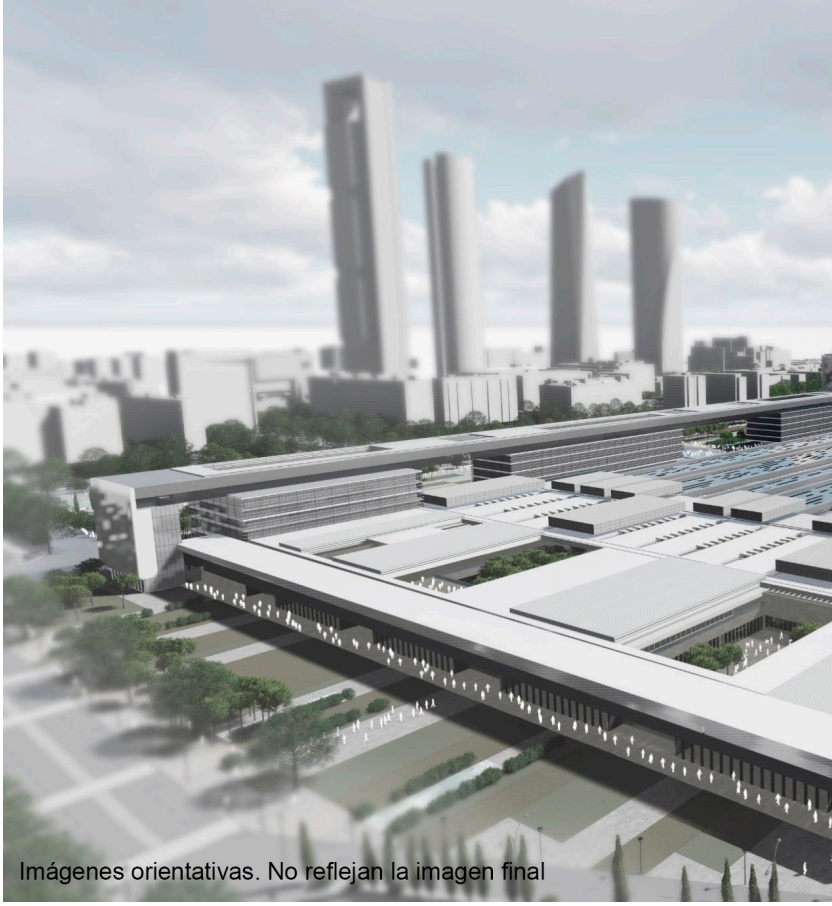
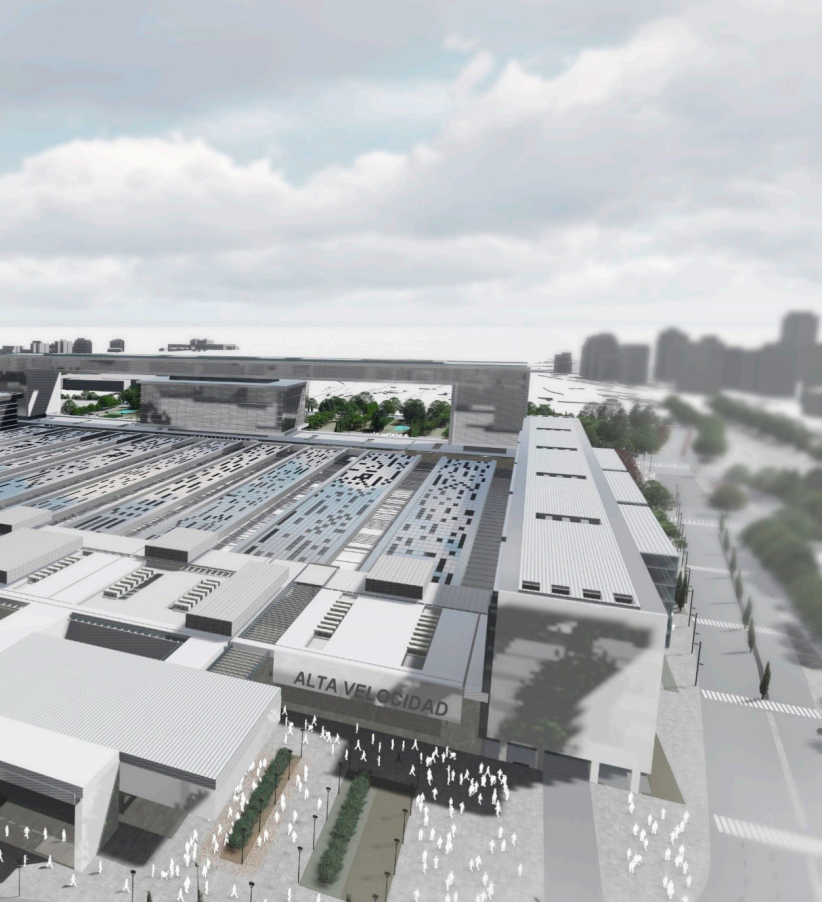
Adif y Mitma ponen en marcha el proyecto para la remodelación de la estación de Chamartín


