

ANEXO V

ESTUDIO DE REPERCUSIÓN URBANÍSTICA DEL GRAN ESTABLECIMIENTO COMERCIAL

ÍNDICE

1. INFORMACIÓN PREVIA

- 1.1. OBJETO
- 1.2. SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO.

2. ANALISIS TERRITORIAL

3. REPERCUSIÓN DE LA ACTIVIDAD COMERCIAL

4. IMPACTO VISUAL Y PAISAJÍSTICO

- 4.1. INTEGRACIÓN EN EL MEDIO URBANO
- 4.2. IMPACTO VISUAL DESDE LA CARTUJA DE MIRAFLORES Y SU ENTORNO

5. IMPACTO SOBRE EL MEDIO NATURAL, CULTURAL Y ARQUEOLÓGICO

5. CONCLUSIONES

1. INFORMACIÓN PREVIA

1.1. Objeto

El presente estudio desarrolla el análisis de la repercusión urbanística del parque comercial y de ocio que se pretende implantar mediante la ordenación detallada que se establece en el presente Plan Parcial dando cumplimiento a lo establecido en la Norma Técnica Urbanística sobre equipamiento comercial en Castilla y León en su artículo 4. Estudios e informes necesarios:

1.- Sin perjuicio de las demás exigencias de la normativa urbanística 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 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.

El estudio de repercusión urbanística es un documento cuyo principal objetivo es 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 o sobre el patrimonio histórico.

1.3. Situación y emplazamiento

El sector S-37 Cortes, está situado en el término municipal de Burgos, al sur y separado del casco urbano, contiguo al barrio de Cortes, núcleo aislado en el páramo distante 1,5 km. aproximadamente del casco urbano que ocupa el valle del Arlanzón y lindante con la autovía A-1 en un tramo que forma la circunvalación sur de la ciudad y su salida 238.



El ámbito del estudio está delimitado por los siguientes sistemas:

- Norte, vía de acceso al barrio de Cortes, designada como 4-VG, con carácter de sistema general, con longitud de aproximadamente 250 m.

- Sur, autovía A-1, en el tramo que circunvala Burgos por el Sur con la denominación de BU-30. Tiene en el tramo que hace frente al sector S-37 una sección de 36 m. con mediana que separa los sentidos de circulación y dos carriles cada sentido más arcén.
- Este, calle Diego de Mendieta del barrio de Cortes, en ámbito de suelo urbano correspondiente al antiguo sector S-20, hoy urbanizado y edificado, integrado por tanto como suelo urbano del barrio.
- Oeste, vía de salida 238 de la A-1, conocida como penetración de Cortes, que enlaza con la BU-11 ronda Sur de Burgos y da acceso al casco urbano.



2. ANALISIS TERRITORIAL

La situación del sector S-37 Cortes, dentro del término municipal de Burgos, es contigua al núcleo urbano del barrio de Cortes y la infraestructura viaria de la autovía A-1 en su circunvalación de la ciudad con la designación BU-30, por lo que su accesibilidad se apoyará por una parte en el sistema viario general que enlaza el barrio citado con el centro urbano, por otra en la BU-30 como circunvalación y autovía internacional A-1 con la inmediata salida 238 Cortes de acceso al centro de Burgos y al contiguo barrio de Cortes.

El complejo comercial que se propone, está ubicado en un ámbito externo y discontinuo al casco urbano residencial consolidado de Burgos, tampoco es contiguo o próximo a los polígonos industriales que se adosan al suelo residencial sin solución de continuidad por el noreste (Gamonal-Villimar) ni de los desagregados por el oeste (Villalonquéjar) y el sur (la Varga).

Desde el punto de vista topográfico la superficie ordenada se sitúa sobre el páramo sur que delimita el valle del Arlanzón donde se desarrolla en ambos lados del río, el asentamiento urbano de Burgos, con una diferencia de cota entre 50 y 60 m. Se alcanza esta cota, por las carreteras de acceso existentes, no por ascenso progresivo desde un valle secundario, sino por la superación de la terraza fluvial de forma directa determinando viarios de trazado recto con tramos largos de pendiente pronunciada.

El entorno poblacional denominado Alfoz de Burgos, está formado por varias localidades cuyo crecimiento en los últimos 25 años no ha sido consecuencia de la mejor explotación de recursos locales, ni de industrialización u otros procesos generadores de puesto de trabajo, sino de la carestía de la vivienda en la capital y la alternativa residencial que se ofreció en poblaciones menores situadas en un entorno compatible con desplazamientos diarios. De esta forma el Alfoz de Burgos constituye

un conjunto de localidades no proveedoras de oportunidades laborales y dependientes en buena parte de los servicios comerciales de la ciudad.

