

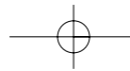


madrid **calle 30**

OBJETIVOS DE LA REFORMA DE LA M-30 EN EL DISTRITO DE ARGANZUELA

INFORMACIÓN AL CIUDADANO



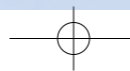


El Plan de Reforma y Gestión Integral de la M-30 contempla tres actuaciones que inciden directamente en los distritos situados en las zonas sur y oeste de la ciudad. En primer lugar, la conexión del Paseo de Santa María de la Cabeza con la A-3 correspondiente al bypass sur de la M-30; en segundo lugar, la conexión de la Calle Embajadores con la M-40 y, finalmente, el soterramiento de seis kilómetros de viario de M-30 y la recuperación de 500.000 metros cuadrados de espacios que actualmente son calzadas y zonas inaccesibles, permitiendo la creación de un gran parque de un millón de metros cuadrados de superficie, que bordeará el distrito de Arganzuela.

Las tres actuaciones -de las que se informa a los vecinos en esta publicación- forman parte de un Plan de modernización del viario que nace de la reflexión sobre las relaciones existentes entre el desarrollo de la ciudad, la movilidad y la calidad de vida. Por ello, sus objetivos son comunes: mejorar la movilidad, reducir la contaminación, potenciar el transporte público, y recuperar ámbitos de gran valor medioambiental a lo largo del río Manzanares, mejorando la calidad de sus aguas y poniendo en valor el patrimonio histórico existente, al tiempo que se elimina una auténtica barrera urbana. Asimismo, y de manera muy significativa, se pretende disminuir la accidentalidad en los arcos sur y oeste de la M-30, que registran una de las más elevadas tasas de concentración de accidentes de todo el viario, y donde los 260.000 vehículos que confluyen a diario provocan una alta congestión.

¿Qué técnicas se utilizan para llevar a cabo las obras? ¿Qué garantías ofrece el Ayuntamiento? ¿Cómo va a reducirse la contaminación? ¿Cuánto tráfico eliminará de la superficie el bypass sur? ¿Supone algún riesgo la instalación de rejillas de ventilación? ¿Cómo se preservarán las zonas verdes? ¿Cuántos espacios para uso público recuperarán los vecinos? ¿Se han modificado los proyectos como consecuencia de la participación ciudadana?

A lo largo de estas páginas, usted podrá encontrar respuestas a preguntas concretas respecto a una iniciativa beneficiosa para todos los distritos y, especialmente, los más próximos a las actuaciones de los proyectos sur y oeste, como Arganzuela y Puente de Vallecas, que verán sensiblemente mejorada su movilidad y entorno medioambiental y, con ello, su calidad de vida.



OBJETIVOS DE LA REFORMA DE LA M-30 EN EL DISTRITO DE ARGANZUELA

✓ ¿Cuál es el principal problema que presenta la M-30 en el arco sur?

- Es la zona que registra la mayor densidad circulatoria de toda la M-30, constituyendo uno de los principales tramos de concentración de accidentes.
- En el Nudo sur la intensidad media diaria es de 260.000 vehículos. Desde el año 2000 se han producido 2.754 accidentes en el tramo Puente de Vallecas - Puente de Toledo, con 1.634 heridos y 17 víctimas mortales.

✓ ¿Qué consecuencias tiene esta situación para el entorno y sus residentes?

- Tanto la M-30 como el resto del viario que conecta con la zona sufren una congestión continuada, prolongándose la hora punta a lo largo de 8 horas diarias.
- La unión de un tráfico intenso y una circulación congestionada incide muy negativamente desde el punto de vista ambiental: se incrementa el consumo de combustible y se multiplica la contaminación atmosférica, que afecta especialmente a los vecinos que viven cerca del Nudo sur.

✓ ¿Qué medidas contempla el Plan de Reforma y Gestión Integral de la M-30 para evitar estos problemas?

- Tres actuaciones que se complementan: El *bypass* sur, que conecta Santa María de la Cabeza con la A-3, la conexión de la calle Embajadores con la M-40, y el soterramiento de seis kilómetros de viario de la M-30 entre el Paseo Marqués de Monistrol y el Nudo sur.

Desde el año 2000 se han producido 2.754 accidentes en el tramo Puente de Vallecas - Puente de Toledo, con 1.634 heridos y 17 víctimas mortales



OBJETIVOS DE LA REFORMA DE LA M-30 EN EL DISTRITO DE ARGANZUELA

✓ ¿Cuál va a ser la función del bypass sur?

- Canalizar exclusivamente el tráfico de paso entre el este y el oeste de la M-30 en ambos sentidos, configurándose como una alternativa subterránea a las calzadas actuales.
- Su trazado es 1,5 kilómetros más corto que el de superficie y permitirá separar este tráfico de largo recorrido, de aquel otro que se incorpora a la ciudad por el sur o tiene origen o destino en el viario local de la zona.

✓ ¿Qué porcentaje de tráfico eliminará de la superficie?

- El 30% del tráfico actual del arco sur de la M-30, es decir, cerca de 80.000 vehículos al día que, al efectuar un recorrido 1,5 kilómetros más corto, se ahorrarán en conjunto 120.000 kilómetros diarios.

