

LOS METROPOLITANOS ESPAÑOLES EN EXPANSION

Los metros de Barcelona, Bilbao, Madrid y Valencia amplían sus redes con más de 150 nuevos kilómetros

Los cuatro metropolitanos en funcionamiento en España afrontan importantes procesos de expansión, con prolongación de las líneas ya existentes o construcción de otras nuevas. Encabezados por el de Madrid que construye más de ochenta kilómetros de líneas, incluidos los metros ligeros, y seguidos por el de Barcelona con 55 kilómetros, los metros españoles crecen.

Barcelona

En el caso del metro de Barcelona que cuenta con 86 kilómetros de líneas, el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas del Gobierno catalán construye casi 55 nuevos kilómetros en su red de los que la mayor parte corresponde a la futura línea 9 y el resto a diversas ampliaciones de las líneas 2, 3 y 5.

Asimismo, el Departamento tiene en marcha un conjunto de actuaciones de mejora de la red, entre las que se incluyen la renovación de la vía en un tramo de la línea 4, la construcción de dos intercambiadores, las obras de ejecución o remodelación de cuatro estaciones, y la construcción de nuevos vestíbulos en otras seis.

En la línea 1 en breve comenzarán las obras de los talleres y el mango de maniobras en Hospital de Bellvitge y la remodelación de la estación de Mercat Nou. En la 2 están en ejecución los trabajos de prolongación entre Pep Ventura y Badalona Centre y durante el presente mes de noviembre se empezará a redactar el proyecto constructivo de la



Estación de metro de Madrid en el aeropuerto.

prolongación de esta línea entre Sant Antoni y Parc Logístic.

En la línea 3 continúan las obras de prolongación entre Canyelles y

Trinitat Nova y antes de fin de año se iniciarán los trabajos del nuevo vestíbulo de la estación de Vallcarca. Además se impulsarán los estu-



Tren de la serie 5000 de CAF para metro de Barcelona.

dios informativos para prolongar la línea desde Zona Universitaria hasta Sant Feliu de Llobregat.

En la línea 4 comenzarán en breve las obras de renovación de vía en un tramo de 2,4 kilómetros entre las estaciones de Bogatell y Selva de Mar, con una inversión de 8,3 millones de euros y las obras para dotar de nuevos vestíbulos las estaciones de Llacuna, Bogatell, Selva de Mar y Poblenou.

En cuanto a la línea 5 continuará la ejecución de la prolongación en el tramo Horta-Vall d'Hebron entre finales de año y principios del 2007 y se prevé la construcción de dos estaciones nuevas, Carmel y Taxonera, así como la remodelación y ampliación de la estación existente de Vall d'Hebron, la adaptación de la estación de Horta a personas con movilidad reducida y la construcción de dos mangos de maniobras.

Asimismo, han comenzado recientemente los trabajos de una nueva estación que se situará entre las de Collblanc y Pubilla Cases, con una inversión de cuarenta millones de euros, y las obras del nuevo vestíbulo de la estación de Can Vidalet.

Línea 9. Pero el gran proyecto en la expansión y mejora del metro barcelonés es la línea 9 en cuya construcción se ha puesto en marcha una nueva tuneladora para comenzar a horadar el túnel entre la Fira y el Parc Logistic, mientras continúan las obras del túnel entre Gorg y Sagrera y en el tramo al aire libre de la Zona Franca. Además, está ya en marcha la construcción de veintitrés de las 46 estaciones de la línea.

La línea 9, con 43 kilómetros, será la de mayor longitud de Europa y cruzará Barcelona conectando barrios de gran demanda de transporte, como el eje Carles III-Ronda del Mig-Travessera de Dalt-Sagrera, y unirá Badalona y Santa Coloma de Gramenet con la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto, la Zona Franca y el Aeropuerto del Prat.

El trazado enlaza con el resto de líneas de Metro, de Renfe y FGC, con el futuro AVE y con infraestructuras tan importantes como los recintos feriales, el aeropuerto o la



Arriba. Tuneladora para la futura línea 11 de Barcelona.

