

CALLE30 SUR

Las actuaciones acometidas en esta conflictiva franja de la M-30, que atraviesa el Nudo Sur, beneficiará a los más de 350.000 vecinos de Arganzuela y Puente de Vallecas, aunque los que realmente salen ganando son los 270.000 vehículos de media que circulan a diario por este punto de la vía de circunvalación de Madrid.

Nuevos enlaces para la zona sur

TEXTO ABRIL RUÍZ

La remodelación del sur de la M-30 es, sin duda, uno de los ejes fundamentales del proyecto de Madrid Calle30, tanto por lo que a medios se refiere como a las repercusiones de las obras. En palabras del propio alcalde, es un enclave "estratégico" para el futuro de Madrid. Una vez finalizados los trabajos se sumarán para uso de la ciudad más de 500.000 metros cuadrados que ocupaban las calzadas y se creará un gran parque de un millón de metros cuadrados bordeando el distrito de Arganzuela.

La capital vuelve la vista al río Manzanares, que se convierte en un activo más, mejorando la calidad de las aguas y reduciendo la contaminación ambiental gracias al soterramiento de gran parte del tráfico en varios túneles. El proyecto se caracteriza por fusionar el pasado y el futuro de la capital al mejorar el patrimonio histórico y emplear las más avanzadas tecnologías. En cuanto a la circulación, los cálculos de los técnicos señalan que la puesta en funcionamiento de las obras permitirá reducir hasta un 53%

la accidentalidad, así como las congestiones que se llegaban a extender prácticamente durante toda la jornada.

En el arco sur se llevan a cabo dos actuaciones: la conexión del paseo de Santa María de la Cabeza con la A3 correspondiente al *by-pass* Sur y la unión de la calle Embajadores con la M-40.

La conexión de Embajadores con la M-40 dará continuidad a los trabajos desarrollados en la M-30 conectando el centro de la ciudad con el exterior. El objetivo principal es conse-

Dos nuevos túneles gemelos permiten que el 30% del tráfico desaparezca de la superficie y se reduzca el recorrido en 1,5 kilómetros

guir un aumento de la fluidez del transporte con más seguridad y limpieza. El consistorio, además, insiste en que de este proyecto no sólo se van a beneficiar los vecinos de Arganzuela y Puente de Vallecas, sino todos los conductores gracias a la conexión directa hacia la autovía de Andalucía.

Conexión con Embajadores

Estas obras buscan solución a la deficiente conexión de Embajadores con la M-30 y M-40, que obliga al tráfico a pasar por Legazpi y Méndez Álvaro.

