

CALLE30 ESTE

Desde Manoteras hasta las conexiones del sur, el arco Este de la M-30 ha sido el primero en funcionar a pleno rendimiento desde que en septiembre de 2004 se iniciaran las obras de remodelación de la vía con más tráfico de todo Madrid.

Al inicio de este año todos los proyectos –el nudo de la Paloma,

Costa Rica, el de la Avenida de América, O'Donnell y el de la A3– estaban en funcionamiento cumpliendo los plazos e incluso, en alguno de ellos, adelantándose a las previsiones.

Los trabajos se concentran ahora en mejorar la comunicación de los peatones con la ubicación de nueve plataformas peatonales

El arco Este de la M-30, más

TEXTO ABRIL RUÍZ

El Nudo de La Paloma evita 58.000 maniobras peligrosas

El Nudo de la Paloma ha sido la quinta actuación de la M-30 que entró en funcionamiento hace ahora un año. Seis meses antes de lo previsto, el alcalde de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón, inauguraba unas infraestructuras con las que se evitan 58.000 maniobras peligrosas para los más de 281.000 conductores que transitan diariamente por la zona.

El objetivo principal de este proyecto era la supresión del trenzado del lateral este entre los vehículos que procedían del sur de la M-30 y querían acceder hacia la avenida de Burgos o el paseo de la Castellana y los que, procedentes de la avenida de Pío XII, querían tomar el lateral Oeste de la vía para incorporarse al sentido norte.

Esta situación producía grandes retenciones de tráfico en estos ramales del enlace desde Pío XII con la M-30 y en la propia vía de servicio de la M-30 Este, que llegaba a afectar a las calles próximas.

La fórmula escogida en este caso para solucionar los problemas de congestión del tráfico se ha materializado en la creación de un paso inferior con carriles específicos para cada dirección que evitan que los conductores que quieren ir en sentidos opuestos se crucen. Además, se construyó otro paso inferior de menor tamaño y se redujo la circulación entre las avenidas de Burgos y Pío XII con otros dos túneles que permiten convertir la vía en una zona de tráfico local. Estos subterráneos han reducido el tráfico en superficie en un 60%, pero además desde la puesta en marcha de esta actuación los accidentes se han reducido un 50%.

Estas obras también mejoran la movilidad y seguridad del tablero del paso elevado de la avenida de San Luis.



Nudo de la Paloma. Mejora la conexión de Chamartín, Ciudad Lineal y Hortaleza y los municipios del norte de la región.

El tráfico que conecta Chamartín, Ciudad Lineal y Hortaleza es ahora más fluido, tanto en las calles aledañas como con los municipios del norte de la región. El Nudo de la Paloma también sirve de enlace con el oeste de la Comunidad a través del túnel de Pío XII y del eje de Sinesio Delgado.

Los cambios han mejorado las conexiones de transporte público y, según cálculos municipales, se han acortado los tiempos de 700 trayectos de autobuses de la EMT, de lo que se han beneficiado más de 30.000 viajeros.

Las obras se completaron con los trabajos de reforestación y ajardinamiento de más de 17.100 metros cuadrados, 2.000 de los cuales son de

Pío XII se ha convertido en una vía de tráfico local tras la construcción de dos túneles que redistribuyen la circulación

nueva creación. El Consistorio decidió sustituir a los 472 ejemplares afectados durante los trabajos plantando 945 árboles y 18.577 arbustos y ha ajardinado 17.152 metros cuadrados, 1.936 más de los que había. Así, el Nudo de la Paloma cuenta ahora con el doble de árboles que a principios de 2004. Dentro del tratamiento paisajístico general y, dado que la estructura del puente ha quedado vista, se recubrió la estructura de acero corten, incorporándose así al conjunto escultórico de La Paloma, situado apenas a unos metros en sentido norte.

Las empresas adjudicatarias han empleado caucho de distintos colores como material tapizante en cerca de 1.500 metros cuadrados de

la superficie del puente que conecta la avenida de Pío XII con la M-30 Norte. La reforma se ha extendido además a la renovación del pavimento de 17.000 metros cuadrados de acera y la mejora de la pasarela peatonal.