El bypass sur es una alternativa subterránea, un atajo que reduce el trazado en superficie en 1,5 kilómetros

A su paso por Arganzuela, Usera, Puente de Vallecas y Retiro, la M-30 actual sólo tendrá que absorber el tráfico que se incorporará a la ciudad por el sur o tiene origen o destino local



Trazado del bypass sur. ▲

OBJETIVOS DE LA REFORMA DE LA M-30 EN EL DISTRITO DE ARGANZUELA

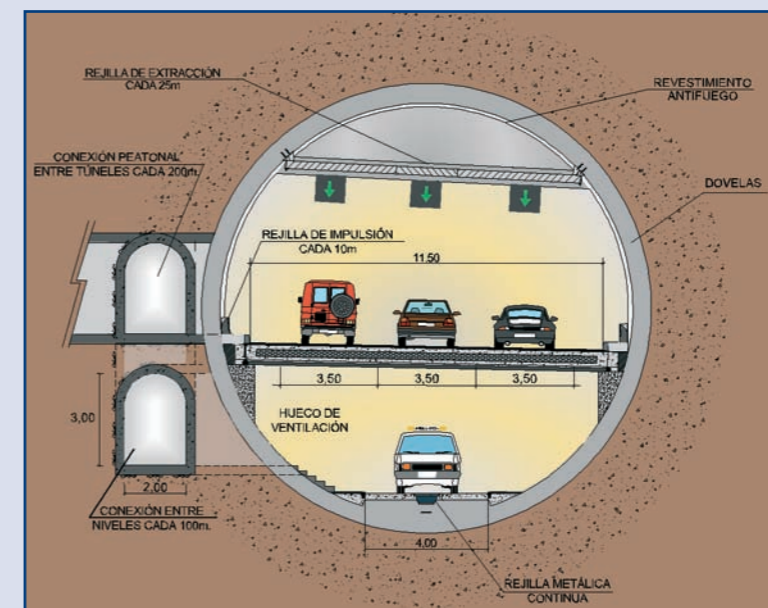
✓ ¿Qué efectos producirá la separación de tráfico entre el trazado subterráneo y el de superficie?

- Los vehículos de paso circularán con mayor fluidez por el *bypass* y mejorará de manera significativa la situación del Nudo sur en su conjunto, ya que la reducción circulatoria que producirá el trazado subterráneo hará que la congestión en superficie disminuya drásticamente.
- Los vehículos podrán circular a velocidades medias consideradas óptimas desde el punto de vista del consumo de combustible (alrededor de 70 kilómetros/hora), reduciéndose este consumo hasta los 4 - 6 litros, la mitad de los 13 que se registran actualmente durante las retenciones.
- Disminuirá, por tanto, la emisión de base de contaminantes en todo el arco sur de la M-30, con la consiguiente mejora medioambiental.

✓ ¿Con qué medidas de seguridad vial cuenta el *bypass*?

- El *bypass*, que tiene tres carriles unidireccionales por sentido, está dotado de las medidas de control más avanzadas, con el objetivo no sólo de mejorar la movilidad, sino también de incrementar la seguridad vial.
- Dispone de una galería para vehículos de servicio y emergencias a lo largo del trazado en cada sentido, y galerías peatonales de conexión entre túneles cada 200 metros, y para evacuación de automóviles cada 600 metros. A ello se suman instalaciones de circuito cerrado de televisión en todo su trazado, y sistemas de detección automática de incidencias, señalización variable, aforo de tráfico, sistema de postes SOS, megafonía, red de radiocomunicaciones basada en tecnología de cable radiante, y telefonía móvil.
- Todos los servicios de seguridad con que cuenta el *bypass* están gestionados y coordinados desde un Centro de Control específico.

El *bypass* sur captará el 30% del tráfico actual del arco sur de la M-30, cerca de 80.000 vehículos al día, que al efectuar un recorrido más corto, se ahorrarán en conjunto 120.000 kilómetros diarios



Sección tipo de los túneles. ▲

✓ ¿Las salidas de ventilación previstas producirán ruidos por encima de los valores autorizados?

- Las salidas de ventilación son necesarias para garantizar la seguridad y funcionalidad de la infraestructura, de acuerdo con su longitud, y no producirán ruidos por encima de los valores permitidos al estar revestidas con materiales fonoabsorbentes y contar con la protección de pantallas acústicas.
- Los sistemas de impulsión están dotados de silenciadores, de manera que no se producirá ninguna emisión acústica por encima de la normativa.

