

Los nuevos gobiernos autonómicos de Cataluña y Madrid, han iniciado su andadura haciendo especial hincapié en su compromiso de mejora de los servicios ferroviarios. En el caso de Cataluña se han marcado las grandes líneas de actuación encaminadas, fundamentalmente, a ampliar la red de cercanías y regionales y crear una nueva red ferroviaria mixta de viajeros y mercancías. Madrid por su parte ha puesto su atención en una nueva ampliación de la red de metro y el establecimiento de servicios de tranvías en determinadas poblaciones.



ESPECIAL ATENCION DE LOS NUEVOS GOBIERNOS AUT

## Más de 72 km. de nueva red de metro y mejora de servicios regionales

Uno de los programas estrellas del nuevo Gobierno de la Comunidad de Madrid, se refiere a los planes de ampliación de la red ferroviaria de transporte público y en particular la extensión del metro en 72,7 kilómetros, con un total de 81 nuevas estaciones, actuación que está previsto se finalice en la actual legislatura. Entre los beneficios que reportará esta obra, la Comunidad de Madrid ha señalado la creación de 50.000 empleos directos e indirectos y la llegada del metro a una población de 737.000 madrileños que pueden disfrutar de estos nuevos servicios. La ampliación está previsto que se concluya en 2007.

El proyecto se reparte, con un total de quince actuaciones, entre nuevos trazados de metro ligero en superficie y prolongación del metro subterráneo convencional. El primero tendrá una extensión de 30,6 kilómetros y el segundo, de 41,6 kilómetros. En los que se

refiere a las 81 nuevas estaciones, cinco de ellas se plantean también como intercambiadores de transporte público.

Para acometer este gran proyecto, se utilizarán hasta seis tuneladoras en aquellas extensiones que así lo permitan, mientras que en el resto se optará por el sistema tradicional, el de pantallas o el de cielo abierto.

Las obras comenzarán una vez finalizada la redacción de los proyectos, prevista para el primer trimestre del 2004. De esta manera, desde el próximo mes de marzo hasta el mes de octubre se irán iniciando progresivamente todos estos trabajos para que la red se complete antes del final de la presente legislatura.

**Prolongaciones.** Los proyectos de ampliación de la red de metro convencional afectan en mayor o menor medida a las líneas 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 10 y 11, es decir, prácticamente todas las líneas actuales. La línea 1 se prolongará tres ki-

lómetros en el sur hasta el Ensanche de Vallecas, con tres estaciones para 55.000 usuarios, y en el norte con 5 kilómetros y cuatro estaciones desde Plaza de Castilla para 60.000 usuarios hasta enlazar con el actual final de la línea 4, estación de Parque de Santa María.

Desde esta misma estación partirá además un nuevo tramo de 3,8 kilómetros y cuatro estaciones, que llegará hasta Sanchinarro y Las Tablas conectando con la prolongación de la línea 10 que llegará, ya fuera de la ciudad, a las poblaciones de Alcobendas y San Sebastián de los Reyes con doce nuevas estaciones. Este tramo de la línea 10 se ha denominado Metronorte porque dará servicio a los nuevos barrios que actualmente se están construyendo en el norte de Madrid, como son Tres Olivos, Sanchinarro, Las Tablas y Montecarmelo. Metronorte tendrá 12,6 kilómetros y once nuevas estaciones, afectando a 184.000 usuarios.

Otra de las grandes actua-

ciones, que de nuevo extiende el metro fuera de la ciudad es la prolongación de la línea 7, que desde la estación de Las Musas se llevará por la villa Olímpica hasta las ciudades de Coslada y San Fernando de Henares, formando el denominado Metroeste. La extensión alcanza los 7,5 kilómetros y tendrá siete nuevas estaciones para servir a 120.000 nuevos usuarios.

Por otra parte, se realizarán pequeñas extensiones en varias líneas para llevar el metro a barrios que llevan tiempo reivindicándolo. Así, la línea 2 se extenderá 1,2 kilómetros con la construcción de una nueva estación en el barrio de La Elipa, lo que permitirá incorporar a 19.000 usuarios. La línea 3 se prolongará 5,4 kilómetros por el sur desde Legazpi hasta el barrio de Villaverde, con cinco nuevas estaciones que servirán a 65.000 usuarios. La línea 5 con dos estaciones y dos kilómetros, captando 18.000 usuarios, se prolonga hasta Alameda de Osuna. Por



ONOMICOS AL FERROCARRIL

# e metro para Madrid nales en Cataluña



Se invertirán 900 millones de euros en la compra de 161 trenes de metro para Madrid.

