

PROXECTO ESTACIÓN INTERMODAL SANTIAGO DE COMPOSTELA

En abril de 1943 inaugúrase a estación de tren de Santiago de Compostela con motivo da entrada en servizo do tramo ferroviario entre Santiago e A Coruña. O edificio respondía ás necesidades dos viaxeiros do momento e a súa estética pretendía estar en consonancia co casco histórico compostelán. É por isto que a estación é un edificio significativo da capital galega, o que levou a que se estea iniciando o proceso que a catalogue como ben de interese cultural.

Santiago de Compostela é considerado tradicionalmente como un lugar con alto grao de mobilidade. Isto é debido á súa condición de cidade universitaria, lugar de peregrinaxe ou centro da actividade política e administrativa do país.

A evolución e o crecemento da cidade nestes últimos anos fai que a capital compostelá requira dunhas boas infraestruturas e dun completo servizo de transporte que dea resposta ás necesidades dunha poboación en continuo progreso.

É por todo isto, que a Federación Española de Asociaciones de Amigos del Ferrocarril pretende desenvolver un proxecto que faga viable conservar o patrimonio histórico da cidade coa creación de modernas infraestruturas.

Estamos a falar da creación dunha **Estación Intermodal** que faga compatibles a actual construción cos edificios necesarios para a implantación da liña do tren de Alta Velocidade, cercanías, metro lixeiro e trens convencionais. Ademais, outras infraestruturas esenciais para a eficaz mobilidade dos viaxeiros, como a estación de autobuses coa súa dársena correspondente. Todo isto, sen esquecer a funcionalidade da estación e a conexión coas distintas entradas á cidade. Así, tamén se contempla a necesidade de crear accesos directos polos viais próximos e numerosas prazas de aparcadoiro.

Dende a FEAAF estamos convencidos de que a creación da Estación Intermodal de Santiago de Compostela ten que ser tratada como un proxecto de Estado, un proxecto de obra conxunta a todos os niveis. É imprescindible, pois, a participación da Unión Europea e o Consorcio de Santiago, isto é, o Goberno central co ministerio de Fomento, A Xunta de Galicia e Concello de Santiago de Compostela, así como o Adif.

FASES DE TRABAJO

Para levar a cabo este proxecto, é necesario marcar a primeira fase de traballo:

Reubicar un espazo para trasladar as mercadorías aos arredores dos barrios composteláns da Sionlla, Amio e a Susana. Isto faría que se liberase un espazo

continuamente conxestionado pola entrada de vehículos pesados que transportan, sobre todo, madeira.

É imprescindible nomear un arquitecto ou un grupo de traballo que deseñe a estación seguindo as seguintes consideracións:

Facendo honra á denominación de intermodal, é necesaria facer funcional a mobilidade dos viaxeiros entre os diferentes medios de transportes. Para isto, precísase a creación dunha estación de autobuses. Esta debe situarse ao lado da estación de ferrocarril e, ademais, contar con amplas e suficientes dársenas que permitan a fácil entrada e saída dos autobuses urbanos e interurbanos.

Outro parámetro esencial é a necesidade de redefinir un acceso directo circular como entrada principal á estación de autobuses. A rotonda estaría situada a distinto nivel para evitar a posible saturación do tráfico, no novo vial Clara Campoamor, á altura da antiga e abandonada fábrica da Koipe. A estación contaría con 1.800 prazas de aparcadoiro, tamén por ese lado da vía, redundando na idea de conxestionar o tráfico o menos posible.

A estación do AVE débese construír no espazo existente entre a nova estación de autobuses e o edificio da actual estación do tren, o cal se conservaría como estación de cercanías e parada do metro lixeiro entre Bertamiráns, Milladoiro, Cidade da Cultura e Polígono do Tambre.

Por suposto, todas estas futuras construcións deben a permeabilidade dos accesos peatonais, tanto nos pasos superiores como subterráneos, despachos de billetes ou vestíbulos de acceso, non podendo deixar de favorecer a funcionalidade e comodidade das instalacións para os viaxeiros, sendo un obxectivo principal. Ademais, a permeabilidade tamén ten que estar presente na conexión da estación intermodal co boulevard da rúa do Hórreo. Facendo fincapé na comodidade dos viaxeiros, é imprescindible a colocación dunha grande marquesina para unha espera comfortable.

CONSORCIO

Todo isto non podería ser posible sen a participación activa dos diferentes entes administrativos. Así, é fundamental a colaboración e implicación no proxecto da UE, Estado, Xunta e Concello de Santiago, así como a do Adif.

