



XUNTA DE GALICIA
CONSELLERÍA DE
INFRAESTRUTURAS E VIVENDA
Dirección Xeral de Mobilidade



UNIÓN EUROPEA

NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE
SANTIAGO DE COMPOSTELA
PROYECTO INTEGRADO



MEMORIA JUSTIFICATIVA
PROYECTO INTEGRADO DE
NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA
(ESTACIÓN DE FERROCARRIL-ESTACIÓN DE AUTOBÚS-PASARELA PEATONAL DE CONEXIÓN)



ÍNDICE

1. INFORMACIÓN PREVIA.....	3
1.1 Convenio marco de colaboración entre el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia, el Ayuntamiento de Santiago de Compostela y la entidad pública empresarial ADIF – Alta Velocidad, para el desarrollo de la futura Estación Intermodal de Santiago de Compostela y su entorno urbano.....	3
1.2 Planeamiento vigente.....	4
2. JUSTIFICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO ELEGIDO – LEY 3/2016. carácter DE URGENCIA Y EXCEPCIONAL INTERÉS.....	6
2.1 Justificación del Excepcional Interés Público.....	6
2.1.1 Promoción del transporte público y la movilidad sostenible	6
2.1.2 Función estructurante y vertebradora del territorio	7
2.1.3 Mejora del entorno urbano	7
2.1.4 Efectos positivos para el medio ambiente	7
2.1.5 Contribución al desarrollo sostenible desde el punto de vista social y económico de Santiago de Compostela y Galicia	8
2.1.6 Beneficios para la población	9
2.2 Justificación del Carácter de Urgencia de la actuación.....	9
3. PARAMETROS URBANÍSTICOS.....	10
4. JUSTIFICACIÓN DE LA NORMATIVA SECTORIAL DE APLICACIÓN.....	10
4.1 Patrimonio Cultural.....	10
4.1.1 Edificaciones existentes en el interior del ámbito	10
4.1.2 Edificaciones catalogadas próximas al ámbito	10
4.2 Ley de Aguas – Administración Hidrológica.....	11
4.3 Infraestructuras ferroviarias y zonas de servicio ferroviario.....	12
4.4 Servidumbres aeronáuticas.....	12

1. INFORMACIÓN PREVIA

1.1 Convenio marco de colaboración entre el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia, el Ayuntamiento de Santiago de Compostela y la entidad pública empresarial ADIF – Alta Velocidad, para el desarrollo de la futura Estación Intermodal de Santiago de Compostela y su entorno urbano.

En este Convenio, firmado el 15 de junio de 2016 se indica que *“las partes comparten el interés en promover la utilización del transporte público y la movilidad sostenible, a través de medidas y actuaciones destinadas a alcanzar la intermodalidad entre el transporte público de viajeros en autobús y el transporte público de viajeros en ferrocarril, facilitando de esta manera los desplazamientos entre el origen y el destino final del usuario con mayor rapidez, eficiencia y menor coste”*.

Los **objetivos** de este convenio marco de colaboración son los siguientes:

- Dotar a la estación de Santiago de las instalaciones con la capacidad y condiciones necesarias para la llegada de la alta velocidad a Galicia.
- Promover la utilización del transporte público y la movilidad sostenible, mediante la ejecución de una estación intermodal en Santiago de Compostela que ponga a disposición del usuario la posibilidad de combinar diferentes modos de transporte público (ferrocarril y autobús) de una manera rápida y eficiente y con un menor coste ambiental y económico.
- Mejorar la permeabilidad transversal de la ciudad en el entorno de la estación de ferrocarril de Santiago de Compostela, a través de una conexión peatonal entre los barrios del Ensanche y Ponte Pedriña que, a su vez, permitirá la conexión entre la estación de ferrocarril y la nueva estación de autobuses. Dicha conexión será funcionalmente capaz de permeabilizar flujos de carácter peatonal entre ambas partes de la ciudad de manera accesible.
- Adaptar las instalaciones ferroviarias a las necesidades a corto y medio plazo, permitiendo al mismo tiempo la compatibilidad de esta actuación con el posterior desarrollo global del ámbito y de la estación intermodal.
- La realización de los estudios técnicos y económicos para la definición de las actuaciones necesarias para el desarrollo global del ámbito definido y de la futura estación intermodal, en los que se contemple de forma más concreta:
 - La determinación de los costes de dichas actuaciones con suficiente grado de aproximación y el establecimiento de las fórmulas para su financiación y en su caso, asignación a las administraciones responsables de la misma.
 - El estudio de las determinaciones a incluir en el planeamiento urbanístico del ámbito de la futura Estación Intermodal de Santiago de Compostela, su interrelación con la nueva estación de autobuses y otros modos de transporte, completando así mismo, la infraestructura viaria que garantice la adecuada conexión de todos ellos con el sistema general viario y la movilidad en su entorno de carácter peatonal y rodado. A tal fin, se revisará la delimitación del suelo necesario para el sistema general de comunicaciones y transporte, y se evaluará la posible atribución de edificabilidades lucrativas a los suelos no afectos a tal fin, al amparo de lo previsto por el artículo 42.6 de la ley 2/2016, de 10 de febrero, del suelo de Galicia (LSG) y con la finalidad de facilitar la financiación de las infraestructuras.

La **Consellería de Infraestructuras y Vivienda**, a través de la **Dirección Xeral de Mobilidade** se compromete a promover la nueva estación de autobuses de la estación intermodal de Santiago de Compostela, obligándose a:

1. Redactar el proyecto básico y de ejecución de la nueva estación de autobuses integrada en la estación intermodal, de acuerdo con el anteproyecto de estación intermodal previsto en la

cláusula séptima, y tomando como base el diseño planteado en los estudios previos elaborados por la Consellería de fecha noviembre de 2015, que se financiará con cargo a los fondos FEDER 14-20.

2. Ejecutar y financiar, con cargo a los fondos FEDER 14-20, las obras de la nueva estación de autobuses integrada en la estación intermodal, tomando como base el proyecto básico y de ejecución previamente redactado por la Consellería.
3. Licitarse, adjudicar y ejecutar las obras correspondientes a la mejora de la permeabilidad transversal peatonal de la ciudad en el ámbito de la estación intermodal tomando como base el proyecto previamente redactado por ADIF-Alta Velocidad. La finalización de esta actuación se coordinará con la puesta en servicio de la estación de autobuses.
4. Financiar en un 30% las obras correspondientes a la mejora de la permeabilidad transversal peatonal de la ciudad en el ámbito de la estación intermodal.

La **Consellería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio** se compromete a realizar con carácter preferente las actuaciones que en el ámbito de sus competencias, le correspondan relativas a las innovaciones y adaptaciones en el planeamiento urbanístico que haya de impulsar y tramitar el Ayuntamiento de Santiago de Compostela, con el fin de dar cobertura a las actuaciones previstas en el presente convenio marco de colaboración.

El **Ministerio de Fomento** se compromete a aprobar al amparo de lo dispuesto por el artículo 9 de la Ley 38/2015, el proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios que permita revisar o adaptar el ámbito reservado en el vigente Plan General de Santiago para la efectiva implantación del sistema general de comunicaciones y transportes.

ADIF – Alta Velocidad se compromete a transmitir por alguno de los procedimientos contemplados en la legislación urbanística gallega, los terrenos de su titularidad necesarios para la ejecución de la nueva estación de autobuses, para la remodelación de la calle Clara Campoamor y para las actuaciones de mejora de la permeabilidad transversal peatonal de la ciudad en el ámbito de la estación intermodal.

