



M-30

La velocidad en todos los nuevos túneles de la vía se reducirá de 90 a 70 kilómetros por hora cuando en febrero de 2007 se inaugure la reforma /2

El mejor chef de España



RICARDO CASES

Se llama Mario Sandoval, 'actúa' en Coque, en Humanes, y se ha convertido en el cocinero nacional más laureado /10-11



Una araña en el portal

Los vecinos del número 4 de San Bartolomé llamaron a la policía tras descubrir una 'migala', arácnido venenoso de gran tamaño y de procedencia sudamericana

Alcalá de Henares

Dos mujeres encuentran en un contenedor la cabeza, los brazos y las piernas de un hombre de aproximadamente 40 años

7

8

A 70km/h por los túneles de la M-30

Ayuntamiento. En los puntos de entrada y salida de todos los subterráneos habrá retenes de seguridad —bomberos y ambulancias— las 24 horas del día. El Gobierno presenta su gran proyecto, que costará más de 4.000 millones de euros

FERNANDO MAS

Erase una vez una carretera tan mala tan mala que la degradaron a calle y la enterraron para no verla jamás. Por orden del señor alcalde, Alberto Ruiz-Gallardón, y por obra y gracia de los ciudadanos y su dinero: el cuento de la M-30 requiere una inversión de 3.900 millones de euros. ¿El final de la historia? Ya se verá, en febrero de 2007, si es feliz.

Los 15 proyectos en que se divide la reforma de la M-30 se presentaron ayer. Los ciudadanos los conocerán a partir del lunes, cuando, durante 20 días, se sometan a información pública.

Entre la documentación aportada, pocas novedades. Sí en las conversaciones con los técnicos. Alguna destacada. La más importante afecta a los túneles que se construirán junto al río Manzanares, en el Nudo Sur, para salvar la Avenida de la Ilustración y en diferentes accesos a esta carretera.

La velocidad máxima, hoy 90 kilómetros por hora en toda la vía, se reducirá a 70 a lo largo de los 56 kilómetros de subterráneos —28 por sentido— que tendrá la M-30 tras su remodelación.

Los técnicos de Urbanismo explican que el tratamiento de estos corredores debe ser similar al que se da a los túneles alpinos: se impedirá el paso cuando el tráfico esté saturado, se cerrará en caso de accidente, se instalarán los sistemas de ventilación más modernos del mundo y durante las 24 horas del día habrá un retén de vehículos de seguridad —bomberos y ambulancias— a la entrada y salida de los subterráneos. Cierto es que esta última medida está en estudio.

Las simulaciones indican que el 'by-pass' sur va a absorber la mitad del tráfico del Nudo Sur

La presentación del proyecto se dividió en cuatro sectores. Manuel Melis, director gerente de Infraestructuras, se encargó de dar las explicaciones. Coja el coche y entre en la nueva calle de Madrid.

► **Proyecto Este.** Accede por el norte y se encuentra con la remodelación del Nudo de la Paloma —56 millones de inversión para reformar en dos años más de siete kilómetros de accesos—; circula hasta Costa Rica —27 millones para reformar en 165 meses tres kilómetros del nudo—, más adelante observa el nuevo sistema de distribución del tráfico para acceder a la A-2 (carretera de Barcelona) —27 millones para remodelar cinco kilómetros de enlaces—, sigue hasta el Nudo de O'Donnell y concluye



Pilar Martínez, Alberto Ruiz-Gallardón y Manuel Melis, ayer, al presentar los proyectos de la M-30. / AYUNTAMIENTO DE MADRID

LA INVERSIÓN Y EL BENEFICIO

3.666 millones. De euros, claro. Es la cantidad, sin IVA, que costarán las obras de reforma de la M-30. Hay que añadir otros 300 millones de planes de seguridad y otros requisitos legales imprescindibles. El presupuesto total, que gestionará la empresa Madrid Calle 30, incluye el coste de las tuneladoras, entre 36 y 60 millones de euros cada una de las cinco que se van a usar.
11.500 empleos. Se calcula que durante la ejecución de la obra de

reforma de la M-30 se va a crear ese número de puestos de trabajo, con una generación de renta estimada en 760 millones de euros.
4.400.000 horas. La reforma que prevé el Consistorio supondrá un ahorro anual de 4,4 millones de horas de trabajo para los madrileños en desplazamientos, al disminuir el tiempo de atasco que tendrán que pasar en la autovía. Este tiempo se traduce en un beneficio de 1.080 millones de euros, calculado en 20 años.

