

Balance de actuaciones con las que sigue dando respuesta a los desafíos de la liberalización del transporte ferroviario de viajeros

## **Adif duplica la capacidad para la alta velocidad y el espacio para viajeros en Chamartín, que además recupera el antiguo vestíbulo de Cercanías**

- Las vías destinadas a alta velocidad pasarán de 6 a 12: en la actualidad, construye 4 nuevas vías pasantes y convierte a ancho estándar las vías 14 y 15 (antes en ancho ibérico)
- La superficie del vestíbulo se duplica, ampliándolo hacia el norte, este y sur. Además, reordena y hace más accesible el flujo de viajeros, además de optimizar los recorridos peatonales
- Recupera el antiguo vestíbulo de Cercanías bajo vías de la cabecera norte y, con él, los núcleos de comunicación vertical entre andenes y el vestíbulo, además de la conexión con Metro
- Resuelve la bolsa de taxis e independiza el tráfico urbano del interno de la estación, liberando espacio y reordenando los viales
- Estas actuaciones -con una inversión de 326 M€- se completan antes de la remodelación integral de la estación y su entorno, que surgirá del concurso internacional que se fallará en diciembre

18 NOVIEMBRE 2022

Madrid, 18 de noviembre de 2022. Adif Alta Velocidad (AV)

Adif Alta Velocidad (AV) avanza en tres actuaciones claves para seguir abordando la transformación de la estación de Madrid-Chamartín Clara Campoamor, con el objetivo de conectarla con la movilidad de futuro y convertirla en nodo estratégico del proceso

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)

de liberalización del transporte ferroviario de viajeros y referente mundial de la movilidad sostenible, multimodal, inteligente e integrada.

Una de las operaciones va dirigida a **duplicar la capacidad para la alta velocidad, que pasará de las 6 vías actuales a un total de 12, más una vía de estacionamiento**. En la actualidad se construyen 4 nuevas vías pasantes de ancho estándar y se convierten a estándar las vías 14 y 15 (antes en ancho ibérico). El complejo ferroviario pasará así a contar con un total de 25 vías: doce de ellas destinadas a la alta velocidad en ancho estándar y trece a Cercanías y media y larga distancia en ancho ibérico.

Madrid-Chamartín Clara Campoamor aborda otra operación estratégica: **la ampliación de su vestíbulo hacia el norte, este y sur** -con la que duplicará su superficie- y la reordenación y accesibilidad del flujo de viajeros, además de la optimización de los recorridos peatonales.

Asimismo, **se recupera el antiguo vestíbulo de Cercanías bajo vías de la cabecera norte** y, con él, los núcleos de comunicación vertical entre los andenes y el vestíbulo inferior, además de la conexión directa con Metro de Madrid. Su puesta en servicio está prevista a principios del próximo año.

Las obras también tienen su impacto positivo en el exterior, resolviendo la **bolsa de taxis** -que se protegerá por una marquesina-, creando un edificio para consigna e independizando el tráfico urbano del tráfico interno de la estación, liberando así espacio y reordenando los viales.

Las actuaciones incluyen la realización de **otras obras complementarias**, como la construcción de un nuevo edificio técnico para instalaciones de alta velocidad en la

cabecera norte y la ejecución de cimentaciones y pilas del cubrimiento de vías del lateral este de la cabecera sur. Esta última servirá de apoyo para la futura cobertura de la playa de vías; una obra que forma parte del proyecto Crea Madrid Nuevo Norte.

Madrid-Chamartín Clara Campoamor canaliza tráfico y presta servicio de Cercanías y de media y larga distancia, tanto convencional como de alta velocidad. Durante la ejecución de estas actuaciones -la conversión de las vías 14 y 15, parte de la remodelación de vías de ancho ibérico y la recuperación de vestíbulo de Cercanías concluirán a principios del próximo año-, se ha mantenido el tráfico ferroviario y el servicio que la estación presta a los viajeros.