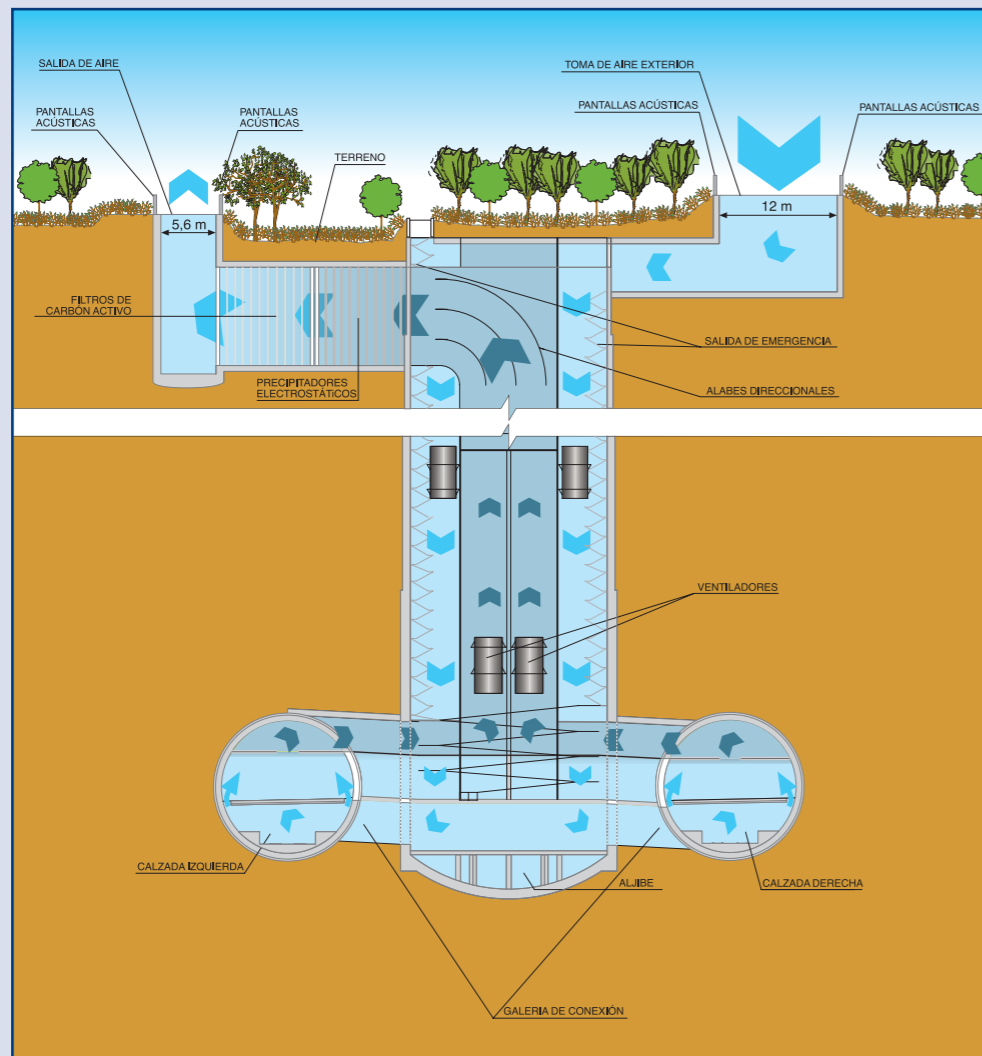
✓ ¿Causarán un impacto visual negativo?

- No, dado que el entorno en que se van a ubicar se ajardinará y dotará de arbolado conforme a las instrucciones de la Dirección General de Patrimonio Verde, de manera que se integren adecuadamente en el medio.

✓ ¿Cuentan con tecnología avanzada para minimizar la contaminación?

- El sistema de ventilación ha sido diseñado con la colaboración del Departamento de Mecánica Estructural y Construcciones Industriales de la Universidad Politécnica de Madrid y es el más avanzado que puede concebirse en materia de seguridad y calidad ambiental del aire.

OBJETIVOS DE LA REFORMA DE LA M-30 EN EL DISTRITO DE ARGANZUELA



▲ Funcionamiento del Sistema de Ventilación de los túneles del *bypass* sur, que incorpora tecnología de última generación para garantizar la calidad ambiental, como precipitadores electrostáticos de alta capacidad de retención de partículas de pequeño tamaño y filtros de depuración con catalizadores de carbón activo.

La necesidad del *bypass* se deriva del intenso tráfico y la alta accidentalidad del arco sur, cuyas continuas retenciones producen elevados niveles de contaminación

