

---

**ANTECEDENTES**

**ANEJO  
1**

## ÍNDICE

---

1. Antecedentes administrativos .....	1
2. Antecedentes técnicos .....	4

A continuación, se analizan los antecedentes de carácter administrativo y técnico, que han influido en la elaboración del presente Documento:

Las actuaciones que contempla el presente Estudio se desarrollan en el término municipal de Madrid, entre la estación de Fuente de la Mora y Hortaleza, donde comienza el túnel del acceso a Barajas que ya cuenta con ancho mixto.

## 1. Antecedentes administrativos

### **Proyecto: Cercanías de Madrid. Acceso Ferroviario al Aeropuerto de Barajas**

La Dirección General de Ferrocarriles redactó el Estudio de Alternativas a escala 1:5.000 del “Proyecto Constructivo: Cercanías de Madrid. Acceso Ferroviario al Aeropuerto de Barajas”.

Esta actuación se enmarcaba dentro del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT 2005 - 2020) y del Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías para Madrid 2009 – 2015.

Posteriormente se decidió someter al Proceso de Evaluación de Impacto Ambiental la alternativa seleccionada en el mencionado “Estudio de Alternativas” a escala 1:5.000. Con este objeto se redactó el “Proyecto Básico. Cercanías de Madrid. Acceso ferroviario al Aeropuerto de Barajas”, el cual fue aprobado técnicamente por la Secretaría por la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación el 15 de marzo de 2005.

El Proyecto Básico fue sometido a dos procesos de Información Pública. El primero de ellos, mediante anuncio en el B.O.E. de 18 de marzo de 2005, y en el B.O.C.M. de 1 de abril de 2005, de acuerdo con lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario y en el Real Decreto Legislativo 1302/86, de Evaluación de Impacto Ambiental (modificado por la Ley 6/2001).

Dado que fue inicialmente expuesto a información pública en el Ayuntamiento de Madrid, según lo dispuesto en los artículos 5.4 de la Ley del Sector Ferroviario y 10.5 de su Reglamento, se resolvió someter a Información Pública el Proyecto Básico en dicho Ayuntamiento, y sólo a los efectos de la Ley del Sector Ferroviario

(no a los de la legislación ambiental, cuyo trámite ya fue cumplido mediante la primera Información Pública). Dicho anuncio apareció publicado en el B.O.E. de 4 de noviembre de 2005 y en el B.O.C.M. DE 15 de noviembre.

En julio de 2005, la Dirección General de Ferrocarriles de Ministerio de Fomento remitió el expediente integrado por el Proyecto Básico, el Estudio de Impacto Ambiental y el Informe de Alegaciones a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, solicitando la preceptiva Declaración de Impacto Ambiental. Adicionalmente, en enero de 2006 la Dirección General de Ferrocarriles remitió un informe complementario de alegaciones al Ministerio de Medio Ambiente, donde se analizan las alegaciones resultantes del segundo proceso de información pública.

La Declaración de Impacto Ambiental del proyecto “Cercanías de Madrid. Acceso ferroviario al aeropuerto de Barajas” se formuló por la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, el 16 de marzo de 2006, publicándose en el B.O.E. de fecha 12 de abril de 2006.

