



## **ALEGACIÓNS DO BLOQUE NACIONALISTA GALEGO (BNG) AO ESTUDO INFORMATIVO DO PROXECTO NOVA ESTACIÓN INTERMODAL DE OURENSE**

Noa Presas Bergantiños, con documento de identificación 44465820N e Luis Seara Fernández con documento de identificación 34946818C e domicilio a efectos de notificación en rúa das Burgas, 2, 32005-Ourense,

### **EXPOÑEN**

Que con data 29 de setembro de 2018 foi publicado no Boletín Oficial do Estado o anuncio número 46513 do Ministerio de Fomento polo que se facía público o Anuncio da Subdirección Xeral da Planificación Ferroviaria polo que se somete a información pública o “Estudo Informativo do Proxecto Nova Estación Intermodal de Ourense” aprobado con data 7 de setembro do mesmo ano de forma provisional por parte da Secretaría Xeral de Infraestruturas do Goberno Central abrindo un período de 30 días hábiles para formular alegacións.

Que polo tanto se remiten á atención da Subdirección Xeral da Planificación Ferroviaria con domicilio en Plaza de Los Sagrados Corazones, 7, 28071-Madrid as seguintes CONSIDERACIÓNS PREVIAS seguidas das consecuentes ALEGACIÓNS.

### **CONSIDERACIÓNS PREVIAS**

A ordenación e evolución das conexións ferroviarias téñense caracterizado por un profundo centralismo aplicado polos sucesivos gobernos centrais. Dunha banda, canto á ordenación; doutra canto á distribución de recursos económicos. O BNG defendeu desde sempre a racionalización e a modernización do tren en Galiza. Desta forma, cómpre ter en consideración que xa no ano 1996

impulsou un acordo, que logo foi unánime, no Parlamento de Galiza, onde se afirmaba que Galiza non podía renunciar ao transporte ferroviario “*dado que é imprescindible para a articulación interna de Galiza e as súas relación co exterior*”.

A intención de dito acordo era que Galiza non ficase á marxe da modernización ferroviaria do Estado español. Porén, este foi un obxectivo atinxido só parcialmente e de forma serodia unica e exclusivamente con base á conexión con Madrid, que é o que fixo que a cidade de Ourense -frente outras cidades e vilas do país- ficara relativamente conectada. De todos xeitos, a esta altura e malia o incremento de capacidade económica do Estado superado nunha parte o ciclo económico de recesión, aínda non está consumado totalmente. Após varios aprazamentos no seu remate pola falta de compromiso dos distintos gobernos centrais á hora de dotar orzamentariamente as partidas necesarias para axilizar a súa construción, asistimos á progresiva demora dos compromisos tanto de conexión como de infraestrutura urbana ao tempo que desaparecían progresivamente as conexións que vinculaban localidades e vilas que non eran cidades, impondo un modelo contrario aos principios de vertebración territorial que precisaría Galiza.

Ao longo das décadas precedentes realizouse un investimento na infraestrutura ferroviaria galega, pero cun enfoque que se apartou do consenso plasmado a mediados da década dos 90 no Parlamento Galego. O acontecido na última década a respecto da necesaria modernización da Estación de Ourense e a súa transformación nunha intermodal baixo os consensos sociais de conexión entre os transportes e superación da división do barrio da Ponte demostran que esta falta de vontade permanece e Ourense está a piques de pagar unha nova fraude no lugar de atopar a súa meirande oportunidade de transformación urbana e de mobilidade.

Cómpre recordar que xa no mes de outubro de 2009, o BNG presentou alegacións ao estudo informativo sobre a “INTEGRACIÓN URBANA E ACONDICIONAMENTO DA REDE FERROVIARIA DE OURENSE”, na que expuña o seguinte:

1º.- A traza definitiva da rede de Alta Velocidade deberá ser extremadamente cautelosa coa trama urbana na que se pretende integrar, así como respectuosa co valor ambiental, paisaxístico e patrimonial existente, toda vez que o impacto destas obras públicas de gran magnitude son practicamente imperecedoiros.

2ª.- A inevitable construción dun novo viaduto sobre o río Miño, influirá de xeito notábel na propia paisaxe urbana da cidade, que ten entre os seus obxectivos de desenvolvemento futuro, o ser

referente termal, polo de atracción turístico e motor socioeconómico do sur da Galiza interior, polo que o deseño desta nova ponte fluvial deberá ser, ademais de funcional, un elemento singular que non desdiga das construcións senlleiras que ao longo da historia acabaron sendo sinal de identidade da propia cidade.

