

CIRCULACIONES: VEHÍCULOS PRIVADOS Y TAXIS.

Por su localización central en el punto de contacto entre las tramas del Ensanche y el Casco Histórico, la Plaza de Galicia desarrolla actualmente una funcionalidad principal como punto nodal de tránsito rodado, como si fuese una glorieta.

Este funcionamiento como glorieta, reforzado por la utilización de su perímetro como carril de acceso al aparcamiento subterráneo ha sustraído espacio en superficie para las circulaciones peatonales, al mismo tiempo que dificulta la accesibilidad al ámbito peatonalizado interior y lo hace poco adecuado como zona de estancia o itinerario de paso, obligando a ascender o descender rampas y/o escaleras que elevan la cota de paso por encima de la rasante de las calles.

El acceso por Rúa do Hórreo, junto con la perpendicular (Rúa da Senra-Fonte Santo Antonio) en que desemboca, soporta una gran densidad de tráfico como entrada inevitable a la ciudad.

El carril izquierdo funciona casi exclusivamente como acceso y salida del aparcamiento, reduciendo a mínimos las aceras peatonales que rodean la plaza.

La incorporación por la calle Montero Ríos, aunque poco significativa en afluencia de tránsito, provoca fuertes conflictos circulatorios al producirse excesivamente próxima a la confluencia de Rúa do Hórreo con Fonte de Santo Antonio.

Lo mismo sucede con el vial lateral de la plaza que posibilita el acceso al Ensanche, particularmente en el caso de los giros a la izquierda desde Fonte de Santo Antonio.

Tanto los taxis como las operaciones de carga y descarga se sitúan en puntos conflictivos y provocan maniobras de acceso o salida en sentido contrario al de la normal circulación.

CIRCULACIONES: AUTOBUSES.

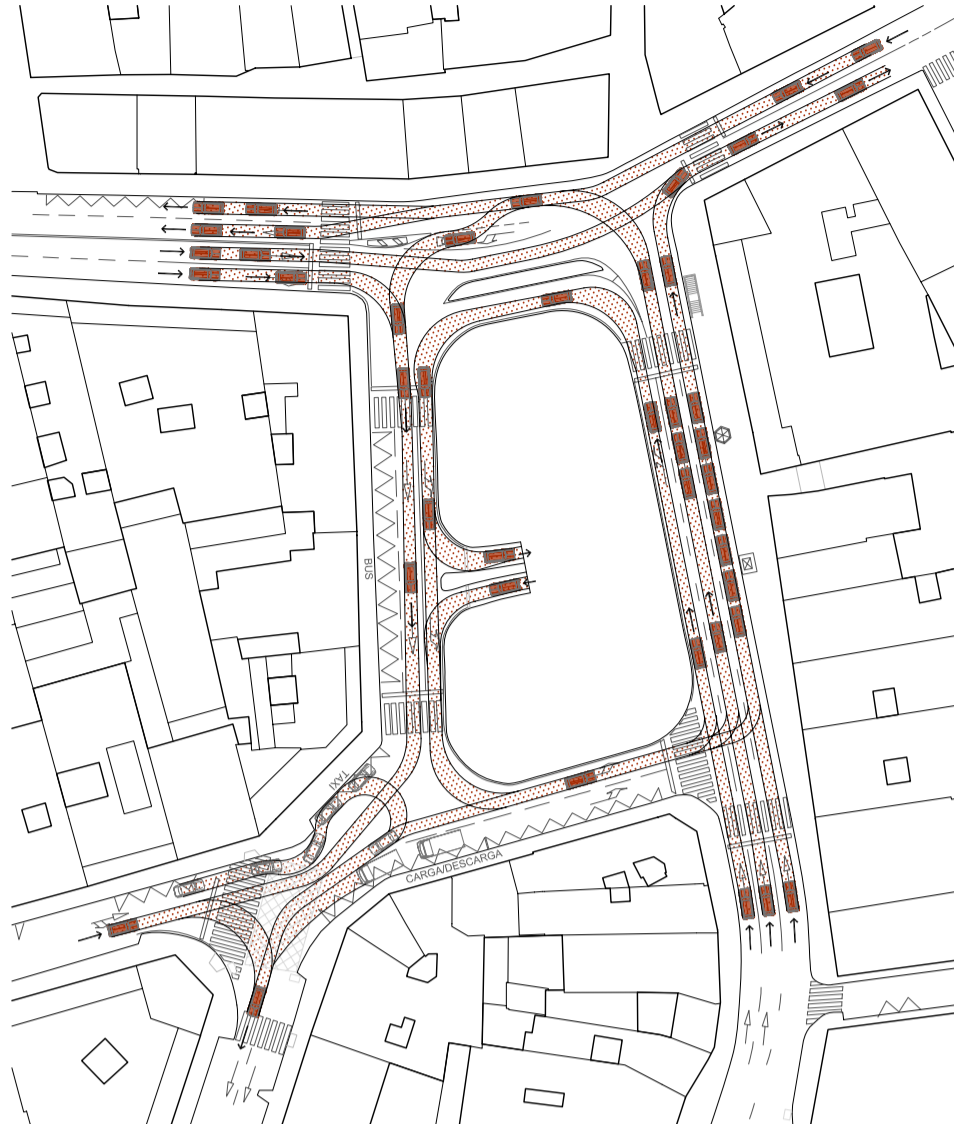
La plaza de Galicia constituye también para el transporte público (autobuses) un punto nodal en el que confluyen un gran número de líneas que realizan en torno a la misma prácticamente todos los movimientos posibles.

