

12 | Planes Directores para la mejora de la integración urbana de la M-30

Durante el año 2009 se ha concluido la redacción de los trabajos correspondientes a dos Planes Directores para la mejora de la integración urbana de la M-30 en los tramos comprendidos entre en la avenida Monforte de Lemos y el enlace con la carretera de El Pardo y el comprendido entre esta vía en el entorno con la M- 607. Estos trabajos tienen su origen en los compromisos fijados en el marco de las Conclusiones de la Comisión de Estudio sobre las actuaciones de planeamiento para mejorar la integración urbana de la M-30, en la que participaron el Área de Gobierno de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras y los Colegios profesionales de Arquitectos e Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

Se plantea como una segunda fase de intervención una vez concluidas las obras de remodelación de enlaces y adecuación de los troncos del proyecto Madrid Calle 30, que persigue como finalidad principal la “mejora de la inserción en la ciudad de esta vía” potenciando la relaciones de los barrios situados a ambos lados, el remate de los espacios de borde y la mejora del paisaje, incrementando así los beneficios indirectos para el transporte público, peatonal y ciclista.

El objeto general de ambos Planes Directores es el de convertirse en documentos marco que servirán de referencia a las futuras intervenciones municipales con el ánimo de mejorar e integrar la Calle 30 en el entramado urbano.

Se persiguen los siguientes objetivos:

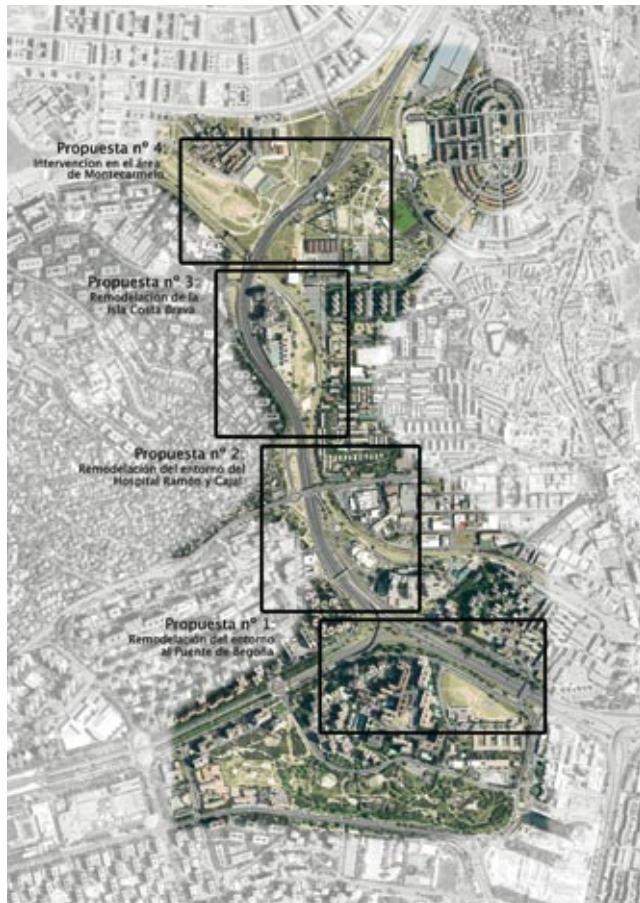
- Potenciar la relación entre ambas márgenes de la autovía.
- Mejorar la imagen urbana y paisaje.
- Dotar del tratamiento adecuado a los espacios de borde.
- Adecuar el planeamiento a las propuestas de ordenación y diseño.

Ambos Planes Directores adoptan una metodología similar, analizándose en el diagnóstico los aspectos ligados a estructura urbana y viaria, movilidad y calidad urbana, que pone de manifiesto las siguientes necesidades de intervención:

- Intervenciones lineales de mejora.
- Áreas especiales de intervención.
- Intervenciones puntuales.

Asimismo, ambos planes tienen como propuesta estructurante la identificación de un Itinerario Peatonal Preferente, configurado como eje vertebrador de la trama peatonal, en el que el Plan Director garantiza su continuidad y el trazado más directo a los focos de atracción entre distritos, la conexión entre zonas verdes, así como la seguridad y protección del peatón frente al tráfico rodado.