3º.- O Barrio da Ponte, onde está actualmente a Estación do FFCC Ourense-Empalme, que será transformada na nova terminal, padeceu unha segregación territorial ocasionada por esta infraestrutura, debido a amplitude das praias de vías e instalación de carga, descarga e operacións de viaxeiros e mercadorías. A nova estación debería converterse en terminal intermodal, coa parte de acceso ás plataformas baixo superficie e co soterramento das vías nesta zona.

En congruencia co exposto, solicitabamos:

1º.- O deseño dunha traza definitiva que minimizase o impacto ambiental, paisaxístico e sobre o patrimonio existente, e se adoptasen as medidas correctoras necesarias para evitar esta afección tanto durante o proceso de construción como posterior, buscando os lugares de menor incidencia e previndo a dotación de medidas complementarias necesarias (pantallas visuais e acústicas, restauración de acuíferos, accesos públicos e privados, etc)

2º.- Que o novo viaduto que se constrúa non sexa meramente un elemento funcional senón que, formando parte da trama e paisaxe urbana, se integre nesta e se constitúa nun elemento singular e de deseño optando, de ser preciso, por un concurso de ideas ou proxectos, tendo presente que coa tecnoloxía actual, é compatible a funcionalidade coa elegancia sen que isto implique necesariamente un sobrecusto no financiamento.

3º.- Diante da necesidade de que a nova terminal sexa soterrada e se elimine definitivamente o illamento e segregación que tivo que padecer o Barrio da Ponte nestes últimos decenios, a traza definitiva que se proxecte teña a cota necesaria que permita o soterramento das vías nos accesos á nova estación.

As dúbidas e dificultades presentadas no 2009 careceron de solución política e de compromiso orzamentario por parte dos gobernos tanto da Xunta de Galiza como do Goberno do Estado nos anos posteriores. Tamén no ano 2011, logo da presentación do que ía ser a futura estación do AVE, o BNG fixo observancia a respecto salientando a permanencia da histórica división dos barrios da Ponte e O Vinteún, e por tanto a permeabilidade. Desde o BNG insistimos

que a mellor opción posíbel era o soterramento total das vías, así como que se ofertaran solución técnicas que melloraran a comunicación Norte-Sur da cidade. E chamamos a atención, ao daquela goberno municipal, de que estaba a incumprir un dos obxectivos establecidos no Pacto de Goberno Local a respecto da participación da veciñanza no modelo de integración e intermodalidade da Alta Velocidade en Ourense, pedindo que se artellaran mecanismos que permitiran a participación social.

Nos anos posteriores, conscientes do impacto económico do período de recesión tanto nos orzamentos públicos como no destino das prioridades, continuamos pendentes desta cuestión. Porén, o resultado foi decepcionante. Fronte aos investimentos noutras partes do Estado, para Ourense destinouse un proxecto inservíbel, que mesmo cunha importante contía de previsión de gasto non obedecía ás mínimas necesidades. Polo tanto, entendemos desde entón que permanece unha falta de vontade política xa que mesmo co marco orzamentario -menor- que se barallaba era non só preciso senón necesario outro proxecto de intermodal.

O exemplo máis recente, no proxecto presentado -e imposto sen consenso político e social- no ano 2017, o *Proxecto Integrador da estación intermodal de Ourense (Estación de ferrocarril e conexións de permeabilidade transversal, en relación co expediente 2017014169)* ao que o BNG tamén presentou alegacións.

Con base a estas consideracións previas, o BNG formula as seguintes **ALEGACIONES AO ESTUDIO INFORMATIVO DO PROXECTO NOVA ESTACIÓN INTERMODAL DE OURENSE solicitando sexan tidas en consideración polos organismos competentes:**

**ALEGACIÓN PRIMEIRA - O PROXECTO PRESENTADO NON CORRESPONDE AO DUNHA INTERMODAL, CONSTITÚE UNHA NOVA FRAUDE PARA OURENSE, E INCUMPRE OS SEUS PROPIOS OBXECTIVOS.**

O proxecto presentado non corresponde ao dunha intermodal, constitúe unha nova fraude para Ourense ao non rectificar a súa liña de planificación e incumprir os propios obxectivos do Proxecto sinalados na páxina 16 da Memoria e no propio Convenio Marco:

- *“Excepcional interés público: la intermodalidad permite la promoción del*

*transporte público y la movilidad sostenible*”: non se sostén ao nin sequera prever que Estación de Tren e de Buses estean unidas.

