

MEMORIA

La estación de Santa Justa afronta hoy, después de su puesta en funcionamiento en 1991, el que será su cambio más comprometido y sustancial. La propuesta de ordenación para el entorno de la estación realizada para el Ayuntamiento de Sevilla y Adif, es continuación de las ya realizadas en distintos momentos desde 1989. En todas ellas, siempre se propuso la **creación de una edificación perimetral** que dotara a la estación de un nuevo y controlado entorno propio. Desde entonces, ha permanecido el **proyecto incompleto**, ya que desde los croquis iniciales, la estación se arropaba con los llamados **"edificios de la estación"** que le ayudaban a asentarse y ordenar en unos terrenos que por aquel entonces podían recibir con justicia el calificativo de "tierra de nadie". Muchas cosas han cambiado a lo largo de tantos años, pero creemos que este cinturón sigue siendo necesario para formar un conjunto unitario con la propia estación, de acuerdo con la definición del propio Plan General: **(PGOU)**

Santa Justa como catalizador de actividad.

En esta nueva propuesta, introducimos cambios para adaptar el proyecto a lo que hoy sucede en el entorno de las estaciones de las grandes ciudades, que entienden estos espacios como auténticos catalizadores de actividad y generadores de riqueza. En el caso de Sevilla, estos terrenos, atesoran un valor tan obvio como excepcional por su inmediatez con el AVE. Para que Sevilla no desaproveche **"la ocasión que estos terrenos encierran"**, se ha propuesto un **cambio de uso e incrementos de edificabilidad**. Se propone la creación de un nuevo núcleo de **servicios, hoteles, oficinas, centro de negocios** y en general, de **actividad económica** en el entorno de la estación, con unas **edificaciones de gran uniformidad**, usando los mismos materiales de la estación cediendo el protagonismo y dejando a la estación de Santa Justa como el edificio más singular del conjunto. La llamada **'plaza de la estación'**, crea un lugar de recibimiento más amable para el viajero.

Nuevo parque, nueva dotación de calidad para la ciudad.

El espacio triangular frente a la estación paulatinamente, se está convirtiendo en un **espacio central de mucha mayor entidad**. Este espacio debería aprovechar esta ocasión, que plantea un importante aumento de la edificabilidad, para solucionar sus problemas. **Cerrar el "barranco ferroviario"** que divide el parque en dos. Ello daría lugar a la creación **una nueva dotación de calidad para la ciudad**.

Proyecto en dos fases.

En la primera, se construirá el espacio que se en cuenta en torno a la cabecera de la estación en forma de "U". En la segunda fase, a más largo plazo, mediante el aumento de edificabilidad el PGOU, se construirán las edificaciones paralelas al cuerpo de andanes de la estación.

Ordenación del entorno de la estación de Santa Justa. Hotel, comercial y oficinas



Sevilla, España

Nombre para publicaciones: **Ordenación del entorno de la estación de Santa Justa, Sevilla**

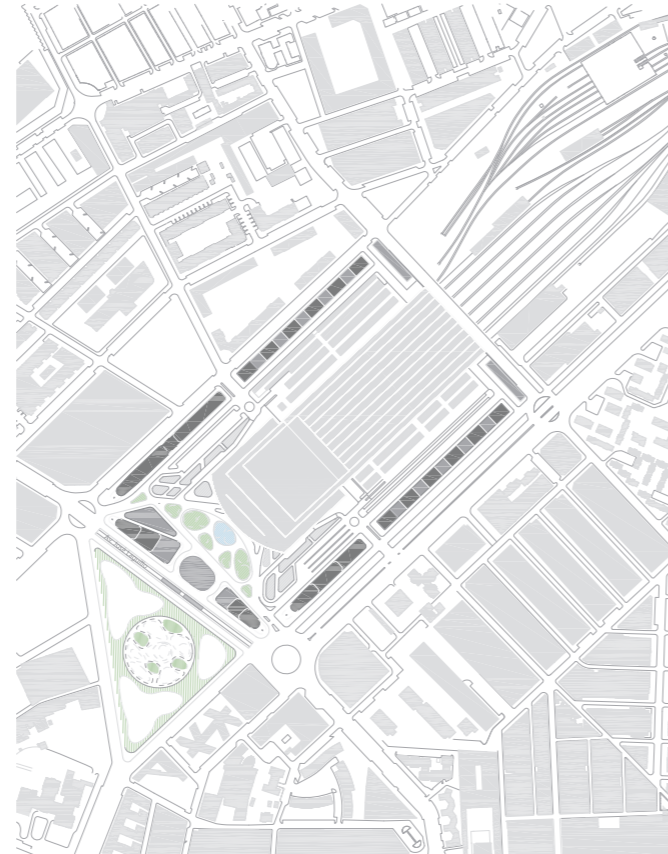
Tipología: **Diseño Urbano, Oficinas, Hoteles, Paisajismo**