El proyecto inicial sufrió algunas modificaciones, como la instalación de pavimento en la nueva pasarela, la construcción de dos rotondas en la calle de Serrano Galvache o la creación de una salida rápida y directa hacia el centro de Madrid de los vehículos de las instalaciones policiales de Pío XII. Los cambios partieron de los propios vecinos que dejaron más de 2.000 sugerencias en el punto de información municipal instalado en la zona.

que salven los obstáculos a ambos márgenes de la M-30. Las obras de remodelación y mejora de las conexiones del tráfico en el este de la vía de circunvalación han recibido una inversión de unos 300 millones de euros, tal y como estaba previsto. Las repercusiones se han dejado sentir desde el primer día,

con una mejora en la fluidez del tráfico, reduciendo la congestión en el tronco central de la vía, como en el aumento de la seguridad (evitando al menos 300.000 maniobras peligrosas) y el recorte de la contaminación con la eliminación del tráfico en superficie y creación de nuevas zonas verdes.

funcional y seguro tras las obras

El enlace con la A3 abre el camino al mar

Completando el arco Este, seis meses antes de lo previsto y ante la llegada de la Semana Santa de 2006, los vehículos comenzaron a circular por el nuevo enlace de la A3 con la M-30. La conexión con la carretera de Valencia contó con una inversión de 63,5 millones de euros para mejorar la seguridad de la vía y ahorrar a los conductores unas 260.000 horas de viaje al año y seis millones de kilómetros.

El tramo cuenta con un túnel de entrada a Madrid que comienza en el lateral de la A3 y discurre bajo la M-30, cuyo objetivo es realizar el movimiento M-30 sentido sur en dirección A3 de forma directa evitando el paso de miles de vehículos por la plaza del Conde de Casal y la calle de los Hermanos Fernández Shaw y las retenciones que se producían en esta zona. El proyecto perseguía, además, aumentar la funcionalidad del

antiguo trazado, especialmente en el entorno de la avenida del Mediterráneo y reducir la contaminación atmosférica y acústica.

Más de 31.000 vecinos de los barrios de La Estrella y Adelfas, los más próximos al enlace, y los 478.000 residentes en los distritos de Moratalaz, Puente y Villa de Vallecas y Vicálvaro han visto como las conexiones han reducido los tiempos de acceso o salida al centro de la ciudad más de 15 minutos de media.

Las aportaciones de los vecinos modificaron algunas partes del proyecto, como por ejemplo, el mantenimiento del puente de La Lira como zona peatonal cuando en un principio iba a ser derribado al dejar de ser necesario para canalizar el tráfico desde la Autovía de Valencia a la M-30 en sentido sur.

La seguridad fue otro de los ejes sobre el que gira toda la



Túnel A3. Ahorra a los conductores unas 260.000 horas de viaje al año.

remodelación de la M-30, también en este punto. El paso subterráneo, con dos carriles de 3,5 metros de ancho, tiene varias salidas de emergencia y sistemas de control y seguridad dotados con las últimas tecnologías en la construcción y mantenimiento.

Este tramo libera las congestiones de tráfico en superficie de la plaza del Conde de Casal

El proyecto se ha completado con el ajardinamiento de 32.000 metros cuadrados, en los que se han plantado cerca de 40.000 arbustos y 980 árboles, más del doble de los 459 afectados por estas obras, de los cuales 27 fueron transplantados.

El Corredor se acerca con la mejora en la A2

La conexión de la M-30 con la A2 dio el pistoletazo de salida con la puesta en funcionamiento de las obras en septiembre de 2005, haciendo "realidad el primero de esos 21 desafíos", según definía el propio alcalde de Madrid. Con la finalidad de facilitar las casi 200.000 maniobras que se realizan a diario en la zona se abrió al tráfico una infraestructura con la que, según Alberto Ruiz-Gallardón, se "marcaba un antes y un después en la modernización de la ciudad".

Se construyeron dos viaductos y tres pasos inferiores que ofrecen hasta 13 opciones de

desvío e incorporación entre las A2 y la M-30, eliminando el peligroso "trébol de calzadas" en el que, de media, se producía un accidente con víctimas cada diez días.

Más de 415.000 vehículos -2.900 de los cuales son autobuses- transitan a diario por las nuevas calzadas en las que en este último año y medio se ha observado una mejora en la fluidez de entrada y salida de Madrid. De este modo, se han mejorado significativamente las conexiones con el Corredor del Henares.

En total se invirtieron 21,5 millones de euros con un plazo



A2 fluida. Los cambios en esta conexión han mejorado el tráfico con el Corredor del Henares.

de ejecución de 12 meses, dos menos de lo previsto inicialmente para, según fuentes del Consistorio, reducir el impacto de las obras en los vecinos.

