

---

**ANTECEDENTES**

**ANEJO  
1**

---

## ÍNDICE

---

<b>1. Antecedentes administrativos .....</b>	<b>1</b>
<b>2. Antecedentes técnicos .....</b>	<b>4</b>

## 1. Antecedentes administrativos

Las actuaciones que contempla el presente estudio se desarrollan en el término municipal de Madrid, en los terrenos correspondientes a la actual estación de Chamartín, considerada como categoría 1 de la red de Adif.

Dichas actuaciones se enmarcan como desarrollo del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012 – 2024, el cual tiene como uno de sus objetivos la mejora de los servicios de viajeros de larga distancia con el fin de aumentar la participación del ferrocarril en la demanda global de transporte respecto a otros modos de transporte mejorando la competitividad de la intermodalidad y la eficiencia del transporte ferroviario.

La estación de Madrid-Chamartín es un nodo fundamental en la red ferroviaria no solo de Madrid, sino también de España, concentrando un número elevado de servicios de cercanías, largo recorrido y alta velocidad. La futura puesta en servicio de nuevas líneas de alta velocidad del norte (Galicia, País Vasco, etc.) va a incrementar notablemente este tipo de servicios, por lo que requiere una adaptación de la estación.

La planificación ferroviaria prevé un esquema general para la red de alta velocidad en Madrid que incluye otras dos importantes actuaciones que están en ejecución en la actualidad: la ampliación del complejo ferroviario de Atocha y el túnel de conexión de ancho estándar entre Atocha y Chamartín.

### COMPLEJO DE ATOCHA

La Dirección General de Ferrocarriles sometió al trámite de información pública y de audiencia el *“Estudio Informativo del Nuevo Complejo Ferroviario de la Estación de Atocha. Vestíbulos y acceso sur T.M. Madrid”*, que incluía el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado el 16 de noviembre y en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid el 14 de noviembre de 2006.

Con fecha 18 de noviembre de 2008, la Secretaría de Estado de Infraestructuras formuló la Resolución de Aprobación del Expediente de Información Pública y Audiencia y definitivamente el Estudio Informativo (B.O.E. nº 287 de fecha 28/11/2008).

Dicho Estudio Informativo incluía una serie de actuaciones de ampliación y mejora de la estación de Atocha, entre las que destacan:

- Ejecución de un vestíbulo Sur para la estación de alta velocidad

- Ampliación de la estación de alta velocidad mediante la ejecución de dos andenes con cuatro vías bajo la calle Méndez Álvaro

Además, incluía la mejora de la conexión con Cercanías, la reordenación de la circulación y conexión con las calles adyacentes, previsión de bolsas de taxis y aparcamientos, así como de la mejora de la integración urbana de la estación.

El desarrollo de las actuaciones contempladas en el Estudio Informativo se está desarrollando por fases.

La Fase 1 permitía la separación de la zona de salidas y la zona de llegadas de la estación de alta velocidad mediante un nuevo vestíbulo y una nueva pasarela de llegadas sobre vías, habilitando además la inauguración del Nuevo Corredor de Levante de Alta Velocidad mediante la conversión de las vías 12 a 15 a ancho internacional.

Las obras correspondientes a las actuaciones de esta Fase 1 están ya ejecutadas, encontrándose en servicio desde diciembre de 2010.

Continuando con las actuaciones recogidas en el Estudio Informativo, la Dirección de Proyectos de ADIF Alta Velocidad está desarrollando el *“Proyecto básico de la Fase 2. Estación pasante”* y *“Proyecto básico de la fase 2. Marquesina histórica y edificio de servicios”*. Estos proyectos básicos definen las actuaciones de la Fase 2 del Estudio Informativo, y servirán para definir las actuaciones necesarias para la puesta en servicio de la Estación Pasante y, con ello, permitir que puedan realizar la parada en Atocha los trenes que circulen por el nuevo túnel.

Dicha Estación Pasante de Alta Velocidad, recogida en el Estudio Informativo, propone la construcción de una Estación subterránea situada bajo la calle Méndez Álvaro y la Estación de Puerta de Atocha que, con cuatro vías y dos andenes, conectara el túnel UIC Atocha – Chamartín con el nuevo Acceso Sur de Alta Velocidad.

### CONEXIÓN FERROVIARIA EN ANCHO UIC ATOCHA - CHAMARTÍN

La Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento redactó el *“Estudio Informativo de la conexión ferroviaria en ancho U.I.C. entre las estaciones de Atocha y Chamartín (Madrid)”*, que fue aprobado técnicamente con fecha 22 de diciembre de 2006, siendo sometido a Información Pública y Oficial entre los meses de diciembre de 2006 y febrero de 2007, mediante publicación del anuncio en el B.O.E. de 29 de diciembre de 2006.

