

CALLE30 OESTE

La finalización del gran soterramiento de la M-30 permitirá eliminar una media de 100.000 vehículos diarios del entorno del Manzanares. La primera fase, la que discurre entre el estadio Vicente Calderón y el paseo Marqués de Monistrol, quedó inaugurada a finales de enero. El río se quita el tráfico de sus márgenes.

Desaparecen los vehículos

TEXTO AMADEO BUENO

Serán el conjunto de túneles urbanos más largos de España en cuanto concluyan todas los cuatro tramos proyectados del soterramiento. El primer tramo bajo la orilla interior del Manzanares se abrió al tráfico a finales de enero, lo que permitirá eliminar una media de 100.000 vehículos que hasta ahora circulaban a diario a escasos metros de las viviendas del paseo de Virgen del Puerto. La actuación está incluida en el Proyecto Madrid Río, que contempla el soterramiento de más de seis kilómetros de carretera, sobre los que se creará una inmensa alfombra verde que conectará de forma directa diversos parques de la capital.

La apertura de los primeros 2,2 kilómetros de soterramiento, entre el estadio Vicente Calderón y el paseo del Marqués de Monistrol, marcaron el comienzo del fin de esta espectacular obra de ingeniería. "Han sido 20 incómodos pero decisivos meses que han servido para remediar el padecimiento de decenios —declaró el alcalde de Madrid durante la inauguración del tramo—. Los 5.000 madrileños cuyas ventanas daban sobre la M-30 ven desaparecer los 100.000 coches que pasaban por aquí cada día. Ellos saben que las molestias de las obras han sido temporales, pero los beneficios son permanentes".

Menos contaminación

Ruiz-Gallardón informó, además, de que el soterramiento supondría una mejora en la calidad del aire que respiran los vecinos de la zona y, en general, el resto de los madrileños, pues los túneles incluyen un sistema de filtrado y tratamiento de las emisiones nocivas y contaminantes emitidas por los vehículos



La construcción de los túneles ha supuesto un auténtico reto.



Se acabaron las obras en la mayor parte de la zona oeste de Madrid.



La ampliación de carriles permite eliminar maniobras peligrosas.

que evitan su vertido directo a la atmósfera, a diferencia de como venía ocurriendo hasta la fecha.

El primer tramo del soterramiento incrementa la capacidad de la M-30 en este punto, ya que de los tres carriles por dirección que tenía antiguamente la calzada

“Las obras han sido temporales, pero los beneficios son permanentes”, dijo Ruiz-Gallardón



Tráfico subterráneo. Los vehículos desaparecerán por los túneles.



Cuatro minutos desde la glorieta de San Vicente al corazón de la A5.

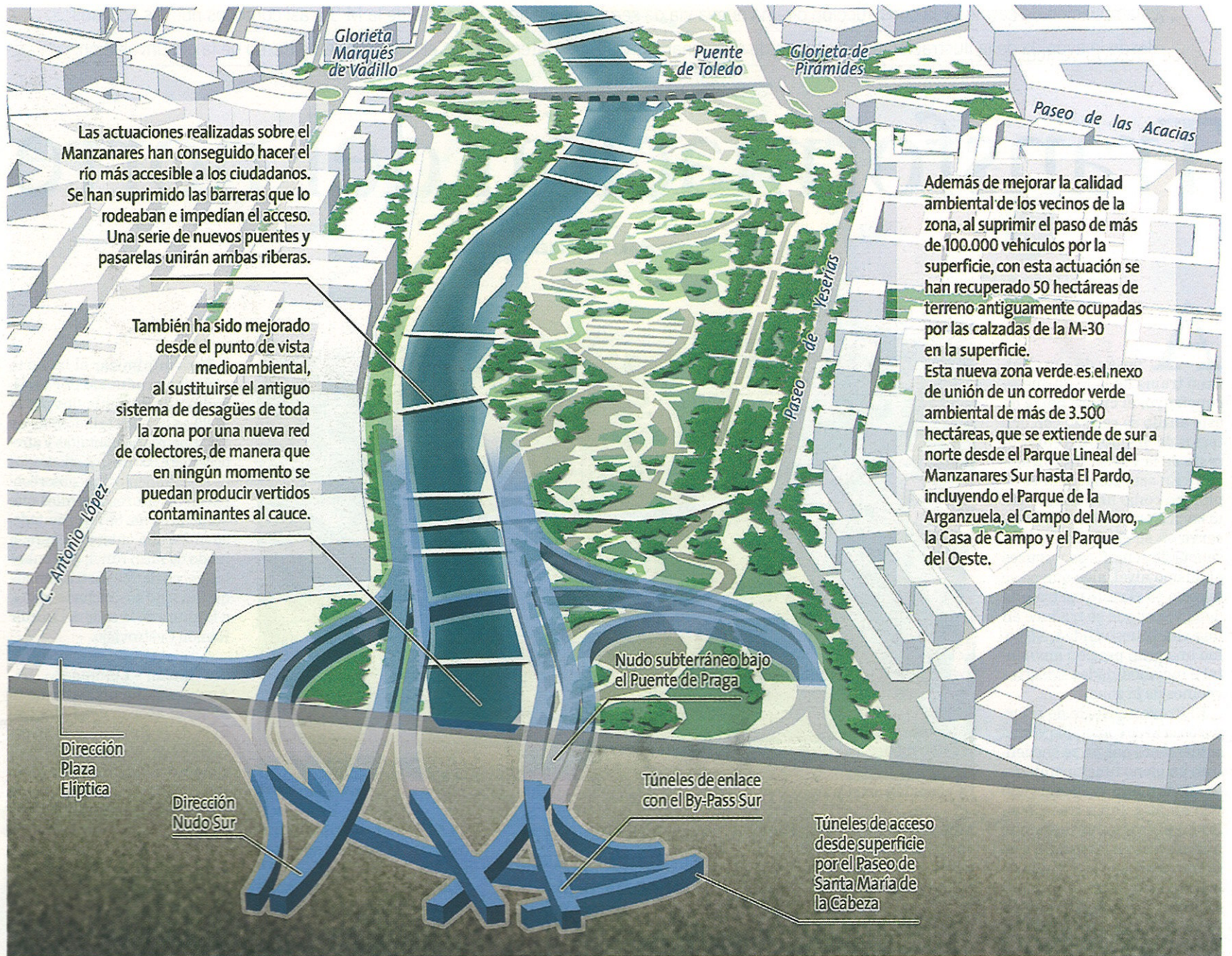


Cada túnel cuenta con medidas de seguridad extremas.

