

AYUNTAMIENTO DE MADRID

CONCEJALIA DE URBANISMO



OFICINA DE REGISTRO GENERAL
ENTRADA / REGISTRO
Fecha: 08/06/2004 Hora: 11:51
Nº Anotación: 2004/345105

ALEGACIONES

Alegaciones al proyecto de reforma de la M-30. (14 PAGINAS)

I Don.....Rafael Merino López-Brea, con D.N.I..... 2.470.906

con domicilio en.... .Madrid C/. Concordia Nº 5 Código postal... 28053
Teléfono.... 91 477 55 99,

En representación la Agrupación socialista y del Grupo Municipal Socialista (PSOE-PROGRESISTAS) de Puente de Vallecas ,

EXPONE:

Habiendo tenido conocimiento de la apertura de un periodo de información pública relativo a varios proyectos de obra para la reforma de la M-30, presento la siguiente alegación general:

REFERENCIAS

I.- Con fecha 26 DE ABRIL DE 2004 en el B.O.C.A.M. Núm. 98 se publicó el anuncio del Ayuntamiento de Madrid de la Concejalía de Gobierno de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras, donde se someten a información pública diversos proyectos de obra promovidos por la citada Concejalía que con fecha 20 de abril de 2004 dicta resolución para que se tramiten los expedientes correspondientes a los proyectos de obras de reforma y mejora de la M-30 que ha pasado de ser carretera a vía urbana y por tanto de competencia municipal.

Los proyectos que se presentan son doce, agrupados en tres apartados, en atención a las características y finalidad de las obras que pretenden acometerse y se ajustan, a lo dispuesto en el artículo 90 y 94 del texto refundido de las proposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local, aprobado por Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, incorporando como anexo la oportuna relación de bienes y derechos que hayan de ser ocupados y, en su caso, expropiados, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 86 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, se ha estimado oportuno exponer dichos proyectos, con carácter anticipado a su aprobación, al proceso de información pública por término de veinte días después de presentado el proyecto e insertado anuncio en el BOCAM de acuerdo a Decreto de 8 de enero de 2004, de Organización de los Servicios Administrativos del Ayuntamiento de Madrid, la Concejalía de Gobierno de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras, al objeto de que cualquier interesado pueda formular en el plazo indicado las alegaciones que estime oportunas:

Mejora de enlaces ya existentes en la avenida de la Paz, para que se reduzcan las retenciones actuales, cambiando su tipología, dando mayor capacidad a los movimientos que tienen mayor intensidad:

- *Proyecto de remodelación del enlace entre la M-30 (nudo La Paloma) y las calles Pío XII y avenida de Burgos.*
- *Proyecto de remodelación de la calle Costa Rica y la plaza José María Soler y sus entronques con la M-30.*
- *Proyecto de remodelación del enlace de la M-30 con la avenida de América/N-II.*
- *Proyecto de actuaciones de mejora del enlace entre el eje N-100-O'Donnell y la M-30.*
- *Proyecto de construcción de las actuaciones de mejora del enlace de la M-30 con la N-III.*

Mejora de calzadas de servicio y conexiones en la avenida de la Ilustración para facilitar su utilización:

- *Proyecto de remodelación de la 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.*
- *Proyecto de construcción de un nuevo acceso de la avenida de la Ilustración con la carretera de Colmenar M-607.*

Creación de alternativas subterráneas en los tramos Norte y Sur de la M-30 para aumentar la capacidad actual:

- *Proyecto de construcción del "by-pass" de la avenida de la Ilustración. Túnel Norte.*
- *Proyecto de construcción del "by-pass" de la avenida de la Ilustración. Túnel Sur.*
- *Proyecto de construcción de la calzada izquierda de la conexión del paseo Santa María de la Cabeza-N-III, correspondiente al "by-pass" Sur de la M-30.*
- *Proyecto de construcción de la calzada derecha de la conexión del paseo Santa María de la Cabeza-N-III, correspondiente al "by-pass" Sur de la M-30.*
- *Proyecto de conexión del "by-pass" Norte con la carretera N-I.*

ALEGACIONES

La M - 30 aunque con el paso del tiempo ha quedado situada dentro de Madrid capital no ha dejado de ser una autopista urbana de 32 Km., antes por depender de un Ministerio y hoy por estar en manos del Ayuntamiento. Una vía urbana con intensidades medias superiores a los 200.000 vehículos diarios no es lo que comúnmente entendemos por calle.

Es cierto que la M-30 necesita cambiar dada su situación geográfica y socioeconómica actual, pues las zonas habitadas tienen desde hace tiempo graves problemas derivados del tráfico y calidad ambiental y el viario sufre constantes atascos en las horas denominadas punta, el nudo SUPER SUR es un problema constante, pero según se desprende de la información que se ha puesto a disposición pública se puede decir que las actuaciones previstas no atienden a las necesidades de este viario y que si se aplican van a sufrir un empeoramiento en sus condiciones de vida.

Un ejemplo claro del empeoramiento lo sufrirá los distritos de Retiro, Arganzuela y Puente de Vallecas – Adelfas- Moratalaz que continuarán con sus scalextric y un aumento importante de la movilidad y contaminación derivados de los diferentes proyectos del PGUM, todos los barrios entre Vallecas y la carretera de Valencia y Burgos sufrirán un aumento del tráfico a las horas punta, o la Avenida de la Ilustración que se mantendrá en su misma situación actual de congestión.