Los trabajos permitieron incorporar 7.000 metros cua-

drados de zonas verdes, que han pasado de 48.788 a cerca de 56.000. Además, a cargo de esta obra se han plantado en otros puntos de la capital 11.000 árboles que enriquecen el patrimonio verde. En la co-

nexión de la M-30 con la A2 se han plantado 1.460 árboles (cipreses, olmos y cedros, entre otros), 60.800 arbustos (rosales, romero o madreSelva) y 55.715 metros cuadrados de césped y otras hierbas.

CALLE30 ESTE

El túnel de Costa Rica libera Arturo Soria

Un poco más al sur se llevó a cabo la remodelación de la calle Costa Rica y la plaza de José María Soler –en funcionamiento desde diciembre de 2005– para mejorar la fluidez del tráfico de la zona. Aquí se eliminó de la superficie el paso de más de 66.000 vehículos diarios gracias al túnel que une con la M-30 y se mejoró la fluidez del tráfico hacia Arturo Soria, Federico Salmón, la avenida de Alfonso XIII y la Gran Vía de Hortaleza. En este proyecto se han invertido 29 millones de euros.

El túnel construido tiene tres carriles en sentido entrada a Madrid y dos de salida, y recoge en ambas direcciones el tráfico procedente de Arturo Soria, Federico Salmón, la Gran Vía de Hortaleza y la propia M-30, mientras que el tránsito superficial se mantiene regulado por semáforos.

Hasta las obras, la interferencia de los movimientos en los giros hacia otras direcciones producía un colapso en la plaza de José María Soler que no tenía capacidad de evacuar el tráfico por los largos tiempos de espera de los semáforos. Los atascos en la glorieta repercutían en el entorno alcanzando a las calles aledañas, como Alberto Alcocer e incluso a la propia M-30 en sus dos direcciones.



Túnel de Costa Rica. Ha mejorado el tráfico en la plaza de José María Soler.

Ahora, 66.000 vehículos –en su mayoría turismos y camiones– han desaparecido de la superficie y sólo el 37% del tráfico circula por la vía superior. Unos 800 autobuses de la EMT circulan al día por la zona transportando a más de 30.000 personas, que han visto como los tiempos de los trayectos se han reducido.

El proyecto ha incluido la remodelación total de la glo-

rieta de José María Soler y las calles de los alrededores, lo que ha supuesto una renovación de los pavimentos, el alumbrado y el mobiliario urbano de la calle Costa Rica y una nueva configuración de la propia glorieta. En el centro se ha ideado una amplia isleta ajardinada con una superficie de 1.809 metros cuadrados. Además, se ha creado una zona central ajardinada a

Ahora sólo el 37% del tráfico circulará por la vía superior, lo que supone 66.000 vehículos menos por la superficie

modo de bulevar en el inicio de la calle Costa Rica compuesta de unos 1.185 metros cuadrados.

El plan de reforestación y ajardinamiento ha querido que el entorno del enlace esté envuelto en áreas verdes para suavizar los impactos visuales y acústicos del tráfico. En total se han ajardinado 15.300 metros cuadrados con 741 árboles plantados. Además, en



O'Donnell quita tráfico del centro

El nudo de O'Donnell –que une la carretera M-23, la calle O'Donnell y la M-30– ha evitado más de 60.000 maniobras de trenzado diarias y las retenciones que se producían en el tronco central de la M-30. Con esta actuación se han creado dos accesos directos a la vía de circunvalación que, por un lado, canaliza el tráfico procedente de los distritos de Moratalaz, Vicálvaro, Ciudad Lineal y San Blas. Por otro lado, se mejora la accesibilidad a la almendra central, especialmente de los distritos de Retiro y Salamanca, de manera que con la ampliación del túnel de O'Donnell se une sin semáforos la calle Alcalá y la M-30.

La remodelación de este nudo “cumple eficazmente su función como un auténtico distribuidor del tráfico, al adaptar el trazado y las conexiones de la vía a las necesidades urbanas”, según el alcalde Alberto Ruiz-Galladón.

De esta actuación, que incluye un viaducto de más

de 107 metros de longitud y cuatro pasos inferiores que suman más de 147 metros, se benefician diariamente los 348.000 vehículos y los 50.000 usuarios de la red de transporte público que todos los días transitan por esta zona.

El tráfico en sentido entrada a la ciudad también se ha visto beneficiado gracias a los tres carriles de acceso en superficie creados en la calle O'Donnell, uno de los cuales está dedicado a transporte público y motos. Con ello se pretende potenciar el uso de

La remodelación de este nudo ha permitido descongestionar el tronco central de la M-30

los autobuses municipales para dar oxígeno al tráfico de la ciudad.

