

**A**ntes de 2002, Madrid contará con alrededor de 25 kilómetros de nuevas líneas de cercanías. Además, se llevarán a cabo proyectos específicos para aumentar la capacidad de los accesos a Madrid, como puede ser el caso de la implantación de una tercera vía en el tramo Villaverde Bajo-Villaverde Alto, la implantación de una tercera y cuarta vía entre San Cristóbal de los Angeles y Pinto y la instalación de dos bloques automáticos banalizados en Villaverde Alto-Parla y en Villaverde Alto-Fuenlabrada.

Entre las nuevas líneas de cercanías destaca por su longitud, 11 kilómetros, la de Colmenar Viejo. En realidad, se trata de la prolongación de la línea C1, entre Tres Cantos y Colmenar Viejo. Su presupuesto se eleva a 4.323 millones de pesetas y su inauguración está prevista para mediados de 2001.

Las obras se desarrollarán entre la estación de Tres Cantos (lado Madrid) y la de salida de la estación de Colmenar Viejo (lado Burgos). La ampliación del servicio de cercanías al municipio de Colmenar es una aspiración que mantienen los habitantes de la zona desde hace muchos años, pues este servicio sólo llega en la actualidad hasta Tres Cantos. La demanda calculada para esta línea en 2001 es de unos tres mil viajeros diarios.

En la actualidad, existe una vía única por la que circula el Talgo a Burgos y algunos trenes de mercancías, lo que representa unas cuatro circulaciones al día. El proyecto consiste, pues, en añadir una segunda vía a la existente.

De los 11 kilómetros de la línea, 650 metros aproximadamente corresponden a túneles, lo que obligará a rebajar la plataforma para dejar sitio a la catenaria.

Las obras no afectarán a las circulaciones, pues, una vez construida la vía nueva, los trenes circularán por ella. Es en-

El Ministerio de Fomento invertirá alrededor de 19.000 millones de pesetas en el período 2000-2002 en la construcción de nuevas líneas de cercanías para Madrid y en el aumento de la capacidad de las ya existentes. Entre los proyectos más importantes destaca el tren de cercanías entre Tres Cantos y Colmenar Viejo, la prolongación de la línea C5, entre Fuenlabrada y Humanes, y la nueva línea a Alcobendas y San Sebastián de los Reyes, cuya inauguración está prevista para finales de 2000.



**SE PROLONGARAN LAS ACTUALES LINEAS HASTA COLMENAR V**

## Antes de 2002, Madrid contará con casi 25 nuevos kilómetros de

tonces cuando comenzará a renovarse la segunda vía, con la instalación de nuevo balasto y traviesas.

Las actuaciones previstas incluyen la sustitución de desvíos y remodelación de la cabecera norte de la estación de Tres Cantos, así como la ampliación de la subestación eléctrica de esta estación.

Asimismo, se remodelarán las vías y andenes de la estación de Colmenar Viejo. El proyecto incluye igualmente la electrificación e instalaciones de seguridad y comunicaciones para adaptar el tramo a las nuevas condiciones de explotación con vía doble electrificada y bloqueo automático banalizado.

También será preciso acometer obras de edificación e implantar instalaciones ferroviarias que garanticen la correcta explotación de la línea. Para ello, se ha realizado una nueva distribución interior del edificio histórico de la estación, respetando y restaurando la parte exterior.

Además, se construirá un aparcamiento en superficie anexo a la estación, que contará con 212 plazas, y se acondicionarán los accesos a la misma.

Terminadas las obras, los



trenes circularán a intervalos de 15 minutos, tiempo que se reducirá en una segunda fase a 7,5 minutos. El tiempo total de viaje entre Colmenar Viejo-



LUNA

## Nuevo acceso a Alcobendas

Las localidades madrileñas de Alcobendas y San Sebastián de los Reyes contarán con un tren de cercanías a finales de este año. La línea, de 7 kilómetros de longitud, tendrá dos estaciones (Valdelasfuentes y Avenida de España) y un apeadero (Comillas). Su coste ha ascendido a 14.800 millones de pesetas (3.100 millones las estaciones, 9.340 millones la infraestructura y 2.300 millones la superestructura, electrificación, señalización y equipamientos).

En el futuro, la línea podría incluso prolongarse hacia la carretera de Burgos, concretamente hasta Loeches.