Los desarrollos comerciales de grandes superficies existentes en el municipio se han establecido de forma tardía y escalonada en los años 90, vinculados principalmente a la alimentación como elemento tractor, todos ellos con más de 25 años de antigüedad. Las superficies medias especializadas han proliferado en polígonos industriales, sin conformar conjunto o área comercial, generando en algunos casos por su condición no industrial sino de comercio y ocio, conflictos funcionales y provocando la terciarización de las zonas urbanas industriales y encarecimiento de este suelo.

3. REPERCUSIÓN DE LA ACTIVIDAD COMERCIAL.

3.1. Ámbito de influencia

Ha de considerarse un ámbito primero de influencia comercial referido a la población de Burgos ciudad, y también su extensión territorial a municipios que conforman el Alfoz de Burgos como segunda corona y como tercera los núcleos de población con tiempo de acceso por carretera inferior a 50 minutos.

Por lo que antecede, se ha dividido la *Zona Básica de Atracción Comercial* en tres sectores:

- Sector primario, formado por la población urbana del municipio de emplazamiento, y localidades situadas en el Alfoz de Burgos, con una distancia en tiempo máximo de desplazamiento en coche de 10 minutos.
Población de este sector, 184.902 habitantes.
- Sector secundario que remite a las localidades más distantes, con tiempos de desplazamiento en coche comprendidos entre los 10 y 20 minutos. Incluye principalmente municipios pequeños con censos por debajo de los 2.000 habitantes que, en cuanto a comercio y servicios, están bajo la influencia y dependencia de la capital.
Población de 11.026 habitantes.
- Sector terciario que comprende las localidades situadas en tiempos de desplazamiento en coche superior a 20 y hasta 50 minutos. Incluye poblaciones de censos superiores a los 2.000 habitantes como Briviesca (6.675) o Lerma (2.826) y otros muchos menores.
Población de 30.347 habitantes.

LOCALIDADES	POBLACIÓN
sector primario. Hasta 10 minutos	184.902
Burgos	176.115
Orbaneja Riopico	237
Ibeas de Juarros	1.405
Quintanilla de Vivar	803
Villayermo Morquillas	194
Villalbilla de Burgos	1.406
Buniel	543
Cardeñadijo	1.313
Cardeñajimeno	1.101
Villagonzalo Pedernales	1.785
sector secundario. Entre 10 y 20 minutos	11.026
Albillos	214
Alfoz de Quintanadueñas	2.007
Arlanzón	425
Arcos de la Llana	1.684
Atapuerca	172
Cavia	278
Carcedo de Burgos	357
Castrillo del Val	792
Cogollos	545
Estepar	795

Modúbar de la E.	582
Monasterio de Rodilla	284
Quintanaortuño	264
Las Quintanillas	404
Rabé de la C.	221
Sarracín	287
Tardajos	856
Valdorros	306
Villariego	553
LOCALIDADES	POBLACIÓN
Sector terciario Entre 20 y 50 minutos	30.347
Los Balbases	343
Basconcillos del T.	315
Belorado	1.816
Briviesca	6.675
Castrojeriz	873
Cerezo de Río Tirón	625
Cilleruelo de Abajo	277
Covarrubias	627
Hontoria del Pinar	774
Isar	384
Lerma	2.826
Melgar de F	1.842
Merindad de Río Ubierna	1.433
Oña	1.216
Poza de la Sal	1.368
Pradoluengo	1.414
Salas de los Infantes	2.150
Santa M ^a del Campo	629
Sasamón	1.629
Tordómar	373
Valle de las Navas	618
Villadiago	1371
Villahoz	352
Villalmanzo	465
Villamayor de los M	227
Villangómez	249
Villasandino	212
Villasur de Herreros	283
TOTAL POBLACIÓN	226.275

Suma la Zoma Básica de Atracción Comercial la cifra de 226.275 habitantes. Habrá que añadir una cantidad difícilmente evaluable de usuarios que procedan del tráfico de la autovía A-1, con tránsito diario (IMD) de aproximadamente 33.000 vehículos, dada la visibilidad al estar el parque comercial contiguo a la carretera, y la inmediatez del acceso por la salida 238.