El 29 de febrero de 2008 (B.O.E. de 18 de marzo) se aprobó mediante Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación el expediente de Información Pública y Oficial y definitivamente el Estudio Informativo.

A partir del mencionado Estudio Informativo, se redactó el *“Proyecto de Construcción de Plataforma y Vía de la Conexión Ferroviaria en Ancho U.I.C. entre las Estaciones de Atocha y Chamartín (Madrid)”*, realizado en 2008.

Posteriormente, Adif adjudicó en octubre de 2008 la ejecución de las obras correspondientes, habiéndose ejecutado en su totalidad.

La conexión ferroviaria está formada por un túnel de vía doble, de unos 7 kms de longitud, que conecta la cabecera sur de Chamartín con la ampliación de Atocha bajo la calle Méndez Álvaro. De este modo, la red ferroviaria por el sur conectará con esta ampliación a través de la cuadruplicación de vía Atocha-Torrejón de Velasco, nuevo tramo de vía doble para servicios de alta velocidad que se encuentra en fase final de ejecución.

Al no haberse ejecutado la estación Pasante de Atocha, se ha desarrollado una conexión provisional bajo el vestíbulo y vías de alta velocidad de la estación de Atocha que conecta el túnel Chamartín-Atocha con este tramo Atocha-Torrejón de Velasco. De esta manera, los servicios ferroviarios que usen el túnel no podrán efectuar parada en Atocha hasta que no se ejecute la ampliación bajo la calle Méndez Álvaro.

Terminadas las obras de plataforma y montaje de vía del túnel de ancho UIC, se adjudicaron la redacción de los proyectos constructivos y la ejecución de las obras de instalaciones de señalización y telecomunicaciones, y la electrificación del túnel en el marco de dos contratos que incluyen, asimismo, el tramo Puerta de Atocha-Torrejón de Velasco:

- *“Contrato para la redacción de los proyectos constructivos, ejecución y mantenimiento de las obras de las instalaciones de enclavamientos, sistemas de protección del tren, control de tráfico centralizado, sistemas auxiliares de detección, telecomunicaciones fijas y sistemas de protección y seguridad para el tramo de ancho internacional Madrid Chamartín – Torrejón de Velasco de la Línea de Alta Velocidad Centro”.*
- *“Contrato para la redacción del Proyecto Constructivo de las instalaciones de Línea aérea de Contacto y un Centro de Autotransformación asociado para la conexión ferroviaria en ancho UIC entre las estaciones de Chamartín, Atocha y Torrejón de Velasco”.*

Dichas actuaciones se encuentran en ejecución en la actualidad y su finalización permitirá la puesta en servicio del túnel.

#### **COMPLEJO DE CHAMARTÍN**

Teniendo en cuenta las necesidades propias a atender en el ámbito de Chamartín y teniendo en cuenta el contexto urbanístico proporcionado por el plan urbanizador del Nuevo Complejo Ferroviario Madrid-Chamartín, Adif elaboró una serie de Estudios y Proyectos que definen las actuaciones a acometer sobre vías, andenes y vestíbulo de la estación de Chamartín para diferentes horizontes de estudio, siendo las referencias más importantes las siguientes:

- *“Proyecto de Construcción de Ampliación de vías, andenes y vestíbulo de ancho UIC de la Estación de Chamartín (Madrid)”*, de marzo de 2011.
- *“Proyecto Básico de reposición del edificio de Paquexpres y edificaciones anexas de la estación de Chamartín”*, de octubre de 2011.
- *“Proyecto de Construcción de Conversión de ancho ibérico a ancho UIC de las vías 14 y 15: plataforma vía, electrificación, e instalaciones de seguridad y comunicaciones y recrido y prolongación del andén entre vías 14 y 15 de la estación de Chamartín (Madrid)”*, de junio de 2012.
- *“Programa de Necesidades. Complejo Ferroviario de Chamartín y Fuencarral”*, de abril de 2013.

Con posterioridad Adif-Alta Velocidad elabora el *“Proyecto de Remodelación y ampliación de la playa de vías, andenes, edificio de viajeros y accesos a la estación de Chamartín (Madrid) para adaptarla a los nuevos servicios de Alta Velocidad”*.

Estos estudios no han tenido continuidad en posteriores desarrollos por diferentes consideraciones técnicas, no habiéndose tampoco licitado las obras correspondientes a los Proyectos de Construcción indicados.