12 millones. La mejora de la M-30 también se va a reflejar en el contador de combustible de los coches que la paseen. En total, se ha calculado que los madrileños se ahorrarán unos 12 millones de litros al año. En el horizonte de los 20 años, esta cantidad supondrá un beneficio de 190 millones de euros.
15% menos. El beneficio económico también se extrae de la reducción de accidentalidad que ha planteado el Ayuntamiento al cambiar el trazado de la M-

30. Según los cálculos municipales, la circunvalación será testigo de un 15% menos de siniestros, lo que repercutirá en 240 millones de euros de ahorro.
30 hectáreas. Si el Gobierno de Gallardón hubiera querido comprar 30 hectáreas de zona verde, la factura hubiera ascendido a 200 millones de euros. La reforma de la M-30 liberará este espacio para el medio ambiente y añadirá otras 20 hectáreas más que ahora no son accesibles para el ciudadano.

obstáculos importantes: debajo de la grada del estadio Calderón que se levanta sobre la M-30 no se puede horadar más de 1,2 metros. Para disimular el falso túnel, se diseña un jardín. El segundo impedimento para que el túnel mantenga su trazado es el Puente de Toledo. La Comunidad no consiente que se toque porque está catalogado como Bien de Interés Cultural. Suponga que no han dado permiso, su coche asoma a la superficie; que sí han dado permiso, continúa bajo tierra.

Superado el tramo del río, su turismo pone rumbo hacia la Avenida de la Ilustración, el único tramo que hoy tiene semáforos y que tras la reforma es una calle del centro de la ciudad.

► **Proyecto Norte.** En este epígrafe se incluyen cuatro bloques de la reforma que se comen más de 1.000 millones de euros. Lo más destacado, un túnel de más de cinco kilómetros con el que se eluden los semáforos. Coste de la inversión, 722 millones de euros. Este by-pass conecta, además, con la N-I (Burgos).

En este punto concluye su paseo virtual por esta M-30 que hoy sólo está en el papel. En realidad, sus secretos se ocultan en una montaña de documentos que ocupan cuatro metros cúbicos, como se encargó de explicar la concejala de Urbanismo, Pilar Martínez.

Un recorrido que, en teoría, ha sido muy seguro, porque las simulaciones de tráfico que han hecho los técnicos indican que la reforma reduce los accidentes entre un 15% y un 20%. Estas recreaciones aportan datos que los expertos no terminan de creerse: la obra rebaja la siniestralidad hasta un 67% en algunos puntos. Cada año se registran 600 accidentes en la M-30.

Estos estudios de tráfico simulan el comportamiento de los conductores en función de la alternativa más corta que se les presente. Con la remodelación de la M-30 se confía en que se transforme la costumbre, y que la acumulación de

Para diseñar el jardín junto al Manzanares se convocará un concurso internacional de ideas

en el enlace con la A-3 (Valencia). [Sepa que la inversión para este punto: 187 millones de euros y dos años de trabajo sobre 7,6 kilómetros de asfalto].

La oposición denuncia: no se retira el puente de Vallecas. Según el PSOE, no se podrá desmontar nunca si se construye el by-pass sur. Los técnicos que han defendido el proyecto responden: hay soluciones de futuro.

► **Proyecto Sur.** Empieza el trayecto más intenso del camino. Si quiere dirigirse hacia el sur, continúe por la vieja carretera. Si lo que quiere es ir al oeste, desvíese por el nuevo by-pass: 8.344 metros de túnel que conectará la M-30 entre los accesos a la carretera de Valencia y los mataderos de Legazpi. [Casi 770

millones de euros de coste y 30 meses de trabajo]. Los responsables de Urbanismo calculan que el tráfico que absorbe el Nudo Sur —312.000 vehículos al día— se reparte tras la obra entre el viario actual y el desdoblamiento.

Las actuaciones en esta zona se completan con la conexión entre la calle de Embajadores y la M-40. Se invierten 74 millones de euros para construir una vía que dé entrada entrada y salida directas hacia la N-IV. Se aprovecha el eje de Embajadores, hoy «infrautilizado», según Melis.

Pongamos que ha optado el by-pass para circular pegado al Manzanares. Habrá accedido a otro escenario de la obra.