✓ **¿El sistema de ventilación supone algún riesgo para la salud?**

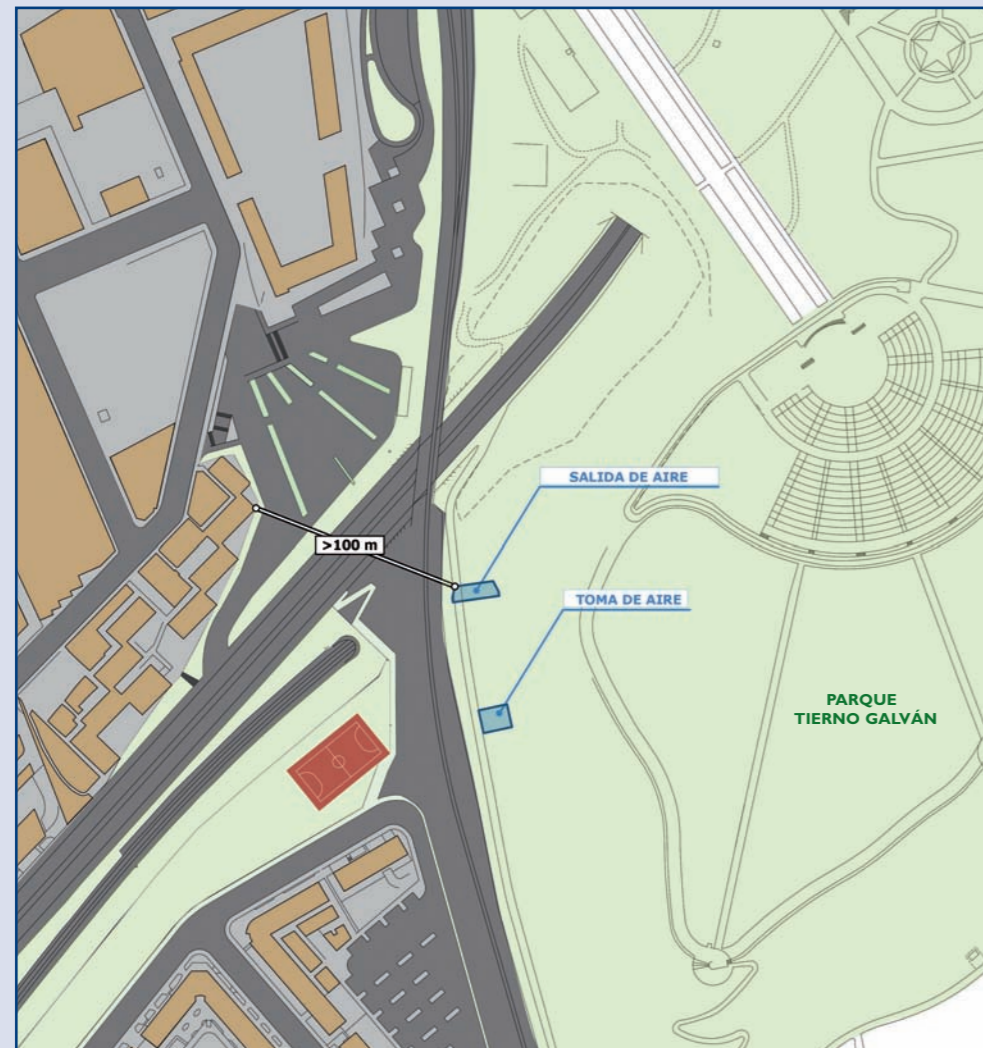
- No, porque este avanzado sistema permite introducir en el interior del túnel una cantidad tan alta de aire que la dilución de los contaminantes llega a parámetros completamente inocuos.
- Así, la dilución alcanzada dentro del túnel permite que el aire pueda ser respirado sin problema alguno por cuantos utilicen el subterráneo.
- El nivel de dilución de contaminantes responde a criterios muy exigentes, y es la cuarta parte de lo que se permite en túneles urbanos, y la mitad del que se ha establecido en la normativa internacional más estricta.
- Este aire es impulsado al exterior a gran altura, lo que supone una dilución adicional que da como resultado una situación inocua para el medio ambiente de la zona.
- Sobre esta situación, que se considera de por sí adecuada y sin repercusión sobre el medio ambiente, el Ayuntamiento ha dispuesto además la instalación de un sistema de filtros en las salidas de ventilación que va a mejorar aún más la limpieza del aire expulsado, toda vez que es capaz de retener el 80% de las partículas, absorbiendo además de manera significativa los gases contaminantes de los vehículos que circulan por el túnel, y que antes de la construcción del *bypass* llegaban directamente a la atmósfera.

La mejora de la movilidad por efecto del *bypass* disminuirá la emisión de contaminantes, con los consiguientes beneficios en el medio ambiente y la salud

OBJETIVOS DE LA REFORMA DE LA M-30 EN EL DISTRITO DE ARGANZUELA

✓ ¿Las rejillas de ventilación producirán afecciones a los edificios de la zona?

- No, toda vez que se han situado a una considerable distancia de los edificios de viviendas, lo que garantiza que no se produzcan afecciones a los mismos.



▲ Ventilación en el Parque Tierno Galván y distancia en metros a las viviendas más próximas.

✓ ¿Causarán algún daño al Parque Tierno Galván?

- No. El Ayuntamiento es el primer interesado en preservar ese gran pulmón verde que es el Parque Tierno Galván.
- La instalación de una rejilla de 150 metros cuadrados en un Parque de 460.000 metros cuadrados, no causa afección alguna al mismo ni a su uso, máxime cuando esta rejilla será objeto de un tratamiento paisajístico para su mejor integración ambiental en el Parque, con nuevo arbolado que eliminará la afección visual.

✓ ¿Son seguros los métodos utilizados para construir los túneles del bypass?