Los giros de los autobuses en las intersecciones en perpendicular son conflictivos por el espacio que es barrido, en particular desde Rúa do Hórreo hacia Fonte de Santo Antonio.

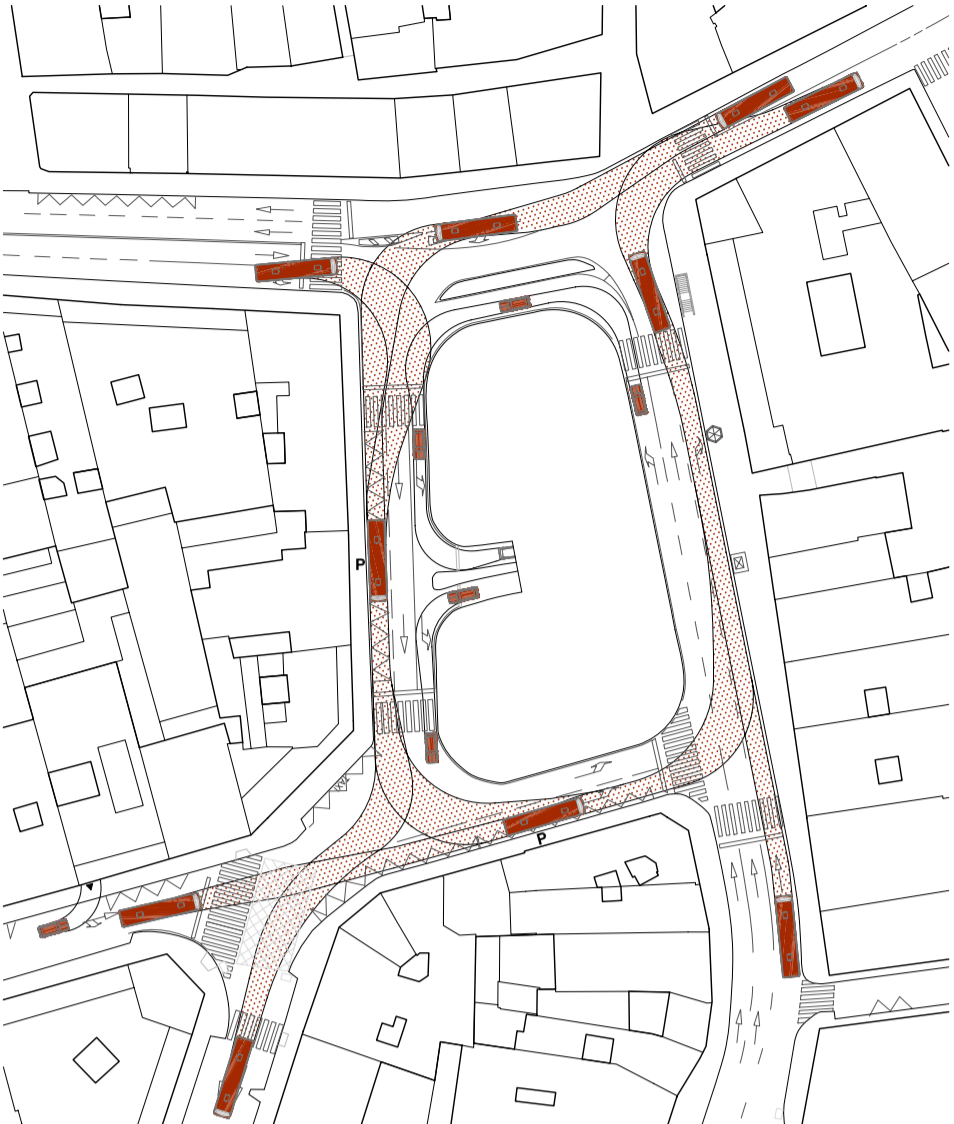
La distribución del tráfico según sentidos únicos de circulación obliga a que las paradas de las líneas de transporte urbano en la plaza se localicen en distintas calles, según se trate del recorrido de ida o del de vuelta.

