

## MADRID

# Fomento ensanchará el sur de la M-40

El plan, que afecta a 26 kilómetros, ha pasado la declaración de impacto ambiental

JESÚS SÉRVULO GONZÁLEZ  
Madrid

Recorrer en coche los 61 kilómetros que mide la M-40 requiere unos 40 minutos. Pero en hora punta con los atascos provocados por los miles de coches que intentan acceder a la capital este tiempo se dispara. Para mejorar las comunicaciones entre los municipios del sur de la región y Madrid, el Ministerio de Fomento prepara el ensanche de 26 kilómetros del arco sur de la carretera de circunvalación.

El tramo que ampliará Fomento se refiere al arco sur de la M-40 entre el kilómetro 4 y el 30, en sentido norte sur. El plan de ampliación de la autovía afectará a los distritos de Hortaleza, Barajas, San Blas, Vicálvaro, Moratalaz, Puente de Vallecas, Villa de Vallecas, Villaverde, Usera, Carabanchel y Latina, además del término municipal de Leganés. El plan de ampliación de la vía ya cuenta con un informe de impacto ambiental, elaborado por el Ministerio de Medio Ambiente. Pero el proyecto no tiene en cuenta las peticiones de los vecinos de soterrar cerca de 13 kilómetros de la carretera.

A pesar de que este informe está listo desde hace un año, un portavoz de Fomento explica que el trámite aún es largo y está en estado inicial. "Aún queda la redacción definitiva del proyecto, la aprobación y la licitación". Por eso, justifica, "no se puede hablar de plazos ni de presupuesto". Sin embargo, el ministerio licitó el proyecto de los

El ministerio evita dar una fecha precisa para el inicio de las obras

12 distritos de la capital se verán afectados por los trabajos

primeros nueve kilómetros de la ampliación, desde la M-11 hasta el nudo de La Fortuna, sobrepasando el nudo *supersur* que conecta la A-4 (autovía de Andalucía) con la M-40

Lo que sí reconoce Fomento es que la vía se ha quedado pequeña. Por eso, ya ha iniciado o adjudicado las obras en algunos tramos del norte como la conexión de la M-40 con la M-511 (cerca de Boadilla); la mejora de un enlace con la A-6 (autovía de La Coruña); o el ensanche y remodelación de la conexión entre la M-40 y la M-607 y la M-11.

El impacto ambiental que tendrán las obras afecta al río Manzanares; el parque Lineal del Manzanares, el de Palomeras, en Vallecas; el del Espinillo, en Villaverde; el parque de Orcasitas; y el del monte de las Piqueñas, cerca al nudo de la Fortuna (Leganés). "El objeto del estudio



