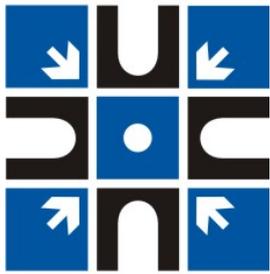


ASOCIACION
EMPRESARIOS



LVGO
MONVMENTAL

[Estudio sobre la estación de autobuses de Lugo]

Análisis de los datos aportados por la Xunta de Galicia y las conclusiones derivadas de los mismos sobre la **innecesaria construcción** de una nueva estación de autobuses.

Índice:

Introducción:	2
1.- Centremos el debate:	4
1.1 ¿Es necesaria una Intermodal para que haya AVE?	4
1.2 ¿Hablamos realmente de una Intermodal para Lugo?.....	6
2.- ¿Quién utiliza la estación de autobuses?.....	8
3.- Accesibilidad de la estación de autobuses.....	9
4.- La pobre percepción de la estación de autobuses por los lucenses... y algunas sencillas soluciones:.....	13
Conclusiones:	16



Introducción:

Los Estatutos de la [Asociación de Empresarios Lugo Monumental](#) contemplan como uno de los fines de esta entidad la defensa de los intereses del casco histórico de Lugo. Sin duda velar por la permanencia de los servicios públicos en el barrio de todos los lucenses es uno de los objetivos más importantes de esta organización.

Dada la crítica necesidad de que el casco histórico de la ciudad no pierda más prestaciones no podemos permanecer impasibles ante la intención mostrada por las administraciones públicas de retirar del entorno del centro la Estación de Autobuses, y no solo por un interés particular de nuestra zona de acción, sino porque los datos que se recogen en este documento demuestran que su actual ubicación es muchísimo más adecuada que la propuesta para la construcción de un nuevo edificio, cuya construcción supondrá, además un importante desembolso económico que entendemos que sería más adecuado para otros fines.

En este documento analizamos los **datos y razonamientos objetivos** por los que desde Lugo Monumental consideramos que es un error de gran magnitud el traslado de esta instalación a la ubicación propuesta junto a la estación de trenes.

¿Por qué ahora?

No es un tema nuevo para nosotros. Se lleva hablando muchos años de la estación Intermodal, y nuestra asociación siempre se ha mostrado contraria. De hecho uno de los primeros asuntos tratados por Lugo Monumental desde la recuperación de su actividad a finales de 2012 (tras un largo período de latencia) fue este mismo tema, que generó una nota de prensa de enero de 2013 (Anexo I) y el envío a la Dirección Xeral de Mobilidade de la Xunta de Galicia de un escrito (Anexo II) en que explicábamos los motivos por los que nos oponíamos entonces al traslado de la estación de autobuses.

Hay que destacar que dicho escrito y las alegaciones que contenía contra el traslado de la estación no fueron tenidos en cuenta, y ni siquiera contestados, lo que nos parece una falta de consideración hacia ciudadanos preocupados por una situación que les afecta. Se siguió adelante con los planes sin más.

Los motivos que esgrimíamos en 2013 no han variado, y de hecho se refuerzan ahora que los podemos avalar con los datos ofrecidos por la propia Xunta en fechas recientes. Para la elaboración de este documento se han tomado todos los datos única y exclusivamente del

documento publicado por la Dirección Xeral de Mobilidade dependiente de la Consellería de Infraestructuras e Vivenda de la Xunta de Galicia, y titulado “**ESTUDIOS PREVIOS TERMINAL AUTOBUSES - ESTACIÓN INTERMODAL LUGO**” (Anexo III). Al ser el documento base de trabajo de la propia Xunta, entendemos que no se podrá considerar que los datos sean sesgados a favor de nuestra postura, claramente contraria a la reubicación de la estación de autobuses.

Las 366 páginas del documento emitido por la administración autonómica incluyen importantísima información relativa al uso, distribución, comunicaciones e incluso percepción de los viajeros de las actuales estaciones de autobuses y trenes.

1.- Centremos el debate:

1.1 ¿Es necesaria una Intermodal para que haya AVE?

El supuesto proyecto de una estación intermodal para Lugo se ha presentado siempre ligado a la alta velocidad ferroviaria, como si fuera una necesidad técnica inexcusable de ésta para llegar a nuestra ciudad. Nada más lejos de la realidad, como demuestran incontestablemente los ejemplos de muchísimas ciudades que no tienen estación intermodal pero sí líneas de AVE.

El ejemplo más palmario es la propia capital de España. Madrid cuenta con más líneas de AVE que cualquier otra ciudad de nuestro país y **no existe estación intermodal**. Las dos estaciones de tren principales, Atocha y Chamartín, están a una distancia más que respetable de la Estación Sur de la capital (2,2 kilómetros a la primera y más de 8 a la segunda) lo que no impide que los viajeros cambien de medio utilizando, eso sí, un servicio de transporte urbano eficiente, cosa de la que Lugo carece a día de hoy.

Sin salir de Galicia las ciudades con Alta Velocidad en marcha a día de hoy como Coruña, Santiago, Pontevedra u Orense **no tienen estaciones intermodales**, lo cual no impide el perfecto funcionamiento de las modernas líneas de tren de las que carecemos en nuestra ciudad.