Cliente: **Adif Alta Velocidad, Ayto de Sevilla**

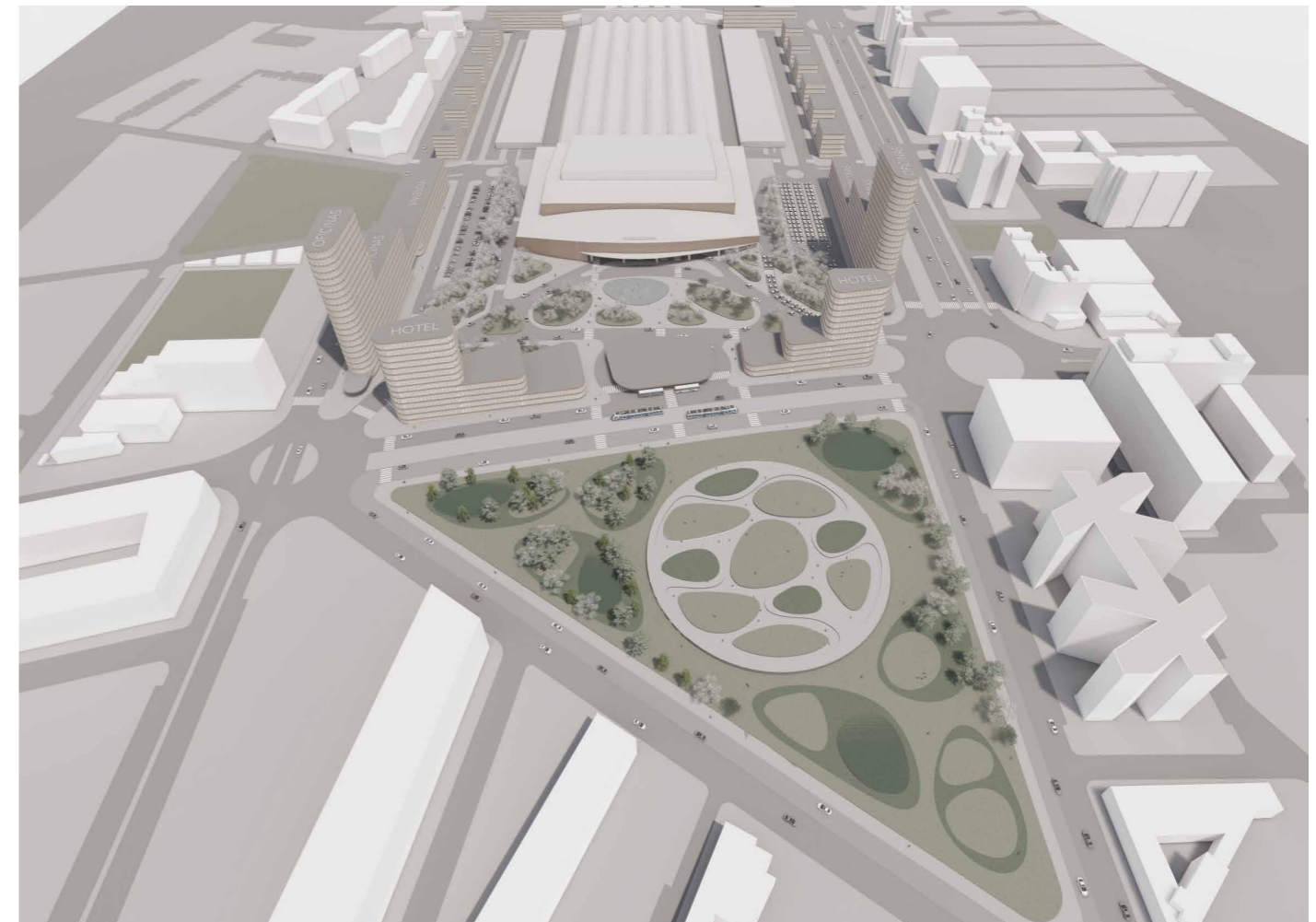
Superficie: **114.164 m²**

