

<b>TÍTULO</b>	MODIFICACIÓN AISLADA Nº14 DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE CANFRANC (HUESCA) RELATIVA AL ENTORNO DE LA ESTACIÓN INTERNACIONAL Y PLAN PARCIAL SECTOR SUZ-D. DOCUMENTOS AMBIENTALES PARA APROBACIÓN INICIAL	<b>EXPEDIENTE INAGA Nº</b>	INAGA/500504/71/2016/09624
		<b>FECHA ENTRADA</b>	22/12/2016

<b>ESTADO DEL INFORME POR CPNA</b>	<b>Borrador</b>	<input type="checkbox"/>	<b>Fecha Comisión</b>	8/03/2017	<b>Definitivo</b>	<input checked="" type="checkbox"/>	<b>Fecha Aprobación Pleno</b>	6/04/2017
------------------------------------	-----------------	--------------------------	-----------------------	-----------	-------------------	-------------------------------------	-------------------------------	-----------

<b>TIPOLOGÍA DE DOCUMENTO DE PLANEAMIENTO</b>	<b>Documento Inicial Estratégico Art. 22. Ley 11/2014 de Protección y Prevención Ambiental de Aragón</b>	<input checked="" type="checkbox"/>	<b>Estudio Ambiental Estratégico</b>	<input type="checkbox"/>	<b>Plan sectorial</b>	<input type="checkbox"/>	<b>Otros documentos</b>	<input type="checkbox"/>
---	--	-------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------	-----------------------	--------------------------	-------------------------	--------------------------

#### DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y DEL DIE

- ➔ La zona objeto de la presente modificación aislada Nº 14 del PGOU de Canfranc y del Plan Parcial que la desarrolla se localiza en el núcleo de Canfranc-Estación, comarca de la Jacetania, provincia de Huesca, en el ámbito geográfico del Pirineo y está limitada por el río Aragón por el Oeste y los terrenos pertenecientes a ADIF dentro del mismo llano.
- ➔ La presente modificación puntual del PGOU tiene como objetivo ordenar desde el punto de vista urbanístico el entorno de la Estación Internacional clasificado como Suelo Urbanizable Delimitado en el PGOU vigente, previéndose compatibilizar usos ferroviarios con usos urbanísticos, recuperando las edificaciones existentes y dándole un uso terciario al entorno. El promotor de la actuación es el propio Gobierno de Aragón a través de una encomienda al Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda y a la empresa pública Suelo y Vivienda de Aragón SLU.
- ➔ El proyecto afecta a una superficie de 133.568 m<sup>2</sup> que resulta desafectada del uso ferroviario, quedando los 63.850 m<sup>2</sup> restantes de la explanada como Suelo de Sistema General Ferroviario. Es decir, el ámbito de actuación afecta al 67% de la explanada de la Estación y está dividido en dos sectores separados por el espacio ferroviario. Una gran superficie de 122.745 m<sup>2</sup> y otra de 10.823 m<sup>2</sup> situada en la parte meridional que corresponde a la rotonda de máquinas y casa aneja.
- ➔ Hay que resaltar que el edificio de la Estación Internacional es un Bien de Interés Cultural, por lo que se deberá respetar su integridad como edificio y el entorno comprendido dentro de los planos paralelos a las fachadas Norte, Sur y Este del edificio a una distancia de 50 m, extendiéndose el límite Oeste del entorno hasta la carretera de acceso.
- ➔ Las actuaciones previstas van en la siguiente línea:
  - Mantener y rehabilitar para nuevos usos los edificios e instalaciones existentes.

- Previsión de una gran plaza central conformando un espacio apto para la realización de actividades y eventos.
  - Trazado de un parque lineal paralelo al río Aragón.
  - La zona sur de la rotonda de máquinas y depósito de locomotoras se destinará a usos dotacionales y se prevé una conexión peatonal subterránea.
- ➔ Se prevén usos residenciales (construcción de 133 viviendas libres -25viv/ha-), terciario y dotacional.
  - ➔ Se establece una vinculación entre el presente Plan y el proyecto de unión de estaciones de esquí, señalándose que podrá o no formar parte del futuro plan, pudiéndose prever la utilización de espacio para ubicar el remonte planteado para Canfranc, así como aparcamientos y usos complementarios, de forma que el futuro plan de unión de las estaciones de esquí y la remodelación de la antigua Estación de Canfranc sean complementarios. Se aprecia, en este sentido, cierta falta de definición en cuanto a los usos previstos.
  - ➔ Respecto a los riesgos ambientales, de carácter geomorfológico, el documento prevé la elaboración obligada de “un estudio pormenorizado que ofrezca detallada respuesta a la zonificación del nivel de riesgo actual para la Estación de Canfranc, medidas de mitigación propuestas para la situación de riesgo que derive de la ordenación y usos previstos en el planeamiento, zonificación del nivel de riesgo después de las medidas de mitigación que se propongan y establecimiento de un plan de actuación para la mejora del sistema de defensa de la Estación de Canfranc y su plataforma”. Este documento deberá ser previo a la aprobación definitiva de la Modificación nº14 y del Plan.
  - ➔ Es importante el capítulo relativo a las medidas de protección frente a riesgos, que establece la necesidad de un plan de protección civil y de evacuación.