El equipo de gobierno estima un presupuesto para hacer las obras por un valor en torno a los 4.000 Millones de euros.

Los proyectos de referencia son fragmentos de un macroproyecto de transformación de dicha vía que deben ser analizados dentro de un concepto global, como partes de un todo y como forma individual que recoja las necesidades de las distintas zonas.

Las informaciones que se nos presentan los medios de comunicación dan a entender que la M-30 se convierte en una apacible calle de circulación densa, pero lo que realmente se desprende del estudio de los proyectos, según se presentan a la información pública, es que todo el proyecto emana mayor movilidad con una densidad de tráfico que altera claramente cualquier concepto que de una calle se pueda tener, al margen de las consideraciones que se den sobre el concepto de calle, y que servirá para ampliar la capacidad actual del tráfico que circula por esta vía.

En la reforma de un viario tan importante como es la M-30, no se cuenta con un estudio previo que determine como va a incidir el tráfico en su área de influencia y en anillo central de la ciudad, una vez realizadas las reformas. Es necesario un estudio integral de movilidad que contemple las repercusiones que las obras puedan tener y sus cambios de proporción entre el transporte público y privado al disponerse de mayores facilidades de acercamiento a la almendra central.

La M-30 está situada dentro del cinturón urbano de Madrid; Las nuevas circunvalaciones M-40, M-45, M-50 etc., y sus radiales cubren las mismas prestaciones que la M-30, por lo que es lógica su integración como calle y por tanto cualquier reforma debería de pasar por una adaptación al entorno urbano, rebajándose los niveles de tráfico y contaminantes, adecuando esta vía con aceras y pasillos peatonales, transporte público, semáforos etc.

El centro de Madrid desde hace varios años se viene reconvirtiendo en un espacio más peatonal con menos coches, para ello se cuenta con los servicios de transporte público, transformaciones en sus calles, Zonas peatonales, bolardos, carriles de circulación, regulación de aparcamiento en la vía pública, etc., siguiendo este proceso, la reforma de la M-30 debería de servir para rebajar la presión de la circulación en su área de influencia, pero

según se desprende de los proyectos eleva su magnitud que incidirá en absorber un mayor número de vehículos, dando un vuelco de mayor presión en la circulación del centro.

Se pierde con el proyecto "Madrid calle 30" una forma de hacer más habitable la ciudad de Madrid, situándose las reformas en contraposición con lo que debe de ser su proceso, llevando más coches al centro. ¿Cómo se va a solucionar este problema?, ¿se van a arbitrar medidas especiales?, ¿se cuenta con aparcamientos disuasorios en torno a las salidas de la M-30?; estas preguntas no están por el momento en información pública.

ESTUDIOS DE LOS IMPACTOS: AMBIENTAL, TRAFICO Y MOVILIDAD, TERRITORIAL Y URBANISTICO, EN EL CONJUNTO DE LA M-30

Los doce proyectos sometidos a información pública por un periodo de tiempo excesivamente corto en relación con la magnitud de todo el conjunto tienen un denominador común, que es la falta de inclusión en los pliegos de condiciones de ningún tipo de estudio científico sobre los impactos que se generan como consecuencia de las obras, falta el estudio de Impacto Ambiental, examen de los efectos medioambientales, territoriales, urbanísticos, de movilidad etc., producidos por el desarrollo de los proyectos, ni el estudio de dilemas, ni formas de colaboración pública, se recogen, baste como anécdota que la falta de los consiguientes estudios hace que ni siquiera se pueda valorar el deterioro medioambiental que producen las torres de ventilación reseñadas en los proyectos tanto en su vertiente contaminante como en la visual.

Se ha discutido sobre la conveniencia de realizar o no el Estudio de Impacto Ambiental esgrimiéndose el argumento de si la M-30 era una calle y por tanto según los diferentes preceptos el ayuntamiento de Madrid se encontraba exento de realizar el citado estudio, pero una calle de 32 Km. No es un vial cualquiera y la reforma que se piensa acometer atañe prácticamente a todos sus puntos más importantes (Accesos y distribuciones) por lo que es de razón hacer los estudios pertinentes en función de la obra que se acomete y sumarse a las diferentes leyes, directivas, normas existentes como puede ser la Ley 2/2002 (epígrafe 95 del anexo) de la Comunidad de Madrid que se ajusta al precepto de presentación en este tipo de proyectos tal como indica en el caso de duplicaciones de calzada, variantes y enlaces a distinto nivel en los que participe al menos una vía de gran magnitud; expresado también en cuanto a la reforma de trazado, preparación o ensanche de cualquier tipo de carretera, cuando afecten a tramos con una longitud acumulada igual o superior a 5 Km".

Cuando se estaba presentando el Proyecto de modificación de la carretera M-30 y se estaba pidiendo el Estudio de Impacto Ambiental, el Ayuntamiento pide la cesión de esta vía de circunvalación al Ministerio y pasa a ser denominada calle, esta parte del proceso puede ser entendida en parte al estar en estos momentos la citada vía muy dentro de la ciudad de Madrid, pero no se acierta a comprender el hecho de que al recepcionarse no se realice ningún estudio sobre la vía que se recibe para profundizar en sus circunstancias y presupuestarlas en cuanto a las negociaciones de cesión.

