

ÁREA DE URBANISMO Y VIVIENDA  
AYUNTAMIENTO DE MADRID  
CALLE GUATEMALA, 13  
28016 MADRID

## ALEGACIONES DE LA ASOCIACIÓN DE VECINOS NUDO SUR AL PLAN ESPECIAL RÍO MANZANARES

---

D. Ángel Lomas García, mayor de edad, vecino de Madrid, con DNI [REDACTED], en su calidad de PRESIDENTE de la ASOCIACIÓN DE VECINOS NUDO SUR (MADRID), con domicilio a efectos de notificación en el número 22 de la calle Puerto de Béjar, 1º B, distrito postal 28045 de Madrid,

E X P O N E: Que sometido a información pública el “Plan Especial Río Manzanares” en el ámbito del “Proyecto Madrid-Río” desarrollado por el área de Urbanismo y Vivienda del Ayuntamiento de Madrid, en el plazo legal preceptivo presenta al mismo las siguientes

### ALEGACIONES

#### 1. POSICIÓN DE LA ASOCIACIÓN DE VECINOS NUDO SUR ANTE EL PLAN ESPECIAL

Las obras de remodelación de la autovía M-30 han supuesto un notable impacto para una gran parte de los barrios próximos al Nudo Sur (Legazpi, Delicias, Chopera así como también los barrios correspondientes al distrito de Usera). A pesar de que el Plan Especial que ahora se somete a información pública tiene como objetivo fundamental la mejora global de estas zonas la realidad es que, en este ámbito de la ciudad, las actuaciones previstas son claramente insuficientes para compensar los efectos de las obras y plantean de nuevo una supeditación de las necesidades actuales y reales de estos barrios a teóricos intereses de ciudad.

Así, muchas de las actuaciones englobadas dentro del Plan Especial (en concreto las relacionadas con equipamientos y dotaciones) estaban ya contempladas en otros ámbitos de actuación y su adscripción al Proyecto Madrid-Río lo único que han supuesto es un aplazamiento inadmisibles en su ejecución, al ser integradas en etapas no prioritarias. Aunque el Plan Especial alude al incremento de suelo dotacional derivado de la operación de soterramiento con el objetivo de compensar las carencias que actualmente sufren estos barrios, lo cierto es que ninguna de las actuaciones en el área del Nudo Sur ofrece una mejora sustancial en este aspecto, consolidando a su vez otros planeamientos (Mercado de las Frutas de Legazpi y Matadero) que suponen, una vez más, una pérdida de suelo para las necesidades reales del distrito.

Por otro lado, el Plan Especial presentado omite algunas de las actuaciones, inicialmente contempladas en el proyecto ganador del concurso, que planteaban mejoras reales en zonas duramente castigadas por las obras de remodelación de la M-30, como el entorno de la Avenida del Planetario (barrios de Los Puertos y Los Metales) y que, a nuestro juicio, deberían ser elemento prioritario por su trascendencia en la mejora de la trama urbana y el entorno ambiental.

Es precisamente el aspecto ambiental, aparentemente el eje vertebrador de este proyecto, uno de los déficits más llamativos del Plan Especial. De nuevo, un gran proyecto con una profunda incidencia en un entorno densamente poblado se solventa con unas “valoraciones” ambientales claramente insuficientes y de dudosa validez. Es sorprendente que se acometa la segunda fase de las obras de remodelación de la M-30 sin haber presentado públicamente la Evaluación de Impacto Ambiental de las obras de soterramiento, en virtud de las obligaciones contraídas con la Comisión Europea por el incumplimiento de las directivas en materia de medio ambiente. De hecho de nuevo se vuelve a insistir en la vulneración de la normativa medioambiental, evitando una evaluación del impacto de estas obras y las posibles alternativas. No sólo eso, sino que, de manera injustificable, ni siquiera se han valorado datos correspondientes a la situación real: estudios absolutamente cruciales para la planificación de este proyecto como los correspondientes a los niveles de inmisión y dispersión de contaminantes de la ventilación de los túneles se basan en estimaciones teóricas realizadas con anterioridad a la puesta en marcha de los túneles, a pesar de que éstos ya llevan un año de funcionamiento.