Imágenes orientativas. No reflejan la imagen final

Una reforma necesaria

■ *Texto e infografóas: Gabinete de Comunicación de Adif*

Cumplidos 45 años desde su transformación de simple apeadero en una moderna estación, la segunda en importancia de la capital por tráfico diario de trenes y pasajeros –más de 20 millones de personas la utilizan cada año-, Chamartín afronta momentos cruciales para su futuro: crecimiento y ampliación de sus conexiones de cercanías, extensión de los nuevos corredores de alta velocidad hacia el norte, necesaria reordenación urbana en el distrito y de los nudos de comunicaciones adyacentes... En ese contexto de nuevos requerimientos, la transformación y adaptación de la estación de Chamartín se ha hecho ya una necesidad inaplazable. Y con el fin de darle respuesta, Adif y el Mitma (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) han puesto en marcha el concurso internacional para su reforma integral, cuyo objetivo es adaptarla a las nuevas necesidades de tráfico y convertirla en uno de los complejos ferroviarios más avanzados de Europa.



Recreación virtual de exteriores.

Es la estación de Chamartín

un viejo proyecto cuyos orígenes se remontan al Gobierno de la II República y al interés del por entonces ministro de Obras Públicas, Indalecio Prieto, de dotar a la ciudad de Madrid de un nuevo y potente nudo de comunicaciones ferroviarias que aglutinara los tráficos de las líneas que conectaban con el norte, Francia y Europa, y también su conexión con las estaciones del sur (Atocha, Delicias) a través del túnel de los Nuevos Ministerios. Para el emplazamiento de esa nueva estación se adquirió un amplio solar junto al cementerio del antiguo municipio de Chamartín de la Rosa y, en 1933, comenzaron los trabajos de explanación de terrenos, pero el estallido de la guerra frustró este ambicioso plan. En los primeros años de posguerra las penurias económicas y la concentración de las antiguas compañías ferroviarias en la nueva Renfe postergan los proyectos de la nueva estación hasta mediados de los cuarenta. Pero hacia 1946, el crecimiento de Madrid obligaba a un nuevo plan de desarrollo urbano que prevé la anexión del término de Chamartín de la Rosa, lo que se consuma finalmente en 1948. En ese mismo año comenzaron los trabajos de excavación de terrenos en las zonas de accesos, que se desarrollaron con gran lentitud. Mientras, por el contrario, el plan de desarrollo urbanístico cobró enorme impulso y se configuraron nuevos viales en torno al gran eje del Paseo de la Castellana, cuya edificabilidad se multiplicó en sentido norte desde Nuevos Ministerios.

Crecimiento urbano

Fue ya en 1972 cuando comenzó a hacerse realidad el proyecto de ampliación y modernización de la estación, con vistas a hacer de ella un núcleo conector representativo y funcional, apto para todos los tráficos –conexión con metro, cercanías, media y larga distancia-, aglutinando en su entorno una serie de nuevas edificaciones simbólicas que sirvieran también de referente en el rápido proceso de urbanización de la zona: un gran hotel en el lado oeste, centros comerciales, recreativos y de ocio en el edificio principal, sedes corporativas de Renfe, etc. El proyecto recayó en un equipo de arquitectos formado por José Antonio Corrales, Ramón Vázquez y Rafael Olalquiaga y las obras de la nueva estación comenzaron en enero de 1973. La primera fase concluyó en marzo de 1975 con las zonas de Paquete Express, la ampliación de vías destinadas a largo recorrido y el Autoexpreso. Así, la estación pasaba a tener 21 vías alojadas parcialmente bajo la bóveda del edificio de viajeros, que se extendía hasta alcanzar a cubrir una amplia zona para la espera a pie de andén, a diferencia del anterior. Por otro lado, en el entorno de las instalaciones dedicadas propiamente a los servicios ferroviarios y de la estación se construyeron cines, discotecas, restaurantes, pistas de patinaje, gimnasios, aparcamientos y el hotel emblemático antes mencionado, cuya inauguración acontecía finalmente en 1982. Con todo ello se buscaba crear nuevas fuentes de ingresos que permitieran incrementar la rentabilidad del espacio y hacer de este una pequeña ciudad con servicios ininterrumpidos prácticamente durante las 24 horas del día.

