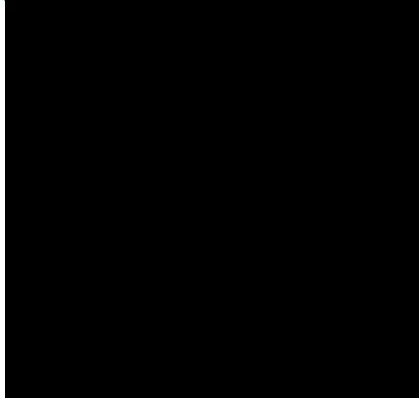




© Ali Al Mubarak / Riyadh Development Authority (RDA) Courtesy of Omrania Associates
Metro station West area, line 3

El organismo público RDA (Riyadh Development Authority) aprobó en 2011 la revisión del plan MEDSTAT (The Metropolitan Development Strategy for Arriyadh Region) que es el plano de referencia que establece la visión de futuro del desarrollo de la ciudad de Riyadh y del área metropolitana para los próximos 50 años y hace un esbozo del marco estratégico para los próximos 20 años para guiar el desarrollo urbano en todos los sectores.

Gran parte de los grandes proyectos urbanos se iniciaron hace una década como la nueva terminal del aeropuerto, el ITCC (Information Technology and Communication Complex) ambos en funcionamiento, pero algunos de ellos todavía en proceso de ejecución como el Metro de Riyadh , el Distrito Financiero (KAJD) muy avanzados pero con años de retraso, y

otros en fase de proyecto como el King Salman Park (situado al noreste del centro histórico en los terrenos del antiguo aeropuerto cubriendo un área de 1.330 ha) y Quidiya (destino de ocio en el oeste de Riyadh con un área de 334 km²) entre otros.

El proyecto del Metro de Riyadh tiene 6 líneas construidas simultáneamente, 176 km, 85 estaciones, 3 líneas de BRT y bus convencional con cuatro estaciones principales diseñadas para Snohetta, Zaha Hadid Architects, Omran & Associates y Gerber Architekten. Su área de influencia abarca toda la extensión de la ciudad y como nueva infraestructura de transporte y movilidad coge un protagonismo único dentro del plan estratégico. Promueve una nueva movilidad y accesibilidad que reducirá el tráfico denso de las zonas urbanas más congestionadas, del centro y de los grandes ejes viarios norte-sur Olaya Street y King Fahd road que aglutinan gran parte de los nuevos edificios y servicios más representativos de la ciudad, oficinas, hoteles y equipamientos como la biblioteca central y además facilitará la conexión con el distrito financiero y el aeropuerto.

Es una poderosa e influyente infraestructura. Las obras están en el tramo final pero los requerimientos técnicos de implantación (parte por túnel, parte viaducto) en una trama urbana existente siguen afectando la movilidad de la ciudad. En cualquier caso, ha inducido una serie de nuevos proyectos urbanos derivados que están en marcha como son el estudio de la interconexión de las áreas verdes, la reurbanización de viales y espacios públicos afectados con una mejora de las aceras y de los espacios destinados a peatones, de la accesibilidad, el ajardinamiento incrementando las áreas de sombra, el alumbrado público y la señalización.

De estos proyectos derivados tienen especial interés, por su escala más reducida y por su impacto en la mejora de la actividad económica de los barrios, las zonas TOD (Transit-Oriented Development) a lo largo de la ciudad y que ya están en fase de proyecto.

Las TOD s tienen como principal objetivo promover áreas de desarrollo urbano de alta densidad con usos mixtos con un enfoque a favor de la planificación de las tipologías en lugar del tradicional zoning. Cabe destacar que la ciudad de Riyadh tiene una trama urbana de muy baja densidad y por tanto muy extensiva de uso residencial unifamiliar con los servicios concentrados en la viabilidad principal.

El desarrollo de las áreas en torno a las estaciones de metro proporcionará un entorno urbano de mejor calidad, más amable, tendrán una mejor accesibilidad, más y nuevos servicios de proximidad interconexión con los BRT, nuevos mercados, oficinas, residencial de alta densidad en áreas de influencia de entre 800-1000 metros de radio que variará según el estudio de detalle de cada zona. En definitiva, se promoverán nuevas actividades económicas y negocios ligados al barrio, nuevos tipos de vivienda, hará más cercanos los nuevos puestos de trabajo y mejorará la movilidad reduciendo el número y la distancia de los viajes en coche.

Es un proyecto de larga duración y por lo tanto adaptable a las necesidades de la zona y el momento y que distribuirá de manera equilibrada las oportunidades y el crecimiento económico por toda la ciudad.

Los nuevos estándares urbanos incrementarán el uso del espacio público como lugar de relaciones, los usos de ocio y las áreas verdes integradas que facilitarán el uso peatonal y el disfrutar del aire libre. Un proyecto suma de proyectos de escala menor, pero con un gran impacto que promoverá un cambio social y económico con nuevas formas de trabajo y relaciones sociales en una sociedad más moderna.

Antoni Jansana, arquitecto. Corresponsal del COAC en Riyadh, mayo 2019



[1]

Tornar

[2]

Copyright@ Col·legi d'Arquitectes de Catalunya : <https://www.arquitectes.cat/ca/node/19157>

Links:

[1] <https://www.arquitectes.cat/ca/printpdf/printpdf/19157>

[2] <https://www.arquitectes.cat/ca/javascript%3Ahistory.back%281%29>