Asimismo, la información pública de este proyecto, fundamental para facilitar el proceso de participación ciudadana, ha sido claramente insuficiente a pesar de la trascendencia de este Plan para cientos de miles de ciudadanos. Aunque se ha habilitado un período de dos meses de información pública lo cierto es que la complejidad técnica del proyecto y el gran número de actuaciones previstas dificultan este proceso. Actuaciones positivas por parte de la administración como la de facilitar la información a través de la web y de soportes informáticos han sido puestas en marcha con un mes de retraso, lo que limitado de forma notable la posibilidad de acceder a la información por parte de los ciudadanos así como la capacidad de plantear alegaciones. Tampoco el proceso de información a las distintas entidades ciudadanas afectadas ha sido suficiente: ni en las informaciones a los Consejos Territoriales ni a esta Asociación de Vecinos se han detallado las actuaciones concretas en cada ámbito con lo que la posibilidad de actuación se ha visto limitada notablemente.<sup>1</sup>

Por último, aunque el Plan Especial plantea algunas mejoras en el ámbito de la movilidad local continúa priorizando la concepción de estos barrios del nudo Sur como zona de “drenaje” del tráfico de acceso a la almendra central, ampliando carriles (calle Embajadores) y consolidando plazas (como Legazpi) como distribuidores del tráfico rodado de paso, convirtiendo así zonas

---

<sup>1</sup> Sin perjuicio de lo aquí expuesto queremos hacer constar públicamente el esfuerzo realizado por el responsable de la Subdirección General de Información y Participación para paliar estas deficiencias.

residenciales en parte de la ampliación de la M-30, en lugar de potenciar un modelo urbano basado en la movilidad sostenible. Asimismo, las actuaciones previstas parecen obviar una gran parte de las necesidades reales de estos barrios que están canalizadas a través de mecanismos ya existentes como la “Comisión de Movilidad del Distrito de Arganzuela” integrado por representantes de la Junta de Distrito, entidades ciudadanas, partidos políticos y representantes de las áreas correspondientes del ayuntamiento.

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, en los siguientes apartado pasamos a detallar las alegaciones de la AV Nudo Sur con respecto a distintos aspectos del Plan Especial.

## **2. CONEXIÓN PARQUE TIERNO GALVÁN CON LA RIBERA DEL MANZANARES**

El ámbito del plan incluye el entorno de la Avenida del Planetario y parque Tierno Galván: es en este ámbito donde han tenido lugar algunas de las actuaciones más importantes y con mayor impacto de la remodelación de la M-30: el *by-pass* sur y la conexión M-40/Embajadores. Estas dos actuaciones han tenido como resultado que en una pequeña área residencial converjan la salida de ventilación del *by-pass* sur que concentra la contaminación producida por 80.000 vehículos diarios, el tráfico derivado de los túneles de la M-40, el desvío del tráfico pesado de la Estación Sur de autobuses y el mantenimiento en superficie, con capacidad ampliada de la M-30 y el Nudo Sur. Es más, todo ello en una zona que el propio Ayuntamiento planteó incluir en la denominación “Zona de Actuación Acústica” por la situación de contaminación acústica. Todo ello se ha hecho sin contemplar los efectos individuales y acumulados de esta actuaciones y a pesar de la fuerte oposición vecinal, expresada en 13.000 firmas aún sin respuesta por el Ayuntamiento. Teniendo en cuenta esta situación y los planteamientos generales del Plan Especial se deriva la necesidad de actuar sobre este entorno para paliar de alguna manera el tremendo impacto de las obras de la M-30 en esta área.

Pero para esta área, incluida en el ámbito del Plan Especial, no se prevé ninguna actuación específica. Sin embargo, el proyecto ganador del concurso Madrid Río sí que contemplaba una actuación basada en dos planteamientos que son ahora objetivos declarados y prioritarios del plan especial: compensar ambientalmente las zonas más afectadas por las obras y conectar, mejorando la trama urbana, los espacios verdes ya existentes con los nuevos espacios generados por las actuaciones en la ribera del manzanares. Así el proyecto inicial contemplaba la conexión del parque Tierno Galván a través de una espacio rehabilitado y zona verde que discurre paralelo a la Avenida del Planetario siguiendo los terrenos colindantes a la vía de la línea C5 de cercanías, hasta llegar a l río. Esta actuación, utilizando espacios ya existentes que sólo necesitan ser remodelados sólo tiene que salvar dos obstáculos, la calle Embajadores y la línea de mercancías que cruza el parque, para dar a todo el área implicada una nueva dimensión, paliando parcialmente la situación de aislamiento y deterioro ambiental que sufre.