La década de los ochenta no fue, sin embargo, la mejor para acometer grandes planes de expansión ferroviaria. El avión

y los modelos de puente aéreo hicieron de éste un modo de transporte ferozmente competitivo en la larga distancia. Por el contrario, la escasez de viajeros abocaba a la clausura de numerosas líneas férreas no rentables. Tampoco eran buenos tiempos para el transporte de mercancías en tren. La expansión y mejora de las carreteras, sobre todo a raíz del primer Plan de Autovías, hacían del vehículo pesado la primera opción para el transporte de cargas. No obstante, el cierre de la estación de Príncipe Pío obligó a concentrar en Chamartín muchos de los tráficos procedentes del norte, y el crecimiento de los municipios del corredor de la sierra la convirtieron en un distribuidor esencial para los servicios de cercanías.

Ya en los noventa, Chamartín quedaba al margen de la gran revolución que implicó la introducción de la Alta Velocidad en España, cuyos tráficos se concentraron en la ampliada Madrid-Puerta de Atocha.

Puesta al día

Coincidiendo con el 25 aniversario de su inauguración, en el año 2000 se concluyen una serie de obras de remodelación y mejora, principalmente en las zonas de acceso, viajes

y espacios de ocio. Por entonces, Chamartín contaba con las referidas 21 vías y diez andenes con los que prestar servicio a sus 733 circulaciones diarias, de las cuales 571 eran de trenes de cercanías, 87 de regionales y 115 de grandes líneas, entre ellas las conexiones Madrid- Lisboa y Madrid- París. También salían de esta estación todos los servicios de otras líneas de gran recorrido que partían hacia el

Recreación virtual del vestíbulo de entrada.

norte de la península, además de las que tenían como destino Alicante, Murcia y Cartagena. Por esas fechas, el tránsito diario de personas, viajeros y otros visitantes, alcanza las 60.000 personas/día (20 millones en el total del año, de los que unos 16 millones son usuarios de los servicios ferroviarios y otros 4 millones clientes de los distintos establecimientos comerciales y de ocio).

La reforma de la estación, que finalizó en junio del 2000, supuso una inversión de 850 millones de pesetas destinados a la mejora de los accesos, la remodelación de la fachada sur, la eliminación de barreras arquitectónicas y la instalación de ascensores. El objetivo de la remodelación era doble: adaptar la estación a las nuevas necesidades de los clientes del tren y potenciar su integración en el entorno urbano como centro comercial y de ocio. Un objetivo, este último, que solo se vio satisfecho por lo que respecta al edificio principal de viajeros, pues el resto de los terrenos aledaños y paralelos a la playa de vías quedaron constreñidos configurando una amplia tierra de nadie, con efecto barrera entre los barrios al norte del Paseo de la Castellana y entre importantes nudos de comunicaciones y logísticos de la capital: conexiones M-30 y M-40, autovías A-1 y Colmenar, grandes centros hospitalarios, accesos a Barajas, etc.

Por esa época comenzaban a evidenciarse las insuficiencias de capacidad del túnel de 1967 para acoger los crecientes tráficos de cercanías dirección norte/sur y, en 2004, daban comienzo las obras de un nuevo túnel paralelo por el oeste, con una nueva parada en la estación de metro de Sol. Las obras de este nuevo túnel, de 7,5 km de longitud, se iniciaron en 2004 y finalizaron en 2008, permitiendo acoger los tráficos de las líneas C3, C3a y C4 de cercanías.

Entre 2007 y 2008 la estación experimentó un nuevo período de relanzamiento, pues se llevó a cabo una reorganización de gran calado, tras la inauguración, el 23 de diciembre de 2007, de la conexión de alta velocidad Madrid-Valladolid: se adaptaron las vías del este para acoger servicios de alta velocidad, y las vías emplazadas al oeste se comunicaron con el túnel de Sol. Más recientemente, entre los meses de junio y noviembre del pasado año, Adif procedió a una importante renovación en el viejo túnel de Recoletos, la primera de cierta importancia desde su inauguración. El gestor ferroviario invirtió un total de 45 millones de euros que permitieron sustituir vías –en buena parte del tramo aún se sostenían sobre balasto- y catenaria, junto con la implantación de nuevos sistemas de seguridad.

