

CANFRANC



**MODIFICACIÓN AISLADA Nº14 DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA  
DE CANFRANC, RELATIVA AL ENTORNO DE LA ESTACIÓN INTERNACIONAL**

**ANEXO DE CORRECCIÓN DE ERRORES (mayo 2017)**

## **I) INTRODUCCIÓN. OBJETO DEL ANEXO**

Con fecha 25 de abril de 2017 se presentaron ante el Ayuntamiento de Canfranc los proyectos técnicos de la modificación aislada nº14 del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) y el Plan Parcial del Sector SUZ-D "Entorno Estación Internacional", una vez incorporado en ellos el cumplimiento de las prescripciones derivadas de los informes sectoriales emitidos por los órganos competentes, a fin de continuar con la tramitación de ambos expedientes.

Con posterioridad a esa fecha se ha observado, en la documentación correspondiente a la modificación nº14 del PGOU, determinados errores derivados de la no incorporación de cambios introducidos en el Plan Parcial respecto al documento aprobado inicialmente. Considerando el carácter puntual de dichos errores, que se detallan en el apartado siguiente, se redacta el presente documento con el objeto de proceder a su corrección.

## **II) ERRORES OBSERVADOS EN EL DOCUMENTO DE LA MODIFICACIÓN Nº14 DEL PGOU**

### **a) Anchura de los nuevos puentes de acceso desde la carretera N-330**

En los apartados 1.5.d) y 1.7.3) de la memoria se describe la nueva conexión del Sector con la carretera N-330A, que incluye la construcción de dos nuevos pasos a ambos lados del puente existente situado frente a la fachada principal de la Estación Internacional. Se indica que la anchura prevista para dichos pasos es de 5 metros.

Sin embargo, el documento del Plan Parcial redactado para la aprobación definitiva incluye un anexo específico en el que se describe la propuesta preliminar para la solución del enlace con la N-330a, redactado para dar cumplimiento a las prescripciones del informe emitido por la Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón con fecha 25 de octubre de 2016. En este anexo se establece una anchura de 4 metros para los nuevos pasos, coincidente con la reflejada en los planos de ordenación del Plan Parcial.

Cabe señalar que la Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón ha emitido un nuevo informe relativo al Plan Parcial con fecha 2 de mayo de 2017, en el que se dan por cumplidas las prescripciones impuestas en el anterior. En función de lo expuesto, se considera que los citados apartados de la memoria de la modificación debían haberse ajustado en función de las previsiones más específicas introducidas a posteriori en el Plan Parcial.

Teniendo en cuenta además que, tal como se indica en los informes sectoriales (y en la propia modificación de PGOU), las previsiones relativas a las conexiones viarias tienen un carácter exclusivamente orientativo, debiendo concretarse en los correspondientes proyectos técnicos, carece de sentido concretar la anchura de los nuevos pasos en la modificación de PGOU por lo que las referencias a la misma en los apartados 1.5.d) y 1.7.3) se entienden suprimidas.

## b) Cota del pavimento de la planta baja

Los proyectos presentados para la aprobación definitiva incluyen un documento denominado "Anexo cumplimiento de prescripciones" cuyo apartado 2 relaciona una serie de correcciones de errores, aclaraciones y mejoras introducidas tanto en la modificación del PGOU como en el Plan Parcial.

Entre otras aclaraciones y mejoras, se ajusta la cota mínima a la que debe quedar el pavimento de la planta considerada como baja para las parcelas calificadas con uso residencial y terciario, pasando de +1,25 mts a +1,10 mts. Esta cota queda así definida en los artículos correspondientes de las Normas del Plan Parcial.

Conviene aclarar que la nueva cota establecida sigue estando por encima de la cota correspondiente a la avenida con periodo de retorno de 500 años definida por el estudio de inundabilidad del ámbito (que se sitúa entre 0,30 y 0,70 mts según zonas).

Sin embargo, en el apartado 1.7.c) de la memoria de la modificación aislada y en la nueva redacción propuesta para el artículo 197 de las Normas Urbanísticas del PGOU sigue apareciendo por error la referencia a la cota mínima de 1,25 mts que aparecía en los documentos aprobados inicialmente.

Por ello se procede a corregir dicho error en el apartado 1.7.c.1) de la memoria, cuyo tercer párrafo queda redactado como sigue:

*"En todo caso, tanto las actuaciones que prevean nuevos usos sobre edificios existentes como las nuevas edificaciones que puedan plantearse deberán atenerse a las limitaciones derivadas de la afección del río Aragón. Por ello cualquiera de los usos admisibles que pueda suponer una presencia habitual de personas deberá mantener su cota de utilización por encima de **1,10 metros** respecto a la rasante oficial. Por debajo de esta cota sólo serán autorizables usos que no supongan presencia habitual de personas, tales como estacionamientos, trasteros o almacenes compatibles."*

Igualmente se ajusta la nueva redacción propuesta para el art. 197 del PGOU, quedando de la forma siguiente:

**Artículo 197. Sector Entorno de la Estación Internacional. (MODIFICACIÓN PROPUESTA)**

**1. Objetivo de la actuación.**

La propuesta pretende el desarrollo urbanístico de los terrenos de la Estación Internacional y su entorno que resultarán liberados del servicio ferroviario conforme a la remodelación proyectada de la playa de vías, para dar lugar a nuevos usos residenciales (hotelero, residencia comunitaria, vivienda) y terciarios.