Los vecinos entendemos que esta es una actuación prioritaria y que debería estar circunscrita a la primera etapa de realización del plan ya que a pesar de que afecta a un área que no está

en su totalidad en la ribera del manzanares tendría consecuencias inmediatas en relación a lo planteado en la propia Memoria Justificativa del proyecto en relación a la capacidad articuladora del río y el potencial de los barrios próximos. La experiencia previa que se tiene en esta zona de Madrid de dejar para fases posteriores de ejecución la conexiones de una actuación de estas características son bastante significativas: es el caso del pasillo verde Ferroviario<sup>2</sup>.

### **3. SUBESTACIÓN ELÉCTRICA CALLE 30**

Aunque informaciones proporcionadas desde la Subdirección General de Información y Participación hablan de la desaparición de esta subestación provisional, la documentación del Plan Especial (C-12/IS-19/C) parece indicar no sólo su pervivencia sino que no se tomarán medidas sobre su situación irregular hasta la fase C del proyecto.

Hay que recordar aquí que esta subestación (calle Embajadores, 304) fue construida sin las adecuadas medidas de soterramiento y blindaje de líneas por la urgencia de las obras. Este hecho fue objeto de alegaciones vecinales aún sin contestar por parte del Ayuntamiento y Comunidad de Madrid. El propio estudio de incidencia ambiental del proyecto alude a la contaminación electromagnética generada por este tipo de instalaciones, cuya ubicación, en este caso, afecta directamente a zonas residenciales tanto por la situación de la subestación como por el trazado de las líneas de alta tensión. Sin embargo, a pesar de ello no se plantea adoptar ninguna medida en el plazo inmediato, posponiendo hasta 10 años lo que debería ser una obligación inmediata, dado los acuerdos que en su momento el propio Ayuntamiento suscribió con las empresas eléctricas.

Los vecinos creemos que la subestación debe desaparecer ya que puede tener otras ubicaciones menos perjudiciales para los residentes, se ha construido vulnerando la normativa en vigor y que en cualquier caso se planteó su existencia como provisional. Sin perjuicio de ello, en caso de no haber modificación de su ubicación en un plazo breve, deben ser adoptadas de forma inmediata las medidas correspondientes de soterramiento de la instalación y el blindaje de las líneas. Es obvio que la seguridad y la calidad ambiental de los residentes no puede estar supeditada a cuestiones presupuestarias o fases administrativas de un proyecto.

### **4. INCIDENCIA AMBIENTAL**

Ya hemos señalado que los estudios de incidencia ambiental presentados en el Plan Especial no justifican en absoluto la falta de los procedimientos de evaluación ambiental que deberían ser prescriptivos en un proyecto de esta magnitud y la contradicción inasumible que supone plantear acciones antes de ser sujeto a información pública la EIA de las obras de soterramiento.

---

<sup>2</sup> 19 años después de su aprobación, jamás culminaría la conexión con el parque Tierno Galván, convirtiendo un ambicioso proyecto de corredor verde y transformación de la ciudad en simplemente una operación de creación de nuevo terrenos para la expansión inmobiliaria.

En este sentido también queremos llamar la atención sobre los “Estudios de dispersión de contaminantes atmosféricos” realizados por la empresa IBERINSA y que sirven de justificación sobre la falta de adopción de medidas de mejora de la calidad ambiental así como ninguna consideración sobre la incidencia de la ubicación de los pozos de ventilación en las distintas actuaciones del Plan.

Hay que tener en cuenta que estos datos ofrecidos por los estudio de dispersión han sido realizados con anterioridad al funcionamiento de los túneles, correspondiendo en realidad con estimaciones teóricas de los modelos propuestos. Asimismo, el punto de partida de estos estudios son los niveles de contaminantes estimados por los estudios del Departamento de Mecánica Estructural y Construcciones Industriales de la ETSII (UPM) en la fase inicial del proyecto, cuando ni siquiera estaba elaborado el estudio de tráfico y partiendo de una calidad del aire utilizado para la “dilución” de contaminantes ideal que no se correspondía con los niveles de contaminación presentes en la zona. Asimismo, no hay ninguna estimación del rendimiento real de los sistemas de filtrado que suelen presentar desviaciones notables en la práctica con respecto a sus especificaciones teóricas. Tampoco los datos relativos al viento, cruciales para valorar el impacto de dichas instalaciones se corresponden en la mayor parte de los casos con la ubicación de los sistemas de ventilación como es obligado (correspondiendo en realidad a estaciones meteorológicas situadas en algunos casos a gran distancia).