O Consorcio de Santiago, formado polo Goberno Central, Xunta e Concello de Santiago deben promover a recalificación dos terreos sobrantes da estación para poder vendelos e utilizar as plusvalías para financiar as obras. É imprescindible o seu apoio para a construción da estación intermodal.

Débese entender que é unha necesidade básica que suporá numerosas vantaxes para unha cidade central en múltiples e diferentes aspectos. Así, recordamos que Santiago é destino habitual de numerosos viaxeiros a nivel local, estatal e internacional.

Así, os estudantes da Universidade de Santiago, a máis numerosa de todas as galegas, teñen o ferrocarril e o autobús como principais medios de transporte.

Ademais, a condición de Santiago como capital de Galicia e sede dos diferentes edificios administrativos, Consellerías, Xunta, Tráfico, etc., conlevan numerosos desprazamentos a Compostela para realizar xestións.

A nivel nacional e internacional, é de sobra coñecido o altísimo valor histórico, relixioso e cultural que Santiago ten como destino de peregrinaxe, non podéndose permitir non avanzar na mellora das súas comunicacións.

Por todo isto, a FEAAF considera necesaria a presentación dun proxecto ambicioso pero fundamental para o progreso da cidade. Un proxecto que garanta as infraestruturas necesarias para dar resposta ás necesidades da sociedade actual pero que, ao mesmo tempo, respete as tradicións dunha cidade cun amplo patrimonio histórico e monumental. Así, Santiago, tería na estación intermodal o seu máximo expoñente dunha grande labor conciliadora entre tradición e progreso, contraste que a mesma cidade de Compostela, ao longo dos anos, demostrou ser capaz de harmonizar.

A INTERMODALIDADE É A CLAVE PARA A MELLORA DA MOBILIDADE EN COMPOSTELA



COAG DE SANTIAGO A 16 DE XULLO DE 2009

Carlos Abellán Ruiz
Presidente de FEAAF e ACAF



OCUPACIÓN DO TRÁFICO RODADO NA RÚA



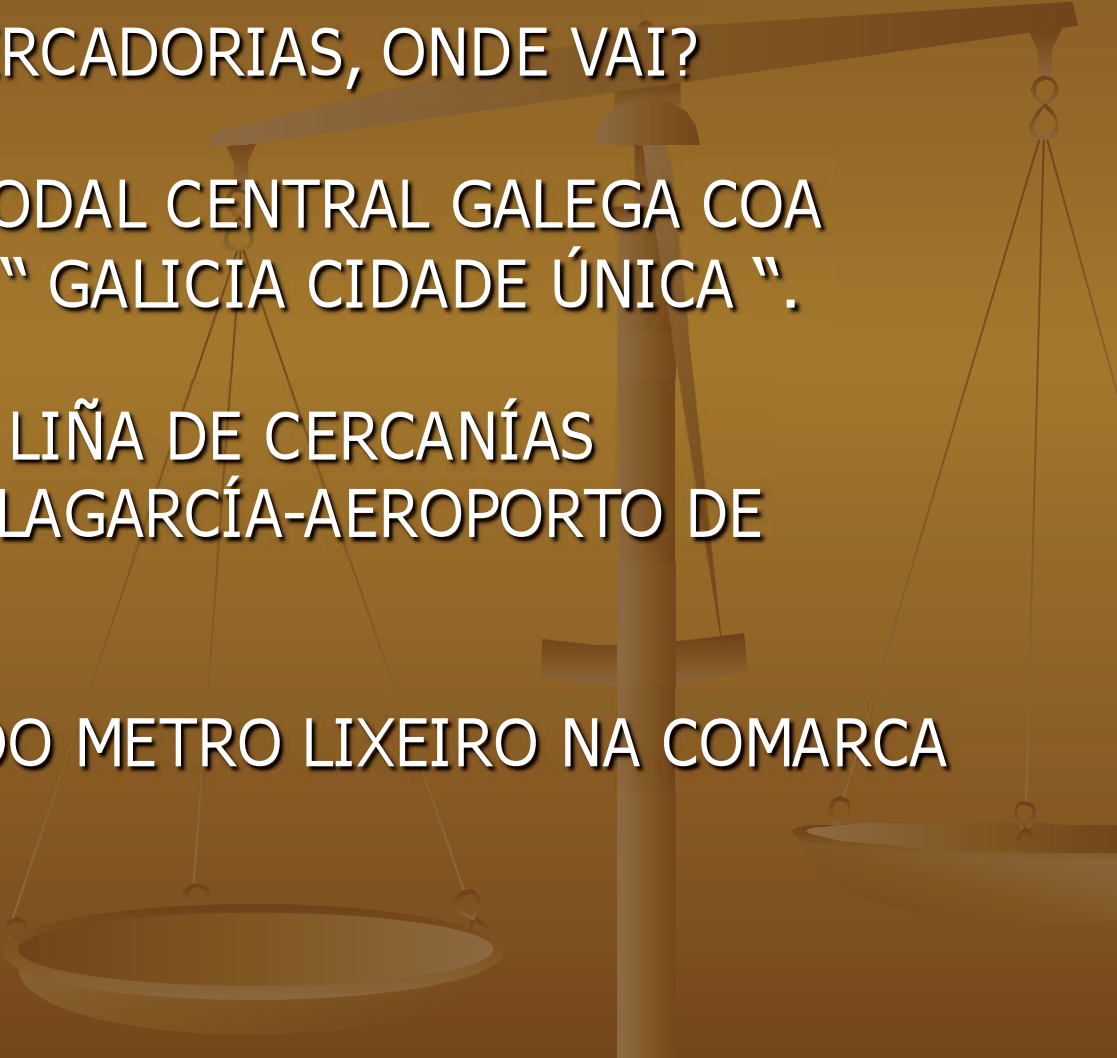
OCUPACIÓN DE VEHÍCULOS NUNHA
RÚA DE TRÁNSITO DIARIO