- La seguridad de los métodos constructivos utilizados ha quedado acreditada en la realización de las grandes infraestructuras que se han desarrollado en los últimos años en Madrid.
- De los 4.200 metros de longitud que tienen cada uno de los túneles del *bypass*, 3.600 metros en ambos sentidos se realizarán mediante tuneladoras, que permiten realizar la excavación y revestimiento de forma simultánea, con las máximas garantías de seguridad para los trabajadores y para los edificios.
- El resto del trazado se construirá mediante el denominado sistema de túnel entre pantallas, consistente en la ejecución en primer lugar de los muros laterales y de la losa de cubierta, lo que permite la excavación posterior con total seguridad, para seguidamente construir las calzadas. Este sistema es el habitualmente utilizado en la construcción de pasos inferiores en zonas urbanas, como por ejemplo, los túneles de Cuatro Caminos y de O'Donnell.

✓ ¿Qué garantías técnicas ofrece el Ayuntamiento en este proyecto?

- Como en otras actuaciones similares, con carácter previo se lleva a cabo un completo estudio tanto del terreno como del estado de todos los edificios próximos al trazado de los túneles, que permite conocer exhaustivamente su situación, facilitando el seguimiento a lo largo de las obras.
- Además, los proyectos establecen un sofisticado sistema de auscultación y control, tanto de la propia obra como del entorno, que incluye la instalación de referencias y sensores capaces de informar permanentemente sobre su evolución. Estos datos se incorporan en tiempo real al Centro de Seguridad y Control de Obras de Infraestructura Municipales (SECOIM), donde profesionales altamente cualificados y aplicando modernas tecnologías supervisan y valoran de forma continuada la información recibida.



OBJETIVOS DE LA REFORMA DE LA M-30 EN EL DISTRITO DE ARGANZUELA

✓ ¿Existen garantías jurídicas?

- Las inspecciones en los edificios próximos a la ejecución de los proyectos, que se protocolizan ante Notario, garantizan que cualquier afección que pudiera derivarse de la ejecución de las obras sería asumida inmediatamente por el Ayuntamiento de Madrid.

✓ ¿Por qué no es posible trasladar el túnel del bypass para aproximarlos al nudo sur, según han propuesto algunos vecinos?

- Porque este trazado supondría construir un kilómetro más de túnel en una zona en la que existen 104 edificios, el triple de los 34 de la propuesta actual.
- El nuevo trazado, además, eliminaría buena parte de los beneficios derivados del ahorro de tiempo y distancia del recorrido que se está realizando.
- Por último, los estudios técnicos evidencian que los terrenos de la zona propuesta por los vecinos son menos adecuados para la excavación que es preciso efectuar.



▲ Recreación virtual de la ventilación de los túneles en el parque Tierno Galván e integración en el paisaje.



Recreación virtual del entorno del Parque de la Arganzuela, realizada por el equipo ganador del concurso Madrid Río, y pendiente de aprobación definitiva del proyecto de urbanización.



✓ ¿De qué manera incidirán las obras en el parque del Matadero y el Invernadero de Arganzuela?

- El Parque del Matadero ha sido ocupado de manera temporal para los trabajos de construcción de los túneles del bypass, contando todas las actuaciones con la previa autorización de los organismos competentes. Tras las obras, el Parque será repuesto íntegramente conforme a las instrucciones de la Dirección General de Patrimonio Verde.
- En el Invernadero se han adoptado preventivamente medidas de protección y refuerzo durante las obras, protegiéndose de manera especial las zonas acristaladas, dada su fragilidad.

✓ ¿Qué tratamiento reciben los árboles situados en las zonas de obras?

- Todos los árboles afectados por las obras cuyo estado fitosanitario es aceptable, han sido trasplantados a una parcela habilitada por la Dirección General de Patrimonio Verde.
- Sólo en los casos en que el estado fitosanitario o características del árbol no hacen viable su trasplante, se autoriza su tala previo estudio del Área de Gobierno de Medio Ambiente.

✓ ¿Recuperará el ámbito el número de árboles afectados?

- El Programa de Ajardinamiento y Reforestación "Madrid Calle 30" garantiza que se recuperará, incrementándose incluso, el número de árboles afectados. Concretamente, en el ámbito de actuación del bypass sur se plantarán 3.450 árboles y 15.000 arbustos, en el de la conexión de Embajadores con M-40, 3.900 árboles, 12.000 arbustos y 15.900 unidades vegetales, y en el área de soterramiento del proyecto oeste, los que determine el proyecto de urbanización que desarrollará la propuesta ganadora del Concurso Internacional de Ideas Madrid Río.
- Además, de acuerdo con lo establecido en el artículo 209 de la Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente Urbano, se efectuarán reforestaciones en distintas zonas de la ciudad, para compensar las afecciones del conjunto del proyecto Calle 30 y multiplicar el patrimonio verde de Madrid, previéndose la plantación de 253.994 árboles en once distritos, en tres fases que culminarán en 2007. Hasta ahora se han plantado 101.706 árboles, dentro de las dos primeras fases concluidas el 31 de marzo de 2006.



OBJETIVOS DE LA REFORMA DE LA M-30 EN EL DISTRITO DE ARGANZUELA

calle30
Bypass sur



▲ Recreación virtual de los túneles del *bypass* sur en la zona del Puente de Vallecas, unidos en diferentes puntos por galerías para peatones y vehículos.