Todo ello hace que estos estudios estén muy lejos de cumplir los estándares de estudios de este tipo (como los fijados por EPA, agencia ambiental americana<sup>3</sup>).

IBERINSA además es dependiente de la constructora ACCIONA, una de las empresas con mayor participación en las obras de soterramiento de la M-30, lo que cuestiona la objetividad necesaria en un estudio que debe valorar el posible impacto negativo de estas instalaciones, en especial cuando se realizaron ya iniciada la fase de construcción de los túneles y, por lo tanto, con una mínima posibilidad de modificación y/o corrección sin enormes pérdidas económicas para la empresa contratante.

La falta de estudio del impacto ambiental de los sistemas de ventilación de la M-30 y *by-pass* sur es aún más sorprendente si se tiene en cuenta que ha habido tiempo de contrastar estos datos proporcionados por IBERINSA, sujetos a una razonable duda, con otros datos extraídos ya de la puesta en funcionamiento de los túneles, después de un año de su inauguración.

Por otro lado, sorprendentemente el estudio de incidencia ambiental, a pesar de valorar de forma significativa el impacto ambiental que tienen algunos de los elementos de la remodelación, no contempla de forma significativa ninguna medida de corrección. Un ejemplo de esto es el hecho de que se reconozca en el estudio la especial incidencia de la

---

<sup>3</sup> *Revision to the Guideline on Air Quality Models: Adoption of a Preferred General Purpose (Flat and Complex Terrain) Dispersion Model and Other Revisions, Final Rule*, de la Agencia de Protección del Medioambiente de los Estados Unidos (EPA)

contaminación en las zonas correspondientes a las “bocas” de los túneles. Sin embargo, se plantea una de estas zonas, el entorno del Puente de la Princesa, para una dotación deportiva al aire libre, remo, obviando la evidencia científica del peligro para la salud que existe entre actividades al aire libre que requieren esfuerzo físico y concentraciones altas de contaminación. Tampoco se valora ninguna actuación destinada a paliar los efectos de la contaminación generada tanto por el pozo de ventilación del *by-pass sur* ni de compensar los efectos sinérgicos que puedan tener las distintas actuaciones llevadas a cabo en las inmediaciones de zonas residenciales.

Tampoco las valoraciones sobre contaminación acústica de este estudio se corresponden con medidas reales correctoras en el área del Nudo Sur: no se contemplan medidas para paliar la contaminación acústica en la Avenida del Planetario ni en las zonas de los colindantes con las bocas de los túneles, así como tampoco en el túnel de salida hacia la M-40 sito en Embajadores, a una distancia mínima de las viviendas.

## 5. MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

Otro de los aspectos prioritarios del Plan Especial como el de “establecer un nuevo modelo de movilidad y accesibilidad” no tiene un adecuado tratamiento con respecto a la zona correspondiente al Nudo Sur.

- a. El Puente de la Princesa que une las glorietas de Cádiz y Legazpi ha sufrido con las obras una remodelación que ha empeorado si cabe las condiciones de movilidad peatonal y accesibilidad de esta vía de comunicación ya existente entre dos distritos y que, diariamente, utilizan miles de ciudadanos. A pesar de que se prevé la construcción de nuevas pasarelas peatonales, estas no sustituirán la comunicación que supone este puente que une dos puntos centrales de los distritos de Usera y Arganzuela. Sin embargo, aunque la necesidad de mejora del puente es evidente para la totalidad de los ciudadanos, ésta se pospone a fases posteriores del proyecto frente a otras pasarelas que, sin duda darán nuevas posibilidades de comunicación a través del río pero que en ningún caso podrán sustituir recorridos ya establecidos y condicionados por las actuales infraestructuras de transporte, dotaciones y comercio. La rehabilitación de este puente mejorando su accesibilidad y capacidad peatonal debería ser una prioridad absoluta dentro de las actuaciones previstas dada la necesidad actual.
  
- b. La plaza de Legazpi, a pesar de haber sido liberada de una parte del tráfico en superficie no sólo continúa siendo un espacio de absoluta prioridad para el tráfico rodado frente a la movilidad peatonal. Las actuaciones previstas

en el Plan Especial perpetúan esta situación, en absoluta contradicción con el nuevo diseño de la zona. En este sentido, Legazpi debería ganar habitabilidad y espacio peatonal, dotándole del carácter de centralidad que se propugna con los nuevos desarrollos urbanos de la zona y facilitando los tránsitos locales entre distritos (Arganzuela y Usera).

