

M2

Desenredando el Nudo de la Paloma

La reforma de la M-30, tramo a tramo (I). Un subterráneo permitirá acceder a Pío XII desde la M-30 Sur sin cruzarse en el paso elevado con los coches que circulan hacia el Norte

«puede convalidar lo otro». O sea, la revisión del Plan.

Un ejemplo en la mismísima capital: la reforma del Eje Recoletos-Prado. Para la mayor transformación urbanística del interior de la ciudad no es necesaria la modificación del PGOU. Sólo un Plan Especial que se pretende aprobar en el último Pleno de 2004. Aroca considera que existe un consenso —los grupos municipales aprobaron por unanimidad el proyecto— evidente.

La segunda irregularidad que formula el COAM en su recurso se enmarca en el epígrafe *Falta de información pública suficiente y veraz*. En este punto, considera que «la información ofrecida a la ciudadanía ha sido un simple simulacro». Sostiene que sólo ha habido 100 horas lectivas para leer y entender los proyectos y presentar propuestas.

Por último, habla el Colegio de Arquitectos de *Política de hechos consumados*, y critica que se hayan acelerado los trámites, las adjudicaciones se hicieron en agosto «para que comiencen cuanto antes y, una vez avanzadas, sean imposibles de detener».

Dimisiones en el futuro

Aroca es consciente de que la paralización de las obras en marcha es muy complicado. Está recurrida la reconstrucción del Palacio de Deportes de la plaza de Felipe II y, sin embargo, está a punto de concluir la obra. Este verano se presentó un contencioso-administrativo contra el sistema de adjudicación de viviendas públicas por parte de la Comunidad Autónoma. Carta a Esperanza Aguirre incluida.

El decano del Colegio de Arquitectos considera que es importante que, aunque sea con la obra finalizada, les den la razón. Por higiene democrática, vino a decir, debería entonces, dimitir el responsable.

En sus explicaciones, el decano de los arquitectos de Madrid explicó que el Ayuntamiento trata la reforma de la M-30 como si fuera «la de la calle de Juan Bravo». Lo cierto es que el Ministerio de Fomento cedió la autovía al Ayuntamiento al considerar que se había transformado en una vía urbana.

Una de las principales quejas de Aroca se centró en que el Ayuntamiento no había respondido, después de rechazar su alegación a esta obra, «los recursos de alzada» que se presentaron.

¿Qué supone, y este es el asunto de fondo, modificar el Plan? Un año de retraso en las obras. «Lo he dicho varias veces, Madrid no tiene prisa y todo lo quieren hacer rápido, en una legislatura... Eso, claro, siempre y cuando un juez no pare la obra.

F. MAS

El 24 de septiembre pasará a la Historia de la capital como el día en que se empezó a reformar la M-30. Esa mañana, el alcalde de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón, contempló cómo una máquina perforaba el asfalto de una de las calles del embrollado Nudo de La Paloma.

Primero de los cinco proyectos de la Zona Este, entre el Nudo de Manoteras y el Nudo Sur.

La confluencia de viales en ese punto soporta cada día el tránsito de miles de vehículos. En la primera hora punta del día, la conexión entre la M-30 y el túnel de Pío XII aguenta 1.382 coches a la hora. En todo el día, 16.365. Media proporcionada por el Ayuntamiento de la capital. En sentido contrario, entre Pío XII y la M-30, la circulación alcanza los 1.187 coches a la hora en el momento más delicado del día, con un tráfico total de 17.223.

El proyecto habla de 1.050 metros de túneles y señala que se trabajará sobre 2.349 metros de viales en superficie. Esta obra permitirá ahorrar 215.000 horas anuales en desplazamientos, lo que implica un ahorro de 258 millones de euros y de 474.000 litros de combustible (0,37 millones).

Los técnicos consideran que es imprescindible reformar un nudo donde el trenzado de los vehículos provoca grandes retenciones en los enlaces de Pío XII con la autovía, en las vías de servicio de la M-30 y en las calles aledañas.

Se trata de resolver el cruce entre los coches que, procedentes de la M-30 Sur, pretenden acceder a la Avenida de Burgos, la estación de Chamartín o La Castellana, y los que, desde Pío XII, se dirigen a la M-30 y a la avenida de San Luis. ¿Cómo se evita eso que desde el Área de Urbanismo se llama trenzado? Mediante un paso a distinto nivel que permite eliminar el cruce y acceder desde la M-30 Sur directamente a Pío XII.

Más detallado aún: el acceso a Pío XII Norte y al túnel que conecta Pío XII y La Castellana se hace a través de un subterráneo que tiene origen en la vía de servicio de la M-30 y desemboca en la actual estructura elevada sobre la autovía. (Se puede observar en la parte inferior del gráfico). Este túnel

