



Plan de Cercanías para Madrid

Fomento inicia la información pública para el incremento de capacidad de la línea ferroviaria Las Rozas-Villalba-Alpedrete

- Se pasará de dos a cuatro vías en el tramo comprendido entre Pinar de las Rozas y Collado-Villalba y se duplicará la vía entre Villalba y Alpedrete
- El Gobierno de España destinará más de 420,4 millones de euros a estas actuaciones

Madrid, 5 de diciembre de 2009 (Ministerio de Fomento).

El Ministerio de Fomento ha iniciado, con la publicación hoy en el BOE, el proceso de información pública y audiencia del estudio informativo para el incremento de capacidad de la línea ferroviaria Madrid-Hendaya desde Pinar de las Rozas hasta Alpedrete.

En el estudio se contempla el incremento de la capacidad mediante la implantación de dos nuevas vías en el tramo comprendido entre el Nudo de Pinar de las Rozas y Villalba. Asimismo, se procederá a la duplicación de la vía única de la línea Villalba-Segovia hasta la estación de Alpedrete.

Se cumple así el compromiso adquirido por el ministro de Fomento, José Blanco, referente a esta actuación.

Estos proyectos forman parte del Plan de Cercanías para Madrid 2009-2015, presentado por el ministro y la presidenta de la Comunidad de Madrid el pasado mes de mayo.



Situación actual

La infraestructura ferroviaria entre Pinar de las Rozas y Alpedrete puede subdividirse en dos tramos diferenciados en cuanto a dotación de vías se refiere: un primer tramo entre Pinar de las Rozas y Collado-Villalba, que dispone de vía doble electrificada, por donde circulan servicios de cercanías, mercancías, media y larga distancia y un segundo tramo, de Collado-Villalba a Alpedrete, que tiene vía única electrificada. Por este tramo circulan los servicios de cercanías hacia Cercedilla, además de trenes de media distancia con destino Segovia. Existe una bifurcación de la infraestructura existente en Villalba, donde un ramal continúa hacia El Escorial, y el otro hacia Cercedilla, que es el que pasa por la estación de Alpedrete.

Como se ha indicado, las citadas líneas ferroviarias soportan, aparte del tráfico de media/larga distancia y mercancías, las circulaciones de Cercanías de Madrid. Estos tráficos son muy heterogéneos, debiendo los trenes de largo recorrido reducir su marcha debido a la confluencia y necesidad de adaptación con respecto a los de cercanías. A este efecto se une el de la inexistencia de surcos de infraestructura ferroviaria, que se plantean esenciales para el desarrollo del sistema ferroviario de mercancías.

Por todo ello, y aunque en los últimos años se han realizado pequeñas actuaciones puntuales, en la actualidad es necesaria la implantación de nuevas vías.

Características del Estudio

El trazado está dividido en cinco tramos:

- Tramo I: Pinar de Las Rozas-Cruce con la A-6
- Tramo II: Cruce con la A-6-Comienzo del nuevo falso túnel
- Tramo III: Comienzo del nuevo falso túnel-Cruce con la carretera M-525
- Tramo IV: Cruce con la carretera M-525-Villalba
- Tramo V: Villalba-Alpedrete



Las características técnicas más importantes de la actuación son las siguientes:

- En el conjunto de los tramos I, II, III y IV se llevará a cabo la cuadruplicación de la doble vía existente en la actualidad en una longitud de 17,887 km. En el tramo V, al existir vía única, se ejecutará una duplicación de la misma durante 4,264 km.
- La nueva infraestructura ferroviaria se ha planteado con un ancho de vía ibérico. Dadas las características en planta existentes, la velocidad máxima de proyecto será de 100 km/h.
- Durante todo el trazado se han de acometer actuaciones para las diferentes estructuras existentes, ya que al tratarse de una ampliación de la plataforma ferroviaria se deberá, en muchos casos, modificar las estructuras existentes e incluso demoler y volver a ejecutar las mismas. El número de estructuras en las que se ha de actuar es de 25 que se dividen en 13 pasos superiores y 12 pasos inferiores.
- Construcción de un nuevo túnel paralelo al existente entre los p.k. 7,925 al p.k. 8,300, aproximadamente, en el tramo II, cuya longitud total será de 375 m.
- Ejecución de un nuevo falso túnel entre el p.k. 8,725 al p.k. 9,360, justo antes de la estación de Torrelodones, que mejore la permeabilidad territorial existente. Será proyectado para una sección de cuatro vías.
- Instalación de un cruce ferroviario a distinto nivel (salto de carnero) hacia el p.k.15 que separe la línea Madrid-Hendaya de la línea Villalba-Segovia.
- Serán reformadas 7 estaciones de diferente manera. Dicha reforma llevará consigo la supresión o modificación de los andenes actuales y la nueva construcción de los mismos, así como la mejora y modernización de las estaciones, control total de acceso a las mismas y las modificaciones necesarias para



adaptar las estaciones a las personas de movilidad reducida, de forma que se mejoren las condiciones de accesibilidad actuales para minusválidos. Las estaciones existentes a lo largo del trazado son las siguientes: Pinar de las Rozas, Las Matas, Torrelodones, Galapagar-La Navata, Villalba, Los Negrales y Mataespesa- Alpedrete

El estudio se desarrolla entre las poblaciones de Las Rozas de Madrid y Alpedrete, recorriendo en su mayor parte municipios pertenecientes a la zona oeste de la capital madrileña (Las Rozas, Torrelodones, Galapagar, Collado-Villalba y Alpedrete), todo ello en la comunidad de Madrid.

Beneficios de la actuación

Con la ejecución de esta actuación se conseguirán como principales beneficios los siguientes:

- Se segregarán los tráficos de cercanías de los de largo recorrido, regionales y mercancías.
- Como consecuencia de lo anterior, se podrá establecer una mayor frecuencia y regularidad en los servicios de cercanías
- Los servicios de media distancia con Ávila y Salamanca, al no mezclarse en la malla de cercanías, evitarán las restricciones de capacidad actuales, y mejorarán los tiempos de recorrido.

Procedimiento de Información Pública

Este proceso tiene por objeto que las personas, instituciones y administraciones interesadas puedan formular observaciones que deberán versar sobre la concepción global del trazado.

A tal fin, el Estudio Informativo estará expuesto al público en días y horas hábiles de oficina, en la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, Plaza de los Sagrados Corazones 7, planta baja, Madrid. También en los Ayuntamientos afectados, se podrá consultar la parte del Estudio que les afecte.