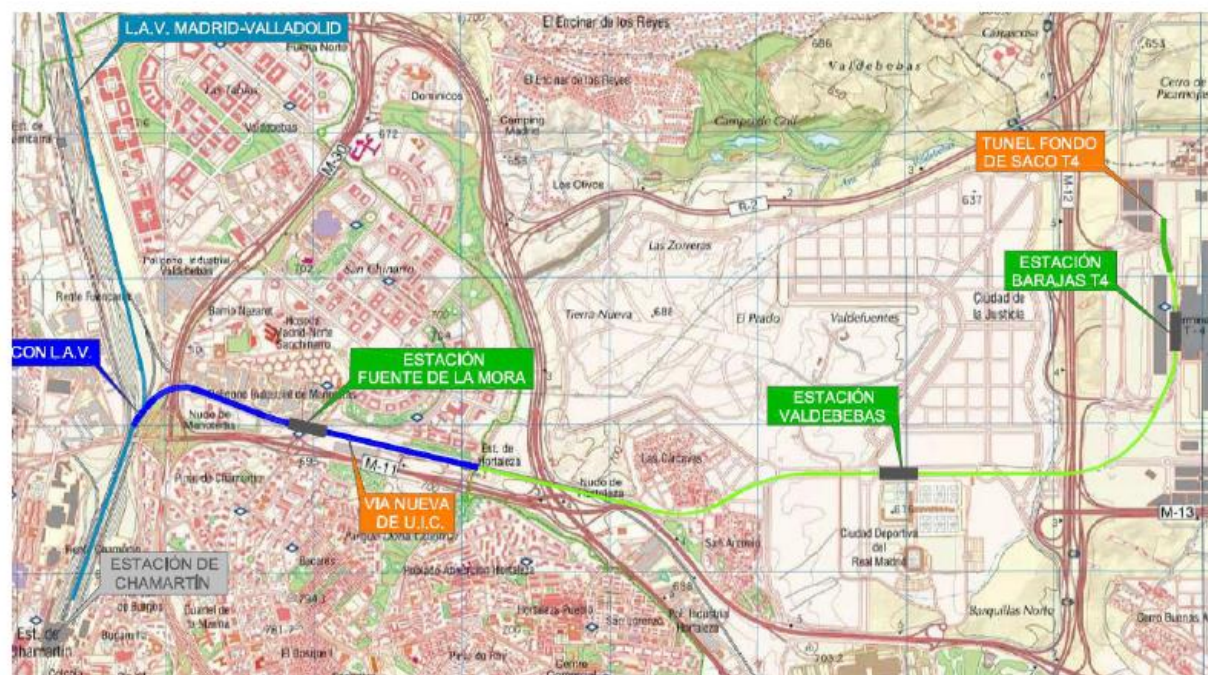
Con fecha 20 de abril de 2006 (B.O.E. 3 de mayo de 2006) la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación aprobó el expediente de información pública y el Proyecto Básico mencionado anteriormente, procediéndose a la redacción del correspondiente proyecto constructivo.

El Ministerio de Fomento adjudicó en 2008 dichas obras para la ejecución del acceso ferroviario al aeropuerto de Barajas. Se trataba de un acceso puro para las cercanías en ancho convencional con una longitud total de 8,8 km.

Estas obras se dividieron en 2 fases. En una primera se abordó un tramo de cuadruplicación de la doble vía de contorno de Hortaleza, de aproximadamente 4,1km entre la cabecera norte de Chamartín hasta el cruce con la M-40. En este tramo destacan la superposición de las plataformas ferroviarias en el paso bajo la A1 y la nueva estación de Fuente de la Mora.

El segundo tramo con una longitud de 4,7km consistió en una nueva doble vía de trazado soterrado en su totalidad hasta la nueva estación construida en la T4. Destaca la nueva estación de Valdebebas, que prestará servicio al nuevo

desarrollo urbanístico de Valdebebas, la Ciudad de la Justicia, la ampliación de los Recintos Feriales y la ciudad deportiva del Real Madrid.



Ámbito del acceso de cercanías. Azul en superficie y verde en túnel

Paralelamente, y con la finalidad de incrementar la intermodalidad del Aeropuerto de Barajas, se planteó a finales de 2008, cuando ya estaban avanzadas las obras del acceso de Cercanías a la T4, la posibilidad de que algunos servicios de alta velocidad que tuvieran su origen o finalizaran en la estación de Chamartín, pudieran hacerlo en la T4 de Barajas, adaptando la nueva infraestructura ferroviaria que estaba entonces en construcción.

En base al proyecto modificado nº1 del “Proyecto de Construcción “Cercanías de Madrid Acceso Ferroviario al Aeropuerto de Barajas. Superestructura, Electrificación e Instalaciones” se llevó a cabo una modificación en las obras, donde se incluían, entre otras, el montaje del tercer hilo en el interior del túnel de Barajas, la construcción de parte de la plataforma para las posteriores vías en ancho estándar y todas aquellas actuaciones que dejarán preparadas e independizadas las obras posteriores del acceso en ancho estándar.