La autovía de circunvalación M-40, a su paso por Villaverde. / CRISTÓBAL MANUEL

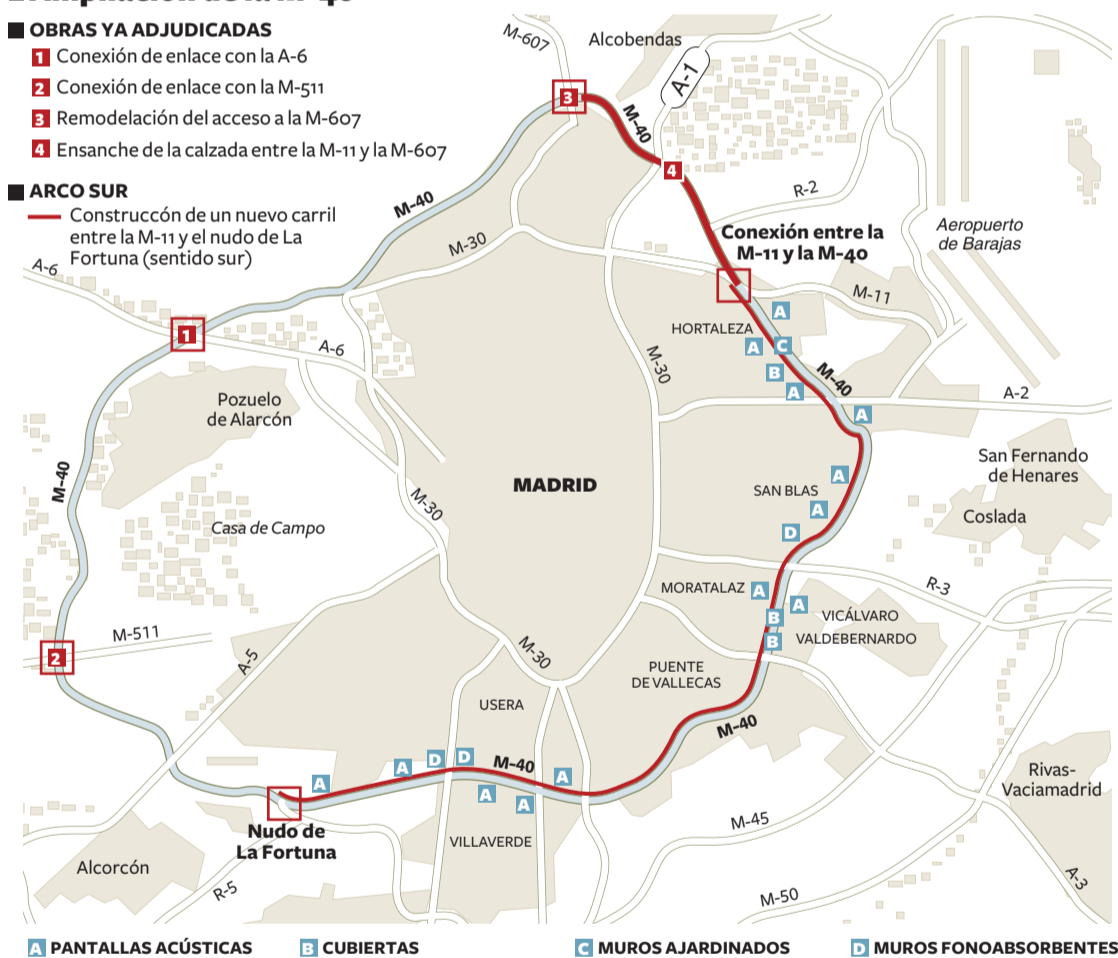
## Ampliación de la M-40

### OBRAS YA ADJUDICADAS

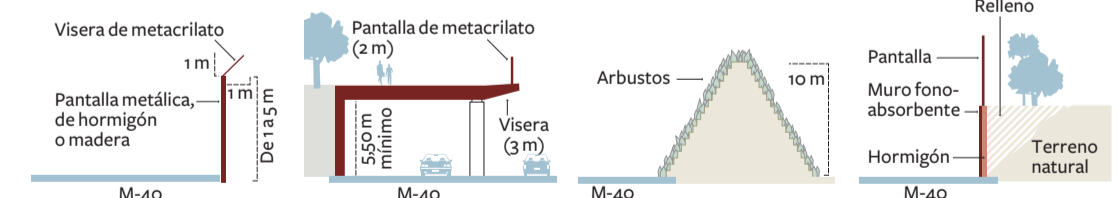
- 1 Conexión de enlace con la A-6
- 2 Conexión de enlace con la M-511
- 3 Remodelación del acceso a la M-607
- 4 Ensanche de la calzada entre la M-11 y la M-607

### ARCO SUR

- Construcción de un nuevo carril entre la M-11 y el nudo de La Fortuna (sentido sur)



A PANTALLAS ACÚSTICAS B CUBIERTAS C MUROS AJARDINADOS D MUROS FONOABSORBENTES



Fuente: Ministerio de Fomento.

EL PAÍS

informativo es aumentar la capacidad actual de la autovía M-40, incrementando el tronco central a un carril más, de los dos o tres que existen en la actualidad en ciertos tramos", explica la Secretaría General para la Prevención del Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente. "La intención es dar continuidad al sistema de calzadas laterales que permita reducir el

número actual de accesos al tronco central y aumentar la capacidad de la vía", añade el informe de impacto ambiental publicado en el *Boletín Oficial del Estado (BOE)*, el 22 de marzo de 2007.

Según Medio Ambiente, "las actuaciones pretenden dar solución a las congestiones que se producen actualmente en la M-40 y a los previsibles incre-

mentos de tráfico inducidos por las nuevas actuaciones urbanísticas previstas en el entorno de esta vía". Para la construcción de carriles adicionales (4 o 5) según el tramo se aprovechará al máximo el trazado original de la M-40, utilizando el ancho de la mediana o la redistribución de los carriles ya existentes.

Medio Ambiente define el arco sur como una zona urbana en

los que el principal problema ambiental es la contaminación acústica y ocupación de zonas verdes.

Entre las mejoras propuestas por Medio Ambiente para minimizar el impacto de la obra figuran la colocación de pantallas acústicas en tramos en que la autovía afecte directamente a zonas residenciales. Además, está previsto construir una estructura de semicubierta en las zonas en las que la exposición de las viviendas al ruido sea elevada. También se construirán muros con grandes jardineras para proteger las zonas verdes. Otra de las soluciones para aislar a los vecinos del ruido son los muros fonoabsorbentes. En el trazado objeto de reforma y la A-4 se levantarán cuatro nuevos viaductos para salvar la ribera del Manzanares. Habrá que ver si cuando la obra esté culminada se reducirá el tiempo en recorrer la carretera o para entonces la vía habrá absorbido más coches y esto sólo sea un parche.

## Los vecinos reclaman más túneles

La Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid (FRAVM) ha presentado varias alegaciones al estudio informativo elaborado por los técnicos del Ministerio de Fomento. Los representantes vecinales han expresado su oposición al proyecto del Ejecutivo central desde el primer momento en que se empezó a hablar de él.

Los vecinos se quejan de que la ampliación de la vía recortará espacio a parques y zonas verdes. Además, han propuesto algunas medidas correctoras, como hacer túneles en algunos tramos para reducir la contaminación acústica que causarán las obras y la infraestructura cuando esté concluida.

Una de las protestas de los vecinos próximos a la M-40 tiene que ver con el ruido que provocan los coches que circulan cerca de sus viviendas. Por eso han propuesto el soterramiento de 12,7 kilómetros. Se trata de tramos de la autovía que transcurren entre zonas urbanas y áreas verdes.

Sin embargo, el estudio de impacto ambiental elaborado por Medio Ambiente prevé construir para estas zonas "una estructura de semicubierta, que consiste en una losa que cubre el tramo afectado de la vía de servicio. Esta losa de hormigón estará apoyada sobre un muro exterior y sobre una hilera de pilas. De esta forma, los coches no circularán por un túnel cerrado". Esta estructura permite el uso de la superficie de la losa por los vecinos. Según Fomento, "de esta forma se compensa la ocupación del espacio que supone la calzada".