Estas actuaciones se completan con carácter previo a la remodelación integral que se acometerá en la estación y su entorno urbano. El diseño del proyecto, que convertirá la estación en un *hub* de transportes referente internacional de diseño y sostenibilidad, surgirá de un concurso internacional que se fallará en diciembre.

Todas las actuaciones representan una inversión de 326 millones de euros y en ellas están involucrados más de 1.000 profesionales. Las dos últimas -la ampliación y remodelación de la playa de vías y andenes destinadas a alta velocidad y el edificio de viajeros- por importe de 219 millones de euros, cuentan con financiación de la Unión Europea – NextGenerationEU.

## **Ampliación y remodelación de vías y andenes**

Destinadas a la circulación de trenes de alta velocidad, y con el fin de duplicar su capacidad, Adif AV amplía hacia el este dos andenes y cuatro vías pasantes de ancho estándar -de la 22 a la 25, en las que ya se acometen trabajos de obra civil subterránea- y una vía de estacionamiento.

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)

**Asimismo, aborda la remodelación de 13 vías y andenes de ancho ibérico:** seis de estas vías pasantes tendrán continuidad en el túnel de Sol (vías 1 a 5) y siete en el de Recoletos (vías 6 a 13). Además, se desarrolla una actualización del enclavamiento que gobierna la estación.

Hasta la fecha, se han acometido trabajos de mejora y modernización de infraestructura en las vías 9, 10 y 13, así como la remodelación y acondicionamiento de los andenes 5 y 7. También la instalación de aparatos de vía y señalización para incrementar la velocidad de circulación, y atender así al incremento de demanda, aumentar la flexibilidad de la red ferroviaria y mejorar la respuesta de las instalaciones ante incidencias.

### **Conversión de las vías 14 y 15, destinadas a alta velocidad**

En esta actuación destaca también la conversión de ancho ibérico a estándar de las vías 14 y 15 y su integración en el sector de alta velocidad, que quedarán listas para su explotación en enero. Así, culminará el paso previo a la futura ampliación del complejo que tiene como objetivo seguir dando respuesta a la progresiva llegada de los servicios de alta velocidad provenientes de la Comunidad Valenciana y Murcia -que tienen su cabecera en este nodo multimodal desde el 13 de septiembre-, así como al crecimiento del resto de líneas de la red de alta velocidad desde el norte de la Península.

Para acometer esta conversión de vías ha sido necesario el recrecido del andén 9 para su explotación en alta velocidad. Igualmente, se prolonga unos 60 m la marquesina del andén -con 8 módulos de 7,5 m- y se trabaja en un nuevo paso inferior norte para dar acceso a las instalaciones auxiliares ferroviarias. Asimismo, se encuentra finalizada la infraestructura para ambas líneas y se trabaja en el montaje de la catenaria y las instalaciones ferroviarias. Además, han culminado ya las cimentaciones y pilas entre

las vías 13 y 17, que formarán parte del cubrimiento de la playa de vías de la cabecera sur de la estación de Chamartín.

## **El vestíbulo duplica su capacidad y ordena el flujo de viajeros**

Madrid-Chamartín Clara Campoamor aborda también en la actualidad la remodelación y ampliación de su vestíbulo, hasta los 18.000 m<sup>2</sup>, con las que

duplicará su capacidad para seguir respondiendo al crecimiento de circulaciones y viajeros.

El edificio de viajeros acogerá tres ámbitos: una zona de embarque para alta velocidad con doble altura; una para Cercanías; y un vestíbulo común en forma de gran pasillo longitudinal, que se configura como el corazón de la estación y principal vía de movimiento de viajeros y ciudadanos. Con 18 m ancho, contará a un lado con locales comerciales y, al otro, con las zonas de embarque y espera.

