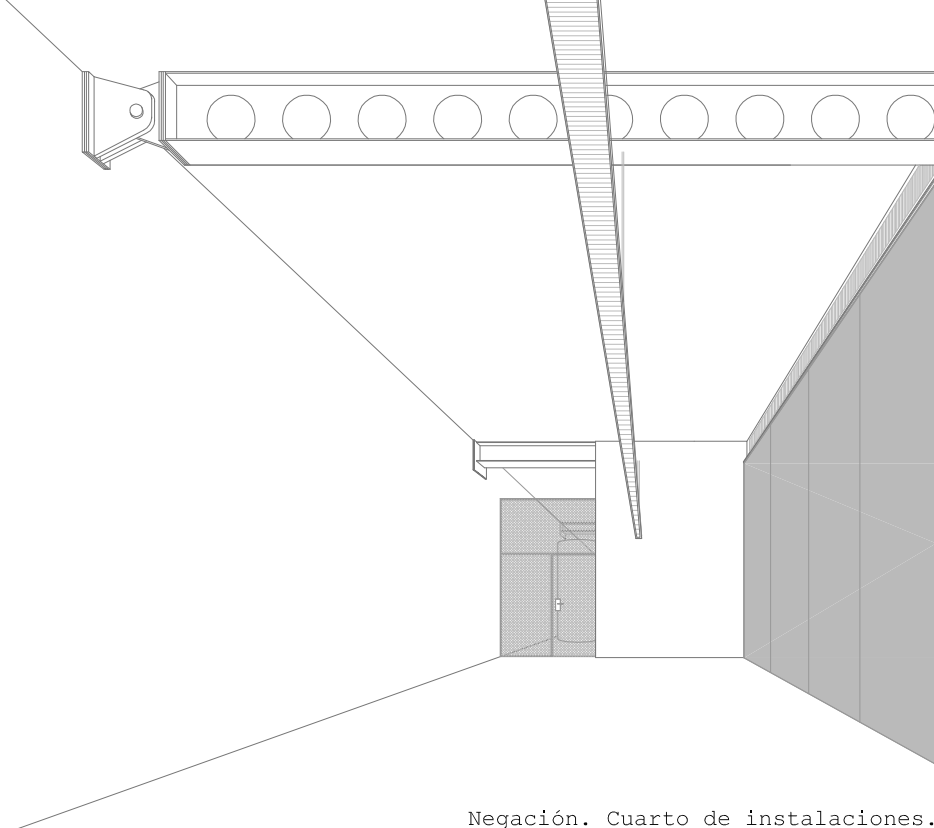
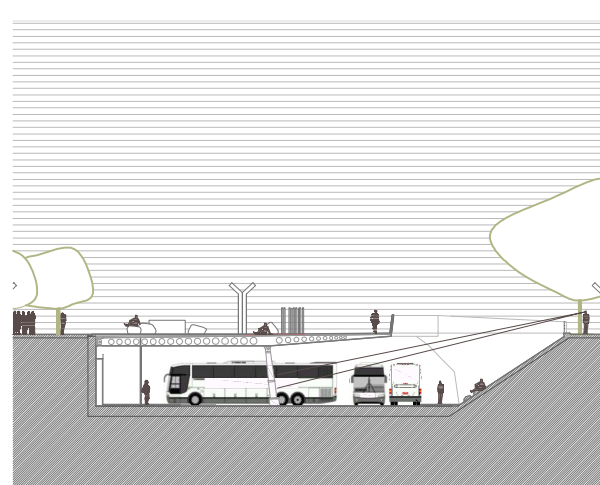
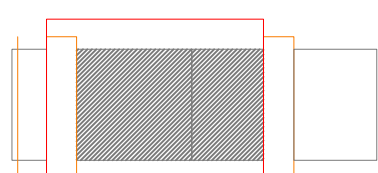


Permeabilidad. Sala de espera.