Por otro lado, en 2010 dieron comienzo las obras del tercer túnel de conexión Atocha-Chamartín en ancho internacional, destinado a facilitar las conexiones de los corredores sur y levante de alta velocidad con los del norte y noroeste, lo que será posible con la puesta en servicio de dos nuevas vías en el *by-pass* de Torrejón de Velasco. Esta conexión podría permitir a los operadores en un futuro comenzar sus servicios desde cualquiera de las dos estaciones (Puerta de Atocha o Chamartín) como cabecera principal, al tiempo que se convertirá en una pieza clave que facilitará

Movilidad .....sostenible

En cuanto a movilidad sostenible, se trata de la integración en el modelo de movilidad de una concepción de la logística urbana adecuada a los retos de la ciudad del siglo XXI y a los nuevos hábitos de consumo en entornos digitales. Así, los principales criterios a valorar en el futuro proyecto conciernen por un lado a la estación y también al entorno urbano resultante de la liberación de espacios tras su remodelación. Entre ellos cabe destacar los siguientes:

- Diseño y fomento de medidas para el despliegue de la movilidad eléctrica, así como la expansión de vehículos de muy bajas o nulas emisiones.
- Incorporación de espacios dentro de la estación para modos de transporte de bajas o nulas emisiones a utilizar por los usuarios para el desplazamiento de la última milla, priorizando el uso de modos de transporte alternativos como la bicicleta o nuevos modelos de movilidad (compartida, eléctrica, etc.) frente a otros modos menos eficientes y contaminantes.
- Analizar la inclusión de carriles de bicicleta con acceso directo hasta el aparcamiento de bicicletas desde la calle sin desviarse del carril definido.
- Obligatoriedad de una zona independiente para el aparcamiento de vehículos de mercancías.
- Aseguramiento de que los sistemas de transporte metropolitanos y urbanos se conecten de forma eficiente, cómoda y rápida.

la interoperabilidad de todas las líneas de alta velocidad que discurran por la capital. Otra de las múltiples ventajas del futuro túnel es que agilizará la gestión de los tráficos y mejorará la explotación de ambas estaciones, haciéndolas pasantes en lugar de terminales como hasta ahora.

Transformación inaplazable

En ese contexto de nuevos requerimientos, la transformación y adaptación de la estación de Chamartín se ha hecho ya una necesidad inaplazable. Y con el fin de darle respuesta, Adif y el Mitma anunciaron el pasado 27 de febrero la puesta en marcha del concurso internacional para su reforma integral, cuyo objetivo es adaptarla a las nuevas necesidades de tráfico y convertirla en uno de los complejos ferroviarios más avanzados de Europa. El concurso engloba la redacción de los proyectos arquitectónicos necesarios para esta ambiciosa remodelación, así como la urbanización de su entorno inmediato. El ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos, subrayó durante el acto de presentación que la finalidad que se persigue tras esta importante inversión no es tanto disponer de una estación moderna e hiperconectada en sí misma, sino ofrecer la máxima calidad en los servicios de alta velocidad, media y larga distancia que se van a prestar a cerca de 42 millones de viajeros anuales en 2040. Además, en el ámbito de cercanías también se esperan incrementos significativos en ese horizonte temporal, llegando a 22,7 millones de viajeros.

La voluntad de optimizar la integración de la estación en su entorno urbano ha llevado a firmar un convenio de colaboración entre Adif y la empresa responsable de desarrollar la actuación de Madrid Nuevo Norte (DCN), como concesionaria de los derechos sobre los aprovechamientos urbanísticos de los suelos ferroviarios de las estaciones de Chamartín y Fuencarral, aportados para integrar el ferrocarril en la ciudad y para permitir el desarrollo de Madrid hacia el Norte, según las previsiones del Ayuntamiento de Madrid.

De esta forma, Adif AV ha llevado a cabo una licitación de carácter internacional en la que un jurado formado por representantes del MITMA, la Comunidad Autónoma de Madrid, el Ayuntamiento de Madrid, los colegios oficiales de arquitectos e ingenieros de CCP, DCN, Adif y Adif AV, escogerán la mejor propuesta de entre las que presenten diez equipos multidisciplinares de técnicos y especialistas en el diseño de estaciones y actuaciones urbanas.