Esta claro que el mayor problema de la M-30 es su movilidad debido a la gran densidad de vehículos que soporta, por ello no se entiende porque no se procede a realizar el Informe de Impacto Ambiental que piden los partidos políticos de la oposición, máxime cuando se anuncia una gran reforma que afecta a los puntos más importantes del trazado.

Cuando la responsabilidad es pública, la coherencia de cualquier intervención importante dentro del dominio ambiental demanda la realización de los estudios pertinentes de impacto antes de cualquier intervención propuesta como un elemento más del propio proyecto, no alterando sustantivamente las condiciones geotécnicas ni sus parámetros ambientales o paisajísticos, teniéndose en cuenta su mejora recogiendo en un proceso informativo con un periodo de tiempo adecuado al estudio de la obra, aportaciones y soluciones que mejoren si cabe las condiciones ambientales.

En los diferentes proyectos hay actuaciones sobre zonas verdes y espacios arbóreos, unas asociadas al proyecto y otras cercanas en las que se puede producir conflictos, en las zonas colindantes a los distintos proyectos, se contabilizan unos 4000 árboles (Parques Tierno Galván, Matadero, Monforte de Lemos y Parque Norte) algunos contenidos en el Catálogo de Árboles Singulares del PGOUM.

El Proyecto BY-PASS SUR afecta al Parque de la Arganzuela (Con nivel 2 de protección en el PGOUM) y Parque del Matadero (Nivel 3) donde se localiza el pozo de la tuneladora, siendo muy difícil que no afecte a elementos singulares protegidos y zonas de protección arqueológica (ZPA, Terrazas del Manzanares - Nivel BIC), después al pasar por debajo del Parque Tierno Galván se remueve el subsuelo y se contamina el exterior con las chimeneas de ventilación y el nuevo tráfico de la Estación Sur de Autobuses.

La falta de la Evaluación Estratégica de Impacto Ambiental dentro del contexto que se está dando desde que se inicia el proceso, deja en entredicho al propio Proyecto, pues aunque no se necesiten cubrir los aspectos legales por el tipo de obra en sí debiera de hacerse, las Directivas de la CEE, aun en el caso de que la obra sea ejecutada en una vía urbana, no exceptúa el presentar los planes a la evaluación de impacto ambiental bien sea por aumento de tráfico, contaminación, ruido, impacto en patrimonio artístico etc., reconociéndose que si la ejecución de la obra puede inducir a que sus resultados alteren significativamente el medio ambiente se sometan a evaluación según lo establecido en los artículos 5 al 10, de la Directiva 85/337/CEE.

Todo este razonamiento se recoge en las siguientes Directivas de la CEE y la Comunidad de Madrid:

El Dictamen Motivado de la Comisión Europea de 17/12/2002, inherente a los expedientes 2001/2257, 2001/4898 y 2001/5061; Siguiendo los pasos de la Unión Europea, donde el criterio de someter a Evaluación Estratégica Ambiental los estudios previos de las actuaciones urbanas importantes, y la posterior Declaración de Impacto Ambiental de cada proyecto de obra de cierta entidad es un pauta aceptada, determinadas por las Directivas 85/337/CEE y 97/11/CEE (y efectos enumerados en el artículo 3 de la directiva), Directiva 1999/30/CE de calidad del aire, reasentadas al ordenamiento jurídico español por el RDL 1302/1986 y la Ley 6/2001. y en la CAM estos principios están reflejados en la Ley 2/2002, de 19 de junio de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid.

Una obra de las características que se pretende en la M-30 y por influencia en el tráfico de Madrid debería haber tenido al margen de los legalismos su declaración de Impacto territorial y ambiental y una clara exposición de los diferentes proyectos, así como un tiempo mayor para la información pública y la presentación de alegaciones con el fin de poder evaluar con más detalle los proyectos y poder estudiar posibles alternativas, sensibilidades diferentes, soluciones técnicas no advertidas en los propios proyectos, o que aúnen intereses técnicos o medioambientales, interactuándose el beneficio vecinal con los intereses generales.

Otro de los puntos por lo que se debiera de haber hecho la evaluación medioambiental, es que toda la legislación vigente que existe sobre el tema queda al límite de la decisión que se

toma, lo que hace dudar de la validez de los proyectos, no hay que olvidar que la M-30 se construyó como una radial de Madrid con una alta densidad de tráfico que con el transcurso del tiempo ha sido absorbida por la ciudad quedando dentro de una elevada concentración demográfica, y por lo tanto muy sensible a los cambios que puedan producirse como consecuencia de cualquier modificación en su trazado en lo referente a una mayor movilidad.

Dadas las actuales características de la M-30, para poder llamarla calle, reduciendo los niveles de contaminantes, gases de efecto invernadero y acústica, se debería de proyectar un plan de acción que pasara por la reducción del tráfico actual, adecuando sobre o bajo su marcado una trama de transporte público, carriles bici y trazado de desplazamiento peatonal.

