



Plan general de la línea de alta velocidad en Valladolid

Valladolid

Hemos bautizado el proyecto con el título de “Conexiones y re-conexiones”. Este pasillo verde superpone una nueva estructura urbana a una ciudad carente hasta ahora de toda coherencia.



Lugar
Valladolid (España)

Fecha
2005 - 2014

Ciente
Valladolid Alta Velocidad,
S.A.

Coste
900 millones de euros

Superficie
98 hectáreas

Premios

2009
MIPIM Architectural Review Future Project Award,
Regeneration and Masterplanning category

Arquitectos
Rogers Stirk Harbour +
Partners

luis vidal + architects
(LVA)
**Análisis económicos y de
mercado**
Idom Engineers



Diseñado en colaboración con Vidal y Asociados Arquitectos (VAA) y la empresa de ingeniería Idom, el objetivo de este plan general para Valladolid, ganador de un concurso internacional, es guiar el crecimiento de esta ciudad durante los próximos 25 años, transformándola en una ciudad más sostenible que pueda servir de modelo a otras ciudades europeas.

El desencadenante de esta “reorientación” de la ciudad es un importante proyecto de ingeniería civil iniciado por el Ministerio de Fomento, que contempla el soterramiento de seis kilómetros de vía férrea que actualmente atraviesan la ciudad.

La llegada del tren de alta velocidad (AVE) ofrece a Valladolid una oportunidad extraordinaria para replantearse radicalmente su estructura urbana. Estrictamente hablando, el pliego de condiciones del concurso se centraba en las zonas que quedarán liberadas por el soterramiento de las vías; sin embargo, durante las primeras fases de nuestro trabajo se hizo evidente que sería necesaria una revisión más profunda de la estructura urbana de Valladolid para encontrar una solución satisfactoria a los cuatro terrenos incluidos en el proyecto (el corredor ferroviario, los recintos correspondientes para cambio de vía y dos depósitos de mantenimiento).

La actual estructura urbana no sólo está fracturada por el corredor ferroviario sino también por el río Pisuerga, que atraviesa el centro de la ciudad siguiendo una línea Norte-Sur casi perfecta. Ambos obstáculos dividen la ciudad en tres zonas y dificultan considerablemente el tráfico Este-Oeste. Dado que la principal manifestación de la “partición” de la ciudad por el ferrocarril era la mala circulación del tráfico y los atascos consiguientes, prácticamente todo el

mundo dio por supuesto que nuestra propuesta incluiría la conversión del corredor ferroviario en una gran avenida con varios carriles para el tráfico. Sin embargo, el uso de detallados modelos de tráfico nos permitió demostrar que esta solución no sólo era poco deseable desde el punto de vista medioambiental, sino que además tendería a agravar los problemas de tráfico, no a resolverlos.

En lugar de nuevos carriles de tráfico, propusimos una cadena de parques que, con el tiempo, formarían la base de un gradual “enverdecimiento” de todo el centro de la ciudad. El proyecto aprovecha el elegante eje peatonal que une la estación de ferrocarril (que se mantendrá en el mismo lugar) con la Plaza Mayor. Estos dos elementos crean un marco que, a través de múltiples reformas de menor escala, permitirá la unión gradual de los parques y plazas repartidos por el centro de la ciudad y su conexión con las grandes áreas abiertas que hay en las afueras, creando así una red urbana de espacios abiertos, rutas peatonales, rutas para bicicletas y líneas de transporte público. Por eso bautizamos el proyecto con el título de “Conexiones y re-conexiones”.

El plan de este pasillo verde superpone una nueva estructura urbana a una ciudad carente hasta ahora de toda coherencia.

Uno de los elementos clave del proyecto es un nuevo intercambiador de transportes que combinará la nueva estación del AVE, trenes locales (de vía ancha), la estación regional de autobuses, las rutas locales de autobuses y el nuevo corredor de transporte, que circulará a lo largo del pasillo verde en la parte central del corredor y se desplegará para formar una gran “X” que unirá las cuatro esquinas de la ciudad con su centro.