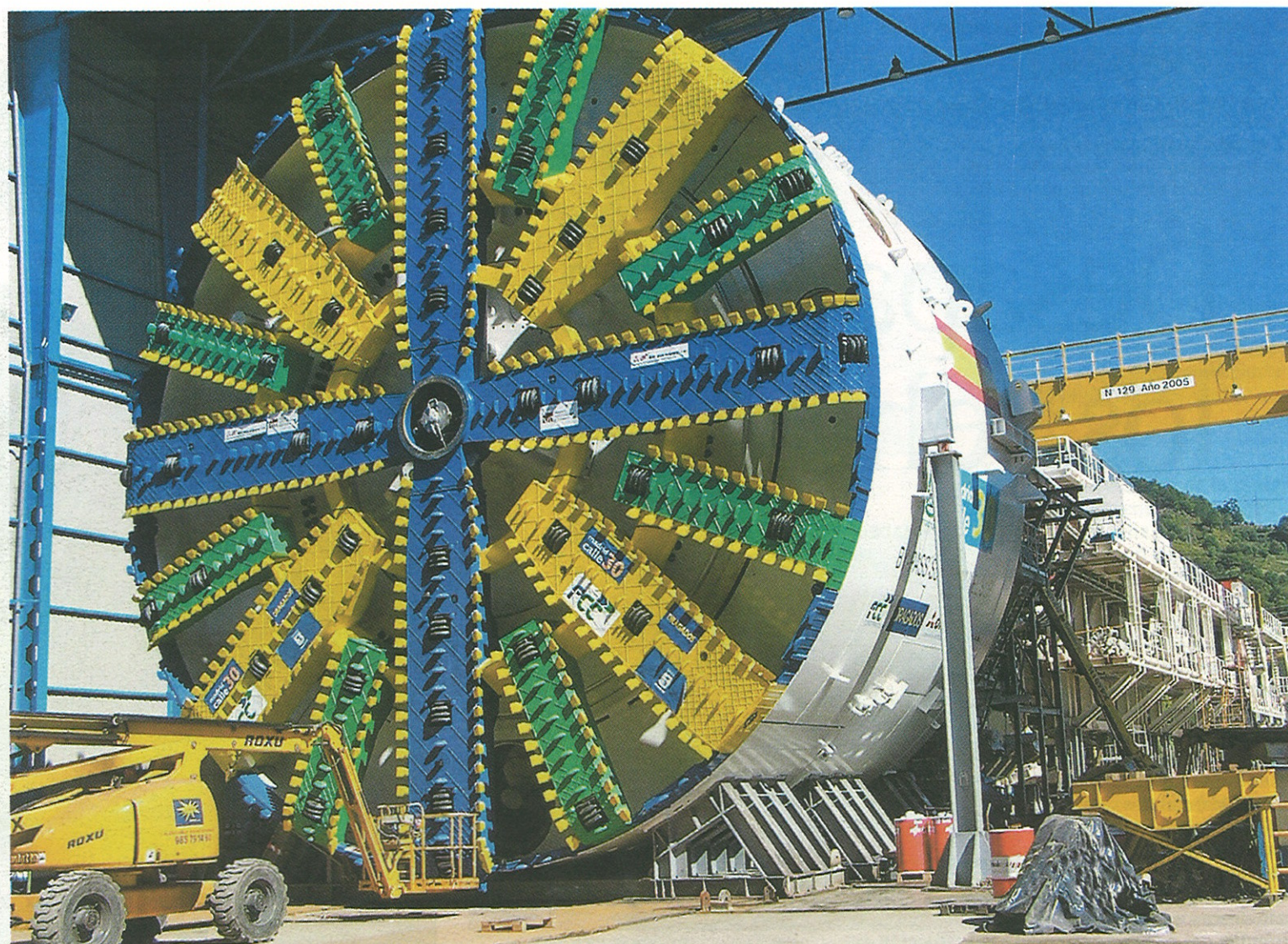


El proyecto afecta a un total de 16,6 kilómetros de viario, de los que 3,8 kilómetros corresponden a un túnel.



El 'by-pass' Sur se ha hecho

El *by-pass* Sur está formado por dos túneles gemelos, norte y sur, de tres carriles y 3,5 metros de anchura cada uno que beneficiarán diariamente a unos 80.000 vehículos. Un 30% del tráfico desaparece de la superficie y se reduce el recorrido en 1,5 kilómetros, es decir, se circula unos 120.000 kilómetros diarios menos. El eje comienza en las inmediaciones del paseo de Santa María de la Cabeza y finaliza junto al enlace de la avenida del Mediterráneo tras pasar bajo los parques de Arganzuela y Tierno Galván. El nuevo trazado representa una alternativa para los conductores que quieran enlazar la A3 y la M-30 a la altura de Conde de Casal y mejorará las comunicaciones a unos 650.000 residentes de los distritos de Arganzuela, Retiro, Puente de Vallecas y Usera. Las tuneladoras encargadas de las obras, bautizadas como Tizona y Dulcinea, han sido las



Tecnología japonesa para Tizona, que ha establecido un récord de velocidad al 'fabricar' 46 metros de túnel en una sola jornada de trabajo.

Para evitarlo se han construido dos túneles de dos carriles, con entrada y salida en Embajadores y avenida del Planetario, en un caso, y en el Nudo Sur, en el otro. De este modo se elude el paso por la M-30 y se facilitan los accesos a la A4, que gana un carril en el tramo que discurre hasta la M-40. Por otro lado, se eliminan los peligrosos "trenzados" del Nudo Sur al remodelar el trazado con cinco estructuras en superficie que conectan con la M-30 y facilitan el acceso al Parque Lineal del Manzanares.