- *“Función estructurante y vertebradora del territorio”*: non se sostén ao nin sequera cumprir coa conexión do propio barrio no que se sitúa.
- *“Mejora del entorno urbano”*: non se sostén ao nin sequera facer unha planificación integradora do contexto urbán e a concreción da nova construción.
- *“Efectos positivos para el medio Ambiente”*: non se sostén ao nin sequera ter unha avaliación ambiental completa senón un conxunto de opinións non contrastadas de forma suficiente.
- *“Desarrollo sostenible social y económico tanto de Ourense como de Galicia”*: non se sostén ao supoñer unha obra que empeorará moitos dos aspectos das condicións de vida do barrio da Ponte malia custar un importante esforzo económico por parte das administracións e, de forma indirecta, dos e das ourensáns e galegos e galegas que tributan ano a ano.

Particularmente grave é que a única alternativa que contempla o proxecto (Páxina 45 da Memoria) sexa a Alternativa 0 equivalente á non execución, o que demostra a falta de vontade política das administracións implicadas, resignándose cunha pseudointermodal.

**ALEGACIÓN SEGUNDA – NON CORRIXE A FALTA DE PERMEABILIDADE DO BARRIO DA PONTE E O VINTEÚN, INTRODUCE UN MURO QUE ROMPE A HARMONÍA URBANÍSTICA E ROMPE A CONTINUIDADE DO ACONDICIONAMENTO GLOBAL DA NOVA INFRAESTRUTURA.**

O proxecto non garante o principio básico de corrixir a desconexión existente entre dous barrios historicamente divididos pola vía do tren pero conectados socialmente e que continúan sen atopar no proxecto unha alternativa, reducida a unha mera pasarela e sen supoñer un avance cualitativo para a calidade de vida, conexión e transporte entre as dúas realidades da franxa norte do río Miño. Unha vez máis, vemos como non se ofertan solucións técnicas que melloren a comunicación Norte-Sur renunciando a este obxectivo.

Salienta o exercicio de ficción que fai o proxecto ao falar de “mantemento da permeabilidade territorial” cando esta nin existe nin vai existir. Particularmente as actuacións 3.2.2.1.1 respecto da praia de vías e máis a 3.2.2.2 da pasarela peonil e 4.13.3 de pasarela urbana non son opcións válidas para cumprir o espírito que demandaban os consensos políticos existentes.

Así mesmo, a previsión 3.2.2.3, actuación 3.1 que presenta un “caixón ferroviario” que implantará un muro no barrio contribúe xa non a afondar no illamento da Ponte e do Vinteún senón que suporá unha fenda visual na propia zona da Ponte e cómpre estudar alternativas menos lesivas que non rompan a integración urbana. Esta situación empeora ao non estar contempladas nos estudos as restantes actuacións de cubrición de praia de vías nin a urbanización correspondente, tampouco o acondicionamento do vial.

### **ALEGACIÓN TERCEIRA- INCREMENTA A GRAVÍSIMA AFECTACIÓN AO CENTRO DE SAÚDE DA PONTE**

O Proxecto incide na afectación negativa e grave do Centro de Saúde da Ponte, que será convertido nunha rotonda en termos prácticos, unha solución que rexeita esta organización e que rexeita a veciñanza. As propias obras contempladas nesta fase do proxecto, inciden nesta situación e neste sentido o BNG quere recordar que malia a crise demográfica, A Ponte e o Vinteún seguen a ser das zonas máis poboadas da cidade. Máis aínda coa ausencia dun Centro propio no Vinteún.

Máis alá de por criterios urbanísticos e de ordenación, estes e outros indicadores deben levar á prudencia e a salvagardar un perímetro de seguridade arredor do edificio para complementar as necesidades que poidan xurdir para garantir un servizo suficiente en materia sanitaria á poboación da zona así como dar solución a elementos que a día de hoxe supoñen unha distorsión e un problema de mobilidade como o achegamento de vehículos para o desprazamento de doentes en condicións de seguridade ao que agora habería que engadir as posíbeis molestias de situar de forma inmediateiramente seguida a estación de autobuses. Polo tanto, o proxecto recollido para a nova terminal de autobuses non garante o respecto polos usos sociosanitarios en condicións adecuadas do Centro de Saúde da Ponte. Por outra banda, a xunta non cumpriu coas súas obrigas a respecto da terminal de autobuses, continúan sendo dúas infraestruturas desligadas e polo tanto é preciso abrir unha mesa de negociación para buscar unha alternativa.

