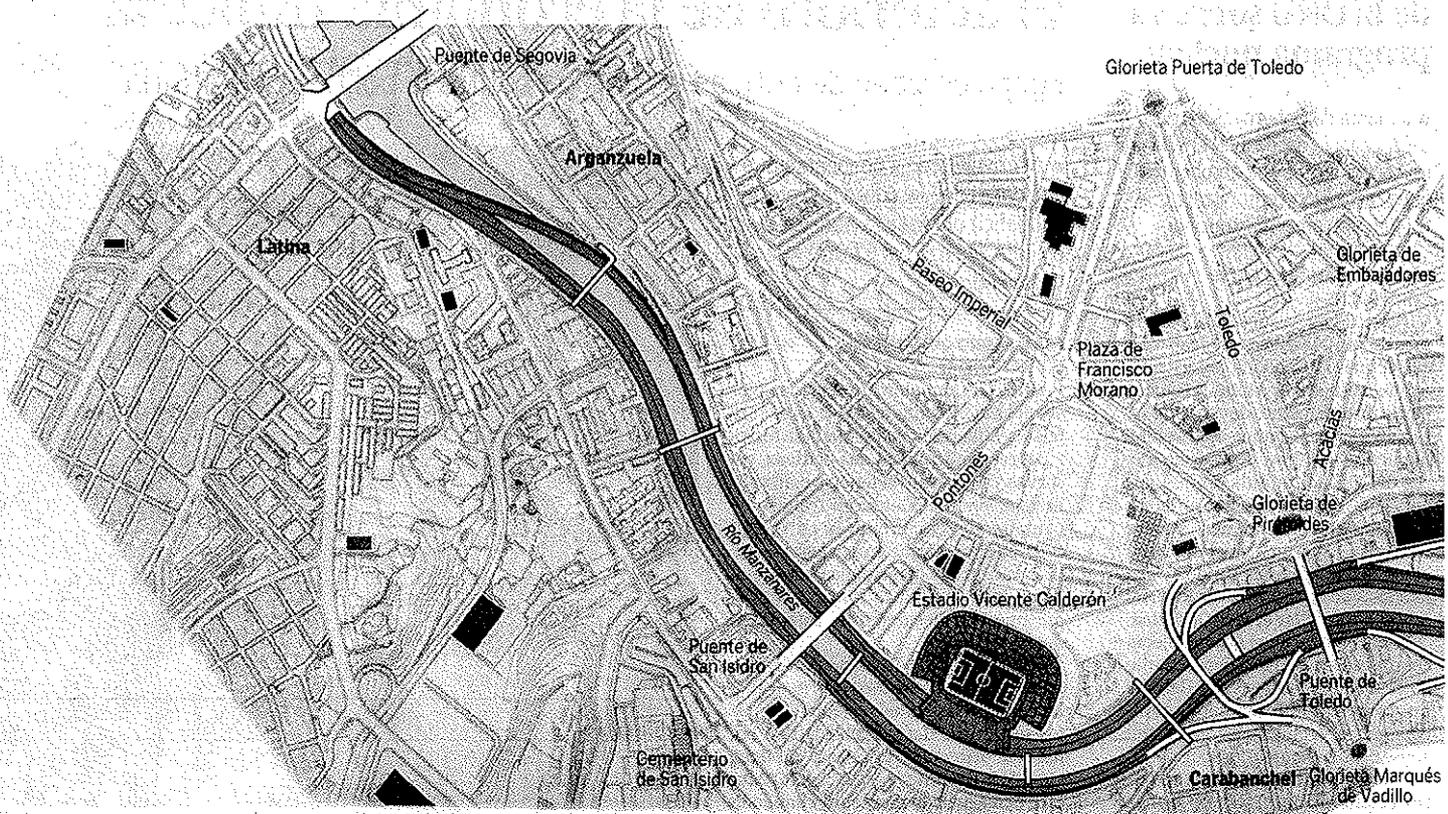


Madrid



Los 23 proyectos para mejorar la M-30 se harán de forma simultánea y empezarán en junio de 2004

El coste de la inversión, cuya financiación no está definida, oscila entre 24 y 30 millones de euros

● La sección para todos los subterráneos será de dos túneles, uno por sentido de la marcha, con tres carriles, unidos por galerías de seguridad cada 300 metros

MERCEDES CONTRERAS

MADRID. A principios del próximo verano, entre mayo y julio, empezarán, prácticamente de forma simultánea, muchas de las obras que tiene previstas el alcalde, Alberto Ruiz-Gallardón, para la M-30, según aseguró ayer Pío García-Escudero, concejal de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras.

«Los concursos para la adjudicación de los proyectos —afirmó— se iniciarán de forma inmediata con la intención de poderlos seleccionar a mediados de noviembre para empezar a trabajar a principios de verano, ya que, como todas estas obras tendrán un plazo de ejecución de 24 meses, nos permitirá terminarlas en esta legislatura. Al principio de 2007 se irán abriendo al tráfico los tramos acabados».