Estos diez equipos serán los que obtengan la puntuación más alta de entre las 18 ofertas recibidas que están siendo valoradas por los técnicos de Adif AV, según los criterios de selección establecidos en la licitación y cuyo resultado se conocerá próximamente.

De esta forma, Adif y Adif AV han puesto en marcha todos sus recursos y todo el esfuerzo de sus profesionales para diseñar y llevar a cabo este importante proyecto para el ferrocarril y para la ciudad de Madrid.

La ejecución de este proyecto implicará una total y profunda remodelación de la estación, que deberá responder a las nece-

Recreación virtual del espacio de andenes.

sidades ferroviarias plasmadas en el estudio Informativo y a las necesidades de movilidad de la ciudad de Madrid. En este sentido, uno de los objetivos estratégicos de la actuación es que el nuevo complejo ferroviario y de servicios se convierta en una pieza principal del desarrollo urbano, pues la nueva estación de Chamartín tendrá un impacto tan importante en la configuración de esa zona de la ciudad que se convertirá en uno de sus iconos principales y motor de su desarrollo económico y social.

La sostenibilidad, puntal básico

Desde hace ya tiempo, tanto Adif y Adif Alta Velocidad (Adif AV) vienen integrando en su línea estratégica de actuación la sostenibilidad de las intervenciones como uno de sus puntales básicos en todas aquellas en las que participan. Y esa filosofía es la que impregna los requerimientos previos y exigencias que deberán primar también en la redacción del proyecto para la estación de Chamartín. De este modo, los procedimientos sostenidos por la experiencia del gestor ferroviario tienden a hacer que la sostenibilidad de las estaciones actuales y el diseño de las estaciones del futuro responda a estrictos criterios que abarcan todos los planos de la actividad en las terminales ferroviarias, tanto desde la perspectiva medioambiental como energética y económica, de explotación o mantenimiento, entre otros aspectos.

> La ejecución del nuevo proyecto implicará una renovación total de la estación y sus espacios adyacentes

En el caso del gestor ferroviario, es la Dirección de Proyectos de Alta Velocidad y Estaciones (DPAVE) la encargada de poner en marcha y coordinar los proyectos de las nuevas estaciones o de sus posibles remodelaciones, tanto de Adif como de Adif AV. Esa iniciativa se lleva a cabo siguiendo procedimientos ya consolidados, en los que priman la coordinación con todas las áreas que participarán en la explotación de la futura estación, el cumplimiento de la normativa vigente, en especial en materia de sostenibilidad y en las distintas escalas (comunitaria, estatal, autonómica y local), así como criterios de sostenibilidad económica. Durante esa primera fase de redacción de cada proyecto, el responsable por parte de la DPAVE deberá establecer contacto con todas y cada una de las áreas interesadas de la empresa que recibirán, para su explotación y/o mantenimiento, la estación proyectada o cualquier parte de ella, según el reparto de responsabilidades y atribuciones establecido en Adif y Adif AV, con el fin de que desde dichas áreas se puedan hacer llegar hasta el proyectista todas sus necesidades en materia de sostenibilidad.

Este proceso de comunicación deberá quedar plenamente recogido y convenientemente cerrado con carácter previo a la aprobación de cada proyecto, a través de los correspondientes informes, reuniones y cualquier otro medio que pueda dejar constancia y trazabilidad del proceso seguido y de cómo se han recogido y solucionado las necesidades planteadas por las áreas interesadas.

Respecto al segundo de los puntos, cabe subrayar que el enfoque de partida es el de garantizar desde los primeros momentos de la realización del proyecto el cumplimiento con la normativa y recomendacio-

En infografías superior e inferior, sendas recreaciones de vestíbulos de accesos.

nes establecidas en materia de sostenibilidad, tanto a nivel europeo, como estatal, autonómico y local, así como lo previsto en la normativa interna de Adif y Adif AV y las recomendaciones de la Agencia Ferroviaria u otros organismos con capacidad de ordenación en esta materia.

En paralelo a estas actuaciones, desde la DPAVE se mantienen reuniones regulares y periódicas con la Subdirección de Reputación Corporativa, Sostenibilidad y Marca de Adif para establecer mecanismos y actuaciones que ayuden a los responsables de los contratos a mejorar los criterios a aplicar en los proyectos en materia de sostenibilidad, entre los cuales se pueden mencionar la programación de cursos sobre homologación de edificios en materia de sostenibilidad o la colaboración en la redacción de los pliegos técnicos de licitación de proyectos.