Tanto las paradas del autobús como el carril de entrada y salida del aparcamiento subterráneo, consumen excesivo espacio sobre unas aceras ya sumamente constreñidas, entrando en conflicto la sección disponible con el uso peatonal al que se destina (confluencia de zonas de tránsito con esperas del autobús o pasos de cebra).

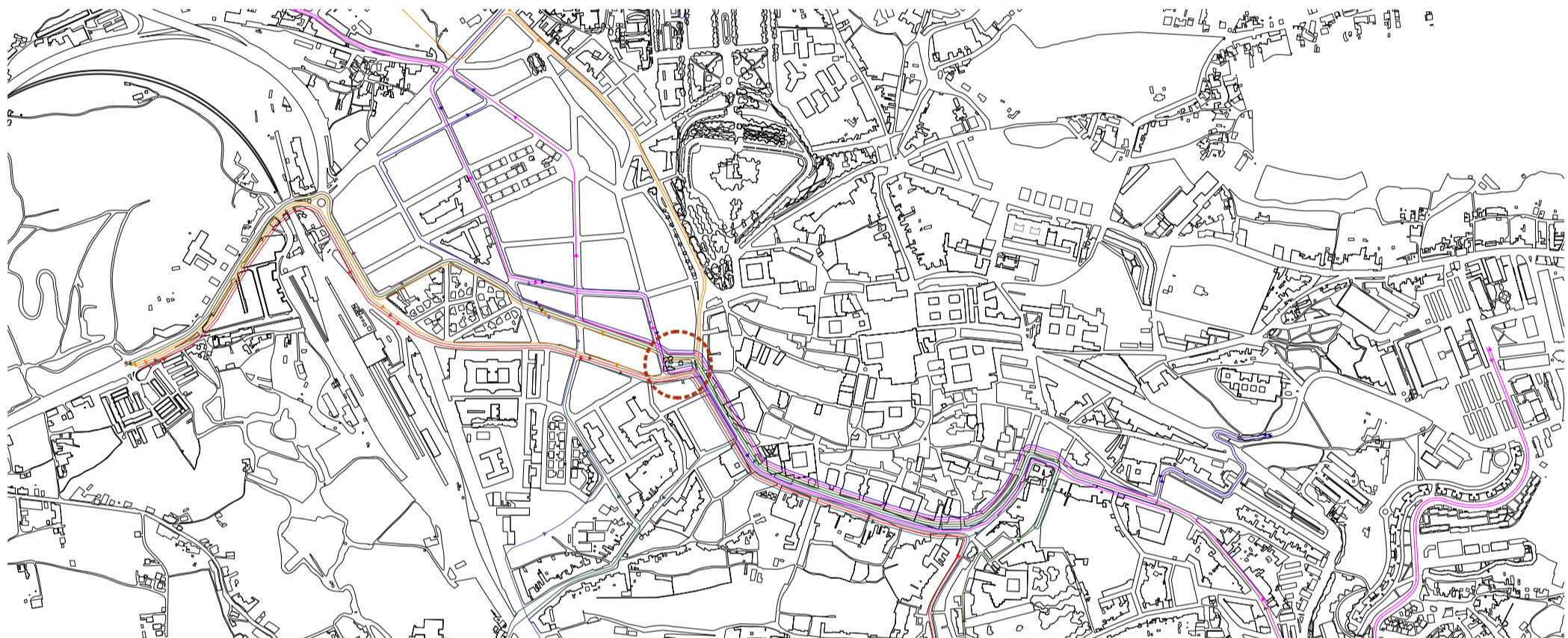
El enlace según sentidos únicos de circulación entre la plaza y las calles Montero Ríos y Douro Teixeira, así como la situación en esa zona de las paradas de autobús y taxi, provoca asimismo una demanda de espacio circulatorio que estrangula en exceso una de las conexiones peatonales más importantes de la propia plaza.