SE METÉRAMOS A ESTES CONDUCTORES
E ACOMPAÑANTES EN TRANSPORTE
PÚBLICO



ASPECTOS GLOBAIS A TER EN CONTA

- 1º.- A ESTACIÓN DE MERCADORIAS, ONDE VAI?
 - 2º.- ESTACIÓN INTERMODAL CENTRAL GALEGA COA ENTRADA DO AVE, " GALICIA CIDADE ÚNICA ".
 - 3º.- IMPLANTACIÓN DA LIÑA DE CERCANÍAS (PROXIMIDADE) VILAGARCÍA-AEROPORTO DE LAVACOLLA.
 - 4º.- A IMPLANTACIÓN DO METRO LIXEIRO NA COMARCA DE COMPOSTELA.
- 

1º.- A ESTACIÓN DE MERCADORIAS, ONDE VAI?

- NECESIDADE DO TRASLADO CARA UNHA NOVA UBICACIÓN NA SIONLLA OU AMIO.
- LIBERANDO UN IMPORTANTE ESPAZO E EVITANDO A ENTRADA DE TRANSPORTE PESADO, DESCONXESTIONANDO O TRÁFICO RODADO.
- ASPECTOS ESTÉTICOS, EXTRATÉXICOS E MÁIS FUNCIONAIS BUSCANDO A PROXIMIDADE AO POLÍGONO DO TAMBRE E ACCESOS ÁS ESTRADAS.

1º.- A ESTACIÓN DE MERCADORIAS, ONDE VAI?



2º.- ESTACIÓN INTERMODAL CENTRAL, GALICIA CIDADE ÚNICA



Hoxe en día, os atascos e a conxestión de tráfico deixaron de ser patrimonio exclusivo das grandes cidades para contaxiar progresivamente aos núcleos urbanos máis pequenos.

As ampliacións e construcións de novas infraestruturas viarias, aínda que sendo moi importantes e necesarias na nosa cidade, non demostraron ser suficientes e eficientes a medio e longo prazo para garantir que os dereitos de todos os cidadáns relacionados coa mobilidade e a accesibilidade sexan os axeitados.

É por isto polo que se fai necesario a implantación decidida do transporte colectivo público como solución á conxestión do tráfico do centro urbano.

20.- ESTACIÓN INTERMODAL CENTRAL, GALICIA CIDADE UNICA



É unha oportunidade ideal para Santiago de Compostela a posta en marcha do proxecto da implantación da estación intercambiadora de viaxeiros na actual estación de ferrocarril, para conectar autobuses urbanos e interurbanos regulares e discrecionais co servicio do tren co AVE e as Cercanías, taxis, estacionamentos e Metro Lixeiro.

Estaría situada nun lugar céntrico e conexionado do novo vial de Clara Campoamor á altura da Koipe. Contémplase unha glorieta a distinto nivel que facilite a conexión directa coa estación intercambiadora baixo as vías do trazado ferroviario. Isto facilitaría o acceso directo, evitando a entrada e saída da rúa do Horreo e o nó da rotonda da Galuresa.

2º.- ESTACIÓN INTERMODAL CENTRAL, GALICIA CIDADE ÚNICA

ESTADO DOS ESTUDIOS INFORMATIVOS DA REDE FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDADE: ACCESO Á MESETA



2h 48min. Tempos de viaxe estimados dende Madrid.