Los estudios de tráfico, presentados en varios de los proyectos están realizados con escasas referencias que son contradictorias, presuponen unas ampliaciones de tráfico sin tener en cuenta sus radiales, efecto de tráfico inducido y los desarrollos urbanísticos que penden de ellas, es curioso el hecho de que en algún caso se aplican fórmulas interurbanas cuando se esta proponiendo una calle; en el caso del proyecto BY-PASS SUR dice que las actuaciones de enterramiento de la M-30 esta siendo analizado en un estudio de tráfico independiente del proyecto, dicho estudio no aparece por ninguna parte, lo que demuestra que el proyecto se quiere justificar ulteriormente y que durante su desarrollo no importa el impacto ambiental que se pueda producir.

El estudio de tráfico presentado en el proyecto que alberga el BY-PASS NORTE, establece una densidad de tráfico entre el Parque Norte y el Nudo de la Paloma de 1600 vehículos en hora punta para el año 2027, pocos vehículos para un pasaje de tres carriles, lo que implica falta de previsión con un gasto innecesario (Tuneladoras especialmente construidas para este proyecto) o esconde otras posibles variables que no se han tenido en cuenta, por haber realizado el proyecto en función de un encargo muy determinado y que por tanto no salen reflejadas en el proyecto.

Se expone que el desahogo del tráfico sin atascos ahorra energía, pero se olvida que una vía sin atascos generara mayor volumen de vehículos a mayor velocidad usándola en detrimento del transporte público y generando mayor contaminación acústica y medioambiental, incrementándose a su vez el consumo.

Todo lo anteriormente expuesto partiendo de que los diferentes proyectos nos llevan a entender una actuación clara de movilidad en el conjunto del proyectos sobre la M-30 el equipo de gobierno debe de poner en practica el cumplimiento del procedimiento de Análisis Ambiental establecido en el titulo II de la Ley 2/2002, de forma que se debe de :

Realizar un estudio de impacto ambiental para cada uno de los proyectos de la actuación sobre la M-30; con especial atención a los tramos conurbanos con esta vía, estableciendo a su vez una valoración del conjunto elemento de Análisis Ambiental, estableciendo un estudio de la incidencia ambiental, como indica el artículo 16 de la Ley 2/2002, incluyendo dictamen de un examen minucioso de las consecuencias derivadas del tráfico motorizado, las emisiones y concentraciones futuras de contaminantes, y sus resultados sobre los objetivos ambientales establecidos en la Directiva 1999/30/CE.

En cuanto al impacto energético de mantenimiento no se contempla, se habla de ahorrar pero no se tienen en cuenta energías alternativas y no se define el gasto de los factores de consumo, como es el mantenimiento energético de los túneles. Se deben de respetar los compromisos por un desarrollo sostenible (Carta de Alborg- Agenda 21) firmados a nivel internacional que están por reducir el consumo de energía, lo que no se consigue con los proyectos presentados para los túneles, que disparan el consumo eléctrico con la iluminación, ventilación y servicios inherentes al funcionamiento.

La reforma de la M-30 en sus diferentes proyectos conforma mayor movilidad, absorbiendo mayor densidad de tráfico, por lo que se debe de: Acometer un Plan de Movilidad para definir medidas de transporte apropiadas que reduzcan y equilibren los efectos que se produzcan en el tráfico como consecuencia de la reforma.

SEGURIDAD Y SINIESTRABILIDAD

Aunque el Ayuntamiento hace voz insistente en que en cada proyecto se contempla como muy importante la seguridad, no aporta documentación técnica ni razonamientos prácticos contrastados sobre el tema.

La mayor movilidad que se percibe en los proyectos, incrementa la velocidad, que a su vez esta muy ligada según las estadísticas a la siniestrabilidad tanto en la M-30 como en sus accesos y viarios próximos, por lo que se debieran de contemplar medidas para reducir este efecto no solo en la M-30 si no en los viarios aledaños.

La reforma que se plantea en la M-30, amplía e incrementa los enlaces (en entrada y salida de túneles y entre ellos sus convergencias, algunas de las desarrolladas en los proyectos de soterramiento podrían ser cuestionadas por normativas técnicas internacionales) - , conexiones (salidas de túneles en A-III -N-III), convergencias (reducción de carriles en Costa Rica). Para todos ellos la estadística nos dice que son puntos de alta siniestrabilidad, por el contrario parece ser que en los tramos rectos de los túneles los accidentes son menos frecuentes, salvo cuando se produce una tragedia motivada en general por la falta de condiciones técnicas y de seguridad inherentes a la construcción o adecuación a los cambios que experimenta la evolución de los vehículos, aumento del tráfico, etc.

La angustia que se puede tener en el atasco en un túnel no tiene comparación a la que se sufre en el exterior, el simple hecho de atravesarlo si es largo ya produce un estrés añadido al de la conducción, por lo que muchos metros de túnel suponen una mayor tensión que generan desagrado e inseguridad en el conductor, lo que supone agrandar las condiciones de riesgo.

El enterramiento de la M-30 en el tramo Manzanares es para los vecinos una salida a la problemática de su entorno mejorando en lo visible su calidad de vida, que no en la mejora de la contaminación que la recibirán de los pozos de ventilación; En cuanto al tráfico el proyecto no contempla alternativas a un atasco o cierre por cualquier motivo, lo que podría acarrear una grave perturbación de tráfico en la ciudad de Madrid.