Para que una estación intermodal tenga sentido lo primero que hemos de tener es una necesidad de trasbordos entre trenes y autobuses. Recurriendo al estudio publicado por la propia Xunta de Galicia vemos (página 34) que solo el 15% de los viajeros encuestados hacía trasbordos, y **todos ellos, sin excepción, eran entre líneas de autobús interurbanas**. Es decir, **que no había NINGÚN CASO de trasbordo entre autobús y tren**.

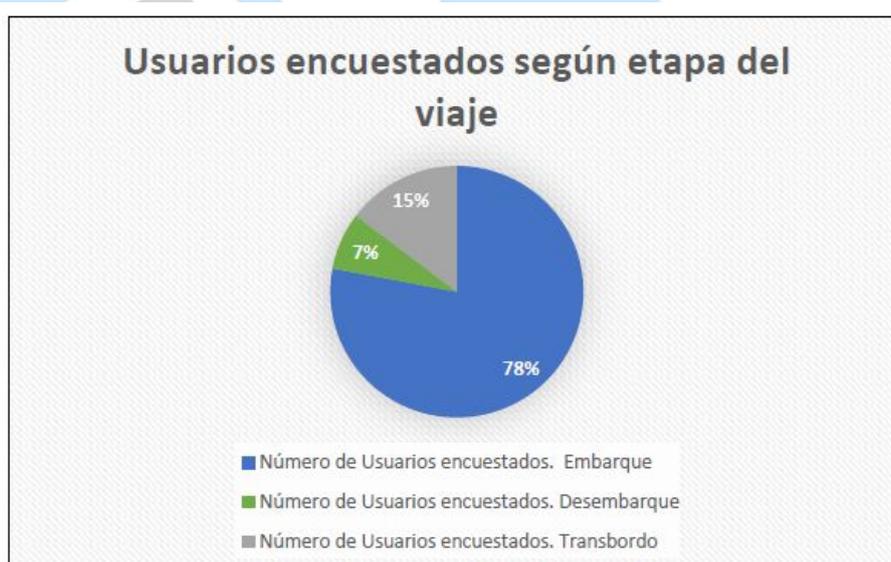


Ilustración 51. Gráfico de usuarios encuestados según etapa del viaje en la que se encontraban

La incontestable realidad es que **ningún viajero encuestado** (página 44 del estudio) empleó una combinación entre autobuses y trenes en su viaje, con lo que parece no solo una desproporción sino un auténtico despilfarro el gasto de millones de euros en una infraestructura que, no solo empeorará los servicios de los usuarios del autobús de Lugo sino que encima **no reportará ventaja alguna a nadie por no haber demanda de trasbordos de tren a autobús interurbano.**

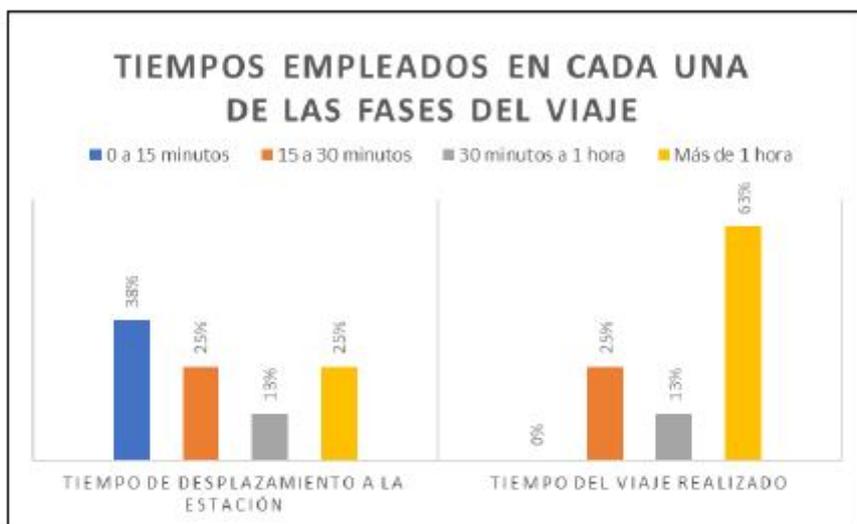


Ilustración 79. Gráfico tiempos empleados en cada una de las fases del viaje. Usuarios encuestados desembarcando en la estación de autobuses de Lugo

La mayor parte de los usuarios encuestados que llegaban a la estación de autobuses se dirigían en autobús urbano a su destino. Ninguno de los viajeros encuestados emplea una combinación autobús interurbano-tren en su viaje.

De hecho el propio estudio de la Xunta (página 54) revela que los usuarios NO estarían dispuestos a cambiar de transporte por una combinación de tren y autobús **incluso aunque existiera la Intermodal.** Si no hay demanda, ni interés, ¿qué lógica tiene ese gasto?