OBJETIVOS DE LA REFORMA DE LA M-30 EN EL DISTRITO DE ARGANZUELA

✓ **¿De qué forma beneficiarán al distrito de Arganzuela las obras del Proyecto oeste de Calle 30, que se llevan a cabo entre el Nudo sur y el Paseo del Marqués de Monistrol, dentro del Proyecto Madrid Río?**

- El soterramiento de la M-30 a lo largo del río Manzanares liberará 500.000 metros cuadrados de espacios que actualmente son calzadas y zonas inaccesibles, permitiendo la creación de un gran parque de un millón de metros cuadrados de superficie, que bordeará toda la zona suroeste del distrito de Arganzuela. Los parques del Matadero y de Arganzuela se integrarán, así, en un gran corredor ambiental de 3.500 hectáreas desde Getafe hasta El Pardo, que tendrá el río Manzanares como eje vertebrador, y que será la suma de los espacios verdes existentes y las superficies liberadas del tráfico.
- Las 8'3 hectáreas del Parque de Arganzuela y las 4'4 del Parque del Matadero, contribuirán a formar un gran pulmón verde al alcance de los vecinos del distrito en el marco del Proyecto Madrid Río, que mejorará el medio ambiente de la zona, eliminará la M-30 como barrera urbana y facilitará la accesibilidad a los nuevos equipamientos culturales que se construirán en grandes edificios del entorno, como el antiguo Matadero.
- El Proyecto ganador del Concurso Internacional de Ideas de Madrid Río, elaborado por el equipo de arquitectos que dirige Ginés Garrido Colmenero presta una especial atención a los espacios verdes de la zona, a los que da un tratamiento de parque fluvial para acercar el agua a los vecinos del entorno.

Las actuaciones previstas supondrán una importante mejora para la movilidad y el medio ambiente del distrito, cuyos parques de Arganzuela y Matadero se integrarán en el Proyecto Madrid Río de recuperación del Manzanares y su entorno



Proyectos de tratamiento fluvial y salón de pinos realizados por el equipo ganador del Concurso Madrid Río y pendientes de aprobación definitiva del Proyecto de Urbanización.