CIRCULACIONES: VEHICULOS PRIVADOS Y TAXIS

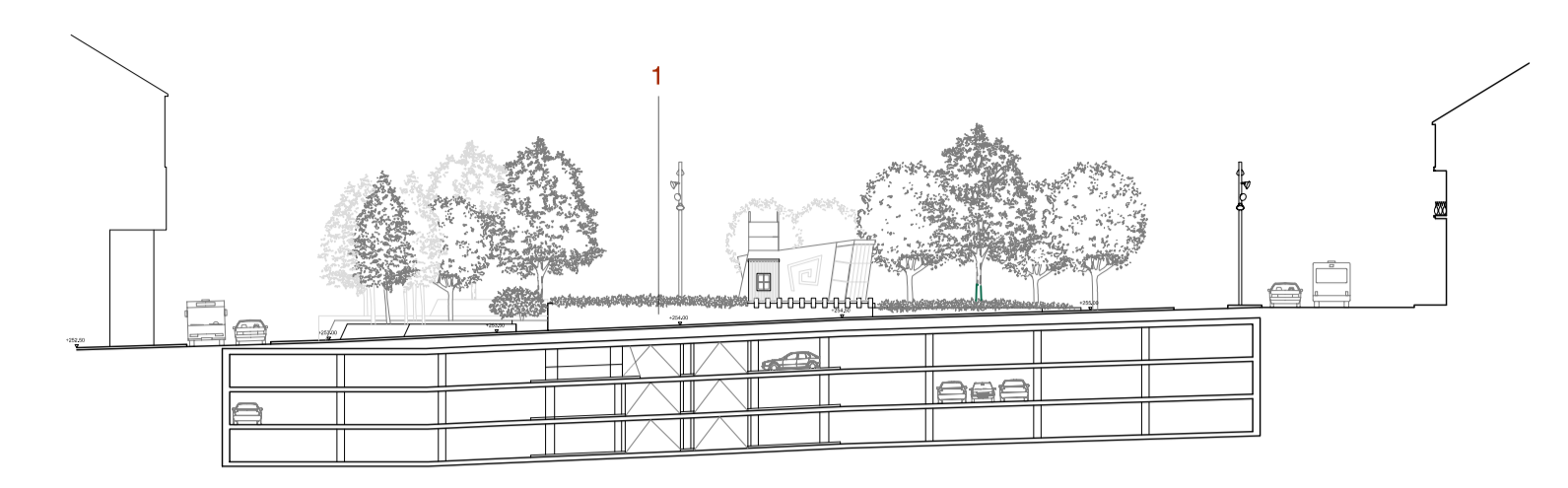


CIRCULACIONES: AUTOBUSES

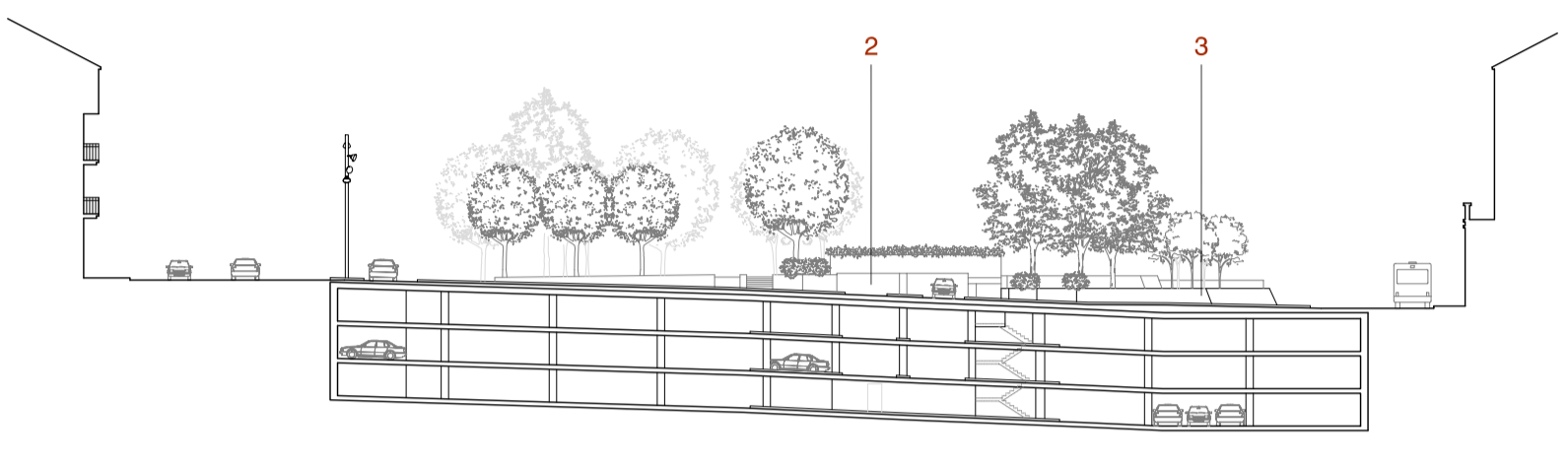


RECORRIDOS LÍNEAS DE AUTOBUSES QUE PASAN POR PLAZA DE GALICIA

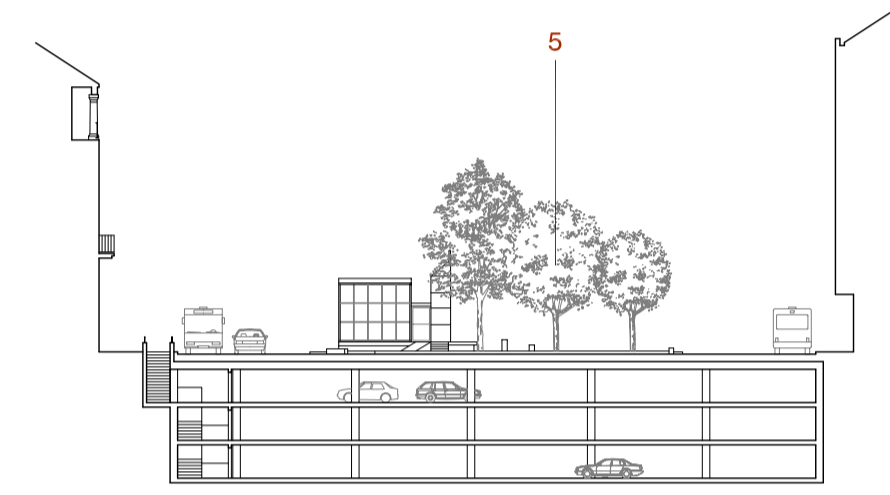
- LÍNEA 5: POLIGONO VITE - EST. AUTOBUSES - CORNO - A RIOCHA
- LÍNEA 6: SAN LÁZARO - OS TILOS
- LÍNEA 7: SAN ROQUE - ARNAS
- LÍNEA 11: CIRCULAR FONTRAS
- LÍNEA 12: HOSPITALS - OS TILOS
- LÍNEA 15: CAMPUS NORTE - PZA. GALICIA - CAMPUS SUR
- LÍNEA 05: CIRCULAR AMIO - RUA SAN PEDRO - RUA ESTRADA
- LÍNEA 06: AMIO - VISO - RUA ESTRADA - PZA. GALICIA - AMIO