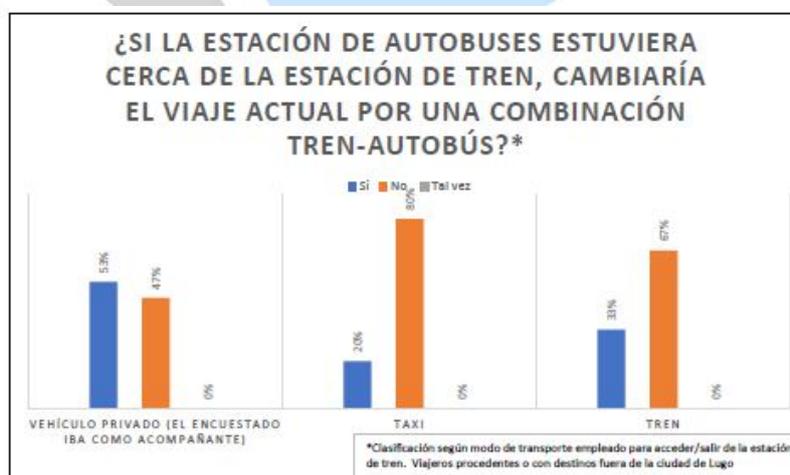


Ilustración 105. Gráfico usuarios que cambiarían su viaje a una combinación autobús-tren en caso de que las estaciones estuvieran cerca, clasificados según modo de transporte empleado para salir/acceder a la estación de tren de Lugo

Otros cuadros del estudio (páginas 60 y 62) reflejan que el porcentaje de usuarios de autobuses que cambiarían por un sistema mixto de autobús y tren **son similares tanto si hay una estación intermodal como si se instala un sistema de lanzaderas mediante transporte urbano entre ambas estaciones**, lo que hace que ese dato no sea excesivamente relevante, salvo para afianzar el argumento de que si no hay una percepción de una ventaja importante no parece lo más acertado realizar inversiones multimillonarias mientras la ciudad adolece de otras carencias.

La estación intermodal solamente tiene lógica cuando hay muchos viajeros que utilizan los dos sistemas de transporte de forma combinada y desean cambiar de uno a otro en un punto concreto. No es ni de lejos el caso de Lugo, donde la demanda existente es **mayoritariamente de viajeros que parten o llegan a la ciudad** (85% según la cifra que arroja el estudio en su página 34) y en que ese pequeño porcentaje de usuarios que sí hacen trasbordo lo realizan **entre autobuses interurbanos**.

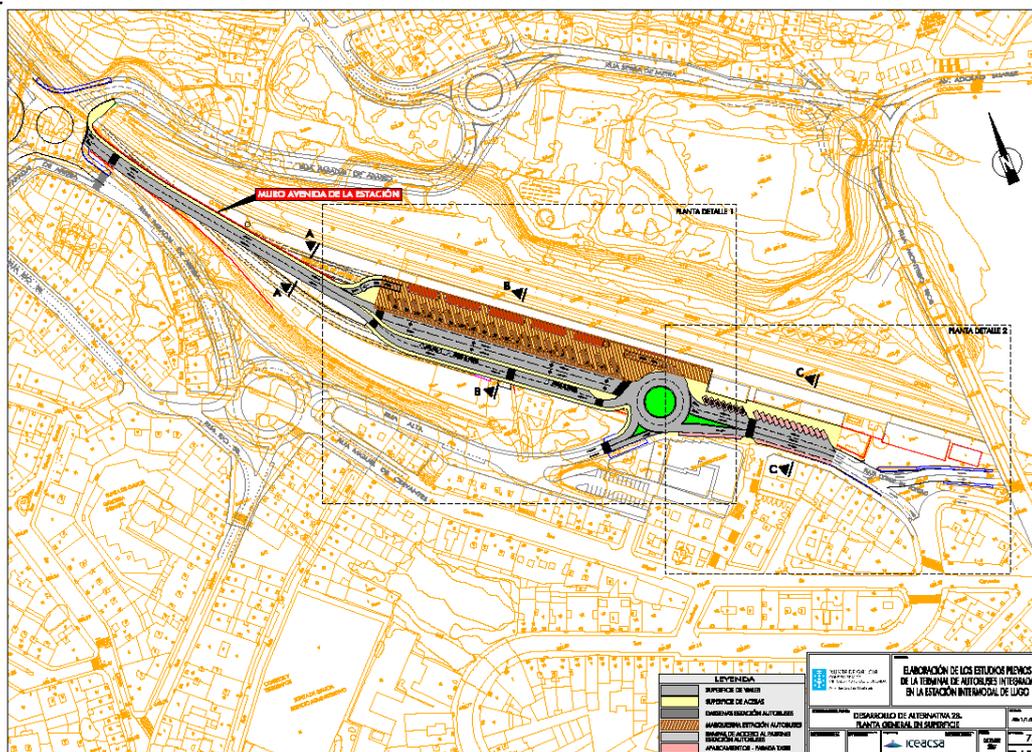
1.2 ¿Hablamos realmente de una Intermodal para Lugo?

El Gobierno de la Nación, la Xunta de Galicia y el Ayuntamiento de Lugo han presentado recientemente un nuevo proyecto para la Estación Intermodal de nuestra ciudad, y en la nueva planificación se abandona la idea de hacer un único edificio que dé servicio a trenes y autobuses **planteando ahora dos construcciones separadas**, una para cada transporte. Esto supone, en nuestra opinión, echar por tierra el último atisbo de racionalidad en el proyecto, ya el proyecto de intermodal sólo podría tener una mínima justificación el utilizar un único inmueble para los dos servicios y así reducir costes de mantenimiento, que se concretarían en la mitad. No será así.

Esto implica que de hecho **no hablemos ya de una verdadera estación intermodal, sino de dos estaciones “cercanas”**, dos edificios separados, dos inmuebles que generarán sus propios gastos y que no cumplirán esa función de reducción de costes de mantenimiento para buscar la unidad de los transportes interurbanos, lo que hace que todo el proyecto caiga por la base. Destinar un ingente presupuesto de varios millones de euros a trasladar la estación de donde está a una ubicación situada a 900 metros parece ilógico, y más cuando este nuevo emplazamiento presenta una diferencia de cota que hace muy incómodo su acceso peatonal, el más usual actualmente según veremos en el estudio.