DEFINICION DE LOS PROYECTOS

La información de que se ha dispuesto para analizar los proyectos ha procedido durante meses de los comunicados de prensa del ayuntamiento y no de los procesos

de información pública previstos en la ley. Algunas de las obras difundidas en los primeros comunicados ahora no se contemplan en los proyectos de la nueva empresa "Calle 30", habiendo pasado a formar parte de otros capítulos de la inversión municipal, tampoco se ha estudiado el impacto global de la reforma a pesar de que se han redactado los proyectos de obra.

Esto nos da como resultado una serie de proyectos unidos con un mismo fin, sin información clara, con tiempo escaso para hacer alegaciones que se ha modificado sobre la marcha, sin esperar a realizar los pertinentes estudios de impacto o de justificación, y que por no hacerlos, se han enzarzado en una pugna con los partidos políticos de la oposición que difícilmente es entendible.

El concepto de calle queda diluido en la Avda. de la Ilustración, Abroñigal y Manzanares, que podían haber pasado a ser vías de articulación de sus barrios como sus vecinos vienen reclamando y que pasan en sus proyectos respectivos a ser parte del anillo de circunvalación de la M-30 aumentando su capacidad para la circulación de vehículos.

En cada uno de los proyectos se insiste en ampliar los carriles de circulación (Manzanares), creando tramos paralelos tunelados en algunas partes del trazado (BY-PASS Norte y Sur), reducir accesos ampliando vías de servicio, y donde no hay se crean nuevas conexiones, en definitiva mas capacidad de viario y por consiguiente mayor magnitud de trafico. La M-30 al estar enclavada dentro del área metropolitana, y tener acceso interurbano, es una vía de introducción al centro de la ciudad, con lo que al poder desarrollar mas volumen de trafico, actuará ejerciendo mas presión sobre las vías de penetración y el centro urbano.

Reformar la M-30 en la profundidad como pretende el proyecto del Ayuntamiento supone transformar el modelo de movilidad de la ciudad. Al incrementar la capacidad de la M-30 para el paso de vehículos sin contemplar medidas correctoras o disuasorias que conviertan esta vía en lo que se entiende vecinalmente por calle acarreará graves consecuencias sobre la movilidad y el tráfico de la ciudad.

En cada uno de los proyectos debería de haberse incluido un proyecto anexo vinculante que recogiera acciones que actuaran sobre el impacto ambiental, mejorando equipamientos y espacios públicos de la zona, encaminadas a mejorar la calidad de vida de los vecinos colindantes a cada actuación.

Como ya hemos descrito anteriormente como formula para desahogar de trafico la M-30 se debe de realizar un estudio de movilidad que dote a la M-30 de un servicio circular de transporte público acorde con el viario, acomodando a este servicio los transportes públicos de cada zona que circunda la M-30.

La suma de los diferentes proyectos tienen la suficiente envergadura en su desarrollo que incide notablemente en el PGUM y que no se nos ha contado como encaja dentro del mismo ni las repercusiones que puede tener en la ordenación urbanística de Madrid .

Transformar el modelo de movilidad global y crear condiciones urbanas bien diferentes en el entorno de un tramo de 6 Km. del río Manzanares es, obviamente, una operación urbanística de enorme calado para el conjunto de la ciudad que afecta al planeamiento vigente.

La reforma de la M-30 es un proyecto con impactos ambientales de gran importancia sin justificar con un criterio razonado los intereses generales en los que se fundamenta.

A la grave repercusión ambiental del proyecto, generada por el aumento de los flujos de vehículos en toda la ciudad, se suma el impacto sobre el Manzanares y todo el sistema hídrico y freático que se vincula con el río.

Una parte de las obras de reforma de la M-30 previstas en el Manzanares se van a desarrollar sobre terrenos declarados por la Comunidad de Madrid como Bienes de Interés Cultural. Se trata de un espacio cuya riqueza paleontológica y arqueológica protegida patrimonialmente ya está demostrada y cuyo estudio y conservación son incompatibles con las prisas con las que se quiere acometer el proyecto.

Madrid calle 30 es un proyecto que al no contar con los estudios adecuados y si se efectúa su construcción con la rapidez que se anuncia, se impide la correcta conservación y estudio del patrimonio cultural y paleontológico.

PROYECTO MADRID CALLE 30

La M-30 es una vía con accesos muy determinados que separan esta vía a modo de barrera de las zonas próximas. Los proyectos que se presentan a la información pública se centran en sus respectivos tramos sin mayores consideraciones, solo contemplan su accesibilidad desde el prisma del acceso en el que intervienen, La reforma de la M-30 para convertirla en calle, si no se esta engañando a los vecinos, debe de abordar un estudio sobre su accesibilidad para el tráfico privado, transporte público y peatones.

