

Discurre entre las estaciones de Chamartín-Clara Campoamor y Puerta de Atocha, a 45 m bajo el centro de la capital

Adif AV pone en servicio el túnel que unifica la red de alta velocidad

- El nuevo túnel permitirá a las empresas ferroviarias programar trenes de alta velocidad transversales, entre ciudades del norte y el sur y el este del país, sin transbordos en Madrid
- Además, pone en explotación un nuevo acceso a la capital por el sur, que permitirá descongestionar el tráfico de entrada y salida a la capital y dar respuesta al incremento de circulaciones asociado a la liberalización ferroviaria
- La construcción de ambas infraestructuras ha supuesto una inversión global de 1.072 millones de euros

01 JULIO 2022

Adif pone en servicio hoy, 1 de julio, el nuevo túnel para trenes de alta velocidad (ancho estándar) que cruza Madrid y, además de conectar las estaciones de Chamartín-Clara Campoamor y Puerta de Atocha, es el nodo que unirá todas las líneas de alta velocidad del país para conformar así una red única y transversal.

El nuevo túnel, de 7,3 km longitud, ha supuesto una inversión de 338 millones de euros y constituye una infraestructura estratégica para el desarrollo y la explotación de la alta velocidad española, coincidiendo además con la liberalización del transporte ferroviario de viajeros.

Hoy, Adif también pone en servicio un nuevo acceso sur a Madrid de alta velocidad: las vías que han duplicado el tramo de 28 km comprendido entre Atocha y Torrejón de Velasco, con las que se incrementa la capacidad y la fluidez del tráfico en las entradas y salidas de trenes de la capital.

Las nuevas vías canalizarán las circulaciones del corredor de alta velocidad a Levante en su llegada y salida a Madrid, separándose así de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla, con

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

prensa@adif.es

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

www.adifaltavelocidad.es

las que hasta ahora compartían el tramo final de acceso a la capital. En esta actuación, se han invertido 734 millones de euros.

La puesta en servicio del túnel y esta nueva entrada a Madrid, ambos conectados, suman una inversión total de 1.072 millones de euros y abren la puerta a la circulación de trenes de alta velocidad transversales. Esto es, permitirán trayectos que unan ciudades del norte y del noroeste del país con ciudades del sur y el levante de forma directa, sin necesidad de realizar parada o cambios de tren en Madrid, ya que su paso por la capital se canaliza a través del túnel.

Hasta ahora, las líneas del norte y noroeste -LAV a Galicia y la que une Madrid-Valladolid-Palencia-León y, próximamente, Burgos-, tienen su origen y destino en la estación de Chamartín. Por su parte, las líneas del este, el levante y el sur -LAV Madrid-Barcelona, la Madrid-Valencia o la Madrid-Sevilla- tienen origen y destino en la estación de Puerta de Atocha.

Una estación con dos terminales en Madrid

En una primera fase, el túnel y el nuevo acceso sur canalizarán trayectos directos entre las ciudades de la mitad norte del país y destinos del sur y el levante.

En una fase posterior, la nueva infraestructura posibilitará también programar trenes transversales por la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona. Ello será así con la conexión entre esta línea y la de Madrid-Valencia que actualmente se construye en el entorno de Madrid.

Asimismo, permitirá que los trenes que pasen por Madrid paren en Chamartín y/o en Atocha. Para ello está prevista la construcción de una ampliación subterránea de la estación de Puerta de Atocha, que contará con cuatro vías y enlazará con el nuevo túnel y, por tanto, con la estación de Chamartín.

Esta actuación aumentará la capacidad de la infraestructura y distribuirá los tráficos y los flujos de viajeros entre las dos estaciones, materializando así el desafío de contar en un futuro en Madrid con una estación ferroviaria con dos terminales: Atocha y 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

De esta forma, estas estaciones -en la actualidad inmersas en ambiciosos planes de ampliación y modernización-, dejarán de ser terminales (esto es, estaciones origen y destino final de las circulaciones) y se convertirán en pasantes (estaciones intermedias en un trayecto).

Hito de ingeniería y tecnológico: un túnel que discurre a 45 m de profundidad bajo la Puerta de Alcalá y el Jardín Botánico de Madrid.

La construcción y puesta en servicio del nuevo túnel y la nueva entrada sur a Madrid han representado grandes retos para la ingeniería y la construcción.

El túnel, es el tercero ferroviario que cruza el ‘corazón’ de Madrid y el primero de ancho estándar. Sus 7,3 km de longitud atraviesan el centro de la capital a una profundidad media de 45 m, discuriendo bajo lugares tan emblemáticos como la calle Serrano, la Puerta de Alcalá o el Jardín Botánico. A pesar de su envergadura y ubicación, su excavación concluyó en tan solo nueve meses y sin afectación alguna en la ciudad.

Su puesta en servicio, junto con la del nuevo acceso sur, ha supuesto también un reto tecnológico: el de conectar y desarrollar transiciones entre los sistemas de señalización de tres líneas de alta velocidad construidas en épocas diferentes y con distintas tecnologías: la línea Madrid-Sevilla, que tiene sistema de señalización LZB, el único que existía cuando en 1992 se puso en servicio la alta velocidad en España; y las líneas Madrid-Valladolid y Madrid-Levante, que cuentan con ERTMS, el sistema más avanzado del mundo, pero en dos distintos niveles.

El nuevo túnel y la duplicación de vías de acceso sur a Madrid constituyen además un nuevo paso en el desarrollo de la red de alta velocidad, que alcanzará los 4.000 km de longitud a finales de este año, y que consolidan a España como primer país europeo -y el segundo en el mundo, tras China- en este ámbito.

Financiación europea

Las obras de plataforma y vía en placa del túnel en ancho estándar entre las estaciones de Madrid-Chamartín Clara Campoamor y Madrid Puerta de Atocha han contado con la colaboración del Banco Europeo de Inversiones (BEI) y las instalaciones están cofinanciadas por el Mecanismo “Conectar Europa” de la Unión Europea (CEF).

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