Abajo. Interior de la serie 9000 de Alstom para metro de Barcelona.

futura Ciudad Judicial de L'Hospitalet de Llobregat. La inversión total prevista es de 3.500 millones de euros, para una demanda de noventa millones de viajeros durante su primer año de funcionamiento.

En relación con los intercambiadores prosigue la ejecución del de Sagrera-Meridiana (Líneas 1, 4, 5 y 9), que supondrá una inversión de más de 87 millones y cuyas obras comenzaron en agosto de 2004 y finalizarán el verano de 2007, aunque el intercambiador ya será operativo en breve. Además, se van a iniciar los trabajos del intercambiador de Diagonal, entre la estación de Provença de FGC y la estación de Dia-

Metro de Bilbao.



gonal de las líneas 3 y 5 de metro.

Paralelamente a todas estas obras, el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas está desarrollando un plan de accesos y eliminación de barreras arquitectónicas en las estaciones de metro con una inversión que superará los cien millones de euros. La adecuación de estaciones implica la instalación de ascensores, la construcción de rampas donde sea necesario y la implantación de encaminamientos para invidentes en los recorridos adaptados, equipamientos que ya incorporan todas las estaciones de las prolongaciones de la red.

Actualmente, de las 128 estaciones de la red de metro, están adaptadas 52, están en obras cincuenta estaciones y de diecinueve más se está redactando el proyecto para su ejecución. Las siete estaciones restantes son de nueva construcción en obras de prolongación.

Bilbao

La más joven de las redes de metro españolas, la de Bilbao afronta ahora su ampliación en la línea 2, hasta Portugalete, que permitirá llegar desde Moyúa hasta la localidad de la margen izquierda del Nervión en veintidós minutos. La línea 2 se completará en el año 2008 en Santurce y en 2010 en el barrio de Kabiniezes.

La previsión de viajeros para las dos estaciones proyectadas, Abatxolo y Portugalete, es de más de cua-



11ren 11n 11 beteko ditugu.
El 11 del 11 cumplimos 11.

Zorionak.



metro bilbao

www.metrobilbao.com
info@metrobilbao.net
Tel.: 94 425 40 25

tro millones de viajeros al año, la inversión prevista de 53 millones de euros y el tiempo de ejecución se sitúa en torno a los cuatro años. Las obras afrontarán el tramo Sestao-Portugalete, tal vez el más difícil de toda la línea 2, puesto que toda la obra discurre bajo viviendas y en una zona rocosa, e incluye un túnel de 1.760 metros de longitud.

La estación de Abatxolo estará ubicada en el corazón del barrio de Azeta contará con dos accesos, uno cubierto por el "fosterito" que se ha convertido en seña de identidad del metro de Bilbao, y el otro que contará con un túnel horizontal. En la estación de Portugalete un acceso contará también con "fosterito" y el otro, desde la calle Siervas de María, será una entrada a cielo abierto, como la de la calle Diputación en Bilbao.

Abatxolo dispondrá de dos escaleras automáticas y las personas con movilidad reducida podrán hacer uso de dos ascensores, uno de los cuales subirá directamente hasta la zona exterior de la estación. La boca de acceso por la calle Galdames no precisará de sistemas elevadores, ya que se encuentra a una altura similar a la de los andenes.

En el caso de Portugalete se emplearán cuatro tramos de escaleras en las dos bocas de acceso. El cañón de Siervas de María estará dotado también de dos unidades de pasillos rodantes. Al igual que la anterior, dispondrá de ascensores en cada uno de los andenes, uno de los cuales subirá hasta la calle. También en la línea 2, durante los años 2007 y 2008, se ejecutará el acceso a Mamariga en Santurce, con un presupuesto de once millones de euros.

Además, el Metro de Bilbao trabaja en el soterramiento de la línea 1 a su paso por Maidagán por un importe de 17 millones de euros y con plazo de finalización hasta 2008, y en la nueva estación en Ibarbengoa. Asimismo, se soterrará el paso a nivel de Urduliz obra que, con un importe de dieciocho millones de euros, se desarrollará en 2007 y 2008.