Por si esto fuera poco, el Ministerio de Fomento, en su documento **“Análisis, información y divulgación sobre la aportación del transporte por carretera a la intermodalidad”** (disponible en la página web https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/099ABA39-1132-4A57-90FB-E5082A2DAE64/1552/03_intermodalidad_espana.pdf - Anexo IV) , indica claramente que este concepto se aplica principalmente al **transporte de mercancías**, que son más susceptibles de generar gastos económicos y medioambientales en los trasvases de un medio de locomoción a otro. En Lugo tratamos exclusivamente del transporte de viajeros (puesto que las dársenas de carga de mercancías tienen otras ubicaciones diferentes).

Desde Lugo Monumental entendemos que **hay que replantearse si realmente es necesaria esa falsa estación Intermodal**, que supone simplemente el traslado de la estación de autobuses a otro entorno, o si, por el contrario, supone un despilfarro de recursos públicos que, además, empeorará el servicio para los usuarios habituales como demostramos en puntos posteriores de este estudio.



El proyecto actual contempla dos edificios, dos infraestructuras separadas que de "intermodal" solo tienen el nombre. Encima la estación de autobuses pierde la ubicación que disfruta actualmente.

2.- ¿Quién utiliza la estación de autobuses?

El planteamiento para organizar cualquier actividad empieza por analizar las **necesidades de sus potenciales usuarios**. No siempre se puede contar con ese dato (caso de nuevas actividades), pero en este caso, al tratarse del traslado de una infraestructura ya existente sí podemos basarnos en cifras reales y no en suposiciones.

Una vez observado el estudio realizado por la Xunta de Galicia nos encontramos (página 35) con que **la mayor parte de los usuarios de la estación de autobuses son estudiantes (29%) seguidos de jubilados (23%)**. La agrupación de estos dos sectores supone un **52% de usuarios**, que por sus características **suelen acceder caminando o utilizan el transporte público** en detrimento del privado, lo cual es beneficioso para la sociedad desde varios puntos de vista (eficiencia energética, ecología, economía...).

El traslado de la estación a una ubicación más alejada de los centros de estudio, la plaza de abastos y el centro de negocios de la ciudad perjudicaría notablemente a todos estos usuarios, ya que les obligaría a utilizar un medio de transporte adicional para alcanzar su destino. Las personas mayores, por ejemplo, disfrutan de una cercanía al casco histórico envidiable y en la misma cota, mientras que la ubicación propuesta les obligaría a desplazarse hasta el centro subiendo unas empinadísimas calles lo que, en caso de personas con dificultades de movilidad o con equipaje, dificultaría enormemente sus desplazamientos o supondría un sobre coste por tener que optar por un transporte adicional.



Ilustración 56. Gráfico Situación profesional de los usuarios encuestados en la estación de autobuses de Lugo

Por otro lado, el tercer grupo de usuarios, los **trabajadores públicos**, tienen el mismo problema ya que **todos los centros administrativos están en el casco histórico**. El único que podría ser discutible es el Edificio Administrativo de la Xunta, que está a menor distancia de la ubicación propuesta que de la actual, pero la diferencia de cota entre las situaciones hace muchísimo más incómodo el acceso desde el nuevo asentamiento que desde el de hoy en día.

3.- Accesibilidad de la estación de autobuses

Probablemente **éste es el indicador más importante de todos**, el que refleja en mayor medida si la ubicación de la estación es más apropiada en la actualidad que la propuesta. Más allá del número de usuarios de una u otra estación, ya que ese número variará en función del criterio de oferta y demanda de líneas de transporte interurbano, la forma de acceder a las estaciones **expresa inequívocamente la utilidad de su espacio físico...** y en este punto los datos son incontestables.

Frente a un 54% de usuarios (página 42 del Estudio de la Xunta) que acuden a la estación de autobuses a pie, **tan solo un 16%** va andando a la estación de tren (página 57). **Una diferencia tan significativa que por sí misma demuestra que la estación de autobuses disfruta de una ubicación idónea en comparación con la de tren.**

La mejor ubicación de la estación de autobuses también **beneficia el acceso en transporte público** ya que el 14% de los usuarios utilizan las líneas urbanas para ir a la estación de buses frente al mísero 2% de los que van a la estación de tren.