- c. De nuevo una de las prioridades es la de estimular la fluidez del tráfico de paso hacia el centro de la ciudad a través de ampliación de carriles y medidas de redistribución del tráfico frente a la necesidad evidente de medidas alternativas que supongan una disminución significativa del tráfico rodado. Así se plantea la eliminación de la mediana en el Paseo del Molino, el aumento de carriles en Embajadores norte y en Maestro Arbós, el aumento de tráfico en el Paseo de la Chopera, etc. En este sentido, la asociación propone que se tomen medidas que supongan una reducción real del tráfico rodado ganando espacio peatonal y priorizando sus recorridos, así como una mayor presencia e importancia de carriles ciclistas vinculados al proyecto del Plan Director.
  
- d. Aunque el plan contempla como un elemento fundamental la conexión de la “nueva” ribera con el Parque Lineal del Manzanares en una fase posterior del proyecto, se han obviado soluciones ya existentes y que con poca inversión pueden contribuir a este objetivo. Así, el puente de Embajadores, a pesar de las remodelaciones sufridas es impracticable en la práctica para bicicletas y peatones. Sin embargo, una rehabilitación que le dotara de estas infraestructuras permitiría la conexión con el parque Lineal, enlazando con el carril-bici que se inicia en el tramo siguiente de Embajadores. Esta opción que utilizan algunos residentes en la zona a pesar de su evidente peligro en la situación actual permitiría dar de forma inmediata una opción a la conexión con el parque Lineal teniendo en cuenta que el puente está situado en el entorno inmediato de los carriles-bici planteados en el Plan especial y Plan Director Ciclista. Esta actuación por otro lado podría hacer realidad esta extensión de la trama urbana en la primera fase de actuaciones ya que supone un relativo bajo coste frente a otras previstas.

- e. Todas estas actuaciones se verían complementadas por la conexión del parque Tierno Galván y la ribera del Manzanares ya propuesta anteriormente. Además de lo ya planteado, esta actuación tendría efectos muy positivos e inmediatos en una serie de entornos urbanos tradicionalmente aislados y que, en algunos casos, ha empeorado su situación con las obras de la M-30. Así dicha conexión no sólo supone un elemento de unión entre zonas verdes sino que mejorarían de forma sustancial las condiciones de movilidad y accesibilidad de los residentes en Méndez Álvaro, Los Puertos y la parte final de Embajadores.

## 6. DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS

El Plan Especial tiene también como objetivo prioritario “intensificar y ampliar la red dotacional del área”. Aunque se plantea un aumento en términos globales del 9 % para suelos dotacionales y un 46 % de suelos destinados a usos deportivos, las actuaciones en el ámbito del Nudo Sur muestran una priorización absoluta de equipamientos de ciudad frente a las necesidades objetivas de esta parte del distrito de Arganzuela, sin contemplar la oportunidad histórica que un proyecto de este tipo ofrece de paliar el déficit que sufren estos barrios en materia de dotaciones y equipamientos. Barrios que, a diferencia de una parte importante del ámbito del Plan Especial, no han dejado de experimentar un crecimiento de población en esta última década y cuyo desarrollo urbano no está aún finalizado.

- a. A pesar de padecer carencias dotacionales básicas no sólo reconocidas por los vecinos, sino por las propias instituciones municipales y autonómicas, el plan no contempla que los espacios ganados con el soterramiento de la M-30 ni las áreas implicadas en este proyecto (Mercado de Legazpi y Matadero) tengan un papel en la compensación de estas deficiencias. Un ejemplo de esto es la necesidad de suelo para dotaciones educativas, necesidad reconocida por la propia Junta de Distrito y la Consejería de Educación. A pesar de este reconocimiento ninguna de las actuaciones va encaminada a paliar este déficit evidente, priorizándose otros usos, sin duda importantes pero no vitales para un verdadero desarrollo urbano como son la construcción de un edificio destinado a *esMadridtv* o la integración en el plan especial del traslado del área de Urbanismo al Mercado de Frutas y Verduras de Legazpi. De nuevo se plantean actuaciones que, sin minusvalorar el efecto positivo que pueden tener en la puesta en valor de la zona, no pueden justificarse si se hacen a costa de necesidades básicas de los residentes en la zona.