31 min. Tempos de viaxe estimados entre cidades.

— EN REDACCIÓN

— EN INFORMACIÓN PÚBLICA

— REMATADO PENDENTE DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

— NOVAS ACTUACIÓNS PREVISTA NO PLAN GALICIA



2º.- ESTACIÓN INTERMODAL CENTRAL, GALICIA CIDADE ÚNICA

- TRASLADO DA ESTACIÓN DE AUTOBUSES Á ZONA DA KOIPE, CON ACCESOS A DISTINTO NIVEL NO VIAL DE CLARA CAMPOAMOR.
- CONSTRUCCIÓN DA ESTACIÓN DO AVE NA ZONA DAS VÍAS CENTRAIS.
- ADECUACIÓN DO ACTUAL ESTACIÓN PARA CERCANÍAS E METRO LIXEIRO.
- ACCESO SUPERIOR E INFERIOR ENTRE ELES, PERMITINDO O PASO ENTRE O ENSANCHE HACIA PONTEPEDRIÑA E SAR.

2º.- ESTACIÓN INTERMODAL CENTRAL, GALICIA CIDADE ÚNICA

Integración
de todos
transportes
colectivos
nunha
estación

Acceso peonil
para os diversos
medios de
transportes, con
itinerario das
distintas
estacións



Comodidade nos
desprazamentos
pola cidade

ESTACIÓNS COMO LUGARES DE ENCONTRO

Definición de estación ferroviaria:

Como declaracións de intencións: é a porta da cidade, o punto de encontro dos cidadáns, é a tarxera de visita que se convierten en escaparate do ferrocarril, eo primeiro contacto dos usuarios co tren e coa cidade.