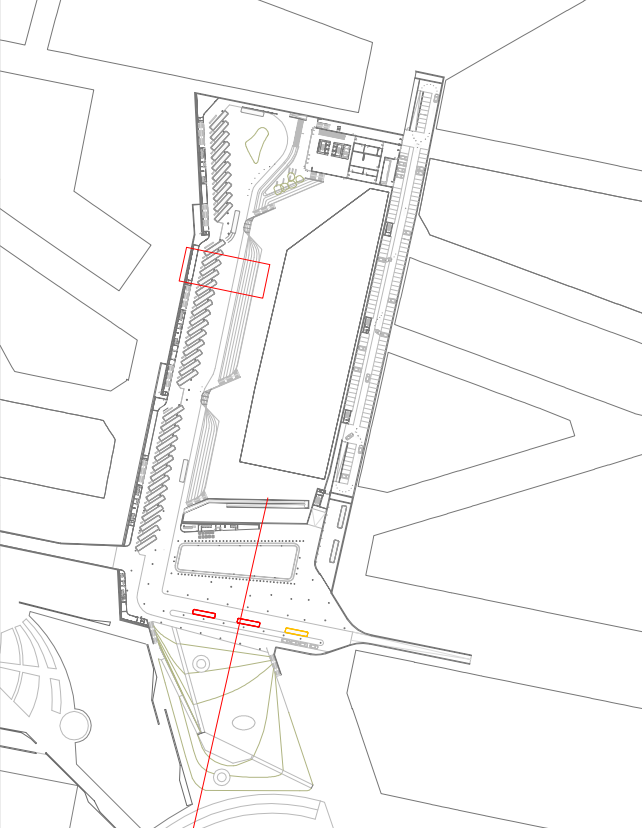


Negación. Cuarto de instalaciones.

El esquema organizativo de la estación esta basado en bandas, continuando el eje longitudinal que configura la estación. Como se destaca en los esquemas, se pueden distinguir, según su función, siete bandas: falso muro (1), espacio equipado (2), andén principal (3), espacio para el estacionamiento (4) y circulación de los autobuses (5), andén secundario (6) y por último la rampa ondulada (7) que permite la relación entre estación y espacio público. Esta organización se desarrollan de extremo a extremo de la estación y se ve reflejado en el paño continuo que ordena el andén principal y la banda equipada, de modo que existe una permeabilidad visual en salas de espera y por otro lado se niegan estos espacios oscureciendo el paño para ocultar las zonas de las instalaciones o los servicios. Todo ello origina un esquema de proyecto que será el germen de toda la distribución interior de la estación con bandas y su relación con los andenes adyacentes.

