

La consejera en funciones de Transportes, Vivienda e Infraestructuras ha visitado hoy los trabajos

La Comunidad renueva la señalización de la línea 4 de Metro para mejorar la capacidad del transporte, seguridad y eficiencia

- Para estos trabajos es necesaria una inversión de 14,6 millones de euros
- Se actuará sobre 17 estaciones y más de 10 kilómetros de túnel
- Actualmente se está trabajando en horario nocturno, con un avance de la obra del 61 %

25 de julio de 2019.- La Comunidad de Madrid renovará la señalización ferroviaria de línea 4 para reducir los tiempos de recorrido de los trenes en la línea, homogeneizando así los diferentes sistemas existentes, lo que permitirá mejorar la capacidad de transporte, la seguridad y la eficiencia en el mantenimiento.

La consejera en funciones de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, Rosalía Gonzalo, ha visitado hoy los trabajos, que contarán con una inversión de más de 14,6 millones de euros.

Gonzalo ha señalado que para que toda la renovación de la señalización sea efectiva es necesario también intervenir en un total de 105 unidades de trenes 3.000 y 42 unidades de trenes 2.000, en los que se ha de cargar el nuevo mapa *software*, una acción que, en todo caso, apenas conlleva tiempo.

Los trabajos para modificar el conjunto de enclavamientos (circuitos de vías, balizas, sistemas de protección y conducción, señales y todo tipo de equipamientos necesarios para la introducción del nuevo sistema) se iniciaron ya en octubre de 2018 y su plazo de ejecución es de 21 meses. Actualmente se está trabajando en horario nocturno, con un avance de la obra del 61 %.

En la Línea 4 coexisten diversas tecnologías de señalización ferroviaria, con prestaciones y antigüedad variadas. Entre las estaciones de Bilbao y de San Lorenzo se mantiene el sistema de Códigos de Velocidad, con enclavamientos e instalaciones de seguridad de más de 30 años en algunos casos, mientras que entre Argüelles y Bilbao se ha evolucionado a un sistema de Distancia Objetivo (DO). El objetivo es extender este último sistema a toda la Línea 4.

Los sistemas Distancia Objetivo ofrecen una mayor capacidad de transporte, una mejor gestión de las situaciones degradadas optimizando los niveles de seguridad en todas las situaciones (incidencias, averías puntuales de ciertos equipos, etc.) que pudieran originar la necesidad de una conducción manual, sujeta al factor humano, al disponer de un sistema de respaldo integrado y mayores funcionalidades para mitigar determinadas situaciones. Asimismo, mejora la fiabilidad, disponibilidad, mantenibilidad y seguridad de la línea en todas las circunstancias.

La reseñalización ferroviaria de toda la línea permitirá también la interoperabilidad entre líneas y la optimización de cabeceras, siendo además un sistema escalable. En total se actuará sobre 17 estaciones y más de 10 kilómetros de túnel.

ANTECEDENTES

Metro tiene por objetivo modernizar de forma global la Línea 4. En este sentido, en enero de 2018 se inició un proyecto para introducir el sistema de comunicaciones de radiotelefonía 'TETRA'. Éste concluyó en octubre de 2018, tras la colocación de antenas, las modificaciones en equipamiento de cuarto de comunicación, instalación de cableado GPS y las correspondientes pruebas.

Ahora mismo se está procediendo a abordar el proyecto de señalización ferroviaria y, paulatinamente, se irán incluyendo dentro del programa de modernización otras iniciativas que mantendrán los altos niveles de calidad en la línea.

LA LÍNEA 4

La actual Línea 4 se inauguró en 1932 como un ramal de la Línea 2 entre las estaciones de Goya y Diego de León. No fue hasta el 23 de marzo de 1944 cuando aparece como línea al abrirse el tramo entre las estaciones de Argüelles y de Goya, si bien el ramal se sigue explotando de forma independiente. Éste se incorpora definitivamente a la línea en 1958, lo que permitiría prolongarla entre las estaciones de Diego de León-Alfonso XIII, tramo inaugurado el 26 de marzo de 1973.

El 5 de mayo de 1979 se abrió una nueva prolongación hasta la estación de Esperanza. Habría que esperar a 1998 para llegar hasta el Parque de Santa María, mientras que el 11 de abril de 2007 se inauguró la última ampliación, que permitió llegar hasta la estación de Pinar de Chamartín.

Este crecimiento desigual es el que ha provocado que convivan diferentes sistemas de electrificación (por línea aérea de contacto, tranviaria, catenaria convencional, catenaria rígida), así como sistemas de señalización ferroviaria de distintas generaciones, que hacía necesario renovar y uniformizar.