

HABRA DOS NUEVAS ESTACIONES DE CERCANÍAS:
GRAN VIA-SOL Y ALONSO MARTINEZ

Un nuevo túnel de cercanías y otro de alta velocidad descongestionarán la red de Madrid

El pasado 30 de julio, el Ministerio de Fomento adjudicó los contratos de los proyectos del nuevo túnel de cercanías que se construirá entre las estaciones de Atocha y Chamartín. Este nuevo túnel se ha dividido en dos tramos para su construcción. Por un lado, el tramo Atocha-Nuevos Ministerios, cuyo proyecto se adjudicó a la empresa Euroestudios, por un importe de 1.200.916,30 euros, y otro, el tramo Nuevos Ministerios-Chamartín, proyecto que se adjudicó a la Empresa Aepe, con un presupuesto de 1.199.034,05 euros.

"El túnel que en la actualidad conecta Atocha y Chamartín soporta un elevado número de circulaciones ferroviarias. El tráfico ferroviario de cercanías sigue creciendo, a un ritmo anual entre el 5 y el 7 por ciento, con lo cual, el túnel se está aproximando al umbral de su máxima capacidad. El problema se centra en la estación de Atocha, donde no todas las líneas de cercanías son pasantes", declaró a VIA LIBRE **Manuel Niño**, director general de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

En la actualidad, sólo las líneas C1 (Atocha-Tres Cantos), C2/8 (Villalba-Atocha-Guadalajara) y C7 (Príncipe Pío-Tres Cantos) y la línea

El Ministerio de Fomento tiene en proyecto la construcción de dos nuevos túneles en la Red Arterial Ferroviaria de Madrid, entre las estaciones de Atocha y Chamartín, que ya están conectadas actualmente por un túnel para las líneas de cercanías. Uno de los nuevos túneles será para cercanías, y el otro, en ancho internacional, para tráficos de alta velocidad.

del Pasillo Verde, utilizan el túnel actual, denominado de la "risa".

Con la construcción del nuevo túnel, que se enmarca en el Programa de Cercanías del Plan de Infraestructuras 2000-2007, se conseguirá la prolongación de las líneas C-3 desde Aranjuez y C-4 desde Parla, que penetrarán por el túnel, y se disminuirá en gran medida el número de transbordos que actualmente se realizan en Atocha, uno de los problemas más graves en la actualidad.

La red de cercanías de Madrid está formada por 12 líneas, cuya longitud total es de 314 kilómetros. El número de viajeros en un día medio es de 843.594, lo que supone el 58 por ciento del conjunto de viajeros de cercanías de toda la red es-

pañola, y la sitúa como una de las más importantes de Europa.

La movilidad en Madrid tiene un sentido Sur-Norte, de manera que Atocha, que acoge diariamente a unos 400.000 viajeros, es una estación estratégica para las cercanías.

En la estación de Atocha se producen 63.000 transbordos diarios, que se concentran prácticamente en un andén. El nuevo túnel, por el que penetrarán las líneas C-3 y C-4, además de otro andén que se construirá, solucionarán el problema existente, ya que al reducirse el número de transbordos, se eliminará la congestión actual.

Atocha Cercanías cuenta en la actualidad con 10 vías. Con la remodelación en marcha de la estación,





Entrada a la estación de Chamartín.

se ampliarán a cuatro más. Esas nuevas vías conectarán con el túnel actual y las vías actuales, con el nuevo.

Metro. Otro de los objetivos al construir el nuevo túnel es la mejor conexión con las líneas del metro.

En la actualidad, en Atocha puede conectarse con la línea 1 del metro; en Nuevos Ministerios, con la 6 y la 10, y en el futuro, con la línea 8; en Chamartín, con la línea 10.

El nuevo túnel incorporará dos nuevas estaciones, Sol-Gran Vía, donde podrá conectarse con las líneas 1, 2, 3 y 5 del metro, y Alonso Martínez, que conectará con las líneas 4 y 10. Ya se ha adjudicado el proyecto constructivo de la estación Sol-Gran Vía y en breve se licitará la



redacción del proyecto constructivo de la de Alonso Martínez.

La estación de Sol-Gran Vía es de una gran complejidad técnica, ya que se halla justo debajo del casco antiguo. Otra dificultad añadida es la entrada desde Atocha a Nuevos Ministerios, por la necesidad de sortear las líneas de metro.

Algo aún por definir es si se aprovechará la estación de Nuevos Ministerios o se realizará una paralela a la actual.

El nuevo túnel discurrirá al oeste del actual, en sentido Sur-Norte. Con su construcción, se espera du-

plicar el número de viajes. La excavación se realizará con tuneladora en su mayor parte, y las estaciones tendrán un cuidado diseño, con objeto de que se integren adecuadamente en la red de metro.