No obstante, en tanto que se produce dicha transmisión formal, ADIF –Alta Velocidad podrá ceder el uso a la Xunta de Galicia de los terrenos necesarios para la ejecución de las obras de la nueva estación de autobuses y su posterior explotación, todo ello de conformidad con la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas y siempre que quede suficientemente garantizada su posterior obtención por parte del Ayuntamiento. Así mismo ADIF pondrá a disposición de la Xunta de Galicia para la licitación y ejecución de las obras correspondientes, los terrenos de su titularidad que sean necesarios para las actuaciones de mejora de la permeabilidad transversal peatonal de la ciudad en el ámbito de la estación intermodal en tanto no se produce la transmisión formal de los mismos al Ayuntamiento de Santiago.

Así mismo ADIF será responsable de redactar el anteproyecto de la nueva estación intermodal de Santiago de Compostela, en su imagen final, que abarcará la estación de ferrocarril, la estación de autobuses y su interconexión. El anteproyecto incluirá la solución de permeabilidad transversal peatonal para la ciudad en esta zona que consistirá en una superficie peatonal sobre la playa de vías con capacidad y dimensiones suficientes para salvar las barreras físicas, conectando los barrios adyacentes con la estación de ferrocarril y con la de autobuses y entre sí.

Por último el **Ayuntamiento de Santiago de Compostela** se compromete a:

1. Estudiar la modificación de las determinaciones del vigente Plan Xeral de Ordenación Municipal en el ámbito del PE-10R, con el fin de acomodar éstas a las nuevas previsiones de las administraciones sectoriales en relación con el sistema general de comunicaciones y transporte, y redactará el Plan Especial necesario para la ordenación detallada del ámbito.
2. Obtener los suelos necesarios para la implantación de la nueva estación de autobuses, para la remodelación de la calle Clara Campoamor y para las actuaciones de mejora de la permeabilidad transversal peatonal de la ciudad en el ámbito de la estación intermodal, tanto los que sean titularidad de ADIF-Alta Velocidad como los pertenecientes a otros propietarios.



Una vez obtenidos dichos suelos por parte del Ayuntamiento, éste le transmitirá a la Xunta de Galicia, son contraprestación económica, los terrenos, tanto los que sean de titularidad municipal como los obtenidos según se ha citado anteriormente, que fuesen necesarios para la implantación de la nueva estación de autobuses.

- Redactar el proyecto de remodelación de la calle Clara Campoamor, incluyendo el acceso a la Estación de Autobuses, según las necesidades de accesibilidad, seguridad vial y fluidez de tráfico, así como ejecutar y financiar a su cuenta y cargo, las obras de remodelación de la citada calle, tomando como base el proyecto previamente redactado por el Ayuntamiento de Santiago de Compostela y teniendo en cuenta lo previsto, en cuanto a los accesos, en el proyecto de la estación de autobuses redactado por la Xunta de Galicia.

El Ayuntamiento de Santiago de Compostela y la Xunta de Galicia, en el ámbito de sus respectivas competencias, con arreglo a la normativa urbanística de aplicación y de conformidad con los proyectos de infraestructuras ferroviarias y demás estudios que se efectúen en desarrollo del presente convenio marco de colaboración, manifiestan su intención de promover y tramitar hasta su aprobación definitivas las innovaciones necesarias en el planeamiento urbanístico para adaptar sus determinaciones a las nuevas necesidades de la Estación Intermodal, de conformidad con lo especificado en los puntos anteriores, y de forma consensuada con ADIF-Alta Velocidad.

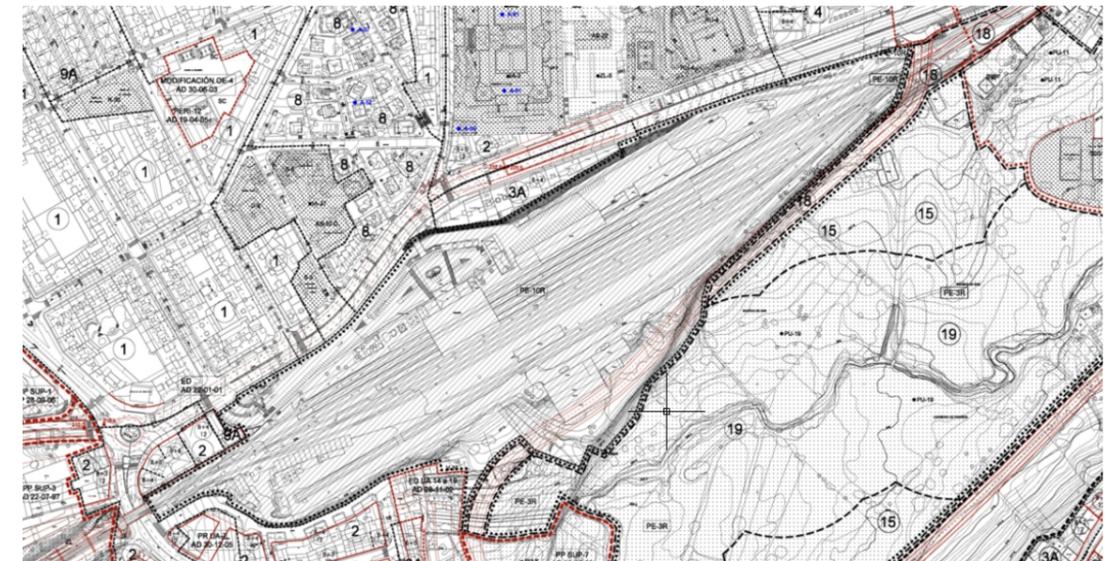
En el marco de esta modificación y de acuerdo con los estudios realizados, se concretará la delimitación del sistema general de comunicaciones y transportes en el ámbito del PE-10R y se valorará la posibilidad de autorizar usos lucrativos en los terrenos no afectos a dicho sistema general, al amparo de lo previsto por el artículo 42.6 de la LSG y en las condiciones autorizadas por dicho precepto, que incluyen la atribución del 100% del aprovechamiento a los propietarios de los terrenos afectados.

Para ello, en el ámbito de sus respectivas competencias, el Ayuntamiento de Santiago de Compostela y la Xunta de Galicia, promoverán y tramitarán con carácter prioritario, una modificación puntual del PXOM y en su caso, el Plan Especial que establezca la ordenación detallada del ámbito.

El Ayuntamiento de Santiago aportará a la operación urbanística la totalidad de los suelos y aprovechamientos de su titularidad incluidos en el ámbito de la actuación, con el fin de facilitar la financiación de las infraestructuras, lo que se hará efectivo en el procedimiento de gestión correspondiente.

1.2 Planeamiento vigente

El texto refundido final de la revisión del Plan Xeral de Ordenación Municipal (PXOM) de Santiago de Compostela, aprobado por órdenes de la CPTOPT de fechas 03/10/2007 (aprobación parcial condicionada) y 01/09/2008 (aprobación definitiva), califica el ámbito delimitado en el entorno de la parcela ferroviaria como Sistema General de Infraestructuras de Comunicaciones y Transportes y lo clasifica como suelo urbano no consolidado, sujeto para su desarrollo a la redacción de un Plan Especial denominado "PE-10R: Plan Especial de Ordenación de Accesos, Infraestructuras, Servizos Ferroviarios e Estación Intermodal na Estación de Ferrocarril", que está pendiente de redacción.



Clasificación de la zona ferroviaria en el PXOM. Fuente: web de Urbanismo del Concello de Santiago.

Este ámbito engloba (y sobrepasa) los límites de la parcela cuya titularidad ostenta ADIF, incluyendo las naves industriales de la aceitera Koipe e incluso terrenos de las brañas del Sar. El PXOM establece en el artículo 93 de su normativa, las siguientes determinaciones para el desarrollo del PE-10R:

"Art. 93. PE-10 R. Plan Especial de Ordenación de Accesos, Infraestructuras, Servizos Ferroviarios e Estación Intermodal na Estación de Ferrocarril.

