



La Presidenta de la Comunidad de Madrid, Esperanza Aguirre, presentó el primer tren de las futuras líneas de metros ligeros de Madrid

SE VAN A CONSTRUIR 27,8 KILÓMETROS Y 36 ESTACIONES, CON UNA INVERSIÓN PREVISTA DE 521,5 MILLONES DE €

Las nuevas infraestructuras darán servicio a los PAUs del Norte de Madrid -principalmente a Las Tablas y Sanchinarro- y a Boadilla del Monte y Pozuelo de Alarcón, a través del Metro Oeste.

La Presidenta regional, Esperanza Aguirre, ha comprobado las obras de colocación de estas vías, que permitirán la puesta en marcha del servicio ferroviario en menos de un año. También ha contemplado el interior del primero de los setenta trenes adquiridos por la Comunidad.

Aguirre ha explicado que la nueva red de transporte se usará "en todas las poblaciones del sector delimitado por las autovías de Extremadura y de La Coruña, lo que mejorará su conexión con el municipio de Madrid".

"En total se van a construir 27,8 kilómetros, 36 estaciones y la inversión va a ser de 521,5 millones de euros", ha concretado la Presidenta, quien también ha detallado que la Comunidad ha comprado 350 coches de Metro Ligero para los setenta nuevos convoyes que entrarán en servicio la próxima primavera. Este nuevo material móvil ha supuesto una inversión de 189 millones, que forman parte de los 1.378,5 millones que se invierten "en la compra de todo el material móvil para el Plan de Ampliación de la red de Metro de Madrid 2003-07", ha añadido Aguirre. Este Plan del Gobierno regional para la presente legislatura está dando lugar a la construcción de noventa kilómetros de líneas y 79 nuevas estaciones, con una inversión de 4 millardos de euros.

LIMPIO Y SIN RUIDOS

Aguirre ha alabado las ventajas del Metro Ligero, como el uso de la electricidad como fuente de energía y su escasa repercusión acústica, dado que sus raíles están asentados sobre un material flexible que absorbe y amortigua vibraciones y sonidos. El nuevo transporte público cuenta con las últimas tecnologías del ámbito ferroviario, que incluyen el sistema de protección automática (ATP) contra choques, alcances o superación de la velocidad permitida según las características del terreno.

EN PRIMAVERA

Por las nuevas líneas circularán vehículos Citadis de Alstom, a los que se han añadido características específicas para facilitar su integración en el resto de la red de Metro. Los metros ligeros tendrán una capacidad mínima de 188 viajeros y podrán alcanzar velocidades de hasta 70 kilómetros por hora.

Los trabajos marchan a buen ritmo y cuentan con vías tanto en los ramales de Metro Oeste de Pozuelo y Boadilla, como en la línea que unirá Pinar de Chamartín con el PAU de Sanchinarro. El Metro Ligero, que podrá estar en funcionamiento la próxima primavera, tendrá prioridad frente al tráfico rodado en aquellos cruces donde comparta viario. Asimismo, contará con un sistema de localización y de control de itinerarios.

ESTADO DE LAS OBRAS: AVANZA LA COLOCACIÓN DE LAS VÍAS

¿CÓMO SE HACEN LAS PLATAFORMAS EN SUPERFICIE?

Para entender cómo se está construyendo el Metro Ligero, este mes preguntamos nuevamente a los profesionales que están trabajando sobre este proyecto para conocer cómo se están realizando las plataformas en superficie del Metro Ligero. Antonio González, Director del Área de Proyectos de MINTRA y responsable de los proyectos de Metro Ligero de la Comunidad de Madrid, responde.

¿DÓNDE ENCONTRAMOS LAS PLATAFORMAS DEL METRO LIGERO?

Las plataformas en superficie representan la mayor parte del proyecto de Metro Ligero, ya que de por sí, los metros ligeros circulan normalmente en superficie. Este tipo de construcción se realiza mediante una plataforma totalmente separada del tráfico convencional, pero de la forma más estética e integrada posible en la ciudad. Es algo que podemos observar en los tranvías recientemente puestos en funcionamiento en otras ciudades españolas y europeas.

¿POR QUÉ ES MEJOR UNA PLATAFORMA EN SUPERFICIE?

En estos tipos de proyectos se contemplan inversiones y soluciones técnicas en función del volumen de demanda esperada y del entorno urbano. En el caso de Pozuelo de Alarcón, los volúmenes de demanda no justifican la implantación de un sistema en túnel, excepto en algunos tramos muy concretos.

¿QUÉ PROCEDIMIENTO CONSTRUCTIVO SE UTILIZA ANTES DE COLOCAR LAS VÍAS?