## **ALEGACIÓN CUARTA - PLANIFICACIÓN FRAGMENTADA E PARCIAL QUE IMPIDEN VER O PROXECTO DE FORMA CONXUNTA E GLOBAL**

Resulta especialmente negativo a respecto do informe o descoñecemento e falta de concreción económica e de planificación a respecto das actuacións urbanas, xa que estas non se contemplan no estudo informativo e polo tanto impiden a avaliación con garantías do que debe ser concepción global e integral de planificación que debe ter un proxecto destas características, en aras da súa transversalidade e complexidade.

## **ALEGACIÓN QUINTA – CONTEXTO DE INSEGURIDADE XURÍDICA E FALTA DE GARANTÍA DE RECUPERACIÓN DE TERREOS FURTADOS AO BEN PÚBLICO.**

A situación legal e política da Planificación urbanística de Ourense deriva nunha situación de profunda inseguridade xurídica e de dúbidas a respecto do horizonte de desenvolvemento urbanístico da cidade que a *Lei 2/2017, do 8 de febreiro, de medidas fiscais e administrativas* aprobada sen consenso social nin político non resolve por enteiro nin a curto nin a longo prazo. Non podemos entender a obra da intermodal como un feito illado, é preciso calibrar o seu impacto na globalidade da cidade e do barrio e avaliar a idoneidade da planificación para elementos importantes como, por exemplo, o futuro da actual Estación de Autobuses, de cara a evitar especulacións económicas e problemas urbanísticos como a falta de conexión co resto da cidade.

Así mesmo, non se concorda con que as actuacións contempladas no Estudo non impliquen modificación das condicións existentes de ocupación dos espazos e solos ferroviarios existentes no complexo da estación e arredores, cuestión que cómpre revisar de cara a garantir a futura recuperación dos terreos furtados en aras do ben público, un interese público agora vulnerado.

## **ALEGACIÓN SEXTA - AUSENCIA DE INFORMACIÓN E PARTICIPACIÓN SUFICIENTE DA VECIÑANZA E COLECTIVOS SOCIAIS.**

A evolución deste proxecto vén acompañada dunha previa falta de información e unha falta de participación real que se mantén, tanto dos colectivos veciñais como sociais. Desde o Bloque Nacionalista Galego consideramos que o excepcional interese público da infraestrutura non pode

converter a urxencia aducida polas administracións nunha desculpa para a falta de información pública e o impedimento da toma en consideración da veciñanza e colectivos interesados e iso foi o que aconteceu coas fases antecedentes do presente estudo informativo, salientando que careceu de explicación pública dos contidos con apoio técnico para garantir o dereito á información das persoas e colectivos implicados, polo que este nace eivado.

#### **ALEGACIÓN SÉTIMA – CARENIA DE SEGURIDADE AMBIENTAL E DUNHA AVALIACIÓN SUFICIENTE.**

Discrepamos coa non necesidade de someter a procedemento de avaliación ambiental ordinaria do proxecto e coa opinión -que non fundamento contrastado obxectivamente- de non prever efectos adversos significativos sobre o medio ambiente sempre e cando se cumpran as medidas e condicións establecidas no documento ambiental anexo no Apéndice 5. Avaliado o citado documento considérase absolutamente innecesario e é pertinente solicitar unha avaliación ambiental, mínimo de tipo ordinaria. De forma especial canto á afección prevista canto ruído e vibracións que reconece o propio documento e canto ás manifestas faltas de previsión, nomeadamente no ámbito dos criterios ambientais, con especial atención ao solo e á afección hídrica. Así mesmo, o Plan de Vixilancia Ambiental non contempla un cronograma a respecto do seu seguimento, o que aumenta a vulnerabilidade e falta de previsión que aumentan a falta de confianza ao respecto.

#### **ALEGACIÓN OITAVA- INSUFICIENTE PREVENCIÓN DO RUÍDO TANTO PARA A FASE DE OBRAS COMO PARA O FUNCIONAMENTO ORDINARIO.**

Considérase ao longo do documento que as zonas de estacionamento e fornecemento da maquinaria de obra se atopan afastadas das zonas sensíbeis do punto de vista do ruído. Isto é absolutamente falso xa que o desenvolvemento das obras afectará tanto aos domicilios a ambos os dous lados da praia de vías como a elementos importantes do punto de vista social como o Centro de Saúde da Ponte ou o Espazo Lusquiños. A previsión caracterízase así mesmo por unha absoluta falta de concreción canto á súa colocación, polo que engade incerteza e falta de seriedade ao respecto, tanto no Documento Ambiental como no resto do documento presentado.