Como en otras actuaciones de Adif, se persigue que la sostenibilidad sea vector del desarrollo de la futura estación

Del mismo modo y en tercer lugar, un factor clave para mejorar los proyectos de estaciones de Adif y Adif AV, sobre todo desde el punto de vista de la sostenibilidad de las inversiones, es fomentar la formación de los responsables de los proyectos, su participación en grupos o foros públicos y la toma de iniciativas para plantear soluciones innovadoras, teniendo en cuenta el actual entorno cambiante e incierto en materia de movilidad y accesibilidad, especialmente a escala urbana y de micromovilidad, en el que deberán desenvolverse las estaciones en un futuro próximo o no demasiado lejano y que sólo se pueden resolver en el momento de la redacción de los proyectos, pero que determinan el alcance y funcionalidad de importantes inversiones.

Desde la puesta en marcha del proyecto se valoran muy especialmente la capacidad de iniciativa y la "proactividad" de los proyectistas y su actitud innovadora al respecto, el conocimiento de cuantos avances y soluciones puedan garantizar a corto y largo plazo el logro de los objetivos trazados y su capacidad de satisfacer las demandas y necesidades que nuestra sociedad plantea en materia de sostenibilidad.

Esta centralización de los proyectos tiene también como finalidad facilitar la implantación de criterios comunes y homogéneos en materia de sostenibilidad durante la fase de redacción. Como ha sucedido en otras actuaciones anteriores, en el caso de Chamartín se persigue muy especialmente que la sostenibilidad se constituya como un vector transversal del conjunto de decisiones a adoptar en todas las etapas del desarrollo de la nueva estación y, al mismo tiempo, se dé respuesta a las políticas y planes tanto en el ámbito local como nacional e internacional sobre desarrollo sostenible. Se ha previsto igualmente que toda la Estrategia de Sostenibilidad incluida en el Anteproyecto de la estación de Madrid Chamartín esté coordinada y alineada con

los indicadores y directrices de sostenibilidad fijada para los Anteproyectos de terciario lucrativo y urbanización del APR.05.10.

Diseño de la estación

Por lo que respecta al proyecto para la remodelación de la estación de Chamartín, las líneas maestras en materia de sostenibilidad diseñadas por los expertos de la DPVAE de Adif, a las que necesariamente deberá atender el proyecto, conciernen a tres aspectos esenciales: el propio diseño de la estación; aquellos otros relacionados con el uso de energía, el cambio climático y la calidad del aire, y en tercer lugar, todos cuantos puedan afectar a la movilidad, favoreciendo en todo lo posible el uso de vehículos eléctricos y de nulas emisiones._

En cuanto al diseño de la estación, los dos grandes objetivos

Criterios en materia de energía, cambio climático y calidad del aire.....