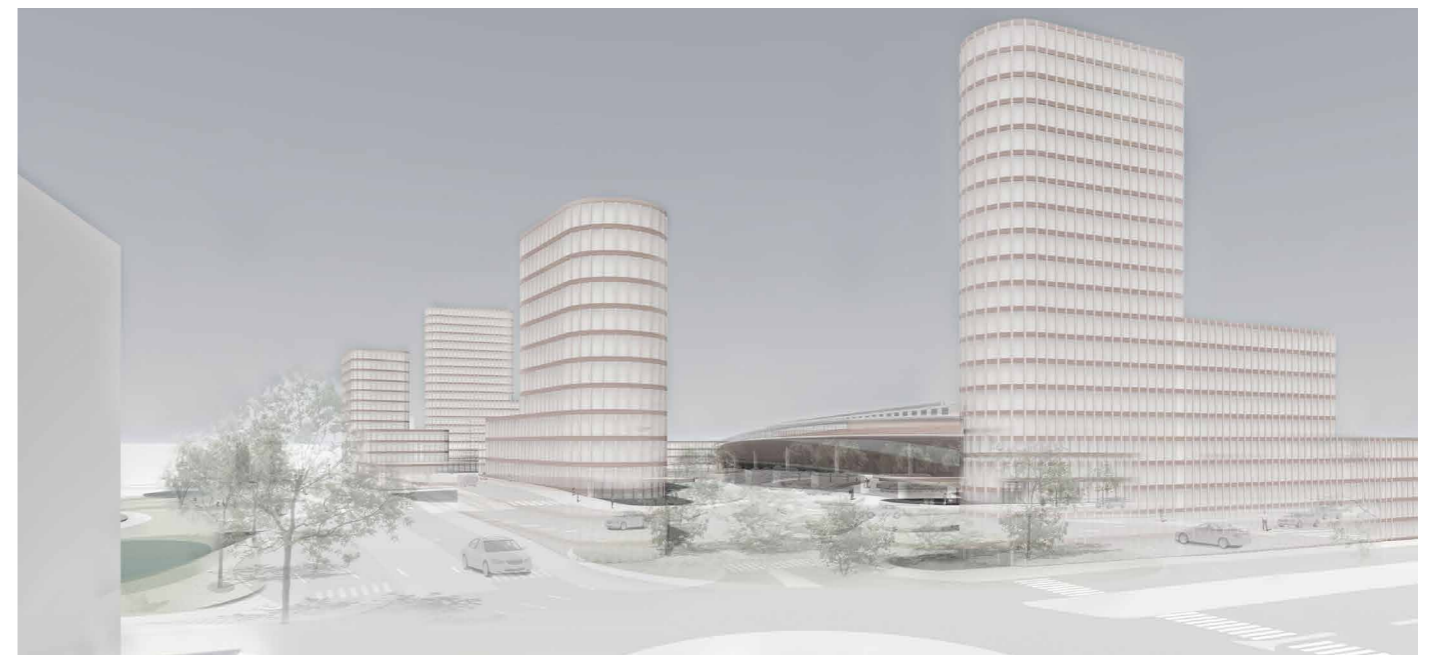
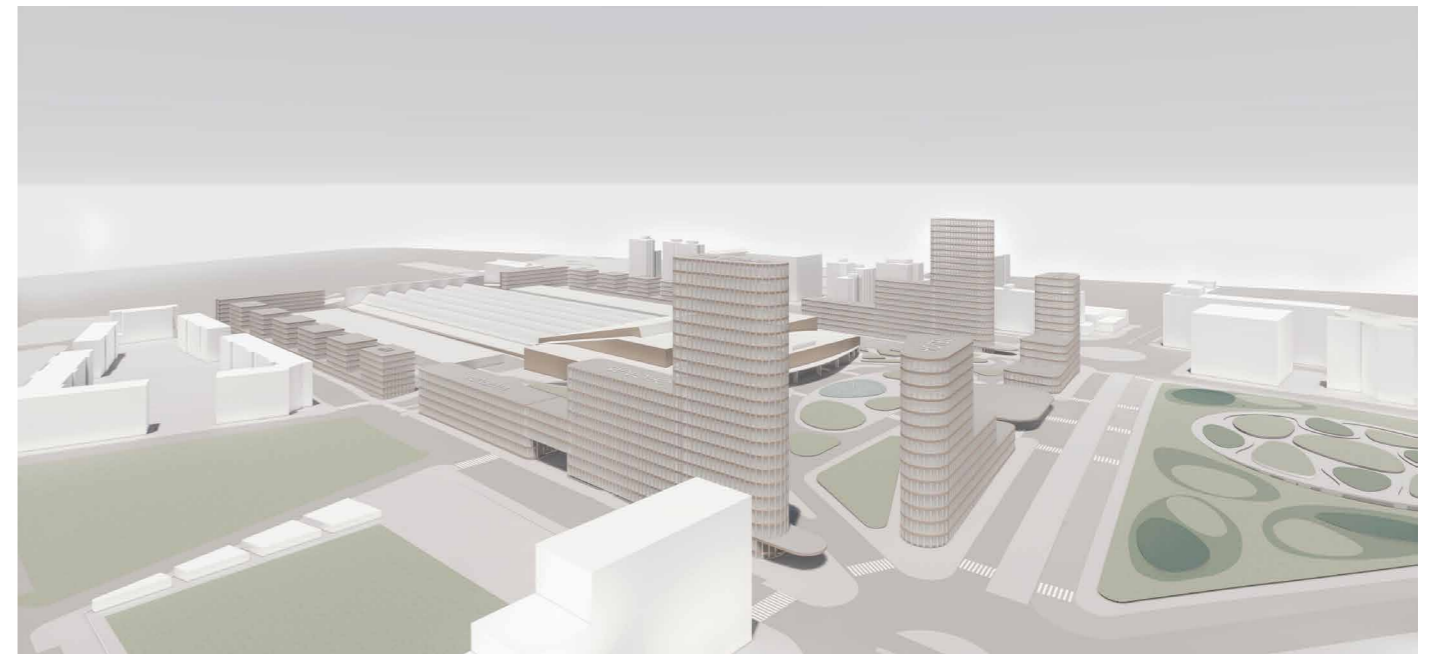
Año: **2018**