2º.- ESTACIÓN INTERMODAL CENTRAL, GALICIA CIDADE ÚNICA

ESTACIÓN INTERMODAL DE ALMERÍA

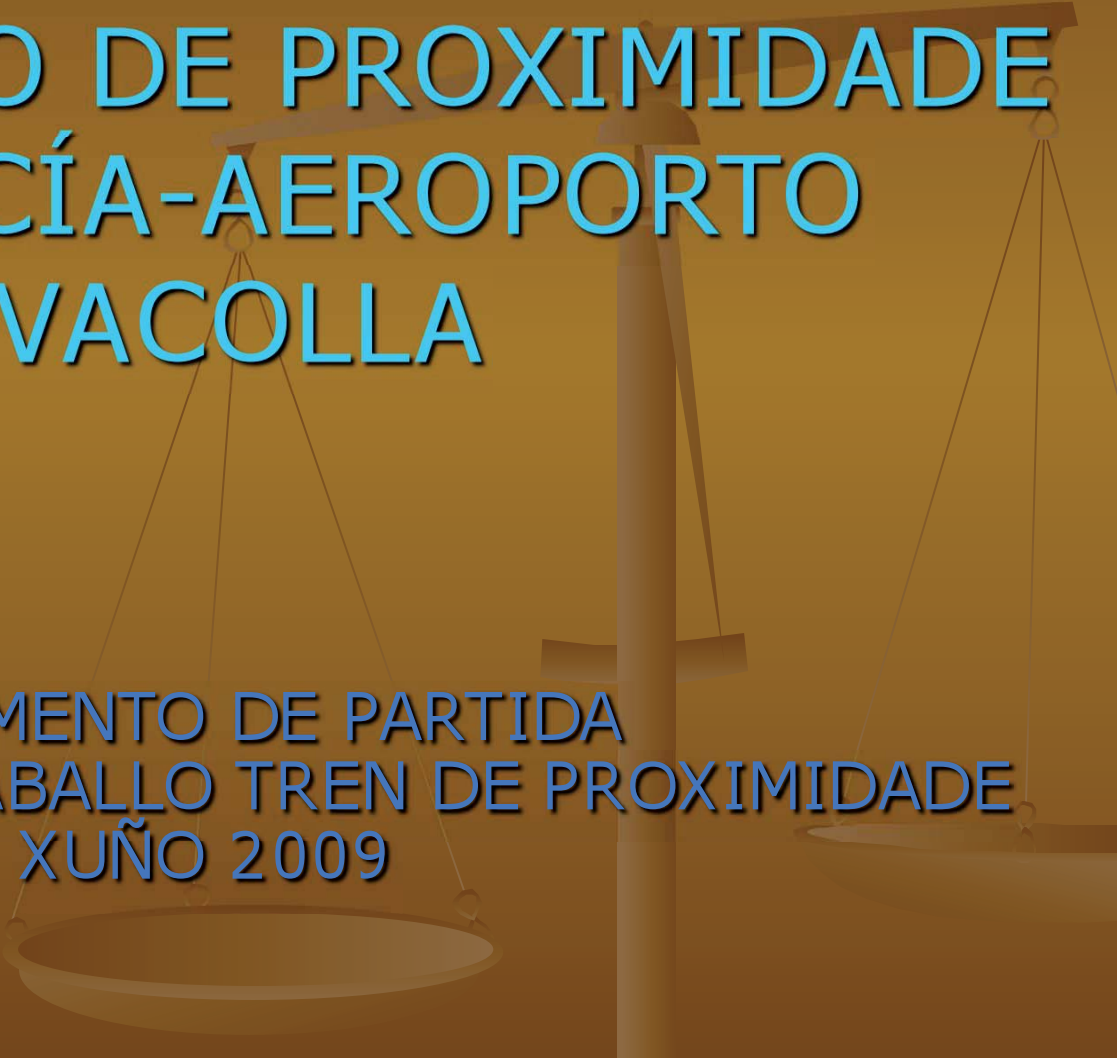


2º.- ESTACIÓN INTERMODAL CENTRAL, GALICIA CIDADE ÚNICA

As estacións de intercambio, nun sistema integrado de transportes, son elementos básicos da rede, xa que nelas se materializa funcionalmente a coordinación dos distintos modos de transporte. A construción de estacións de intercambio ou a mellora das mesmas, ten por obxectivo despenalizar os transbordos e reducir os tempos de intercambio entre os diferentes modos, tempos aos que subxectivamente o usuario é máis sensible.



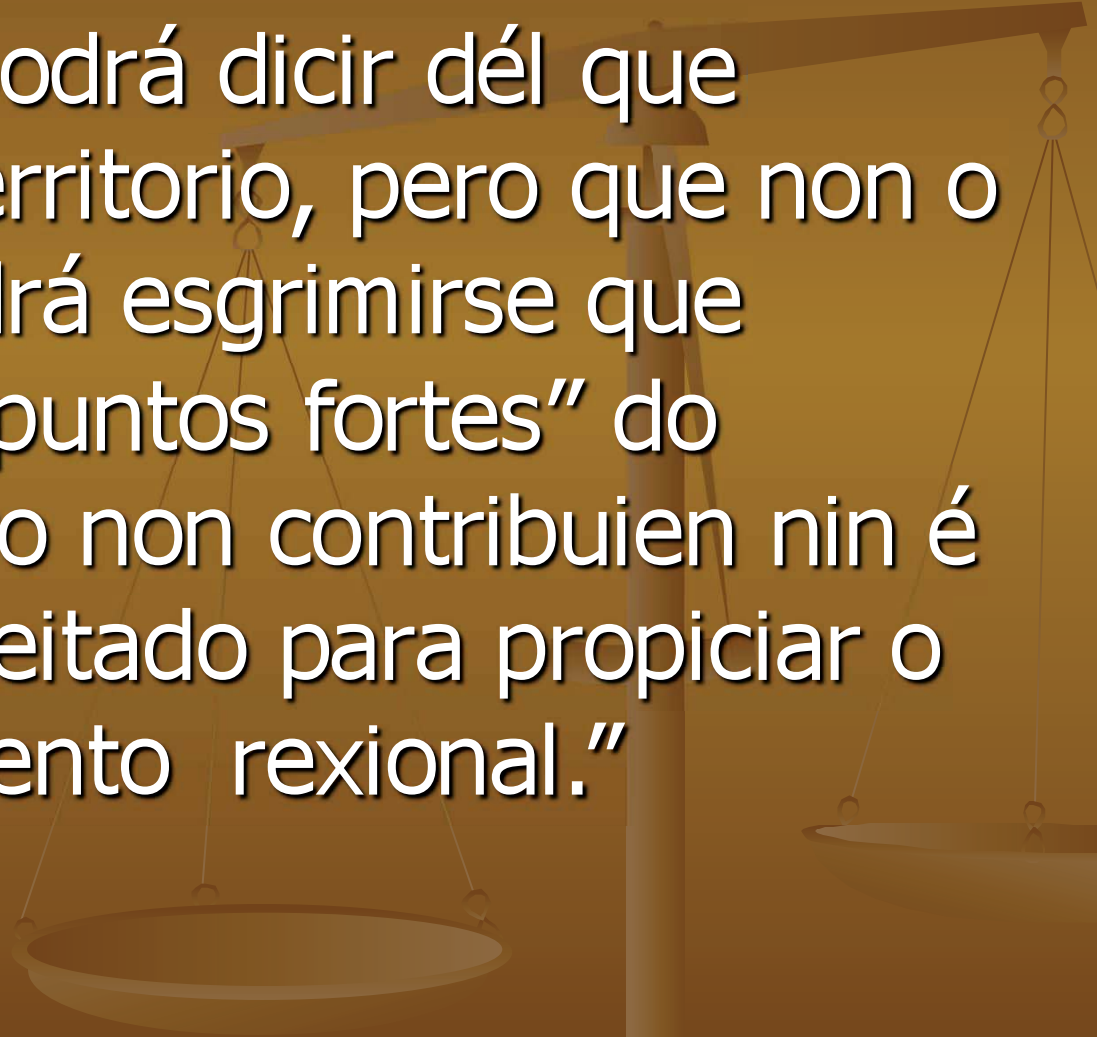
PROPOSTA LIÑA TRANSPORTE FERROVIARIO DE PROXIMIDADE VILAGARCÍA-AEROPORTO LAVACOLLA