3.2. Repercusión urbanística

Desde el punto de vista urbanístico, la implantación de superficies comerciales medias minoristas y equipamientos privados deportivos en el ámbito municipal, se ha producido hasta la fecha, ocupando suelo en polígonos industriales concebidos con criterios de diseño y uso que no se satisfacen necesariamente los requerimientos comerciales minoristas, como demanda de estacionamientos, limitación de ruido o consideración de riesgos tecnológicos. Los conflictos funcionales y normativos se han resuelto adaptando la normativa urbanística para dar viabilidad a implantaciones comerciales que carecían de otro ámbito apropiado en la zonificación urbanística del territorio municipal.

Se produce en todo caso un proceso de terciarización de los polígonos industriales que es contrario a los objetivos perseguido por las administraciones, con asignación de recursos públicos, de promoción industrial, disponibilidad de suelo con esa clasificación y contención de su precio, al concurrir en la

demanda actividades comerciales y de ocio o de equipamientos privados de gran superficie con posibilidad de asumir mayor repercusión del precio del suelo dadas las características de la inversión.

El gran centro colectivo comercial y de ocio, orientado a superficies grandes y medias que persigue este Plan Parcial, va en sentido contrario del fenómeno citado de terciarización de los polígonos industriales, y su situación está fuera de los ámbitos de riesgo tecnológicos identificados o de la contaminación ambiental del aire y acústica, inherente a los ámbitos de actividad industrial.

La implantación del parque comercial se sitúa en un ámbito del municipio con accesos de capacidad suficiente, que desde otro punto de vista pueden calificarse de infrautilizados, apoyando con los que genera, equipamientos y servicios para el barrio de Cortes, como transporte público y accesibilidad peatonal y ciclista justificando su implantación o mejora.

A nivel de barrio se genera una unidad urbana compacta, aportando diversidad funcional en un núcleo tradicional ganadero y agrícola devenido en barrio-dormitorio sin actividades económicas en su entorno próximo, propiciando un crecimiento que incremente su censo a cifras adecuadas para el sostenimiento de servicios de y equipamientos para hace de Cortes un barrio funcionalmente autónomo.

4. IMPACTO VISUAL Y PAISAJÍSTICO.

4.1. Integración en medio urbano

La volumetría del complejo comercial se desarrolla a una escala de gran superficie ocupada, aunque no de excesiva altura al limitarse a 10 m y tres plantas, sin embargo, han de analizarse los impactos visuales y la integración tanto en el medio rústico que lo rodea por el norte y oeste, como en el ambiro urbano del barrio colindante por el este.

La edificabilidad se ha distribuido tres ámbitos que se designan como A, B y C, de los cuales el primero acapara la mayor parte, por lo que se fracciona en la precepción de tamaño al configurarse como dos prismas que se maclan en forma de L y se sitúan parapetados en los taludes que conforman la plataforma más elevada de la autovía A-1 y su salida 238, en posición más alejada de la zona residencial, ya que su volumetría es muy diferente de las viviendas unifamiliares, aunque la gran edificabilidad sea susceptible de fraccionamiento como edificación. Los otros dos ámbitos, B y C, de capacidad y escala muy inferior, junto con la parcela destinada a equipamientos públicos, se interponen entre la gran ocupación de área de edificación A y las viviendas de la zona urbana contigua por el Este, conformando una transición de escala integradora, con la parcela de equipamiento público contigua al uso residencial a fin de que su destino final pueda responder eficazmente a demandas la población local.

El sistema viario local del Plan Parcial, da prolongación recta a las calles del sector residencial contiguo Cortes Oeste, estableciendo una continuidad funcional adecuada mediante los sentidos de circulación previstos. La cota general de urbanización es similar a la que presenta la calle de la zona residencial Diego de Mendieta que determina el límite este del sector S-37, suprimiendo el salto topográfico actual, lo que permite un diseño con pequeñas pendientes en los ejes viarios compartidos.

4.2. Impacto visual desde la Cartuja de Miraflores y su entorno.

Se ha dispuesto en el PG la necesidad de verificar el impacto visual, si lo hubiere, desde el Monasterio de la Cartuja de Miraflores, catalogado Bien de Interés Cultural con un valor histórico y artístico de primer orden, por lo que se analiza a continuación las condiciones relacionadas con la visibilidad del complejo comercial y de ocio.

