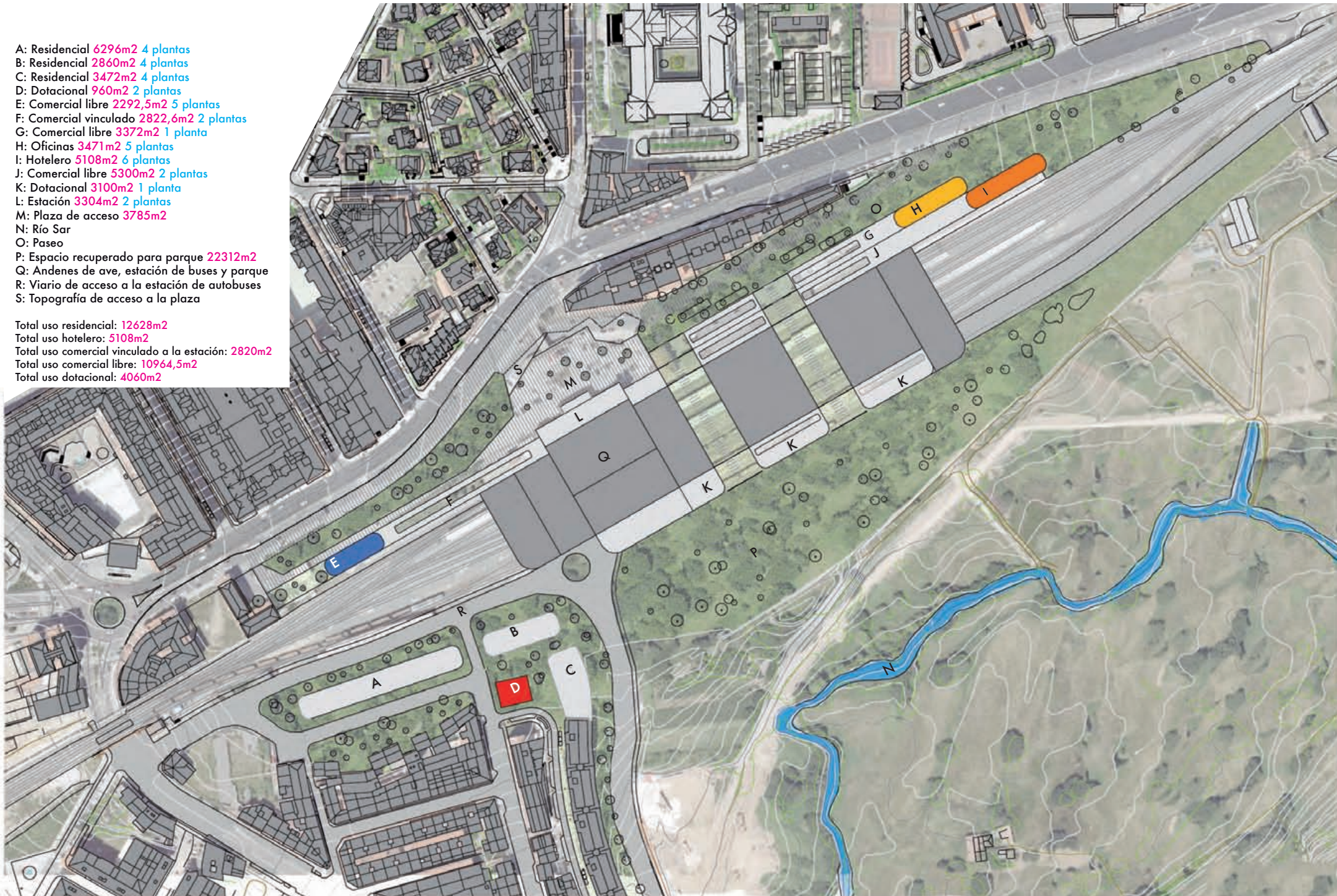
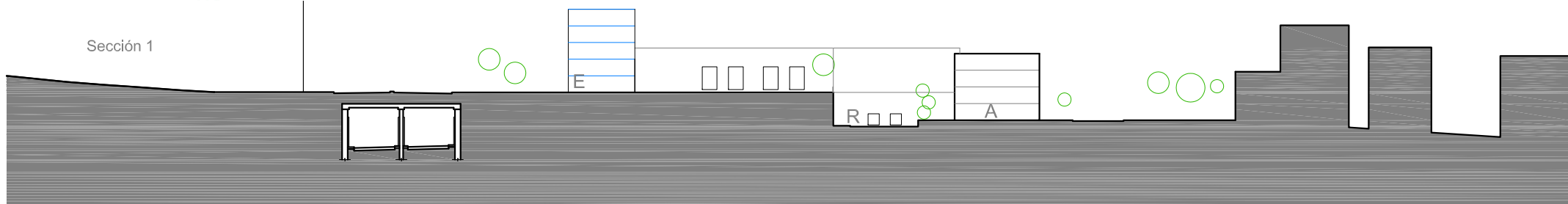


