

Potenciará las conexiones directas entre el noreste y el norte-noroeste peninsular

Adif AV supera el ecuador de las obras para conectar en Madrid las líneas de alta velocidad que enlazan con Barcelona y Levante

- Con una inversión de más de 110 millones de euros, construye la plataforma de un ramal directo de enlace entre las LAVs Madrid-Barcelona y Madrid-Levante
- Gracias a este baipás los trenes que circulan por la LAV Madrid-Barcelona podrán llegar hasta la estación de Madrid Chamartín-Clara Campoamor y continuar hasta el norte-noroeste o enlazar con el aeropuerto de Barajas
- Así mismo, permitirá que los trenes del corredor noreste puedan acceder a la futura estación pasante de Atocha

05 AGOSTO 2025

Adif Alta Velocidad (AV) ha superado ya el ecuador de las obras para la conexión entre las líneas de alta velocidad Madrid-Barcelona y Madrid-Levante, en el término municipal de Madrid, que potenciará las conexiones directas entre el noreste y el norte-noroeste peninsular.

Esta actuación, que supone una inversión de más de 110 millones de euros, permitirá que los trenes que circulan por la Línea de Alta Velocidad (LAV) Madrid-Barcelona -y que actualmente inician/terminan su recorrido en Puerta de Atocha- puedan llegar hasta la estación de Madrid Chamartín-Clara Campoamor, a través del túnel en ancho estándar que enlaza ambas estaciones madrileñas, utilizando un tramo de la LAV Madrid-Levante.

De esta forma se posibilita establecer servicios en los que los viajeros procedentes del corredor noreste (Aragón y Cataluña) puedan continuar viaje hacia el norte-noroeste peninsular sin necesidad de cambiar de tren y viceversa.

Así mismo se posibilita que los trenes procedentes de Barcelona puedan conectar con el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, mediante la conexión en ancho estándar que actualmente Adif ejecuta desde Chamartín.

Relaciones con los Medios
C/ Sor Ángela de la Cruz, 3 28020 - Madrid
Tif.: 917744473 / 917744474

prensa@adif.es

Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de citar fuentes

www.adifaltavelocidad.es

Además, gracias a la construcción de este baipás los trenes del Madrid-Barcelona (corredor noreste), podrán acceder a la futura estación pasante de Atocha, que se construye bajo la actual estación de Puerta de Atocha.

Principales actuaciones

La conexión entre ambas líneas de alta velocidad sólo es posible en el triángulo formado por las autopistas M-45 y M-50 y el barrio de Perales del Río (Getafe) y resulta de cierta complejidad técnica por la presencia de multitud de infraestructuras, además de algunos espacios naturales.

Adif AV ha superado ya el ecuador de las obras de la plataforma ferroviaria con la ampliación de los estudios geotécnicos necesarios y la ejecución de importantes trabajos arqueológicos. Paralelamente se avanza en la ejecución de encauzamientos, drenajes, terraplenes, reposiciones de caminos y de servicios afectados.

Se progresa también en el ámbito de las estructuras, especialmente en el Viaducto del Mayoral, el más largo del baipás con 656 metros, en el que se han finalizado los primeros 7 vanos del tablero y se encuentra en avanzado estado de ejecución el vano 8. Además, se han ejecutado los dos estribos y se avanza en sus 19 pilas: de la 1 a la 11 y de la 14 a la 17 se han finalizado los encepados, alzados y capiteles, y se están ejecutando las cimentaciones de las pilas 12, 13 y pilas pórticos 1 y 2.

También se avanza en las cuatro pérgolas que se construyen para salvar las Líneas de Alta Velocidad en servicio con las que se cruza (dos sobre la LAV Madrid-Sevilla, una sobre la LAV Madrid-Levante y otra sobre la LAV Madrid-Barcelona), en las que se están ejecutando las cimentaciones y estribos.

Trazado del baipás

Las futuras dos vías de conexión, la de sentido Barcelona (VSB) y la de sentido Madrid (VSM), tienen su origen a la altura de la actual subestación eléctrica de Villaverde de Adif. A continuación, cruzan la M-45 pasando bajo su viaducto.

Posteriormente, ambas vías giran hacia el este. La VSB salva los trazados de las líneas Madrid-Levante y Madrid-Sevilla mediante sendas pérgolas. La VSM salvará también con una pérgola la LAV Madrid-Sevilla.

Relaciones con los Medios
C/ Sor Ángela de la Cruz, 3 28020 - Madrid
Tif.: 917744473 / 917744474

prensa@adif.es

Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de citar fuentes

www.adifaltavelocidad.es

Nota de prensa

Las plataformas de ambas vías van convergiendo hasta formar una plataforma única de doble vía, a la altura del punto kilométrico (p.k.) 2/140 de la VSB y del p.k. 1/989 de la VSM. El trazado sigue avanzando hacia el este y cruza la LAV Madrid-Barcelona mediante el viaducto del Mayoral. Seguidamente salva la carretera M-31 gracias a dos pasos superiores.

La plataforma única se desdobra en cada una de las vías, a la altura del p.k. 4/020 para la vía sentido Barcelona y del p.k. 3/870 para la vía sentido Madrid, para avanzar hasta la conexión con la LAV Madrid-Barcelona. La VSM finaliza en el p.k. 5/332, mientras que la VSB finaliza en el p.k. 5/193 conectando con la LAV Madrid-Barcelona después de salvar el cruce con dicha línea mediante una pérgola.

Esta actuación contribuye a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), en concreto al número 9, que tiene entre sus metas el desarrollo de infraestructuras fiables, sostenibles y de calidad.

Fondos europeos

Esta actuación cuenta con financiación europea, a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Financiado por la Unión Europea – NextGenerationEU.

Relaciones con los Medios
C/ Sor Ángela de la Cruz, 3 28020 - Madrid
Tif.: 917744473 / 917744474

prensa@adif.es

Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de citar fuentes

www.adifaltavelocidad.es