El nuevo túnel también tendrá consecuencias importantes para el metro. La línea 1, muy cargada en Atocha, se verá muy descongestionada, y, por otra parte, dado que la construcción del túnel se traducirá en un mayor accesibilidad a las cercanías, se generará una nueva demanda inducida en esta red.

Este año está prevista la contrata-

Comienza la remodelación de Atocha

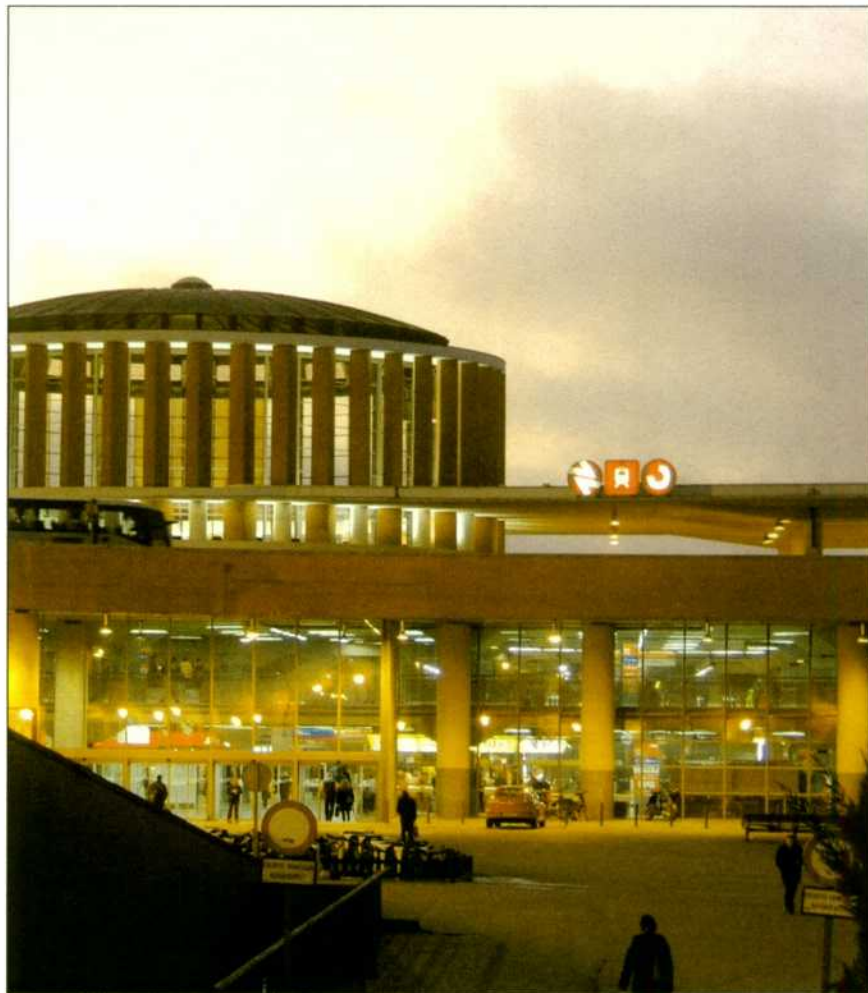
El pasado 1 de febrero comenzaron las obras de remodelación de la estación de Atocha, con vistas a adaptarla a las nuevas necesidades que se originarán con la puesta en servicio de la nueva línea de alta velocidad Madrid-Barcelona. Durante las obras, que se prolongarán a lo largo de este año, la Sala Club Ave y el servicio de consigna de la estación quedarán sin servicio. Asimismo, durante este período, queda suspendido el servicio de facturación de equipajes en toda la línea de alta velocidad.

La primera fase, en período de licitación, y en la que Renfe invertirá más de 4,4 millones de euros, es meramente estructural. En ella se acometerá la ampliación del vestíbulo situado en el nivel intermedio, entre la actual llegada de taxis y la planta de andenes. Este vestíbulo se configurará como área de embarque de viajeros de todas las líneas que partan desde la terminal y contará con una superficie de 7.800 metros cuadrados. La accesibilidad al nivel de andenes se realizará mediante conexiones con rampas mecánicas y ascensores panorámicos. En este nivel, destinado al embarque de viajeros, se situará también la sala VIP, que se amplía con respecto a la actual, con una nueva zona de restauración, un centro de negocios y locales comerciales.

El proyecto ha sido encargado al arquitecto que diseñó la actual estación, Rafael Moneo, que actuará como director de obras. Se prevé que la remodelación concluya a finales de 2002, a tiempo para atender la demanda que generará la puesta en servicio del tramo Madrid-Lleida, perteneciente a la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona.