- O ámbito delimitado clasifícase como solo urbano coa cualificación de Sistema Xeral de Infraestructuras de Comunicacions e Transportes, segundo se recolle nos planos de ordenación.
- Para o seu desenvolvemento determínase a redacción dun Plan Especial, que terá o carácter de plan especial de infraestructuras e dotacións dos previstos no Art. 71 LOUG para o desenvolvemento do Sistema Xeral de Infraestructuras de Transportes e Comunicacions.
- Para o desenvolvemento do Plan Especial establécense as seguintes determinacións:
 - No ámbito delimitado nos Planos de Ordenación desenvolverase pormenorizadamente a ordenación da Estación de Intermodal de Ferrocarril cos seguintes obxectivos:
 - Como obxectivo global preténdese a implantación da nova estación de viaxeiros vinculada á liña do Tren de Alta Velocidade e dun intercambiador modal do transporte de viaxeiros por estrada con praia de parada e estación de autobuses.
 - A resolución dos accesos ó complexo da Estación desde a Avda. de Lugo e desde o Vial Sar-Ponte Pedriña. Neste sentido estudiaranse as seguintes conexións:
 - Conexión co vial Sar-Ponte Pedriña no sur do ámbito.
 - Vial interno de conexión entre o acceso á estación na rúa Hórreo e a Avda. de Lugo ata a rotonda da Avda. Vázquez Varela.



- Viario interno de interconexión.

- c) *A ordenación da infraestrutura ferroviaria e dos usos vinculados á Estación Intermodal, coa definición dos volumes asociados ó Sistema Xeral de Infraestruturas de Comunicacións e Transportes.*
 - d) *A formalización dunha proposta de conexión entre os barrios do Ensanche e o de Ponte Pedriña a través dos novos contedores de usos, que procurarán xerar cos seus volumes unha imaxe urbana de singular calidade arquitectónica e funcionalmente capaz de permeabilizar fluxos peonís entre ambas partes da Revisión do Plan Xeral de Ordenación Municipal de Santiago de Compostela. Normativa Urbanística. 128 cidade, complementados con aqueles de carácter rodado que puideran asociarse ó desenvolvemento da actuación.*
 - e) *A adecuada resolución de composición tanto da fachada urbana cara á rúa do Hórreo e a Avda. de Lugo como da nova fachada urbana cara ó Parque das Brañas de Sar e da Cidade da Cultura procurando un tratamento arquitectónico de conxunto que valorice a súa posición de miradoiro zócolo.*
2. *O Plan Especial pormenorizará os usos dotacionais asociados ó Sistema Xeral de Infraestruturas de Transportes e Comunicacións, coas seguintes determinacións:*
 - a) *O Plan Especial determinará a superficie construída máxima dos volumes edificados de carácter dotacional en atención ós programas de desenvolvemento de cada unha das instalacións a implantar, tomando como referencia o coeficiente de 0,35 m² /m² de superficie edificable aplicado sobre o ámbito do Sistema Xeral.*
 - b) *O Plan Especial atenderá ó determinado no Art. 47 da LOUG e as determinacións establecidas na Normativa do Plan Xeral, respecto da dotación dos estándares de cesión referentes ós sistemas de espazos libres e equipamentos públicos, así como para a determinación das prazas de aparcamento de vehículos. Preverase a dotación dunha mínimo de 1.000 prazas de aparcamento asociadas ós distintos usos establecidos.*
 3. *Para a definición da imaxe dos contedores de usos, e particularmente dos que se poidan prever sobre vías, desenvolverase con carácter previo ou simultáneo ó planeamento unha definición arquitectónica adecuada, que se estenderá á totalidade do ámbito edificable, dando así mesmo resposta á valorización da preeminente posición que pasará a desempeñar na cidade o novo complexo da Estación Intermodal de Ferrocarril.*

Pola singularidade do Sistema Xeral, a edificación atenderá ás esixencias do programa de usos previstos, previndo en todo caso que as edificacións singulares non sobrepasen a altura das edificacións próximas situadas na Avda. de Lugo.”

2. JUSTIFICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO ELEGIDO – LEY 3/2016. CARÁCTER DE URGENCIA Y EXCEPCIONAL INTERÉS

2.1 Justificación del Excepcional Interés Público

En la reunión de la Comisión de Seguimiento del “*Convenio Marco de Colaboración entre el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia, el Ayuntamiento de Santiago de Compostela y la Entidad Pública Empresarial Adif – Alta Velocidad, para el desarrollo de la futura estación intermodal de Santiago de Compostela y su entorno urbano*” celebrada en Madrid el pasado 13 de febrero de 2017, se acordó tramitar el proyecto global e integrado de la futura estación intermodal de Santiago de Compostela por la Ley 3/2016, de 1 de marzo, de medidas en materia de proyectos públicos de urgencia o de excepcional interés.

En el presente apartado se va a justificar el Excepcional Interés Público de la actuación. Es urgente que el proyecto se haga realidad, en condiciones de máxima seguridad y garantía a través del procedimiento previsto para ello en la Ley 3/2016, ya que se da cumplimiento a la previsión establecida en la misma de “*dar respuesta rápida y eficaz a aquellos proyectos que no pueden ser paralizados en el tiempo hasta la aprobación de un nuevo plan por las consecuencias que tal paralización implicaría en el bienestar del conjunto de la ciudadanía gallega y en el crecimiento social y económico de nuestra Comunidad..*”

A continuación se detallan las razones por las que el Proyecto de la Estación Intermodal de Santiago de Compostela se considera como de Excepcional Interés Público:

2.1.1 Promoción del transporte público y la movilidad sostenible

El 15 de junio de 2016 el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia, el Ayuntamiento de Santiago de Compostela y la entidad pública empresarial ADIF – Alta Velocidad firmaron un convenio marco de colaboración para el desarrollo de la futura Estación Intermodal de Santiago de Compostela y su entorno urbano. En él se indica que “*las partes comparten el interés en promover la utilización del transporte público y la movilidad sostenible, a través de medidas y actuaciones destinadas a alcanzar la intermodalidad entre el transporte público de viajeros en autobús y el transporte público de viajeros en ferrocarril, facilitando de esta manera los desplazamientos entre el origen y el destino final del usuario con mayor rapidez, eficiencia y menor coste*”.

Uno de los objetivos fundamentales que persigue este convenio es “*dotar a la estación de Santiago de las instalaciones con la capacidad y condiciones necesarias para la llegada de la Alta Velocidad a Galicia*”. La implantación de la Alta Velocidad en España ha supuesto una profunda transformación en los medios de transporte al acortar de manera significativa el tiempo necesario para realizar cualquier trayecto, lo que ha supuesto un incremento significativo en los ratios de utilización del transporte público.

Para lograr este importante ajuste de los tiempos necesarios para realizar cualquier trayecto, ha sido necesario concentrar las estaciones de Alta Velocidad en los núcleos que ya sea por su volumen de población o por su situación estratégica se han considerado polos de atracción para los usuarios de la red.

Para garantizar por tanto que todos los ciudadanos, independientemente de la población en la que residan puedan acceder a los medios de transporte de media y larga distancia en unas condiciones similares a las de aquellos que residen en núcleos que cuentan con estaciones de Alta Velocidad, se está favoreciendo la transformación de las antiguas estaciones de ferrocarril en Estaciones Intermodales que acojan tanto los servicios de Alta Velocidad como las Estaciones de Autobuses para el transporte público por carretera. De esta forma se logra que en el área de influencia de la Estación, en este caso de Santiago de Compostela, se genere una red de transporte público que además de permitir los desplazamientos en su interior, se conecte de forma eficaz y eficiente con los medios de transporte de media y larga distancia.