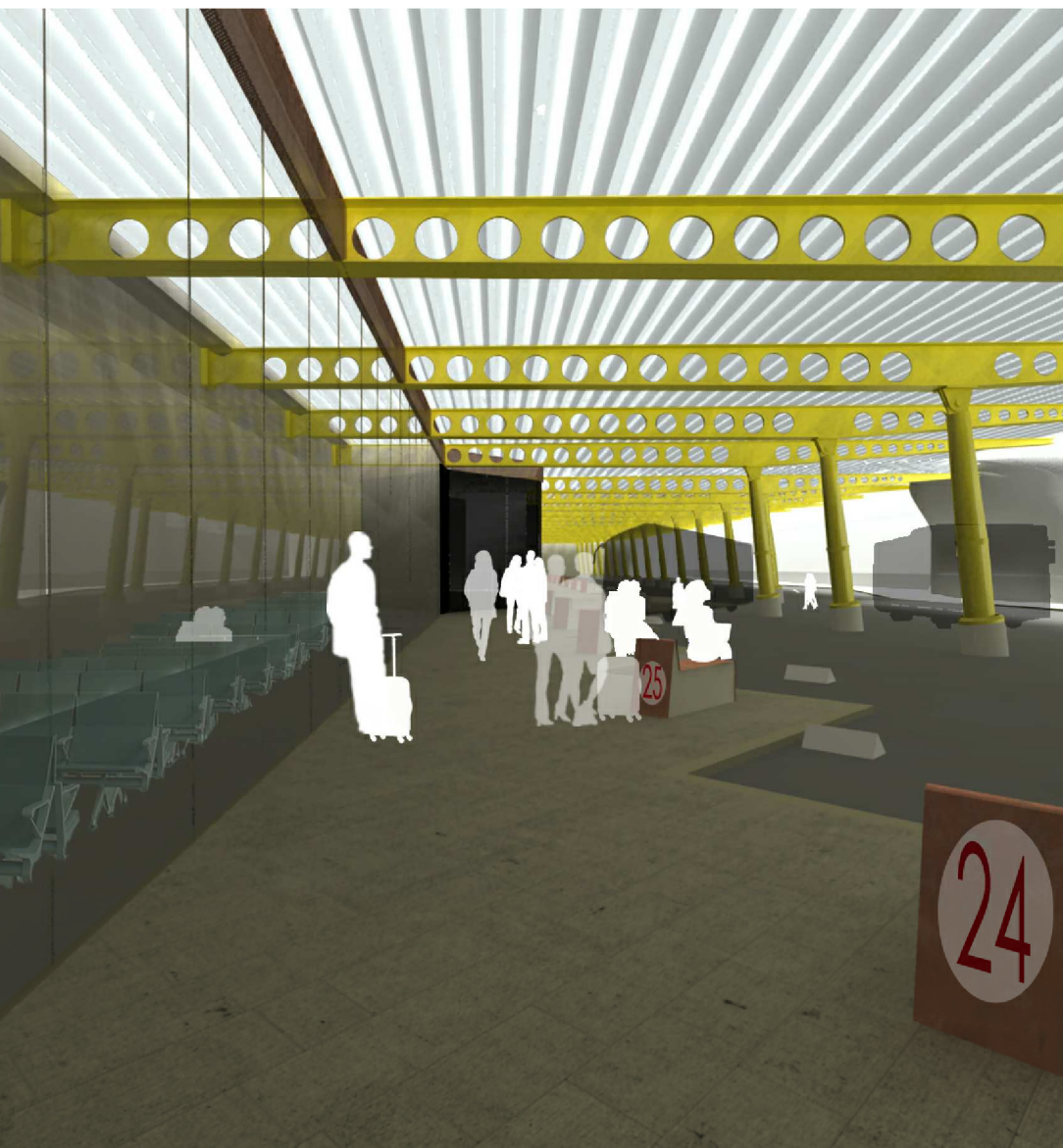


La circulación rodada de la estación de autobuses de Valencia se resuelve con una calzada con dos carriles de 3,50m, uno para cada sentido de la marcha, de manera que una vez el autobús accede por la avenida del Cid, la circulación (5) discurre hasta la zona norte de la estación donde cambian de sentido. Una vez el autobús invierte el sentido en dicho punto, está en disposición de realizar la maniobra de estacionamiento (4) y en la dirección de salida de la estación por el mismo punto de acceso en la Avenida del Cid.



El borde de sección variable permite la interacción entre los autobuses y el espacio público sobre rasante. Esto permite la espera del autobús en espacio público, al aire libre, desde las cafeterías o tiendas que ofrece el mobiliario en el espacio público. Por ello, la sección variable se abre para relacionarse y se cierra para encontrarse con la cubierta permitiendo las relaciones transversales.

Constructivamente, se resuelve como una losa inclinada, durante la fase de cimentación, toda la losa que permite la relación, pero cuando la curvatura se cierra se disponen unos contrafuertes para la estabilidad del muro proyectado cada 3,10m. La sección de hormigón proyectado viene acompañada por un mallazo tratado al epoxi y armaduras de fibra para evitar problemas de fisuración por retracción.

