



El desvío desde el tronco central de la M-30 a los carriles laterales, a la altura del Nudo de la Paloma, se está reformando otra vez, poco después de construirse. / CARLOS MIRALLES

Ayuntamiento. Urbanismo se ve obligado a modificar un desvío de la M-30 que acababa de poner en servicio al detectar que es inseguro: un cambio de rasante con una ligera curva resta visibilidad a los conductores, que frenan de forma automática. La obra, que ya provoca atascos, costará 60.000 euros y terminará en tres semanas

La reforma de la reforma

FERNANDO MAS

Obra terminada, obra pagada, obra estrenada, obra reformada y... otra vez pagada. A los conductores se les ha *atragantado* uno de los desvíos que, desde el tronco central de la M-30 (sentido Sur), permite, a la altura del Nudo de la Paloma, viajar hacia la calle de Costa Rica o hacia la carretera de Barcelona (A2).

A las pocas semanas de ponerse en servicio, el Ayuntamiento no ha tenido más alternativa que cerrarlos y abordar su reforma íntegra.

Esta bifurcación, en el punto kilométrico 1,700 de la M-30, tiene un cambio de rasante en curva que reduce la visibilidad.

Cuando los conductores se situaban en el carril que lleva directo a este desvío apenas tenían una visibilidad de 60 metros debido al cambio de rasante. Se pasa de una cota cero a un punto máximo de 1,94 metros y se vuelve a descender.

Los automovilistas no ven qué hay detrás de esa rampa y, al sentirse inseguros, frenan. Según explica Juan de las Heras, subdirector general de Construcción de Infraestructuras Singulares de la Concejalía de Urbanismo, los conductores no han detectado que «ese no es un carril de incorporación», sino un carril único, que no se cruza con ningún otro.

«Por eso frenan y esto entorpece la circulación en el tronco central», añade De las Heras. Este desvío es

tá preparado para absorber alrededor de 2.000 vehículos a la hora. Es tal la desaceleración, que la velocidad media baja a 40 kilómetros por hora, lo que, asimismo, reduce el número de coches que circulan por la rampa a 1.600 a la hora.

Primera consecuencia de la *reforma de la reforma*: circulación lenta —atasco, incluso— en la autovía. Así era ayer a las 11.20 horas desde el acceso a la M-30 a través el Nudo de Manoteras hasta el kilómetro 2,100 de la autovía, donde se ha habilitado un acceso temporal desde el tronco

El carril puede absorber 2.000 automóviles por hora, pero sólo pasan 1.600 porque los coches frenan

al lateral. Dos kilómetros exactos de problemas. Como antes.

La Concejalía de Urbanismo, dentro de su plan de transformación de la autovía, decidió invertir 50 millones de euros para, aprovechando la rehabilitación del tramo Este (Costa Rica, O'Donnell, Avenida de América...), acondicionar el tronco central, desde el Nudo de la Paloma hasta la carretera de Valencia (A3).

En el punto kilométrico 1 de la autovía hay tres carriles principales y otro más de servicio, el que conduce

al lateral. Al cartel informativo que marca la salida hacia Costa Rica, la A2, Barajas e Ifema le han *tachado* con cinta aislante amarilla la distancia que resta hasta el desvío.

Justo bajo el Nudo de la Paloma se habilitó este carril exclusivo para abandonar el tronco central de la M-30 y pasar al lateral, desde donde se conecta con los accesos a la calle de Costa Rica, el aeropuerto o la carretera de Barcelona (A2).

Desde el viernes pasado, esta bifurcación está cerrada. Una máquina equipada con un martillo hidráulico rompe el asfalto nuevo y varios peones trabajan en la *reforma de la reforma* de la calzada. El coste de la reparación, 60.000 euros.

No sólo se rebajará esa elevación que resta visibilidad; además se suprimirá la ligera curva y se ensanchará el carril, otro de los inconvenientes detectados por los conductores, advierte De las Heras.

De hecho ayer no sólo se trabajaba en la destrucción de lo construido, sino que ya se estaba preparando la cimentación para levantar los muros pantalla que soportarán todo el peso de este desvío.