La cota de urbanización para la plataforma sobre la que se levantarán los edificios comerciales se sitúa entre 9 y 11 m por debajo de la plataforma de la autovía A-1 de forma que estos tendrán una altura de cornisa que no superaría la de los guardarraíles (chapas bionda) de defensa de la calzada. Por tanto, el impacto visual desde el territorio al sur del Sector, al otro lado de la autovía, con cotas más elevadas, se limitarán a las cubiertas, cuyas características constructivas se regulan en ordenanza de edificación para impedir impactos negativos como reflejos, distorsión cromática o publicidad luminosa. Lo mismo cabe señalar respecto a la visibilidad desde el oeste, por la cota más elevada de la salida 238 de la autovía y carretera BU-02 conocida como penetración de Cortes, descendente en su recorrido hacia el centro urbano.

Desde el sector S-37 hacia el norte, donde se sitúa la Cartuja, se tiene un paisaje de campiña con arbolado en disposición lineal a lo largo de algunos caminos y arroyos o en ribazos, incluso masas forestales de pinares de repoblación catalogados hacia el noroeste. Todo ello en cotas más bajas con clinometría de suave descenso hacia el valle del Arlanzón donde se asienta el casco urbano de Burgos.

La foto siguiente está obtenida desde la cota 938 m, la más alta del terreno incluido en el sector S-37 en su estado actual, desde un punto contiguo a la autovía A-1 y a igual cota y permite apreciar la distancia y visibilidad sobre la Cartuja. El punto de vista de la foto está más de 1 m por encima de la altura máxima de edificación según ordenación del Plan Parcial. Si consideramos que la cota de la foto está entre 11 y 12 m por encima de la plataforma de urbanización y uno o dos metros por encima de la cornisa de edificios, es fácil deducir que el futuro complejo comercial no será visible desde cualquier otro punto del recinto o del edificio monacal.

Vista hacia el norte desde el punto más alto del ámbito del Sector. En el centro, bajo la línea de horizonte, se aprecia la espadaña



de la Cartuja, a la derecha está el barrio de Cortes.

Desde el sur la ondulación del terreno y el arbolado disperso no permitirán una visión persistente de los volúmenes edificados, que en cualquier caso quedan enrasados con la línea horizontal que marca la plataforma de la autovía. La visión frontal de los edificios por debajo de ese primer horizonte, se producirá en continuidad y a cota inferior de la edificación visible del barrio de Cortes, cuyo casco tradicional se sitúa a cota más elevada que la futura edificación comercial: la plaza del barrio a 935 m, el aparcamiento del centro comercial a 925 y la línea de cornisa de edificios a un máximo 935 m.

El Monasterio de la Cartuja de Miraflores está situado sobre una planicie elevada en el borde de la terraza fluvial del río Arlanzón a cota 913 m. teniendo sobre el valle, de este a oeste, una visión dominante y extensa. Hacia el sur, se prolonga la planicie con un paisaje de campiña y cultivos cerealistas y arbolado disperso que se eleva suavemente. Es en esta dirección donde se encuentra a considerable distancia, el emplazamiento del sector S-37, y ligeramente más elevado el barrio de Cortes.

Desde el monasterio de la Cartuja de Miraflores al ámbito de ordenación que se desarrolla, hay una distancia de 1,6 km que supera la zona de protección establecida por la Ley de Patrimonio en 1.000 m. y que el PG amplía con un perímetro de protección urbanística clasificando el suelo como rústico

protegido. También establece el planeamiento general un régimen de usos del entorno de la Cartuja en el que no está incluido el sector S-37 Cortes.

Por otra parte, el monasterio se sitúa y tiene su acceso en el límite norte de su recinto por tanto en dirección opuesta a la situación del S-37 y frente a un entorno de pinar sin vistas posibles hacia la orientación sur en que se sitúa el centro comercial a distancia de 2 km, puesto que se interpone el propio edificio histórico y su terreno extenso de explotación agropecuaria, donde arbolado y tapia tienen por objeto aislar también visualmente el ámbito de residencia y trabajo monacal del exterior. Por tanto, desde el acceso general, estacionamiento y puntos de vista apropiados para fotografiar el monumento, no hay posibilidad alguna de interferencia visual por la edificación futura del parque comercial.



Vistas desde la cota más elevada del camino de cardeña o de Puertas Verdes, junto a la tapia de la Cartuja, hacia el barrio de Cortes a la izquierda. El sector S-37 tras la masa de árboles del centro. A la derecha el brillo de la nave industrial en la carretera de Cortes.

