

Arranca la segunda fase del concurso internacional

Adif AV abre el plazo para presentar las propuestas de diseño para remodelar Madrid-Chamartín-Clara Campoamor

- Los diez grupos de ingeniería y arquitectura finalistas pueden presentar sus diseños de forma anónima hasta el 13 de julio
- El jurado que posteriormente valorará estas propuestas ha quedado constituido
- El proyecto aspira convertir la estación en un referente mundial de movilidad sostenible e intermodalidad, y en un hito urbanístico y arquitectónico de Madrid

10 FEBRERO 2022

Adif Alta Velocidad (Adif AV) ha abierto el plazo para que presenten sus propuestas los diez grupos de firmas de ingeniería y arquitectura seleccionados para participar en la segunda fase del concurso internacional del que surgirá el diseño con el que se remodelará la estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor y su entorno urbano.

Estos diez grupos deben presentar sus respectivas propuestas de diseño para la estación de forma anónima. Cuentan para ello con un plazo de cinco meses, hasta el próximo 13 de julio.

Se trata de la decena de grupos que lograron la mayor puntuación en la primera fase del concurso, la de valoración de la solvencia económica, técnica y profesional. Los consorcios han sido presentados formalmente este jueves y son los siguientes:

1. UTE Esteyco, UNStudio y b720 Arquitectura.
2. UTE RSHP, Luis Vidal Arquitectos, Fhecor, Carlos Fernández Casado y AudingIntraesa.
3. UTE WSP Spain-Apia, Saitec, Souto Moura-Arquitectos, Mangado y Asociados, y Ezquiaga Arquitectura, Sociedad y Territorio.

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

prensa@adif.es

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

www.adifaltavelocidad.es

4. UTE Técnica y Proyectos, Grimshaw Architects y Rubio Arquitectura.
5. Aecom Inocsa.
6. UTE Ayesa Ingeniería y Arquitectura, Zaha Hadid Architects e Italferr.
7. UTE Idom Consulting Engineering Architecture, BIG y Arep.
8. UTE Foster+Partners, Sener Ingeniería y Sistemas, Ove Arup and Partners y Junquera Arquitectos.
9. UTE Skidmore, Owings & Merrill, Tec-Cuatro, y Ava Arquitectura Técnica y Gestión (Rafael de la Hoz).
10. UTE TPF Getinsa Euroestudios, Ines Ingenieros Consultores, Nexo Arquitectura y Oma Internacional.

Las propuestas de diseño que presenten estos grupos serán posteriormente evaluadas por un jurado que este miércoles, 9 de febrero, quedó formalmente constituido.

El jurado está formado por representantes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), Adif y Adif Alta Velocidad (Adif AV), Distrito Castellana Norte (DCN), la Administración local y autonómica, y colegios profesionales.

De esta forma, Adif AV ha puesto en marcha la segunda fase del concurso internacional que promovió para elegir el diseño con el que se acometerá la remodelación y transformación integral del edificio y el entorno urbano de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor, cuyo actual diseño data de 1975.

Referente mundial de movilidad sostenible

Esta remodelación, junto a las obras de adecuación y ampliación que actualmente se realizan, tiene como objetivo adaptar la estación a los nuevos hábitos y necesidades de los usuarios, y al esperado incremento de trenes y viajeros.

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

prensa@adif.es

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

www.adifaltavelocidad.es

Este aumento de tráfico será consecuencia de la liberalización del transporte ferroviario de viajeros y de la puesta en servicio de nuevas infraestructuras, como el túnel de ancho estándar que unirá Madrid-Chamartín con Madrid-Puerta de Atocha e interconectará toda la red de alta velocidad, y la conexión con el aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez.

No obstante, el proyecto también aspira a convertir Madrid-Chamartín-Clara Campoamor en un referente mundial de movilidad sostenible e intermodalidad, y en un nuevo hito del urbanismo y la arquitectura de la ciudad de Madrid.

Para ello, en virtud de lo que se indica en los pliegos del concurso, la nueva estación que surja de este proceso debe contar con un diseño que, además de funcional para el uso ferroviario, sea representativo del ferrocarril y la ciudad, y encaje con su entorno. Un diseño singular, emblema de una infraestructura de vanguardia y sostenible.