Los principales contenidos de cada uno de ellos se resumen a continuación:



Plan Director para la mejora de la integración urbana de la M-30 en el entorno de la carretera M-607. Ámbitos de las propuestas de intervención.

12.1. Plan Director para la mejora de la integración urbana de la M-30 en el entorno de la carretera M-607

El ámbito del Plan Director está localizado a ambos lados de la Calle 30 y de la M-607, en los tramos comprendidos entre el puente de Virgen de Begoña y la glorieta de las Reales Academias al sur y el puente de conexión entre Montecarmelo y Tres Olivos al norte.

En esta zona, la Calle 30 discurre dirección este-oeste hasta enlazar con la M-607; las dos vías son coincidentes desde el enlace de ambas, hasta el nudo norte que enlaza con el Paseo de la Castellana. Desde el puente de Begoña, discurren deprimidas respecto a los terrenos colindantes en sentido norte, hasta su bifurcación, continuando la M-607 hasta su enlace con la calle Badalona.

La Calle 30 tiene carácter de autovía urbana en la mayor parte del tramo de estudio, presentando características de calle solamente en un pequeño tramo localizado entre las glorietas de las Reales Academias y la de Conde de Floridablanca, donde las intersecciones son a nivel y semaforizadas.

La M-607 mantiene el carácter de autovía urbana en la mayor parte del ámbito y su transcurrir deprimido en algunas zonas hace que sea una notable barrera para la relación entre los barrios localizados en sus márgenes, efecto barrera que se acentúa aún más por la presencia cercana de la línea de ferrocarril de Cercanías C7-C8.

12.1.1. Remodelación del entorno del puente de Begoña

Directrices

- Procurar la mejora de las afecciones de estacionamiento y de tráfico rodado actualmente existentes en la calle San Modesto entre el puente de Begoña y la calle Antoniorrobles.
- Mejorar la canalización de los flujos peatonales y motorizados en el puente de Begoña, en términos de funcionalidad y seguridad.
- Dotar a la zona de un carril bici, que conectará la red básica propuesta por el Plan Director Ciclista que discurre por la avenida Monforte de Lemos, con el parque Norte, la Facultad de Medicina de la Universidad Autónoma y la estación de Cercanías de Ramón y Cajal.
- Potenciar la aptitud de “zona singular” que le otorgan las vistas de Madrid que desde allí se aprecian, como parte de la estrategia planteada por el Plan de Calidad del Paisaje Urbano de Madrid, de “impulsar las miradas desde la ciudad hacia la ciudad”
- Estimular la intervención en este borde urbano (clasificado por el Plan de Calidad como residencial fracturado), incluyendo junto a los aspectos de mejora paisajística, otros aspectos de funcionalidad urbana.

Intervenciones

- Modificación de la sección del puente de Begoña.
- Reordenación integral del espacio viario en la calle San Modesto, en el tramo entre el puente de Begoña y la calle Antoniorrobles, mediante la creación de un aparcamiento subterráneo en el talud ajardinado paralelo a la calle San Modesto; recuperación de espacio en superficie para la remodelación de la intersección viaria entre la calle San Modesto, San Dácio y Virgen de Aránzazu y creación de un área estancial con mirador, en la cornisa de la calle con la autovía.

12.1.2. Remodelación del entorno Hospital Ramón y Cajal

Directrices

- Mejorar la permeabilidad peatonal transversal tanto en el nudo del puente de Herrera Oria como en la Pasarela Piramidón, canalizadores ambos de un importante flujo de movimientos interdistritales.
- Facilitar al peatón la accesibilidad, en términos de seguridad y funcionalidad, al transporte público desde las calles San Modesto y Alfredo Marquerie, en particular a las paradas de autobús interurbano existentes en las vías de servicio de la M-607 en ambos sentidos y a la estación de Cercanías.
- Potenciar las condiciones intrínsecas que ofrece la zona principal de acceso al Hospital Ramón y Cajal y la estación de Cercanías, mejorando la trama peatonal y dotándola de un intercambio modal a través de la incorporación de carriles y aparcamientos bici. Esta intervención podrá estar enmarcada dentro de las “Actuaciones urbanas de recualificación ambiental” del Plan de Calidad del Paisaje Urbano de Madrid: Programa AURA “Ramón y Cajal”.
- Significar la entrada a Madrid en este área enmarcada

dentro de las "Propuestas para la conformación y significación de las Puertas de la Ciudad" del Plan de Calidad del Paisaje Urbano de Madrid: Programa IN MADRID "Puerta Norte".