Para convertir la M-30 en lo más parecido a lo que entendemos por calle, se deben de seguir algunos criterios básicos y que de forma general no se contemplan. Como son: La reducción de la velocidad mediante semáforos (no solo a la entrada de los Túneles para evitar atascos) rotondas o plazas y limitación de velocidad, el trazado debe de aumentar su permeabilidad transversal mejorándose el acceso a los barrios que circundan esta vía, deben de crearse aceras y paseos peatonales a modo de avenidas, se tiene que establecer transporte publico con conexión con los barrios que limitan con la M-30, todo ello con el fin de que los conductores utilicen esta vía para recorridos cortos, y para traslados largos otros viarios como la M-45, M-50 etc.

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LAS CALZADAS IZQUIERDA-DERECHA DE LA CONEXIÓN DEL PASEO SANTA MARÍA DE LA CABEZA-N-III, CORRESPONDIENTE AL “BYPASS” SUR DE LA M-30.

Se trata de un tramo subterráneo de 4.2 Km. Aproximadamente con dos túneles paralelos a una distancia de 30 metros, que cuentan con tres carriles por sentido, sin ramales internos de entrada-salida, con entrada y salida muy próximas a la A-3 y al Parque del Matadero. En su interior se contemplan enlaces entre ambos túneles de evacuación para peatones cada 200 metros y de 600 metros para vehículos, diversas galerías de servicios y un sistema transversal de ventilación con pozos 20 metros de diámetro.

Los dos extremos del BY-PASS desembocan con los actuales brazos del Nudo Sur manteniendo todo el trazado en superficie tal y como esta actualmente, el mayor problema estaría situado en la salida de los túneles atascándolos si la superficie se encontrara congestionada debido al incremento de tráfico que se produciría como consecuencia del tráfico que los nuevos colectores proyectados descargarán en superficie.

El Colector en sentido Oeste – Norte, mueve tráfico desde la Avda. de Andalucía y Nudo Súper Sur hacia la Avda. de Entrevías y Méndez Álvaro.

El Colector Este – Sur, se le dota de un quinto carril al troncal para eliminar el ceda el paso de la salida de Méndez Álvaro.

El proyecto no tiene estudio de tráfico, aunque hace mención a un estudio de túneles que se presentara por separado, no se sabe cuando.

Habría que analizar en algún documento el riesgo que se corre en un túnel con un gran volumen de tráfico de 4,2 Km. sin entradas ni salidas en todo su recorrido (Único en Europa). Por otro lado si se construyen los túneles descritos, no se podrán dismantelar los dos Scalextric de Méndez Álvaro y Avda. de la Albufera.

Es un proyecto que no tiene en cuenta las necesidades ambientales, urbanísticas y sociales de todos los barrios que bordean la M-30; Se puede poner de ejemplo a cualquier distrito afectado por su correspondiente proyecto, pero como es lógico por quien presenta estas alegaciones se hace alusión al Proyecto Sur que es el que directamente afecta al distrito Puente de Vallecas y a los que le limitan Retiro, Arganzuela y Moratalaz, para exponer que:

A la altura del distrito Puente de Vallecas, donde terminan sus límites los distritos de Arganzuela y Retiro, el Proyecto presentado por el equipo de Gobierno del Ayuntamiento denominado Proyecto Sur empeora la situación actual.

En el distrito Puente de Vallecas, el PROYECTO SUR:

Olvida el efecto barrera que supone la propia M-30 que como una muralla nos separa del centro de Madrid.

Margina los dos Scalextric de la M-30 en los límites del Distrito, el situado en la confluencia de las Avenidas de la Albufera y Ciudad de Barcelona y el que atraviesa Méndez Álvaro (entre la Avda. de Entrevías y el Parque Tierno Galván que a modo de puertas nos dejan fuera de la muralla como si no fuéramos vecinos de Madrid.

Aunque parece ser que se está estudiando fuera del proyecto la posibilidad de quitar el Scalextric de la Avda. de la Albufera (Ciudad de Barcelona) y que esto acarrearía casi de seguro el quitar el segundo Scalextric de Méndez Álvaro (Retiro) pues sería absurdo mantenerlo cuando el túnel para quitar el primero empezaría a la altura del Parque Tierno Galván dadas las cotas de profundidad a las que se tiene que someter.

A la espera del estudio, se está comentando que se haría después de ejecutada la reforma de la M-30, esto nos crea una dificultad añadida que es el hecho de que o se hace antes o la vez que los túneles del BY-PASS o técnicamente no se pueden quitar.

En los distritos del Puente de Vallecas, Retiro y Arganzuela el PROYECTO SUR:

No tiene en cuenta que en el caso de que se ejecute el By-pass Sur sin contar con soluciones para encauzar el tráfico que se deja al exterior, no se podrá técnicamente quitar ninguno de los dos Scalextric, debido a la configuración de los túneles (Galerías de interconexión entre los dos túneles, ventilación, servicios de mantenimiento, salidas de seguridad, etc.) que se citan en el proyecto.

Cuando en todo Madrid se eliminan los Scalextric (Cuatro Caminos, Sta. M^a de la Cabeza...) aquí se dejan, lo que nos hace sentir a los vecinos que vivimos en esta zona de la M-30 que estamos a uno u otro lado de las puertas de la muralla de Madrid.