En septiembre de 2011 se inauguró la conexión ferroviaria de Cercanías entre Chamartín y la Terminal T4 del Aeropuerto de Madrid Barajas Adolfo Suárez, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.

### **Proyecto de Construcción del acceso UIC al aeropuerto de Barajas**

A finales de 2010, la Dirección General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento redactó el “Proyecto de Construcción del acceso UIC al aeropuerto de Barajas”, cuyo contenido serían las obras necesarias, una vez puesto en marcha el servicio de Cercanías, para que los trenes de ancho UIC pudieran llegar a la terminal T4 de Barajas.

La solución propuesta en el proyecto establecía un acceso que combinaba tramos en vía única junto con tramos en vía doble, todos ellos en ancho estándar. Este proyecto no llegó a licitarse.

Su ejecución estaba prevista desarrollarla en varias fases.

En una primera fase se planteaba la puesta en servicio de un tramo en vía única en el recorrido entre Chamartín y la estación de Hortaleza, aunque se preparaba la plataforma para vía doble.

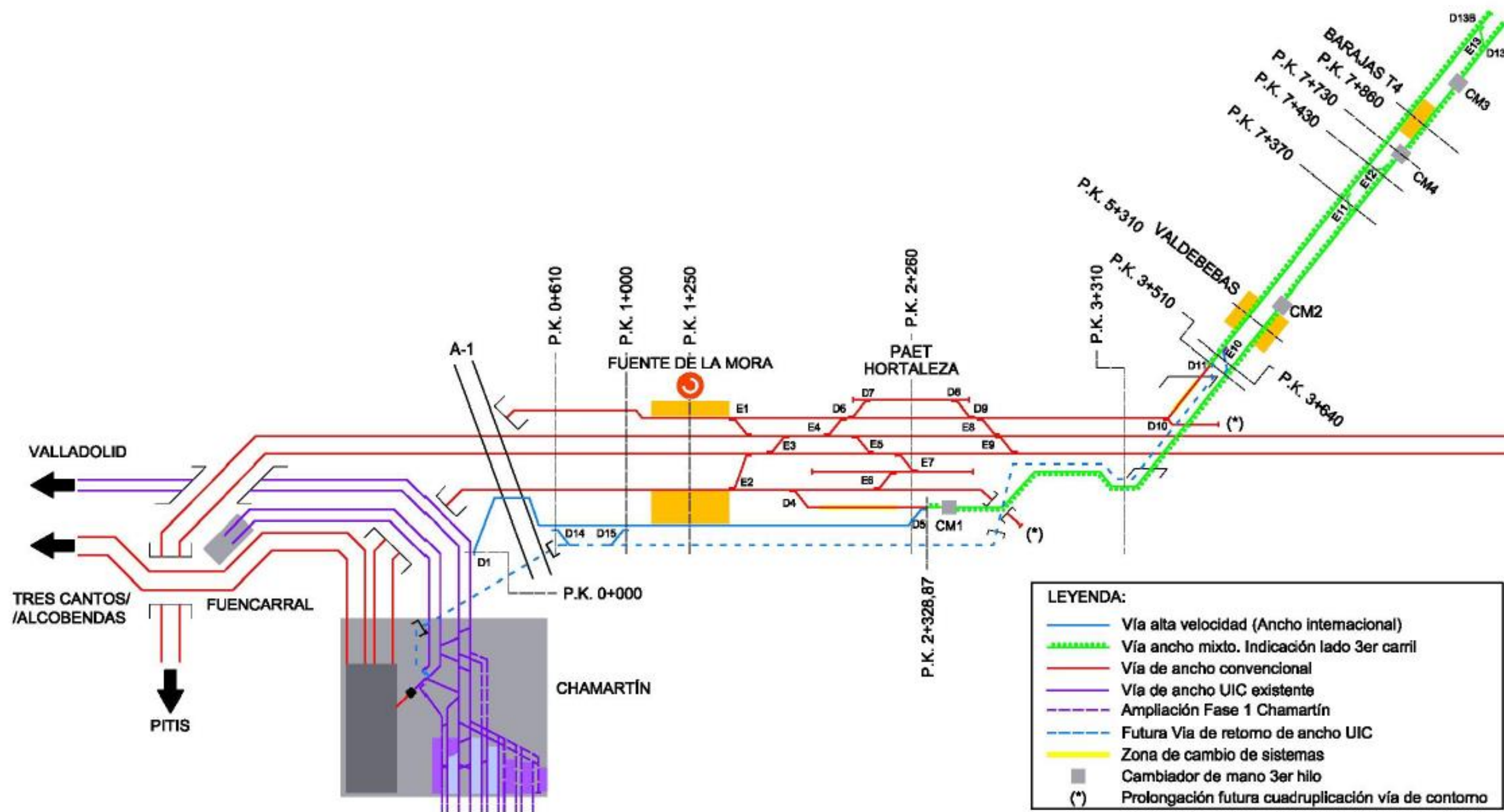
De esta forma, se planteaba iniciar el tramo de vía única partiendo desde la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid, tras el cruce con la M-30. Posteriormente, esta vía cruzaría bajo la autovía A-1 por el paso inferior existente, en el que queda espacio para montar una vía adicional junto a la actual vía de ancho ibérico que cubre el trayecto de cercanías entre las estaciones de Chamartín y de Fuente de la Mora.

