



Acceso Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid - Barajas

Mitma aprueba el estudio informativo del tramo Fuente de la Mora-Hortaleza del acceso ferroviario en ancho estándar a la Terminal T4 del Aeropuerto de Barajas

- El acceso así definido permitirá el acceso de algunas circulaciones de alta velocidad a la terminal T-4, contribuyendo a la consecución de la primera fase de la llegada de la alta velocidad a Barajas.
- El estudio informativo se ha tramitado únicamente a efectos de lo previsto en la legislación ferroviaria vigente (ley 38/2015 del Sector Ferroviario), ya que disponía de Resolución ambiental.

Madrid, 17 de junio de 2021 (Mitma).

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), según anuncia hoy el Boletín Oficial del Estado (BOE), ha aprobado el expediente de información pública y definitivamente el “Estudio Informativo del tramo Fuente de la Mora–Hortaleza del acceso ferroviario en ancho estándar a la terminal T-4 del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid - Barajas”.

La actuación se enmarca en las directrices de la “Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada”, una de cuyas líneas básicas de actuación es la mejora de la intermodalidad así como la potenciación de los grandes hubs aéreos como el de Barajas.

En la actualidad, el acceso ferroviario a la terminal T-4 de Barajas es usado exclusivamente por servicios de Cercanías. Entre la estación de Chamartín-Clara Campoamor y Hortaleza, tramo que discurre en superficie, solo se dispone de vías de ancho ibérico. Desde Hortaleza hasta la T-4, tramo que discurre en túnel, se dispone de dos vías en ancho mixto que permitirían que se usara también por los servicios de ancho estándar. Todo el tramo está electrificado a 3.000 V.



Tal y como fue anunciado por el ministro el pasado 20 de mayo, el proyecto se estructura en dos fases: esta primera que, a corto-medio plazo, permitirá la llegada de la alta velocidad compartiendo la línea con Cercanías; y la segunda, a largo plazo, con la planificación de una conexión específica.

En consecuencia, para completar el acceso en ancho estándar desde Chamartín, se debe ejecutar una nueva infraestructura en este ancho desde esta estación hasta Hortaleza. Este tramo se divide en dos subtramos:

- Tramo Chamartín Fuente la Mora. Está definido en el “Estudio Informativo del nuevo complejo ferroviario de la estación de Madrid-Chamartín” que ha sido recientemente aprobado definitivamente con fecha 23 de diciembre de 2020 (BOE Núm. 3 de 4 de enero de 2021).
- Tramo Fuente la Mora-Hortaleza. Es el objeto del estudio informativo ahora aprobado

Por tanto, para completar la aprobación definitiva del trazado de este último fue preciso desarrollar la tramitación de información pública y audiencia a efectos exclusivos de la Ley del Sector Ferroviario.

Características técnicas del estudio

El objeto del estudio informativo es definir una nueva doble vía en ancho estándar desde Fuente la Mora hasta Hortaleza, donde esta se conecta con la doble vía de ancho mixto, ya construida, del túnel que llega hasta la terminal T-4. De esta manera se completa la definición del corredor en ancho estándar entre Chamartín y el Aeropuerto Madrid-Barajas Adolfo Suárez.

Esta actuación permitirá que algunos servicios de alta velocidad puedan prolongarse desde Chamartín hasta el aeropuerto. No obstante, y debido al cambio de tensión que en una primera fase será necesario realizar en la estación de Hortaleza, solo una parte del material móvil de alta velocidad existente, el denominado bitensión, podría ser usado para este tipo de servicios.

El acceso tendrá, además, una limitación de capacidad, ya que tanto el túnel Hortaleza-Aeropuerto como la propia estación ferroviaria situada en la terminal T-4 deben ser compartidos con los servicios de Cercanías, que está previsto mantener.



Mitma está estudiando las posibilidades para la mejora, a más largo plazo, de esta conexión en el futuro, lo que implicaría, al menos, realizar actuaciones en la estación del aeropuerto y la construcción de una playa de vías de apoyo. En este sentido, y basado en los resultados de los análisis preliminares de demanda y rentabilidad socioeconómica, el Ministerio va a continuar avanzando en la redacción del estudio informativo.

Información pública y audiencia de Administraciones

En cumplimiento de lo establecido en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, el expediente de información pública y audiencia del estudio informativo se inició mediante la publicación del anuncio en el Boletín Oficial del Estado de fecha 22 de febrero de 2021. Dado que la resolución de 7 de marzo de 2014 (BOE de 20 de marzo de 2014) de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente establecía que no era necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria, el trámite se ha llevado a cabo exclusivamente a los efectos previstos en la ley sectorial ferroviaria.