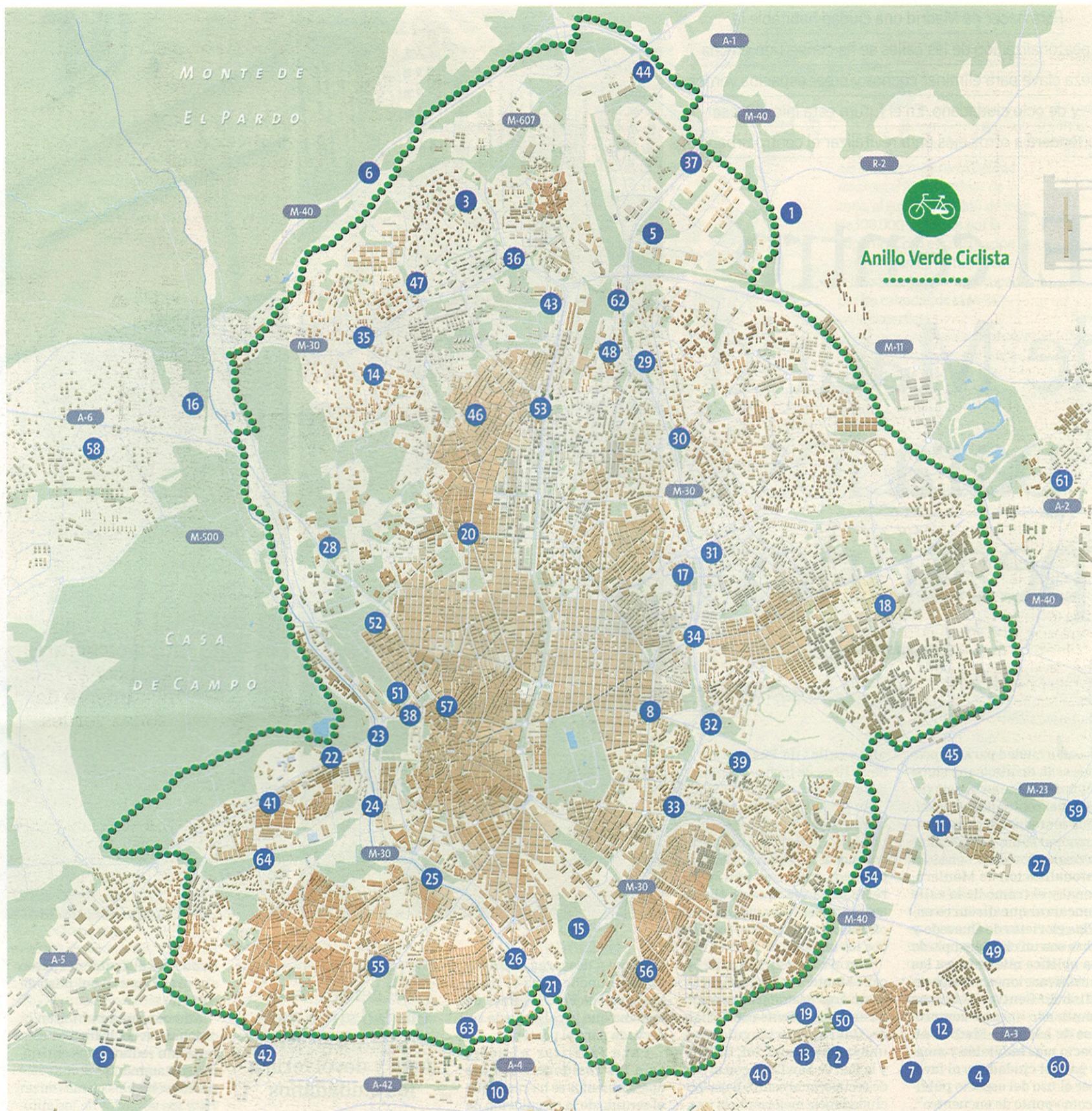
Treinta años separan el antes y el hoy de la primera vía de circunvalación madrileña, la M-30.

Las nuevas infraestructuras han propiciado el aumento de zonas verdes en toda la ciudad

accesible a los ciudadanos, lo que significa una modificación sustancial pues se han suprimido las calzadas que aíslan el río para conseguir que sea un espacio integrado en la vida cotidiana de los vecinos.

Sumado a este cambio en el aspecto visual del río se va a realizar una recuperación ecológica por la que se sustituye el sistema actual de colectores a lo largo del tramo en que se soterra la calzada, para evitar que se produzcan vertidos contaminantes al cauce. Con esta iniciativa se mejora la calidad de las aguas y se realizan diversas actuaciones en torno a las riberas para convertir al Manzanares en un nuevo espacio ecológico. Para conseguirlo se han construido seis estanques de tormentas en los márgenes del río cuya misión es recoger el agua de lluvia y la procedente de los colectores de la ciudad para regular su vertido al río y facilitar una correcta depuración. De esta forma se evitan posibles inundaciones en el caso de precipitaciones intensas y se impide que se viertan directamente al río las primeras aguas de lluvia, que son las más sucias y contaminantes.