Pero al margen de prolongaciones y actuaciones en las dos líneas existentes, Metro de Bilbao proyecta

su tercera línea entre Etxeberri y Casco Viejo, con estaciones en San Antonio, Otxarkoaga, Txurdinaga, Zurbaranbarri y Uribarri. Esta línea 3 tendrá 5.760 metros de longitud que se recorrerán en nueve minutos y cuarenta segundos y atenderá a una población de 50.000 habitantes.

Para todo ello se presupuestan 126,5 millones de euros de los que el Consorcio de Transportes de Vizcaya financiará el 75 por ciento de su coste a realizar entre los años 2007 y 2009. El 25 por ciento restante será financiado por el Gobierno Vasco y Ayuntamiento de Bilbao para lo que esta última institución destinará los recursos obtenidos de la enajenación de terrenos de la antigua Feria de Bilbao.

Madrid

El metropolitano de Madrid es el que afronta el plan más ambicioso de expansión de las cuatro redes españolas, que supondrá más de ochenta kilómetros de nuevas líneas

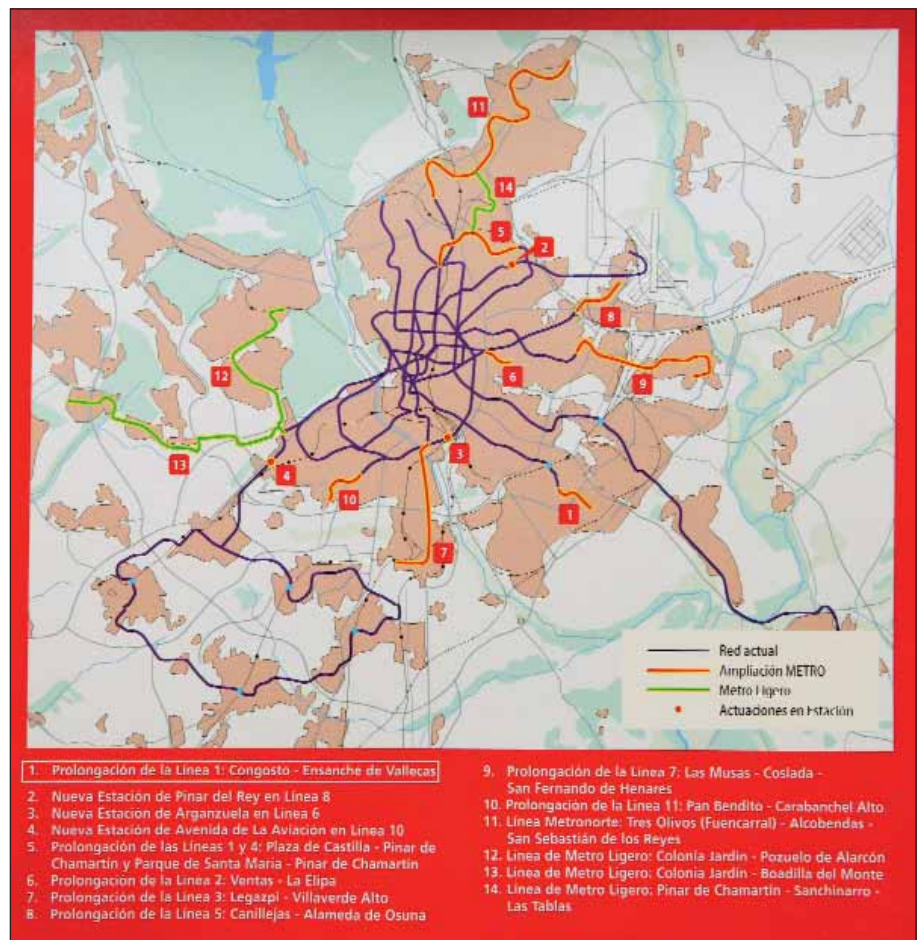
de metro convencional y ligero, seis intercambiadores, 39 estaciones de metro y 34 de metro ligero y seis nuevas cocheras.

Todo ello beneficiará a un millón de habitantes que antes no tenían metro en su entorno y permitirá que el servicio de metro llegue a los municipios de Coslada, San Fernando de Henares, Alcobendas y San Sebastián de los Reyes, y el metro ligero a los de Pozuelo de Alarcón y Boadilla del Monte. La inversión total ronda los 4.500 millones de euros y la mayoría de las nuevas líneas se pondrá en servicio en la primavera de 2007.

