

Último acelerón a las obras de la M-30

# Vecinos de Legazpi protestan por la ventilación del subterráneo

J. S. G. - Madrid - 24/03/2007

El subterráneo inaugurado ayer a parte de ser el más largo de Europa, con 7,5 kilómetros de calzadas bajo tierra, es uno de los más seguros y modernos del mundo del mundo, según explicó ayer el alcalde de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón. Lo de la seguridad está avalado por la cantidad de cámaras, salidas de emergencias, señalizaciones, y otras medidas preventivas que recorren el subterráneo como cuadros antiincendio con agua nebulizada. Lo de la modernidad lo dijo Gallardón por "los avanzados sistemas de ventilación del túnel". Estos extractores cuentan con un sistema de filtros de ventilación con carbón activo y con un complejo sistema de precipitadores electrostáticos que retienen el 90% de las partículas, según explicó Gallardón durante la presentación.

Pero este sistema de ventilación no convence a algunos vecinos del barrio de Legazpi, en el distrito de Arganzuela. Unos cincuenta residentes del barrio se concentraron ayer por la tarde cerca de la chimenea de ventilación *bypass* sur de la M-30, situada en el parque Tierno Galván. Los vecinos protestaron porque consideran que la instalación es "potencialmente muy peligrosa" para la salud de quienes residen en la zona.

El portavoz de la Asociación de Vecinos Nudo Sur, Roberto Tornamira, aseguró que los filtros instalados en las salidas de humos del *bypass* y de los nuevos túneles de la M-30 no evitarán que "el 20% de las partículas, las más nocivas, sean desprendidas a la atmósfera y afecten a las personas, especialmente a los niños".

## Contra las chimeneas

Tornamira definió el sistema de extracción de humos como "un crematorio, es una incineradora de partículas", que repercutirá en la calidad de vida de los vecinos. El portavoz vecinal aseguró que "hoy -por ayer- "es un día triste". Y criticó la actitud de Gallardón por "incumplir la normativa europea en materia medioambiental". Según Tornamira, "las medidas de seguridad dejan mucho que desear. Se están inaugurando obras sin sopesar los riesgos que pueden causar para la salud", agregó.

Tormanira indicó que las obras han sido molestas, "pero el verdadero problema comienza ahora. Cuando las chimeneas comiencen a lanzar humos a la atmósfera. Entonces empezaremos a sufrir problemas respiratorios".

Los vecinos se reunieron entorno a una de las chimeneas más polémicas del proyecto de reforma de la M-30. Ante las reiteradas protestas vecinales, el Ayuntamiento decidió modificar en tres ocasiones el emplazamiento de la salida de humos. En un principio estaba concebida como una chimenea de unos 20 metros de alto, a menos de 200 metros de las casas de los vecinos. Ahora es una gran rejilla por donde salen los humos de los coches que circulan por el subterráneo.

[http://www.elpais.com/articulo/madrid/Vecinos/Legazpi/protestan/ventilacion/subterraneo/elpepuespmad/20070324elpmad\\_2/Tes](http://www.elpais.com/articulo/madrid/Vecinos/Legazpi/protestan/ventilacion/subterraneo/elpepuespmad/20070324elpmad_2/Tes)

ABC 24/03/2007

## El arco sur de la M-30 cuenta ya con el túnel urbano más largo de Europa, de 7,5 kilómetros

MERCEDES CONTRERAS. MADRID.

«Cuatro minutos tardarán los conductores en recorrer el by-pass, entre Conde de Casal y Santa María de la Cabeza, cuando antes tardaban media hora en poder superar el nudo sur en hora punta», aseguró ayer el alcalde, Alberto Ruiz-Gallardón, durante la inauguración de tres nuevos subterráneos que conforman, con sus 7,5 kilómetros, el túnel urbano más largo de Europa.

Como «una magnífica obra que aporta una solución inteligente para el tráfico» lo calificó la presidenta regional, Esperanza Aguirre, que fue invitada excepcional del alcalde en la apertura del citado by-pass, que va desde el subterráneo que da acceso a la M-30 desde la nacional de Valencia hasta el túnel del Calderón. Ahora, la realidad es que ya está en servicio todo el subterráneo interior de la M-30.