en superficie, se pasará a una media de cuatro bajo tierra. Para facilitar las maniobras de incorporación y salida de la vía, los carriles centrales se mantienen siempre al margen de los accesos, independientes, lo que elimina por completo los denominados “trenzados” que siem-

pre daban lugar a grandes atascos en superficie. Según las explicaciones del director general de Infraestructuras del Ayuntamiento, Manuel Arnáiz, a la altura del puente de San Isidro se han construido cinco carriles, aunque el de la derecha se convierte inmediatamente en vía de sa-

CALLE30 OESTE



Las actuaciones realizadas sobre el Manzanares han conseguido hacer el río más accesible a los ciudadanos. Se han suprimido las barreras que lo rodeaban e impedían el acceso. Una serie de nuevos puentes y pasarelas unirán ambas riberas.

También ha sido mejorado desde el punto de vista medioambiental, al sustituirse el antiguo sistema de desagües de toda la zona por una nueva red de colectores, de manera que en ningún momento se puedan producir vertidos contaminantes al cauce.

Además de mejorar la calidad ambiental de los vecinos de la zona, al suprimir el paso de más de 100.000 vehículos por la superficie, con esta actuación se han recuperado 50 hectáreas de terreno antiguamente ocupadas por las calzadas de la M-30 en la superficie. Esta nueva zona verde es el nexo de unión de un corredor verde ambiental de más de 3.500 hectáreas, que se extiende de sur a norte desde el Parque Lineal del Manzanares Sur hasta El Pardo, incluyendo el Parque de la Arganzuela, el Campo del Moro, la Casa de Campo y el Parque del Oeste.

lida al paseo de la Virgen del Puerto. Después hay otras dos salidas intermedias dispuestas de forma similar: a la glorieta de San Vicente y a la avenida de Portugal.

Esta actuación se ha convertido en un auténtico reto para los ingenieros en diversos puntos concretos, como a la altura del puente de Segovia –el más antiguo de Madrid, cuyos pilares del siglo XVI tuvieron que ser reforzados para evitar daños. El resto del subterráneo cuenta con los más avanzados sistema de seguridad: hasta 18 salidas de emergencia, 16 postes para solicitar auxilio, 157 bocas de incendio y 75 videocámaras que transmitirán en tiempo real cualquier incidencia al Centro de Control de Madrid Calle30. Para completar la infraestructura fue preciso sortear tres líneas de Metro y una de Cercanías.

El resto del soterramiento en la zona oeste de la M-30 se completa con los tramos comprendidos entre el puente de San Isidro y el Nudo Sur –donde se han cubierto las dos calzadas independientes para

cada sentido de circulación y sus conexiones con el interior de la ciudad–, así como la reforma del nudo del puente del Rey, que conecta la M-30 con la avenida de Portugal y la cuesta de San Vicente. Esta última actuación hará posible que los vehículos que vayan del centro de Madrid alcancen la A5

El soterramiento ha mejorado la capacidad y funcionalidad de las vías

en menos de cuatro minutos a través del túnel de 2.300 metros de longitud que se abrió al tráfico a comienzos de febrero.

El proyecto de soterramiento ha logrado que los nuevos trazados mejoren la capacidad y funcionalidad de las vías, permitiendo la instalación de ventilación, una comple-

ta señalización moderna y llamativa –con carteles que cuelgan del techo y una fila interminable de fluorescentes que recorren las galerías de punta a punta– y medidas de seguridad vanguardistas. Sobre la cubierta de los túneles se plantarán, además, nuevas especies arbóreas.

Un bulevar ajardinado aparece en la Avenida de Portugal

La avenida de Portugal actúa como una barrera más entre la ciudad y las zonas verdes más importantes –en este caso concreto, el auténtico pulmón por el que respira toda la zona sur de la región: la Casa de Campo–. Este fue uno de los motivos que impulsó el soterramiento de 1,7 kilómetros de la A5, una actuación que ha costado alrededor de 171,2 millones de euros. El alcalde se planteó la obra como una oportunidad única para recuperar la acera para los 270.000 residentes del barrio de Latina y, en especial, los 45.000 vecinos de la Puerta del Ángel. “Esta iniciativa no se limita a mejorar la viabilidad –comentó Ruiz-Gallardón–. Es mucho más. Se trata de recuperar para los ciudadanos un gran ámbito hasta ahora invadido por el tráfico”. La avenida de Portugal ha quedado convertida en un gran bulevar de 1,3 kilómetros junto a los límites de la Casa de Campo, con un carril bici y una zona verde de 25.000 metros cuadrados. El proyecto también forma parte del denominado Madrid Río, cuyo concurso ganó el equipo de arquitectos dirigido por



Ginés Garrido Colmenero. El diseño final prevé reproducir el paisaje de Madrid a Portugal, con cerezos y un pavimento realizado a base de pequeños adoquines irregulares –una clara referencia al estilo decorativo portugués–.