Sin embargo, sí se han acometido diversas actuaciones puntuales de mejora de la imagen del vestíbulo de la estación entre la que destacan la reforma de las fachadas comerciales y el nuevo acceso en la fachada principal de la estación.

Por otro lado, la imagen final de la playa de vías de ancho ibérico ha sido recientemente rediseñada en el contexto de sendos contratos redactados por Adif Alta Velocidad: *“Proyecto de remodelación de la cabecera norte de ancho ibérico de la estación de Chamartín (Madrid)”* y *“Proyecto de Construcción de remodelación de vías y andenes de la estación de Chamartín para aumentar la*

*capacidad de estacionamiento de los tráficos de Alta Velocidad”, en los que es desarrollado el Proyecto de Construcción de remodelación de vías y andenes de la estación de ancho ibérico de Chamartín (Madrid), con fecha Octubre 2017 y aprobado técnicamente el 16 de Abril de 2018 por Adif AV.*

Las actuaciones previstas en dicho Proyecto de Construcción, junto con la reforma del vestíbulo de Cercanías existente bajo vías, han sido licitados conjuntamente (BOE Nº 186 de 2 de agosto de 2018): *“Obras de ejecución de los proyectos constructivos en el entorno de la estación de Chamartín: remodelación de vías y andenes– reforma del vestíbulo de cercanías bajo vías de la cabecera norte”.*

Por otro lado, la Dirección de Proyectos de Adif–Alta Velocidad, ha desarrollado el contrato de servicios para la redacción del *“Estudio Funcional de la Ampliación de la Estación de Alta Velocidad de Chamartín y la actualización del Programa de Necesidades Ferroviarias en el complejo de Chamartín Fuencarral”*, comprendiendo entre otras actuaciones la ampliación de vías y andenes en el sector de ancho uic, la ampliación del vestíbulo actual de acuerdo a la geometría final de vías y andenes y la creación de una nueva Terminal al Norte de los andenes.

A partir de dicho Estudio Funcional, la Subdirección General de Planificación Ferroviaria de la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento ha redactado el *“Estudio Informativo del nuevo complejo ferroviario de la estación de Madrid–Chamartín”.*

Así, el presente Estudio Informativo integra la solución del Estudio Funcional desarrollado por Adif, incorporando en su definición una nueva conexión en vía doble con el Aeropuerto de Barajas, quedando delimitada la zona de estudio desde la estación de Chamartín hasta la estación de Fuente La Mora.

#### **ACCESO A BARAJAS**

El principal antecedente de la conexión ferroviaria de acceso al Aeropuerto de Barajas corresponde al *“Proyecto de Construcción. Cercanías de Madrid. Acceso ferroviario al aeropuerto de Barajas”*, redactado en octubre 2006 para la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

Dicho proyecto recoge la conexión ferroviaria entre la estación de Chamartín y la Terminal T4 del Aeropuerto en ancho ibérico, comprendiendo la cuadruplicación de las vías hasta el cruce con la M-40 y una vía doble soterrada desde este punto hasta la propia terminal aeroportuaria.

Dicho proyecto fue modificado en fase de obra mediante el *“Proyecto de Ejecución. Cercanías de Madrid. Acceso ferroviario al aeropuerto de Barajas”*, durante el año 2010, para compatibilizar la posibilidad de llegada de los trenes de ancho estándar a la estación de la T4 de Barajas, mediante la implantación del tercer carril en el túnel ferroviario.

Con posterioridad, se redactó en marzo de 2011 el *“Proyecto de Construcción de Acceso al Aeropuerto en ancho UIC”*, donde se preveía la implantación de una vía en ancho UIC desde la conexión con la vía derecha de la LAV Madrid – Valladolid, en la cabecera norte de Chamartín, hasta la vía de 3 hilos existente a la entrada del túnel de la conexión de Cercanías de Barajas.

Dicha actuación cuenta con la resolución de 7 de marzo de 2014 (BOE Nº 68 de 20 de marzo de 2014) de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, en la que se establecen las posibles afecciones o medidas correctoras aplicables, sin que sea necesario someterlo al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Las obras correspondientes a este Proyecto de Construcción no fueron finalmente licitadas.

En la actualidad, el Ministerio de Fomento está desarrollando un estudio sobre la mejora de la interacción entre el ferrocarril y el aeropuerto de Adolfo Suarez Madrid–Barajas, analizando las alternativas posibles y características de la explotación, así como las infraestructuras necesarias en cada caso, analizando las demandas captadas para determinar finalmente la alternativa óptima

#### **ORDENACIÓN URBANÍSTICA**

El Plan General de Ordenación Urbana de Madrid (1997) define el ámbito de planeamiento APR 08.03 “Prolongación de la Castellana” de desarrollo remitido a documento de planeamiento posterior.