## **ALEGACIÓN NOVENA- INSUFICIENTE PREVENCIÓN DA AFECCIÓN POTENCIAL AOS RECURSOS HÍDRICOS.**

Tanto no documento ambiental como na globalidade do texto está ausente unha planificación exhaustiva da afección aos recursos hídricos malia a proximidade do nivel freático próximo á cota de chan e malia a proximidade de zonas con potenciais balsas de auga e, máis aínda, balsas de auga termais. Sorprende tamén que non exista a máis mínima intención de explorar as posibilidades de aproveitamento xeotérmico. Tamén a ausencia canto á previsión de contención de posibles contaminación. Por exemplo, é inadmisibile que con base ao limitado espazo da estrutura urbana (que non é impedimento para o ruído) non sexan previstos mecanismos máis seguros e que se opte por colectores de obra “recubertos por unha lámina de plástico” no que proceder ao lavado das máquinas mesturadoras de formigón así como doutros elementos. Esta previsión é insuficiente e derivará en contaminación vía refugallo da choiva que poderán afectar o chan próximo e o caudal do Miño.

## **ALEGACIÓN DÉCIMA – AGRAVAMENTO DA PRESIÓN DE CIRCULACIÓN VIARIA E DA FALTA DE SEGURIDADE.**

O proxecto afonda no agravamento da presión da circulación viaria e introduce riscos para a seguridade global peonil e de tráfico. Polo tanto, segue a ser preciso que o proxecto da intermodal vaia acompañado dunha revisión da ordenación do tráfico, que debe ser determinante para a concreción das edificacións, xa que facelo con posterioridade impediría a previsión de problemas. Así mesmo, continúa a faltar unha avaliación e planificación específica canto á seguridade, que atinxa desde o acceso dos diferentes transportes (tren, buses, particulares, ambulancias, taxis, bicicletas) e peóns á contorna até as vías de evacuación e atendimento, para deseñar o modelo máis idóneo en relación coa contorna urbana. Así mesmo, é precisa unha abordaxe específica para as zonas peonís e a seguridade das persoas e a súa transición ás zonas de tráfico de vehículos.

## **ALEGACIÓN UNDÉCIMA - INCUMPRIMENTO DA LEXISLACIÓN EN MATERIA DE TOPONIMIA.**

En varios puntos do documento presentado aparece o nome dunha localización que non existe, *Orense*. Cómpre recordar que a única forma válida é Ourense e que a propia [Lei 3/1983, do](#)

[15 de xuño, de](#) Normalización Lingüística fixa o marco para o uso oficial do galego en diversos ámbitos e senta os vieiros legais para a recuperación e fixación da toponimia galega. No seu artigo 10 establece que "*os topónimos de Galiza terán como única forma oficial a galega*" e que "*corresponde á Xunta de Galiza a determinación dos nomes oficiais dos municipios, dos territorios, dos núcleos de poboación, das vías de comunicación interurbanas e dos topónimos de Galiza.*" A pesares da normativa existente, distintas entidades públicas e privadas seguen a vulnerala sistematicamente. Polo tanto, esíxese a a corrección inmediata dos topónimos deturpados no texto e a incorporación aos textos da forma correcta xa que é un mal precedente e unha falta de respecto que un proxecto de 2018 persevere nalgunhas das súas páxinas no uso do topónimo deturpado.

**EN CONCLUSIÓN:** no nome do Bloque Nacionalista Galego, con base ás cuestións incluídas nas consideracións previas e mais nas alegacións e diante do rexeitamento á que a única alternativa que contemple o proxecto sexa a Alternativa 0 equivalente á non execución, o que demostra a falta de vontade política das administracións implicadas, o Bloque Nacionalista Galego SOLICITA:

- **RETIRADA DO ESTUDO INFORMATIVO DO PROXECTO NOVA ESTACIÓN INTERMODAL DE OURENSE.**
- **INICIO DUNHA NOVA MESA DE DIÁLOGO COS AXENTES E ADMINISTRACIÓNS IMPLICADAS PARA REVISAR AS FASES PENDENTES DO CONVENIO MARCO, E CON BASE A ISO REDACCIÓN DUN NOVO ESTUDO INFORMATIVO.**