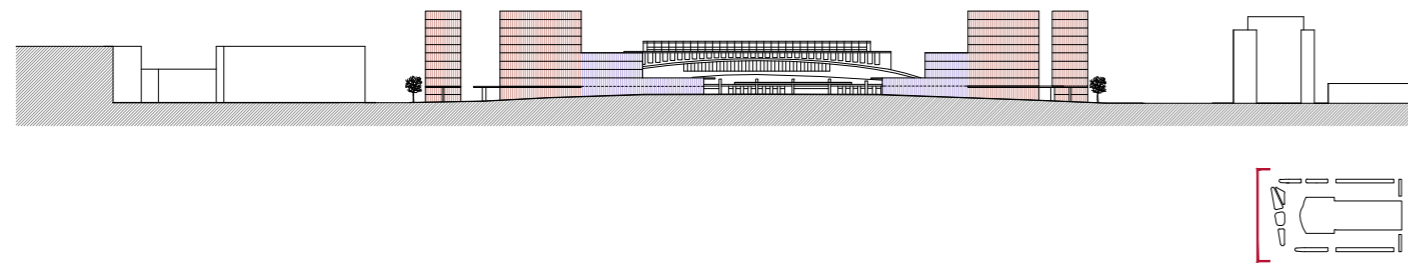
Estado: **En proceso**



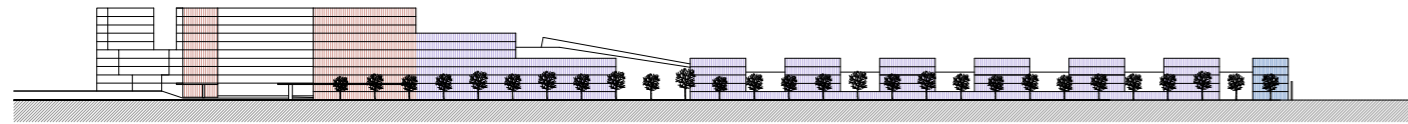
(PGOU) 'La preexistencia de la estación de Santa Justa como edificio de gran valor arquitectónico, debe ser asumida adecuadamente por las nuevas edificaciones para construir un nuevo entorno. La edificación perimetral deberá así dar respuesta a su condición de nueva piel de Santa Justa, por lo que el proyecto arquitectónico debe entenderse como un **ejercicio de 'ampliación'** por su necesario diálogo con el proyecto inicial, adoptándose las suficientes garantías para una adecuada integración'



