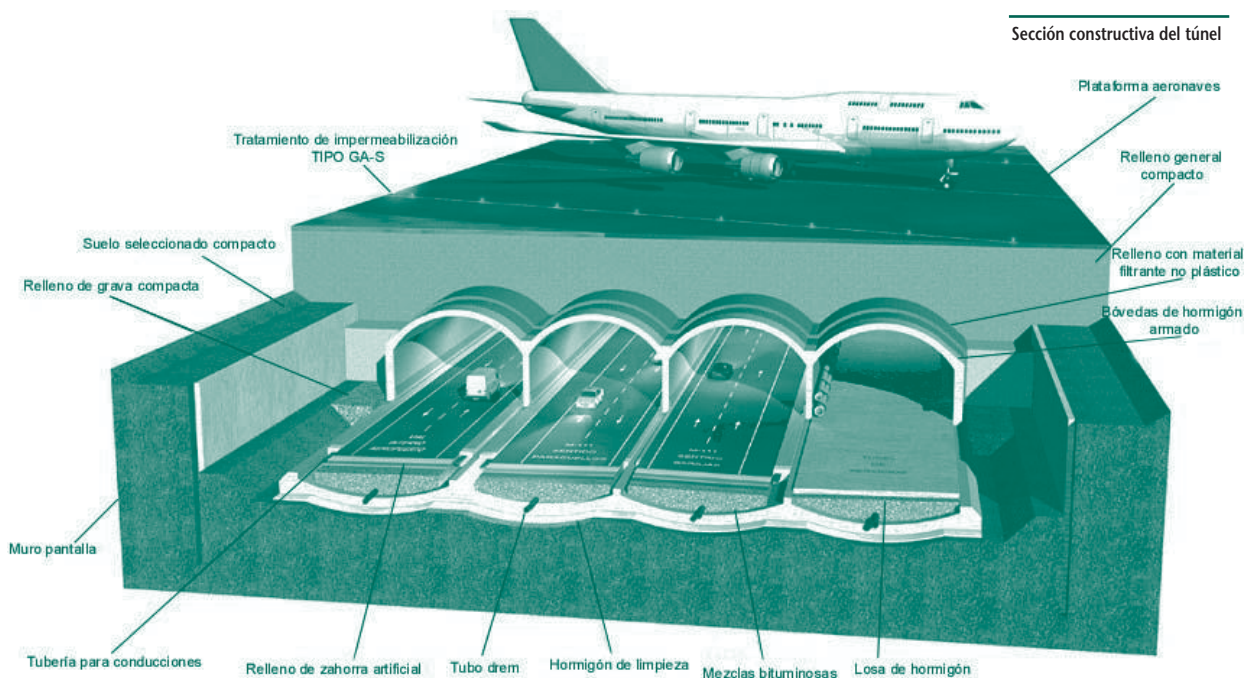


El soterramiento de la carretera M-111 conecta Barajas con Paracuellos del Jarama

Las obras de desvío y soterramiento de la carretera M-111 a su paso por el aeropuerto de Barajas fueron inauguradas el pasado mes de junio por el ministro de Fomento, Francisco Álvarez-Cascos, y por el entonces presidente de la Comunidad de Madrid, Alberto Ruiz Gallardón. La carretera M-111 es una vía perteneciente a la red de carreteras de la Comunidad de Madrid que conecta Barajas con Paracuellos del Jarama. Su cercanía al aeropuerto ha obligado, con motivo de las obras de ampliación del mismo, a desviar y soterrar un tramo de su curso a fin de evitar su paso por las instalaciones aeroportuarias y para que las nuevas estructuras no interfieran en el servicio que presta esta vía.



Esta obra se ha realizado en dos fases, con un presupuesto total de 99.088.625,52 euros. La primera fase, con un presupuesto de 95.468.735,80 euros y adjudicada a la UTE formada por OHL-Elsan, consistió en el desvío y soterramiento de la carretera M-111. La duplicación de la calzada entre el final del túnel de la M-111 y la glorieta de Paracuellos forma parte de la segunda fase, con un presupuesto de 3.619.889,72 euros y fue adjudicada a la empresa constructora Comsa.

En concreto, las actuaciones que se han ejecutado en dicha carretera han tenido como objetivo el desvío y soterramiento de

un tramo de vía con una longitud de 3.530 metros, de los cuales 2.624 metros son un falso túnel que pasa por debajo del edificio Satélite, la plataforma de estacionamiento de aeronaves y una de las nuevas pistas de vuelo.

Tras el túnel, la carretera continúa con un tramo a ➡

cielo abierto que incluye el cruce sobre el río Jarama a través de dos puentes mixtos, uno para cada sentido de circulación al igual que todo este tramo de vía.