La necesidad de hacer accesible al conjunto de los ciudadanos el transporte de Alta Velocidad, parte de la obligación que tienen los poderes públicos de favorecer la implantación de medidas que garanticen la

igualdad de derechos y obligaciones que fijan tanto la Constitución como el Estatuto de Autonomía de Galicia.

Con ello se logra que quienes carecen de otros medios de transporte puedan disfrutar de una red integrada capaz de satisfacer todas sus necesidades, que aquellos que disponen de medios de transporte privado, opten por el transporte colectivo con las ventajas que para el individuo y el conjunto de la ciudadanía, esta decisión supone, y estimula la propia movilidad de las personas.

Desde un punto de vista individual, la Alta Velocidad al acortar los tiempos necesarios para trasladarse de una ciudad a otra, reduce el número de horas malgastadas en trayectos y favorece por tanto la conciliación de la vida laboral y personal. Así mismo favorece la movilidad independientemente de que el propósito del viaje sea familiar, laboral, etc.

Desde un punto de vista colectivo, se ha de hacer hincapié en la mejora en los ratios de seguridad que supone el transporte ferroviario de Alta Velocidad, con las implicaciones que esto tiene en la disminución de los costes de sanidad, prestaciones e indemnizaciones en el ámbito laboral y de la Seguridad Social, etc.

Si hasta hace poco las inversiones en infraestructuras viarias habían tendido a favorecer el desarrollo del transporte privado, en estos momentos las administraciones públicas han comprendido que la calidad de vida de los ciudadanos está cada vez más relacionada con los planteamientos de movilidad sostenible en los que el transporte privado sea progresivamente sustituido por el transporte no motorizado y el transporte público.

Esto sólo se puede realizar complementado la creación de modos de transporte eficientes con el desarrollo de usos de suelo mixto que reduzca las distancias de los trayectos y densifique las zonas que ya cuentan con infraestructura.

La creación de una estación intermodal en Santiago de Compostela permite lograr parte de los objetivos que definen una movilidad planificada desde un enfoque integral, bajo el paradigma de la accesibilidad:

- Reducción de los trayectos y del tiempo de los viajes.
- Reducción del tráfico y embotamientos, así como de los efectos derivados de la congestión: ruido, contaminación atmosférica, gases de efecto invernadero y accidentes.
- Reducción del consumo energético y fomento del consumo de combustibles renovables, y otras energías más limpias.
- Mejora de la calidad del transporte público.
- Reducción del espacio destinado al tráfico e infraestructuras, aumentando el espacio público disponible.
- Fomento del uso de transportes no motorizados.
- Disminución de la contaminación y el ruido, mejorando la calidad del medio ambiente urbano, incidiendo en la mejora de la salud de los habitantes.
- Mejora de la calidad de vida y del bienestar de los habitantes.

2.1.2 Función estructurante y vertebradora del territorio

La futura Estación Intermodal de Santiago de Compostela va a tener un importante papel en la vertebración del territorio tanto del ámbito rural circundante como del comarcal y autonómico.

Santiago de Compostela reúne varias características que convierten a la ciudad en un importante polo de atracción, a nivel comarcal como centro comercial y de servicios, incluidos los sanitarios, a nivel autonómico como capital de la Comunidad Autónoma de Galicia y ciudad en la que se asentó la primera Universidad de Galicia, y a nivel nacional e internacional como uno de los principales destinos de peregrinación de Europa que así mismo cuenta con un patrimonio monumental que la ha convertido en un centro turístico de primer nivel.

Este carácter ha convertido a la actual estación de ferrocarril de Santiago de Compostela en la que mueve un mayor número de viajeros en Galicia. Transformar esta estación en una moderna estación intermodal va a favorecer una rápida mejora de la red capilar que conecta este centro urbano con el entorno rural inmediato y con el comarcal circundante al facilitar la interconexión del transporte metropolitano con el de media y larga distancia.

A nivel autonómico, la progresiva implantación de la Alta Velocidad en Galicia está favoreciendo una intensificación de las interrelaciones entre los núcleos urbanos más importantes del territorio, cuyas actividades económicas son en muchos casos complementarias, favoreciendo por tanto la dinamización de la economía y que la población empiece a percibir el transporte público como una alternativa más económica y eficiente que el transporte privado en los recorridos de media distancia.

2.1.3 Mejora del entorno urbano

Uno de los objetivos que fija el Convenio es la *“mejora de la permeabilidad transversal de la ciudad en el entorno de la estación de ferrocarril de Santiago de Compostela, a través de una conexión peatonal entre los barrios del Ensanche y Ponte Pedriña que, a su vez, permitirá la conexión entre la estación de ferrocarril y la nueva estación de autobuses. Dicha conexión será funcionalmente capaz de permeabilizar flujos de carácter peatonal entre ambas partes de la ciudad de manera accesible”*.

Al igual que ha sucedido en otras muchas ciudades, el trazado de las vías de ferrocarril se convirtió en una barrera al desarrollo urbano de la ciudad. Su ejecución se inició en los años 20 del siglo XX y concluyó 20 años más tarde. El fuerte movimiento de tierras que fue necesario hacer para ejecutar la explanada de las vías, reforzó el efecto barrera al que también contribuyó el trazado de la circunvalación de la ciudad en paralelo a las vías. El crecimiento de la ciudad solo empezó a superar la barrera que suponían las vías hacia el sur entre finales del siglo XX y principios del XXI con el desarrollo de los barrios de Ponte Pedriña y Castiñeiriño.

La aparición y crecimiento de estos nuevos barrios ha incrementado la demanda de regeneración del entorno urbano de la estación, disminuyendo en la medida de lo posible el efecto barrera que generan las vías del tren y la circunvalación urbana.

La transformación de la primitiva estación de ferrocarril en la nueva estación intermodal se presenta como una oportunidad única para mejorar la interconexión entre la ciudad tradicional existente al norte del ámbito de la estación y los nuevos desarrollos urbanos al sur de la misma.

Una de las actuaciones previstas es la pasarela cubierta que conectará la estación de ferrocarril con la de autobuses y ambas tanto con la ciudad a través de la Rúa do Horreo con los nuevos barrios situados al sur. Esta pasarela será peatonal e integrará ascensores, rampas y escaleras para garantizar la accesibilidad a todos los ciudadanos.

Esta plataforma/pasarela sobre las vías conecta e integra por una parte todas las partes del proyecto y por otra genera sendas plazas en sus extremos para mejorar la integración de la estación a ambos lados de la ciudad. La limitada anchura de la Rúa do Hórreo en la actualidad se verá compensada por la prolongación de la plataforma de acceso a la estación con sendos brazos a dos puntos diferentes del borde de la calle que canalizarán los flujos peatonales hacia ella de manera cómoda. Ambos brazos confluyen en la

llamada “Plaza de la Estación” que funcionará como un lugar horizontal de encuentro, aparcamiento de bicicletas, punto de información, etc.

La conexión de la pasarela con el sur de la ciudad se realizará a través de la Plaza de Clara Campoamor que facilitará la integración urbana del complejo intermodal. Está delimitada por las tapias del recinto ferroviario, el borde de la implantación de la calle Clara Campoamor, las parcelas edificadas y edificables existentes y la entrega de la pasarela. El anteproyecto de la Plaza de Clara Campoamor propone un espacio público de carácter estancial, diáfano, arbolado y ajardinado pero con importantes zonas pavimentadas para facilitar suelos firmes en caso de lluvia y equipado con mobiliario urbano y juegos infantiles.

Con todo ello se logra superar una barrera urbana, regenerar un entorno urbano actualmente degradado sobre todo en el borde sur del ámbito y favorecer e incentivar la movilidad peatonal.