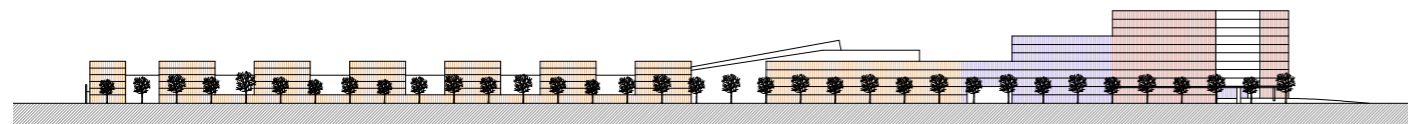




Alzado sur



Alzado este

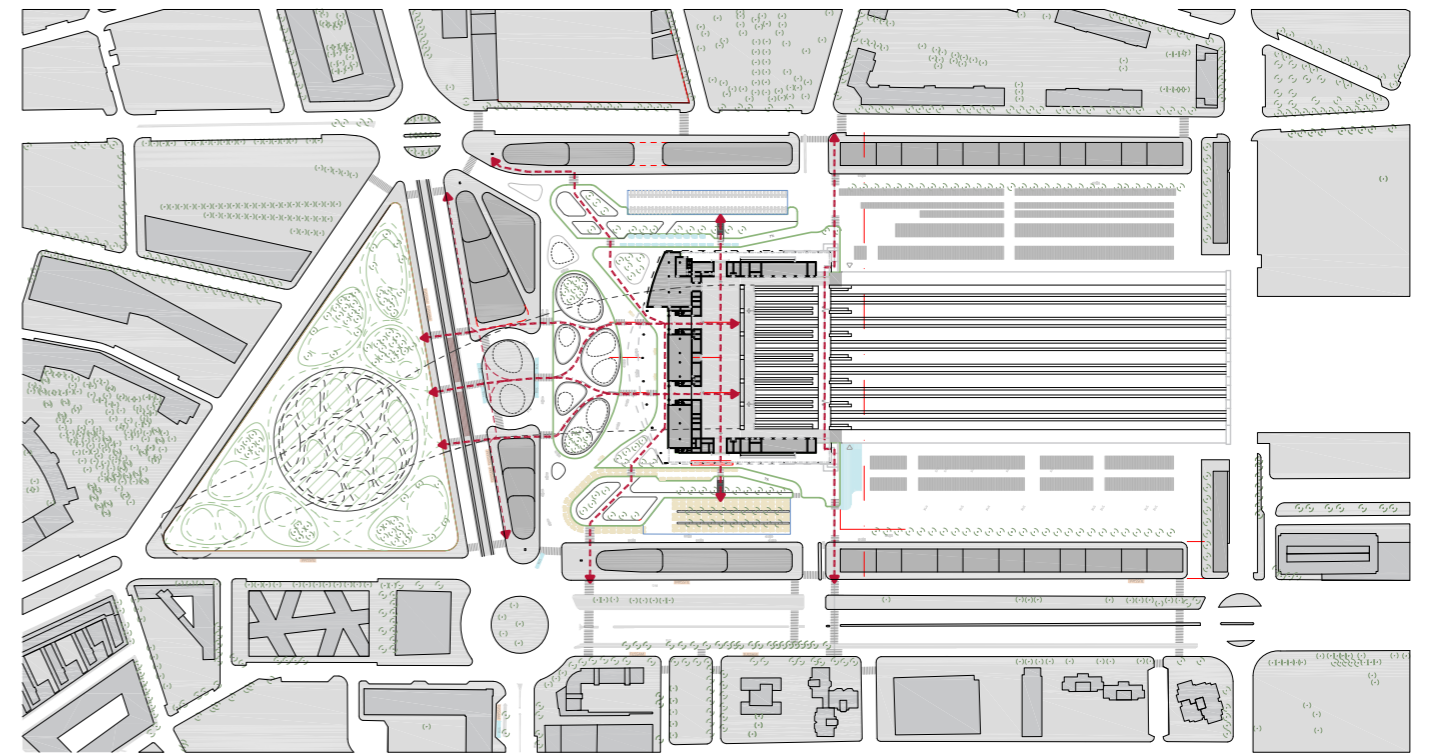


Alzado oeste

Alzado

CIRCULACIÓN PEatonAL

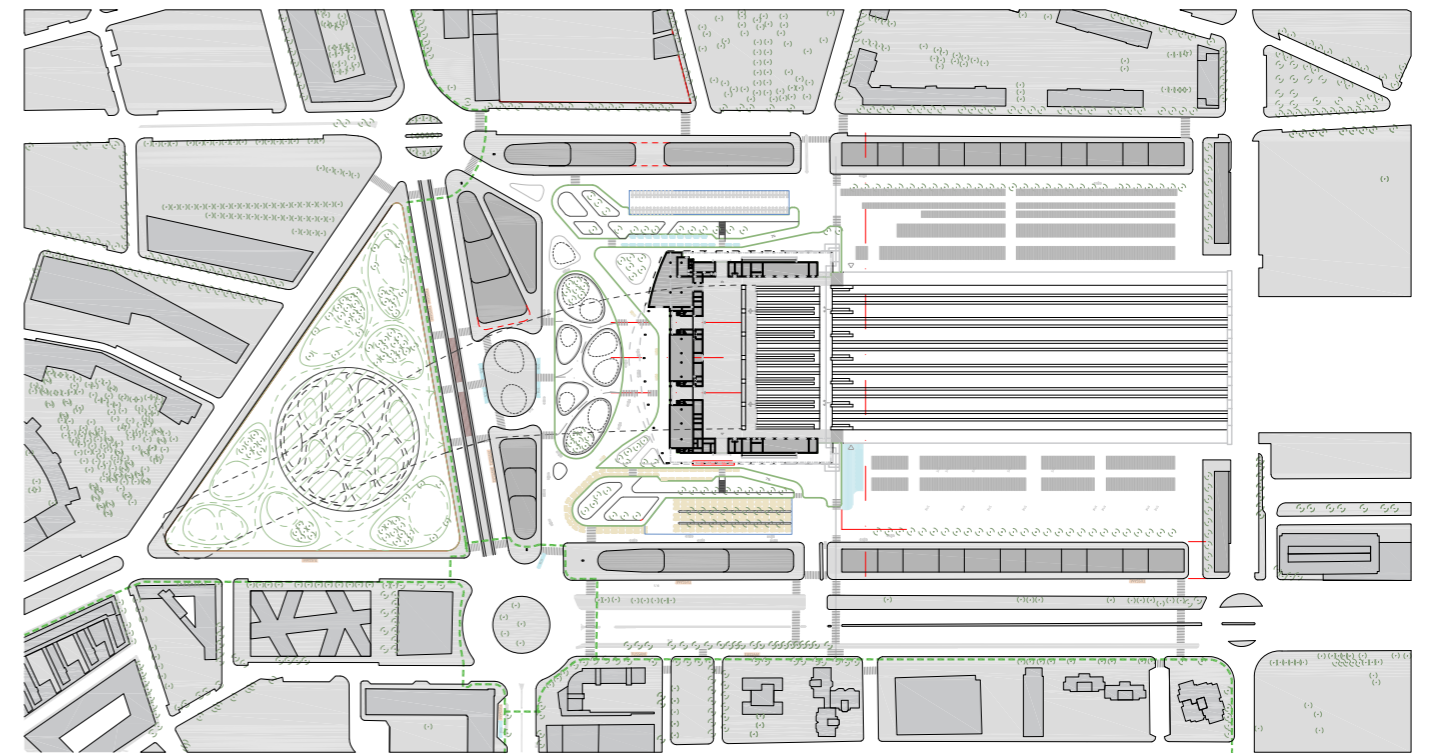
La propuesta establece nuevos recorridos peatonales entre el entorno de la estación y el propio edificio. Estos recorridos se redirigen a través del nuevo diseño de espacio público y zonas verdes. Al oeste de la estación, se cubren las vías, generando un nuevo espacio verde en continuación con el actual parque José Laguillo. Esta zona también conecta peatonalmente con las paradas de tranvía, autobuses y la propia estación.