Se persigue también dar solución a los problemas de movilidad provocados por los autobuses interurbanos que pasan por la Estación Sur de Méndez Álvaro. Se ha pensado en un túnel exclusivo para estos vehículos, que comunica la terminal con la avenida del Planetario y conecta con el túnel de Embajadores, lo que permitirá descargar la zona de tráfico. Está previsto que los más de 300.000 autobuses de largo recorrido que transitan cada año por la estación reduzcan hasta 45 minutos menos su

llegada a la M-40, ahorrando una media de 85 millones de euros. Se consigue así un doble efecto, ya que, junto a los 350.000 vecinos de Arganzuela y Puente de Vallecas, se verán beneficiados los viajeros que van al sur de la Península. El propio alcalde destacaba recientemente que esta es una forma más de dinamizar tanto el turismo como la economía de la región.

La zona donde se realizan las obras mejorará con el ajardinamiento y reforestación de más de 92.000 metros

Los autobuses interurbanos que pasan por la estación de Méndez Álvaro contarán con un túnel de uso exclusivo

cuadrados de terreno y la pavimentación de otros 15.300 metros cuadrados de aceras. Por último, hay que destacar que el proyecto afecta a un total de 16,6 kilómetros de viario, de los que 3,8 kilómetros corresponden a un túnel, y se ha desviado la línea de alta tensión que atravesaba la calle Embajadores. Durante la consecución de las obras se aprovechó para construir una red de alcantarillado con más capacidad, con un estanque de tormentas que evite los vertidos directos al río.

Realidad gracias a Dulcinea y Tizona, las tuneladoras más grandes del mundo

responsables del 90% de la construcción de los subterráneos, convirtiéndose ya en hitos de la obra civil en todo el mundo. El Ayuntamiento prevé que todas las nuevas infraestructuras entren en funcionamiento en los próximos días cumpliendo con los plazos y presupuestos previstos. Los subterráneos han incorporado todas las medidas de seguridad posibles. Disponen de una galería para vehículos de servicio y emergencia a lo largo del trazado en cada sentido, 13 galerías peatonales de conexión entre túneles situadas cada 200 metros y cinco para la evacuación de automóviles cada 600 metros. Además, tiene siete salidas de emergencia conectadas directamente con el exterior, 464 cámaras de televisión, 18 kilómetros de cable detector de incendios, 472 bocas de incendio, 15.510 puntos de luz y 112 señales gráficas variables.

Las salidas de ventilación están revestidas de materiales fonoabsorbentes y pantallas acústicas para evitar la contaminación. Su entorno se ajardinará y dotará de arbolado para eliminar el efecto visual que pudiera originar la implantación de los túneles. De hecho, otro aspecto ligado a la mayor fluidez de tráfico que provocará la apertura del *by-pass* Sur es el beneficio ambiental. Los vehículos podrán circular a velocidades medias consideradas óptimas desde el punto de vista del consumo de combustible, alrededor de los 70 kilómetros por hora, lo que supone reducir a la mitad el consumo medio que se gasta ahora en los atascos y retenciones, así como las emisiones. La contaminación que generan los motores no irá a parar directamente a la atmósfera sin control, como ocurría hasta ahora, sino que será tratada por el Sistema de Ventilación y Filtrado

de Alta Tecnología con el que cuenta el *by-pass*, que es capaz de retener el 80% de las partículas, absorbiendo además de manera significativa los gases nocivos. Esto, según los responsables del proyecto, convertirá a este subterráneo en un referente mundial en la aplicación de sistemas eficaces para la mejora de la calidad del aire. La contaminación acústica también será menor al dejar de transitar por la superficie el 30% de los vehículos que cada día optarán por el subterráneo para efectuar sus recorridos. La seguridad ha sido otra de las obsesiones del *by pass* Sur. En los trabajos se han usado más de 1.900 sensores supervisados por el Centro de Seguridad y Control de Obras de Infraestructuras Municipales para evitar cualquier riesgo que pudiera afectar al terreno, los trabajadores o las viviendas del entorno.