Esta parte de la M-111 parte de la glorieta de bifurcación con la M-110, en el distrito de Barajas, y finaliza en la glorieta de bifurcación con la M-113 que accede a la localidad de Paracuellos de Jarama.

La obra conlleva también el desvío y reposición de algunos servicios como los de abastecimiento de agua, líneas eléctricas, telefonía y colectores, que pasan por la zona, así como de las vías de servicio interiores del aeropuerto y el acceso a la torre de control.

Para canalizar todo esto, el túnel, cuyo punto más bajo es de 24 metros bajo la rasante de la plataforma, está formado por 4 ojos. Los tubos centrales, con dos carriles de circulación por sentido, están destinados al tráfico de la M-111, y los laterales, a los diferentes servicios aeroportuarios.

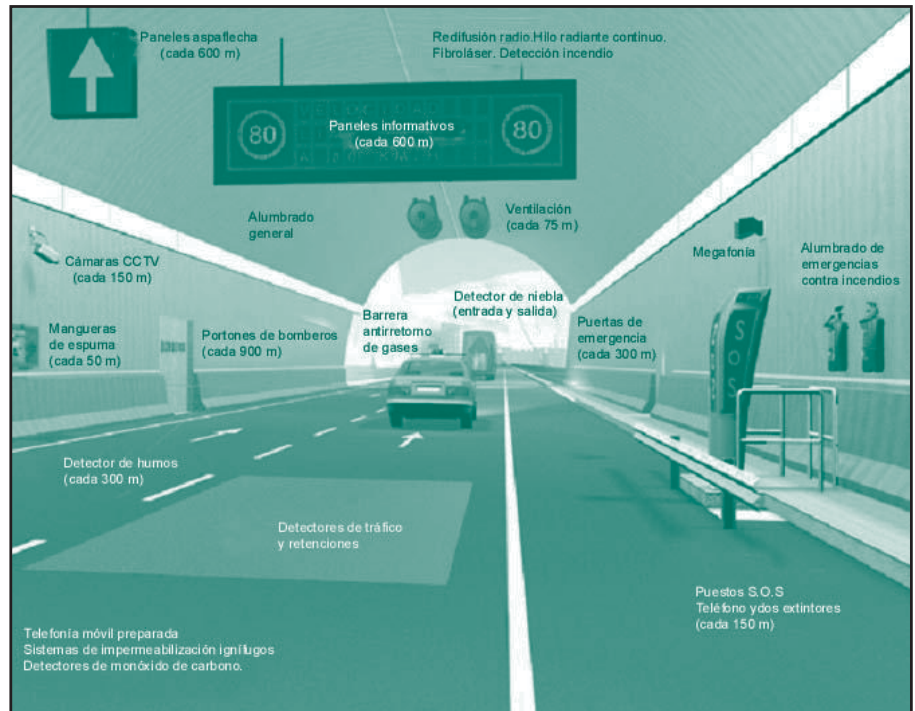
MEDIDAS DE SEGURIDAD

El túnel de la carretera M-111 cuenta con los sistemas de seguridad y control más avanzados que existen actualmente. Su función consiste en controlar, mediante un circuito cerrado de televisión compuesto por 34 cámaras (17 en cada uno de los túneles destinados al tráfico), cualquier incidente que pueda producirse dentro del túnel, así como vigilar el sistema de ventilación del mismo con detección de contaminantes, tanto de monóxido de carbono como de humos diesel.

Asimismo, entre las medidas de seguridad también destaca un sistema de evacuación de personas muy seguro, con disposición de puertas cada 300 metros, acceso de vehículos de rescate y emergencias, sistema de ventilación para impedir la propagación de humos incontrolados, sistema rápido de detección de fuego.

Otro aspecto novedoso es que el túnel cuenta con un parasol antideslumbrante en la salida este del vial correspondiente, mediante entramado metálico sobre la calzada.

Todas estas actuaciones, contempladas en el Plan Barajas, se encuadran dentro del Plan de Infraestructuras 2000-2007 del Ministerio de Fomento.



ANTECEDENTES

En 1997 Aena realizó una primera actuación sobre la carretera M-111 para poder ejecutar y poner en servicio la pista de vuelo 18R-36L, conocida como la "tercera pista" cuya obra entregó a la Comunidad de Madrid para su gestión el 15 de diciembre de dicho año. En esa ocasión la vía se vio afectada en un tramo que incluía 800 metros de soterramiento por medio de un túnel con cuatro carriles para la circulación de vehículos, dos por sentido.

La aprobación del plan Director del Aeropuerto de Madrid - Barajas en 1999 supuso la ampliación del actual campo de vuelo hacia el este, volviendo a afectar a la carretera y obligando a aumentar la longitud de soterramiento en unos 1.700 metros. ❖

FUENTE: Correo de la Construcción, del 26 de septiembre al 10 de octubre de 2003.