Intervenciones

- Mejora de la permeabilidad peatonal en el nudo del puente de Herrera Oria, mediante la reordenación de la sección viaria en el de Herrera Oria, potenciando así la conexión transversal peatonal interdistrital para posteriormente afianzar las conexiones longitudinales que surgen de este nudo hacia distintos focos de atracción en ambas márgenes de la M-607 (Nueva zona de actividad en calle Marbella, Biblioteca "Rafael Alberti", Hospital Ramón y Cajal y estación de Cercanías).
- Mejora de los accesos al Hospital Ramón y Cajal y a la estación de Cercanías. Constituye una propuesta de recualificación ambiental de la zona, mediante las siguientes acciones:
 - Creación de una nueva pasarela-puente multifuncional entre las calles Alfredo Marquerie y San Modesto, a la altura de la actual pasarela Piramidón.
 - Reordenación y reurbanización de la zona de acceso al Hospital y a la estación de Cercanías, cuyo desarrollo deberá remitirse a un Plan Especial del Hospital.

12.1.3. Remodelación de la Isla Costa Brava

Directrices

- Reforzar la relación entre los barrios de Fuencarral y Mirasierra, que han crecido a espaldas de ambas infraestructuras, primero de la línea de ferrocarril C7/C8 y de la autovía M-607 después, mediante la mejora en las débiles conexiones transversales viarias y peatonales existentes y mediante la recualificación de la Isla Costa Brava con objeto de potenciar los espacios urbanos estanciales de relación en este área de equipamientos y servicios previstos por el PGOU.

Intervenciones

- Mejora de los pasos de relación entre barrios, en los siguientes puntos:
 - Paso inferior en la travesía Costa Brava.
 - Paso bajo el ferrocarril en la calle Badalona.
 - Paso bajo en ferrocarril entre la Isla Costa Brava y la calle Caldas de Estrach.
 - Paso sobre el ferrocarril entre la Isla Costa Brava y el parque Santa Ana.
- Creación de una nueva trama viaria en la Isla Costa Brava, con objeto de ofrecer soluciones para la accesibilidad a este espacio y que además estructure una nueva ordenación de los usos dotacionales previstos por el PGOU en la zona vacante, potenciando su calidad urbanística.



Propuesta de intervención en el área de Montecarmelo.

Programas

- Por la complejidad e imbricación de las intervenciones que se recomiendan para esta propuesta, el Plan Director recomienda su remisión a un Programa para ser desarrollado a través de un “Plan Especial Dotacional en la Isla Costa Brava”.

11.1.4. Intervención en el área de Montecarmelo

Diretrices

- Mejorar la conectividad entre los parques de Santa Ana y Montecarmelo, creando un gran espacio verde generador de actividad, donde se fomenten las relaciones interdistritales entre los barrios de Fuencarral, Tres Olivos y Montecarmelo.
- Intervenir en los espacios de borde de ambos parques, incluyendo aspectos de funcionalidad urbana, tales como la mejora de los accesos a las paradas de autobuses interurbanos situados en las vías de servicio de la M-607 y potenciando la conexión intermodal (paradas de autobús en la autovía M-607 y las estaciones de Tres Olivos y Montecarmelo)
- Permitir la conexión de estas zonas verdes con la red ciclista prevista por el Plan Director Ciclista de Madrid.
- Significar la entrada a Madrid en este área enmarcada dentro de las “Propuestas para la conformación y significación de las Puertas de la Ciudad” del Plan de Calidad del Paisaje Urbano de Madrid, Programa IN MADRID “Puerta Norte”.