2.1.4 Efectos positivos para el medio ambiente

Para el éxito de cualquier estrategia que busque un desarrollo urbano sostenible es vital tener en cuenta la importancia de la intermodalidad, esto es, el desplazamiento de personas y de mercancías utilizando diferentes modos de transporte.

La intermodalidad es una herramienta fundamental para lograr una mejor integración del transporte público urbano con otros modos de desplazamiento y conseguir una movilidad más sostenible, rápida y eficaz, optimizando al máximo la cadena de transporte. De esta forma se consigue ofrecer, en cada caso, el medio de transporte más adecuado para reducir el consumo de energía, contaminación, costes, congestión, etc.

La tendencia internacional en movilidad urbana sostenible es la creación de “Sustainable Mobility Hubs”, esto es, “Estaciones Intermodales Sostenibles”, con las que se busca favorecer el cambio modal del automóvil a otros medios de transporte menos contaminantes, como pueden ser el transporte colectivo, transportes colectivos-VELs (Vehículos Eléctricos Ligeros), bicicleta. En estos casos, la combinación de modos permite llegar a aquellas zonas donde no llega el transporte colectivo público ampliando su radio de acción.

Como ejemplo, la combinación entre bicicleta y tren es considerada el modo de transporte más sostenible para medias y largas distancias según datos de la Unión Europea.

Actualmente, en Santiago de Compostela la intermodalidad apenas se materializa en el intercambiador de la Rúa da Rosa, donde tiene lugar la transferencia del transporte interurbano de ámbito metropolitano con el urbano. Los principales nodos de transporte (estación de autobuses, estación de tren, aeropuerto) ocupan espacios exclusivos y distantes entre sí, y disponen de unas conexiones no optimizadas, que aumentan enormemente los tiempos de transferencia modal y, con ello, el coste generalizado de los desplazamientos multimodales.

En los últimos años se está acometiendo el paso a la Alta Velocidad Ferroviaria, un salto cualitativo en este modo de transporte que, en el caso de Santiago, implica convertirse en nodo central del eje atlántico de alta velocidad y del eje de conexión con la meseta.

Así, la implementación de la alta velocidad en el eje atlántico y en la conexión con Ourense ha desplazado hacia este modo a usuarios que anteriormente accedían a Santiago en vehículo privado. Actualmente, el tren es un modo muy competitivo frente al coche para viajes de medio recorrido no sólo en tiempo sino también en coste, ya que las vías de acceso desde A Coruña, Vigo y Ourense están sujetas a peaje.

Ello es una buena noticia para la sostenibilidad, puesto que el ferrocarril es el modo de transporte de viajeros y de mercancías que presenta un menor impacto ambiental en su conjunto, menores niveles de emisiones de CO₂, menor contribución a la contaminación local en las áreas urbanas, y menor impacto acústico. Además la ocupación del terreno realizada por las infraestructuras ferroviarias es en términos relativos significativamente menor que el espacio ocupado por las carreteras. También se considera al tren como el modo de transporte más sostenible, ya que es el modo que menos costes externos genera a la

sociedad (entre 3 y 5 veces menos costes externos que la carretera y la aviación), y a las ventajas ambientales indicadas se suman otras sociales y económicas, tales como una menor accidentalidad y una contribución decisiva a la reducción de la congestión urbana.

La transferencia modal desde otros modos de transporte menos sostenibles hacia el ferrocarril (tanto en viajeros como en mercancías) genera una disminución notable de dichos costes externos, estableciendo las bases para un sistema de transporte más eficiente y una movilidad más sostenible.

Tal como establece el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020, *“el sistema de transportes se concibe como una red de redes, tanto del lado de las infraestructuras como de los servicios que soportan, requiriendo una visión intermodal que debe ser compartida y desarrollada en los respectivos niveles de competencia y responsabilidad por el conjunto de los actores -Comunidades Autónomas, Ayuntamientos y Operadores-, además de por el Ministerio de Fomento”*.

Esta visión implica conceder una especial atención a los puntos o nodos donde las redes modales se encuentran, como es el caso de la futura estación intermodal de Santiago. Las administraciones públicas han dado los pasos necesarios para que este nodo de transporte se constituya en punto de intercambio modal que articule la movilidad del área metropolitana compostelana, integrando en pleno centro de la ciudad:

- Ferrocarril
- Estación de autobuses
- Transporte urbano (y conexión con el aeropuerto con este modo)
- Taxi
- Bicicleta
- Óptima accesibilidad peatonal

2.1.5 Contribución al desarrollo sostenible desde el punto de vista social y económico de Santiago de Compostela y Galicia

El acceso de la Alta Velocidad a Galicia y la nueva Estación Intermodal van a facilitar la movilidad de los principales sectores de la sociedad sobre todo en los recorridos de media y larga distancia, con una notable disminución de los tiempos empleados en desplazarse entre sus lugares de origen y destino, lo cual va a tener un efecto inmediato sobre la actividad económica de la ciudad y de la comunidad autónoma de la que es capital.

Podemos agrupar a los principales usuarios de la futura estación intermodal en los siguientes grupos: Los residentes, tanto rurales como urbanos, los trabajadores que residen o no en la ciudad (movilidad laboral obligada de base diaria), el complejo conjunto de comerciantes, hosteleros y empresarios en general que abastecen de servicios tanto al residente como al trabajador o al turista, la bolsa de estudiantes universitarios o el cada vez mayor número de visitantes y turistas que acuden a la ciudad.

Cada uno de estos grupos tiene características específicas. Si analizamos la población empadronada nos encontramos con una ciudad de menos de 100.000 habitantes, con pequeña preeminencia de mujeres, saldo vegetativo negativo, elevado índice de envejecimiento y tamaño medio del hogar en disminución. Pero la realidad es que existe un importante desfase entre población de derecho y de hecho puesto que muchas personas que viven en Santiago (la mayor parte en régimen de alquiler), no aparecen contabilizadas en las estadísticas poblacionales. Son trabajadores por cuenta ajena que viven en otros municipios, trabajadores con ocupaciones temporales (incluso de temporada vinculadas al turismo) e incluso personas que, no ocupadas, trasladan su residencia a la ciudad por su capacidad de atracción. Facilitar la movilidad de esta población flotante supondrá una mejora de su calidad de vida y de la actividad económica que generan en la ciudad.

En Santiago de Compostela también se produce un importante desfase entre el número de trabajadores registrados en el municipio, y el número de personas que realmente trabajan en la ciudad. Según datos de

una explotación realizada “ad hoc” de la encuesta de movilidad que contiene el Censo de Población y Vivienda realizado por el INE en 2008, en Santiago el número de trabajadores que “entran” a trabajar asciende a 24.608. Entre ellos destacan los trabajadores vinculados a la administración. Aproximadamente la mitad de los más de 12.500 trabajadores de la administración en Santiago de Compostela residen en un municipio diferente a Santiago. Este hecho tiene un impacto directo en el transporte al tener que acudir un número muy elevado de personas a su puesto de trabajo en medios motorizados, por lo que potenciar el transporte público frente al privado y lograr una disminución del tiempo necesario en desplazamientos tiene un impacto directo sobre una parte muy importante de la población.

Una parte muy importante de la población flotante de Santiago de Compostela son los universitarios. En el curso 2012-2013 había 20.973 estudiantes matriculados en el campus de Santiago en titulaciones de 1º y 2º ciclo y titulaciones oficiales de posgrado. Un porcentaje elevado de los mismos provienen del resto de ciudades y localidades de Galicia. En función de la distancia de su lugar de origen con Santiago, residen de forma continuada en Santiago o realizan un movimiento diario pendular. En cualquier caso el regreso de estos estudiantes a sus lugares de origen se intensifica durante el fin de semana. Como se ha indicado al hablar de los otros sectores sociales, la mejora de las condiciones del transporte público tendrá un impacto directo sobre su calidad de vida y la actividad económica que generan en la ciudad.