último la línea 11 se prolongará 1,6 kilómetros hasta el barrio de Carabanchel Alto donde se pondrán en servicio dos

estaciones, afectando a 28.000 usuarios.

Además, en el actual trazado está prevista la construcción de nuevas estaciones en Pinar del Rey en la línea 8, Arganzuela en la línea 6 y la Aviación Española en la línea 10, sirviendo a 10.000, 12.000 y 8.000 usuarios respectivamente.

**Metro ligero.** El resto de actuaciones se refiere a la construcción de líneas de metro ligero. Una llegará a las poblaciones de Boadilla del Monte y Pozuelo de Alarcón, con 20,1 kilómetros de extensión y 27 nuevas estaciones, en dos ramales distintos uno para cada población, partiendo ambos de Colonia-Jardín. Se calcula que tendrá 77.000 usuarios.

Este tipo de metro, en superficie, también se construirá para conectar el Metrosur, en el término municipal de Móstoles, con el barrio de Parque Coimbra y el municipio de Navalcarnero. En este último

caso, se habilitarán 12 estaciones repartidas a lo largo de 10 nuevos kilómetros para 30.000 usuarios.

Para atender los nuevos servicios del Metro de Madrid, la Comunidad ha aprobado la adquisición de 161 trenes -790 coches- con una inversión de 900 millones de euros, 455 millones para servicios a las nuevas líneas y 415 para mejorar la frecuencia y calidad de los actuales servicios.

**Cataluña.** También el nuevo gobierno de la Generalitat de Catalunya considera que debe aumentar la inversión en infraestructuras en los próximos años, aunque todavía no se han definido los proyectos concretos, el programa de gobierno, recoge la intención de aprobar planes cuatrienales de inversiones para el ferrocarril.

Los objetivos que se marcan son en primer lugar es mejorar los servicios de la red de cercanías y regionales, extendiéndolos hacia Tarragona y Gerona y crear un nuevo núcleo en torno al área de Lleida.

En lo que se refiere a las líneas convencionales se proponen cuduplicar la vía entre Tarragona y Castellón, construir una nueva red ferroviaria catalana mixta para viajeros y mercancías que conecte la región metropolitana con los puertos de Tarragona y Barcelona, aprovechando las líneas convencionales existentes también para el transporte de mercancías, completar el traspaso de la línea de Lleida a Pobla de Segur y modernizar las líneas Barcelona-Puigcerdá-La Tour de Querol, Lleida-Manresa-Barcelona y Reus-Gandesa.

Todo ello en un esquema de reordenación del ferrocarril que establecería cuatro redes ferroviarias. La primera abarcaría las líneas de viajeros de altas prestaciones de conexión con la Península y Europa, la segunda las líneas mixtas que formen ejes transversales, el eje transpirenaico y los puertos

de Barcelona y Tarragona. La tercera se formaría con la red de metro regional a partir de las cercanías de Renfe y de las líneas de FGC y una última red convencional liberada para el uso de trenes de mercancías.

Para la gestión y explotación de estas redes, la Generalitat de Catalunya propone crear un nuevo operador ferroviario catalán con la participación de los actuales operadores Renfe y FGC, empresas privadas del sector del transporte, las entidades portuarias de Barcelona y Tarragona y entidades financieras. En cualquier caso, la Generalitat pedirá la transferencia de los servicios de cercanías que actualmente explota Renfe.

**Proyectos.** Entre las nuevas infraestructuras que se contemplan está la construcción de una nueva línea que uniría Mataró con Vilanova i la Geltrú y que actuaría como segundo cinturón y el estudio de un nuevo eje ferroviario transversal que uniría Reus, Igualada, Manresa, Vic y Puigcerdá en Francia.

Destacan también la intención de adaptar la red actual al ancho internacional, para que desde las cuatro capitales puedan salir mercancías hacia Europa. Esto necesitaría de la adecuación inmediata de la línea convencional Tarragona-Vilafranca-Papiol-Mollet-Girona-Port Bou y de la línea Lleida-Manresa-Barcelona. Para impulsar el transporte internacional de mercancías por ferrocarril está previsto también la construcción en el futuro de un túnel ferroviario de 25 kilómetros en Toses.

En lo que afecta al transporte urbano, la Generalitat tiene el propósito general de estudiar la implantación de metros ligeros. Por último, se estudia la creación de centros logísticos y estaciones intermodales en los nudos de intersección de la red ferroviaria y la red y la red viaria de alta capacidad. **Pilar Lozano** □