Intervenciones

- Mejora de la permeabilidad transversal en la pasarela peatonal existente entre los parques de Montecarmelo y Santa Ana, mediante la creación de un nuevo puente-parque entre ambas zonas verdes, que habilite el uso compartido de las mismas.
- Remodelación de los espacios de borde de los parques Santa Ana y Montecarmelo.

Propuestas de tratamiento general:

Itinerario peatonal preferente

Se plantea un eje vertebrador norte-sur, partiendo del parque Norte y con un trazado sensiblemente paralelo a la M-607, por las márgenes de la misma, permitiéndole canalizar los flujos peatonales procedentes de la trama peatonal en cada distrito y propiciando un acceso más directo a los principales focos de atracción en la dirección norte sur, siendo estos: la Facultad de Medicina, el Hospital Ramón y Cajal, la estación de Cercanías, las paradas de autobús interurbano en la pasarela Piramidón, la Biblioteca “Rafael Alberti”, las dotaciones en la Isla Costa Brava, los parques de Montecarmelo y Santa Ana, las paradas de autobús a la altura de la pasarela peatonal Montecarmelo y la estación de metro de Tres Olivos.

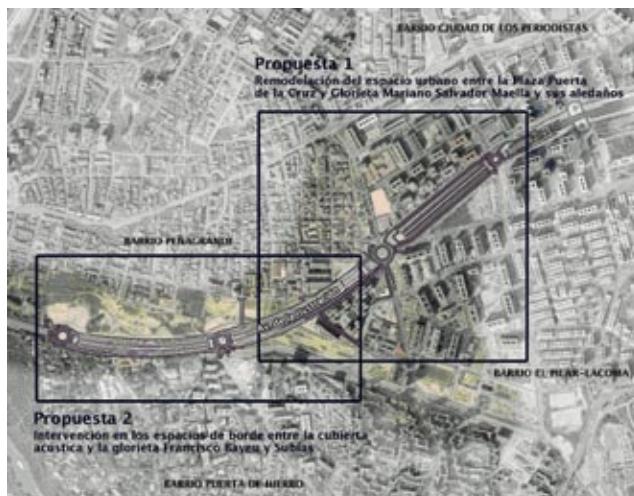
Itinerarios ciclistas optativos

De forma complementaria a la red básica ciclista proyectada por el Plan Director Ciclista de Madrid y sus trazados alternativos, se propone un ramal optativo entre la avenida Herrera Oria y la avenida Monforte de Lemos, que enlazaría estos tramos de la red propuesta por el Plan Director Ci-

lista Madrid, con importantes equipamientos y con la estación de Cercanías, a la que se podría dotar de una zona de aparcamiento para bicicletas, convirtiendo este punto en un centro intermodal. Asimismo, entre la avenida de Montecarmelo y la carretera Afuera de Valverde, se podría facilitar el acceso desde la red básica ciclista a las zonas verdes colindantes esto es, el parque de Montecarmelo y el de Santa Ana.

12.2. Plan Director para la mejora de la integración urbana de la M-30 entre la avenida Monforte de Lemos y el enlace con la carretera de El Pardo

El ámbito del Plan Director, se sitúa a ambos lados de la Calle 30, en el tramo comprendido entre la plaza de la Cruz al este y el enlace con la carretera de El Pardo al oeste. En este tramo la M-30 presenta carácter de autovía urbana entre la glorieta de Francisco Bayeu y Subias, al discurrir en mayor o menor grado deprimida respecto a la cota del terreno, mientras que en la mitad oriental tiene carácter de calle permitiendo una mayor relación entre los espacios colindantes.

