



Aunque sus inversiones en ferrocarril no son espectaculares, Austria está a punto de emprender un programa de modernización de estaciones gracias al cual confía en aumentar pasajeros e ingresos. El programa, denominado "Ofensiva Ferroviaria de Estaciones", comprende en una primera fase 20 estaciones. Aunque algunas han comenzado ya, la mayor parte de las obras comenzarán en 2003.



EN UNA PRIMERA FASE, HASTA 2005, SE ABORDARÁN LAS OBRAS DE LAS 20 MA

Austria invertirá más de 400 millones en la renovación de estaciones

Enclavada geográficamente en un lugar estratégico del centro de Europa, Austria debate en la actualidad varios proyectos ferroviarios (algunos no exentos de polémica, como la construcción de dos túneles ferroviarios, uno cerca de Viena y otro en el sureste, que vendrían a descongestionar el célebre paso de Semmering). Sin embargo, ninguno de estos proyectos ha llegado a cuajar, salvo el denominado "Ofensiva Ferroviaria de estaciones", cuyo objetivo es la renovación de las estaciones, muy necesitadas de mejoras.

Las estaciones se han clasificado en categorías 1 y 2. La categoría 2 engloba 28 estaciones, que son utilizadas por 5.000 pasajeros al día; de la categoría 1 forman parte 8 estaciones, que acogen diariamente más de 20.000 pasajeros. En Austria exis-

ten 43 estaciones de este tamaño, que representan el 70 por ciento de los pasajeros y el 70 por ciento del total de los ingresos de ÖBB (Ferrocarriles Austríacos) por transporte de viajeros.

Cada año, el gobierno destina a infraestructuras ferroviarias 70 millones de euros (el 50 por ciento procede de ÖBB y el otro 50 por ciento de la compañía pública de infraestructura). De esa cantidad, una parte se destinará a la primera fase del plan. Concretamente 203 millones de euros se destinarán a la renovación de las 11 primeras estaciones, y otros 203 millones se invertirán en las 9 estaciones restantes que completan la primera fase. Esta fase, cuyas obras empezarán en 2003, se concluirá en aproximadamente 10 años. La segunda fase se acometerá a partir de 2003.

En la actualidad, un 70 por ciento de los ingresos que obtiene ÖBB proceden de esas 20 estaciones.

"Con el programa de renovación pretendemos que las estaciones se conviertan en centros intermodales, y que sean más atractivas. Por supuesto, estamos seguros de aumentar las cifras de viajeros", declaró **Robert Wolf**, responsable del proyecto, a un grupo de periodistas de la Asociación Internacional de Periodistas Ferroviarios (AIJF).

Una vez concluido el programa de renovación se calcula que se obtendrá un 70 por ciento más de ingresos por trenes, un 12 por ciento más por estaciones (se alquilarán o venderán algunos edificios) y un 18 por ciento más por el entorno (comercios, etc).

Austria cuenta con 1.400 estaciones de ferrocarril, incluidas las 20



Las estaciones de Wels y Wiener Neustadt, que implica una completa transformación, figuran en el programa de renovación.



Austria posee 1.400 estaciones de ferrocarril.

S IMPORTANTES

s de euros es

que se renovarán en virtud de este programa. El objetivo es acometer en una fase posterior, a partir de 2012, la renovación de estaciones más pequeñas. A partir de ese año, el gobierno tiene previsto un plan de inversiones por importe de 27.800 millones de euros, a repartir entre carretera, ferrocarril y estaciones, y mediante el cual podría financiarse la segunda fase del programa.

"Muchas de las estaciones que existen en Austria datan de la segunda guerra mundial, y carecen de instalaciones para discapacitados físicos. Además, hay que recorrer grandes distancias para acceder a los tranvías, no hay aparcamientos para bicicletas ni marquesinas para refugiarse de la lluvia. Los vestíbulos son poco atractivos y existen escasos comercios. La renovación in-

cluye las taquillas, salas de espera y los aseos, algunos de los cuales se acondicionarán para discapacitados", explicó **Wolf**.