La remodelación del vestíbulo no solo aportará mayor capacidad, sino también una óptima ordenación de los viajeros. Para ello, se contará con un sistema de control de accesos, a base de tornos en la zona de Cercanías, y se desplazan los núcleos de comunicación con andenes hacia el norte, con el objetivo de consolidar un gran espacio diáfano y flexible, adaptado a las necesidades de explotación de la estación.

## **Recuperación del antiguo vestíbulo de Cercanías de los años 80**

El proyecto en esta fase incluye también una destacada actuación: la reforma del antiguo vestíbulo de Cercanías bajo vías de la cabecera norte -clausurado en los años ochenta-, que se transforma ahora en un gran espacio de 2.376 m<sup>2</sup> y recupera los núcleos de comunicación vertical entre los andenes -entre las vías 1 y 11- y el vestíbulo inferior para los viajeros y tránsitos de alta velocidad, que recorrerá

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)

transversalmente la playa de vías y permitirá la conexión directa con las redes de Cercanías y Metro. Así se facilita la conexión con otros modos de transporte público y se mejora la multimodalidad en la estación.

Asimismo, se prolongan y adecúan las galerías y se ejecutan nuevos pasos inferiores para reforzar las salidas de emergencias con la instalación de escaleras mecánicas y escaleras fijas. La accesibilidad se completa con la incorporación de ascensores en el espacio distribuidor.

## Reordenación de los viales urbanos en el exterior

En el acceso a la estación, los locales comerciales exteriores se suprimen para reordenar los viales urbanos, mejorando así tanto los flujos rodados como los peatonales.

Además, se refuerza la multimodalidad, con la incorporación de espacios destinados a nuevos modos de transporte sostenible, entre ellos, aparcamientos seguros para bicicletas con el fin de promover la integración de modelos de transporte limpios e impulsar desplazamientos de primera y última milla. Asimismo, se mejora la seguridad, con la segregación de tráfico urbano e interno de la estación, la incorporación de semáforos y la mejora de la iluminación.

## Trabajos realizados

Para llegar a esta configuración, los trabajos de construcción en este ámbito han consistido en:

- cimentaciones de la ampliación este del vestíbulo, edificio de autoridades y nueva losa de taxis;

- nuevos pasos inferiores de conexión entre andenes, tanto para la futura conexión de los viajeros de alta velocidad hacia Metro y Cercanías, sin tener que atravesar el vestíbulo principal, como para mejorar las condiciones de evacuación de los andenes;
- nueva galería de instalaciones norte-sur;
- realización de cimentaciones del futuro cubrimiento de la cabecera sur y ejecución de algunas de las pilas, en el entorno de la C/Hiedra;
- refuerzo de la estructura de cubrimiento del túnel viario de Pío XII para soportar las cargas de las nuevas vías;
- ampliación de las galerías norte y sur de catering bajo las nuevas vías y nuevo edificio de catering norte;
- conexión del actual vestíbulo de Metro con el nuevo vestíbulo subterráneo de Cercanías;
- demolición parcial del edificio de Correos para liberar superficie para las nuevas vías;
- demolición del edificio 23 y edificio *Top Fit* y habilitación del aparcamiento P3 como bolsa de taxis provisional y parada de autobuses para avanzar en la reordenación de la plaza pública.

Previamente, entre el 9 de mayo y el mes de junio, en la cabecera sur de la playa de vías de alta velocidad, se acometió la demolición de voladizos sobre la vía 17; la realización de cimentaciones profundas, con pantallas de 25 metros de profundidad y sus correspondientes vigas de atado y pilas bajo las vías 18, 19, 20 y 21, así como la retirada y reposición de instalaciones ferroviarias. La ejecución marcó el comienzo de la adecuación y ampliación de la losa de la plaza exterior, bajo la que discurrirán las nuevas vías 22, 23, 24 y 25, que facilitarán la conexión de las estaciones de Madrid-Chamartín y Puerta de Atocha para seguir respondiendo al incremento de la demanda asociado al proceso de liberalización.

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)