GARCIA UTRILLA, FERNANDO (FIRMA)

Firmado digitalmente por GARCIA UTRILLA, FERNANDO (FIRMA)
Nombre de reconocimiento (DN): c=ES, serialNumber=13787276H, sn=GARCIA, givenName=FERNANDO, cn=GARCIA UTRILLA, FERNANDO (FIRMA)
Fecha: 2015.03.13 13:01:58 +01'00'

ANEXO VI

ESTUDIO DE REPERCUSION URBANISTICA DEL GRAN ESTABLECIMIENTO COMERCIAL

PLAN ESPECIAL PARA LA HABILITACIÓN DE LA INSTALACIÓN DE UN GRAN ESTABLECIMIENTO COMERCIAL COLECTIVO EN LA PARCELA Nº 32 DEL POLIGONO Nº 19 EN LA C/VITORIA Nº 305 (BURGOS)

TransProjekt
INGENIERÍA Y PROYECTOS

C/ CASTELAR, 47 ENTLO.
TFNO.: 942319555
39004-SANTANDER

ANEXO VI

ESTUDIO DE REPERCUSION URBANISTICA DEL GRAN ESTABLECIMIENTO COMERCIAL

INDICE

1. ANTECEDENTES

1.1- PROMOTOR.
1.2- REDACTORES.
1.3- OBJETO.

2. INFORMACION PREVIA

2.1- SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO.

3. ESTUDIO DE REPERCUSION URBANISTICA DEL GRAN ESTABLECIMIENTO COMERCIAL

4. CONCLUSIONES

1. ANTECENDENTES.

1.1 PROMOTOR

El presente Plan Especial se realiza a instancias de :

- TITULAR: ASUA GRUPO INMOBILIARIO, S.L.
- DIRECCION: C/ Gran Vía , nº 35
  48009 Bilbao (Bizkaia)

1.2 REDACTORES

El técnico redactor del presente Plan Especial es el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, perteneciente al Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, con el número de Colegiado 12.139.

1.3 OBJETO

Se redacta el presente estudio de repercusión urbanística de la implantación del gran establecimiento comercial colectivo, con el objetivo de dar cumplimiento al artículo 4 “Estudios e Informes necesarios” del Decreto 28/2010, de 22 de Julio, por el que se aprueban la Norma Técnica Urbanística sobre Equipamiento Comercial de Castilla y León, que en su apartado b), solicita que el planeamiento habilitante deberá incluir “Estudio de la repercusión urbanística de los grandes establecimientos comerciales previstos sobre el conjunto del término municipal y sobre el área urbana, tal como se define en un instrumento de ordenación del territorio vigente, y en su defecto sobre los términos municipales colindantes”

Artículo 4.– Estudios e informes necesarios.

1.– Sin perjuicio de las demás exigencias de la normativa urbanistica y sectorial, la documentación de aquellos instrumentos de planeamiento general que prevean o permitan la implantación de grandes establecimientos comerciales debe incluir:

b) Un estudio de la repercusión urbanística de los grandes establecimientos comerciales previstos sobre el conjunto del término municipal y sobre el área urbana, tal como se defina en un instrumento de ordenación del territorio vigente, o en su defecto sobre los términos municipales colindantes.

2. INFORMACIÓN PREVIA

2.1 SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO

La parcela donde se pretende implantar el gran establecimiento comercial colectivo, y objeto de la actuación propuesta es la Parcela 32, del Polígono 19, en la C/Vitoria nº 305, situado a la altura P.K. 244+400 de la carretera N-1 Madrid-Irún, frente al acceso del aeródromo de Villafría.

El área de ámbito de actuación de la Parcela cuenta con una superficie de 46.228 m2 y tiene los siguientes linderos :

- Al Sur : Carretera N-1.
- Al Norte: Camino de Villimar a Orbaneja de Riopico.
- Al Este: Parque empresarial Inbisa-Villafría.
- Al Oeste: Ramal derecho de la nueva variante de la autovía (BU-30 / A1).