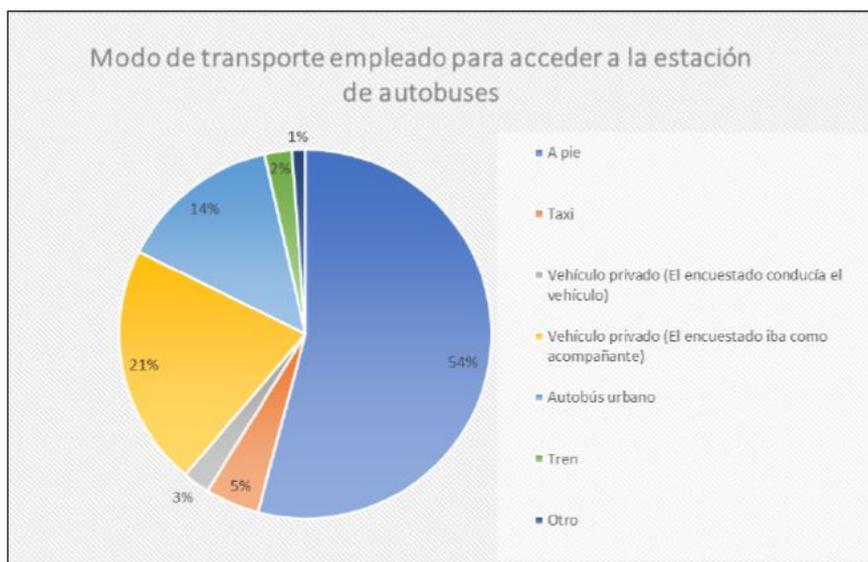


Ilustración 75. Gráfico modo de transporte empleado para acceder a la estación de autobuses de Lugo

Si analizamos cómo accede el resto de los viajeros el dato es también significativo: el 35% de los usuarios de la estación de autobuses acude a este centro en vehículo particular (ya sea como conductor o como acompañante) frente a un 51% que utiliza ese medio para ir a la estación de tren, y solo un 5% de los primeros usa el taxi frente al 28% de los segundos.

Es decir, que **la ubicación de la estación de autobuses fomenta el acceso mediante transportes ecológicos, económicos y sostenibles** (acceso peatonal y transporte urbano) frente a los usos de vehículos de pequeño tamaño (particulares y taxis) a los que se ven obligados a recurrir en la ubicación propuesta.

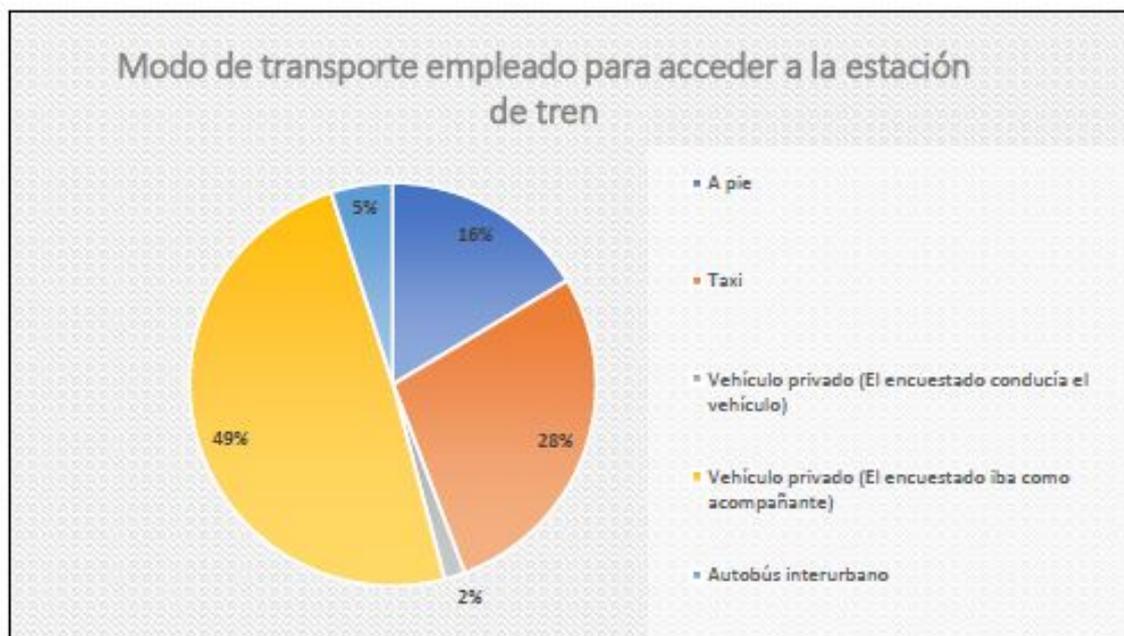


Ilustración 112. Gráfico modo de transporte empleado por los usuarios encuestados para acceder a la estación de tren

Otra de las estadísticas que se muestran en el estudio de la Xunta es **que el 82% de los encuestados NO estarían dispuestos a utilizar la bicicleta en caso de haber un servicio público de préstamo de estos vehículos en la estación de tren**. Los importantes desniveles y las incómodas cuestas hacen que la inmensa mayoría de los viajeros desistan de esa idea. El uso de bicicletas para el transporte urbano es una opción de futuro que, obviamente, no afecta a los usuarios que llevan equipajes voluminosos pero que sí se tiene que prever para viajeros que acuden a la ciudad desde el entorno a realizar gestiones o estudiantes que vienen a sus clases (recordemos que los estudiantes son el grupo de usuarios más numeroso).



Ilustración 103. Gráfico usuarios encuestados en la estación de tren dispuestos a emplear la bicicleta en caso de existir un Servicio Municipal de préstamo de bicicleta

La estadística que recoge los **medios que los viajeros utilizan para alcanzar su destino** una vez llegan a la estación de autobuses (página 44) es también muy reveladora. Se refiere a los encuestados cuyo destino es la ciudad de Lugo, y nos indica **que el 50% de los usuarios optan por el autobús urbano**, un medio de transporte público y muy recomendable desde el punto de vista de la movilidad. **Le sigue como medio preferido el peatonal**, con un 32% y tan solo un 13% se inclina por el vehículo particular.