El nuevo edificio de la estación será sostenible económica, social y medioambientalmente. En este sentido, contará en lo posible con luz natural, con un mínimo consumo de energía, que además será de origen renovable, y con máxima resiliencia a los efectos del cambio climático.

En su interior, garantizará la mejor experiencia, confort y orientación para el tránsito de viajeros, plena accesibilidad para todos y conectividad mediante acceso a Internet. Asimismo, adecuará y optimizará el potencial de la superficie comercial.

Respecto al exterior, se reordenará la plaza en la que se ubica la entrada principal con el fin de facilitar la accesibilidad a la estación y la intermodalidad con el transporte de última milla, esto es, para llegar o partir de la estación desde o hasta el punto de origen o destino final.

En este sentido, se ampliará el aparcamiento y se habilitarán espacios para todos los modos de transportes urbanos, primando los más ecológicos mediante su mayor cercanía a la entrada a la estación.

Encaje con la ampliación en marcha

El diseño de la nueva Chamartín debe además encajar y tomar como partida la estación que resulte de las obras de adecuación y ampliación que actualmente se acometen o están a punto de comenzar.

Estos trabajos, entre otras actuaciones, supondrán ampliar el número de vías de la estación hasta un total de 25, frente a las 21 vías actuales, de las que doce serán para trenes de alta velocidad, el doble respecto a las actuales.

Además, ampliarán y remodelarán el interior del edificio viajeros, estructurándolo en tres ámbitos: la zona de Cercanías, la de embarque de alta velocidad y un vestíbulo común en forma de gran pasillo longitudinal. Con 18 metros de ancho, y los locales comerciales a un lado y las zonas de embarque y espera a otros, el pasillo será la principal vía de movimiento de viajeros y usuarios.

Integración urbana y en Madrid Nuevo Norte

En virtud del nuevo diseño, Chamartín optimizará también su integración en la ciudad y en su entorno urbano, especialmente con Madrid Nuevo Norte, desarrollo urbanístico en el que además se enmarca la remodelación de la estación.

En este sentido, contará con conexiones accesibles con las actuaciones previstas en este desarrollo, entre las que figura la zona que surgirá de la cobertura del haz de vías de la estación, en la que se habilitará un gran parque, así como el centro de negocios y el nuevo intercambiador de transportes en las inmediaciones de la estación.

Uno de los grandes retos del diseño será así salvar el desnivel existente entre la estación y el ámbito donde se ubicará el parque y el resto de las actuaciones de Madrid Nuevo Norte.

Calendario de las actuaciones

Estos serán algunos de los principales aspectos que, según los pliegos del concurso, los diez grupos finalistas deberán tener en cuenta para realizar sus propuestas de diseño de la nueva estación.

En cuanto al calendario de estas actuaciones, una vez que el 13 de julio concluya la presentación de propuestas anónimas por parte de los diez finalistas, el jurado organizará su trabajo de evaluación y el tiempo necesario para elegir el diseño ganador.

Este grupo ganador, además de poner su firma a la nueva estación, redactará el anteproyecto de la remodelación de la estación y, posteriormente, los proyectos básicos y de construcción necesarios para después licitar y llevar a cabo las obras de construcción.

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

prensa@adif.es

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

www.adifaltavelocidad.es

Asimismo, una de sus primeras y principales tareas será planificar las distintas fases en que se acometerá la remodelación, un plan que, posteriormente, deberá ser analizado y aprobado por Adif AV y que debe garantizar que la estación se mantenga en servicio, prestando servicios ferroviarios y de atención a los viajeros, durante la ejecución de todas las obras.

Este proyecto contribuye al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), como son el número 9, que persigue la promoción de infraestructuras fiables, sostenibles y de calidad, y el número 11, que busca el acceso a sistemas de transporte seguros, accesibles y sostenibles. También al número 8, por su contribución al crecimiento económico y el empleo, y al 7 en cuanto a eficiencia energética.

Fondos europeos

Las actuaciones vinculadas a la remodelación ferroviaria del complejo ferroviario Madrid-Chamartín-Clara Campoamor van a tener financiación europea.

“Una manera de hacer Europa”