### Bajo tierra

Durante el largo subterráneo entre la A-3 y Marqués de Monistrol, las calzadas sólo salen a superficie a lo largo de unos pocos metros, a la altura del estadio Vicente Calderón donde, debido a los pilares de su estructura, no ha sido posible realizar el túnel.

El trazado desde la A-3, con un total de 1,2 kilómetros, comienza con dos carriles. El de la derecha permite a los conductores salir a superficie para ir a la zona de la avenida Ciudad de Barcelona, mientras que el de la izquierda le lleva directamente al by-pass sur.

Allí dentro se une ya con las calzadas subterráneas de la M-30 inauguradas hace unos días. El by-pass tiene tres carriles de circulación que se han construido con una de las tuneladoras más grandes utilizadas en el mundo, de 15,2 metros de diámetro.

Su trazado, que discurre a unos 30 metros de profundidad —aunque llega a 70 bajo el parque de Tierno Galván—, arranca a la altura de la avenida del Mediterráneo y termina poco antes del paseo de Santa María de la Cabeza. Son 4,2 kilómetros a los que hay que sumar otros 2,1 que se han construido como prolongación para llegar hasta el Vicente Calderón.

### Calzada de emergencia

Bajo la calzada principal el túnel, al igual que su gemelo en dirección contraria, que se abrirá dentro de unos días, cuenta con otra calzada de emergencia que puede ser utilizada ante cualquier incidencia. Ambos túneles están conectados entre sí, tanto para peatones como para vehículos.

El trazado cuenta con un total de siete salidas de emergencia, 16 galerías de conexión entre túneles, 229 cámaras, 412 altavoces, 229 bocas de incendio y 63 paneles informativos.

«Con todo ello —dijo el alcalde— unido a la reducción del tráfico en superficie y la eliminación de trenzados, se reducirá la siniestralidad y se evitarán 123 accidentes durante el transcurso de este año». Gallardón se mostró en este sentido «orgulloso de los túneles» y aseguró que «los grandes problemas requieren grandes soluciones y el valor político de no caer en la pereza mental para no hacer nada y así no crear problemas».

Eso sí, el alcalde no olvidó la precampaña y aclaró que «aquí no termina nada, porque a partir de ahora, si los madrileños quieren, seguiremos transformando la ciudad».

El túnel se ha concluido antes de lo previsto gracias en parte a «Dulcinea», la mayor tuneladora del mundo, diseñada especialmente para este proyecto y manejada por 120 operarios. La impresionante máquina tenía 4.366 toneladas de peso y 107 metros de longitud.

Consejos a los conductores

El Ayuntamiento de Madrid recomendó ayer que el nuevo túnel sea utilizado principalmente por los conductores que realicen medios y largos recorridos por la vía de circunvalación en dirección a la A-5 (autovía de Extremadura) y A-6 (autovía de La Coruña). Los usuarios de la M-30 que se dirijan desde el norte de la ciudad hacia estas dos autovías deberán acceder al by-pass a la altura de la avenida del Mediterráneo, mientras que los que deseen llegar a la A-4 (autovía de Andalucía), a la M-40 o a los barrios del sur tienen que optar por continuar su recorrido por la M-30 en su recorrido en superficie hacia el nudo sur.

#### **Protesta vecinal**

Por otro lado, la Asociación de Vecinos «Nudos Sur» insistió ayer en denunciar que «el alcalde de Madrid pone en riesgo la salud de miles de madrileños, especialmente niños, con la apertura sin garantías del «by pass sur». Esta entidad vecinal volvió a denunciar, a través de un comunicado, que esta infraestructura viaria —«que está demostrado que es potencialmente muy peligrosa para la salud de los vecinos»—, se pone en marcha «sin garantías» suficientes porque «los estudios que valoran su incidencia en la salud no estarán acabados, al menos, hasta octubre de 2007», subrayan. IU reclamó los datos concretos de los niveles de contaminación registrados en el entorno del by-pass sur.

[http://www.abc.es/20070324/madrid-madrid/arco-cuenta-tunel-urbano\\_200703240832.html](http://www.abc.es/20070324/madrid-madrid/arco-cuenta-tunel-urbano_200703240832.html)