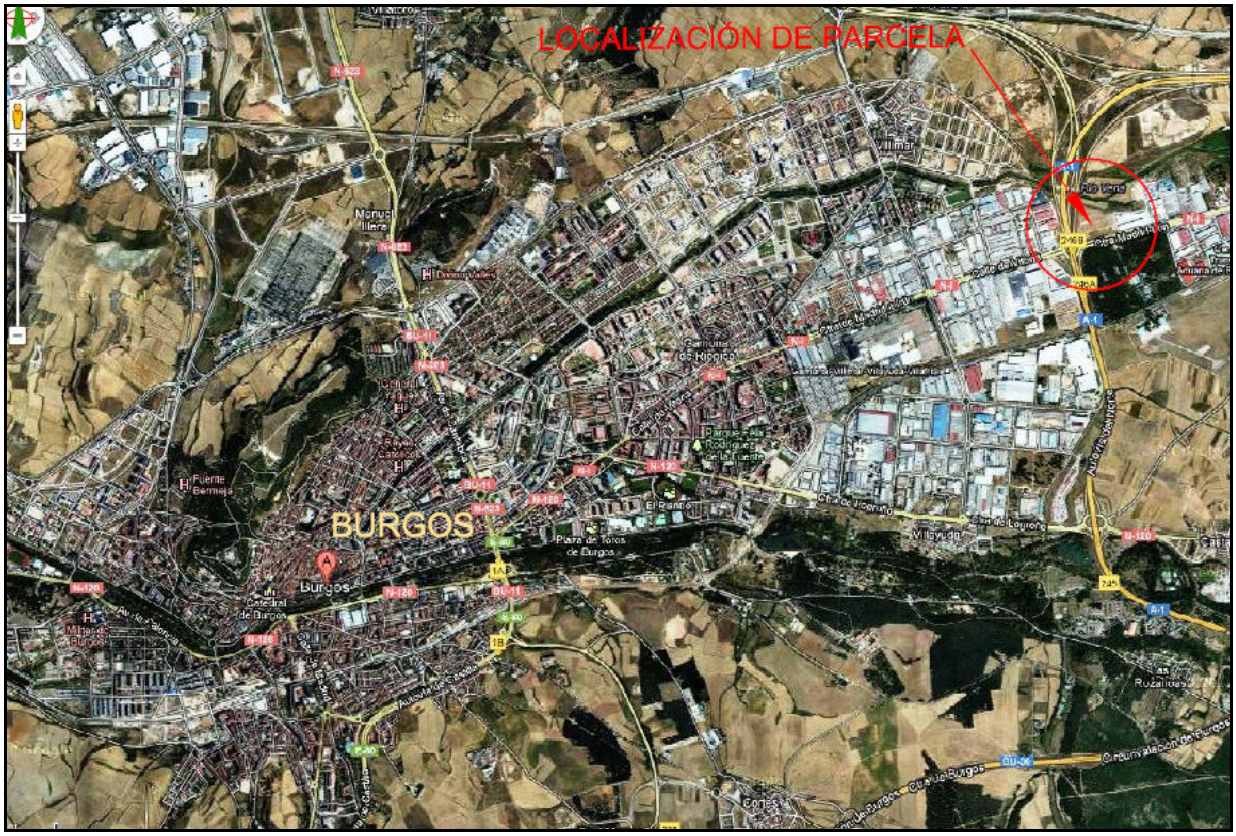


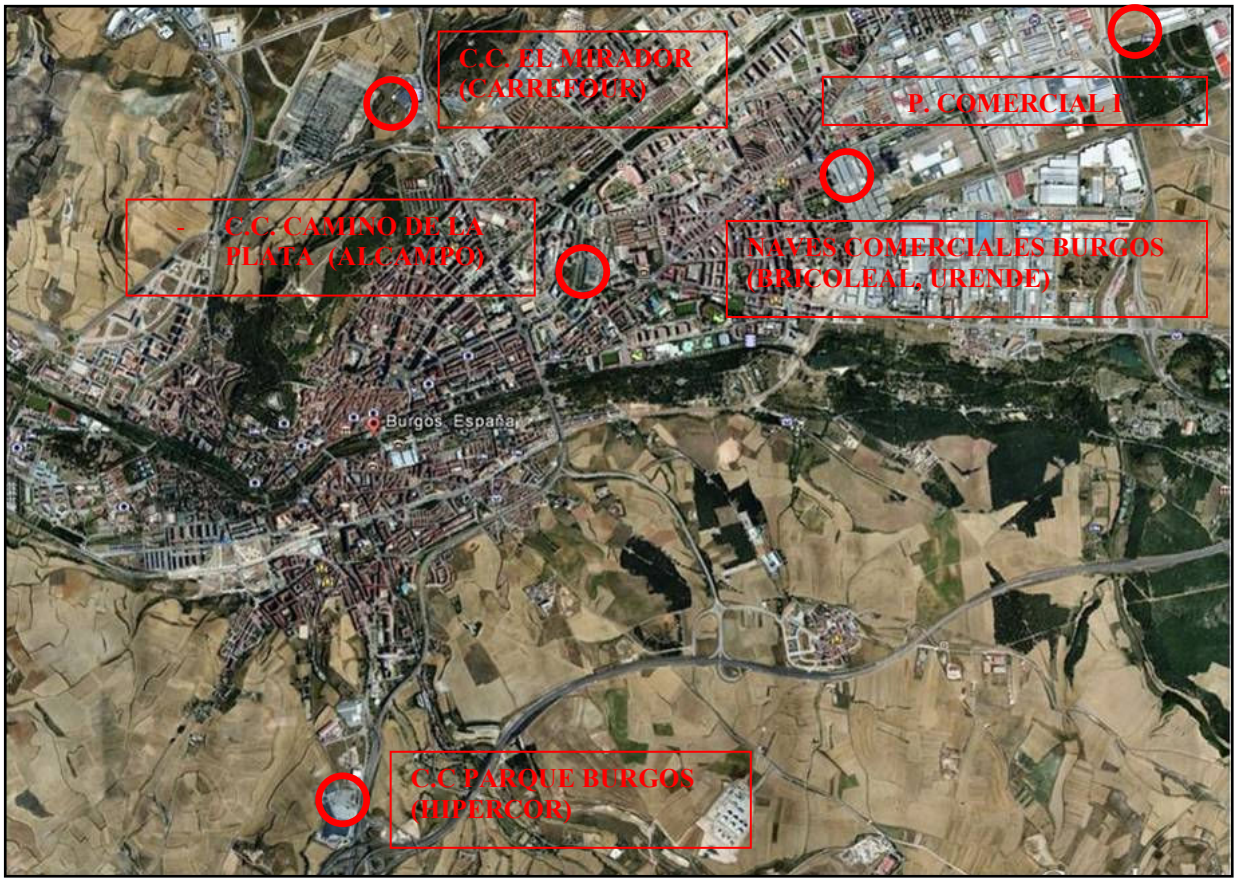
Foto Área de situación de la Parcela

2. ESTUDIO DE REPERCUSION URBANISTICA

El Estudio de Repercusión Urbanística es un documento cuyo principal objetivo es el identificar, valorar y corregir aquellos potenciales impactos que pudiese generar la implantación del gran establecimiento comercial colectivo sobre la estructura territorial y los impactos sectoriales sobre la población, el medio ambiente, el sistema de núcleos de población y la localización de actividades económicas, las infraestructuras, dotaciones, equipamientos y servicios y el patrimonio histórico.

El nuevo complejo comercial se sitúa en un nudo de comunicación de la ciudad de Burgos, por tanto en un eje vertebrador de la trama urbana de la ciudad de Burgos, de Este a Oeste, a través de la N-1 y de la Calle Vitoria, y de Norte a Sur, a través de la ronda de circunvalación de Burgos, por lo que la accesibilidad de este parque comercial atenderá al criterio de máxima accesibilidad favoreciendo una racionalidad funcional en la creación de infraestructuras y prestación de servicios urbanos.