La vista que se tendría, desde el BIC sobre la futura edificación del parque comercial, de producirse desde algún punto, tendría que elevarse al menos tres metros sobre el terreno y carecerá de definición por la distancia. Se contempla, según foto anterior, el barrio de Cortes, con las edificaciones situadas a cota de rasante más elevada (entre 930 y 935 m), no se aprecian las viviendas de Cortes oeste (entre 935 y 928 m). El punto más alto de la edificación del parque comercial tendrá una cota inferior a la rasante en las viviendas que se aprecian del barrio de Cortes a la izquierda de la foto.

La fotografía de la siguiente página, con mayor tamaño, está tomada desde el punto más elevado del camino de Burgos a Cardeñajimeno en el tramo que discurre junto a la tapia de la Cartuja. Realizada con aproximación mediante teleobjetivo, permite apreciar la campiña del páramo medio y la sucesión de líneas de vegetación que definen los ribazos limítrofes de las fincas sembradas de cereal, también pueden identificarse dos camiones (blanco y azul) que ayudan a situar la cota (de 936 a 937 m) de la plataforma de autovía A-1(BU-30). Se han superpuesto a esa imagen indicaciones para situar sobre las líneas de horizonte los tramos que corresponden a la zona residencial Cortes oeste, del que son visibles las viviendas situadas a mayor cota y a su derecha el ámbito del sector S-37 donde se emplazará el parque comercial. También se grafían las dos líneas de horizonte que se configuran por los elementos de paisaje descritos (ribazos con vegetación y autovía) y el tercer horizonte final y más lejano definido por la cumbre del páramo alto.

Los edificios del parque comercial se situarán por detrás del horizonte 1 y por delante a idéntica altura del horizonte 2 (autovía) lo que supone una franja reducida de visibilidad interrumpida por la vegetación. La cota máxima de coronación de los edificios más elevados estará comprendida entre 937 y 938 m. similar al borde de las protecciones bionda de la autovía y por tanto muy por debajo del horizonte fondo de paisaje, el horizonte 3. Las siluetas no serán visibles como "skyline" desde la Cartuja ni desde ningún punto de su entorno de protección cultural.



La visibilidad que se tiene desde este punto sobre el barrio de Cortes y su entorno se da únicamente en un tramo corto del camino descrito, una vez que se accede a la cota del páramo medio. Desde el resto de carreteras y caminos que unen el casco urbano de Burgos con el ámbito de estudio, no es posible tener vistas del barrio de Cortes ni lo será del futuro parque comercial, hasta alcanzar esa cota y sobrepasar los pinares del cinturón verde que se interponen, a una distancia ya muy corta.

En favor de asegurar la ausencia de impactos desfavorables de la edificación futura sobre el entorno de la Cartuja de Miraflores, se han adoptado en las ordenanzas del Plan Parcial las siguientes disposiciones:

- limitación de la altura de cornisa de edificación a 10 m. y tres plantas,
- disposición de cubiertas obligatoriamente planas,
- obligación de ocultar tras y bajo paramentos pantalla de color conveniente, las instalaciones sobre cubierta,
- prohibición de rótulos, anagramas, u otros elementos de publicidad o información por encima de la línea de cornisa de los edificios,
- limitación de la intensidad luminosa de los elementos anteriores.
- prohibición en fachadas y cubiertas de acabados con aspecto y brillo metálico o de colores blanco o muy claros.

No se considera por lo que antecede, que la ordenación establecida, por la reducida visibilidad y el tratamiento volumétrico y cromático de la edificación, suponga impacto visual desfavorable desde el Monasterio de la Cartuja de Miraflores y su entorno natural de suelo rústico protegido.

5. INCIDENCIA SOBRE EL MEDIO NATURAL, CULTURAL Y ARQUEOLÓGICO.

El área objeto de planeamiento carece dentro de su ámbito, de elementos culturales inventariados que deban conservarse, protegerse o ser recuperados por sus valores naturales, históricos, artísticos o arqueológicos.