Según los estudios realizados, la nueva línea será utilizada por alrededor de 47.000 viajeros diarios. De los 7 kilómetros de la línea, 3 van a cielo abierto y los otros 4 en túnel o túnel artificial. De estos 4 kilómetros subterráneos, una buena parte, 2,4 kilómetros, se sitúan bajo la zona urbana de las dos ciudades. Toda la vía se ejecutará con doble vía electrificada dotada con los más modernos elementos de señalización y seguridad.

La distancia entre las respectivas estaciones -subterráneas- y el apeadero -a cielo abierto- es aproximadamente de 2 kilómetros. A 2 kilómetros de Cantoblanco (principio de la nueva línea) se ubica el denominado apeadero de Comillas, que incorpora una pasarela con dos andenes y rampas para personas de movilidad reducida. El apeadero será especialmente útil para los estudiantes de la cercana Universidad de Comillas, a la que quedará unido por un camino. En el kilómetro 4,2, se construirá la estación de Valdelasfuentes, que dará servicio a la zona de Alcobendas, y se ha proyectado soterrada a petición del Ayuntamiento, que no desea que constituya una barrera física o estética para la urbanización de esta zona. En plena Avenida de España, arteria principal que une a las dos ciudades, se está construyendo la estación Avenida de España, que dará cobertura al flujo de viajeros generado por toda la zona comercial y de viviendas aquí situada.

En estos momentos, se encuentra ejecutado el 10 por ciento de la infraestructura de la estación de Valdelasfuentes, el 90 por ciento de la de la Avenida de España y el 97 por ciento de la del apeadero de Comillas. En cuanto a los túneles, ya se encuentra terminado el 91 por ciento. Todo lo cual hace prever que el nuevo acceso ferroviario a Alcobendas pueda inaugurarse a finales de 2000. *Yolanda del Val* □

de Bajo, donde confluyen dichos tráficos. Para paliar esta situación, Renfe elaboró en marzo de 1992 el estudio de viabilidad del denominado Plan Director de Villaverde Bajo. Dicho plan recoge la implantación de vía cuadruple entre Villaverde Bajo y Aranjuez en varias fases. La primera de ellas corresponde al tramo Villaverde Bajo-Pinto. El proyecto consiste en destinar la doble vía actual para el tráfico exclusivo de la línea de cercanías C3 y las nuevas vías tercera y cuarta para el resto del tráfico.

Antes del verano, se contratarán las obras de duplicación de vía a partir de Fuenlabrada, que incluyen la electrificación hasta Humanes. El proyecto, que supone la electrificación y duplicación de aproximadamente 4 kilómetros de vía, prevé asimismo la construcción de una nueva estación en Humanes y la implantación de un haz de vías en esta localidad para ubicar un taller de mantenimiento. En la actualidad, los trenes de cercanías sólo llegan hasta Fuenlabrada; a partir de aquí sólo circulan servicios regionales. □

## JO Y HUMANES

# ará con cercanías

Atocha sería de 41 minutos; entre Colmenar Viejo-Tres Cantos, 7 minutos; entre Colmenar Viejo-Chamartín, 27 minutos; y entre Colmenar Viejo-Nuevos Ministerios, 33 minutos.

Otro de los proyectos en marcha es la implantación de una tercera vía en el tramo Villaverde Bajo-Villaverde Alto, utilizado en la actualidad por la línea de cercanías C4 (Atocha-Parla), además de tráficos de largo recorrido y mercancías. Se trata de una doble vía cuyo trazado está definido por rectas cortas y curvas de pequeño radio que limitan la velocidad de circulación a 70 km/h.

La tercera vía discurrirá adosada a las existentes, de mane-

ra que al independizar el tráfico de largo recorrido del de cercanías, aumentará tanto la capacidad como la seguridad de la vía. Las obras ascienden a 876 millones de pesetas y se ejecutarán en un plazo de 12 meses.

Por otra parte, este verano se contratarán las obras de implantación de una tercera y cuarta vías entre San Cristóbal de los Angeles y Pinto, tramo de doble vía situado en la vía Madrid-Alicante, entre la capital y Aranjuez. Este tramo de vía presenta en la actualidad problemas de interacción entre trenes de distinto tipo y velocidad, puesto que por él circulan trenes de largo recorrido que unen Madrid con Levante y Andalucía Oriental, trenes de cercanías de la línea C3 (Atocha-Aranjuez), trenes regionales de Madrid a Toledo, Albacete, Jaén, Cuenca y Extremadura y un amplio abanico de trenes de mercancías que circulan entre Madrid y Levante, Andalucía y Extremadura. El punto más conflictivo del tramo Madrid-Aranjuez es la estación de Villaver-