La incidencia de vehículos que el By-pass Sur nos quita (no así la contaminación que saldrá al exterior), se amplía con los nuevos colectores que se proponen sin olvidar la nueva disposición del tráfico que afectaría a toda la zona y muy en particular a la limítrofe de los distritos de Retiro, Moratalaz y Puente de Vallecas (Avda. del Mediterráneo y laterales), por desembocar en este punto los túneles del By-pass Sur

Con todo esto se amplía la muralla que nos separa a los vecinos de los distritos limítrofes, Retiro, Arganzuela y Puente de Vallecas, condenándonos a tener que tratarnos teniendo que atravesar las puertas de la muralla.

En el proyecto vemos claramente como los túneles del BY-PASS pasan muy cerca de los cimientos de los edificios de la calle Convenio, primeros edificios de la Avda. de la Albufera y últimos Avda. Ciudad de Barcelona y cornisa de la M-30 desde la Avda. de la Albufera (Peña Prieta) a la entrada de la Avda del Mediterráneo y por debajo de edificios del distrito de Arganzuela, pero no hemos visto en el Proyecto una clara definición de las ITEs o formulas reales contando con el consenso de los vecinos que hagan un seguimiento firme de estos edificios afectados por la proximidad de las obras que garanticen los derechos ciudadanos.

El PROYECTO SUR, no tiene en cuenta las incidencias del tráfico que se generara en la M-30 como consecuencia de:

El próximo tránsito de vehículos generado por el nuevo PAU II de Vallecas y Cocherón de la Villa, por las Avenidas de la Albufera y Ciudad de Barcelona Avda. del Mediterráneo (y laterales).

En el caso de ejecutarse el PGUM, realizando las interconexiones con la M-40 y la M-30) reflejadas en el AOE 00.09 añadiríamos:

El tráfico del EJE VIARIO DEL SURESTE vertido desde la Avda. de Entrevías-Méndez Álvaro (Proyecto encargado a “Tercer Movimiento”) y Nueva Avda. de Atocha (C/. Comercio)-C/. Convenio contemplado en el PGUM , que en su tramo sur (M-31) une las circunvalaciones M-50, M-45 y M-40 recogiendo el tráfico de vehículos de la AP-4 (Madrid- Ocaña) y que acogerá el generado por las futuras urbanizaciones que el Plan General sitúa en sus márgenes (UZP.1.04, UZP.3.01, Atayuela y Valdecarros – 52.000 viviendas).

Este paso de vehículos por el exterior agravaría la contaminación atmosférica a la que añadiríamos la contaminación procedente de las chimeneas de ventilación de los túneles.

Por todo lo expuesto creemos que no se ha tenido la suficiente información en lo que respecta a la incidencia del proyecto en los distritos, no solo a nuestro distrito, sino a los limítrofes (Retiro, Arganzuela y Vallecas Villa donde incide indirectamente el Proyecto).

COSTES CONJUNTO DE TODO EL PROYECTO

Es un proyecto caro, que hipoteca la economía municipal para los próximos 35 años, realizado sin un análisis de alternativas con una forma de financiación que puede dejar al Ayuntamiento sin una falta clara de contenido que puede ir en detrimento de otras áreas como pueden ser servicios Sociales o análogas muy importantes para nuestro distrito (Puente de Vallecas) debido a su conformación socioeconómica.

La falta de planificación y las prisas con las que se trata de desarrollar el proyecto se traducen también en una carencia de análisis de las repercusiones económicas de invertir los 3.900 millones de euros previstos, esa carencia es todavía más preocupante si se tiene en cuenta que el proyecto deja sin resolver los problemas que pretende atajar en cuatro quintas partes del recorrido de la M-30.

La suma de la realización de los proyectos de construcción presentados se sitúa alrededor de los 4.000 millones de euros que es posible se disparen presupuestariamente un 30 o 40% mas como viene ocurriendo en construcciones de estas características, a esta subida le tenemos que añadir costes financieros y de mantenimiento con el peligro de las alzas en los tipos de interés y todo lo derivado de operaciones así tratadas.

Las adjudicaciones a la empresa "Calle 30" y las que realizará el propio Ayuntamiento directamente están presentadas sin estudio de opciones y la operación financiera nos lleva a un pago que se efectuara en 35 años.

El gasto supone el doble de lo que el Alcalde presentaba para la M-30 en su campaña electoral, hecho este insignificante si las arcas del Ayuntamiento presentaran un balance positivo equivalente a lo aumentado, pero el gasto no solo no es proporcional sino que desestabiliza el presupuesto general.

El pago de la deuda a contraer por la obra según esta planteado con sus gastos financieros nos llevara a pagar anualidades aproximadas a los 400 millones de euros, lo cual representa un 65% de la inversión del Ayuntamiento contemplada en el capitulo 6 y que asciende a 620 millones de euros. La pregunta es como va a funcionar el Ayuntamiento sin el desprendido 65% ¿se van a subir impuestos?, quitar servicios a los ciudadanos, ¿privatizar áreas?.

Los criterios que se aducen en el estudio de beneficio-coste, no son razones suficientes para realizar la obra, pues considerando los gastos de explotación, mantenimiento y conservación y en contraposición el ahorro de tiempo, combustible y disminución de accidentes en el plazo de 35 años, da una reducción del 0,80, lo que dejando fuera la contracción de accidentes (valor inmedible), no da una rentabilidad socio-económica que justifique el proyecto.