Recorrido peatonal - - - -

CARRIL BICI

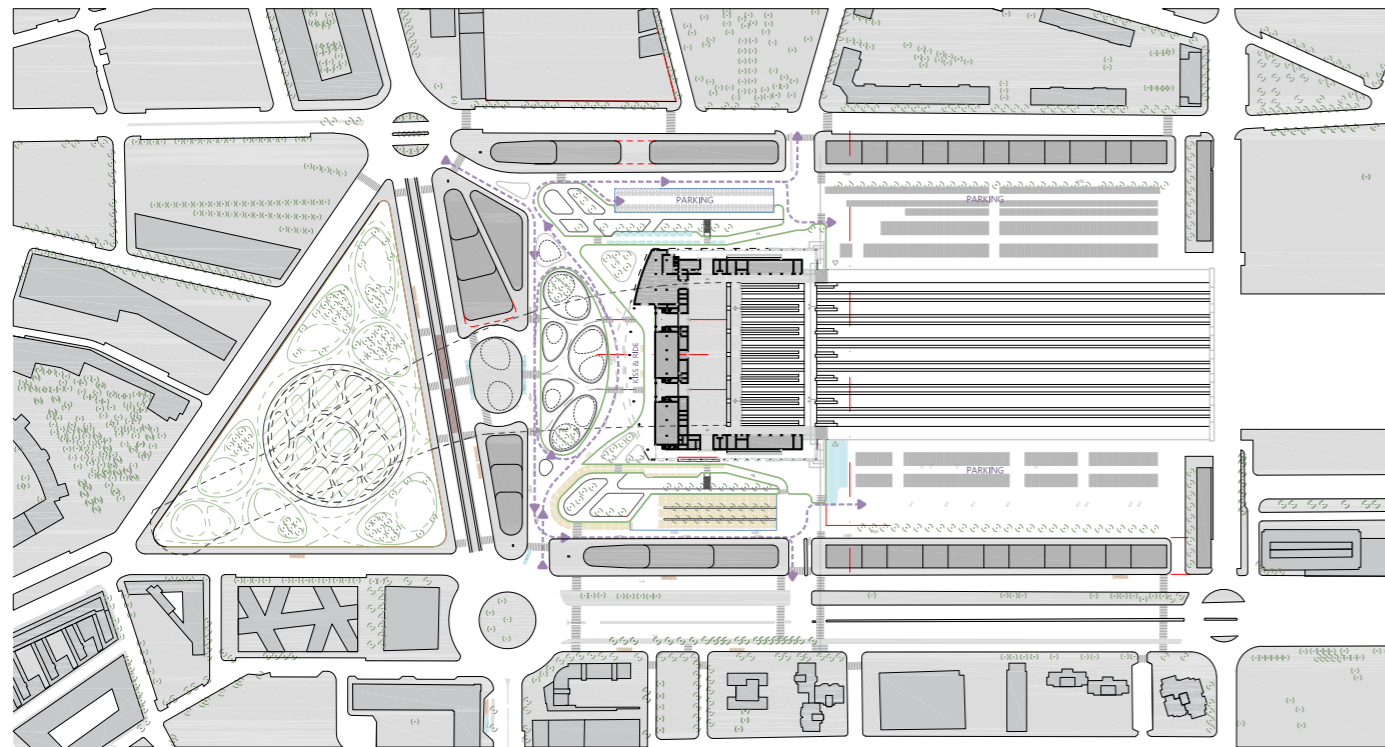
El objetivo principal de la nueva propuesta es resolver los actuales cruces peligrosos y simplificar todo lo posible el trazado del carril bici. El nuevo trazado se dispone paralelo a la Avenida de José Laguillo, se reduce el número de cruces, y se dibuja un trazado recto adaptado al nuevo diseño.



Recorrido bicicletas(carril bici) - - - -

VEHÍCULOS PRIVADOS

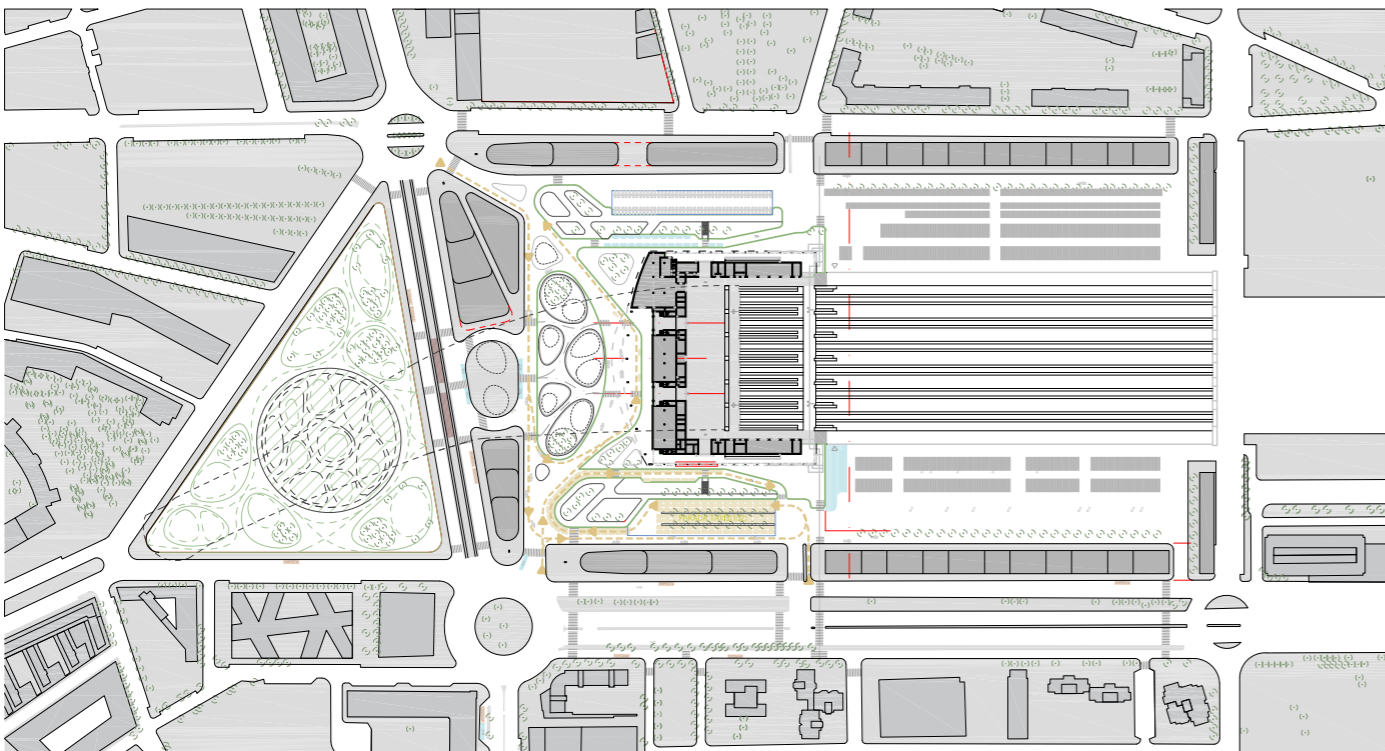
Se mantiene el área de parada momentánea (Kiss and Ride) y se amplía en un carril respecto de la situación actual. Respecto a los aparcamientos, se mantiene y se amplía el parking express (30min) y se desplaza de su posición actual hacia un lateral de la estación. El área de aparcamiento se prevé una ampliación de 1500 plazas en los próximos 4 y 5 años, llegando hasta 2000 plazas en 10 o 12 años.