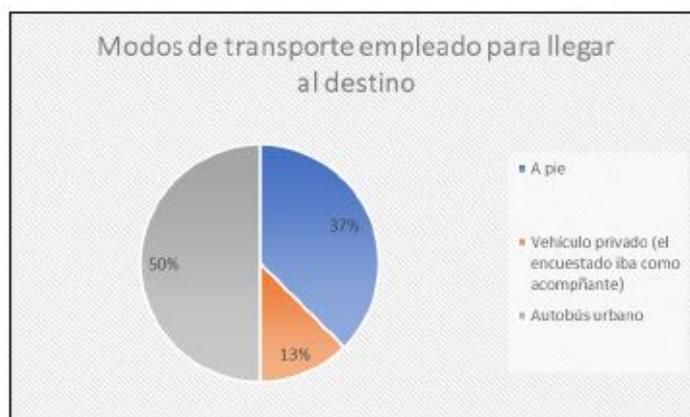


Ilustración 80. Gráfico modos de transporte empleados para llegar a su destino. Usuarios encuestados desembarcando en la estación de autobuses de Lugo

El estudio reconoce (página 32) puntos críticos como los siguientes (extraídos literalmente de dicho documento):

- *El análisis de la oferta de transporte público en Lugo permite concluir que en la ciudad **la oferta de autobús interurbano es mejor que la de trenes.***
- *La estación de autobuses tiene un **número de expediciones notablemente superior** al de la estación de tren y lo mismo ocurre al analizar el número de destinos ofertados.*
- *Al comparar las dos estaciones, se observa que **la estación de autobuses es más accesible para los usuarios** que la estación de tren.*
- *La estación de autobuses **gracias a su cercanía al centro de la ciudad facilita el acceso a los usuarios que acceden andando.** Además, posee una **buena conectividad** con las líneas de autobuses urbanos de la ciudad.*

Incluso el mapa de accesibilidad de las dos ubicaciones recogido en el estudio (páginas 124 y 125) reconoce que es muchísimo mejor el sistema de autobuses urbanos que distribuye a los viajeros en la ciudad desde la actual estación que desde la ubicación propuesta.



Ilustración 198. Accesibilidades de la actual estación de autobuses de Lugo, mediante transporte urbano.

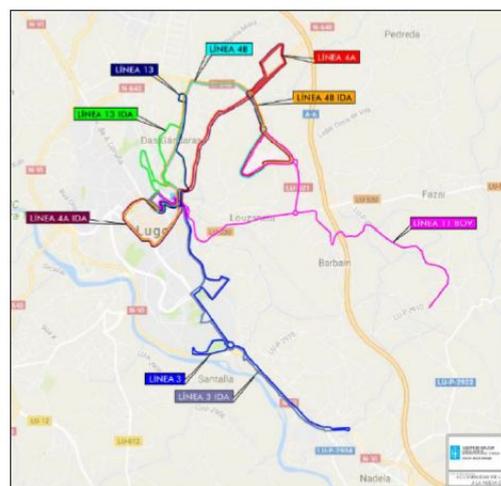


Ilustración 200. Accesibilidades de la nuevo terminal de autobuses integrado en la estación intermodal de Lugo, mediante transporte urbano.

Todos estos indicadores confrontan una ubicación, **la actual**, que se perfila como **accesible, bien situada, a la que los viajeros acceden mayoritariamente caminando y en que el transporte público es notablemente más cómodo**, con otra a la que se baja utilizando vehículos privados, apenas se acude a pie y que no presenta muchas opciones de futuro con sistemas sostenibles como los de préstamo de bicicletas públicas.

Evidentemente la ubicación simbólica de la estación de autobuses frente a nuestra Muralla Romana, Patrimonio de la Humanidad, a 300 metros de la Plaza de España, núcleo del casco histórico, es también un elemento a tener en cuenta por sus repercusiones turísticas. La actual ubicación de la estación de autobuses permite, **incluso a los viajeros que vayan a realizar una espera de un par de horas entre trasbordos**, que puedan realizar una visita a nuestro principal monumento y hacer un rápido paseo por la zona más simbólica de la ciudad, lo que es el mejor reclamo para que retorne.

Por su importancia turística, su comodidad para el visitante, para el viajero que acude a la ciudad a realizar gestiones (normalmente en centros administrativos u oficinas privadas también ubicadas en el recinto amurallado), para los estudiantes, para vendedores y clientes que se acercan a la plaza de Abastos... por todo ello, de acuerdo a los datos del estudio realizado por la Xunta, que coinciden con la observación directa y el sentido común, **la ubicación actual de la estación es indiscutiblemente mucho más adecuada que la propuesta.**

4.- La pobre percepción de la estación de autobuses por los lucenses... y algunas sencillas soluciones:

Los datos objetivos sobre la idoneidad de la estación de autobuses son bastante palmarios si tenemos en cuenta que su tamaño es perfecto según las administraciones, o al menos eso hay que deducir del hecho de que la nueva estación tenga proyectadas 20 dárseñas para autobuses, **exactamente las mismas que tiene la actual estación**. No hablamos, pues, de una necesidad para los transportistas.