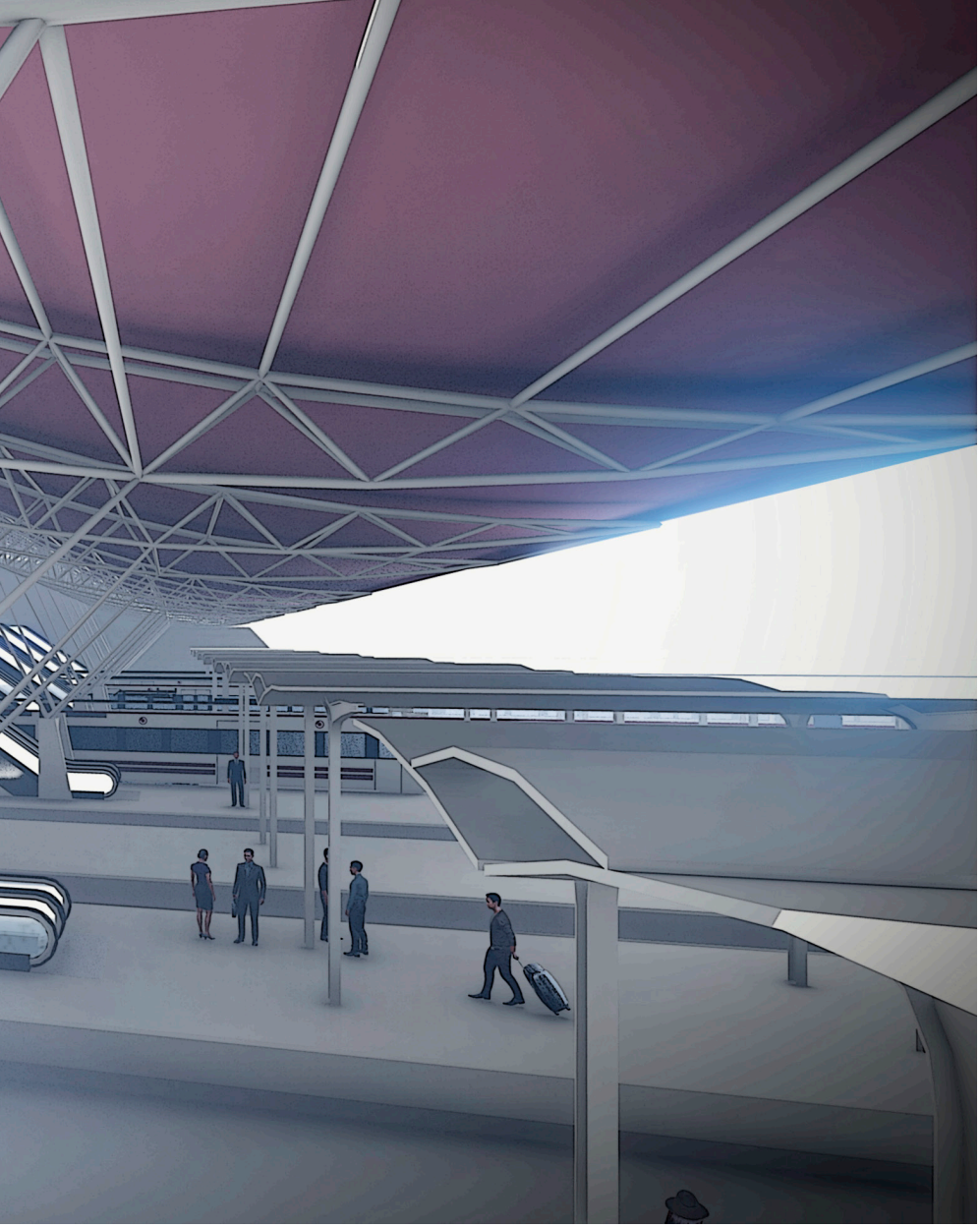
En materia de ahorro energético, la Estrategia de Sostenibilidad trazada para el proyecto de la nueva estación establece que este deberá ajustarse, entre otros, a los siguientes criterios:

- Inclusión en fase de proyecto del cálculo de la huella de carbono asociado a la fase de obra, para que sirva como un criterio a considerar para la selección de los materiales y procesos constructivos.
- Evaluación de los riesgos derivados de la vulnerabilidad a los efectos del cambio climático (adaptación) en la fase de diseño de la estación.
- Análisis de la implantación de generación distribuida, o generación a partir de energías limpias y renovables para el autoconsumo de las instalaciones y equipos de la estación que permitan cubrir el máximo porcentaje de la demanda energética. La fuente de energía empleada deberá ser baja en carbono, o preferiblemente con cero carbono local, y dispondrá de elementos de seguridad avanzada para evitar riesgos de suministro.
- Selección de equipos e instalaciones–minimizando el consumo de combustibles fósiles tanto directa como indirectamente.
- Adquisición de la compra de energía eléctrica con certificados de garantía de origen renovable (GdO).
- Análisis de la posibilidad de aprovechamiento de la energía térmica residual, así como de la conexión con redes térmicas de distrito o redes eléctricas inteligentes.
- Empleo de las tecnologías más eficientes en iluminación (interior y exterior), climatización, agua caliente sanitaria, etc., que optimicen el consumo de energía y reduzcan la frecuencia de su mantenimiento o renovación.
- Diseño de la distribución de los espacios y estancias de manera que se permita la compartimentación de las instalaciones de iluminación y climatización para optimizar su funcionamiento.
- Adopción de medidas de soleamiento y ventilación que permitan la captación eficiente de energía y la reducción de la carga energética de la ventilación mecánica.
- Priorización de la reducción de las ganancias caloríficas en verano a través de muros y ventanas y la reducción de pérdidas térmicas frente al exterior en invierno.
- Implementación de elementos exteriores en huecos y fachadas para el control eficiente del soleamiento.
- Incorporación de sistemas de telemedición y limitación de consumos eléctricos. Incorporación de herramientas que permitan la gestión inteligente de los equipos consumidores de energía.
- Diseño de sistemas de refrigeración y calefacción con bajas emisiones de CO2, NOx, COVS, etc.
- Utilización de sistemas de detección de fugas de gases contaminantes.
- Análisis de la posibilidad de utilizar materiales fotocatalíticos que permitan fijar los NOx y reducir su concentración, mejorando la calidad del aire del entorno de la estación.