Recorrido coches - - - - -

TAXIS

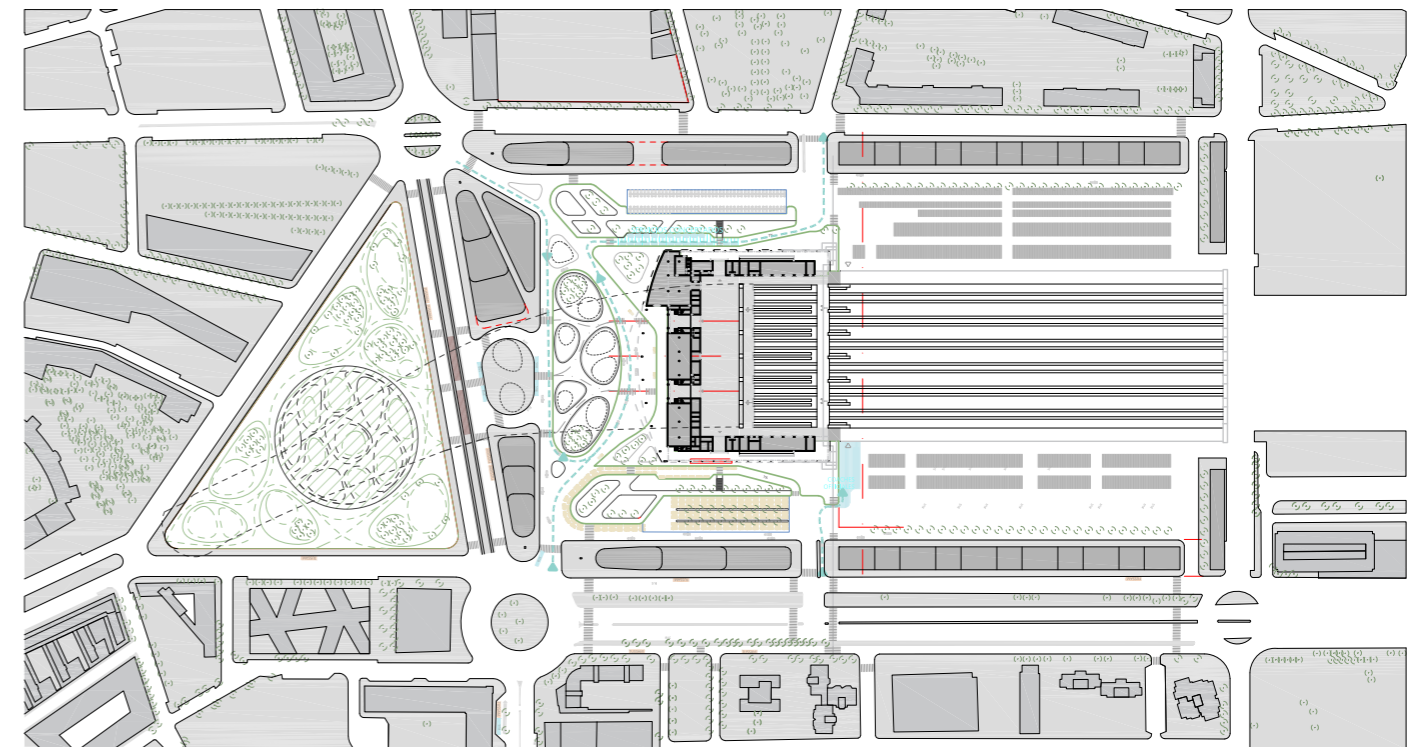
El área de carga de pasajeros se reubica en la fachada de la estación hacia la avenida Kansas City. Se amplía el área de espera de los taxis con 7 carriles y capacidad para 170 plazas. Así, se libera el frente de la estación tanto de la carga de pasajeros como de las filas de taxis esperando. Por su parte, el área de descarga de pasajeros se mantiene en la ubicación actual.



