

Se construirá un ramal directo de enlace entre ambas en Madrid

## **Adif AV licita por 111,74 M€ las obras de conexión de las líneas de alta velocidad Madrid-Barcelona y Madrid-Levante**

- Gracias a esta actuación, los trenes que circulen por la Línea de Alta Velocidad (LAV) Madrid-Barcelona podrán llegar hasta la estación de Madrid Chamartín Clara Campoamor, a través del túnel Atocha-Chamartín, utilizando la LAV Madrid-Levante
- Así mismo, podrán acceder a la futura estación pasante de Atocha
- De esta forma se potenciarán las conexiones directas entre el noreste y el norte y noroeste peninsular

Madrid, 22 de noviembre de 2021 (Adif Alta Velocidad).

El Consejo de Administración de Adif Alta Velocidad ha autorizado, en su última reunión, licitar por importe de 111.742.839,24 euros (IVA incluido) el contrato para la construcción de la conexión entre las líneas de alta velocidad Madrid-Barcelona y Madrid-Levante, en el término municipal de Madrid.

Gracias a esta conexión, los trenes que circulen por la Línea de Alta Velocidad (LAV) Madrid-Barcelona podrán llegar hasta la estación de Madrid Chamartín Clara Campoamor, a través del túnel Atocha-Chamartín, utilizando la LAV Madrid-Levante. Así mismo, podrán acceder a la futura estación pasante de Atocha.

**Nota de prensa**

Relaciones con los Medios  
C/ Sor Ángela de la Cruz, 3 28020 - Madrid  
Tif.: 917744474 / 917744476 / 917744084 / 917744562

[prensa@adif.es](mailto:prensa@adif.es)

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

[www.adifaltavelocidad.es](http://www.adifaltavelocidad.es)

Con esta actuación, que cuenta con un plazo de ejecución de 36 meses, se pretende potenciar las conexiones directas entre el noreste y el norte y noroeste peninsular.

Actualmente los trenes procedentes de Barcelona y Levante finalizan su recorrido en la estación de Madrid Puerta de Atocha. Gracias al nuevo túnel en ancho estándar entre Puerta de Atocha y la estación de Chamartín-Clara Campoamor, los trenes procedentes de Levante podrán continuar su recorrido hasta Chamartín o proseguir hacia el norte o noroeste peninsular.

Sin embargo, con la actual configuración de vías, los servicios Madrid-Barcelona solo pueden conectar con las actuales vías de la estación de Puerta de Atocha. Con el objetivo de garantizar la completa funcionalidad de este corredor, Adif AV licita ahora las obras de conexión de la LAV Madrid-Barcelona con la LAV Madrid-Levante.

Este contrato contribuye a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), como es el número 9, que tiene entre sus metas el desarrollo de infraestructuras fiables, sostenibles y de calidad.

## Principales actuaciones

La conexión entre ambas líneas de alta velocidad solo es posible en el triángulo formado por las autopistas M-45 y M-5 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.

# Nota de prensa

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

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

Las plataformas de ambas vías irán 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 seguirá avanzando hacia el este y cruzará la LAV Madrid-Barcelona mediante el viaducto del Mayoral, de 656 m. Seguidamente salvará la carretera M-31 gracias a dos pasos superiores.

La plataforma única se desdoblará 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 mediante un salto de carnero (infraestructura que permite que varias vías se crucen a distinto nivel).