En la línea 1, la más antigua de la red madrileña se trabaja en dos prolongaciones, la primera hasta el sureste que llevará los trenes hasta el nuevo Ensanche de Vallecas y la segunda por el norte, hasta el nuevo intercambiador de Pinar de Chamartín.

La prolongación sureste, que se inicia en Congosto, tiene una longitud de 3,1 kilómetros y tres nuevas

Mapa de ampliación del metro de Madrid.





Transportando Estrellas

Los tranvías Bombardier FLEXITY operan en numerosas ciudades a lo largo de Europa, como Bruselas, Estocolmo o Dresden; su estilo se transforma para reflejar el espíritu de cada ciudad. Bombardier es el fabricante de referencia en proyectos ferroviarios ligeros, proporcionando soluciones técnicas probadas que son fiables y adaptables. La más avanzada tecnología junto con un diseño atractivo asegura que nuestros pasajeros disfruten de una experiencia única – ¡como una estrella!

www.bombardier.com

BOMBARDIER
FLEXITY

estaciones, mientras que la del norte se inicia en Plaza de Castilla gira hacia el este y llega a la estación de Chamartín donde confluyen actualmente la línea 10 de metro con la estación de cercanías y larga distancia de Renfe y en la que se construye un gran intercambiador que facilitará la interconexión de cuatro líneas de metro, dos en dirección Este-Oeste -la 1 prolongada y una a construir en el futuro- y dos en dirección Norte-Sur -la actual 10 y el Metronorte en construcción que partirá de allí.

Tras su paso por el intercambiador la prolongación pasa por debajo de la estación de Chamartín y continúa hacia el Este, hasta el nuevo intercambiador de Pinar de Chamartín y con una estación intermedia.

En el intercambiador -donde arrancará el metro ligero a los barrios de Sanchinarro y Las Tablas- finalizará también la prolongación Este-Oeste de la línea 4 desde Parque de Santa María que tendrá dos estaciones intermedias. En conjunto las dos actuaciones de prolongación supondrán 6,76 nuevos kilómetros de líneas, tres estaciones y dos intercambiadores.

En la línea 2, serán 1,61 los kilómetros nuevos que llevarán las vías desde el final actual en Las Ventas hasta La Elipa, donde se situará la única estación del nuevo tramo. Esta



Estación de metro de Madrid.

estación será en el futuro un nudo importante de comunicaciones cuando se prolongue la línea 11, obra que ya proyecta la Comunidad de Madrid. La puesta en servicio del tramo se prevé para el verano de 2007.

La línea 3 que se ha beneficiado recientemente de una gran remodelación y modernización también se ampliará desde Legazpi hacia el sur hasta el límite de los municipios de Madrid y Getafe y en el futuro se convertirá en el segundo enlace del metro con Metrosur.

La prolongación, de 8,7 kilómetros, tendrá estaciones en Almenrales-Las Carolinas, Ciudad Sanitaria 12 de octubre, Orcasur-San Fermín, El Espinillo-Ciudad de Los Angeles, Villaverde Bajo, San Cristóbal de los Angeles y en un punto más, en Villaverde Alto donde habrá un intercambiador con las líneas C4 y C5 de Cercanías de Renfe, antes de llegar a las nuevas cocheras de la línea.

Barajas. En la línea 5 la prolongación, de 2,42 kilómetros, llevará las vías, con una estación intermedia, desde Canillejas a Alameda de Osuna, en las proximidades del Aeropuerto de Barajas, a la que ya llega la línea 8 que se prolongará también desde la Terminal 2 donde ahora acaba, hasta la nueva Terminal 4. La ampliación, que terminará en un fondo de saco para maniobras que quedará listo para futuras prolongaciones, se pondrá en servicio este invierno.

La línea 7 será la que registre la prolongación de mayor longitud con 12,09 kilómetros que llevarán la línea desde su final actual en Las Musas hasta los municipios de Coslada, con cuatro estaciones, y San Fernando de Henares, tres, y una al comienzo junto al estadio de La Peineta.