DOCUMENTO DE PARTIDA
COMISIÓN DE TRABALO TREN DE PROXIMIDADE
XUÑO 2009

Nebot Beltrán, F.
“Velocidad contra accesibilidad”
Revista OP, nº 36, 1996

“...Do AVE se poderá dicir dél que atravesia o territorio, pero que non o verteбра; poderá esgrimirse que potencia os “puntos fortes” do territorio, pero non contribúen nin é o vehículo axeitado para propiciar o desenvolvemento rexional.”



SITUACIÓN ACTUAL

- Estación sen servizo.
- Estación con servizo.



Treito común

Treito previsto para o seu desmantelamento unha vez entrado en servizo o novo trazado.

Treito nova construción
Eixo Atlántico

Proposta de paradas de cercanías situadas no Concello de Santiago



4º.- A IMPLANTACIÓN DO METRO LIXEIRO NA COMARCA DE COMPOSTELA



•DEFINICIÓN DO TRANVÍA MODERNO.

Co nome de Tranvía moderno ou metro lixeiro defínense na actualidade aqueles sistemas de transporte colectivo de tracción eléctrica que circulan sobres raís, introducidos na calzada ou viais urbanos, cunha infraestrutura de soporte que está separada doutros usuarios da vía pública e cunha notable versatilidade de explotación respecto a outros medios ferroviarios de transporte.

4º.- A IMPLANTACIÓN DO METRO LIXEIRO NA COMARCA DE COMPOSTELA

ASPECTOS POSITIVOS

- Piso baixo e modular.
- Medio comfortable, rápido, fiable, actual.
- Ecolóxico, seguro e puntual.

BENEFICIOS ECONÓMICOS

- Mellora o acceso urbano
- Aforro de tempo e gasto de combustible.
- Potencia o desenvolvemento dos núcleos que concentra a actividade comercial.

O METRO LIXEIRO



DENOMINACIÓN

Sistemas de transporte colectivo de tracción eléctrica que circulan sobre raíles introducidos na calzada ou na vía pública