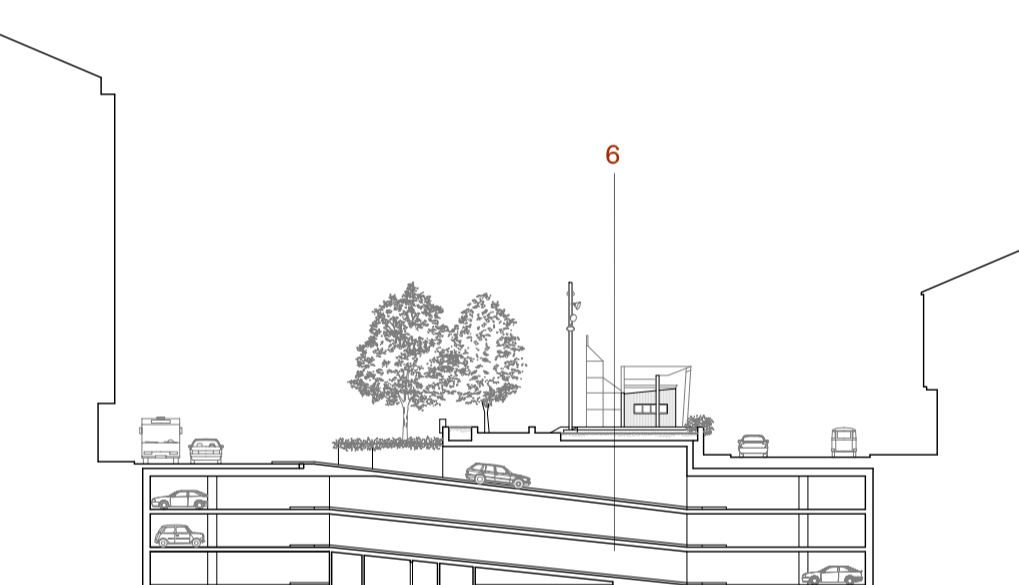
SECCION 01



SECCION 02



SECCION 03



SECCION 04

1. El principal salto de cota en el espacio libre de la plaza viene condicionado por la posición que se adoptó para las rampas de entrada y salida al aparcamiento, tomando un muro continuo que coarta totalmente la accesibilidad peatonal desde el lateral de Rúa do Hórreo.

2. La elevación del forjado en la zona de acceso al aparcamiento para situar transversalmente las rampas de conexión ha permitido evitar un total fraccionamiento del espacio libre de uso peatonal en dos minúsculos recintos, si bien da lugar a una plataforma poco accesible y carente de interés como área estancial.

3. La subdivisión en terrazas de menor altura a partir de la cota de forjado de las rampas evita una mayor sensación de cierre y aislamiento de la zona peatonal, al tiempo que posibilita disponer de sustrato para plantación.

4. Los accesos peatonales al aparcamiento son siempre mediante escaleras, revelando uno de los aspectos más significativos de los problemas derivados de su antigüedad, no estando adaptado para usuarios con movilidad reducida.

5. La zona peatonal, totalmente aislada por viales de tráfico rodado, enlaza con la rasante de la calle solo en su parte alta.

El arbolado se sitúan en zonas que no aportan unas cualidades ambientales reconocibles al recinto de uso peatonal, aunque por el porte ya alcanzado presenta ejemplares de valor.

6. La disposición transversal de las rampas provoca que en esa zona la coronación del aparcamiento sobrepase los límites de las rasantes que marcan las calles perimetrales para todo el resto de los forjados.

7. Esta situación da lugar a un carril de circulación adicional cuya utilidad es casi exclusivamente dirigir los recorridos de entrada y salida de vehículos del aparcamiento.

8. El aprovechamiento máximo de la superficie de estacionamiento obliga a situar plazas de aparcamiento de menor tamaño junto a las zonas de giro.