No pudo definir el concejal cuál será la primera obra en la M-30. «Ahora —dijo— se abre el plazo para los 23 pro-

yectos y cuando se vea la definición de cada uno se irá seleccionando el ritmo de actuación, aunque es evidente que serán bastante simultáneas».

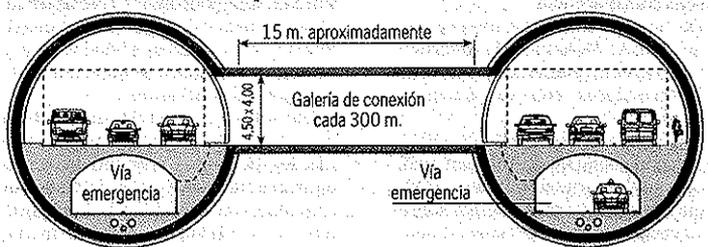
Cambio de titularidad

Prevé Pío García-Escudero que el cambio definitivo de la titularidad de la M-30 por parte del Ministerio de Fomento se producirá antes de fin de año, aunque todavía se está perfilando el dinero que pueda acompañar a la cesión. El objetivo básico es incrementar la capacidad de absorción del tráfico mediante túneles que separen los movimientos locales de los de largo recorrido e incorporar accesos preferentes para el transporte público.

Básico será también el medio ambiente, principalmente en la ribera del río Manzanares. «Hoy —dijo García-Escudero— es un barrera. Un corte que no deja a los madrileños aproximarse al río, por lo que allí se hará un parque lineal, de unos 6 kilómetros, como espacio para el ocio y el deporte».

A la hora de hablar de dinero, el concejal aseguró que «es difícil decir un coste definitivo, ya que todo dependerá de los proyectos, pero se manejan cifras de entre los 24 y 30 millones de

Túneles de 3 carriles para M-30



euros». Tampoco el sistema de financiación quedó claro. «Eso dependerá —afirmó— del concejal de Hacienda».

Para ejecutar las obras se utilizará, según dijo, la tuneladora más grande hecha hasta ahora, capaz de realizar un túnel de 15,12 metros de diámetro.

La sección básica para todos los subterráneos de la M-30 será de dos túneles, con tres carriles, que estarán unidos por galerías de seguridad cada 300 metros. Además, en la zona inferior se construirán otras calzadas dedicadas solamente a servicios de emergencia, también unidas cada 150 metros.

A continuación, el edil fue desgra-

nando los proyectos para la M-30. En la zona este se prevén actuaciones en los enlaces de Puente de La Paloma, el más cercano a la N-I, donde se producen grandes embotellamientos debido a los cruces, y Costa Rica, para conformar un eje este-oeste a través del nuevo subterráneo de Sor Ángela de la Cruz hasta conectar con la Ilustración.

Doble obra en O'Donnell

Se proyectan construir, además, otros dos subterráneos bajo las calzadas de la M-30 y la N-II para permitir una incorporación más fluida a ambas vías.

El siguiente punto de actuación sera

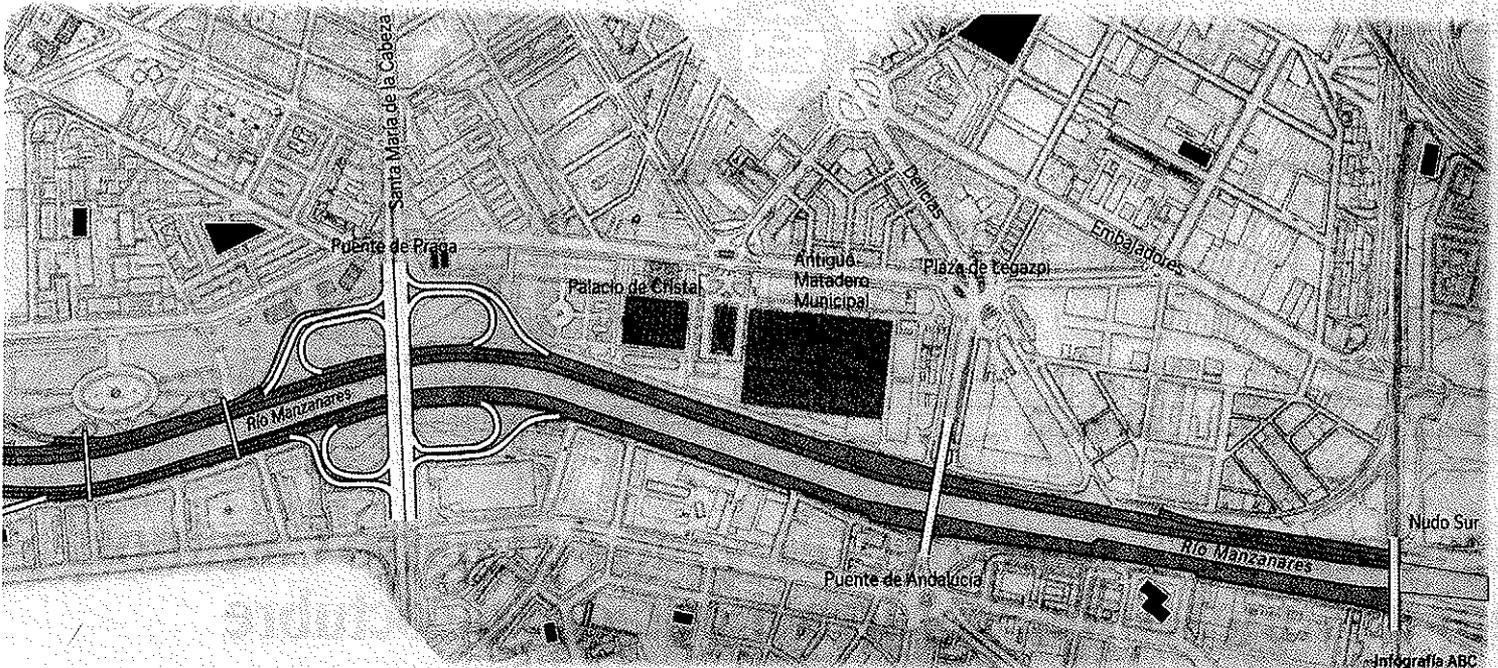
Aguirre y Simancas arrancan en la precampaña electoral con el objetivo de movilizar a sus votantes