VANTAXES

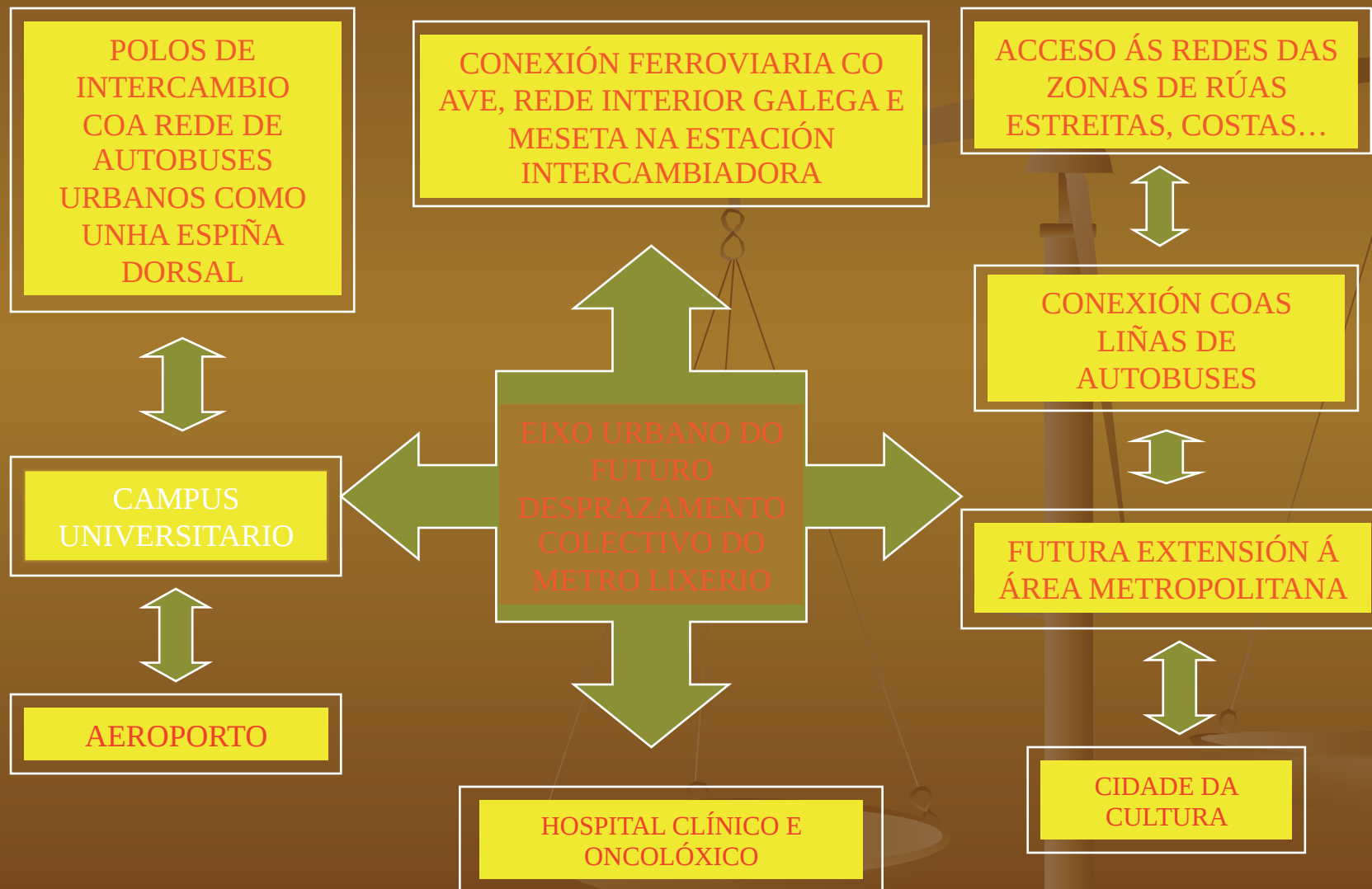
- Non require grandes infraestructuras, nin elevados custos de inversión.
- Alta versatilidade, adáptase a todo tipo de superficie urbana, asfalto, lastro, herba, etc.

Actualmente, o ferrocarril (AVE e Rexonais), transporte terrestre (autobuses urbanos, interurbanos e taxis) e metro lixeiro, configuran un trinomio indispensable para o desenvolvemento e rehabilitación dunha cidade moderna.