OBJETIVOS DE LA REFORMA DE LA M-30 EN EL DISTRITO DE ARGANZUELA

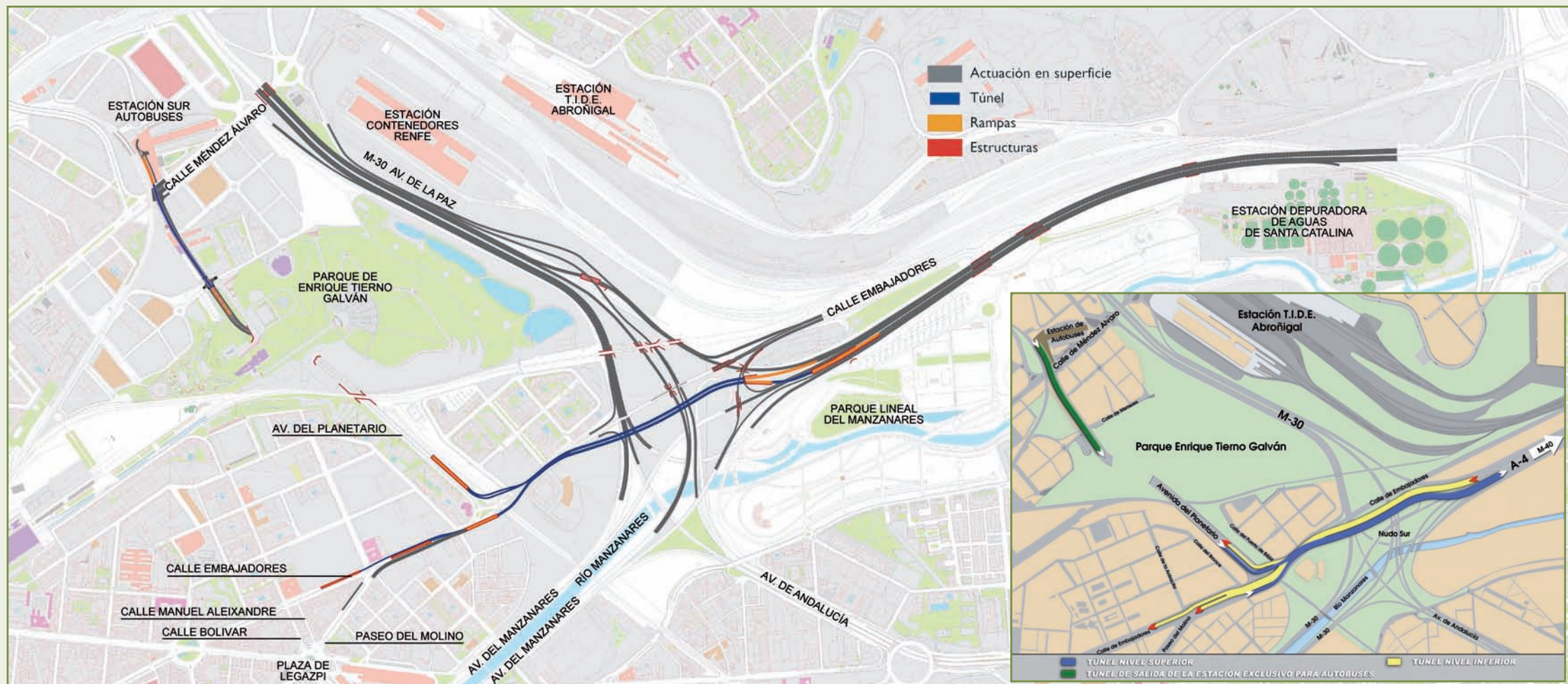
Conexión Embajadores - M40

✓ **Otra gran actuación del Proyecto sur es la conexión de la calle Embajadores con la M-40 ¿Cuáles son los problemas que motivan esta iniciativa?**

- Las difíciles conexiones de Embajadores con la M-30, los peligrosos y poco funcionales trenzados existentes en el Nudo sur y el colapso del acceso por Méndez Álvaro de autobuses interurbanos de largo recorrido con origen o destino en la Estación sur.

✓ **¿Cómo se van a solucionar estos problemas?**

- Construyendo un túnel que conecta Embajadores y la avenida del Planetario con el bypass entre M-30 y M-40, el cual será exclusivo para autobuses en su primer tramo (calle Méndez Álvaro-avenida del Planetario), y de uso mixto desde la confluencia de la avenida del Planetario con la calle Embajadores.
- Estableciendo nuevas conexiones entre la calle Embajadores y la M-40, que permitan una mejor movilidad.
- Mediante mejores conexiones entre el bypass de M-30 y M-40 y el acceso a la rotonda de Méndez Álvaro-Entrevías, y desde la calle Méndez Álvaro hacia la M-30.



OBJETIVOS DE LA REFORMA DE LA M-30 EN EL DISTRITO DE ARGANZUELA

✓ *¿Qué efectos producirán las actuaciones en el entorno de Embajadores?*

- Se reducirá sensiblemente la peligrosidad al eliminar trazados inseguros y se mejorará la funcionalidad, disminuyendo las congestiones y la contaminación.
- Los tiempos de entrada y salida de los autobuses desde y hacia la M-40 se van a disminuir de manera significativa, acortando la duración de los recorridos. Esta reducción significa un ahorro de 14.000 horas diarias en tiempo de desplazamiento para los usuarios de la Estación de Méndez Álvaro.

✓ *¿Se generará mayor tráfico en la zona, y consiguientemente, más contaminación como consecuencia del nuevo túnel de Embajadores?*

- El túnel tiene un uso mixto por el transporte público y privado hasta el cruce con la avenida del Planetario. En esta zona, los autobuses podrán seguir hasta la estación de Méndez Álvaro en un trayecto que incluye tramos subterráneos reservados al transporte público.
- Esta solución va a permitir que el transporte público tenga un acceso directo a la Estación que reducirá considerablemente el tiempo de viaje, haciendo su uso más atractivo a los ciudadanos y, por tanto, coadyuvando a la reducción del uso del vehículo privado y, consecuentemente, de la contaminación.

El túnel de la calle Embajadores es una apuesta por el transporte público eficaz y supone un ahorro de 14.000 horas diarias en tiempo de desplazamiento para los usuarios de la Estación de Méndez Álvaro

✓ *¿Se han modificado los proyectos como consecuencia de la participación ciudadana?*

- **Todos los proyectos han sido sometidos al periodo de información pública establecido legalmente y, en el caso de la conexión de Embajadores con la M-40, en dos ocasiones sucesivas.**
- **El proceso de participación ha continuado abierto incluso en la fase de ejecución de proyectos y, como consecuencia del mismo, las torres de ventilación de 20 metros de altura previstas inicialmente en el *bypass* sur se han sustituido por dos rejillas de salida de sólo dos metros de altura.**



madrid
calle **30**

OBJETIVOS GLOBALES

La transformación de la M-30 en Calle 30 no supone sólo una política de modernización de una infraestructura obsoleta y problemática, sino que constituye también un elemento esencial de la estrategia de movilidad de la ciudad -en la que se intenta combinar las distintas redes y formas de movilidad urbana- y en la que se aprovecha la oportunidad de la reforma de esta infraestructura para impulsar una importante política de transformación urbana que suture algunas de las principales heridas de la ciudad, genere espacios colectivos, permita recuperar el entorno del río Manzanares y contribuya a la revitalización del centro urbano.

madrid
calle **30**

VERTEBRAR LA CIUDAD

La M-30 constituye actualmente un elemento de separación y de fractura que divide a Madrid y a sus vecinos, en algunas zonas de una forma especialmente grave, como sucede en los tramos del río Manzanares. La remodelación que se va a llevar a cabo, los soterramientos previstos y la recuperación de zonas verdes, responden a una auténtica necesidad de acabar con esta separación, vertebrando la ciudad al suprimir el efecto barrera, conectar a las personas y los barrios, y crear nuevas zonas de encuentro, mejorando la calidad de vida de los ciudadanos.