A 200 metros de la entrada ahora cerrada se ha abierto una salida provisional para conectar el tronco central con el lateral. Los trabajos, explica De las Heras, afectarán a poco más de 150 metros de calzada y, según sus cálculos, concluirán la última semana de abril. La reforma ini-

cial no tiene garantía, así que la modificación de urgencia hay que pagarla con dinero fresco.

El error, dice De las Heras, no es tal. En el proyecto se apreció tanto el cambio de rasante como la curva, pero se pensó que al tratarse de un carril exclusivo, no de incorporación, no había problema. Los conductores no lo perciben así, y eso, insiste, es lo que ha llevado a rectificar este tramo recién estrenado.

El resto de modificaciones realizadas en la reforma de la M-30 siempre se han producido durante la eje-

Dos publicaciones premian el modelo de gestión diseñado para reformar la M-30

cución de la obra, nunca después, algo que se considera normal por parte de los técnicos, si bien la oposición denuncia una y otra vez el sobrecoste que suponen estos cambios.

Por otro lado, el modelo diseñado por Juan Bravo, concejal de Hacienda del Ayuntamiento de Madrid, ha sido premiado por la revista *Infraestructura Journal* y por *Euro-money Project Finance* como la mejor operación del año 2005 por su innovadora estructura de financiación, según informa Europa Press.

IU denuncia cambios en 5 proyectos más de la M-30

C. SERNA

La portavoz de IU, Inés Sabanés, va a pedir hoy en el Pleno una comparecencia de la concejala de Urbanismo, Pilar Martínez, para que aclare los cambios que están sufriendo los proyectos de la reforma de la M-30: «Las modificaciones más importantes se están realizando en los proyectos que afectan al río y en el by-pass Sur, proyectos que están sujetos a permisos tanto de la Comunidad como de la Confederación Hidrográfica del Tajo», denunció la edil.

Para IU, estas modificaciones se deben a las prisas que tiene el equipo de Gobierno de terminar las obras en plazo electoral, «tal y como presume Manuel Melis [el coordinador general de Infraestructuras], un especialista en adecuar las necesidades de los políticos a los plazos electorales, pero no sabemos si es garantizando la seguridad de las obras».

Sabanés insistió en que de la noche a la mañana se han creado carriles, ampliado colectores, cambiado la ubicación de los ramales... Y puso como ejemplo el tramo del Marqués de Monistrol: «Después de meses de obra en Monistrol, se ha abierto al tráfico una parte. Sin embargo, el pasado 9 de junio se aprobó un modificado y ahora mismo, en Urbanismo trabajan para un segundo modificado».

Entre los puntos que han sufrido cambios de proyecto, IU señala el tramo de Marqués de Monistrol, el del puente de Segovia, el puente de San Isidro, la zona del puente de Praga y la conexión de la calle de Embajadores con la M-40. En el primero de los proyectos, Monistrol, se ha cambiado el trazado de los ramales que conectan con la A-5 y ahora ocupan parte de la Casa de Campo, además de suprimir la salida a Aniceto Marinas y prolongar el túnel de la Calzada Exterior.

Nuevas salidas y carriles

En el proyecto del puente de San Isidro-puente de Praga, se ha aumentado la capacidad de las calzadas principales pasando de dos a tres carriles, los cruces bajo el puente de Toledo pasan a la altura de las cimentaciones y se ha subido la rasante de los ramales que cruzaban la Línea 5 de Metro.

El caso más llamativo es el Nudo Sur en el que se ha incluido una nueva salida, se ha variado el trazado de las conexiones con la avenida de Portugal, se va a construir una nueva glorieta en el paso inferior del paseo de Extremadura y un nuevo lazo de acceso a la avenida de Portugal desde la Casa de Campo, según la denuncia de IU.

«Lo que se está ejecutando es totalmente distinto a lo que se aprobó en un principio, lo que supone una desviación económica importante», advirtió Sabanés.

Según los datos oficiales se ha producido una modificación de 200 millones de euros. Pero las cuentas que echa la coalición van más allá: «Estimamos que las modificaciones reales se irían a los 500 millones de euros».