Cuando comenzó la revolución industrial a principios del siglo XIX, el ferrocarril constituía un símbolo de progreso, y cada estación que se construía representaba un fuerte impulso para el desarrollo urbano. Todo esto cambiaría posteriormente. El ferrocarril perdió importancia a medida que los modos de transporte competidores —el automóvil y posteriormente el avión— ganaban cuota de mercado, al tiempo que las estaciones también empezaron a quedarse relegadas. Los antaño prestigiosos barrios que rodeaban a las estaciones se convirtieron en zonas urbanas problemáticas, que eran, además, punto de encuentro de grupo sociales marginales.

"Esta situación está cambiando. Cuando el ferrocarril recupere su cuota de mercado, no sólo se reforzará el papel de la estación, sino que también se revalorizará el valor inmobiliario de los edificios, pues a menudo las estaciones constituyen zonas muy atractivas para una enorme variedad de negocios", afirma **Wolf**.

La utilización de las estaciones en Austria se encuentra entre un 80

o un 90 por ciento por debajo de las más importantes de Europa. Pese a ello, las cifras son impresionantes: alrededor 35.000 consumidores potenciales pasan diariamente por la Estación Sur de Viena diariamente, la misma cantidad, aproximadamente de personas que frecuentan la zona de los Graben, el área comercial más popular de Viena.

Innsbruck. En 2001 comenzaron las obras de la estación de Innsbruck, por la que pasan 24.000 pasajeros diariamente. Esta estación, una de las más de mayor demanda del país, con dos vestíbulos, se demolió porque no cumplía los requisitos que se exigían a una estación grande.

El nuevo edificio, que se concluirá en 2003, ocupa una parte de la histórica torre del reloj y se traslada seis metros hacia el este, de manera que la entrada se amplía considerablemente. La base del nuevo edificio rectangular se asienta a 4,5 metros por debajo del suelo; gracias a ello, puede erigirse armoniosamente un vestíbulo de 15 metros de altura sin desentonar con el entorno urbano exterior.

La ubicación de las áreas funcionales y de tránsito en la planta baja permite a los pasajeros llegar a los

andenes y al aparcamiento subterráneo (de 200 plazas y localizado bajo la entrada), situado al mismo nivel.

En cuanto al edificio, de hormigón, hay que destacar los bien conservados murales de **Max Weiler**, que ocuparán un emplazamiento destacado en el vestíbulo, inundado de luz natural. Las obras de esta estación, por un importe de 24,7 millones de euros, empezaron en 2001 y concluirán en 2003.

Según **Wolf**, la renovación de la estación de Linz es de todos el proyecto más importante. En ella se invertirán 45,5 millones de euros.

La nueva estación lucirá una imagen urbana completamente distinta gracias al nuevo vestíbulo. Un único vestíbulo totalmente accesible para los minusválidos sustituirá a los dos anteriores de llegadas y salidas. El edificio cuenta con cuatro plantas, dos superiores, de cristal, y dos subterráneas. A los niveles subterráneos, que albergarán tiendas y otros servicios, puede accederse cómodamente mediante escaleras mecánicas. El primer nivel subterráneo está diseñado a la manera de una avenida comercial. En esta avenida se distribuyen, además, todas las direcciones: hacia los andenes, la nueva línea de tranvía (para la que se ha construido un túnel) y hacia los autobuses, cuya terminal está ahora cubierta. Los dos túneles de peatones existentes se renovarán y equiparán con ascensores y escaleras mecánicas para acceder a los andenes.

Sin embargo, el proyecto de la estación de Linz va mucho más allá de lo puramente ferroviario, pues el gobierno construirá una torre de oficinas de 105 metros de altura para albergar dependencias estatales. Las obras de la estación, que registra 31.000 pasajeros diarios, comenzarán antes de acabar el año y concluirán en 2005.

Baden. La famosa ciudad balnearia de Baden también estrenará estación en 2004.

