

LAS VIAS 1 A LA 5 SE DEDICARAN EXCLUSIVAMENTE A ESTOS TRAFICOS

La estación de Chamartín contará con una miniterminal de cercanías

Hasta ahora, la mayoría de los viajeros de cercanías de Chamartín tenían que subir al vestíbulo principal para comprar su billete y ver por qué vía entra su tren. Pero esto, en un futuro próximo ya no será necesario, puesto que los trenes procedentes del sentido Norte y del sentido Sur compartirán el mismo andén, y los viajeros tendrán la posibilidad de comprar sus billetes en las máquinas del paso inferior.

Por el norte de Chamartín confluyen las líneas C1 (Tres Cantos), C7 (Príncipe Pío) y C8 (El Escorial-Cercedilla-Villalba). Desde el sur confluyen las mismas líneas pero en sentido contrario. Lo que se pretende es que la utilización de los andenes sea común en el sentido norte/sur, independientemente de las líneas.

Según **Victorino Olloqui**, jefe de Gestión de Calidad de la Gerencia de Madrid, "la explotación mejorará considerablemente, y el cliente ganará en comodidad y claridad. De esta forma, Chamartín se equipará con la estación de Atocha, en la que cada andén se identifica en un sentido y en una línea determinada. La información al cliente será, de esta manera, mucho más esquemática y simplificada".

Independiente. Las obras consistirán en la modificación del haz de vías por su zona norte, de forma que la entrada o salida de trenes por esa cabecera sea más fluida, y se adecúe a las necesidades

de la estación de metro. La rotulación, la señalización y el mobiliario de la miniterminal se corresponderá con la imagen corporativa de Cercanías. Además, con las obras se obtendrá un mayor espacio de estacionamiento para los trenes y, asimismo, se aprovechará para instalar una unidad de lavado de trenes.

La estación de Chamartín contará dentro de un año y medio, aproximadamente, con cinco vías especializadas y una miniterminal de cercanías. Con esta medida Renfe pretende mejorar la explotación y, sobre todo, hacer que la experiencia ferroviaria sea más cómoda para los viajeros de cercanías.

del tráfico de cercanías. Simultáneamente se construirá una miniterminal en el vestíbulo, y, se controlará el acceso a los andenes en las vías 2, 3, 4 y 5. Mediante el cerramiento se creará una zona de espera independiente, con unos torniquetes de entradas y salidas,

taquillas, así como puestos de control y máquinas expendedoras de billetes.

Se instalarán unos quince torniquetes de entrada y salida en el vestíbulo, y otros seis en cada una de las embocaduras de escaleras al paso inferior, que comunica directamente

con la estación de metro. La rotulación, la señalización y el mobiliario de la miniterminal se corresponderá con la imagen corporativa de Cercanías.

Además, con las obras se obtendrá un mayor espacio de estacionamiento para los trenes y, asimismo, se aprovechará para instalar una unidad de lavado de trenes.

Aparte la mejora del servicio en general, uno de los objetivos de esta reestructuración es el control de los accesos para evitar el fraude, aunque entre un 60 y un 70 por ciento de los viajeros utiliza el abono transporte. En la actualidad los accesos sólo se controlan en un 15 por ciento de las estaciones, lo que afecta al 85 por ciento de los viajeros de cercanías.

Las obras, cuyo presupuesto asciende a unos mil millones de pesetas, se sacarán a concurso en el último trimestre del año, y contarán con un plazo de ejecución de catorce meses.

Según **Antonio Fierrez Pozo** y **Francisco Javier Díaz Trisac**, jefe de Operaciones y jefe de Líneas respectivamente, el posible aumento de viajeros que podría producirse tras la separación de tráfico no crearía un problema de explotación al metro, ya que la línea 8 del metropolitano no se encuentra todavía saturada.

La estación de Chamartín, por la que pasaron en 1993 alrededor de 33.000 viajeros/día de cercanías, tiene todavía muchas posibilidades de crecimiento si se compara con la de Atocha, por la que pasan unos 260.000 viajeros diarios. □