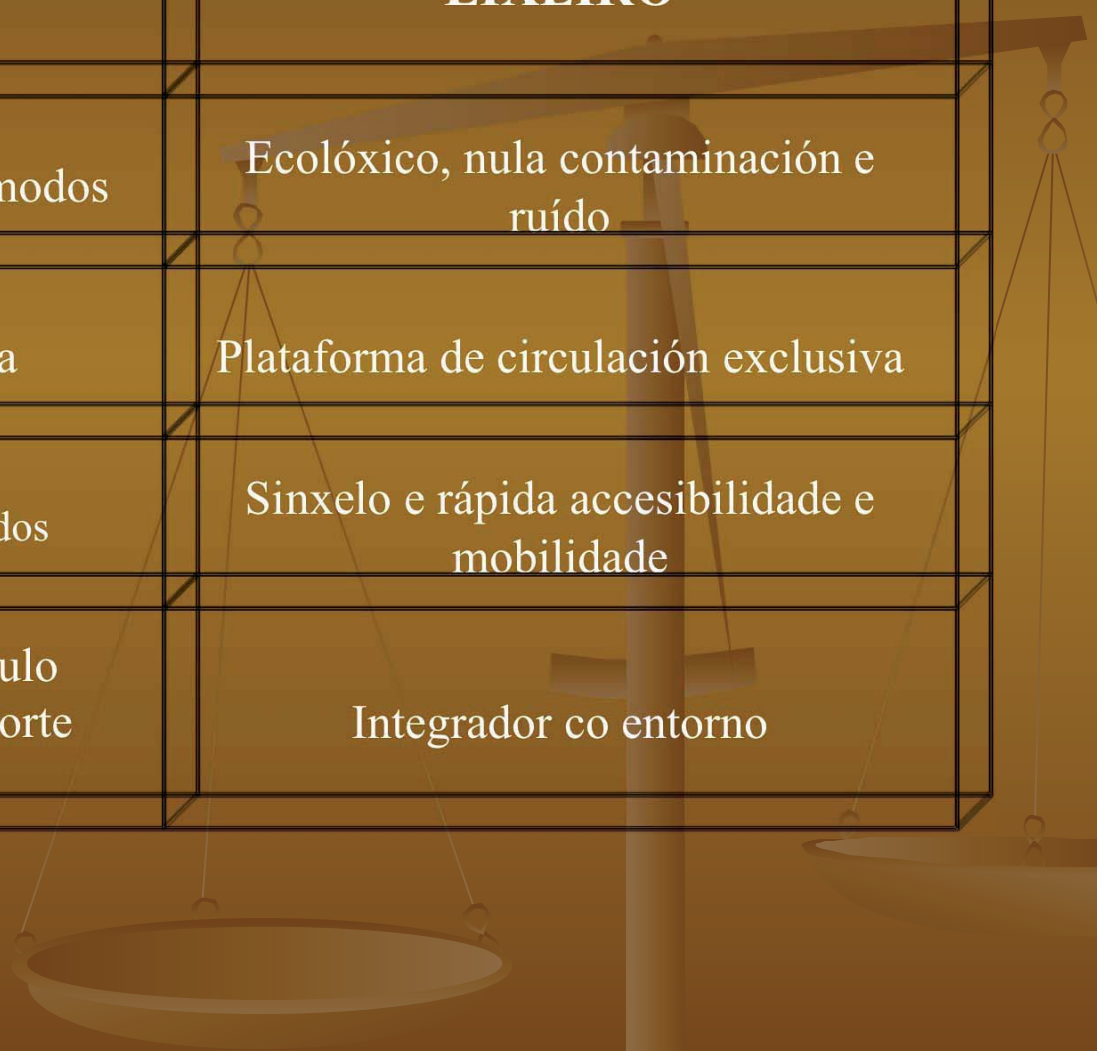
3. NOVOS TEMPOS, NOVAS TECNOLOXÍAS

IMPLANTACIÓN DO METRO LIXEIRO EN COMPOSTELA

PRINCIPIOS FUNDAMENTAIS



4º.- A IMPLANTACIÓN DO METRO LIXEIRO NA COMARCA DE COMPOSTELA



VANTAXES DA ESTACIÓN INTERMODAL	VANTAXES DO METRO LIXEIRO
Coordinación entre diversos modos	Ecolóxico, nula contaminación e ruído
Política tarifaria conxunta	Plataforma de circulación exclusiva
Despenalización nos transbordos	Sinxelo e rápida accesibilidade e mobilidade
Disuasión do uso do vehículo privado potenciado o transporte público	Integrador co entorno

4. PROPOSTA DE IMPLANTACIÓN DO METRO LIXEIRO



Se somos capaces de sumar, por un lado, a vontade de modificar os nosos hábitos de conducta nos desprazamentos ata os transportes colectivos e os servizos públicos e, por outro, incorporar modalidades de transporte máis funcionais, máis seguras, máis adaptables ás tramas urbanas, máis respetuosos co medio ambiente, en definitiva, máis integrados na cidade de sempre, estaremos no camiño que nos leva ata unhas cidades máis hospitalarias, máis cálidas, máis humanas.

4º.- A IMPLANTACIÓN DO METRO LIXEIRO NA COMARCA DE COMPOSTELA

Metro Ligerio de BURDEOS



APARCADOIRO DISUASORIO



A función deste aparcadoiro, que estará ubicado ao lado da estación intercambiadora, é dar un descanso á utilización do vehículo privado nos desprazamentos, tanto para os cidadáns composteláns como para os que chegan á nosa cidade. Ao estacionar o seu vehículo, o usuario ten a opción de moverse pola cidade no metro lixeiro. Terá un billete que reflexará a súa estancia, a cal so abonará cando non utilice ningún dos medios de transporte da estación.

4º.- A IMPLANTACIÓN DO METRO LIXEIRO NA COMARCA DE COMPOSTELA

Metro Ligeiro de Porto



4º.- A IMPLANTACIÓN DO METRO LIXEIRO NA COMARCA DE COMPOSTELA

■ Proposta:

- Dende Milladoiro e Bertamiráns ata hospital Clínico, Avd. de Barcelona, Campus Sur, Ensanche, Estación Intermodal, e dende Concheiros ata Fontiñas e Cidade da Cultura e Xunta de Galicia, Boisaca, Cementerio e Polígono do Tambre.

MOITAS GRAZAS
POLA SÚA ATENCIÓN.