- A: Residencial 6296m<sup>2</sup> 4 plantas
- B: Residencial 2860m<sup>2</sup> 4 plantas
- C: Residencial 3472m<sup>2</sup> 4 plantas
- D: Dotacional 960m<sup>2</sup> 2 plantas
- E: Comercial libre 2292,5m<sup>2</sup> 5 plantas
- F: Comercial vinculado 2822,6m<sup>2</sup> 2 plantas
- G: Comercial libre 3372m<sup>2</sup> 1 planta
- H: Oficinas 3471m<sup>2</sup> 5 plantas
- I: Hotelero 5108m<sup>2</sup> 6 plantas
- J: Comercial libre 5300m<sup>2</sup> 2 plantas
- K: Dotacional 3100m<sup>2</sup> 1 planta
- L: Estación 3304m<sup>2</sup> 2 plantas
- M: Plaza de acceso 3785m<sup>2</sup>
- N: Río Sar
- O: Paseo
- P: Espacio recuperado para parque 22312m<sup>2</sup>
- Q: Andenes de ave, estación de buses y parque
- R: Viario de acceso a la estación de autobuses
- S: Topografía de acceso a la plaza

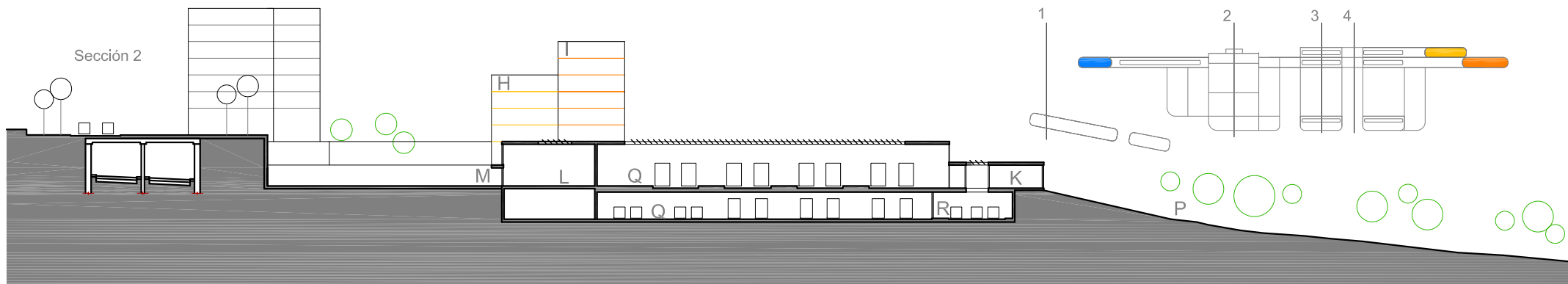
Total uso residencial: 12628m<sup>2</sup>  
 Total uso hotelero: 5108m<sup>2</sup>  
 Total uso comercial vinculado a la estación: 2820m<sup>2</sup>  
 Total uso comercial libre: 10964,5m<sup>2</sup>  
 Total uso dotacional: 4060m<sup>2</sup>



