

Integración del ferrocarril en Logroño

El proyecto de integración del ferrocarril a su paso por la capital riojana discurre a lo largo de 6 kilómetros en el término municipal de Logroño. Además de ser el paso definitivo para la llegada de la alta velocidad a la capital riojana, el proyecto incrementará la intermodalidad del transporte terrestre y la permeabilidad del sistema viario, e implicará una importante transformación urbanística, entre otros beneficios.

El promotor de esta amplia actuación es la Sociedad Logroño Integración del Ferrocarril 2002, en la que participan el Ministerio de Fomento, al 50 por ciento, y el Ayuntamiento de Logroño y la Comunidad Autónoma de La Rioja, en un 25 por ciento cada uno. La envergadura de la misma motivó la división de las obras en cuatro fases consecutivas –una fase preparatoria, ya concluida, y tres constructivas, de las cuales la fase I está actualmente en ejecución – que desarrollaremos a continuación.

■ Fase previa

La fase previa ha permitido

La integración del ferrocarril en Logroño liberará a la capital riojana de la barrera urbana que supone la línea ferroviaria convencional Miranda-Castejón y permitirá la restitución del tejido urbano entre el norte y el sur. La fusión de urbanismo e infraestructura dará como resultado nuevos espacios para los ciudadanos y generará una nueva centralidad, que vendrá a equilibrar una ciudad cuyo desarrollo ha estado indisolublemente ligado al ferrocarril.

adaptar y crear una zona provisional de andenes, así como todos los elementos asociados que posibili-



tan el desvío del tráfico ferroviario, el traslado de algunas instalaciones y la construcción de la estación provisional.

Las obras de esta fase, realizadas entre septiembre de 2007 y mayo de 2009, consistieron esencialmente en la construcción de 1.798 metros de vía única provisional de ancho ibérico en la línea Bilbao-Zaragoza, por la margen derecha de los terrenos ferroviarios –su origen coincide con el PK 76+700 de la línea, tramo Miranda-Castejón, (junto al puente de Vara de Rey) y su final con el PK 74+920 (junto al puente de Tirso de Molina)–, además de tres vías “vivas” (de 563, 430 y 430 metros de longitud útil) y una vía mango (178 metros) para posibilitar el tránsito ferroviario. También se construyeron dos nuevos



Vista general de las obras de soterramiento en la fase I del proyecto.

andenes provisionales de 400 metros de longitud y 4-6 metros de anchura, un paso inferior entre andenes, y uno a nivel y cubierto.

Asimismo, se llevaron a cabo actuaciones de electrificación, instalaciones de seguridad y comunicaciones de las nuevas vías, un nuevo parque de telecomunicaciones de fibra óptica, y la reposición de los servicios afectados, entre otras. Esta fase, realizada por el consorcio constituido por las empresas Coprosa, Infesa y Emte, contó con un presupuesto de adjudicación de 10.637.546 euros.

También se enmarcó en esta fase previa el traslado de las instalaciones de mantenimiento del servicio ferroviario a la localidad de Arrúbal, junto al polígono industrial El

Sequero. Las actuaciones más significativas fueron la construcción de dos vías mango de ancho ibérico con una longitud útil de unos 42 metros, la construcción de una nave-cocherón de 37 metros de longitud y 15 de anchura para albergar las vagonetas de electrificación dotada de fosos de inspección y dependencias para el personal del servicio de electrificación y la urbanización anexa de 2.000 m² para el estacionamiento de los vehículos del personal, el acceso de vehículos con materiales y el acopio del material. El presupuesto de la actuación, que se adjudicó a Coprosa, ascendió a 1.039.315 euros.

■ La estación provisional

Por otra parte, se ha construido una estación provisional en la calle Marqués de Larios, inaugurada el pasado 29 de abril, que da servicio al tránsito ferroviario mientras se realizan las obras de soterramiento y de la nueva estación de ferrocarril de Logroño. El proyecto de la estación provisional está incluido en el contrato de redacción del proyecto de la Integración del Ferrocarril en la Ciudad de Logroño, por lo que fue redactado por el adjudicatario de dicho contrato, el consorcio Ineco-Sener. La obra, realizada por Ecisa, ha supuesto una inversión de 2.175.000 euros.

Es un edificio en una sola planta de forma regular, en el que se diferencian dos zonas principales: una destinada a los servicios ferroviarios, que cuenta con una superficie de 324 m², y otra zona diáfana y de doble altura en la que se incluyen la zona de espera y la cafetería, ambas separadas por un paramento de vidrio.

Alrededor de esta plaza cubierta se distribuyen los distintos locales destinados a los usuarios: centro de viajes y operadores,

aseos públicos y locales de alquiler de vehículos y kiosco de prensa. Esta segunda zona tiene una superficie de 399 m².

Frente al acceso principal, del otro lado del vestíbulo, se sitúa la puerta que lleva al área exterior cubierta, donde se encuentran las escaleras y el ascensor del paso inferior de acceso a los andenes. En esta zona, que comunica visualmente con el vestíbulo y la cafetería, existe una zona de espera resguardada.