NUEVO MADRID



ACTUACIONES

- 1 Enlace Sanchinarro M-40
- 2 Vía Límite Suroeste (Ensanche de Vallecas)
- 3 Conexión de Montecarmelo con C/ Costa Brava
- 4 Gran Vía del Sureste
- 5 Vías de Servicio de la A-1 (entre la M-30 y la M-40)
- 6 Prolongación Norte de la c/ Ventisquero de la Condesa
- 7 Eje Noreste-Suroeste (Ensanche Vallecas)
- 8 Prolongación de O'Donnell
- 9 Avda. Aviación (entre Ctra. A-5 y C/ Ricardo Bellver)
- 10 Ampliación Ctra. Madrid-Villaverde (Avda. Andalucía-Pte. M-40)
- 11 Eje de las Gallegas (Rivas-Vaciamadrid)
- 12 Desdoblamiento Avda. Real de Arganda
- 13 Desdoblamiento Ctra. Villaverde a Vallecas (M-602)
- 14 Camino de los Pinos (Avda. de la Ilustración-Villamil)
- 15 By-Pass Sur
- 16 Urbanización prolongación Este de la Avda. de Valdemarín
- 17 Construcción Avda. Camilo José Cela
- 18 Rehabilitación pavimento Polígono Julián Camarillo
- 19 Rehabilitación pavimentos Polígono Industrial de Vallecas 2
- 20 Supresión del paso elevado de la Glorieta de Cuatro Caminos

- 21 Conexión de la c/ Embajadores con la M-40
- 22 Soterramiento de la Avda. de Portugal hasta Gta. San Vicente
- 23 Soterramiento M-30 entre Marqués Monistrol hasta Pte. de Segovia
- 24 Soterramiento M-30 entre Pte. Segovia hasta Pte. de San Isidro
- 25 Soterramiento M-30 entre Pte. de San Isidro hasta Pte. de Praga
- 26 Soterramiento M-30 entre Pte. de Praga hasta el Nudo Sur
- 27 Pasarela de conexión Estación RENFE - Puerta de Arganda
- 28 Ampliación del carril bus entre Moncloa y Puerta de Hierro
- 29 Nudo de la Paloma
- 30 Nudo de Costa Rica
- 31 Nudo de la A-2
- 32 Nudo O'Donnell
- 33 Nudo de la A-3
- 34 Armonización del arco Este entre Nudo de Manoteras y Nudo Sur
- 35 Remodelación Vías de servicio M-30 zona Noroeste
- 36 Acceso Avda. Ilustración M-607
- 37 Construcción del Puente de los Dominicos
- 38 Nuevos accesos al Centro Comercial Príncipe Pio
- 39 Conexión Arroyo de la Media Legua con eje O'Donnell
- 40 Acondicionamiento de la carretera de Villaverde a Vallecas
- 41 Acondicionamiento de la calle Sepúlveda
- 42 Prolongación de la Vía Carpetana

- 43 Anillo Distribuidor Cuatro Torres
- 44 Enlace de las Tablas con la M-40
- 45 Dos pasarelas peatonales sobre R-3 y M-40
- 46 Conexión Tetuán con la M-30
- 47 Conexión Avda. de la Ilustración-Ventisquero de la Condesa
- 48 Desdoblamiento del Túnel de Pio XII
- 49 Dos pasarelas peatonales sobre la A-3
- 50 Desdoblamiento Ctra. Villaverde a Vallecas (M-602) 2ª Fase
- 51 Intercambiador de Príncipe Pio
- 52 Intercambiador de Moncloa
- 53 Intercambiador de Plaza de Castilla
- 54 Pasarela peatonal sobre la M-40
- 55 Intercambiador de Plaza Eliptica
- 56 Integración del ferrocarril en la Avda. de Entrevías
- 57 Nuevo aparcamiento en la Plaza de Santo Domingo
- 58 Urbanización del Camino de los Caleros
- 59 Sistemas Generales del Polígono Industrial de Vicalvaro
- 60 Nuevos accesos a los vertederos de Madrid
- 61 Eje Viario Alameda de Osuna
- 62 Obras de paso elevado de la Avda. de S. Luis sobre la M-30
- 63 Viario entre c/ Doctor Tolosa Latour y Avda. Poblados
- 64 Nueva conexión c/ Alhambra con Cuart de Poblet