Esta nueva ubicación donde se pretende implantar el parque comercial se sitúa a una distancia del centro comercial existente el Mirador (Carrefour) situado en el Norte de la ciudad de 7 Km de distancia, del centro comercial Parque Burgos (Hipercor) situado al Sur de la ciudad a 11 Km de distancia, del centro comercial Camino de la Plata (Alcampo) situado en el centro de la ciudad a 4 km de distancia, y estará situada a 2 Km de distancia de naves comerciales (Bricoleal, Urende) en el Polígono Gamonal-Villimar.



Distribución de zonas comerciales de relevancia del entorno de la parcela

Su situación por visibilidad y accesibilidad, le confiere su carácter de ubicación estratégica para actividades comerciales, tanto para servicio de la población de la propia ciudad, como de la comarca que la rodea y sus visitantes.

El complejo generará la creación de un corredor comercial situado en el eje de la C/Vitoria, próximo a las naves comerciales del Polígono Gamonal-Villimar dando continuidad a los usos comerciales en pro de una existencia compatible y fortalecedora. El factor de continuidad en la concepción y en el diseño de los espacios es imprescindible para alcanzar objetivos de vitalidad comercial, para la construcción de una identidad específica y para la garantía de un funcionamiento articulado. El diseño de este eje comercial, además de aprovechar estrategias aglutinadoras en el viario que los operadores de la gran distribución conocen y saben explotar, dinamizará por completo áreas y calles.

En relación al formato comercial se tratará de un establecimiento comercial de tipo colectivo, formado por varias edificaciones de grandes y/o medianas superficies comerciales que comparten elementos comunes como el aparcamiento y las zonas de tránsito, sin perjuicio de que se puedan instalar otros usos compatibles.

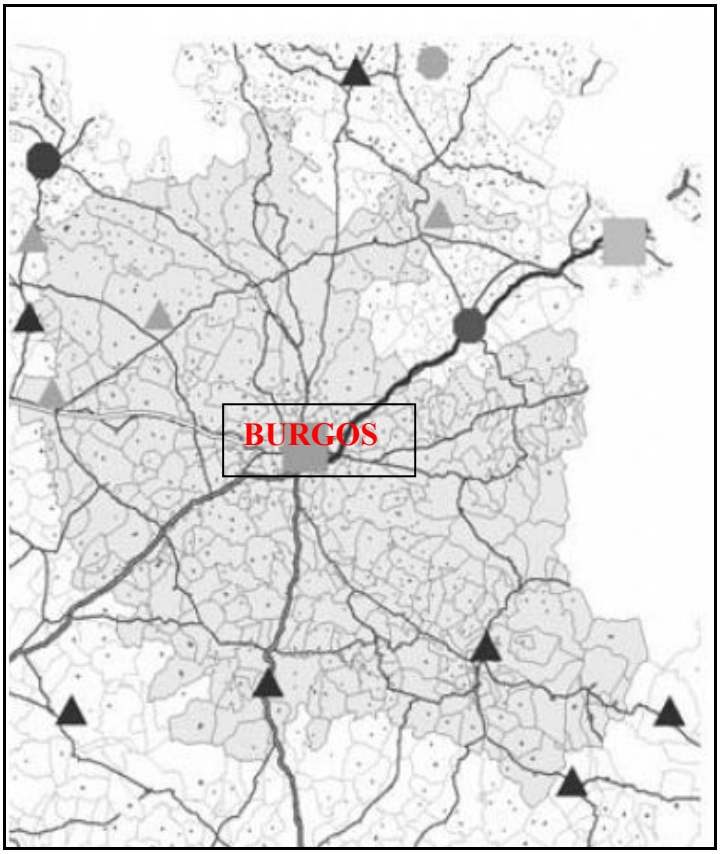
Este formato da cabida a posibles soluciones, siendo las dos principales la de un formato de dos grandes superficies (por superficie edificable) o de lo que se conoce como un “parque de medianas”, con diversos edificios y usos variados (alimentación, electrónica, bricolage, etc), en ambos casos complementados con edificaciones de menor porte que dinamicen y aprovechen la zona de uso dominante de establecimiento, como gasolineras o establecimientos de restauración.