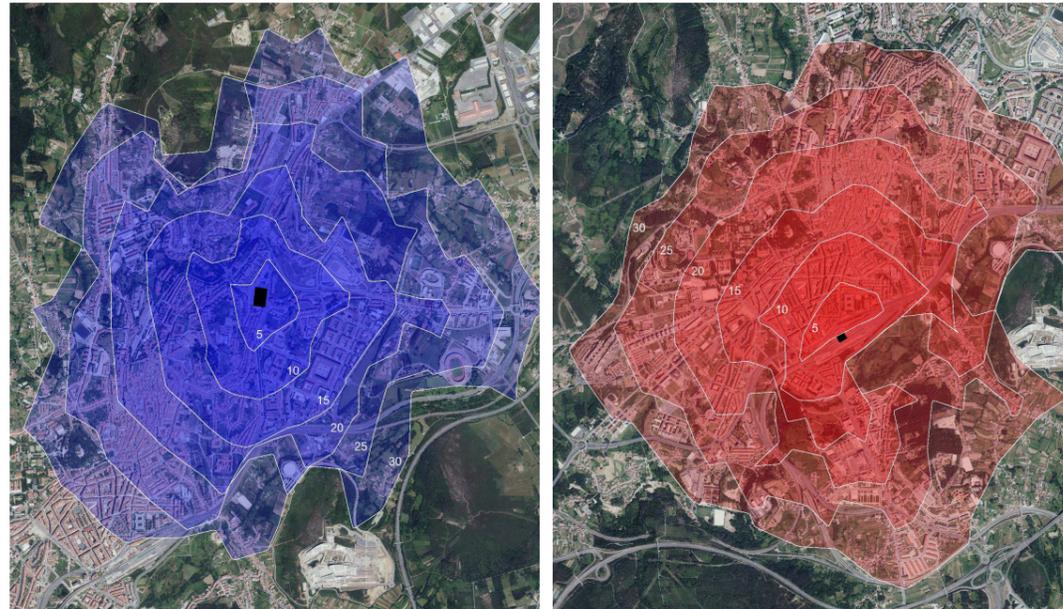
A parte de la Administración y de la Universidad, Santiago de Compostela cuenta con un importante tejido de empresas de pequeño y mediano tamaño vinculadas al sector servicios que sigue teniendo una excepcional importancia en la ciudad, que actúa como centro proveedor de servicios de un amplio ámbito territorial. Como tal atrae a una parte importante de la población del entorno que acude a la ciudad con cierta regularidad. La implantación de la Estación Intermodal va a suponer una importante mejora en el transporte público, que se debe potenciar como alternativa al vehículo privado que aún es utilizado por una parte importante de la población que acude a la ciudad.

El último gran grupo que se presenta como parte de la composición social de la ciudad son los turistas. Se trata de un conjunto muy heterogéneo que se ha convertido en uno de los principales motores de la economía local. Es difícil determinar cuántos –entre viajeros y visitantes- acuden anualmente al municipio por motivos turísticos (teniendo en cuenta además la multitud de motivaciones y tendencias que se han abierto en este campo en los últimos años y que van desde el turismo religioso al cultural, pasando por el de congresos, de eventos, gastronómico, etc.). Además, el turismo de Santiago es de corta duración, donde las visitas son numerosísimas pero la huella o incidencia de las mismas resulta moderada. En cualquier caso esta actividad se verá potenciada con la mejora en el transporte de media y larga distancia, vinculada a la llegada de la Alta Velocidad a Galicia.

2.1.6 Beneficios para la población

Además de todos los puntos arriba recogidos, existen así mismo otros beneficios para la población de Santiago de Compostela y su entorno que pasamos a señalar a continuación:

A – Localizar en una misma área la estación de ferrocarriles y la de autobuses para crear la nueva estación intermodal, permite concentrar en un punto estratégico de la ciudad, próximo al centro urbano y bien conectado con la periferia, dos infraestructuras que actualmente se encuentran separadas por más de 3 kilómetros, distancia excesiva para el desplazamiento peatonal (30 minutos a pie), especialmente si se lleva equipaje. Si comparamos el emplazamiento actual de la Estación de Autobuses con el nuevo propuesto, podemos comprobar que el tiempo de recorrido a pie hasta la estación de autobuses es mayor de 15 minutos para todo el casco histórico, el ensanche y barrios densamente poblados, mientras que en el nuevo emplazamiento dentro de la sócrona de los 15 minutos está parcialmente incluido el casco histórico y todo el ensanche, llegando hasta el campus sur, Conxo y Castiñeiriño, ocupando una posición claramente más central que la estación de autobuses. También es patente la barrera que representan las vías del tren para los flujos peatonales entre el norte y el sur de la estación.



Fuente – Estudios previos de la nueva estación de autobuses

B – Mejora y modernización de las estaciones actuales. Las características y dimensiones de los servicios previstos en la nueva Estación Intermodal, van a suponer una notable mejora de las condiciones de utilización de las mismas, al disponer de áreas más amplias para las zonas de estancia y espera, acondicionadas de acuerdo con los criterios que fija la normativa vigente desde el punto de vista de accesibilidad, salubridad, iluminación, sostenibilidad, etc.

2.2 Justificación del Carácter de Urgencia de la actuación

El texto refundido final de la revisión del Plan Xeral de Ordenación Municipal (PXOM) de Santiago de Compostela, aprobado por órdenes de la CPTOPT de fechas 03/10/2007 (aprobación parcial condicionada) y 01/09/2008 (aprobación definitiva), califica el ámbito delimitado en el entorno de la parcela ferroviaria como Sistema General de Infraestructuras de Comunicaciones y Transportes y lo clasifica como suelo urbano no consolidado, sujeto para su desarrollo a la redacción de un Plan Especial denominado “PE-10R: Plan Especial de Ordenación de Accesos, Infraestructuras, Servizos Ferroviarios e Estación Intermodal na Estación de Ferrocarril”, que está pendiente de redacción.

Por otra parte la Xunta de Galicia dispone de financiación para la ejecución de las obras de la “Estación de Autobuses integrada en la Estación Intermodal de Santiago de Compostela” con cargo al Programa Operativo FEDER 2014-2020, que garantiza la viabilidad de unas obras de esta importancia.

El plazo de vigencia de estos fondos puede ponerse en riesgo si fuese necesario esperar a que las obras se iniciasen una vez desarrollado y aprobado el Plan Especial, obtenida la correspondiente licencia y licitada la obra, ya que los plazos previstos en un escenario optimista no harían viable la puesta en funcionamiento de la Estación dentro de los plazos que fija el Programa, por lo que se pondría en riesgo la financiación y por tanto la ejecución de la Estación Intermodal en Santiago de Compostela.

3. PARAMETROS URBANÍSTICOS

La Ley 3/2016 permite acomodar los proyectos públicos de urgencia o de excepcional interés a los instrumentos de ordenación existentes para hacer posible su ejecución, a la par de garantizar su seguridad jurídica. En dicha ley se ordena el inicio del procedimiento de modificación de la ordenación urbanística correspondiente, de modo simultáneo a la aprobación del proyecto declarado urgente o de excepcional interés por el Consello de la Xunta.

