



El secretario de Estado visita Logroño

Víctor Morlán supervisa las obras de la Sociedad Logroño integración del ferrocarril

- El proyecto de integración del ferrocarril a su paso por la capital riojana se desarrolla en distintas fases con el fin de adaptar las instalaciones ferroviarias para la llegada de la alta velocidad.
- Entre los principales beneficios del proyecto de la integración ferroviaria en Logroño destacan la adaptación ferroviaria de la estación actual a los tráficos que se generarán con la construcción del corredor Cantábrico Mediterráneo de Alta Velocidad.

Madrid, 23 de febrero (Ministerio de Fomento).

El secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras y presidente de la Sociedad Logroño integración del ferrocarril 2002, Víctor Morlán, acompañado por el presidente de la Comunidad Autónoma, Pedro Sanz, el alcalde de Logroño, Tomás Santos; el presidente de Adif, Antonio González Marín y el delegado del Gobierno, José Antonio Ulecia, han supervisado el avance de las obras de integración del ferrocarril a su paso por Logroño, que permitirán la transformación urbanística de la ciudad, al tiempo que prepararán las instalaciones ferroviarias para la llegada de la alta velocidad.

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. Se trata de una actuación que se desarrollará en distintas fases, que permitirán adaptar las instalaciones ferroviarias para la llegada de la alta velocidad.



Nota de prensa

Durante la fase previa se creó la zona provisional de andenes, así como todos los elementos asociados que posibilitan el desvío del tráfico ferroviario. En esta fase se incluyó la construcción de la estación provisional, ubicada en la calle Marqués de Larios, que entró en servicio el pasado 30 de abril, una instalación que ha supuesto una inversión de 2.175.000 euros.

La fase I, ya en ejecución, llevará a cabo el soterramiento de las vías en el área urbana en una longitud de 1,4 km, de los 2,8 kilómetros de la actuación total prevista. Este proyecto incluye, además, la construcción de la nueva estación intermodal de Logroño.

La fase II, con una longitud de 1,9 kilómetros, cuenta ya con un proyecto básico aprobado, que define la actuación junto al Monte del Cristo y la calle Marqués de Murrieta, con una estimación del gasto de 41.820.332,4 (sin IVA), a lo que se deberán sumar una inversión de 6.066.542,9 euros (sin IVA), vinculado al acuerdo financiero entre el Gobierno Autónomo y el Ayuntamiento de Logroño.

La fase III, de 1,4 kilómetros de longitud, se encuentra en proceso de redacción del proyecto, y en ella se diseñarán las obras entre la calle Marqués de Murrieta y el comienzo de la fase I.

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



Integración del Ferrocarril: Fase I

El proyecto constructivo de la fase I cuenta con un presupuesto de 134.877.042,9 euros, e incluye la duplicación de la vía única actual de la línea de ancho convencional Castejón-Miranda en el tramo de 2,8 kilómetros comprendidos 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, se incluye el cubrimiento de la infraestructura ferroviaria desde el paso superior de Vara de Rey (pk 0/247) hasta las proximidades de la calle Baltasar Gracián (pk 1/660), que discurre a lo largo de 1,4 kilómetros.

En la ejecución de las obras del túnel se ha utilizado un sistema consistente en construir primero las pantallas laterales que servirán de muro del cajón ferroviario, para continuar cubriéndolas con una losa superior, que conforma el falso túnel. Este sistema permite excavar a posteriori, minimizando las afecciones en el entorno urbano.

Durante la visita se ha completado la excavación de la nave de andenes, conectando así las distintas áreas de trabajo en las que se ha venido actuando y que han afectado a una longitud total de 1.776 metros, de los que 1.366 metros de longitud quedan bajo tierra, y el resto corresponde a las rampas de acceso a ambos lados 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 tráficos 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.



Nota de prensa

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, mediante el soterramiento y la construcción de la nueva estación.

Este perímetro ha quedado cubierto por una losa de 44,5 metros de anchura y un espesor de 1.20 metros sobre la nave de andenes y con placas prefabricadas en los dos falsos túneles, permitiendo simultanear los trabajos de excavación bajo tierra y en superficie donde se levanta la estructura de la nueva estación intermodal.

Dentro de esta fase se contempla la construcción de la nueva estación intermodal de Logroño. El proyecto 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, y contempla la construcción del edificio de vestíbulo en superficie, nave de andenes subterránea, además de un aparcamiento subterráneo.