Entre el cruce con la A-1 y la estación de Fuente de la Mora ya está construida la plataforma (para vía doble) para el acceso en ancho UIC al aeropuerto, y ahí se planteaba montar un pequeño tramo de doble vía en UIC para permitir el cruce de trenes.

Cabe destacar que esta 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.

En una fase posterior se haría la obra para permitir el montaje de una segunda vía para la conexión en ancho UIC entre la estación de Chamartín y el Aeropuerto de Barajas – T4.





ESQUEMA DE EXPLOTACIÓN RECOGIDO EN EL "PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE ACCESO UIC AL AEROPUERTO DE BARAJAS"

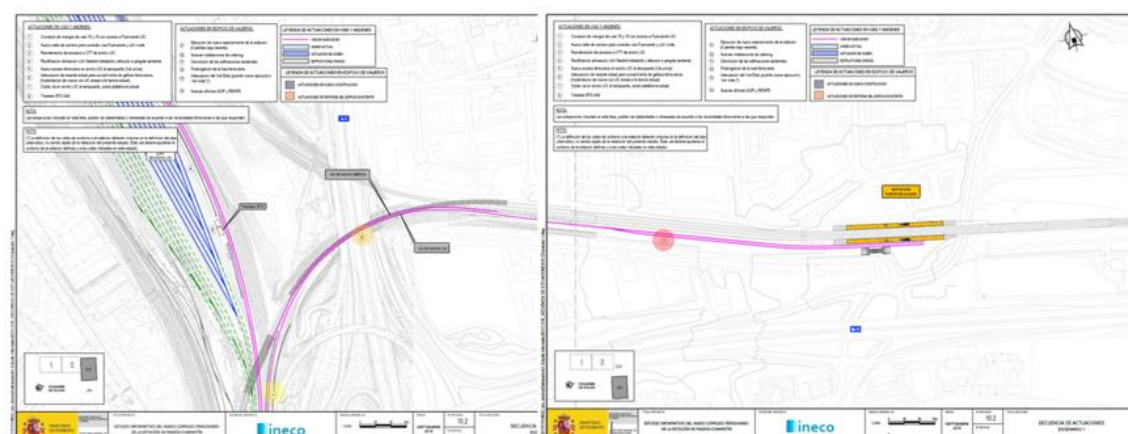
Fuente: Proyecto de Construcción del acceso UIC al aeropuerto de Barajas

## Estudio Informativo del nuevo complejo ferroviario de la estación de Madrid-Chamartín

La estación de Chamartín se va a convertir en los próximos años, con la entrada en servicio del túnel en ancho UIC que enlazará esta estación con Atocha, en el lugar donde convergerán la práctica totalidad de las líneas de alta velocidad peninsulares.