En el siguiente cuadro se indican los parámetros urbanísticos que marca el PXOM de Santiago de Compostela para el ámbito de desarrollo del "PE-10 R. Plan Especial de Ordenación de Accesos, Infraestructuras, Servizos Ferroviarios e Estación Intermodal na Estación de Ferrocarril" y los que se proponen en el presente Proyecto Integrado de la Estación Intermodal de Santiago de Compostela:

	PXOM Santiago de Compostela	Proyecto Integrado Estación Intermodal
Superficie ámbito	113.821,12 m ²	113.821,12 m ²
Edificabilidad	0,35 m ² /m ² 39.837,40 m ²	Superficie construida - 9.183 m ² (0,08 m ² /m ²) Superficie marquesina existente – 2.135 m ² Superficie exterior cubierta – 9.730 m ² Total (construida + cubierta) – 21.048 m ² (0,185 m ² /m ²)
Alturas	No sobrepasar altura de las edificaciones más próximas de la Avenida de Lugo	Cota acceso desde Avenida de Lugo – 227,00 Cota cumbrera marquesina histórica – 240,58 Cota cumbrera nuevo edificio – 238,00
Plazas de aparcamiento	1.000 plazas	420 plazas + 100 plazas alquiler

4. JUSTIFICACIÓN DE LA NORMATIVA SECTORIAL DE APLICACIÓN

4.1 Patrimonio Cultural

4.1.1 Edificaciones existentes en el interior del ámbito

En el ámbito de la Estación Intermodal existen las siguientes edificaciones:

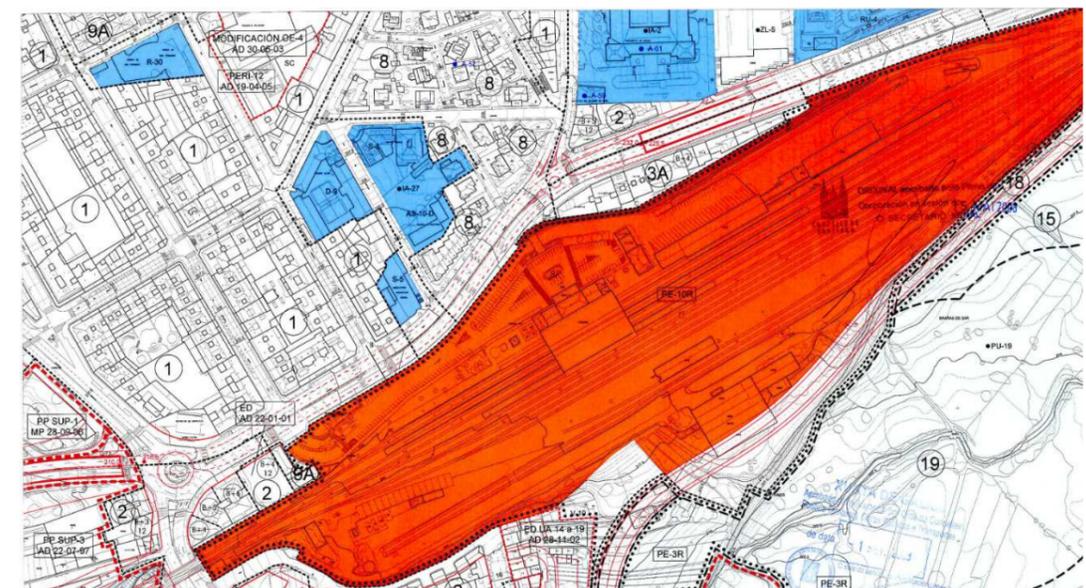
1. Estación de ferrocarril conformada por el edificio de servicios a viajeros y oficinas, y la marquesina metálica que cubre las vías.
2. Varias naves de servicios ferroviarios construidas en paralelo a las vías del tren en distintas fechas.
3. Naves de la antigua fábrica de Koipe, en estado de abandono.

Ninguno de los edificios existentes está incluido en el Catálogo de Bienes Culturales del Concello de Santiago de Compostela.

4.1.2 Edificaciones catalogadas próximas al ámbito

Al este del ámbito de la Estación Intermodal se encuentra la Colegiata de Santa María la Real de Sar, declarada Bien de Interés Cultural el 14 de agosto de 1895, que a su vez está incluido dentro del Conjunto de la Ciudad Histórica, declarado así mismo Bien de Interés Cultural. En el entorno de la Colegiata el planeamiento municipal define un área que se rige por el Plan Especial correspondiente.

Otros edificios próximos al ámbito de la Estación Intermodal y que están incluidos en el Catálogo de Bienes Culturales del Concello de Santiago de Compostela, son el Parlamento de Galicia, situado en la Rúa do Hórreo 63 y los edificios anexos al Parlamento situados en los números 61 y 65 de la Rúa do Hórreo. También está incluido dentro del Catálogo el Conjunto de Viviendas de La Rosaleda. Todos estos edificios se encuentran al norte de la Estación Intermodal en una cota superior y cuentan con un grado de protección "no integral". La Estación queda fuera del ámbito de afección definido para estas edificaciones.



Equipamientos comunitarios y edificios incluidos en el catálogo de bienes culturales del Concello de Santiago

4.2 Ley de Aguas – Administración Hidrológica

De acuerdo con el Real Decreto Legislativo 1/2001 de 20 de julio por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas, que prevé que en su artículo 25.4, las Confederaciones Hidrográficas emitan informe previo sobre los actos y planes que las Comunidades Autónomas hayan de aprobar en el ejercicio de sus competencias entre otras en materia de medio ambiente, ordenación del territorio y urbanismo siempre que tales actos y planes afecten al régimen y aprovechamiento de las aguas continentales o a los usos permitidos en terrenos de dominio público hidráulico y en sus zonas de servidumbre y policía, teniendo en cuenta a estos efectos lo previsto en la planificación hidráulica y en las planificaciones sectoriales aprobadas. No será necesario el informe previsto en el párrafo anterior en el supuesto de actos dictados en aplicación de instrumentos de planeamiento que hayan sido objeto del correspondiente informe previo para la Confederación Hidrográfica.

Así mismo de acuerdo con el Real Decreto 7/2015 de 30 de octubre por el que se aprueba el texto refundido de la Lei do Solo e Rehabilitación Urbana, que prevé en su artículo 22.3 que en la fase de consultas sobre los instrumentos de ordenación de actuaciones de urbanización, deberán recabarse de la administración hidrológica un informe sobre la existencia de recursos hídricos necesarios para satisfacer las nuevas demandas y sobre la protección del dominio público hidráulico.

En las siguientes imágenes se pueden ver superpuestos sobre la fotografía aérea del ámbito, las zonas de flujo preferente, zona de inundación T-500, la zona de servidumbre y la zona de policía.



Zona de Flujo Preferente (Fuente – Aguas de Galicia)



Zona de Inundación T-500 (Fuente – Aguas de Galicia)



Zona de Servidumbre (Fuente – Aguas de Galicia)



Zona de Policía (Fuente – Aguas de Galicia)

El ámbito de la Estación Intermodal de Santiago de Compostela se ve afectado puntualmente en la zona sur por la Zona de Policía del río Sar como se puede ver en el gráfico superior. La Zona de Policía es una franja de 100 metros de anchura a cada lado, a partir de los márgenes del DPH, en toda su extensión. En esta área el uso del suelo y las actividades están condicionados de tal modo que el organismo de cuenca solo podrá autorizar actividades no vulnerables frente a las avenidas que no supongan una reducción significativa de la capacidad de desagüe de la vía. Los usos en la Zonas de Policía deben ser autorizados expresamente por el Organismo de Cuenca correspondiente, previa solicitud.

Actualmente dentro de la Zona de Policía se encuentra la Rúa de Clara Campoamor y parte de la nave de Koipe. En el proyecto de la Estación Intermodal se prevé la demolición de la nave de Koipe, con lo que se elimina un obstáculo que será sustituido por los accesos rodados a la Estación de Autobuses desde la Rúa de Clara Campoamor y por las circulaciones interiores de los autobuses. Además debemos señalar que nos encontramos en un Suelo Urbano no Consolidado. Por todo ello consideramos que las actuaciones previstas suponen una mejora sobre la situación existente en la actualidad.