En este contexto urbanístico, el 2 de diciembre de 2009 se publica en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid número 286 la admisión a trámite y aprobación inicial del Plan Parcial de Reforma Interior del Área de Planeamiento Remitido APR 08.03 “Prolongación de la Castellana”, promovido por Duch, S.A., habiéndose aprobado tras el período de información pública, por el Pleno del Ayuntamiento de Madrid de fecha 25 de febrero de 2011, y quedando publicado en el BOAM número 6412 de 13 de Abril de 2011.

El 30 de Julio de 2011 se publica en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid (BOCM nº 179 del 30 de Julio de 2011) la aprobación definitiva del Plan Parcial de Reforma Interior del APR 08.03.

El 1 de Octubre de 2011 se publica en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid una rectificación sobre la anterior aprobación al no haberse publicado

el reverso de las fichas urbanísticas de algunas parcelas del Anexo de fichas nº 2 "Parcelas en Niveles Superpuestos" de las Normas Urbanísticas del Plan Parcial de Reforma Interior del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" (BOCM nº 233 del 01 de Octubre de 2011, págs. 50-70).

Dicho PPRI fue objeto de impugnación mediante una serie de recursos ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid en dos extremos principalmente: las cargas, por su coste, y las alturas, por excesivas y no adecuarse a la Ley. En consecuencia, con fecha diciembre de 2014 es redactada la "Revisión del Plan Parcial de Reforma Interior del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana", siendo aprobado inicialmente el 19 de febrero de 2015.

El 25 de mayo de 2016, el pleno del Ayuntamiento acuerda denegar la aprobación definitiva del Plan parcial de reforma Interior del Área de Planeamiento remitido 08.03 "Prolongación de la Castellana", promovida por Distrito Castellana Norte, S.A., antes denominada DUCH S.A.

Con posterioridad, han sido desarrollados y presentados diversos acuerdos verbales entre el Ministerio de Fomento (ADIF), el Ayuntamiento de Madrid y Distrito Castellana Norte S.A. conteniendo las denominadas Bases para la ordenación urbanística del área Estación de Chamartín-sur de Calle 30/Fuencarral-norte de calle 30 que remite a la redacción y formulación de una Modificación del Plan General para su posterior tramitación.

## 2. Antecedentes técnicos

La principal referencia para el presente Estudio Informativo es el "*Estudio Funcional del Nuevo Complejo Ferroviario de la estación de Madrid-Chamartín*" de septiembre de 2018.

Como otros antecedentes de carácter técnico del estudio se citan los siguientes:

### COMPLEJO DE ATOCHA

- › Estudio Informativo del Nuevo Complejo Ferroviario de la Estación de Atocha. Vestíbulos y acceso sur T.M. Madrid. Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento. 2006
- › Proyecto de Construcción de Ampliación del Complejo de Atocha Fase 1 (Madrid). ADIF. Dirección General de Grandes Proyectos de Alta Velocidad. Noviembre de 2008.

### CONEXIÓN FERROVIARIA EN ANCHO UIC ATOCHA - CHAMARTÍN

- › Proyectos constructivos, ejecución y mantenimiento de las obras de las instalaciones de enclavamientos, sistemas de protección del tren, control de tráfico centralizado, sistemas auxiliares de detección, telecomunicaciones fijas y sistemas de protección y seguridad para el tramo de ancho internacional Madrid Chamartín – Torrejón de Velasco de la Línea de Alta Velocidad Centro.
- › Proyecto Constructivo de las instalaciones de Línea aérea de Contacto y un Centro de Autotransformación asociado para la conexión ferroviaria en ancho UIC entre las estaciones de Chamartín, Atocha y Torrejón de Velasco.
- › Obras de ejecución del Proyecto de Construcción de Plataforma y Vía de la conexión ferroviaria de ancho UIC entre las estaciones de Atocha y Chamartín. Dirección de Proyectos de Alta Velocidad de ADIF.

### ACCESO A BARAJAS

- › Documento de Puesta en Servicio. Cercanías de Madrid. Acceso Ferroviario al Aeropuerto de Barajas. Agosto 2011.
- › Proyecto de Construcción de Acceso al aeropuerto en ancho UIC, Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento. Marzo 2011
- › Proyecto de Ejecución. Cercanías de Madrid. Acceso Ferroviario al aeropuerto de Barajas, del año 2010.
- › Proyecto de Construcción. Cercanías de Madrid: Acceso Ferroviario al aeropuerto de Barajas. Superestructura, electrificación e instalaciones. Redactado para la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento. Octubre 2006.