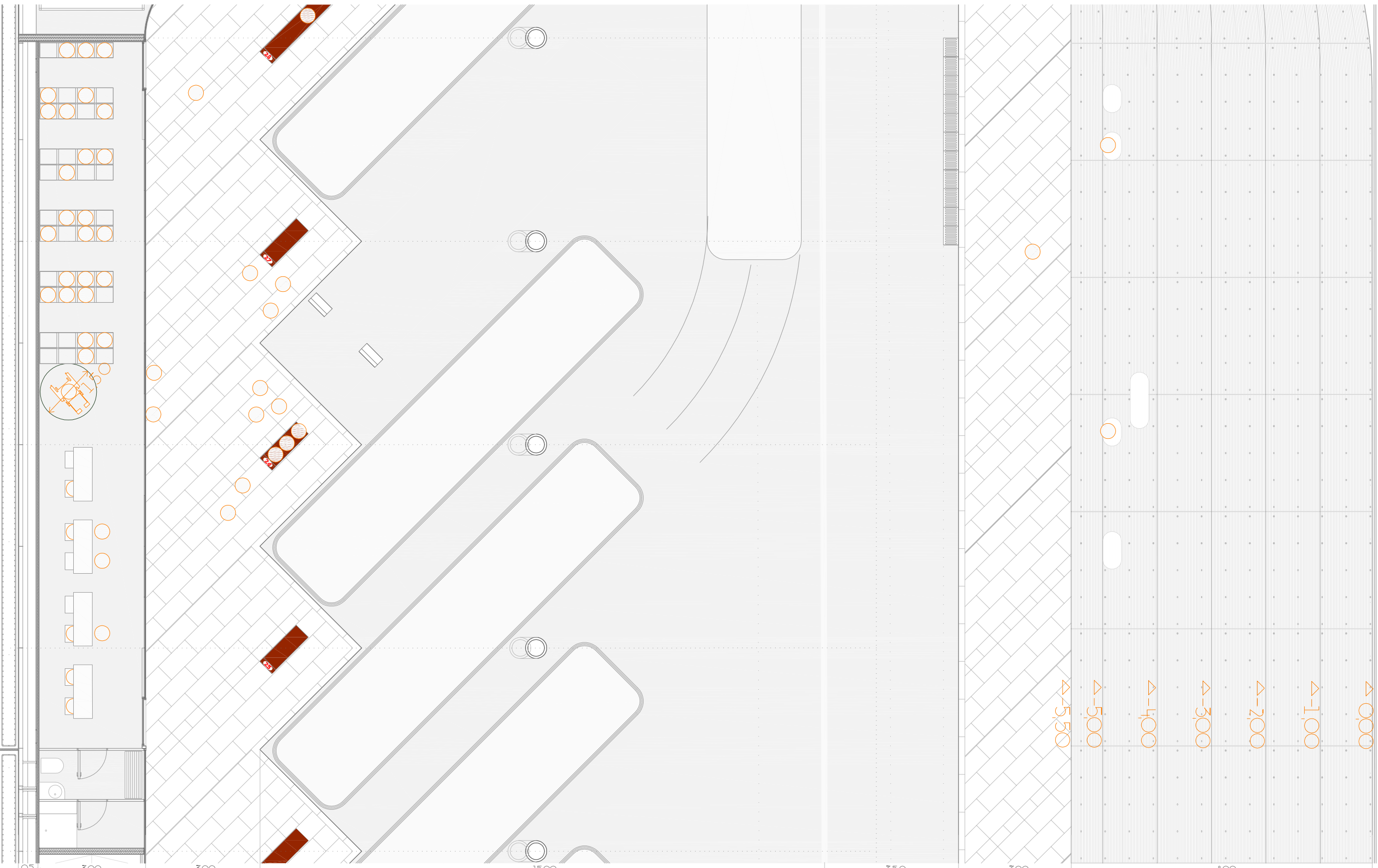


ANDEN PRINCIPAL

AVENIDA DEL CID

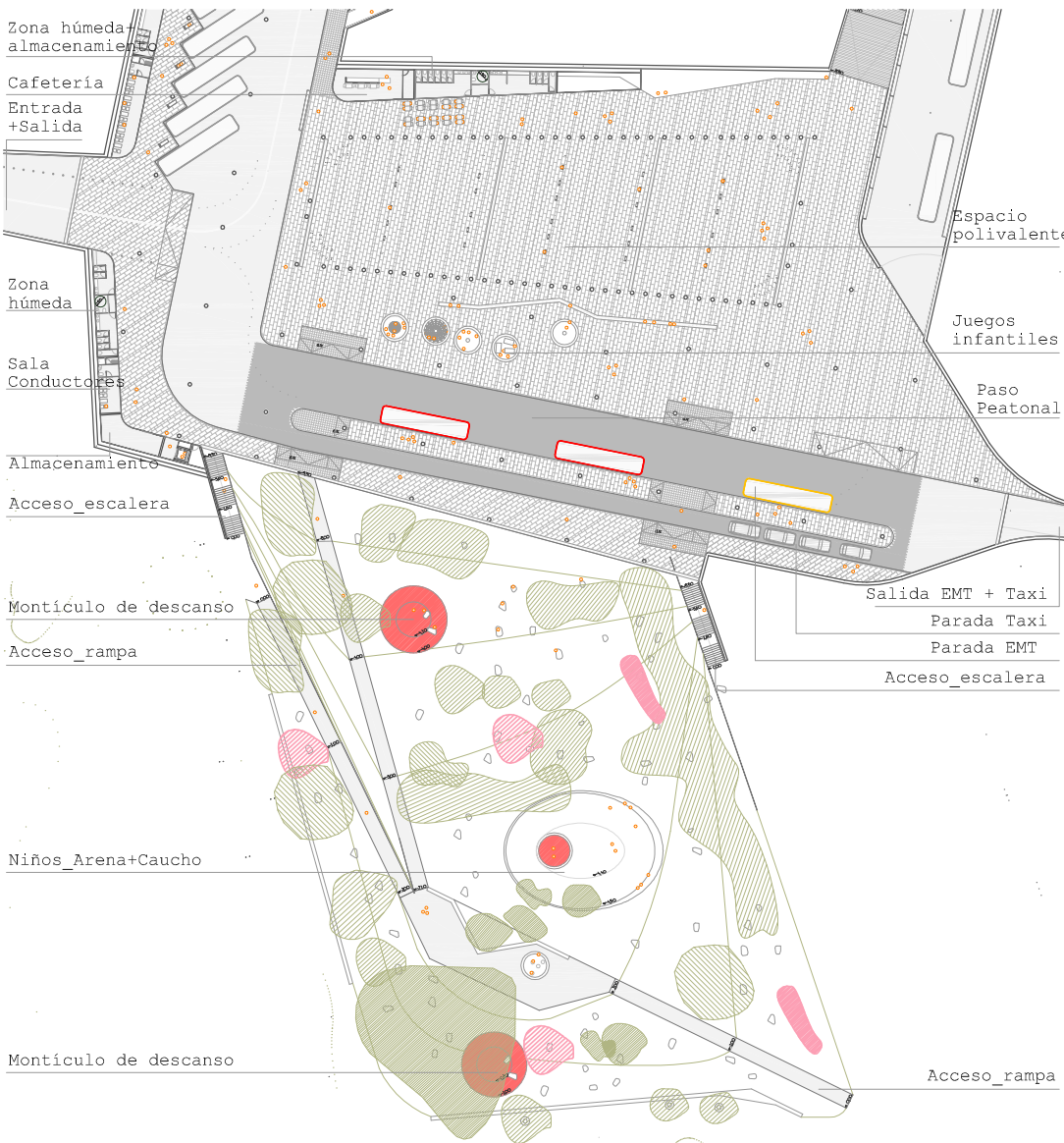
La razón de proyectar esta solución en la avenida del Cid es dotarla de una parada de autobuses EMT y TAXI como nodo de actividad que genere un espacio vivo dentro de la misma. Así, la primera intención será conectar la Estación de Autobuses de Valencia con el centro de la ciudad por medio de esta vía por medio del transporte público. Este llega a través del acceso y salida principal de la estación y se encuentra con la superficie con la rampa que sale por la misma avenida del Cid dirección Plaza de España.

Esta posición de parada enterrada está gobernada, por un lado, por la topografía generada en el parque del Oeste, que además de actuar como acceso al nodo posee actividades infantiles y zonas de descanso. El espacio está pensado como un espacio versátil conectado directamente con la avenida del Cid, capaz de soportar actividades culturales y con la capacidad de protegerlo si estas lo requieren. Este espacio se transforma en un gran espacio de columpios, donde tanto pequeños y no tan pequeños disfrutan de la espera de autobús. Estos dos grandes espacios quedan servidos por dos bandas funcionales con distintos usos como cafetería, baños o sala para conductores.



PLANTA DETALLE E/CALA 1:100

ANDEN SECUNDARIO E/CALA 1:1000



E/ESPACIO POLIVALENTE



PARQUE DEL OESTE