► **Proyecto Oeste.** «No sé qué decirles porque aquí se me saltan las lá-

grimas». Manuel Melis entra así en su explicación sobre la reforma del tramo junto al Manzanares. «Desaparecen los coches y aparece un maravilloso jardín», continúa.

El «proyecto oeste» se ha dividido en tres tramos. Con un desembolso de 159 millones se soterra la Avenida de Portugal —que en superficie será un bulevar— hasta la Glorieta de San Vicente. Un tramo de 2,9 kilómetros. Tres años de trabajo y 618 millones para enterrar la vía entre el Paseo del Marqués de Monistrol y el Puente de San Isidro. Se interviene en 8,8 kilómetros de la M-30. El soterramiento entre el Puente de San Isidro y el Puente de la Princesa también lleva tres años, afecta a 9,2 kilómetros de calle y cuesta 450 millones. A lo largo de este tramo hay dos

coches en el sur se diluya y los vehículos utilicen también el norte.

Los datos son contundentes: por el Nudo Sur transitan cada día más de 300.000 coches y junto al río, en torno a 240.000. En cambio, en el norte apenas lo hacen 70.000.

Fin del paseo virtual; viaje al futuro: todos estos cálculos se podrán comprobar cuando, en febrero de 2007, se inaugure una obra que afecta a casi 50 kilómetros de carretera, la mayoría en la M-30.

Como aportación, 50 hectáreas de terreno junto al Manzanares. Se convocará a los mejores arquitectos del mundo para que diseñen este jardín y pongan un final feliz al cuento... que se empieza a escribir —con los primeros movimientos para ejecutar la obra— en cuanto pase la boda del Príncipe Felipe.

M2

- Objetivos:**
- Incremento de la capacidad para absorber tráfico.
 - Recuperación medioambiental.
 - Supresión del efecto barrera en la Ribera de Manzanares y Casa de Campo.
 - Mejora de los enlaces con las carreteras radiales.
 - Incorporación de accesos preferentes subterráneos del transporte colectivo.
 - Disminución de los tiempos de viaje.
 - Reducción de la siniestralidad.

Proyecto Norte

Vía de servicio M-30 zona noroeste	Acceso Avda. Ilustración/ M-607
Longitud total 3.426 m.	Longitud total 1.650 m.
Presupuesto 32 mil de euros	Long. viaductos 482 m.
	Presupuesto 25 mil de euros

"By-pass" Norte

Longitud total 10.525 m.	Conexión "by-pass" norte con A-1
Long. del tramo túnel 4.187 m.	Longitud total 5.479 m.
Long. tramo túnel entre pantallas 4.817 m.	Long. túnel 4.463 m.
Presupuesto 722 mil de euros	Presupuesto 474 mil de euros

CARACTERÍSTICAS GENERALES:

Longitud total de las actuaciones	28.996 m.
Longitud total de túneles	25.306 m.
Ratio de las obras	Vel. 600-2.000
Operación en servicio	Presup. 4.100 millones de euros
Presupuesto total	3.364 mil de euros

Proyecto Oeste

Soterramiento Avda. Portugal hasta Gta. S. Vicente	Longitud total 2.983 m.
Long. túnel entre pantallas 2.674 m.	Presupuesto 159 mil de euros

