



PROYECTO DE AMPLIACION Y REMODELACION DEL MADRILEÑO COMPLEJO FERROVIARIO

Puerta de Atocha tendrá dos terminales de alta velocidad

El pasado 1 de marzo se presentó el proyecto de ampliación de la estación Puerta de Atocha, que contará con dos terminales de viajeros, la Norte, de salidas y la Sur, de llegadas, además de una estación pasante subterránea que comunicará ambas. La inversión en el nuevo complejo ferroviario oscilará entre los 800 y los 1.000 millones de euros y se completará con la construcción de un nuevo túnel de conexión de alta velocidad entre Atocha y Chamartín. El proyecto potencia el transporte público al apoyarse además en la puesta en servicio del nuevo túnel de cercanías Atocha-Chamartín, previsiblemente en uso para 2007, una nueva línea de Metro y la futura estación de Chamartín, que absorberá las circulaciones ferroviarias hacia el Norte y Noroeste. El plazo de ejecución para la redacción de proyectos y tramitación medioambiental se estima en un año y medio a lo que se añadirán tres años para la construcción, que se compatibilizará con la explotación ferroviaria.

La ampliación de la estación y la construcción del nuevo túnel de alta velocidad Atocha-Chamartín, que transcurrirá bajo la madrileña calle de Serrano, cuadruplicará la capacidad del complejo ferroviario, lo que permitirá absorber la demanda de clientes prevista en la terminal en el horizonte de 2020, cifra en 34 millones de viajeros anuales.

Hoy la estación registra nueve millones de viajeros al año, usuarios de las líneas de alta velocidad Madrid-Sevilla, Madrid-Toledo y Madrid-Lérida así como de los servicios de larga distancia entre la capital, Levante y Extremadura. El número de viajeros llegará hasta los 24 millones cuando entren

en servicio los nuevos corredores Sur (Madrid-Toledo/Andalucía), Noreste (Madrid-Lérida-Barcelona-frontera francesa), Este (Madrid-Valencia, Alicante y Murcia) y Oeste (Madrid-Extremadura). A estos clientes se sumarán otros 10 millones que utilizarán el nuevo túnel de conexión de alta velocidad con la terminal de Chamartín. Este túnel tendrá su propia estación subterránea en Atocha.

Desde Fomento se considera que ambos proyectos tienen el objetivo de mantener a medio y largo plazo la calidad en el transporte ferroviario y que "aún es pronto para hablar de cifras concretas de inversión en tanto no estén concluidos los proyectos cons-



La estación multiplicará también su capacidad en cercanías.

tructivos". Sin embargo, las primeras estimaciones sitúan las inversiones a realizar entre los 800 y los 1.000 millones de euros.

Luis de Santiago Pérez, director general de Ferrocarriles, se encargó de explicar técnicamente ambos proyectos. Por lo que se refiere a la ampliación, indicó que se realizará tomando como punto de partida la privilegiada ubicación en el centro de la ciudad y la óptima accesibilidad de los clientes con otros medios de transporte de alta capacidad, "base de la competitividad del ferrocarril frente a la carretera y el transporte aéreo".

Precisamente, la mejora de la accesibilidad se apoya en la potenciación del transporte público, por lo que tienen una importancia capital los proyectos de construcción del nuevo túnel de cercanías, actualmente en ejecución, y una nueva línea de metro con accesos directos a la estación de Atocha, proyectos del Ministerio de Fomento y Comunidad de Madrid respectivamente.

En este sentido, se estima que en 2020, el 86 por ciento de los usuarios accederá a la estación en transporte público, frente a un diez por ciento que lo hará en coche y un cuatro por ciento a pie.

La nueva estación. La capacidad del complejo ferroviario se verá multiplicada por cuatro pasando de los nueve millones de viajeros actuales a más de 36 millones, de modo que la estación podrá absorber futuros incrementos de tráfico, incluso más allá del año 2020.

En cuanto al estacionamiento de trenes, se supera el doble de la capacidad actual, fijada en 15, para llegar hasta los 33 trenes, al tiempo que de

una única terminal se pasará a disponer de dos, la Norte para salida y la terminal Sur para llegada de trenes.

Esta infraestructura contará con una estación subterránea denominada pasante, para conexión de ambas terminales, que contará con cuatro vías, se situará en el lado de la calle Méndez Álvaro del actual complejo y tendrá acceso directo tanto con el vestíbulo de salidas como con el de llegadas.

El aparcamiento, que tendrá cuatro plantas y se situará en la trasera de las dependencias de Renfe en la Avenida Ciudad de Barcelona, pasará de las 1.000 plazas actuales a 3.500 y el número de taxis que podrán operar en la estación

se ve también triplicado, aumentando de 90 hasta 280.

La gran estación estará conectada también a la estación de Chamartín por un nuevo túnel que unirá la red de alta velocidad de ambas estaciones y que, con una longitud de unos siete kilómetros tomará como referencia en su trazado la calle Serrano.

El futuro complejo ferroviario madrileño se completa con el nuevo túnel de cercanías Atocha-Chamartín, que se construye en estos momentos y que el Ministerio prevé poner en uso en 2007, con paradas en las futuras estaciones de Puerta del Sol, prevista para 2008 y Alonso Martínez, sin fecha determinada, además de Nuevos Ministerios.

La tramitación medioambiental y redacción de proyectos tendrá una duración de 18 meses y, una vez que Fomento decida la idoneidad del plan diseñado, las obras tendrán un plazo de ejecución de tres años, que se compatibilizará sin interrupción de la explotación ferroviaria. **Amalia Julián** □

	Situación actual	Situación futura
Estacionamiento de trenes	15	33
Plazas de aparcamiento	1.000	3.500
Oferta de taxis	90	280
Terminales	1	2
Capacidad (millones de viajeros al año)	18	36

El complejo contará con dos terminales de alta velocidad especializadas, una de salidas y otra de llegadas. Además tendrá una estación pasante subterránea que permitirá que los trenes de alta velocidad desde Atocha lleguen a Chamartín.