



madrid  
calle **30**

**Objetivos del  
Plan de Reforma y  
Gestión Integral  
de la M-30**





## Plano general M-30

- 1 VÍA DE SERVICIO DE LA M-30 EN LA ZONA NOROESTE Y AMPLIACIÓN A TRES CARRILES EN EL ENLACE CON LA PARTE OESTE DE LA M-30
- 2 CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO ACCESO DE LA AVENIDA DE LA ILUSTRACIÓN CON LA CARRETERA DE COLMENAR M-607
- 3 REMODELACIÓN DEL ENLACE ENTRE LA M-30 (NUDO DE LA PALOMA) Y LAS AVENIDAS PÍO XII Y AVENIDA DE BURGOS
- 4 REMODELACIÓN DE LA CALLE COSTA RICA Y LA PLAZA DE JOSÉ MARÍA SOLER Y SUS ENTRONQUES CON LA M-30
- 5 REMODELACIÓN DEL ENLACE DE LA M-30 CON AVDA. DE AMÉRICA (A-2)
- 6 MEJORA DEL ENLACE ENTRE EL EJE M-23 - O'DONNELL Y LA M-30
- 7 MEJORA DEL ENLACE DE LA M-30 CON LA A-3
- 8 CALZADA IZQUIERDA DE LA CONEXIÓN DEL PASEO DE SANTA MARÍA DE LA CABEZA CON LA A-3, CORRESPONDIENTE AL BY-PASS SUR DE LA M-30
- 9 CALZADA DERECHA DE LA CONEXIÓN DEL PASEO DE SANTA MARÍA DE LA CABEZA CON LA A-3, CORRESPONDIENTE AL BY-PASS SUR DE LA M-30

 M-30  
 Zonas de actuación



- I La situación actual de la M-30 es la de un viario permanentemente colapsado, incómodo para los usuarios y con un elevado nivel de accidentalidad. Todos estos factores, además de revelar la falta de idoneidad del viario actual, empujan a muchos conductores a utilizar las calles interiores de la ciudad, contribuyendo a la saturación del centro.
- II Las prioridades del Ayuntamiento de Madrid a la hora de acometer el proyecto de transformación urbana y mejora de la M-30 son las siguientes:
  1. Mejorar la seguridad del viario, de forma que se disminuya de una manera radical el índice de accidentalidad en el mismo.
  2. Mejorar la funcionalidad del viario, evitando las congestiones actuales y haciendo más cómodo y seguro su uso por los ciudadanos.
  3. Configurar a la M-30 como un anillo viario protector del centro de Madrid, de manera que la M-30 atienda al mayor número posible de trayectos medios en la ciudad.
  4. Generar nuevos espacios verdes en la ciudad y recuperar para el uso ciudadano otras zonas actualmente deterioradas e inaccesibles por causa de la propia infraestructura viaria.
  5. Eliminar el efecto de barrera y separación que supone la M-30 entre diferentes zonas de la ciudad.



- III Las consecuencias previsibles de la ejecución del conjunto de actuaciones municipales de transformación urbana de la M-30 son las siguientes:
1. La accidentalidad se va a reducir en un porcentaje muy notable. Así, en la zona norte se prevé una reducción del 34,6% en la tasa de accidentalidad, en la zona este del 46,4%, en la zona oeste del 48,1% y en la zona sur del 52,8%.
  2. La mejora de la funcionalidad del viario determinará una disminución del consumo de combustible cifrada en 2,5 millones de litros al año.
  3. Correlativamente, se ahorrará un total de 708 millones de horas de viaje en los próximos treinta años.
  4. Las emisiones de gases de efecto invernadero (dióxido de carbono CO<sub>2</sub>), disminuirán en 35.000 toneladas anuales en 2007, incrementándose progresivamente la reducción, hasta alcanzar las 64.800 toneladas anuales en 2037.
  5. La mejora de las características de la infraestructura y de su funcionalidad determinarán una disminución en los niveles de ruido de los ciudadanos próximos al viario. Esta mejora resultará especialmente significativa en las zonas próximas al tramo oeste de la M-30 que se soterra.
  6. El soterramiento de calzadas y la reforma del viario actual conllevan la generación de 31 hectáreas de nuevas zonas verdes y la recuperación de 20 hectáreas actualmente deterioradas y de imposible disfrute por los ciudadanos.



**IV** 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:

1. La transformación del viario va a mejorar la competitividad de Madrid como centro de actividades económicas, culturales, educativas y de ocio.
2. Esta transformación mejorará también los accesos a las instalaciones olímpicas y contribuirá a que Madrid tenga unas condiciones de movilidad compatibles con la organización de unos Juegos Olímpicos.
3. Se van a eliminar las barreras dentro de la ciudad en las zonas en que su efecto es más grave, como es el oeste de Madrid, abriendo así el Centro al río Manzanares y a los distritos del oeste y el sur de la ciudad.
4. La configuración de la M-30 como un anillo protector del centro de la ciudad va a permitir desarrollar las políticas municipales de movilidad ligadas a la recuperación y revitalización del Centro, como son la peatonalización de calles, la restricción del tráfico en el Eje Recoletos-Prado, etc.
5. Se va a recuperar el río Manzanares como un espacio de la ciudad que ahora no es, como un espacio de relación y disfrute de un entorno natural, como un elemento de conexión entre los barrios y no de separación.