Al este de la ciudad, los trenes discurren por una especie de viaducto con vía elevada. En este punto se construirá un edificio totalmente transparente, que se añadirá al de la estación actual, formando



Una gran fachada de cristal domina la estación de Graz.

así un complejo de transporte totalmente integrado. El núcleo del nuevo desarrollo es un vestíbulo de dos plantas, que puede verse perfectamente desde el exterior, y que posee una fachada toda acristalada.

En los andenes se han construido nuevas cubiertas para proteger a los viajeros de las inclemencias meteorológicas, así como salas de espera acristaladas que ofrecen vistas de la ciudad y del paisaje que rodea Viena. La abertura que se practicará en la cubierta creará una zona de paso con plantas, que permitirá la ventilación natural del túnel de peatones. Con los nuevos ascensores, las personas discapacitadas podrán acceder directamente a los andenes.

En cuanto a la zona comercial, se instalará cerca de las vías, y a ella se podrá acceder por el vestíbulo. Bajo los históricos arcos se construirá una tienda con un amplio surtido de artículos. Para que esta zona disponga de luz natural, se demolerán los tabiques actuales y se sustituirán por paredes de cristal.

En la estación de Klagenfurt, capital de Carintia, se realizarán mejoras estructurales en la entrada y en el vestíbulo, aunque se mantendrá el carácter de la estación, que regis-

tra del orden de 14.000 viajeros diarios.

Se ha aumentado el número de establecimientos comerciales y se ha situado el nuevo centro de viajes en el vestíbulo. Los frescos, obra de **Giselbert Hoke**, clasificados como monumento histórico, así como el techo de madera, se destacarán especialmente en el espacioso vestíbulo. La apertura de la fachada de la estación, la eliminación de las columnas gigantes y la fachada de cristal tienen como objetivo lograr una especie de transición de la ciudad, además de dar luminosidad a un estación que era bastante oscura.

En el futuro, la conexión entre los andenes y el edificio de la estación tampoco será subterránea, y se realizará por un puente acristalado. No es casual que esta puerta de entrada sea como la de los aeropuertos, pues conduce al viajero desde el vestíbulo de la estación, por las recientemente construidas escaleras mecánicas y ascensores, directamente a los andenes, que se han ensanchado y elevado. Las obras de la estación, que se elevarán a 18 millones de euros, comenzarán en 2003 y concluirán dos años después.

Desarrollamos ideas en alta velocidad



INVESTIGACIÓN, DESARROLLO E INNOVACIÓN PARA LA ALTA VELOCIDAD

Viajar, alcanzar nuestro destino con la máxima seguridad en el menor tiempo posible.

Lo que un día fue tan sólo una ambición, hoy se lleva a cabo gracias a la investigación, los recursos para la ejecución y la capacidad de innovación de TIFSA. Una empresa que, con su experiencia y especialización en el ámbito de la Ingeniería Ferroviaria, contribuye a la construcción de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa.

PRINCIPALES CONTRATOS ADJUDICADOS:

- Definición tecnológica y control de calidad de los componentes de vía:
 - Carril, traviesas, sujecciones y aparatos.
- Proyecto constructivo y control de las obras de montaje de:
 - Vía entre Puente de Ebro-Lleida y Calatayud-Salillas.
 - Subestaciones eléctricas entre Puente de Ebro y Lleida.
- Asistencia técnica para evaluación de ofertas de:
 - Enclavamientos y sistemas de protección de trenes.
 - Sistemas de radio GSM-R y telecomunicaciones fijas.
- Asistencia técnica para la elaboración del pliego de condiciones técnicas del tramo binacional Figueras-Perpignan.



Leoben, importante ciudad industrial, verá renovada su estación en 2005. En este caso, las obras consistirán en la sustitución de los paneles de hormigón de la fachada actual por cristal de estructura horizontal. Se introducirán mejoras funcionales muy importantes como escaleras mecánicas, escaleras y ascensores, al tiempo que se trasladará el área de mostradores y ventas a la planta baja. A ambos lados del vestíbulo, las paredes serán acristaladas. En el ala este, se ubicará el centro de viajes y la sala de espera; en el ala oeste, un restaurante y tiendas. Las escaleras del túnel para peatones se ensancharán y todos los andenes serán accesibles mediante ascensor.

