



La Fase I supone una inversión de más de 134 millones de euros

Ana Pastor supervisa las obras de integración del ferrocarril en Logroño (La Rioja)

- El proyecto de integración del ferrocarril a su paso por la capital riojana permitirá adaptar las instalaciones ferroviarias para la llegada de la alta velocidad
- En esta primera fase, el soterramiento ha afectado a casi 1.800 metros de longitud en el espacio ferroviario, lo que ha permitido permeabilizar una amplia zona urbana de la capital

Madrid, 5 de julio de 2012 (Ministerio de Fomento).

La ministra de Fomento, Ana Pastor, ha supervisado el avance de las obras de la Fase I del proyecto de integración ferroviaria en Logroño. Esta actuación, que cuenta con un presupuesto de 134.877.042,87 euros, permitirá la transformación urbanística de la ciudad, al tiempo que preparará las instalaciones ferroviarias para la llegada de la alta velocidad.

La primera fase del proyecto avanza actualmente en los trabajos de montaje de superestructura (vías, electrificación e instalaciones de seguridad y comunicaciones), en la Línea Miranda de Ebro-Castejón de Ebro de la red ferroviaria convencional, así como en las labores de ejecución de muros y losa para culminar el soterramiento de algunas áreas.

Además se ha avanzado en el apartado urbanístico correspondiente a esta fase, que incluye el ajardinamiento de la cubierta de la nueva estación ferroviaria y del espacio liberado para la ciudad con el soterramiento de la nave de andenes.

También ha sido posible la conexión de las calles Juan Boscán con López de Toledo, así como el paso peatonal sobre la losa soterrada que favorece el



tránsito de los residentes en el barrio de Cascajos, o las labores de urbanización de la rotonda que distribuirá el tránsito urbano entre la Avenida de Lobete, con las calles Pedregales y Eliseo Pinedo.

La ministra de Fomento ha podido recorrer, además, los espacios de la obra destinados a completar el edificio de la estación ferroviaria, que albergará el área comercial y de servicios.

Corresponde a la Sociedad Logroño Integración del Ferrocarril 2002, integrada en un 50% por el Ministerio de Fomento, y en dos partes iguales del 25% a la Comunidad Autónoma de La Rioja y al Ayuntamiento de Logroño, la financiación total del proyecto de construcción de la Integración del Ferrocarril en Logroño.

Beneficios de la actuación

Entre los principales beneficios del proyecto de la integración ferroviaria en Logroño destacan la adaptación ferroviaria de la estación actual a los tráficoes que se generarán con la conexión de alta velocidad entre Zaragoza, Logroño y Pamplona.

Asimismo, se mejorarán las condiciones de acceso al modo ferroviario de transporte de la ciudad con unas instalaciones diseñadas con criterios de accesibilidad integral para personas con discapacidad.

También habrá una mejora de la seguridad con la adecuación del esquema de vías para tecnología punta en sistemas de conducción automática de trenes.

Finalmente, y desde el punto de vista urbanístico, la integración del ferrocarril dará lugar a la creación de un nuevo centro urbano en los terrenos que libera toda la actuación ferroviaria. Concretamente, permitirá la conexión de los barrios situados al sur de la vía férrea a través de la prolongación de 4 viales: Belchite (futuro PERI), Avenida Colón, Juan Boscán, y Pedregales. Permitirá también el posterior desarrollo del PERI (Plan Especial de Reforma Integral).



ANEXO

Descripción del proyecto

Integración del Ferrocarril: Fase I

El proyecto constructivo de la fase I, cuenta con un presupuesto de 134.877.042, 87 euros, e incluye la duplicación de la vía única actual de la línea de ancho convencional Castejón-Miranda. También contempla el nuevo trazado de la vía de 2,8 kilómetros entre el paso superior de República Argentina (p.k. 0/000) y las proximidades del río Iregua (p.k. 2/815). Este nuevo trazado permitirá la implantación futura de doble vía de alta velocidad con ancho de vía internacional, montándose inicialmente en ancho ibérico.

Asimismo, se incluye el cubrimiento de la infraestructura ferroviaria desde el paso superior de Vara de Rey (p.k. 0/247) hasta las proximidades de la calle Baltasar Gracián (p.k. 1/660) que discurre a lo largo de 1,4 kilómetros.

Dentro de esta fase se ha construido parte de la nueva estación ferroviaria de Logroño, y queda pendiente la construcción de la zona sur del edificio y el parking subterráneo, que se ubicarán en el espacio que ocupó la estación provisional. En esta zona sur del edificio de la estación se ubicarán locales comerciales, un aparcamiento y una zona destinada al mantenimiento de la infraestructura, entre otros servicios.

Se incluye también en la Fase I la instalación de la superestructura ferroviaria del tramo (vías, electrificación e instalaciones de seguridad y comunicaciones) en vía doble, con ancho de vía polivalente (preparada para la llegada de la alta velocidad), así como las instalaciones no ferroviarias del túnel (ventilación, protección contra incendios, etc.)

Finalmente, el proyecto constructivo de esta fase contempla, la urbanización de la zona situada sobre la infraestructura ferroviaria en el tramo cubierto y en el entorno de la estación (accesos); además de la reposición de servicios en el área ocupada por las obras.



La estación ferroviaria

El edificio de viajeros tiene planta irregular. El vestíbulo cuenta con una superficie de algo más de 1.500 metros cuadrados y una altura de 17 metros (en el punto más alto), dispone de un acceso principal por la fachada oeste, desde la que se accederá también a la parada de taxis y a la futura estación de autobuses, además de un segundo acceso por la fachada sur del edificio.

El techo se ha realizado de lamas de aluminio, que crean cada uno de los triángulos de grandes dimensiones que conforman la cubierta interior. La sala del vestíbulo se sostiene por columnas recubiertas del mismo material creando triángulos, aparentemente sin juntas, y que le dan una cierta textura cuando se percibe desde la proximidad.

El pavimento del vestíbulo es de gres para favorecer su correcta limpieza y mantenimiento, además de ser muy resistente al habitual tránsito de una estación. Las paredes son en su mayor parte de vidrio y aluminio en el interior, y de acero y hormigón en la fachada exterior.

La estación ha sido diseñada para favorecer el tránsito de todos los viajeros, incluso aquellos que tengan dificultades de movilidad. Para ello se han previsto accesos en rampa, y encaminamientos en el suelo que guían a las personas invidentes hasta los lugares de uso común.

Desde el vestíbulo se accede directamente a la nave de andenes mediante escaleras mecánicas, escalera fija y ascensores. La nave de andenes es una sala cubierta y sostenida por columnas, con una longitud de 400 metros y una anchura de 42 metros y una altura de casi 7 metros.

Estructuralmente, en la nave de andenes se han dispuesto 18 pares de pilares, con acabados en gris oscuro y a los que se han adosado los elementos de mobiliario, instalaciones y publicidad. Destacan en la nave de andenes los lucernarios, que permiten filtrar la luz exterior, al tiempo que servirán de elementos de iluminación en el la zona de esparcimiento que se creará sobre la losa que cubre las vías.



Nota de prensa

El proyecto se ha realizado según el diseño establecido en el “Concurso Internacional para la Integración Urbana del Ferrocarril en la Ciudad de Logroño”, convocado por la Sociedad Logroño Integración del ferrocarril 2002, del que resultó ganador el equipo formado por Iñaki Ábalos y Juan Herreros.