- b. Incluso estos nuevos equipamientos como el edificio destinado a la *esMadrid* se han planificado no sólo a costa de las necesidades de suelo para los vecinos sino también sin tener en cuenta el impacto que pueden tener en dotaciones ya existentes en la zona. Así dicha edificación se pretende realizar a escaso metros frente al Invernadero de Arganzuela. Esta dotación, aunque relativamente reciente, se ha convertido ya en un elemento emblemático de la recuperación de esta parte de la ciudad. La nueva edificación no sólo eliminará de la fachada del río al Invernadero y robará luz, elemento sustancial de la instalación, sino que también hará que se pierdan los espacios ganados para el disfrute de los ciudadanos como el jardín de dalias anteriormente existente en dicha ubicación.
- c. Un efecto colateral en materia de dotaciones del actual Plan Especial es que no sólo no ofrece la posibilidad de compensar dotacionalmente a los barrios del Nudo Sur sino que además se ven perjudicados con respecto a actuaciones previstas con anterioridad al Plan. Así, un equipamiento deportivo previsto en el programa electoral del actual equipo de gobierno para esta legislatura, un polideportivo en el Nudo Sur, se aplaza a 8 o 10 años por su adscripción al plan especial en la fase C (IS-19).

De la misma forma, actuaciones que son una prioridad absoluta como la biblioteca demandada desde hace años se integra en el Plan dentro de la actuación IS-13 (Equipamiento Cultural en General Maroto): de nuevo una necesidad absolutamente básica, en un distrito que cuenta con tan sólo una biblioteca para más de 150.000 habitantes, se ve postergada a una hipotética tercera fase por otras actuaciones sin duda menos urgentes.

Igualmente se puede entender el traslado de la Junta de Distrito de Arganzuela contemplada en el proyecto Matadero integrado a su vez en el Plan Especial, instalaciones que compensaban parcialmente el déficit dotacional de esta parte del distrito.

Por todo lo anteriormente expuesto

## **SOLICITA**

1. La puesta en marcha de un nuevo plazo de información pública y alegaciones subsanando los defectos del que se ahora se cierra.

2. La realización de un estudio de impacto ambiental del proyecto valorando de forma real la incidencia, con especial atención a aquellos aspectos potencialmente peligrosos para la salud pública como las concentraciones de contaminantes derivadas de los sistemas de ventilación de los túneles, y particularmente el situado en el parque Tierno Galván correspondiente al *bypass* sur.
3. El traslado de la subestación eléctrica Calle 30 y, si no fuera esto posible de inmediato, la toma de medidas de soterramiento y blindaje de líneas para garantizar la seguridad y salud de los vecinos afectados hasta su definitivo traslado.
4. La toma de medidas concretas para paliar los efectos de la contaminación atmosférica y acústica derivadas de las obras de la M-30 en el ámbito de actuación del Plan Especial correspondiente al entorno del Nudo Sur.
5. El diseño para la primera fase del Plan de un corredor verde que una el parque Tierno Galván y la ribera del Manzanares, eliminando las barreas a la movilidad actualmente existentes.
6. Se establezca como prioritaria la mejora de la accesibilidad y movilidad peatonal en el Puente de la Princesa.
7. La modificación del Puente de Embajadores para permitir la conexión peatonal y ciclista del distrito de Arganzuela, y del entorno de la margen izquierda del Manzanares, con el Parque Lineal.
8. La reorganización del tráfico rodado en el ámbito del plan para que en ningún caso suponga un aumento del flujo de vehículos así como la toma de medidas para el templado del tráfico y la mejora de la accesibilidad y movilidad peatonal, ciclista y de transporte público, teniendo en cuenta las propuestas de la Comisión de Movilidad del distrito de Arganzuela.
9. La reserva de suelo dotacional y de equipamientos para uso distrital con el objetivo paliar la actual situación de déficit de esta parte del distrito de Arganzuela.

10. La realización en la primera fase del plan de aquellas actuaciones dotacionales que ya estaban previstas con anterioridad al mismo como el Deportivo en el Nudo Sur (IS-19) y el Equipamiento Cultural General Maroto (IS-13).
  
11. La modificación del proyecto de construcción del edificio destinado a la administración pública (esMadridtv) frente a las instalaciones del Invernadero de Arganzuela preservando su entorno y su fachada hacia el río.

Todo lo cual someto a la consideración del Área de Urbanismo y Vivienda del Ayuntamiento de Madrid , en Madrid, a veintiuno de abril de 2008.



Firmado: Angel Lomas García  
**Presidente de la AV Nudo Sur**