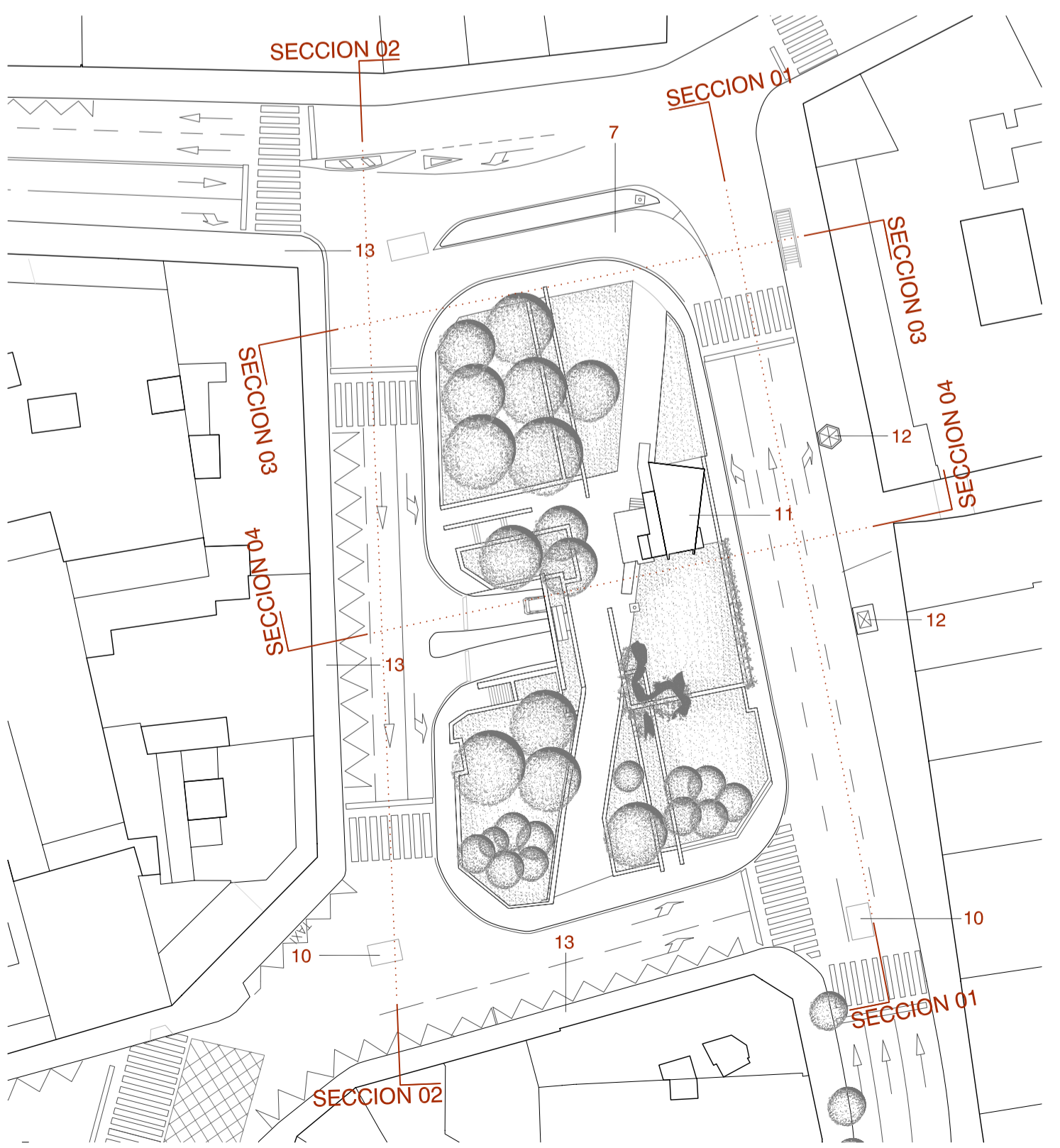
9. Por su situación respecto a la ciudad el aparcamiento está frecuentemente ocupado al máximo de capacidad, no funcionando bien las plazas situadas en fondo de saco, con recorridos de ida y vuelta.

10. Los elementos de ventilación del aparcamiento salen siempre a la calzada, siendo necesario adaptarlos en la transformación que se acometa sobre el espacio público.

11. El edificio de información turística tiene un difícil encaje en el conjunto de la plaza, siendo accesible solo desde la plataforma elevada interior.

12. Aún cuando la acera tiene una dimensión adecuada, su ocupación por el mobiliario urbano (quioscos, señalización) acaba por reducir su ámbito, siendo preciso situar convenientemente los quioscos y adecuarlos al conjunto de mobiliario a utilizar.

13. La mayor parte de las aceras laterales tienen una dimensión crítica, en conflicto con su uso (circulación, espera del autobús, aglomeración en los pasos de peatones, etc.).



PLANTA SOTANO -1



PLANTA SOTANO -2 / SOTANO -3