4.3 Infraestructuras ferroviarias y zonas de servicio ferroviario

El presente proyecto implica la modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecta a líneas ferroviarias y a otros elementos de la infraestructura ferroviaria incluidas zonas de servicio, por lo que de acuerdo con el artículo 7.2 de la Ley 38/2015 de 29 de septiembre del Sector Ferroviario, es obligatorio remitir al Ministerio de Fomento el contenido del proyecto para que en el plazo de dos meses emita un informe con carácter vinculante de las materias de su competencia, con las observaciones que estime convenientes.

En cualquier caso debemos indicar que el Anteproyecto redactado por ADIF se ha redactado tomando como punto de partida los siguientes documentos:

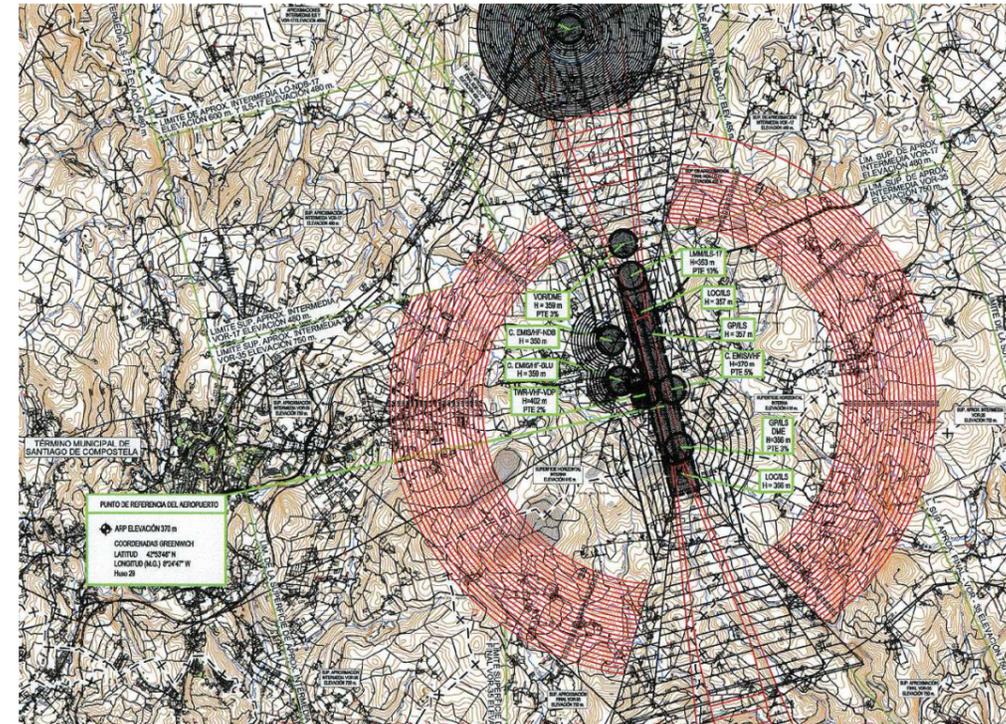
1. “Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia, el Ayuntamiento de Santiago de Compostela y la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad, para el desarrollo de la futura estación intermodal de Santiago de Compostela y su entorno urbano”, firmado con fecha 15 de junio de 2016.
2. “Proyecto de Construcción de adaptación de la estación de Santiago (A Coruña) a los nuevos servicios de Alta Velocidad” redactado por Ineco en 2015 que proporciona el verdadero Estado Inicial toda vez que sus obras ya se han licitado en el momento de redactar este documento, tal como se recoge en el Convenio.
3. “Programa de Necesidades. Largo Plazo. Nov 2012” facilitado por la Dirección de Estaciones de Viajeros de ADIF.
4. “Estudio de Movilidad Sostenible” de la estación desarrollado por Ineco en 2016.
5. “Estudio Funcional de la Nueva Estación Intermodal de Santiago de Compostela”, redactado en enero de 2016 por Ineco con la colaboración en el diseño arquitectónico del despacho Estudio Herreros, sobre la base de los documentos anteriores y del que se deriva el esquema general que desarrolla el Anteproyecto.

Así mismo el Proyecto Básico de la Estación de Autobuses ha tomado como documentos de partida los siguientes:

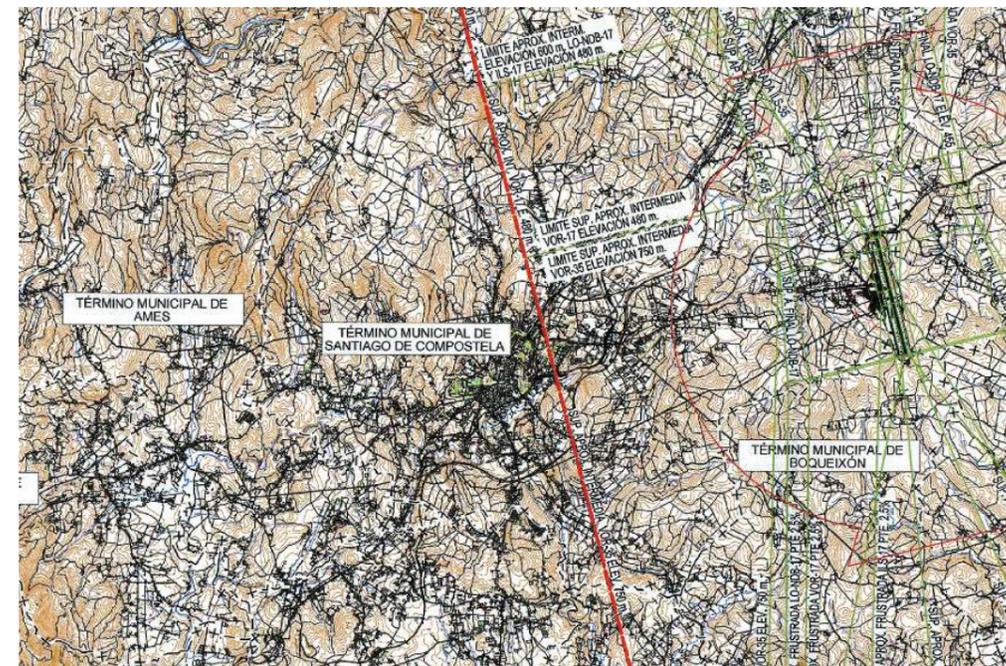
1. “Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia, el Ayuntamiento de Santiago de Compostela y la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad, para el desarrollo de la futura estación intermodal de Santiago de Compostela y su entorno urbano”, firmado con fecha 15 de junio de 2016.
2. “Estudios Previos de la Terminal de Autobuses integrada en la Estación Intermodal de Santiago de Compostela”, redactado en Noviembre de 2015.

4.4 Servidumbres aeronáuticas

Como se puede ver en los planos que se adjuntan, el ámbito de la Estación Intermodal de Santiago de Compostela está fuera de las servidumbres aeronáuticas y de las servidumbres de operación de las aeronaves que fija el Plan Director del Aeropuerto de Santiago de Compostela de acuerdo con el Real Decreto 799/1991 de 10 de Mayo. Los planos de estado actual y de desarrollo previsible que contiene dicho Plan Director mantienen el ámbito de la Estación Intermodal fuera de los ámbitos de dichas servidumbres.



Servidumbres de aeródromo y radioeléctricas (Fuente: Plan Director del Aeropuerto de Santiago)



Servidumbres de las operaciones de aeronaves (Fuente: Plan Director del Aeropuerto de Santiago de Compostela)