### ORDENACIÓN URBANÍSTICA

- › Borrador de la Revisión del Plan Parcial de Reforma Interior del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" DUCH, diciembre de 2014.

### COMPLEJO DE CHAMARTÍN

#### ACTUACIONES EN LICITACIÓN DE OBRAS

- › Proyecto de Construcción de remodelación de vías y andenes de la estación de ancho ibérico de Chamartín (Madrid), Adif Alta Velocidad. Octubre 2017.

- › Proyecto ejecución de reforma del vestíbulo de Cercanías bajo vías de la cabecera norte de la Estación de Madrid-Chamartín, Estaciones de Viajeros de Adif. Noviembre 2017.

▪ **ACTUACIONES EN SERVICIO**

- › Proyecto Constructivo de exutorios en la estación de Madrid-Chamartín. Estaciones de Viajeros de Adif. Marzo de 2015
- › Redacción del Proyecto Constructivo de nuevo acceso a la fachada principal de la estación de Madrid Chamartín. Estaciones de Viajeros de Adif. Abril 2015
- › Proyecto Constructivo y de Interiorismo para el Acondicionamiento del Punto de Última Hora de la Estación de Alta Velocidad de Madrid-Chamartín. Estaciones de Viajeros de Adif. Junio 2014.
- › Proyecto Constructivo de nueva fachada comercial de la estación de Madrid-Chamartín, Fase 1. Estaciones de Viajeros de Adif. Diciembre 2013
- › Proyecto Constructivo y de Interiorismo para el Acondicionamiento de la Sala Club de la Estación de Alta Velocidad de Madrid (Chamartín). Estaciones de Viajeros de Adif. Marzo 2013
- › Proyecto de Recrecido de andenes 4, 5 y 7 y acondicionamiento de sus accesos en la Estación de Chamartín (Madrid). ADIF Dirección Ejecutiva Estaciones de Viajeros. Febrero 2011.
- › Proyecto de las instalaciones de línea aérea de contacto y un centro de autotransformación asociado para la conexión ferroviaria en ancho UIC entre las estaciones de Atocha y Chamartín (Madrid). ADIF. Octubre 2010.
- › Proyecto de medidas complementarias para mejorar la operación en la estación de Madrid Chamartín. ADIF. Dirección de la L.A.V. Madrid-Valladolid-Norte. ADIF. Diciembre 2009.
- › Proyecto de Construcción para la renovación integral de la cabecera norte de la Estación de Chamartín. ADIF. Dirección Ejecutiva Red Convencional. Junio de 2009.
- › Proyecto Construido Remodelación de Vías en la Estación de Madrid-Chamartín para atender los Nuevos Tráficos de Alta Velocidad. ADIF. Septiembre de 2008.

- › Proyecto de Integración de la Alta Velocidad en Chamartín. Segunda Fase. ADIF. Mayo 2008.
- › Proyecto Modificado de un nuevo túnel en la Avenida Pío XII. Ayuntamiento de Madrid. Octubre 2007.

▪ **OTROS ESTUDIOS / PROYECTOS DE REFERENCIA**

- › Estudio Funcional del Nuevo Complejo Ferroviario de la estación de Madrid-Chamartín. Adif Alta Velocidad. Septiembre 2018.
- › Proyecto de ejecución de mejora de los accesos a la cota 13 y modernización de la entrada principal de la estación de Madrid-Chamartín. Adif Estaciones de Viajeros. Abril 2018
- › Estudio de Intermodalidad en la estación de Madrid-Chamartín. Documento de Síntesis, Adif Alta Velocidad. Marzo 2016.
- › Estudio de Intermodalidad en la estación de Madrid-Puerta de Atocha, Adif Alta Velocidad. Junio 2015.
- › Programa de Necesidades. Complejo Ferroviario de Chamartín y Fuencarral. Abril de 2013.
- › Proyecto Básico del nuevo módulo y fachadas comerciales de la estación de Chamartín (Madrid). Enero 2013.
- › Proyecto de Construcción de Conversión de ancho ibérico a ancho UIC de las vías 14 y 15: plataforma vía, electrificación, e instalaciones de seguridad y comunicaciones y recrecido y prolongación del andén entre vías 14 y 15 de la estación de Chamartín (Madrid). Junio de 2012.
- › Proyecto Básico de reposición del edificio de Paquexpres y edificaciones anexas de la estación de Chamartín", octubre de 2011.
- › Proyecto de Construcción de Ampliación de vías, andenes y vestíbulo de ancho UIC de la Estación de Chamartín (Madrid), Marzo de 2011.