La línea 11 (Plaza Elíptica-Abrantes-Pan Bendito) que en la actualidad es la más corta de la red, se prolonga en dirección Este-Oeste con 2,71 nuevos kilómetros y tres nuevas estaciones en Avenida de los Poblados, Plaza de la Emperatriz y Avenida de la Peseta-Salvador Allende, ya en la zona de Carabanchel Alto.

En el otro extremo, también geográficamente, actuación de mayor longitud en la ampliación de Metro de Madrid es la construcción de Metronorte, una nueva línea de 15,74 kilómetros de longitud y once estaciones que llegará hasta los municipios de Alcobendas, cuatro estaciones, y San Sebastián de los Reyes, tres, partiendo de la nueva estación de Tres Olivos en el distrito de Fuencarral y pasando por los barrios de Montecarmelo, una estación, y Las Tablas, dos.

El primer tramo de la nueva lí-

Proyecto de prolongación de la línea 1 de Valencia

Además de los trabajos en las líneas 2 y 5 de la red de metro valenciana, la Consejería de Infraestructuras y Transportes proyecta la prolongación de la línea 1 entre Plaza de España y el Nuevo Hospital de la Fe que se convertirá en el hospital de referencia de la Comunidad Autónoma.

Con esta prolongación de 3,5 kilómetros de longitud, se conseguirá conectar directamente con el centro y la zona universitaria, las estaciones atendidas por el tramo sur de la línea y crear un potente eje de vertebración urbana que situará el nuevo hospital a seis minutos de la Estación Central.

El tramo tendrá cuatro nuevas estaciones -Estación Central, Peris y Valero, Ausias March y Nuevo Hospital y ofrecerá frecuencias de paso cada dos minutos en hora punta en servicios directos Plaza de España-Liria y frecuencias cada cuatro minutos en hora punta en los servicios directos al centro de Valencia desde Pincaya, Torrent, Paiporta, San Isidro, Hospital, Patraix y Jesús.

Además, permitirá los servicios directos desde Villanueva de Castellón y Picasent a Colón, Facultades y Palmaret y convertirá la estación de Nuevo Hospital en un importante intercambiador de transporte con el Tranvía Orbital y el Metro Ligero de L'Horta Sud. □

nea es el ya existente –actual línea 10- que parte desde el intercambiador de Chamartín, continúa al norte pasando por Begoña y después gira hacia el noreste con un trazado que dará servicio a cerca de 200.000 habitantes y enlazará en Las Tablas Sur con el metro ligero a Sanchinarro y Las Tablas antes de salir del municipio de Madrid.

Además de estas prolongaciones de líneas, la red de Metro de Madrid contará con tres nuevas estaciones intermedias que ahora se construyen, la de Pinar del Rey en la línea 8, la de Arganzuela en la línea 6 y la de Avenida de la Aviación en la línea 10.

Valencia

Por último, la red de Metro de Valencia se expande con la nueva línea T2 que creará un gran eje de unos diez kilómetros que discurrirá de norte a sur de la ciudad, atravesando el centro histórico, y uniendo infraestructuras como la Feria de Muestras, el Palacio de Congresos, la Ciudad de Justicia o la Ciudad de la Artes y las Ciencias, con el exterior del área metropolitana de Valencia, a través de las conexiones con la futura estación Multimodal.

Ahora, el tramo Norte Torrefiel-Orriols está en ejecución con un presupuesto de 17'5 millones y se está realizando el estudio informativo de un ramal de prolongación hasta Tavernes Blanques por importe de 7'5 millones de euros. En el tramo Centro Xàtiva-Pont de Fusta presupuesto en 180 millones euros se realiza un estudio informativo de la línea en el tramo entre la T4 y el Mercado, y se va a redactar el estudio informativo del tramo entre el Mercado y la estación de Xàtiva.

En breve se va a licitar la nueva estación de Mercado, con una inversión de 38'5 millones de euros y se encuentra en estudio un ramal que conecte la T2 centro desde la plaza de Portal Nou hasta Marxalenes, discurriendo bajo el cauce y por la calle Doctor Olóriz (para permitir servicios directos desde la T4 por el centro histórico).