En cuanto a la imagen de la estación en sí, se produce en Lugo un fenómeno muy llamativo: hay una percepción terrible de la estación de autobuses entre la población... **pero no entre sus usuarios** cuya calificación es **extraordinariamente alta**. Según los datos ofrecidos por la Dirección Xeral de Mobilidade de la Xunta, la estación de autobuses de Lugo presentó en el año 2016 una **demanda de 498.369 viajeros**, lo que hace que los positivos valores reflejados en el estudio utilizado por la administración para valorar los aspectos de la Intermodal sean más una herramienta que avala sus bondades que lo contrario.

Los gráficos de valoración de la estación de autobuses por sus usuarios (página 46) revelan datos sorprendentes para el lucense medio, ya que en los aspectos más importantes a juicio de los viajeros (limpieza, luminosidad, disponibilidad de servicios complementarios, precio del transporte ofertado e información útil para el viaje a realizar) **las puntuaciones son muy altas**.

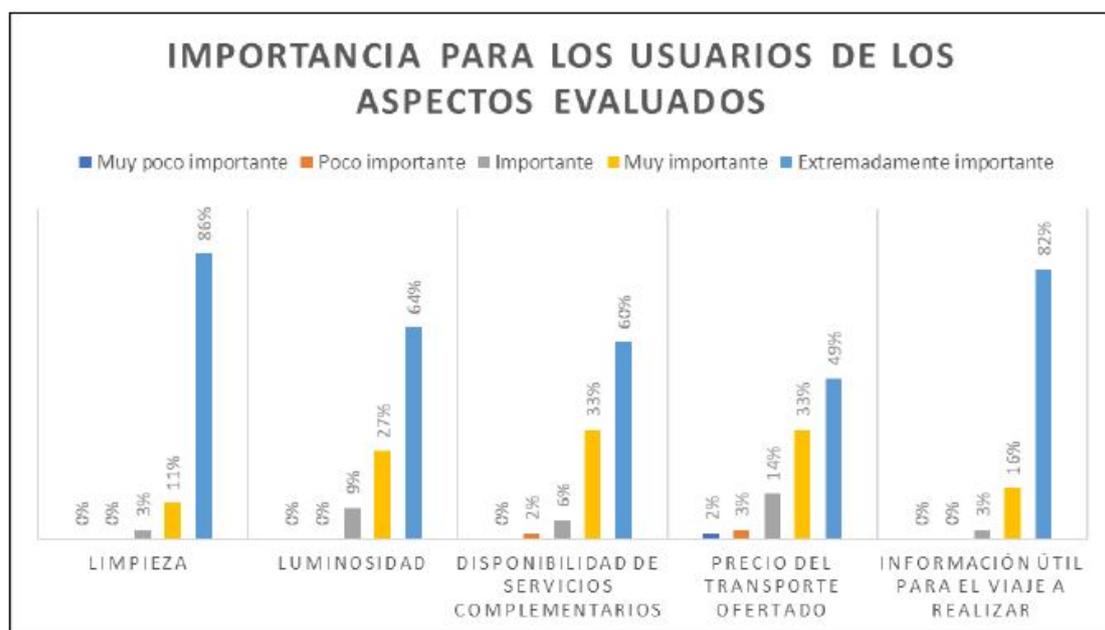


Ilustración 86. Gráfica Importancia para los usuarios encuestados

Por ejemplo, el aspecto de la limpieza, que es extremadamente importante para el 86% de los usuarios recibe una calificación de “muy insuficiente” o “insuficiente” por solo el 14% de los

mismos, mientras que el 20% la califica de “suficiente” y el 66% la tilda de notable o sobresaliente. Es decir que **un 86% de los usuarios aprueban este aspecto de la estación.**

Lo mismo ocurre con la luminosidad (84% favorable), disponibilidad de servicios complementarios (88% a favor), precio del transporte ofertado (81%) e información útil para el viaje a realizar (81%), **lo que otorga unos ratios de satisfacción altísimos que para nada se corresponden con la imagen que la ciudadanía tiene de la estación**, probablemente por los conflictos puntuales que ha habido en la misma durante los últimos años y las noticias aparecidas en los medios de comunicación y que refuerzan esa imagen de “lugar problemático” que, por lo que refleja el estudio de la Xunta, los propios usuarios no tienen de esta instalación.

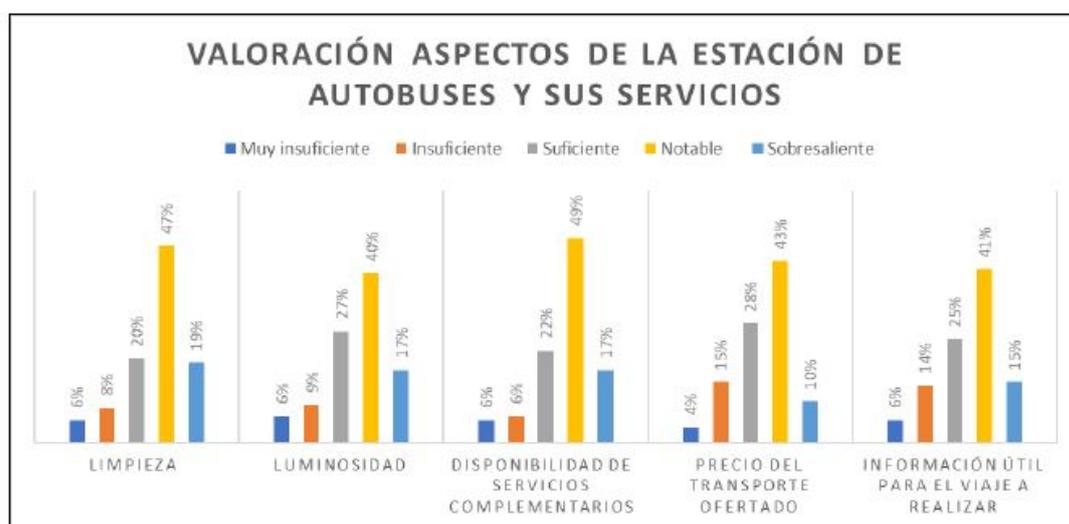


Ilustración 85. Valoración por parte de los usuarios encuestados de aspectos de la estación de autobuses y sus servicios