En los últimos años, 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”, aprobado definitivamente con fecha 23 de diciembre de 2020 (BOE Núm. 3 de 4 de enero de 2021), y con Declaración de Impacto Ambiental aprobada según Resolución de 27 de noviembre de 2020 (BOE nº 322, de 10 de diciembre de 2020).

El ámbito de este Estudio abarca desde la estación de Madrid Chamartín hasta la estación de Fuente de la Mora, como puede verse en la siguiente imagen.



ACTUACIONES EN VÍAS Y ANDENES.		ACTUACIONES EN EDIFICIO DE VIAJEROS.		LEYENDA DE ACTUACIONES EN VÍAS Y ANDENES	
1	Conexión de mangos de vías 15 y 16 con acceso a Fuencarral UIC.	9	Ejecución de nuevo aparcamiento de la estación (4 plantas bajo rasante).	—	VÍAS EN EJECUCIÓN
2	Nuevo salto de camero para conectar vías Fuencarral y LAV norte.	10	Nuevas instalaciones de catering.	—	ANDÉN ACTUAL
3	Reordenación de accesos a CTT de ancho UIC.	11	Demolición de las edificaciones existentes.	—	ACTUACIÓN EN ANDÉN
4	Rectificación alineación LAV Madrid-Valladolid y afección a pérgola existente.	12	Prolongación de la losa ferroviaria.	—	ESTRUCTURAS (PASOS)
5	Nuevo acceso ferroviario en ancho UIC al aeropuerto (Vía única).	13	Adecuación del Vial Este (puente nueva ejecución). Ver nota (*).	■	ACTUACIONES DE NUEVA CONSTRUCCIÓN
6	Adecuación de rasante actual para cumplimiento de galibos ferroviarios. (Implantación de nueva vía UIC anexa a la ibérica actual).	14	Nuevas oficinas ADIF y RENFE.	■	ACTUACIONES DE REFORMA DEL EDIFICIO EXISTENTE
7	Doble vía en ancho UIC al aeropuerto, sobre plataforma actual.				
8	Traslado BTS Adif.				

## 2. Antecedentes técnicos

Para la redacción del presente Estudio, se han tenido en cuenta los estudios, documentos y proyectos que se citan a continuación por orden cronológico de edición:

- En marzo de 1996, la Dirección General de Actuaciones Concertadas en las Ciudades del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, redactó el estudio de la “Red intermodal de transporte de la operación Barajas”, en el que se analizaban las distintas posibilidades que resuelvan la conexión entre las terminales del aeropuerto y el eje de la Castellana.
- En el año 2002 la Dirección de Proyectos y Coordinación de Renfe redactó el “Plan Director de las actuaciones previstas en la red de accesos ferroviarios de Madrid”.
- En el año 2003 se redactó el “Estudio de Alternativas. Fase 1 del proyecto de construcción “Cercanías de Madrid. Acceso ferroviario al aeropuerto de Barajas”.
- El “Proyecto Básico. Cercanías de Madrid. Acceso ferroviario al Aeropuerto de Barajas” fue redactado en el año 2005.
- En mayo de 2006, se redactó el “Proyecto de Construcción. Cercanías de Madrid. Acceso Ferroviario al aeropuerto de Barajas”.
- Modificado nº1 del “Proyecto de Ejecución. Cercanías de Madrid. Acceso Ferroviario al Aeropuerto de Barajas”, del año 2010.
- Proyecto “Acceso UIC al Aeropuerto de Barajas”, que recogía las obras necesarias para que los trenes de ancho UIC pudieran llegar a la T4 de Barajas.
- “Estudio Informativo del Nuevo Complejo Ferroviario de la estación de Madrid-Chamartín” de septiembre de 2018.
- Fase A del Estudio Informativo del Acceso Ferroviario en Alta Velocidad al Aeropuerto Adolfo Suarez Madrid Barajas.