



Esta infraestructura facilitará la interconexión de las líneas del norte peninsular con las del sur y el este

## Pastor supervisa las obras del túnel de alta velocidad Atocha-Chamartín

- Las obras de plataforma, vía e instalaciones de protección civil han supuesto una inversión de 240 millones de euros (IVA incluido)
- Para su conclusión sólo faltan las instalaciones de señalización, telecomunicaciones y electrificación del túnel, actualmente en ejecución

Madrid, 20 de abril de 2016 (Adif Alta Velocidad).

La ministra de Fomento en funciones, Ana Pastor, ha supervisado hoy el avance de las obras del túnel de alta velocidad Atocha-Chamartín, una actuación clave para mejorar la conectividad de la red española de alta velocidad.

Esta actuación cuenta con dos elementos fundamentales en ejecución: el mencionado túnel en ancho UIC y la instalación de dos nuevas vías en el tramo Atocha-Torrejón de Velasco, adicionales a las dos que dan servicio actualmente a los corredores de alta velocidad Madrid-Andalucía y Madrid-Levante.

El túnel ferroviario en ancho internacional que articulará la conexión de todas las líneas de alta velocidad con origen o destino en la mitad norte peninsular con las que tienen origen o destino en la mitad sur y este. Las líneas en servicio tienen actualmente como punto de salida o llegada de trenes las estaciones de Chamartín (hacia el Norte y el Noroeste) o Puerta de Atocha (hacia el Sur y el Este), excepto la relación directa desde el sur hacia el noreste/este a través de los bypass de Atocha sur y Torrejón de Velasco, respectivamente, sin parada en Madrid.



El túnel, cuyas obras de plataforma, vía e instalaciones de protección civil y seguridad han supuesto una inversión de 240 millones de euros IVA incluido, se convertirá en una infraestructura de carácter esencial en el desarrollo del modelo ferroviario español, desempeñando un papel estratégico en la vertebración territorial, ya que permitirá dar continuidad en ancho internacional a los grandes ejes ferroviarios de alta velocidad que atraviesen Madrid.

El pasado mes de mayo se adjudicaron las 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. Además, el pasado mes de julio se adjudicó el montaje de vía entre Atocha y Torrejón de Velasco.

También se ha adjudicado la construcción de protecciones acústicas, igualmente dentro de un contrato que se extiende hasta Torrejón de Velasco. Estas son las últimas actuaciones que quedan por ejecutar para completar la infraestructura.

### **Fondos europeos**

Esta actuación está cofinanciada por el Fondo de Cohesión dentro del P.O. Fondo de Cohesión-FEDER 2007-2013 y por el Mecanismo “Conectar Europa” (CEF).

**“Una manera de hacer Europa”**



## ANEXO

### Trazado y características del túnel

La excavación de la nueva conexión en ancho internacional entre Chamartín y Puerta de Atocha fue ejecutada por la tuneladora denominada 'Gran Vía'.

La nueva conexión tiene una longitud de 7,3 km, de los que 6,8 km se excavaron mediante tuneladora a partir de la cabecera sur de la estación de Chamartín, punto en el que dio comienzo la perforación. En el tramo inicial, en el cruce de la calle Mateo Inurria, se ejecutó un falso túnel de 110 m de longitud, mediante pantallas de pilotes y losa, al abrigo del cual pasó la tuneladora al comienzo de su recorrido.

El trazado continúa, en sentido Norte-Sur, hasta la plaza de la República Argentina, desde donde sigue el eje longitudinal de las calles Serrano y Alfonso XII para atravesar después la zona del Jardín Botánico hasta finalizar en la glorieta del Emperador Carlos V, frente a la antigua marquesina de Puerta de Atocha.

El túnel discurre por debajo de ocho líneas de metro y de los dos túneles en ancho convencional ya existentes entre Chamartín y Atocha (por Recoletos y Sol), a una profundidad media de 45 m. Sólo pasa por encima de una línea de metro, la 9, a la altura de la calle Mateo Inurria.

El túnel se excavó en 9 meses, con un rendimiento diario de unos 25 m/día y avances máximos mensuales de más de 1.100 m, por debajo del tejido urbano del centro de Madrid.

Al tratarse de un túnel urbano, se ha utilizado vía en placa con carril embebido en un elastómero, uno de los mejores sistemas para la absorción de vibraciones y ruidos.

Antes de su ejecución, el proyecto contó con exhaustivos informes previos sobre las condiciones del terreno. Asimismo, se llevaron a cabo tareas de inspección en las edificaciones situadas a ambos lados del corredor por el que discurre el túnel.



# Nota de prensa

De igual modo, se realizaron controles periódicos gracias a la instalación de instrumentación y posterior auscultación del terreno tanto en superficie como en profundidad a lo largo de todo el trazado, tanto en las infraestructuras subterráneas cercanas al túnel como en todas las edificaciones dentro de su zona de influencia.

El túnel está provisto de diez salidas de emergencia, cuatro centros de transformación, tres pozos de ventilación y cinco pozos de bombeo. Las tres salidas de emergencia correspondientes a la calle Serrano (Plaza de la Independencia, Hermosilla y Diego de León) se comunican con el exterior a través de aparcamientos. El resto están localizadas en Garganta de los Montes, estación de Atocha, Espalter, República Argentina, Concha Espina, Alberto Alcocer y Hiedra (estación de Chamartín).

Todas las salidas de emergencia disponen de puertas de sectorización en el túnel y vestíbulo de independencia presurizado, y conducen al exterior a través de pasillos y escaleras.

En cuanto a las instalaciones de protección civil y seguridad, el túnel dispone de pasillos laterales de evacuación, iluminación de emergencia, señalización fotoluminiscente, sistema de ventilación, detección y extinción de incendios en túnel y cuartos técnicos, y sistema lineal de telecomunicaciones (Tetra) para los servicios de emergencia.