El proyecto también incluye la urbanización del entorno, con la implantación de un aparcamiento con capacidad para 89 plazas, tres de las cuales están reservadas para personas con discapacidad.

■ Soterramiento

Actualmente se está desarrollando la fase I de la integración del ferrocarril en la capital riojana en la que se soterrarán las vías en el área urbana en un total de 1,4 kilómetros -desde el paso superior de Vara de Rey (PK 0+247) hasta las proximidades de la calle Baltasar Gracián (PK 1+660)- de los 2,8 kilómetros de la actuación total prevista.

El presupuesto de las obras de la fase I, que desarrolla la constructora Sacyr, es de 138,4 millones de euros, cifra que incluye el contrato de servicios para control y seguimiento de las obras, que se adjudicó por algo más de cuatro millones a Técnicas y Proyectos.

Las obras se adjudicaron el 30 de octubre de 2009 y el plazo de ejecución de las mismas es de 32 meses.

El proyecto, que ha sido realizado por las ingenierías Ineco y Sener, incluye, además la construcción de la nueva estación intermodal diseñada por el estudio de arquitectura Ábalos+Sentkiewicz y un parque central en el que ha participado la paisajista Teresa Galí.



Plano de la zona en la que se está realizando la actuación ferroviaria y urbanística, donde destaca la gran cubierta verde de la estación.

El proyecto constructivo de la fase I contempla, además del mencionado cubrimiento de la infraestructura ferroviaria a lo largo de 1,4 kilómetros del área urbana, la duplicación de la vía única actual de la línea de ancho convencional Castejón-Miranda. El nuevo trazado de la vía de 2,8 kilómetros será entre el paso superior de República Argentina (PK 0+000) y las proximidades del río Iregua (PK 2+815,80). Este nuevo trazado permitirá la implantación futura de doble vía de alta velocidad con ancho de vía internacional, montándose inicialmente en ancho ibérico.

Asimismo, el proyecto incluye la construcción de una nueva estación de viajeros de Logroño, que tendrá el edificio de vestíbulo en superficie y la nave de andenes subterránea, y un aparcamiento subterráneo en dos niveles, con capacidad para seiscientos vehículos, al que se podrá acceder directamente desde el vestíbulo de la estación.

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); las instalaciones no ferroviarias del túnel (ventilación, protección contra incendios, etc.); la urbanización de la zona situada sobre la infraestructura ferroviaria en el tramo cubierto y en el entorno de la estación (accesos); el proyecto de las obras provisionales necesarias para la ejecución de los trabajos incluidos en esta fase; y la reposición de servicios en el área ocupada por las obras, tanto de los servicios actualmente existentes como la implantación de los previstos en el PERI nº 3 (Plan Especial de Reforma Integral) en el ámbito estricto de la actuación, completan la primera fase del proyecto.

Actualmente, ya está prácticamente concluida la construcción de los muros pantalla de la futura línea ferroviaria soterrada en la capital riojana, en la que se ha priorizado la zona de la estación de viajeros para poder iniciar cuanto

antes los trabajos en el vestíbulo de superficie.

Los trabajos han completado una longitud total de 2.400 metros de pantallas –cuya profundidad que oscila entre los 12 y los 25 metros– en un trazado de 1.200 metros de longitud por los que discurrirá parte de la línea ferroviaria.

A lo largo de 600 metros de longitud, las pantallas quedarán cubiertas por una losa de 42 metros de anchura y un espesor de 1,20 metros, que corresponde a la zona que estará sobre la nave de andenes. El resto del perímetro de pantallas objeto de actuación se cubrirá con placas prefabricadas.

La presencia muy somera del nivel freático, que en ocasiones se sitúa a solo 50 centímetros de la superficie, ha sido el principal escollo a salvar en la construcción del recinto apantallado.

Vista interior de los andenes, que dispondrán de iluminación natural a través de los lucernarios que estarán integrados en el diseño del parque de la cubierta.



Infografía de la zona de acceso a la futura estación, que tendrá un vestíbulo en superficie y una nave subterránea de andenes.

Por otra parte, el pasado mes de agosto se derribó la antigua estación logroñesa de ferrocarril, que no estaba en servicio desde la inauguración de la provisional, el 29 de abril. Los elementos considerados de valor histórico y patrimonial, como las antiguas vidrieras, se han conservado y se exhibirán en uno de los edificios construidos a raíz de esta actuación urbanística.

La nueva estación

El elemento más significativo del proyecto es la estación de ferrocarril y, en especial su cubierta, que

forma parte de la estructura general que incluirá también la futura estación de autobuses, además del espacio situado entre ambas en la prolongación de la calle Colón. La nueva estación intermodal ha sido concebida para convertirse en una gran plaza pública y un punto de centralidad para la ciudad.

La nueva terminal ferroviaria contará con cinco vías, una de ellas pasante, destinada al tráfico de mercancías, y dos andenes de diez metros de anchura por 400 metros de longitud.