Detenidas tres personas en el aeropuerto de Barajas con bolas llenas de droga en su organismo

Recuperación del Río Manzanares

Soterramiento de la M-30
(Tramo Puente de Segovia-Nudo Sur)

 Zona de actuación  Zonas deportivas actuales



Infografía ABC

O'Donnell, en donde se hará una doble obra. Por un lado, un túnel que mejore la conexión del Eje de O'Donnell con el tercer cinturón, puesto que en ese punto desembocará a finales de este año la nueva Radial 3 de peaje y, por otro lado, se ampliará el pequeño túnel de salida existente bajo el cruce de Doctor Esquerdo, cuya entrada se situará luego junto a la Torre de Valencia.

A continuación le toca el turno al enlace con la N-III, con un nuevo subterráneo que facilitará la conexión.

En la zona sur estará el primero de los «By-Pass» proyectados por el equipo de Ruiz-Gallardón. Una vía subterránea de doble dirección que salvará el cuello de botella del Nudo Sur. Por su parte, en la zona oeste, escenario de una de las actuaciones más ambiciosas, se enterrará la M-30 entre el antiguo Matadero de Arganzuela y el puente de Toledo.

Nuevos intercambiadores en Conde de Casal, plaza de Castilla y plaza Elíptica

Si García-Escudero señaló como prioridad el peatón, no dejó de lado el transporte público en superficie, que situó en segundo lugar. Anunció que la próxima Comisión de Gobierno aprobará los proyectos para construir tres nuevos intercambiadores de transporte que estarán terminados en esta legislatura.

El primero estará situado en la plaza de Conde de Casal, donde confluyen varias

líneas que se agruparán para mayor comodidad de los viajeros. El segundo se construirá en la plaza de Castilla, «donde se sustituirá el actual, en superficie, que se ha quedado pequeño»; mientras el último se proyecta en la plaza Elíptica, «punto en el que existe un gran número de autobuses tanto de la EMT como interurbanos». Al mismo tiempo, se remodelarán y ampliarán otros dos inter-

cambiadores ya existentes. Uno es el de Príncipe Pío, «que se hará bajo la estación, ya que hay uno muy pequeño para Cercanías y Metro». El otro es el de Moncloa, al que también le falta capacidad. Ante las preguntas sobre modificaciones en el intercambiador de la avenida de América, que tiene muchas críticas, se limitó a decir que «no está considerado en esta legislatura».

El siguiente punto abarca del Puente de Segovia a la Nacional de Extremadura, donde se ha proyectado, con dos kilómetros, el segundo «By-Pass» y dos túneles a través de las calzadas de la actual Nacional, posiblemente desde la avenida de los Poblados.

«By-pass» norte

En la zona norte de la M-30 estará el tercer y último «By-Pass». Será «el más largo de Europa» y discurrirá bajo Monforte de Lemos, con lo que se evitarán los semáforos de la Ilustración, y se bifurcará para facilitar tanto la conexión hacia Chamartín como hacia la Nacional de Burgos.

En definitiva, según García-Escudero, se adaptará la M-30 al siglo XXI y las mejoras afectarán a medio millón de conductores diariamente, que tendrán mayor comodidad a la hora de recorrer Madrid.



JUNTO METRO GANILLAS

PARQUE CONDE DE ORGAZ

INFORMACIÓN

VIVIENDAS EN ALQUILER

902 400 388
91 388 25 66

www.cucsa.es

www.parquecondedeorgaz.com