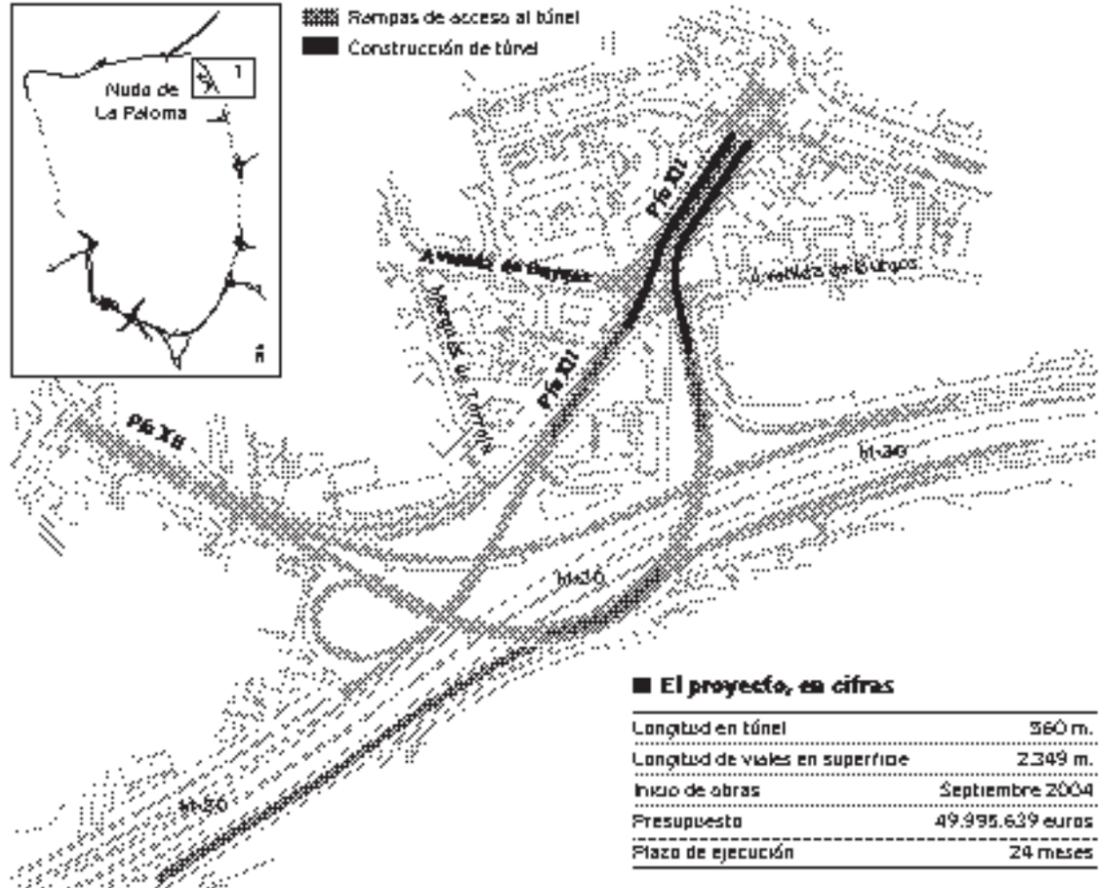
El Nudo de la Paloma

Las obras de remodelación de este punto de conexión entre la M-30 y el centro de la ciudad se iniciaron el pasado mes de septiembre. Incluye la construcción de dos túneles y la remodelación del que conecta Pío XII con La Castellana.

Actuaciones en la M-30



- Acondicionamiento de calzadas
- Rampas de acceso al túnel
- Construcción de túnel



FUENTE: Área de Gobierno de Urbanismo, Movilidad e Infraestructuras de Madrid.

Gracia Sanjaedra / EL MUNDO

Se ahorrarán cada año 215.000 horas en desplazamientos, igual a 258 millones de euros

tendrá tres carriles de 3,15 metros de anchura cada uno.

¿Cómo se llega desde Pío XII a la M-30 en sentido Sur? A través de un paso inferior de nueva construcción. En sentido Norte, el camino será el actual, con la salvedad de que los vehículos no se cruzarán con los que llegan del Sur.

La solución de las transferencias de coches es una de las obsesiones de los ingenieros encargados de reformar la M-30. Tienen consta-

tado que durante estas maniobras se producen la mayoría de los accidentes de la autovía.

En septiembre de 2006

El proyecto del Nudo de La Paloma incluye la remodelación del túnel entre Pío XII y La Castellana, cuyo trazado sinuoso se considera un riesgo para los conductores. En este caso, en cada sentido habrá dos carriles con una anchura, cada uno, de 3,25 metros. Las actuales pantallas de separación entre los dos subterráneos serán demolidas y sustituidas por otras.

¿Qué ocurre con los coches que provienen del Norte y quieren acceder al centro por Pío XII? En este caso las remodelaciones no son nada contundentes. Se mantiene el ramal directo existente, que da

acceso al paso inferior que conecta con el Paseo de La Castellana, pero se mejora la confluencia de este vial con Pío XII, ya que contará con un carril propio.

El plan de obras habla de que la obra concluirá en un plazo de 24 meses. Es decir, estará en servicio en septiembre de 2006. Entonces, se habrán invertido 49,9 millones de euros, demolido 1.126 metros cúbicos de estructuras, usado 28.000 metros cuadrados de pavimentos asfálticos, construido 18.697 metros de pilotes y empleado en estructuras 3.345.000 kilos de acero.

La actuación en esta conexión de la M-30 se completará con una operación en la superficie para mejorar las aceras, el cambio total del pavimento y del mobiliario urbano y del alumbrado.



SALA DE FIESTAS

JUAN TAMARIZ

Los viernes 12, 19 y 26 de noviembre, la magia más divertida en la Sala de Fiestas del Casino

Casino Gran Madrid

Entrada y presencia consumición resp.
Información y reservas (de 10h a 20h) a través de Jugos para ti
Hora estimada del comienzo de la actuación de 20h.

Mayores de 18 años. Se requiere DNI, permiso de conducir o pasaporte.
Autovía A-6 (Madrid - La Coruña) Km. 29 Tomilladones. www.casino-granmadrid.es