



Las actuaciones previstas permitirán que la estación duplique su capacidad actual

Adif licita los servicios de apoyo para la construcción del nuevo complejo ferroviario de la estación Madrid-Puerta de Atocha

- El contrato incluye la realización de los estudios necesarios para compatibilizar los tráficoos que pasarán de la estación Puerta de Atocha a la de Chamartín a través del nuevo túnel de ancho internacional (UIC)

Madrid, 5 de febrero de 2010 (Adif).

Adif ha licitado los servicios para el apoyo a la dirección de proyectos de construcción del nuevo complejo ferroviario de la estación de Puerta de Atocha y de las actuaciones derivadas en la estación de Chamartín. El importe de la licitación asciende a 1.303.577,9 euros (IVA incluido) y el plazo de ejecución es de 36 meses.

El objeto del contrato es la prestación de servicios de asistencia técnica y servicios de asesoramiento cualificados a la dirección de proyectos del nuevo complejo ferroviario, mediante un equipo de asesores temáticos.

Asimismo, también se incluye la realización de estudios, análisis previos de soluciones y anteproyectos que pudieran requerirse para la coordinación de las obras con el mantenimiento de la explotación ferroviaria en las estaciones, así como para la compatibilidad entre los tráficoos que pasarán de la estación de Atocha a la de Chamartín a través del nuevo túnel de alta velocidad (UIC) teniendo en cuenta la adecuación de la estación de Chamartín para acoger estos nuevos tráficoos.



Nuevo complejo ferroviario de la estación Puerta de Atocha

Gracias al desarrollo íntegro del nuevo complejo ferroviario de Puerta de Atocha, la estación estará capacitada en 2025, tras la materialización de los objetivos del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) 2005-2020 del Ministerio de Fomento, para acoger un tránsito de hasta 36 millones de viajeros anuales, lo que significa que multiplicará por 2,25 su capacidad actual.

En ese horizonte, la estación de Puerta de Atocha será punto fundamental de interconexión de diferentes corredores de alta velocidad con origen o destino tanto en el Norte como en el Sur peninsular. Para llevar a cabo las distintas fases de ejecución del proyecto, se efectuará una inversión global aproximada de más de 520 millones de euros.

El nuevo complejo no sólo permitirá aumentar la capacidad ferroviaria de Puerta de Atocha, sino también mejorar la integración de la estación en la ciudad y la calidad de los servicios prestados a los usuarios. Asimismo, la movilidad se verá beneficiada gracias a las mejoras introducidas en el ámbito de la intermodalidad (ferrocarril de alta velocidad, metro, autobús y taxi) y a la potenciación del transporte público en el entorno de la estación.

El túnel de alta velocidad Atocha-Chamartín

La construcción de un túnel en ancho internacional (UIC) entre las estaciones de Puerta de Atocha y Chamartín permitirá articular la conexión ferroviaria de todas las líneas de alta velocidad españolas.

Esta conexión constituye una infraestructura de carácter esencial al posibilitar la permeabilidad ferroviaria en ancho internacional de Madrid y, por lo tanto, la interconexión de todas las líneas con origen en Madrid y destino en el Norte y Noroeste, con las que unen Madrid con el Sur y el Levante.



Nota de prensa

El trazado tiene una longitud de 7,3 km, de los cuales aproximadamente 6,9 km discurrirán soterrados. La mayor parte de la excavación se ejecutará con tuneladora, salvo el cruce de la calle Mateo Inurria, donde se está ejecutando un falso túnel de unos 110 m de longitud, mediante pantallas de pilotes y losa, al abrigo del cual pasará la tuneladora.

El trazado se inicia, en sentido Sur-Norte, en la glorieta del Emperador Carlos V, alcanzando el eje de la calle Alfonso XII. Se mantiene centrado bajo este vial y la calle Serrano hasta la Plaza de la República Argentina, a partir de la cual discurrirá en dirección a la calle de Francisco Suárez, y desde ésta última hasta la calle Mateo Inurria, alcanzando finalmente la cabecera sur de la estación de Chamartín.

Este proyecto podrá ser cofinanciado por el Fondo de Cohesión dentro del P.O. Cohesión-FEDER 2007-2013 y por las Ayudas RTE -T (Redes Transeuropeas de Transporte) 2007-2013.