Recreación virtual del acceso a andenes

son, por una parte, definir los materiales de construcción teniendo en cuenta los principios de la economía circular, y establecer la ubicación y orientación de las diferentes edificaciones para maximizar el aprovechamiento de la energía y luz solar, pero hay otros aspectos que el proyecto también debe atender y que inciden de forma directa en la sostenibilidad, como por ejemplo la adecuada funcionalidad y dimensionamiento de los espacios e instalaciones diseñados y su flexibilidad de distribución, para resolver las necesidades actuales y para que puedan adaptarse a nuevas necesidades futuras en un entorno cambiante, la integración de la estación en su entorno urbano, su accesibilidad e intermodalidad, la adecuada distribución de los espacios comerciales y zonas de atención al viajero, una imagen atractiva para los ciudadanos, que potencie su valor y su interés por hacerla perdurar en el tiempo, la flexibilización de la ampliación de la estación a través del faseado de su ejecución, para adaptarse a los incrementos de la demanda y a la disponibilidad presupuestaria, o la reducción al máximo de las afecciones a la explotación ferroviaria durante las obras, entre otros aspectos.

De manera singular, conforme a esos objetivos fijados de antemano, se deberán valorar diferentes criterios e instrumentos. En primer lugar aquellos que afectan a los materiales, lo que incluye la identificación y selección de materiales reciclados, sostenibles y de ámbito local a emplear para la construcción de la estación; el análisis de la posibilidad de reutilización de materiales de la estación actual; la selección de materiales de fácil mantenimiento y limpieza, con declaración ambiental de producto, siempre que sea factible, así como la consideración del ciclo de vida de los materiales y equipos a emplear a fin de faci-



litar la mejor elección, mediante el empleo de herramientas de análisis de su potencial ciclo de vida. Y en segundo lugar, todo lo relacionado con la iluminación: diseño de la disponibilidad de luz natural de acuerdo con las guías nacionales de mejores prácticas, asegurando el adecuado nivel y uniformidad de la iluminación natural; la inclusión de sistemas pasivos de iluminación natural o automatizados, garantizando la entrada de luz natural en condiciones climáticas adversas, así como la optimización de la envolvente, el adecuado nivel de aislamiento y de inercia térmica, el área y tipo de acristalamiento, las protecciones solares, etc.

Energía y movilidad sostenible

La segunda de las líneas maestras de la Estrategia de Sostenibilidad tiene varios objetivos principales: asegurar un suministro de energía para autoconsumo proveniente de fuentes renovables, siempre en la mayor proporción posible respecto al total de energía consumida; maximizar la eficiencia energética, el ahorro energético y la descarbonización de los equipos e instalaciones de la estación obteniendo mejoras respecto de los indicadores de eficiencia energética exigidos por la normativa; minimizar todo lo posible la emisión de gases de efecto invernadero y convertir la estación en un edificio neutro en carbono; maximizar la resiliencia a los efectos del cambio climático de la estación, y por último, mejorar la calidad del aire del entorno de la estación.

Del mismo modo, en cuanto a movilidad sostenible la Estrategia de Sostenibilidad deberá dar cumplimiento a los siguientes objetivos: fomentar una movilidad accesible, eficiente y sostenible mediante el uso de modos de transporte de bajas o nulas emisiones para los desplazamientos desde o hasta la estación; también, en segundo lugar, se deberá garantizar la intermodalidad para ofrecer a los usuarios de la estación diferentes alternativas de movilidad sostenible, priorizando el transporte público electrificado y reduciendo el espacio destinado a la movilidad privada: Por último, el proyecto tiene que Integrar y conectar la estación con los sistemas e infraestructuras de transporte disponibles en las proximidades, evitando redundancias y maximizando la cobertura de los mismos, asegurando una red de transporte preparada para los nuevos modos de movilidad y los nuevos modelos de logística.

Se trata, en suma, no tanto de convertir a Chamartín en una de las mayores estaciones de Europa, sino en hacer de ella un nuevo punto central y neurálgico de todas las líneas de alta velocidad y de cercanías que concurren o concurrirán en el futuro en la capital, de modo que la propia estación y el nuevo entorno urbano propiciado tras la remodelación sean referentes en materia ferroviaria e integración en esa zona de la ciudad.