REDUCIR LA ACCIDENTALIDAD

El Plan de Reforma y Gestión Integral de la M-30 modificará el viario para dar lugar a una infraestructura moderna y segura.

Como consecuencia, se prevé que la tasa de accidentalidad descienda globalmente en casi un 50%.

Esta disminución, al margen del enorme beneficio social que supone, conlleva un ahorro de 770 millones de euros en los próximos 30 años, en costes sanitarios y laborales.

DISMINUIR LA CONTAMINACIÓN

La modernización de la M-30 reporta importantes beneficios ambientales.

Las emisiones de gases de efecto invernadero (dióxido de carbono CO₂), disminuirán en 35.000 toneladas anuales en 2007, incrementándose progresivamente la reducción, hasta alcanzar las 64.800 toneladas anuales en 2037. La disminución de la emisión de gases supondrá un ahorro económico de 5,5 millones de euros anuales en 2007, que se incrementarán hasta 10,1 millones de euros en 2037.

madrid calle 30

En lo que respecta a la contaminación acústica, se va a producir una disminución general derivada de la mejora de los firmes empleados y, desde luego, una drástica disminución del ruido soportado por los vecinos que viven próximos a los tramos que se van a soterrar.

AMPLIAR LAS ZONAS VERDES

Las actuaciones de reforma del viario, y en especial algunos de los soterramientos previstos, permitirán recuperar espacios antes ocupados por las calzadas, haciendo posible la creación de un gran parque de un millón de metros cuadrados a lo largo del río Manzanares, formado por las superficies que se liberan del tráfico, numerosos espacios que hasta ahora resultaban inaccesibles, y zonas verdes ya existentes.

Este nuevo parque formará parte de un Corredor Ambiental de 3.500 hectáreas, desde Getafe hasta El Pardo, que vertebrará los distritos situados en ambas márgenes del río.

RECUPERAR EL RÍO MANZANARES

Con esta actuación se recuperará el río Manzanares para la ciudad de Madrid, con dos objetivos fundamentales: hacer el río accesible a los ciudadanos, suprimiendo las barreras que le rodean, y mejorarlo desde el punto de vista ecológico, sustituyendo el sistema actual de colectores de todo el tramo en que se soterra la calzada y aumentando su capacidad de manera que en ningún momento se produzcan vertidos contaminantes al cauce.

MEJORAR LA MOVILIDAD

La mejora de funcionalidad de este viario resulta esencial en la estrategia de movilidad de Madrid, toda vez que si la M-30 funciona bien, la movilidad de Madrid será mejor, y el centro de la ciudad se verá libre de buena parte del tráfico actual. La reforma supondrá una importante disminución de tiempos de viaje y, por tanto, de horas perdidas. Se ha calculado un ahorro de 708 millones de horas de viaje en los próximos 30 años, cuya valoración económica es de 3.915 millones de euros, y un ahorro de 400 millones de litros de combustible en el mismo periodo de tiempo.

SERVICIO DE INFORMACIÓN Y ATENCIÓN AL CIUDADANO

madrid calle 30

FUNCIONES

El Servicio de Información y Atención al Ciudadano del Proyecto Madrid Calle 30 tiene como función principal informar a los ciudadanos y entidades vecinales, tanto personal como telefónicamente, de las características del proyecto global y de cada una de las actuaciones de remodelación de la M-30.

Igualmente ofrece información sobre el Plan de Movilidad, posibles desvíos provisionales de tráfico o rutas alternativas, tanto para el vehículo privado como para el transporte público.

Por último, este Servicio canaliza las solicitudes y sugerencias que los particulares y las asociaciones vecinales deseen realizar.

SISTEMAS DE ATENCIÓN

- Hay un Punto de Información y Atención al Ciudadano en cada una de las actuaciones que integran la remodelación de la M-30.
- Dirección de Internet: www.munimadrid.es
- Teléfono gratuito de información: 900 77 30 30.
- Teléfono si llama desde fuera de Madrid: 91 423 18 09.
- Buzón de Atención al Ciudadano: madridcalle30@munimadrid.es.
- Atención personal y por correo en el Servicio Central de Información y Atención al Ciudadano Madrid Calle 30, Edificio APOT, 6ª planta, Ribera del Sena, s/n, 28042 Madrid.
- Horario de atención personal y telefónica: lunes a viernes, de 10 a 14 y de 16 a 19 horas.

SITUACIÓN PUNTOS DE INFORMACIÓN MÁS PRÓXIMOS



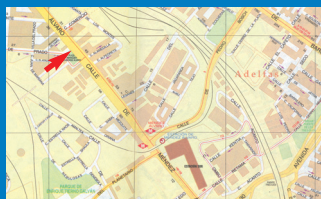
- ▲ Glorieta de San Vicente, esquina con el Paseo de la Florida.



- ▲ Glorieta Marqués de Vadillo junto al Puente de Toledo.



- ▲ Paseo de Yeserías, frente al nº 63.



- ▲ Avenida del Planetario, frente al Museo de Ángel Nieto.



madrid

ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO,
VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS



Junio 2006