Para la construcción de la plataforma en superficie se utiliza un método constructivo relativamente común y probado para este tipo de proyectos.

Primero, se realizan los desvíos de los llamados "servicios", que comprenden las diversas canalizaciones, el objetivo de este desvío es garantizar un buen funcionamiento del Metro Ligero, para que en caso de intervenciones en dichas canalizaciones no sea necesario interrumpir el servicio del Metro Ligero.

La segunda etapa, consiste en excavar el suelo entre 60 cm y 1 metro en función de la calidad del suelo. Tras la excavación del suelo, se realiza una capa de hormigón de unos 40 a 60 cm llamado hormigón de limpieza, que representa la base sobre la que va a realizarse la plataforma.

Encima de la capa de hormigón de limpieza, se realiza una capa de hormigón de unos 23,10 cm de hormigón armado.

¿DE QUÉ MANERA SE COLOCAN LAS VÍAS?

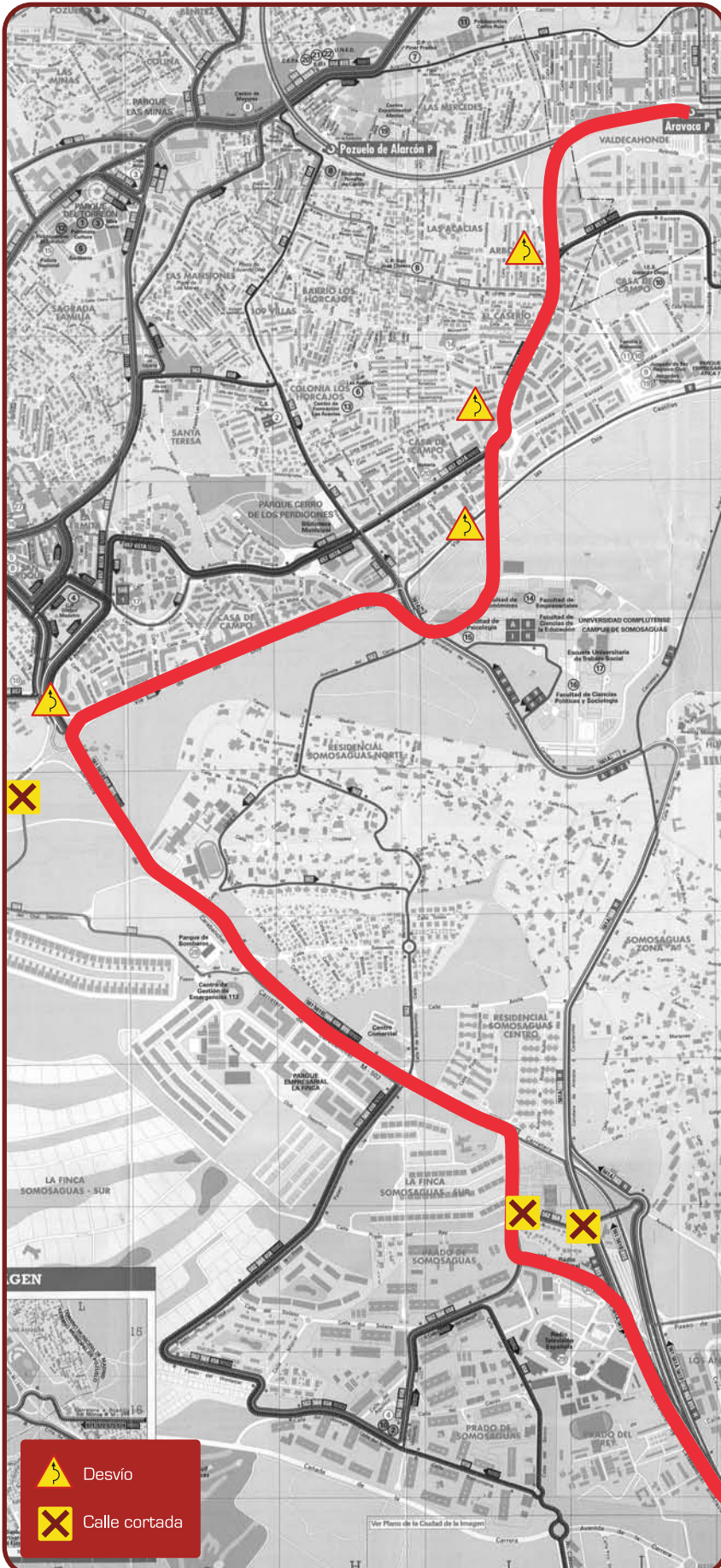
Después de realizar las plataformas de hormigón de limpieza y hormigón armado se colocan las vías del Metro Ligero. En el caso de Madrid, se ha elegido un sistema de aislamiento de las vías llamado CDM, cuya patente es belga y que consiste en encaquetar la vía en un material absorbente. Este procedimiento tiene como objetivo reducir los posibles ruidos y vibraciones que pueden producirse al paso del tren, objetivo que cumple, ya que se utiliza para el paso de los tranvías en cascos urbanos de varias ciudades europeas. Por fin las vías se alinean y se anclan antes de proceder al acabado final, que consiste en colocar la superficie que dará su aspecto definitivo a la plataforma. El tipo de vía que se utiliza, es específico para sistemas urbanos y se utilizan para los tranvías. Son vías denominadas de "Garganta": las ruedas metálicas del vehículo quedan siempre bien guiadas y en contacto exclusivo con la vía que se puede insertar en una calzada, a diferencia de las vías de trenes o de los metros convencionales.