La remodelación de este nudo ha permitido recuperar más de 24.000 metros cuadrados de zonas verdes, de los que 18.665 se encuentran junto al parque de la Fuente del Berro. La mejora medioambiental de la zona se ha conseguido con el ajardinamiento de unos 91.500 metros cuadrados, en los que se han plantado más de 2.000 árboles –a los que se han unido nuevas plantaciones en el entorno de O'Donnell y los parques de La Elipa y Entrevías–.

La participación ciudadana, que se ha canalizado a través del Punto de Atención Ciudadana instalado en O'Donnell –en el que se recibieron más de 2.400 visitas– ha contribuido con 113 iniciativas que han mejorado el proyecto. De hecho, una de las propuestas ciudadanas fue destinar este nuevo espacio público a zonas verdes y a la construcción de equipamiento deportivo.





Nueve pasos para 'saltar' la M-30

La remodelación de la M-30 en la zona Este se completa con la ubicación de nueve pasarelas peatonales con las que se podrá salvar los obstáculos de la circulación y unir seis distritos de la capital. Alrededor de un millón de personas de Ciudad Lineal, Moratalaz, Puente de Vallecas (al este), Salamanca, Retiro y Chamartín (al oeste) podrán utilizar estos pasos uniendo ambos márgenes de la vía, evitando crear islas urbanísticas en los barrios y facilitando el acceso a determinados equipamientos y servicios próximos pero inaccesibles por la barrera que crea la M-30.

La localización de los pasos se ha realizado en función con las necesidades de la zona y, en dos ocasiones (en la calle Prieto Ureña y el polideportivo San Juan Bautista), aprovechando las infraestructuras ya existentes pero adaptadas a la nueva normativa sobre accesibilidad. La sustitución de ambas pasarelas responde a las peticiones efectuadas por usuarios y asociaciones de viandantes. En el proyecto los técnicos han tenido en cuenta también las alegaciones del Colegio de Arquitectos y ha dividido las áreas en tres zonas donde ya se ha comenzado a trabajar.

Las pasarelas están instaladas en el Nudo de la Paloma Sur, calle Prieto Ureña-Angel Gordillo, acceso al polideportivo San Juan Bautista, Parque Breogán-colegio Menesiano, Ramón Aguinaga-calle San Marcelo, parque de Roma-Barrio de La Elipa, Monte Perdido-Tres Ojos y paso de conexión con el puente de La Lira, que se recupera como espacio peatonal entre Retiro y Moratalaz tras la reforma del Nudo de la A3. En cuanto a la novena pasarela todavía no está decidida su ubicación, pero está prevista en el tramo del distrito de Chamartín.

Con estas pasarelas se pretende eliminar la barrera que supone la M-30 y a su vez mitigar los efectos que la vía pueda suscitar en el día a día de los vecinos mejorando las condiciones de seguridad. En el diseño se ha primado la accesibilidad, mejorando los itinerarios peatonales y el cuidado del entorno evitando rampas excesivas, con una anchura de entre tres y cinco metros y protegidas para el viento.

Las pasarelas irán acompañadas de medidas para paliar la contaminación acústica y lumínica. Para mitigar los ruidos se ha utilizado un tipo de capa de rodadura compuesto de una mezcla bituminosa que crea un pavimento más silencioso. Además se han instalado pantallas naturales y artificiales. Por un lado, se han creado caballones de tierra revegetados con una alta capacidad de absorción y, por otro, pantallas prefabricadas de distintos materiales: lana mineral, hormigón poroso, polimetacrilato o vidrio.

La utilización de pavimentos fonoabsorbentes y pantallas anti-ruido para reducir la contaminación acústica de la zona contribuye además a crear un entorno sostenible y a mejorar la calidad de vida de los vecinos.



actuaciones compensatorias el Ayuntamiento ha plantado más de 8.200 ejemplares nuevos en el parque de Pinar del Barajas, el parque Forestal de Vicálvaro y la zona verde final del Parque de Los Llanos y otras complementarias.

La participación ciudadana en este proyecto, canalizada a través del punto de atención instalado en la plaza de José María Soler -donde se han

recibido más de 3.300 visitas y se han presentado 145 sugerencias- ha servido para mejorar la seguridad del túnel, la instalación de pantallas acústicas en la pasarela de acceso al Club de Tenis Chamartín y el compromiso del Ayuntamiento de prolongar el túnel hasta la plaza de la República Dominicana en la próxima legislatura, proyecto que está en fase de licitación.

