La *Circular* registró en 2024 más de 116 millones de usuarios, una media de 400.000 viajeros diarios

La Comunidad de Madrid inicia el 31 de mayo las obras para transformar la Línea 6 de Metro en la primera infraestructura automatizada de toda la red

- Se desarrollarán en dos fases, comenzando por la de Moncloa y Méndez Álvaro hasta el 12 de septiembre, y la del arco este a partir de esa fecha
- El Gobierno regional ha diseñado un plan alternativo para facilitar los desplazamientos, con autobuses gratuitos que cubrirán el recorrido en superficie
- Más de 2.000 operarios trabajarán en varios turnos las 24 horas del día para reducir al máximo las afecciones al usuario

12 de mayo de 2025.- La Comunidad de Madrid iniciará el próximo 31 de mayo las obras para la automatización de la L6 de Metro, que en 2027 se convertirá en la primera línea con conducción automática de toda la red del suburbano. De esta forma, el Gobierno regional arranca la renovación integral de la *Circular,* lo que permitirá aumentar la capacidad de transporte de la infraestructura más demandada por los madrileños, con más de 116 millones de usuarios en 2024 y una media de 400.000 diarios.

Las primeras actuaciones se realizarán sobre el arco oeste de la L6, entre Moncloa y Méndez Álvaro, provocando la suspensión del servicio en esta área hasta el 12 de septiembre, aunque ambas estaciones estarán disponibles al operar como cabeceras del tramo abierto. En una segunda fase de los trabajos, entre el 13 de ese mes y el 31 de diciembre, se actuará sobre la zona este, entre Moncloa y Legazpi. Por su parte, la estación de Arganzuela-Planetario permanecerá cerrada a los viajeros durante todo el tiempo, ya que ejercerá como centro de coordinación de las labores previstas.

Con el objetivo de paliar, en la medida de lo posible, el impacto del proyecto sobre la movilidad de los pasajeros que utilizan la *Circular* para sus desplazamientos cotidianos, el Ejecutivo autonómico ha establecido un plan alternativo de transporte con un servicio sustitutivo de autobuses gratuito, operado por la Empresa Municipal de Transportes (EMT), que cubrirá en

superficie el intervalo afectado. Su frecuencia, que se situará entre 3 y 5 minutos, se adaptará a la demanda en función de la franja horaria.

Además, se han habilitado otras opciones, como las lanzaderas que unirán Batán con Lucero y Legazpi con Plaza Elíptica. También se prolongará el recorrido y ampliará el horario de la línea 180 de EMT, desde Legazpi a Arganzuela-Planetario, que se podrá utilizar de manera gratuita durante el cierre.

El plan ha sido diseñado después de recabar la opinión de 10.000 usuarios de la L6, a los que Metro de Madrid ha entrevistado a pie de andén para conocer sus propuestas y ofrecer alternativas eficaces y ajustadas a sus necesidades. Toda esta información será accesible para los ciudadanos tanto en las estaciones como en la página web del suburbano y en el resto de canales de comunicación. En este sentido, la compañía metropolitana ha desarrollado una plataforma para planificar los trayectos, que estará disponible para su consulta a través de códigos QR en las paradas de los autobuses sustitutivos.

TODAS LAS ESTACIONES ESTARÁN OPERATIVAS EL 1 DE ENERO

La reforma integral de la L6, que culminará en 2027 con la llegada de los nuevos trenes sin cabina de conducción, requiere actuar sobre todos los elementos del sistema de Metro, desde la vía a los túneles, comunicaciones, energía y señalización. De hecho, ya se están ejecutando las labores previas al inicio de las obras, por lo que se ha adelantado la finalización del servicio a las 00:00 horas de domingo a jueves. Esta limitación continuará vigente en el tramo abierto hasta que concluyan los trabajos. Así, el 1 de enero de 2026 la Línea 6 reabrirá por completo y en su horario habitual.

La intención del Gobierno regional es limitar al máximo las inevitables afecciones a los ciudadanos. Por ello, hasta 2.000 operarios trabajarán en esta fase, con varios turnos las 24 horas y los siete días de la semana. Durante este proceso se sustituirá la vía, se optimizará el trazado, se renovará el carril existente, se instalarán las estructuras que requieren las futuras puertas de andén y se construirán escaleras de evacuación. La inversión del Ejecutivo autonómico es de 168,5 millones de euros.

Además, aprovechando esta circunstancia se llevarán a cabo otras intervenciones que no guardan relación con el proyecto, como la implantación de catenaria rígida en las cocheras de Ciudad Universitaria o el desamiantado del túnel y de la bóveda en Lucero, Alto de Extremadura, Puerta del Ángel, Vicente Aleixandre, Sainz de Baranda y Ciudad Universitaria.

Tras la renovación de la superestructura de vía, el siguiente paso será, a partir de enero de 2026, la instalación de puertas de andén para la circulación de los nuevos trenes automáticos, que ya está fabricando la empresa CAF. En paralelo a esta actuación, se llevará a cabo la actualización tecnológica del sistema de

señalización de la L6, incorporando la sincronización necesaria entre la apertura de estos elementos y la parada de los convoyes.