¿QUÉ ASPECTO TIENE LA PLATAFORMA?

La superficie puede ser básicamente de asfalto, pavimento, adoquines, césped, balasto o bien cubierta con otros materiales menos comunes como maderas o plantas. El objetivo es que la integración del Metro Ligero en el tejido urbano sea lo mas estética posible. En el caso de Pozuelo, la mayor parte de la superficie irá cubierta de adoquines que ofrecen un fácil mantenimiento y una estética agradable.



Durante el mes de julio, las obras siguen su curso pero con los siguientes cambios.



EL PUNTO PRÁCTICO DEL TRÁFICO

ZONA SOMOSAGUAS

- Rotonda de la M-502 con la M-511 (carretera de Boadilla), se terminan los cortes nocturnos para el montaje del puente del Metro Ligeró.
- Sigue cortada la calle Prado del Rey al menos hasta el mes de septiembre.

ZONA VÍA DOS CASTILLAS

- La calle del cementerio seguirá cortada.
- Durante la segunda semana del mes de julio se colocará una pasarela peatonal provisional como alternativa al corte de la calle del cementerio.
- Los desvíos en Avda. Pablo VI para el acceso a la rotonda de las carreteras M-502 y M-503 se mantienen.
- El tráfico de la M-503 en sentido Madrid se ha desviado en la nueva calzada paralela a la antigua.

ZONA AVDA. COMUNIDAD DE MADRID

- M-503 a la altura de la Avda. Comunidad de Madrid, se mantienen los leves desvíos del tráfico en ambos sentidos.
- Rotonda de Avda. de Europa con Avda. Comunidad de Madrid (parte alta) se cambian los desvíos de acceso a dicha rotonda desde Avda. Comunidad de Madrid.
- Se mantiene el desvío del tráfico por el lateral de la calzada.
- Rotonda Avda. Comunidad de Madrid con Avda. de Europa (zona calle Berna): siguen los desvíos.
- La calle Plutón sigue cortada y desviada.

LA IMAGEN DEL MES



El pasado mes de junio llegaron a Madrid los vagones Citadis que prestarán servicio al Metro Ligero de Pozuelo.

EL METRO LIGERO EN EUROPA



En otras ciudades europeas el Metro Ligero irrumpe como medio de transporte moderno y consecuente con un futuro sostenible. Es el caso de la ciudad de Valenciennes, que acaba de inaugurar su primera línea de Metro Ligero. Se trata de una ciudad situada al norte de Francia, cerca de la frontera belga, y que cuenta con 60.000 habitantes en el núcleo y cerca de 300.000 en las inmediaciones.

PRESENTACIÓN DE LA LÍNEA

Esta primera línea tiene una longitud de 9 km y discurre totalmente en superficie. Como en el caso de Pozuelo la línea vincula la universidad con barrios residenciales y la estación de ferrocarril.

LA FLOTA

Los vehículos que prestan servicio en esta nueva línea son del modelo Citadis, el mismo que ha sido elegido por Pozuelo. Son vehículos modulares y está compuesto igualmente por 5 módulos. Y aunque sea el mismo modelo que en Pozuelo, ofrece una estética frontal y un color muy distinto.

LA GESTIÓN Y EL FUTURO

La gestión del Metro Ligero de Valenciennes ha sido confiada a una empresa privada especializada en esta materia, que además, se encarga de gestionar el sistema de autobuses de dicha ciudad de forma integrada. En el futuro, el área metropolitana de Valenciennes -como será el caso de Pozuelo- tiene previsto otras ampliaciones del sistema de Metro Ligero, la primera de ellas e unos 10 km para el año 2008. El objetivo de Valenciennes es convertir el Metro Ligero en la espina dorsal del sistema de transporte y ofrecer a los ciudadanos una atractiva red que sea una alternativa válida al automóvil.