Soterramiento M-30 entre Paseo Marqués de Monistrol y Puente de S. Isidro

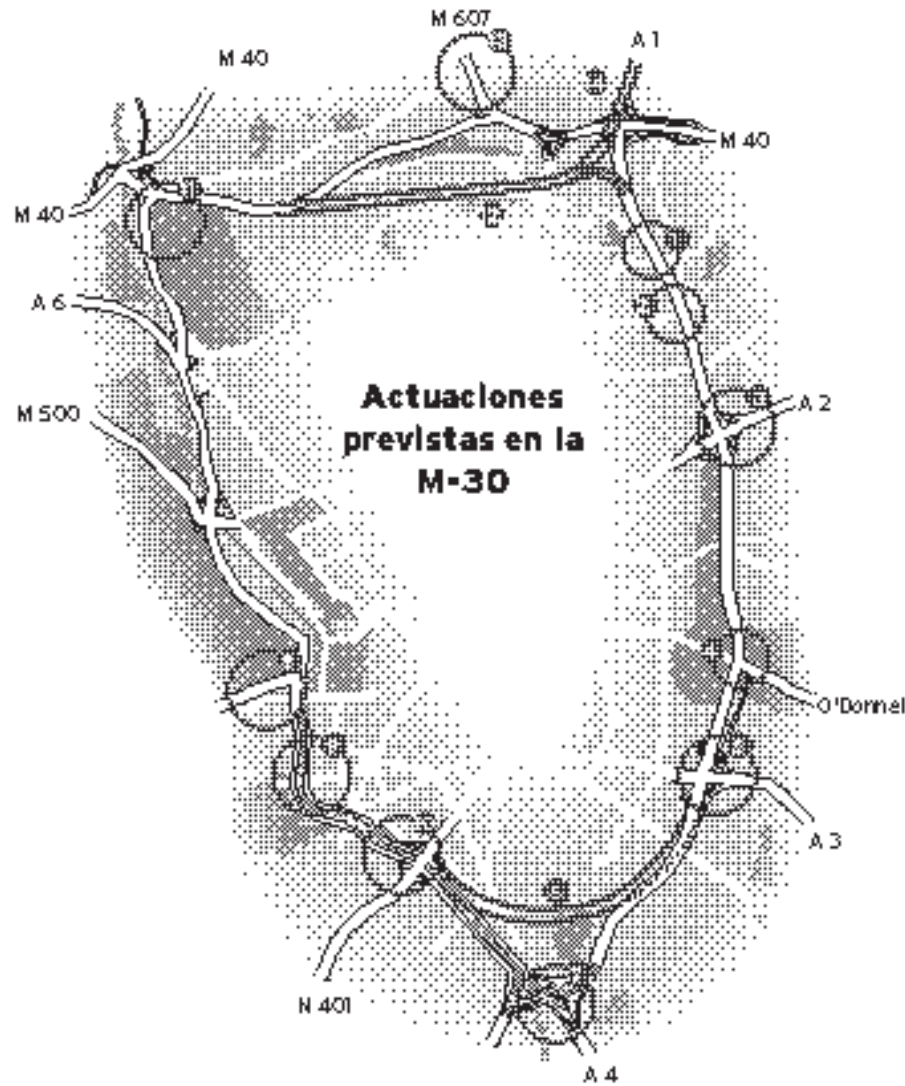
Longitud total 12.759 m.
Long. túnel entre pantallas 12.719 m.
Presupuesto 618 mil de euros

Cubierta vegetal (árboles)

Río Manzanares

Soterramiento M-30 entre Paseo Marqués de Monistrol y Pte. S. Isidro

Longitud total 12.212 m.
Long. túnel entre pantallas 11.852 m.
Presupuesto 450 mil de euros



Proyecto Este

Nudo de la Paloma	Longitud total 2.983 m.
Long. túnel entre pantallas 2.674 m.	Presupuesto 159 mil de euros

Nudo de Costa Rica

Longitud total 2.078 m.
Long. túnel entre pantallas 892 m.
Presupuesto 27 mil de euros

Nudo de la A-2

Longitud total 4.460 m.
Long. túnel entre pantallas 510 m.
Viaducto 140 m.
Presupuesto 25 mil de euros

Simulación del nuevo aspecto del nudo de O'Donnell.

Nudo de O'Donnell

Longitud total 6.800 m.
Long. túnel entre pantallas 150 m.
Viaducto 150 m.
Presupuesto 18 mil de euros

Nudo de la A-3

Longitud total 4.800 m.
Long. túnel entre pantallas 1.400 m.
Long. túnel convencional 430 m.
Presupuesto 187 mil de euros

Proyecto Sur

"By-pass" Sur	Longitud total 8.344 m.
Long. del tramo túnel 7.212 m.	
Long. tramo túnel con pantallas 632 m.	
Presupuesto 769 mil de euros	

Conexión G/ Embajadores con M-40

Longitud total 5.800 m.
Long. tramo túnel con pantallas 2.460 m.
Presupuesto 74 mil de euros

Galería de ventilación

4,50 m.

"By-pass" Sur Sección túnel con tuneladora

Galería de adelantamiento

4,50 m.

FUENTE: Consejo de Gobierno, Urbanismo e Infraestructura del Ayuntamiento de Madrid

EL MUNDO

CALPE - ALICANTE

Un edificio de 20 plantas que invita a disfrutar de unas vistas de ensueño, junto al mar del Peñón de la Hacha.

Bahía del Sol

COMPLEJO RESIDENCIAL

PROYECTO: Calpe

FINANCIADO: OWCISA

INFORMACIÓN: 965 830 050