Recorrido taxis - - - - -
Parada Taxis ■■■■■

COCHES CONCERTADOS Y OFICIALES

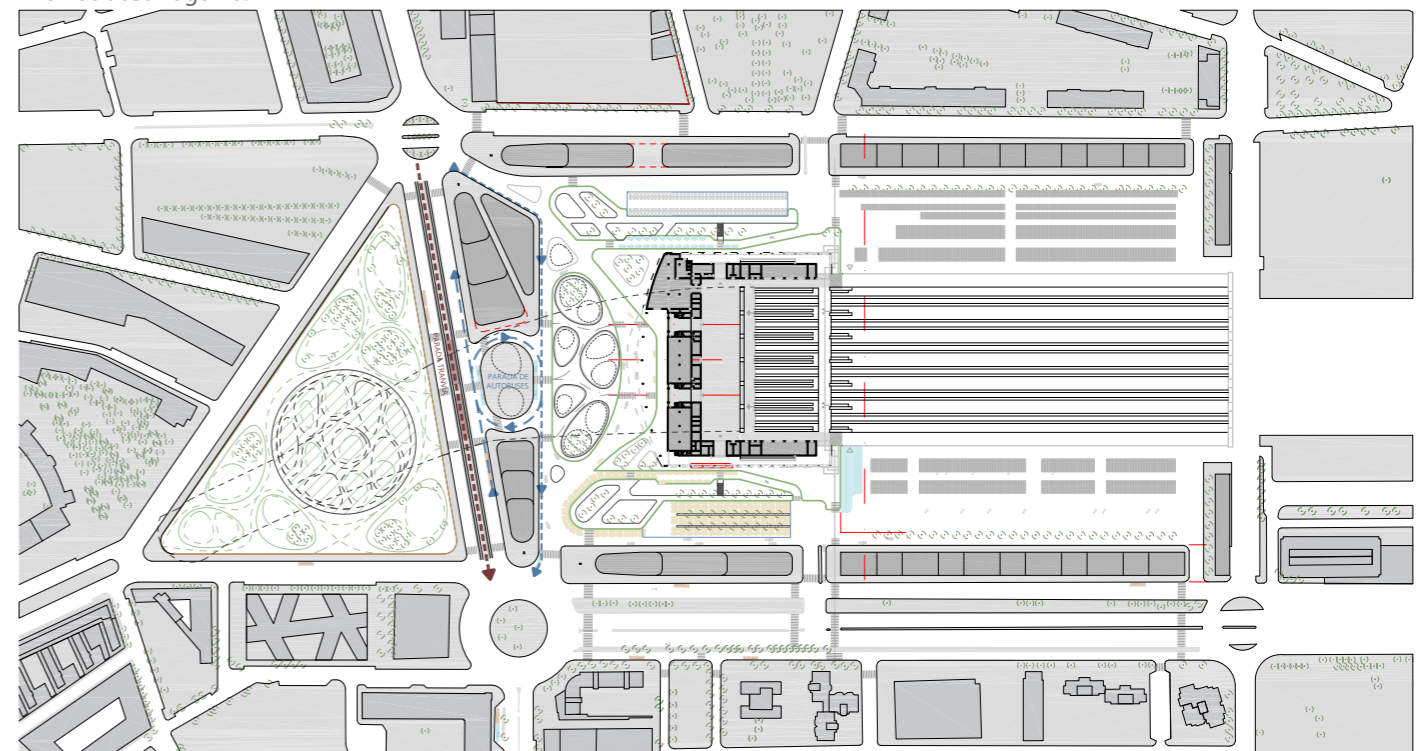
Se propone una nueva área reservada para la carga y descarga de pasajeros tanto para coches concertados como de vehículos oficiales. Esta zona se ubica en el lateral de la estación hacia la Avenida Pablo Iglesias. Complementariamente podrá ser usado para autobuses y/o situaciones excepcionales.



Recorrido sevicios concertados - - - - -
Parada de servicios concertados ■■■■■

AUTOBÚS Y TRANVÍA

El nuevo diseño incluye una zona de intercambiador, con capacidad para 6 paradas de autobuses y una nueva parada de tranvía. Mejorando la conexión entre la estación y el resto de transportes públicos, y por tanto mejorando la comunicación con la ciudad. Esta zona cuenta con una gran área de espera y conecta con la estación peatonalmente. La nueva parada de tranvía se propone en la Avenida José Laguillo.



Recorrido tranvía - - - - -
Recorrido autobús - - - - -

Ordenación del entorno de la estación de Santa Justa. Hotel, comercial y oficinas, Sevilla, España

DATOS PRINCIPALES

Cliente:	Adif Alta Velocidad, Ayto de Sevilla
Dirección:	Josè La Guillo (Estación de Santa Justa), Sevilla, España
Tipología:	Diseño Urbano, Oficinas, Hoteles, Paisajismo
Estado:	En proceso

FECHAS

Concurso:	-
Diseño de proyecto:	2018
Construcción:	-
Puesta en funcionamiento:	-

SUPERFICIES

Solar:	118.468 m ²
Edificio Principal:	Oficinas - 46.298 m ²
Otros Espacios:	Viviendas - 30.943 m ² , Hoteles - 36.922 m ²
TOTAL:	114.164 m ²

EQUIPO TÉCNICO

Arquitectos:	Cruz y Ortiz Arquitectos
Arquitectos colaboradores:	José Ortiz, Eneko Garín, Javier González
Arquitecto local:	-
Interiorismo:	-
Iluminación:	-
Paisajismo:	Cruz y Ortiz Arquitectos
Restauración:	-
Infografía:	Cruz y Ortiz Arquitectos
Maqueta:	-
Fotografía:	-
Ingeniería de estructuras:	-
Ingeniería de clima:	-
Acústica:	-
Protección contra Incendios:	-
Seguridad y Salud:	-
Urbanización:	-
Dirección de Obra:	-
Control de Obra:	-
Marcas / Productos:	-
Constructoras:	-