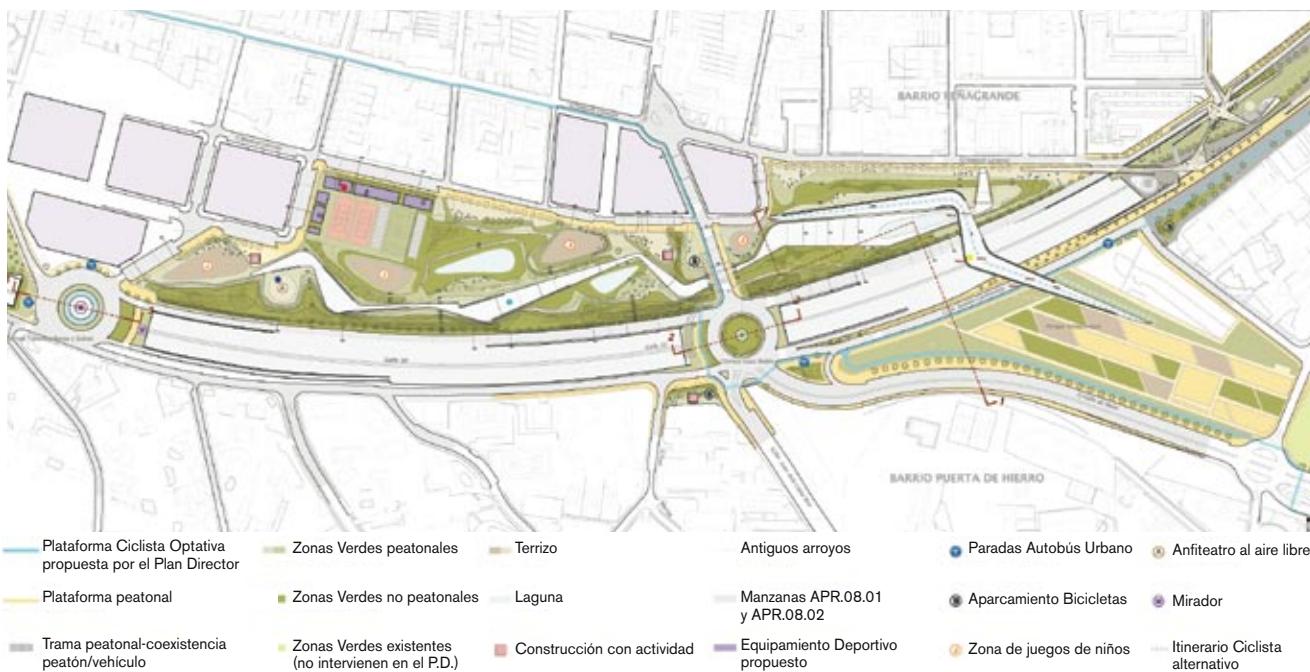


Plan Director para la mejora de la integración urbana de la M-30 entre la Av. Monforte de Lemos y el enlace con la carretera de El Pardo. Ámbitos de las propuestas de intervención.

12.2.1. Remodelación del espacio urbano entre la plaza Puerto de la Cruz y glorieta Salvador Maella

Diretrices

- Acondicionar y rediseñar las glorietas Puerto de la Cruz y Mariano Salvador Maella, carentes actualmente de identidad urbana.
- Utilizar las condiciones intrínsecas que ofrecen las zonas terizas colindantes a la Calle 30, las zonas residuales junto a las glorietas y la zona deportiva vacante, como áreas de oportunidad generadoras de nuevas actividades de esparcimiento, ocio y para la práctica de deporte al aire libre.
- Reforzar la permeabilidad peatonal transversal, facilitando el acceso a través de las glorietas, canalizadoras ambas de un importante flujo de movimientos interdistritales y abriendo nuevos pasos sobre la Calle 30, acortando así los itinerarios peatonales.



Propuesta de intervención en los espacios de borde entre la cubierta acústica y la glorieta Francisco Bayeu y Subías.

- Procurar una mejora en las afecciones debidas al estacionamiento indebido de vehículos en zonas vacantes existentes (zona deportiva y áreas laterales de las glorietas).
- Estimular la utilización de un nuevo modo de transporte que supone la trama propuesta por el Plan Director Ciclista de Madrid, a través de recomendaciones que mejoren la integración de su trazado con las nuevas propuestas de ordenación del presente Plan Director y recomendaciones sobre la idoneidad de ubicación de aparcamientos bici.
- Dotar a la zona de un gran corredor verde (un continuo de zonas verdes, áreas estanciales y deportivas) entre la avenida Herrera Oria y el parque Agustín Rodríguez Sahagún, mediante la mejora de las zonas verdes y los accesos peatonales a las mismas, situadas en el eje interdistritral formado por las calles Isla de Tabarca, César Manrique y Valle de Mena. Esta intervención se enmarca como parte de la estrategia planteada por el Plan de Calidad del Paisaje Urbano de Madrid, dentro del Programa EJES.ES.
- Mejorar el diseño de la cubierta acústica existente, situada junto a la glorieta Mariano Salvador Maella, en términos de seguridad y funcionalidad.