En el tramo sur, Xàtiva-Nazaret, presupuestado en 100'8 millones de euros, la contratación y ejecución



Metro de Valencia.



Tranvía de Valencia.

de las obras se ha dividido en tres tramos de los que están adjudicadas las obras de la calle Alicante-Ruzafa en 42'4 millones de euros, y las del Ruzafa-Hermanos Maristas, en 28 millones, y licitadas las obras del Hermanos Maristas-Nazaret en 30'4

millones. Por último, se ha realizado la información pública del Ramal al Puerto para el que se prevé una inversión de entre veintisiete y treinta millones de euros.

Línea 5. En ejecución están las obras de prolongación de la Línea 5 por el Oeste desde Mislata hasta el Aeropuerto de Manises desde donde posteriormente esta línea continuará hasta Vilamarxant, sustituyendo a la línea de cercanías C-4 de Renfe entre Valencia y Ribarroja y prolongándose hasta Vilamarxant.

Estas obras enmarcadas en la ampliación de la red de Metrovalencia, se completan con las obras de prolongación por el extremo Este, mediante la estación de Marítimo-Serrería y su conexión con la Línea

Los metros ligeros de Madrid

Además de las actuaciones en metro convencional, la Comunidad de Madrid inaugurará la próxima primavera, tres líneas de metro ligero. La primera de ellas, con catorce estaciones, será la Colonia Jardín-Pozuelo de Alarcón de 8,67 kilómetros de longitud que se inicia en la estación de Colonia Jardín de la línea 10 de Metro –convertida así en intercambiador- con la que tendrá una conexión subterránea, y continúa por Aravaca, Somosaguas, Prado del Rey y Universidad de Somosaguas hasta la estación de cercanías de Aravaca.

La segunda es la línea Colonia Jardín-Boadilla del Monte, de 13,70 kilómetros de longitud y catorce estaciones, que comparte su primer tramo a la salida de Colonia Jardín con la línea Pozuelo de Alarcón y continúa por la Ciudad de la Imagen, el campus del CEU, la Ciudad Financiera del BSCH y el casco urbano de Boadilla, hasta las nuevas áreas urbanas de esta localidad.

El último de los metros ligeros es el que conectará el intercambiador de Pinar de Chamartín -líneas 1 y 4 de Metro- con los nuevos barrios de Sanchinarro y Las Tablas, donde enlazará con Metronorte. Con 5,4 kilómetros y nueve estaciones dará servicio también a las zonas del norte de la capital como Arturo Soria-Cale- ruela, Manoteras y Virgen del Cortijo y tendrá una estación junto a la de Hortaleza, en la línea de Renfe que enlazará Chamartín con Barajas. □

T4 y la zona sur del Paseo Marítimo, en las inmediaciones de la dársena interior del puerto. De esta forma quedará configurado un eje que conectará el aeropuerto con el puerto.

Con las prolongaciones de la Línea 5 se prevé que el incremento del número total de viajes en la red de Metrovalencia supere los cinco millones al año, atendiendo una demanda superior a los 5.000 viajeros por hora y sentido. El intervalo previsto es de diez minutos en cada sentido hasta el aeropuerto, pudiendo aumentar en horas punta.

Las inversiones previstas son de 51,9 millones de euros para el tramo Mislata-Quart, 93 para el Quart-Manises-Aeropuerto, 108 para el Aeropuerto-Ribarroja-Vilamarxant y de 20,9 para la estación Marítimo-Serrería.

La construcción del tramo Mislata-Quart de Poblet está en su fase final, terminadas las obras de infraestructura y arquitectura, y finalizándose el montaje de vía, la electrificación y la señalización.

El tramo se inicia poco después de la actual estación de Mislata Almassil, conectando con el túnel que ya se dejó construido a continuación de la misma. Su trazado, una vez se cruza bajo el Cauce Nuevo del Turia, discurre subterráneo y paralelo a la línea de cercanías de Renfe, hasta terminar al lado de la actual estación de Quart de Poblet.