El conjunto del proyecto plantea actuaciones en tres plantas. Por una parte, en la superior, sobre la que se va a empezar a trabajar en primer lugar, y que se configura como espacio reservado a los clientes que van a tomar el tren; en la planta inferior, que se transformará en zona de recepción para los viajeros que llegan; y, por último, en el entorno externo de la estación, con la ampliación de plazas de aparcamiento para los viajeros y atención al cliente. Este Centro de Viajes se situará en el jardín tropical.

Como consecuencia de la remodelación, Madrid Puerta de Atocha, que en la actualidad cuenta con siete vías de ancho internacional y ocho de ancho nacional, modificará esta disposición. Cuando en 2002 se inicie la explotación de la línea de alta velocidad entre Madrid y Lleida, la estación contará con 11 vías de ancho internacional y cuatro de ancho nacional. El Ministerio de Fomento ya ha comenzado los trabajos necesarios para realizar estos cambios. □

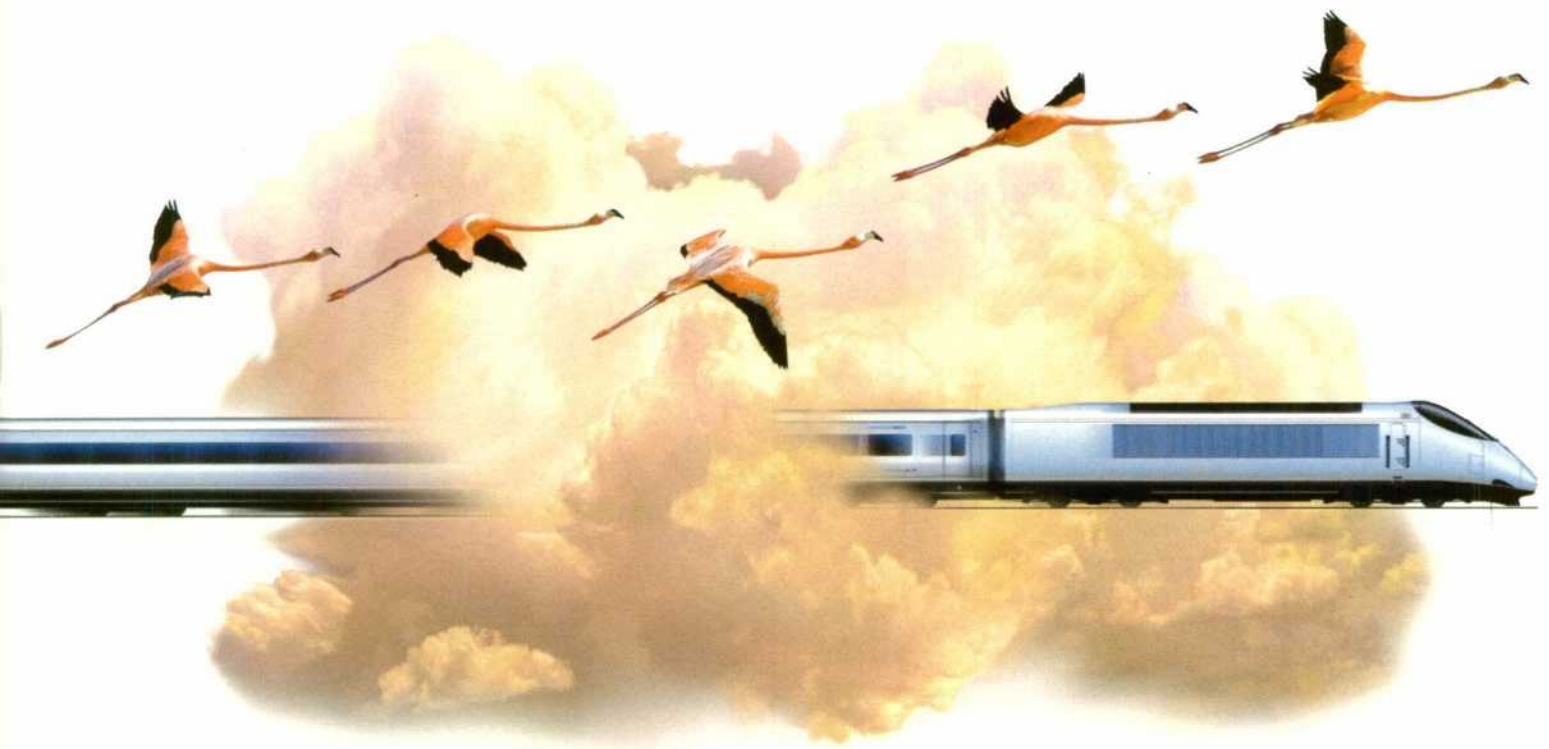


A finales de este año Atocha contará con 11 vías de ancho internacional.

ción de las obras del túnel y de la estación de Sol-Gran Vía. Una vez acabado el túnel, se comenzará con la nueva estación de Alonso Martínez, cuya estación de metro previsiblemente se remodelará.