La imagen de deterioro que tiene la estación de autobuses es un pobre argumento esgrimido por quienes aconsejan su derribo y sustitución por una instalación “nueva”. Un repaso a otras ciudades europeas, incluso capitales de naciones económicamente fuertes, revela que este tipo de instalaciones han de ser prácticas, útiles, y que solo se sustituyen cuando no es posible su recuperación o su mantenimiento.

Destruir la actual estación por pequeños problemas circunstanciales de fácil solución es, desde nuestro punto de vista, un pecado de “nuevos ricos”, un despilfarro injustificable desde todo punto de vista práctico. El derribo de la estación de autobuses es una falsa necesidad, un espejismo fruto de la desidia y del mal uso del edificio actual, cuestiones que se podrían corregir con unas sencillas actuaciones, poco costosas en su conjunto:

- La **sala de espera** de la estación situada sobre las taquillas lleva cerrada aproximadamente tres décadas por “problemas de convivencia”. Estos “problemas” son fácilmente subsanables mediante técnicas sencillas y que no solo no tienen coste para la administración sino que le permiten obtener ingresos tales como la concesión

de ese espacio a una empresa privada para desarrollar labores de hostelería, que se podrían cubrir incluso por la propia concesionaria del actual restaurante y cafetería de la estación. La privilegiada ubicación de este inmueble, unido a que actualmente ese lateral está orientado a una zona peatonal con un edificio recientemente restaurado en el frente, hace muy atractivo ese espacio para su explotación.



La sala de espera de la estación, cerrada desde hace tres décadas, es fácilmente recuperable para su uso por los viajeros precisando, únicamente, una puesta en marcha de servicios.

- Los problemas de orden público se atajan con cierta facilidad siempre que se asigne personal de vigilancia del que, hasta donde sabemos, actualmente la estación no tiene. Contratar personal de seguridad acabaría de inmediato con ciertas conductas inadecuadas en la estación, como sucede en otras.
- El pobre aspecto de la zona de dársenas precisaría de una actuación tan simple como la de pintar los paramentos y renovar el mobiliario. El uso de colorido y de cartelería atractiva supondría una renovación de esa imagen sin hacer una gran inversión.
- Hay otros elementos menores (expositores vacíos, locales cerrados, pasillos oscuros) que se podrían remodelar con iluminación, cartelería y con políticas agresivas para ofrecer esos locales a bajo coste para su ocupación, lo que daría un aspecto totalmente diferente a la estación.

Todas las inversiones propuestas son una minucia si se compara con la multimillonaria inversión que se pretende realizar en la construcción de una nueva estación, e incluso serían más baratas que el probable coste de derribo del actual inmueble.

Conclusiones:

A la vista de lo recogido en este documento para el que, reiteramos, solo se han utilizado los datos que la propia Xunta de Galicia aporta en el estudio previo a la realización de la estación Intermodal, tenemos que llegar incuestionablemente a las siguientes conclusiones:

1. La construcción de una estación intermodal se ha **relacionado de forma ficticia** con una necesidad de cara a la implantación de la Alta Velocidad en Lugo. **El ejemplo de Madrid**, ciudad con más líneas de AVE de España y que no tiene Intermodal, **basta para derribar ese prejuicio**.
2. La **ubicación actual de la estación de autobuses es mucho más favorable** desde cualquier punto de vista práctico por su accesibilidad peatonal (opción mayoritaria de los usuarios de la misma), en transporte público colectivo o en medios alternativos ecológicamente recomendables (bicicletas por ejemplo).
3. La **estación de autobuses actual se ha de actualizar** mediante una serie de mejoras cuyo coste sería sensiblemente inferior al del derribo del edificio y, en todo caso, infinitamente más bajo que edificar un nuevo inmueble peor situado.

Por todo ello, por economía, ecología, comodidad y utilidad... por sentido común, desde la **Asociación de Empresarios Lugo Monumental** reclamamos a las administraciones que se replanteen este proyecto y que no perjudiquen a la ciudad de Lugo haciendo una inversión multimillonaria que, lejos de mejorar nuestros servicios, los empeorarán notablemente.

Recomendamos, asimismo, que se proceda a actualizar la estación de autobuses contemplando como mínimo lo expuesto en este documento, y que el importe no invertido en la nueva intermodal se destine a otras obras realmente necesarias en nuestra ciudad como completar la recuperación del **Barrio de A Tinería**, o la rehabilitación del antiguo Cuartel de San Fernando para cumplir la promesa que la Xunta de Galicia soslaya desde hace años, la de dotar a nuestra ciudad, por fin, el tantas veces prometido **Museo de la Romanización de Galicia**.