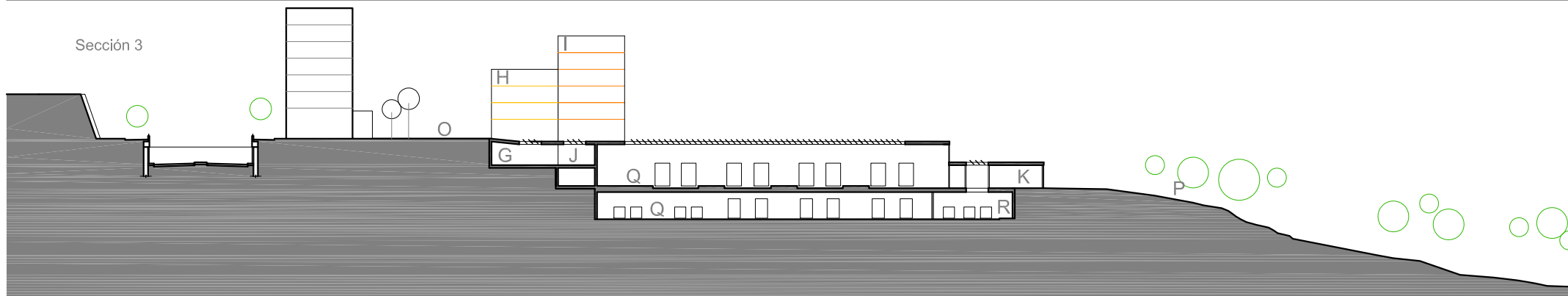
Sección 1



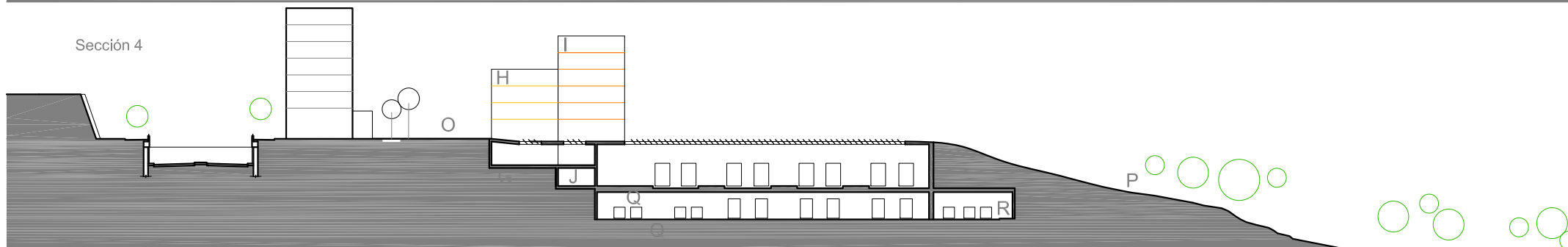
Sección 2



Sección 3



Sección 4



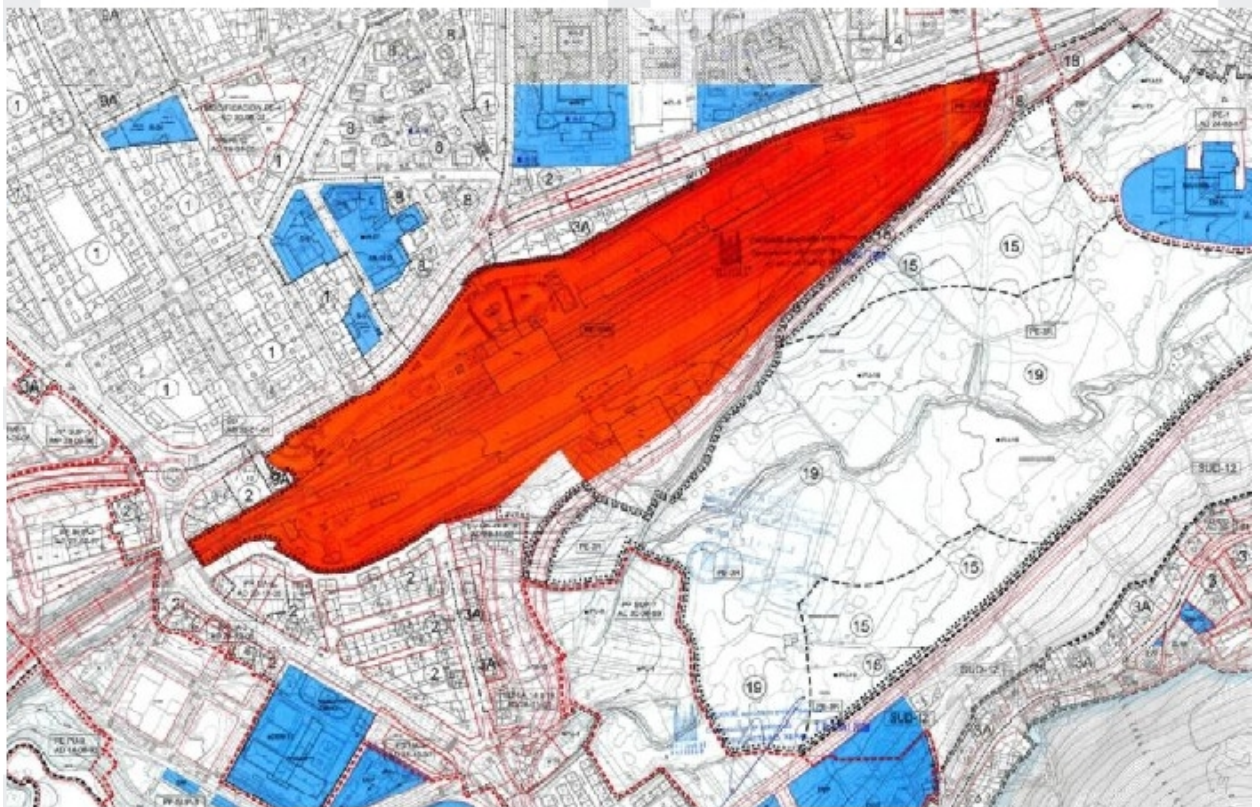


## MEMORIA CONCURSO:

### ANTECEDENTES:

La llegada del AVE a Santiago de Compostela, dentro del Eje Atlántico de Alta Velocidad, producirá una importante modificación de las actuales instalaciones ferroviarias.

El PXOM vigente delimita el área de actuación en el que deberán desarrollarse las nuevas infraestructuras, y prevé el desarrollo de un Plan Especial de Reforma Interior para la misma.



Las Entidades intervinientes, que son:

- El Ministerio de Fomento, responsable de la Infraestructura ferroviaria,
- la Xunta de Galicia, titular de competencias en ordenación del territorio y urbanismo,
- el Ayuntamiento de Santiago, titular de competencias en ordenación, gestión, ejecución y disciplina urbanística,
- la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, (ADIF), que tiene encomendado el mantenimiento y la explotación de las infraestructuras ferroviarias,

han firmado un Convenio de Colaboración para la remodelación de la estación ferroviaria de Santiago de Compostela y la actuación urbanística en su área de influencia en el que se propone construir un intercambiador modal de transporte para la línea de tren y la estación de autobuses con usos hotelero, oficinas, comercial, residencial, deportivo, etc.

## ANALISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL:

La exhaustiva observación de la zona de la estación y el análisis de su interacción con el resto de la ciudad dan como resultado el diagnóstico de los problemas existentes en la actualidad a los que se pretende encontrar solución con la propuesta de intervención