Gracias a la nueva organización del tráfico a la entrada, puede suprimirse el túnel que conectaba la ciudad y la estación. Asimismo, se reducirán las áreas de transporte público con objeto de ofrecer más espacio a los peatones, lo que permitirá también instalar accesos protegidos contra las inclemencias meteorológicas. Se plantarán nuevos árboles, y se construirá un aparcamiento con espacio para 130 automóviles y 10 motos. También habrá un aparcamiento cubierto para 50 bicicletas.

Las obras de esta estación, por la que pasan diariamente unos 4.000 viajeros, se elevarán a 5,3 millones de euros.

La estación principal de Graz, la segunda ciudad en importancia de Austria, se encuentra en el núcleo de una zona que se está transformando, muy cerca de la Europlatz, donde en los últimos años se ha construido un hotel, centros comerciales y oficinas.

En virtud del programa de renovación de estaciones, se remodelarán y unificarán las zonas acristaladas al este y oeste del edificio.

Las mejoras para los pasajeros se concentrarán en el interior del edificio, donde se construirá un centro de viajes más amplio y un área de espera mejor equipada. Con objeto de conectar con la parada de tranvía subterránea que se construirá en la Europlatz, se establecerá un acceso directo a los andenes.

Los edificios que flanquean el



Estación del célebre paso de montaña de Semmering.

vestíbulo principal cambiarán su diseño completamente y se les dotará de fachadas transparentes.

El ala norte se demolerá y se sustituirá por un nuevo edificio, que incorporará dos plantas comerciales con el techo de la última de cristal. Las tiendas están dispuestas en dos hileras y quedan conectadas en la primera planta mediante una galería.

En la entrada, se emplazará una fachada de cristal ante la parte del edificio que está situada al sur del vestíbulo. Dentro, se instalarán restaurantes y bares, con terrazas que se asoman a la Europlatz.

Viena. En Viena, la capital, también está previsto renovar varias estaciones. El proyecto más significativo es quizás el de la estación de Wiener Neustadt, por la que pasan alrededor de 300.000 viajeros diariamente, y en la que se invertirán 49,5 millones de euros.

Se trata en este caso del único proyecto de renovación que implica una completa transformación de la estación; no sólo la modernización del edificio y de la entrada a los andenes, sino también la reorganización de todas las vías y la elevación y ampliación de los andenes.

En la actualidad, el acceso a los andenes tiene lugar por un estrecho

túnel de pasajeros situado en un extremo de la estación. Este túnel se sustituirá por un puente peatonal de acero, que conectará el aparcamiento, de varias plantas, con los nueve andenes. Además, se construirá un nuevo túnel para pasajeros, que se dotará de ascensor. En los andenes también se construirán nuevas escaleras y cubierta.

En la última fase de la reforma, se reestructurará el edificio de la estación, al tiempo que se inaugurarán tiendas y se ofrecerán otros servicios junto a los nuevas taquillas. Con vistas a mejorar la conexión del transporte público con la estación, se reestructurará también la plaza existente frente a la estación.

Otra de las estaciones en Viena cuya remodelación está ya decidida es la de Wien-Mitte. Por esta estación de cercanías pasan aproximadamente 33.000 pasajeros diarios, lo que la convierte en una de las estaciones más importantes de su clase.

El entorno de la estación ha sido objeto de una remodelación, y la consecuencia más significativa es quizás la construcción de varias torres de oficinas y un centro de ocio.

Una de las preocupaciones de ÖBB es que la estación se integre perfectamente en su nuevo entorno.

La renovación incluye la construcción de escaleras y ascensores. Asimismo, se adaptarán y alargarán los andenes, y se construirá otro andén.

La modernización del complejo incluye la introducción de una nueva señalización electrónica, así como la implantación de un nuevo centro de viajes integrado en la estación.

Igualmente, está previsto modernizar otras grandes estaciones de Viena como Wien-Süd, (en proceso de estudio), Westbahnhof y Pratertern, que se renovará totalmente.

Yolanda del Val □