La prospección con el fin de determinar evidencias arqueológicas en el territorio delimitado por este Plan Parcial, se han realizado con la metodología que se describe en el Anejo VI *Catálogo de Bienes Integrados en el Patrimonio Arqueológico*, resultando únicamente el hallazgo de tres elementos de sílex de filiación prehistórica. La aparición de esta industria no siempre está asociada a un yacimiento, sino que con frecuencia se trata de hallazgos de carácter aislado o resultado de fenómenos postdeposicionales, como podría ser el caso. A la vista de esta valoración, y dada la ausencia de bienes en las parcelas que conforman el sector S-37 "Cortes", no se estima necesaria la limitación en el alcance planteado del instrumento urbanístico, pero si la inclusión de medidas preventivas en su fase de desarrollo, concretamente, la realización de un control y seguimiento arqueológico de las remociones de terrenos durante la fase de urbanización. De sus resultados podrán determinarse nuevas medidas de conservación y/o documentación que garanticen si hubiere lugar, la adecuada protección del Patrimonio Arqueológico.

El sector S-37 no es paso para ninguna vía pecuaria, la más próxima es un tramo de la vía pecuaria ÑR-1 de Burgos a Carcedo o Cañada Real a la Sierra, que discurre contigua y paralela por el norte al viario 4-VG que limita el ámbito, se superpone a la glorieta y atraviesa el casco urbano del barrio de Cortes.

En cuanto a la ruta histórica del Camino del Destierro, tiene su trazado sobre el camino de Cortes pasando al viario 4-VG en el tercio oeste y sobre la glorieta de acceso a Cortes y calle Mercedes Cabello Echave ya en el casco urbano del barrio. Es por tanto próxima pero exterior a su ámbito, debiendo ser considerado su paso en la urbanización completa de la glorieta citada.

Ninguno de estos elementos culturales se ve afectado por la intervención urbanizadora derivada en el ámbito del Plan Parcial.

6. INCIDENCIA SOBRE INFRAESTRUCTURAS REDES DE SERVICIOS URBANOS.

El planeamiento que se desarrolla establece y resuelve de forma autónoma todas las conexiones a las redes de servicios urbanos, tanto los públicos de abastecimiento y de saneamiento como los que dependen de entidades privadas: electricidad, telecomunicaciones y gas. Todos ellos cuentan con redes o canalizaciones en el entorno inmediato cuya suficiencia ha quedado expuesta en apartado 4.6. *Sistema local de servicios urbanos* de esta Memoria Vinculante. Los servicios que se desarrollan fuera del suelo urbano, son objeto del Plan Especial de Infraestructuras y Servicios asociado a este Plan Parcial.

En cuanto a la vialidad, se incorpora como Anexo II el Estudio de Tráfico y Movilidad Urbana que desarrolla la evaluación de las intensidades de tráficos generados y la capacidad del sistema viario existente, de forma que puede concluirse la suficiencia de la red actual para tráfico rodado basado en la penetración de Cortes. El acceso ciclista y peatonal, dadas las condiciones de distancia dificultad topográfica, se consideran sistemas de movilidad no cuantificables. Sin embargo, se propone habilitar para estos desplazamientos la transformación del camino de Cortes como Vía 30 de coexistencia, aportando solución a la exigencia de estas formas de movilidad no solo para el centro comercial sino para el barrio de Cortes. En cuanto al transporte público actual no presenta condiciones idóneas para la previsible demanda del centro comercial, queda cubierto por dos líneas del servicio municipal de autobuses que atiende la demanda del barrio, cuyo paso tangente al centro comercial permitirá situar en él una parada del servicio que beneficia también a la zona urbana Coretes oeste.

Además de la cesión gratuita de la parcela para equipamientos públicos, la intervención en infraestructuras y servicios de movilidad propuestas en el Plan Parcial permitirá que se modifiquen y mejoren los actuales al servicio de la población del barrio de Cortes, Por otra parte la variedad de usos potencia un conjunto urbano configurado por el sector comercial con el barrio de Cortes más complejo y dinámico integrando los residenciales actuales con los nuevos comerciales, de ocio y equipamientos, por lo que puede afirmarse que la influencia del centro comercial y de ocio sobre ese barrio será muy positiva al incorporar actividades productivas a un medio urbano residencial devenido en barrio dormitorio.

7. CONCLUSIONES

Por lo expuesto, puede concluirse que la ordenación propuesta, cuyo objeto es la implantación de un área comercial y de ocio de grandes y medianas superficies, establece una adecuada integración urbanística del proyecto, sin que produzca impactos indeseables sobre el medio natural, cultural o urbano, con demandas en cuanto a infraestructuras y servicios generales, asumibles por las dotaciones existentes y propuestas.

En Burgos, a 20 de abril de 2021

Arquitecto