El desarrollo del nuevo sector de suelo urbanizable "Entorno de la Estación Internacional" permitirá:

\* La restauración de la Estación Internacional y la recuperación, en la mayor medida posible, de los edificios e instalaciones existentes para albergar los nuevos usos previstos.

\* La puesta en marcha de una operación para el desarrollo de usos fundamentalmente dirigidos al desarrollo turístico del municipio.

**2. Criterios de la ordenación**

El Plan Parcial contemplará:

\* La rehabilitación de la Estación Internacional (BIC).

\* Un nuevo acceso viario desde la N-330 junto a la zona del Patronato Norte. El trazado del nuevo viario que figura en los planos del PGOU se establece con carácter orientativo, debiendo concretarse en el Plan Parcial, que asimismo podrá modificarlo en función de la viabilidad técnica de la propuesta, siempre que se garanticen los objetivos indicados.

\* La ampliación del acceso situado frente a la Estación Internacional con dos carriles laterales para tráfico rodado, quedando la parte central reservada al tránsito peatonal.

\* La conservación y recuperación de la rotonda de máquinas y casa aneja para destinarlos a uso dotacional. Dado que esta zona queda físicamente separada del resto del Sector por el Sistema General Ferroviario, se deberá prever una conexión peatonal, preferiblemente subterránea, con el resto de la plataforma así como con el Paseo de los Melancólicos situado al este.

\* Establecimiento de un nivel de protección ambiental para el resto de edificios considerados de interés, con vistas a su conservación y recuperación para albergar los nuevos usos previstos.

\* La previsión de una gran plaza central entre la antigua Estación Internacional y el edificio del muelle occidental, conformando un espacio apto para la realización de actividades y eventos.

\* El trazado de un parque lineal paralelo al río Aragón, así como el tratamiento paisajístico del conjunto.

\* Facilitar la accesibilidad peatonal desde el núcleo de Canfranc a la plataforma ferroviaria, integrando el pueblo, la plataforma y la ladera.

**3. Parámetros de aprovechamiento del Sector y de las cesiones obligatorias**

Superficie del Sector: 131.906 m<sup>2</sup>

Ordenación: por definición volumétrica cuyas características se detallan a continuación:

a) Condiciones de usos:

\* Usos admisibles: residencial (vivienda, hoteles, etc.) terciario, dotacional, hostelero, aparcamiento, transporte de viajeros.

\* Hasta que no haya alcanzado aprobación definitiva el Proyecto de Reparcelación correspondiente al Plan Parcial, lo que habrá requerido la previa desafectación de estos suelos respecto del uso ferroviario, se consideran usos compatibles con los expresamente contemplados en las Normas del Plan Parcial, cualesquiera de los relacionados con la función ferroviaria.

b) Condiciones de volumen:

\* Índice de edificabilidad bruta: 0,30 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

\* En el cómputo de la edificabilidad máxima no se incluirá la edificabilidad adicional en rehabilitación de la Estación ni la correspondiente a dotaciones.

\* Aprovechamiento medio: 0,30 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

\* Densidad máxima: 25 viv/Ha. (la superficie edificable en plazas hoteleras no será computable a efectos de densidad de viviendas)

\* Número máximo de viviendas: 329

c) Cesiones y dotaciones.

\* 10% del aprovechamiento medio a favor del Ayuntamiento

\* 30% mínimo para zonas verdes públicas y equipamientos (cesión obligatoria, gratuita y urbanizada al Ayuntamiento)

\* Los estándares dotacionales del Plan Parcial, así como la previsión de aparcamientos deberán cumplir los módulos de reserva fijados por la legislación urbanística aplicable y el art. 106 del PGOU.

d) Condiciones especiales.

\* Al menos un 30% del terreno deberá quedar como espacio libre de edificación.

\* Tanto las actuaciones que prevean nuevos usos sobre edificios existentes como las nuevas edificaciones que puedan plantearse deberán atenerse a las limitaciones derivadas de la afección del río Aragón. Por ello cualquiera de los usos admisibles que pueda suponer una presencia habitual de personas deberá mantener su cota de utilización por encima de **1,10 m** respecto a la rasante oficial. Por debajo de esta cota sólo serán autorizables usos que no supongan presencia habitual de personas, tales como estacionamientos, trasteros o almacenes compatibles.

e) Sistema de actuación, desarrollo y plazos.

\* Sistema de actuación por cooperación. El desarrollo del planeamiento se efectuará mediante Plan Parcial, Proyecto de Reparcelación y Proyecto de Urbanización.

\* Plazos: 1 año para la presentación del Plan Parcial; 1 año para la presentación del Proyecto de Reparcelación y Proyecto de Urbanización, a partir de la aprobación definitiva del Plan Parcial.