PROCESO Y PLAZO DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA.

En un plazo como el establecido de 20 días para el examen y aportación de alegaciones a los proyectos, tan solo se da tiempo para ver a groso modo los diferentes planes que se han presentado sin medios (infografías, planos exentos en su mayoría de perspectivas y alzados, ni de cotejos de la contexto actual con el previsto en cada conjunto de proyectos,) que facilitaran la consulta, con los proyectos metidos en 50 cajas llenas de libros en gran formato de contenido únicamente técnico sin planos definibles de conjunto, ni de afecciones de suelo o de edificaciones para hacerse idea, con un pequeño esquema de cada proyecto, por lo que para el estudio y centrado del contenido de cada caja se requiere al menos un día sin contar con las esperas en función de la demanda de estudio.

Esta claro que con el sistema elegido el Gobierno del Ayuntamiento no ha querido una participación de calidad, si no más bien una exposición precipitada en las alegaciones no dándose tiempo a una visión de conjunto con lo que es fácil adivinar que las alegaciones contendrán en su mayoría detalles para mejorar y defender intereses muy concretos de zona o particulares que puedan verse afectados, lo que lleva a detenerse en la parcialidad de cada proyecto sin contar con los demás proyectos, sin tiempo para estudiar o ver los aspectos escondidos entorno a la movilidad y a la contaminación de la ciudad y de su propia zona.

De esta forma el Gobierno de Ayuntamiento puede conseguir una notable cifra de alegaciones de afectados en las diferentes zonas con sus problemas singulares, frente a una escasa participación atendiendo a los problemas que afectan a intereses mas generales y al conjunto de la Ciudad, dando por un lado buena imagen de participación y por otro conseguir que no se atente contra la esencia del conjunto y de como encaja en el PGOUM la denominada “calle M-30”.

En beneficio de los propios proyectos, al tener una notable incidencia alterándose posiblemente su movilidad y por tanto incidiendo en la forma de vida de la ciudad, se debe de abrir un nuevo plazo de alegaciones que cuente con un periodo de tiempo mucho mas amplio, realizándose una evaluación estratégica de impacto territorial y ambiental del conjunto del proyecto, que dictamine garantizando

El plazo concedido de 20 días (artículo 86 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre de Régimen Jurídico de las Administraciones públicas y del Procedimiento Administrativo Común) para realizar el trámite de información pública, es un plazo mínimo exigido para cualquier tipo de procedimiento administrativo, en este caso, y dada la cantidad de documentación que se presenta sin estar simplificada ni organizada la información, ni contar con espacio físico para poder consultar las diferentes cajas con mas de 6000 paginas sin orientación posible de los funcionarios que las custodian al no estar preparados para ello, el citado plazo hace imposible razonablemente realizar un estudio de la documentación expuesta, con el fin de presentar las alegaciones .

La importancia de las obras y su incidencia en nuestra ciudad, los proyectos de la M-30 deberían de ser consecuencia de una figura de planeamiento, de acuerdo con las determinaciones del PGOUM vigente y con la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid, estableciéndose un plazo mínimo de un mes, aunque en un proyecto de tal envergadura debiera de ser mayor, contando con una amplia divulgación informativa previa por parte del Ayuntamiento de Madrid.

Por consiguiente se:

SOLICITA:

1. Dadas las actuales características de la M-30 para poder llamarla calle reduciendo los niveles de de contaminantes, gases de efecto invernadero y acústica, se debería de proyectar un plan de acción que pasara por la reducción del trafico actual adecuando sobre o bajo su marcado, transporte publico, carriles bici y trazado de transito peatonal.
2. Se realice una evaluación conjunta de todos los proyectos que permita valorar las consecuencias globales de la reforma propuesta. Una evaluación que cuanto menos suponga un proceso de participación y consultas de la profundidad del establecido en la Ley 2/2002 de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid.

3. Que se paralice la licitación y ejecución de los proyectos individuales mientras no exista un debate y evaluación sobre las consecuencias del conjunto, definiendo el proyecto o proyectos presentados dentro de una figura de planeamiento, reflejándose en un Plan especial u otra figura que se considere mas apropiada.
4. Que se cree una presentación cercana tanto al ciudadano de a pie como al técnico abriéndose una oficina de información para tal efecto, que cuente con los medios materiales necesarios y medios humanos para atender la información que se requiera.
5. Que se considere la participación como eje y parte fundamental del proyecto
6. Que se elabore una documentación comprensible con los informes que se hacen referencia en la exposición.
7. Como consecuencia de lo expuesto se proceda y se sometan los proyectos a una nueva información pública con un plazo adecuado para que puedan hacerse las alegaciones contando con elementos suficientes par presentarlas.

Por ultimo Ruego: que se tenga por presentado este escrito, por hechas las manifestaciones en el contenidas, y en consecuencia con lo dispuesto en el artículo 86 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas¹ se de una respuesta razonada a lo sugerido, alegado, y propuesto en el presente escrito

Fdo.: Rafael Merino López-Brea
**En representación la Agrupación socialista y del Grupo Municipal Socialista (PSOE-
PROGRESISTAS) de Puente de Vallecas ,**

Madrid, a 7 de junio de 2004