El área de influencia del Proyecto se extiende a los 220.000 habitantes aproximadamente, según se deduce posteriormente

La zona de atracción comercial del futuro de gran establecimiento comercial colectivo, es la Zona Básica de Comercio de Burgos, cuya cabecera comercial es la localidad de Burgos.

La Zona Básica de Atracción Comercial se ha dividido en tres sectores:

- Sector Primario, que comprende los diferentes distritos de Burgos situados a menos de 10 minutos de conducción en coche hacia la parcela. La población de este sector asciende a 184.235 habitantes.
- Sector Secundario, que engloba las localidades situadas entre 10-20 minutos del emplazamiento en coche. La población residente en este sector sería de unos 14.474 habitantes.
- Sector Terciario, que engloba las localidades situada entre 20 y 50 minutos del emplazamiento con una población de 23.919 habitantes.



Mapa: Zona Básica de Comercio de Burgos

Este entorno de influencia comercial augura un público potencial del desarrollo propuesto, que lo hace factible desde el punto de vista comercial, teniendo en cuenta además, la gran visibilidad de la parcela y su buena comunicación.

El proyecto se integra en un entorno urbano con clasificación de suelo como urbano (aspecto importante puesto que la Ley prohíbe su implantación en suelo rústico).

Las únicas edificaciones con las que puede interactuar la actuación es con las naves del Parque Empresarial Inbisa – Villafría, respecto de las cuales, y en atención a los planos de ordenación PO-02 y PO-04 y las Ordenanzas del presente Plan Especial se garantizan unas distancias adecuadas, además de una línea de fachada Sur continúa, o, en todo caso, retranqueada de la nueva edificación con respecto a dichas naves.

Sus accesos se realizarán por la carretera nacional N-1 a nivel y a desnivel, única posible por la limitación de accesos de la autovía A-1, y su dotación de aparcamientos, y la justificación de la movilidad peatonal y ciclista ya han sido abordados en la presente Memoria de Ordenación.

La parcela no se encuentra afectada por ningún yacimiento inventariado.

El área objeto de plan especial carece de elementos que deban conservarse, protegerse o recuperarse por sus valores naturales, culturales o de otra índole.

Los restos arqueológicos más próximos se ubican al Norte de la parcela, en la margen septentrional del Río Vena en la localidad de Villimar, denominados Vañate/Javilla y adscritos a la época medieval.

Por otro lado, la acera de la Carretera N-1, que discurre por el lado opuesto a la acera del lindero Sur de la parcela, da soporte de un tramo del Camino de Santiago.

La delimitación de la zona afectada por dicha declaración se recoge en DECRETO 324/1999, de 23 de diciembre, por el que se delimita la zona afectada por la declaración del conjunto histórico del Camino de Santiago (Camino Francés).

Según la documentación gráfica del PGOU, en el entorno de la parcela, el entorno de protección del Camino de Santiago a su paso por la parcela se ciñe al límite Sur de la misma.

Las cuestiones relativas con el impacto ambiental de la actuación, poniendo de manifiesto que el entorno industrial de la parcela y las visuales existentes, no lo hacen merecedor de ser considerado un paraje ni tradicional ni valioso.

Sin perjuicio de lo anterior, la directriz de la ley deberá ser pormenorizadamente justificada en la solicitud de licencia sobre todo en lo relativo a la gestión medioambiental adecuada del establecimiento, lo cual excede de la propia naturaleza de los planes especiales.

El Parque Comercial tendrá una resolución autónoma de las conexiones a las redes de servicios urbanos, tanto de abastecimiento como de saneamiento o de otra naturaleza, como se ha mostrado en la Memoria de Información, todos los servicios urbanos: abastecimiento de agua, saneamiento (de fecales y pluviales), electricidad, gas y alumbrado, se encuentran a pie de parcela o dentro de la misma.