El edificio se llevará a cabo 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 seleccionado el proyecto presentado por Iñaki Ábalos y Juan Herreros.

Dicho proyecto propone la creación de un gran espacio público, en el que el edificio de la estación intermodal queda integrado bajo la gran cubierta verde que se extiende en el cen-

Entorno de la estación

El proyecto modifica la vialidad hoy existente, desplazando el anillo de circulación rápida de la ciudad hacia el sur y dotando a la zona de la máxima permeabilidad de tránsito de vehículos y peatones.

Asimismo, supone el inicio de la creación de un nuevo centro urbano en los terrenos que libera toda la actuación ferroviaria, mediante el soterramiento y la construcción de la nueva estación. Permitirá la conexión de los barrios situados al sur de la vía férrea a través de la prolongación de norte a sur de cuatro viales: Belchite, Avenida Colón, Maestro Lope Toledo, y Eliseo Pinedo, así como el posterior desarrollo del plan urbanístico PERI (Plan Especial de Reforma Integral).

El hecho de unificar la estación ferroviaria y la de autobuses, además de los beneficios funcionales que supone, permite la creación de esa gran zona verde, en la que la cubierta destaca como una colina artificial

Hacia el sur se ubicarán conjuntos residenciales de altura media, mientras al norte, junto a la ciudad consolidada, se situará una gran plaza ovalada junto a la que se construirán cinco modernas torres de diseño muy singular, que se convertirán en un nuevo hito urbano.

Hacia el oeste, se libera un espacio o plaza que conforma una puerta y un mirador sobre el parque, mientras que hacia el este, se ubicarán cuatro edificios prismáticos de carácter residencial, que abrirán el conjunto hacia una manzana reservada para equipamientos y dotaciones públicas.

tro del espacio generado, a modo de loma artificial transitable. Este gran espacio verde se ubica entre el nudo de Vara del Rey y la prolongación de la calle Eliseo Pinedo, dentro de la cual



se ubican periféricamente edificación destinada a viviendas y usos terciarios. La amplia zona verde sobre la cubierta, perforada por amplios lucernarios que iluminan la planta inferior, le confiere un carácter singular.

Se construirá un vestíbulo en superficie y una nave subterránea de andenes, que alojará la zona de embarque, el acceso a los andenes, el área de información y venta de billetes, además de la sala club, los aseos, los locales comer-

Desde la implantación del ferrocarril en Logroño, en 1863, este es el tercer traslado de la estación del ferrocarril. A diferencia de las dos primeras -ubicadas en la que sería la Gran Vía Logroñesa y la Plaza de Europa, respectivamente- la de ahora es una actuación mucho más profunda, que integra soluciones ferroviarias y requerimientos urbanos.

ciales, la cafetería y el departamento de consigna.

El acabado interior se presenta como una superficie facetada, formada por grandes elementos triangulares

Los locales técnicos estarán repartidos entre la planta baja y los dos niveles de sótano, ubicados en el lado norte del soterramiento.

El edificio se ha proyectado de modo que las personas con movilidad reducida tengan facilidad de acceso, garantizando la accesibilidad total del recinto, y una utilización eficiente de la energía.

En el interior, la nave de andenes, de 400 metros de largo, 42 de ancho y casi 7 de altura, se sostiene sobre grandes pilares con forma de palmeras. De ellos parten unos tirantes que sostienen la losa que cubre el cajón ferroviario, y se permite la iluminación natural de los andenes a través de un cerramiento de vidrio de seguridad curvado a modo de lucernarios que estarán integrados en el diseño del parque de la cubierta.

La estructura metálica se premontará y posteriormente se izará mediante grúas sobre los pilares ya construidos.

BELÉN GUERRERO

Fases posteriores

Las fases II y III de la integración del ferrocarril en Logroño (1,8 kilómetros y 1,4 kilómetros, respectivamente) se encuentran en fase de redacción de proyectos, definiéndose en el primer caso para la zona comprendida entre el inicio del conjunto de las actuaciones, junto a la Ermita del Cristo, y la calle Marqués de Murrieta. En el caso de la fase III se diseñarán las obras entre este último punto y el comienzo de la fase I.

Las previsiones actuales apuntan que la integración del ferrocarril en Logroño habrá concluido en 2016.

Por otra parte, hay que mencionar el impulso a los estudios y proyectos de alta velocidad del tramo entre Castejón de Ebro, Logroño y Miranda de Ebro, que completará la red de corredores en los que se encuentra la capital riojana -el Norte-Noroeste, el del Ebro y el del Cantábrico Mediterráneo- y la situará en un lugar privilegiado dentro del mapa de la alta velocidad española.

Así, los proyectos de los cuatro subtramos en que se ha dividido el tramo Castejón-Logroño del Corredor Cantábrico-Mediterráneo de alta velocidad ya han sido adjudicados por Fomento y, en el caso del tramo Miranda de Ebro-Logroño, se ha adjudicado el estudio informativo.