Tiene una longitud total de 1.600 metros en subterráneo y contará con dos nuevas estaciones, Faitanar y Quart de Poblet, la primera a 800 metros de la de Mislata Almassil, ya en la margen derecha del Cauce Nuevo del Turia, y la segunda al final del tramo, próxima a la actual estación de cercanías de Renfe.

El Tramo Quart de Poblet-Manises está también en ejecución y discurre por debajo de la actual plataforma de Renfe. Dispondrá de dos nuevas estaciones en avenida de Valencia, a la altura del Parque del Ferrocarril "El Carmen", y en el emplazamiento de la actual estación de Renfe en Manises.

En este tramo, de 2.100 metros de longitud, la infraestructura supera el barranco del Salt de l'Aigua en Manises mediante un paso subterráneo y se prevé, la reurbanización en



Arriba. Prolongación del tranvía de Valencia.

Abajo. Nueva estación de Bailén de metro de Valencia.

superficie del espacio liberado por las antiguas vías de Renfe, con una calle que cruzará el barranco mediante un paso superior de tres vanos. Con las obras de infraestructura finalizadas, están comenzando las de arquitectura y equipamientos.

En el tramo Manises-Aeropuerto, de 1.200 metros, la infraestructura del metro discurre bajo la antigua plataforma de Renfe, ya levantada, hasta llegar a la altura del actual apeadero del Aeropuerto, punto en el que el trazado subterráneo gira hacia la izquierda, bordeando el aparcamiento en superficie del Aeropuerto, para terminar en la última estación del tramo, ya junto al edificio terminal del Aeropuerto, al que se accederá directamente desde el andén del metro.

También se proyecta una segunda estación en Manises, antes de penetrar en el Aeropuerto, situada aproximadamente junto a las calles Balmes y Juan de la Cierva. En este momento, finalizados los trabajos de infraestructura, la arquitectura y equipamientos de la estación del Aeropuerto se están ejecutando en coordinación con Aena y sus obras de ampliación de la terminal aeroportuaria.

El tramo Manises-Ribarroja, próximo a la licitación de las obras, discurrirá en superficie sobre la actual plataforma de la línea de cercanías Valencia-Ribarroja. Tiene una longi-

tud de 9'5 kilómetros que se inician en el telescopio de conexión del tramo Manises-Aeropuerto, actualmente en obras.

Se suprimirán todos los pasos a nivel existentes, se mejorará el sistema de drenaje, se habilitarán cuatro paradas, y se construirán aparcamientos en las paradas de La Presa, Masía de Traver y Ribarroja. Las obras incluyen la construcción de un viaducto de 134 metros de longitud, sobre la futura autovía CV-370, mediante una estructura mixta tipo arco.

Del tramo Ribarroja-Vilamarxant, de 5,5 kilómetros, se encuentra en redacción el proyecto básico que prevé la prolongación de la línea a partir de la antigua plataforma ferroviaria atravesando dos barrancos mediante sendos puentes, discurren- do junto a la nueva ronda que unirá la carretera entre Ribarroja y Vilamarxant y la carretera de Vilamarxant a Llíria.

Así la plataforma irá adosada a este nuevo eje, perfectamente integrada al entorno urbano y sin constituir ninguna barrera, y permitirá ubicar la estación cerca del actual edificio multiusos.

Por último, está en ejecución la estación Marítimo-Serrería, situada en la calle Jerónimo Monsoriu, que se convertirá en la estación término de la línea 5 y permitirá realizar el intercambio con la línea T4 del tranvía con transbordo al mismo nivel, ya que el tranvía llegará a los andenes subterráneos de la nueva estación mediante una rampa en superficie.

Además de la nueva estación, las obras incluyen el tramo de túnel de la línea de metro, que conectará con el ya ejecutado tras la estación de Ayora, en el entorno de la confluencia con la calle José Aguilar, y el tramo de tranvía en rampa emergente desde la nueva estación hasta la conexión con el trazado en superficie del tramo Ayora-Marítimo, en la confluencia entre las calles Jerónimo Monsoriu y Serrería.

En la actualidad la obra civil está ejecutada en un 85 por ciento, con la pantalla y la losa de cubierta finalizadas, terminándose el vaciado de la estación y empezando los trabajos de arquitectura. **A.R.** □