Asimismo, el Ministerio de Fomento está llevando a cabo la prolongación de Cercanías a Colmenar Viejo, que afecta a 12 kilómetros, con un presupuesto de 20,96 millones de euros; la prolongación Fuenlabrada-Humanes, con un presupuesto de 23,96 millones de euros y casi 8 kilómetros de nuevo trazado; y las obras de El Casar, en Getafe, por un importe de 3,80 millones de euros, donde se conectará con el Metrosur.

En línea con la nueva filosofía de independizar los tráficos de cercanías y largo recorrido, se cuadruplicará la vía entre San Cristóbal de los Angeles y Pinto, cuyo primer tramo se licitará este año.



MÁS ALLÁ DEL HORIZONTE

En Bombardier Transportation elevamos los niveles de la industria del transporte a nuevas alturas. Invertimos en mejorar nuestros recursos. Innovamos en tecnología. Nos esforzamos siempre al hacer nuestro trabajo, para llegar más alto, más lejos. Es nuestro compromiso de todos los días.



BOMBARDIER
TRANSPORTATION

VEHÍCULOS FERROVIARIOS
SISTEMAS DE TRANSPORTE
LOCOMOTORAS Y CARGA
SERVICIOS
SEÑALIZACIÓN
PROPULSIÓN Y CONTROLES

NONSTOP

www.transportation.bombardier.com



Estación de Atocha (día medio 1999)

- 245.000 viajeros
- 109.000 transbordos entre diversas líneas de cercanías
- 63.000 transbordos al eje de la Castellana
- 67.000 transbordos a L1 Metro

También se está estudiando la construcción de nuevas estaciones de cercanías en Mirasierra y Alcalá de Henares, donde se prevé un aumento del flujo de viajeros.

Por otra parte, además de los dos túneles de cercanías, Madrid contará con un tercer túnel, de alta velocidad.

"Los viajeros de alta velocidad suponen hoy en día unos cinco millo-

En la estación de Atocha se producen 63.000 transbordos diarios.



nes anuales, pero en el horizonte de 2010, serán 20 o 25 millones, de manera que es necesario construir un túnel exclusivo para estos tráficos, que conecte las estaciones de Atocha

y Chamartín", afirma **Manuel Niño**.

Este túnel, de doble vía y ancho internacional, conectará las líneas de alta velocidad que llegarán a la estación de Chamartín con las que llegan a Atocha. El GIF, entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Fomento, ha adjudicado a la empresa Tyspa la redacción del proyecto y control de las obras de plataforma de la conexión ferroviaria entre las estaciones de Atocha y Chamartín, por un importe de 5.089.279,09 millones de euros.

Este túnel, que discurrirá por las calles Alfonso XII y Serrano, tiene como objeto la comunicación de los tráficos de viajeros de alta velocidad que acceden a Madrid-Chamartín procedentes del corredor Norte-Noroeste, con las líneas que parten de Atocha hacia Andalucía, Levante y Cataluña. Además de comunicar ambas estaciones, el túnel facilitará la existencia de trenes pasantes de alta velocidad con la consiguiente mejora de funcionalidad ferroviaria, servicio al viajero y aprovechamiento de trenes. **Yolanda del Val** □

Inversiones en Cercanías de Madrid en 2002

Actuaciones en ejecución	Miles de Euros
• Obras de modernización de la línea Madrid-Burgos PP.KK. 14/500 y 26/500 (cercanías de Colmenar Viejo)	1.900,46
• Obras de las subestaciones eléctricas de tracción de Aluche y Orcasitas	914,43
• Consolidación e impermeabilización de plataforma la línea C-5	286,76
• Obras de prolongación de cercanías en el tramo Fuenlabrada-Humanes	7.883,61
• Obras de la 3ª y 4ª vías entre San Cristóbal de los Angeles y Pinto subtramo I	1.099,99
• Proyectos de la nueva conexión subterránea entre las estaciones de Atocha y Chamartín	601,85
• Proyecto de la estación de cercanías Puerta del Sol-Gran Vía	433,93
Nueva contratación	
• Obras de instalación de bloqueo automático banalizado (BAB) y adecuación del telemando en los tramos Villaverde Alto-Fuenlabrada y Villaverde Bajo-Parla	1.079,98
• Obras de construcción 3ª vía Villaverde Bajo-Villaverde Alto	43,20
• Proyecto 3ª y 4ª vía Getafe-Pinto	216,0
• Estudios y proyectos complejo ferroviario Atocha	971,98
TOTAL	15.382,19