En relación a la suficiencia de las mismas, ésta se justifica en el apartado 2.6 de la Memoria de Ordenación.

Se incorpora en el Anexo II al presente Plan Especial un estudio de tráfico y movilidad del entorno de la parcela en caso de implantación del complejo comercial.

Del mismo se deduce que no existen inconvenientes desde el punto de vista del tráfico y la fluidez circulatoria derivada de dicha implantación y la conveniencia de crear un paso inferior de acceso al centro comercial; y concluye *"la red viaria actual presenta suficiente capacidad para soportar los incrementos de tráfico previstos por la nueva superficie comercial, obteniéndose niveles de servicio adecuados en viales e intersecciones tanto para el corto como para el medio plazo."*

Con las determinaciones anteriores se da por cumplida, con las máximas garantías, la determinación relativa a la movilidad mecanizada.

Actualmente existe una adecuada conexión a través del transporte público de los terrenos objeto de Plan Especial, tanto por líneas, frecuencia y capacidad de las mismas, no requiriéndose actuaciones complementarias pese a la implantación del nuevo complejo comercial.

A pie de parcela discurre la línea urbana municipal nº 8 Gran Teatro-Villafría con paradas a pie de parcela en ambos lados de la carretera N-1, según se identifica en las siguientes imágenes, y con una frecuencia cada 30 minutos los días laborables y los sábados cada 60 minutos. Además los autobuses municipales de Burgos están preparados para dar servicio a personas con movilidad reducida.

Desde el Plan Especial se plantea una estrategia ciclista y se coadyuve al fomento de este medio de transporte.

El Plan General de Ordenación Urbana de Burgos identifica una red ciclista existente el Norte del ámbito, que continuaría con una de nueva creación al Noreste del mismo.

Puesto que los terrenos situados entre la vía ciclista identificada y la parcela son espacios públicos, la estrategia de accesibilidad ciclista es conectar la parcela a través de los suelos públicos intermedios.

En relación a la accesibilidad peatonal esta se fomenta mediante la consolidación del itinerario actual formado por aceras públicas, tal y como ha sido expuesto en la memoria de ordenación del Plan Especial.

Sin embargo, y como itinerario alternativo al estrictamente peatonal, mediante el que las personas independientemente de su condición y sin depender del transporte privado puedan acceder a la parcela se plantea, siempre que el Ministerio de Fomento lo admita, la inclusión de un semáforo pulsable (con el efecto de no reducir la capacidad de la red viaria) y de un paso de peatones en las condiciones de la normativa de accesibilidad, que conectara la parada de autobús de la margen Sur de la N-1 con la parcela, y las obras de rebaje de la isleta de parada de autobús de dicha margen, así como la dotación de un tramo de acera de ancho mínimo de cuatro metros en la parte frontal de la parcela que acoja los peatones que crucen por el paso descrito, los que se apeen en el margen Norte de la N-1, y su conexión con el itinerario peatonal accesible, que mediante las ordenanzas del Plan Especial se requiere en el interior de la parcela.

Con estas obras se garantiza el acceso en autobús (que en el Ayuntamiento de Burgos son accesibles) hasta la parcela, y los comercios, en condiciones de accesibilidad.

Estos aspectos se han justificado Memoria del Plan Especial, y en varios de sus anexos.

5. CONCLUSIONES.

De acuerdo con lo expuesto puede concluirse que el ámbito territorial afectado por el instrumento de planeamiento urbanístico, cuyo objeto es la implantación de un gran establecimiento comercial colectivo, existe una adecuada integración urbanística del proyecto, no existiendo tensiones territoriales, siendo el impacto urbanístico compatible en su conjunto con los diversos elementos del territorio analizados.

Fdo. ASUA GRUPO INMOBILIARIO, S.L. Fdo.: TRANSPROJEKT, INGENIERÍA Y PROYECTOS, S.L.