Intervenciones

- Remodelación integral del espacio urbano comprendido entre las glorietas Puerto de la Cruz y Mariano Salvador Maella, en ambos márgenes de la Calle 30.
- Ordenación de la parcela vacante destinada a equipamiento deportivo situada entre la calle Doctor Ramón Castroviejo y la avenida Monforte de Lemos.
- Recuperación de las zonas verdes situadas al oeste de la calle Isla de Tabarca.
- Mejora de los accesos peatonales sobre la cubierta acústica situada junto a la glorieta Mariano Salvador Maella.

12.2.2. Intervención en los espacios de borde entre la cubierta acústica y la glorieta Francisco Bayeu y Subías

Directrices

- Mejorar la conectividad en los espacios verdes y parques de la zona, potenciando usos generadores de actividad, reforzando las relaciones interdistritales entre los barrios Peñagrande y Puerta de Hierro. Esta intervención se enmarca en la estrategia planteada por el Plan de Calidad del Paisaje Urbano de Madrid, dentro del Subprograma Madrid DverD.
- Dotar asimismo a la zona de un gran corredor verde (un continuo de zonas verdes, áreas estanciales y deportivas), entre la calle Joaquín Lorenzo y el parque Agustín Rodríguez Sahagún, mediante la mejora de zonas verdes y los accesos peatonales situados al norte de la Calle 30 y en el eje formado por la calle Valle de Mena. Esta intervención se enmarca en la estrategia planteada por el Plan de Calidad del Paisaje Urbano de Madrid, dentro del Programa EJES.ES.
- Permitir la conexión de estas zonas verdes con la red ciclista prevista por el Plan Director Ciclista de Madrid y estimular la utilización de este modo de transporte a través de recomendaciones que mejoren la integración de su trazado con las nuevas propuestas de ordenación del presente Plan Director y recomendaciones sobre la idoneidad de ubicación de aparcamientos bici.
- Reforzar la permeabilidad peatonal transversal, facilitando el acceso a través de las glorietas, canalizadoras ambas de un importante flujo de movimientos interdistritales y abriendo nuevos pasos sobre la Calle 30, acortando así los itinerarios peatonales.
- Significar la zona mediante el acondicionamiento y nuevo diseño de las glorietas Isaac Rabín y Francisco Bayeu y Subías, carentes actualmente de identidad urbana.

Intervenciones

- Mejora de la permeabilidad transversal entre parques, mediante la creación de un nuevo puente-parque entre el parque del Valdeconejos y los parques situados al norte de la Calle 30.
- Remodelación de los parques situados al norte de la Calle 30.

Propuestas de tratamiento general:

Itinerario peatonal preferente

Se plantea este eje vertebrador este-oeste, partiendo de la plaza Puerto de la Cruz, y con un trazado sensiblemente paralelo a la Calle 30, permitiendo canalizar los flujos peatonales procedentes de la trama peatonal en cada distrito y propiciando un acceso más directo a los principales focos de atracción en la dirección este-oeste, siendo estos: las estaciones de Metro de Peñagrande y avenida de la Ilustración, el área de oficinas de la calle Santiago de Compostela, los centros educativos de la calle Isla de Tabarca y César Manrique, el Centro Deportivo Isla de Tabarca, el Centro de Especialidades Peñagrande y el parque Norte y parque de Valdeconejos, así como las paradas de autobús en las distintas glorietas.

Recomendaciones para los itinerarios ciclistas previstos por el Plan Director Ciclista de Madrid

El Plan Director Ciclista de Madrid, prevé que por el ámbito de estudio del presente Plan Director, discurran dos ramales pertenecientes a la red básica, en concreto el 3-NO y el 4-NO y señala un ramal con trazado alternativo o en estudio, que conectará la avenida Herrera Oria con la calle Valle de Mena a través de la calle Isla de Tabarca.