- La orografía de la zona evidenciada por la diferencia de cotas existente entre Brañas del Sar-Ponte Pedriña y Av de Lugo provoca la incomunicación entre ambas zonas.
- El trazado de las vías y la estación acentúan esta incomunicación actuando como una barrera, un límite entre Brañas del Sar- Ponte Pedriñas y la Av de Lugo- Ensanche-Ciudad Jardín.
- La ciudad queda dividida; la estación de ferrocarril “mira” a la Av de Lugo y “da la espalda” a la zona baja, dejando hacia atrás las vías de servicio para transporte de mercancías.
- El sector del barrio de Ponte Pedriña que linda con las traseras de la estación se encuentra degradado, están sin ocupar parte de las viviendas y sin actividad la mayoría de los locales.
- La relación entre la estación y la zona de la ciudad hacia la que se abre también se ve afectada por la orografía, los casi 9 metros de diferencia de altura existentes sólo se salvan a través de 4 tramos de escalera o un extenso recorrido en pendiente que se dificulta aún más cuando se porta un equipaje aunque sea pequeño.
- El mejor asoleamiento se desperdicia porque lo reciben las traseras de la estación y el muro de contención que hay por debajo de la Av de Lugo.
- El trazado del nuevo vial que bordea las Brañas del Sar se realizó tan próximo a éstas que pone en peligro la conservación del estado natural de las mismas.
- La Av de Lugo- rúa do Hórreo como único acceso al Casco histórico de la ciudad resulta insuficiente respecto del número de vehículos que la transitan provocando embotellamientos.
- Cuenta con 3 carriles en cada sentido que la hacen demasiado ancha, dificultando la fluidez del tránsito peatonal entre el ensanche y la estación y aislando a ésta del resto de la ciudad.
- El carril de la Av de Lugo que linda con la acera de la estación se convierte en una vía de circulación rápida hacia el Norte de la ciudad que genera inseguridad a los peatones.
- Las aceras son estrechas y tanto en una margen de la Av de Lugo como en la otra cambian su dimensión dando prioridad a la circulación vehicular en menoscabo del peatón.
- La situación del acceso a la estación en la desembocadura de la rotonda de la Galuresa es un elemento más de congestión del tráfico vehicular y entorpecimiento del discurrir de los peatones.
- Las vistas desde la ciudad hacia las Brañas del Sar se pierden por el excesivo ancho de la Av de Lugo y la estación.

## OBJETIVOS DE LA PROPUESTA

- Salvar la barrera que actualmente forman la estación y su entorno para unir la ciudad cruzando las vías del ferrocarril con la edificación.
- Generar una estación intermodal superponiendo AVE-Cercanías, Autobuses, aparcamientos.
- Provocar el acceso rodado a la estación desde otro vial para descongestionar la Av de Lugo.
- Desviar el nuevo vial del Sar para desahogar las brañas y conservarlas.
- Enviar la terminal de carga de la estación al Polígono de Infesta donde se ubican las empresas que la utilizan para des-cogestionar el centro de la ciudad de tráfico pesado (camiones).
- Generar un eje Rúa do Hórreo -Avenida de Lugo concebido como espacio estancial y de disfrute.

## SOLUCIÓN ADOPTADA

Se propone:

- Desarrollar la estación intermodal como una cubierta transitable que una la Rúa del Hórreo con las Brañas del Sar.
- Reducir los carriles de circulación vehicular a la Av de Lugo para generar un gran paseo arbolado que permita disfrutar desde la cota de la rúa do Hórreo del asoleamiento y de las vistas de las Brañas del Sar, ya que la cubierta transitable de la estación estará a la misma altura que la rúa do Horreo.
- Ubicar en bandejas superpuestas la estación del tren y la de los autobuses para facilitar la relación y el tránsito entre ambas.
- Realizar el acceso vehicular a la estación de buses y al parking de la intermodal por un vial de nuevo trazado que una la rotonda del Sar con la Rúa de Vedra; que es la entrada al barrio de Ponte Pedriña; y que discurrirá paralelo a las vía del tren, pero en un nivel inferior.
- anular el vial que existe actualmente acercando las Brañas a la ciudad, reduciendo la sección de paso por encima de las vías y ganando para el parque un espacio que se podrá “urbanizar” para mantener las brañas en estado natural.
- Se consigue con esta re-ubicación del vial ganar un espacio para Ponte Pedriñas en el que se ampliará el barrio con viviendas, se lo dotará de una plaza-parque infantil y de un edificio destinado a equipamiento para revitalizar la zona.
- Este planteamiento alberga tanto la opción de dejar el edificio de la estación actual como la de derribarlo para construir uno nuevo en el conjunto en el que también se ubicaran los usos propuestos por el plan.

## AUTORES:

Ramón Viéitez Rodríguez DNI:36153856H  
649 32 48 24  
vieitezrodriguez@gmail.com

Noemí Díaz Patiño DNI:36174279V  
652 87 51 90  
itrynottothink@gmail.com

Patricia Gladys Varela Weber  
687 85 52 13  
pat@coag.es

## COLABORADORES:

Yolanda Cabaleiro Barroso  
Sandra González Rial  
Alfonso Fernández Cao  
Rubén Fernández Lombardero  
Adolfo Viéitez Vázquez