

Último acelerón a las obras de la M-30

# El túnel más largo de Europa sufre retenciones tras su inauguración

Los coches rumbo al sur accedían por error al 'bypass', de 7,5 kilómetros, que va a la A-5 y A-6

J. SÉRVULO GONZÁLEZ - Madrid - 24/03/2007



Túnel norte del 'bypass' sur de la M-30- CLAUDIO ÁLVAREZ

La joya de la corona de la reforma de la M-30, el túnel urbano más largo de Europa vio ayer la luz. El tramo norte del *bypass* sur, un atajo de 7,5 kilómetros proyectado para recorrerse en cuatro minutos y que reduce el tráfico entre el este y el oeste, fue inaugurado ayer por el alcalde, Alberto Ruiz-Gallardón, y la presidenta regional, Esperanza Aguirre. Ha costado 756,3 millones. A mediodía, en hora punta, ya sufría los primeros atascos. Los vehículos que se dirigían hacia Toledo o Andalucía penetraban en el túnel, que conduce a la A-5 y la A-6. El Ayuntamiento emitió un comunicado por la tarde para aclararlo.

El tramo abierto ayer corresponde a la calzada norte del *bypass* sur, una megaobra de ingeniería que transformará el paisaje urbano de la capital. Los 4,2 kilómetros que mide este túnel han sido escarados bajo el subsuelo de la capital por Dulcinea, la tuneladora más grande del mundo, durante 30 meses. La calzada principal junto con los ramales adjuntos -la conexión desde la A-3, y el tramo soterrado hasta el Vicente Calderón-, también recién estrenados, miden 7,5

kilómetros y han costado 756,3 millones de euros. La nueva infraestructura arranca con dos carriles desde la M-30, a la altura de Conde Casal, a los que se une otro desde la avenida del Mediterráneo, en total tres carriles hasta el estadio Vicente Calderón. El túnel cuenta con enlaces con las glorietas de Pirámides y de Marqués de Vadillo.

El bypass sur es un túnel de 4,2 kilómetros diseñado como "itinerario express", para que los conductores que circulen por el este y se dirijan al oeste de la ciudad se ahorren 1,5 kilómetros y más de 20 minutos de tráfico. Al menos esa es la idea. En la práctica, dos horas después de la inauguración del subterráneo, los primeros conductores ya hacían sonar las bocinas de sus vehículos por la lentitud del tráfico. A las 14.21 de la tarde los tres carriles del túnel estaban atascados. Decenas de coches que conducían por la M-30 se metieron casi sin darse cuenta por el *bypass* sur y cuando quisieron darse cuenta, sólo podían salir por un ramal que desembocaba en Pirámides, el cual se colapsó.

Un portavoz municipal reconoció el problema y a media tarde el Ayuntamiento sacó un comunicado informando a los usuarios de que el nuevo túnel abierto "no debe ser utilizado para intentar acceder a la autovía de Andalucía (A-4) o la de Toledo (A-42)". Es lo que le ocurrió a decenas de conductores. "No he visto las señales y me he metido como otros en el túnel sin darme cuenta. Cuando he intentado salir por la primera salida, la de Pirámides, había bomberos y un agente de policía que me dijo que siguiera hacia adelante", relata Begoña, una de las conductoras afectadas. "Puede ser que haya habido un corte puntual, pero nada más", aclara un portavoz municipal. Desde el mediodía las pantallas luminosas advertían a los conductores del nuevo túnel.

A las 16.51, merecía la pena conducir por la nueva vía con tres carriles diáfanos, excepto por los 400 metros antes de la salida de Pirámides donde se ralentizaba el tráfico. El recorrido total no llevaba más de siete minutos. Durante el resto del día se produjo el mismo problema: vía libre a los usuarios que conducían por el carril de la izquierda y algunos problemas a la altura de Pirámides para los que lo hacían por la derecha, donde está la salida.

El alcalde de Madrid explicó durante el acto de inauguración que cuando estén abiertos los dos túneles del bypass unos 80.000 madrileños, de los 260.000 que recorren el arco sur, circularán por el *bypass* sur. Gallardón cifró en 20 minutos el tiempo ahorrado con el subterráneo. "Los conductores que lo van a utilizar pasarán de emplear media hora, que se tardaba antes en hora punta, a sólo cuatro minutos", aseguró.

La infraestructura cuenta con modernas medidas de seguridad, según informó Gallardón. Por debajo de la vía principal se ha construido un túnel de emergencia por donde podrán circular bomberos y ambulancias ante cualquier incidencia. Además, el subterráneo cuenta con 229 cámaras, 63 paneles informativos, siete salidas de emergencia y 16 galerías que unirán el túnel norte y el sur cuando está abierto. Los responsables municipales calculan que con esta vía se evitarán 120 accidentes durante 2007. "Algunos dijeron que este servicio no hacía falta y que no se podía hacer", aseguró Gallardón, "si hacía falta o no lo dirán muy pronto los ciudadanos", concluyó.

## EL TÚNEL EN CUATRO TIEMPOS

Dos redactores de EL PAÍS recorrieron ayer el túnel norte del bypass sur cuatro veces a diferentes horas. El resultado es el siguiente:

**14.21.** Entrada en el subterráneo desde la conexión con la carretera de Valencia (A-3). Tráfico fluido hasta la conexión con la M-30. A partir de ese punto, los coches avanzan muy lentamente hasta la salida de la glorieta de Pirámides. Ahí desaparecen las retenciones. Tiempo del recorrido: **28 minutos 5 segundos.**

**16.51.** El tráfico es más fluido. Los conductores que intentan salir hacia Pirámides están parados. La policía impide el acceso a esa salida. Tiempo: 6m 25s.

**19.15.** Los usuarios circulan a 70 kilómetros por hora hasta la salida de Pirámides. En ese punto los vehículos reducen la marcha. Tiempo: **16m 40s.**

**21.13** Los vehículos que recorren el bypass sur lo hacen con desahogo. Tiempo: 5m 55s.

[http://www.elpais.com/articulo/madrid/tunel/largo/Europa/sufre/retenciones/inauguracion/elpepuespmad/20070324elpmad\\_3/Tes](http://www.elpais.com/articulo/madrid/tunel/largo/Europa/sufre/retenciones/inauguracion/elpepuespmad/20070324elpmad_3/Tes)