### RESUMEN AFECCIONES AMBIENTALES POTENCIALES

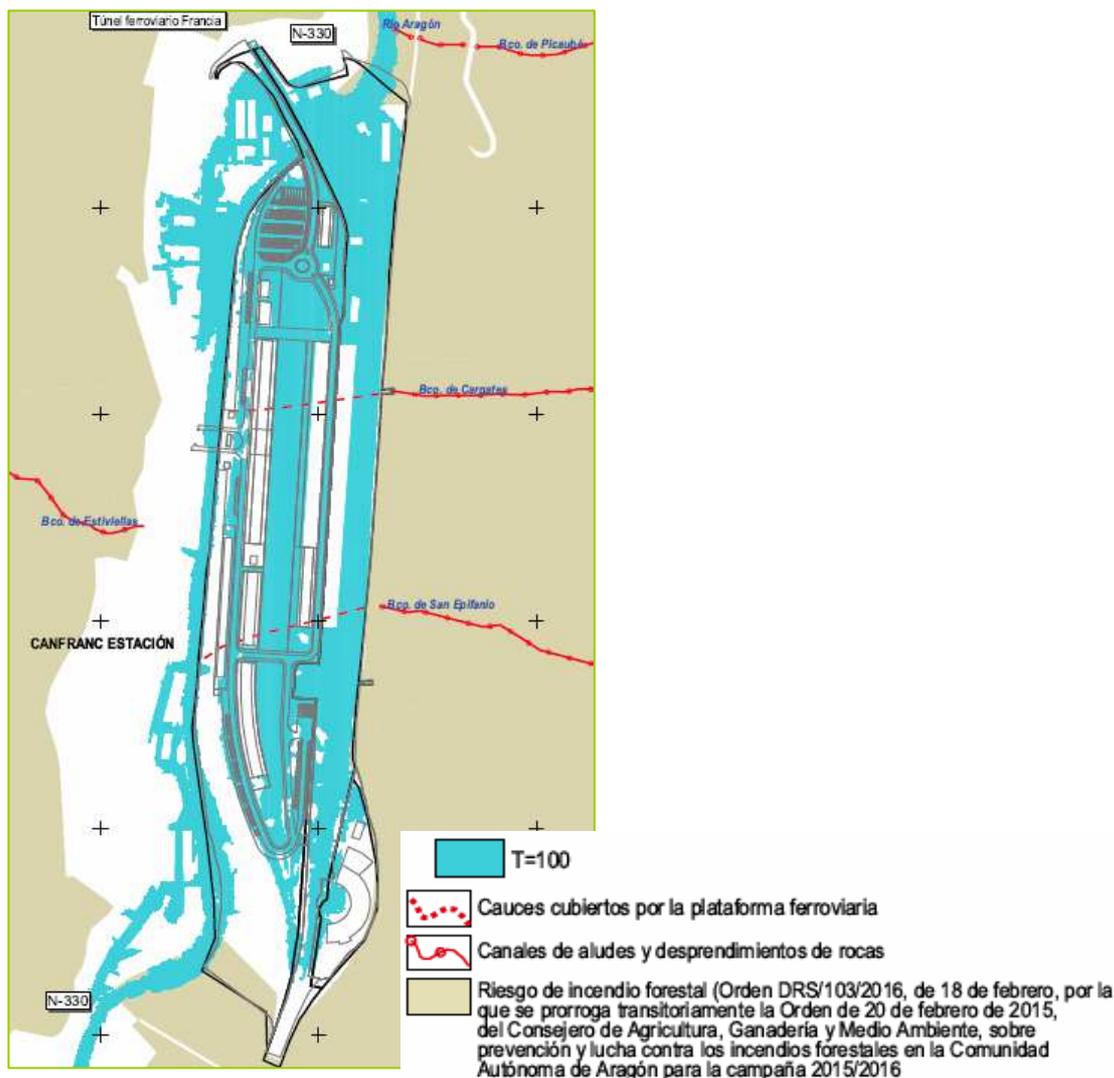
El aspecto más relevante a tener en cuenta, adecuadamente contemplado en la modificación y en el plan, es que el espacio se ubica en una zona sensible a las inundaciones y a los aludes. El periodo de recurrencia de las inundaciones es bajo, con inundaciones frecuentes (periodo de retorno de 50 años) que afectan a buena parte del espacio, con calados de inundación que en un periodo de 100 años pueden suponer 0,7 m de altura, 1 m en el caso de 500 años de periodo de retorno.

Además hay varios barrancos laterales con gran capacidad de arrastre y torrencialidad (Picaubé, Cargates, San Epifanio y Borreguil de Samán, por su margen izquierda, y las laderas de La Rinconada y el torrente de Estiviellas, por la derecha). Algunos de estos barrancos circulan soterrados bajo la Estación hasta sus salidas al río Aragón.

La valoración inicial de estos problemas se recoge de forma adecuada en ambos documentos pero sin aportar soluciones concluyentes a los mismos. Se habla de la instalación de diferentes medidas estructurales para minimizar el problema, como un muro longitudinal en la zona de desbordamiento o en la parte inicial de la plataforma, pavimento drenante y balsa de retención, sistema de colectores y drenaje subterráneo.

Respecto de los aludes, el documento señala que el riesgo, a pesar de las medidas adoptadas en el siglo pasado (muros de retención, reforestaciones...), no ha desaparecido y estará condicionado a la buena conservación de los diques de contención en los barrancos y al bosque. Son varios los aludes que han llegado en diferentes años hasta las viviendas, vías e instalaciones, por lo que éste es uno de los puntos significativos a tener en cuenta y que deberán de coordinarse con la Dirección General de Gestión Forestal, competente en el mantenimiento de los sistemas antialudes.

La valoración de los impactos deja pendiente la relativa a los riesgos ambientales, entendiéndose que se determinará en función de los estudios que se realicen al respecto.



Extracto de la cartografía del Plan Parcial en el que se establece la zona inundable (*Estudio de generación de la cartografía de zonas inundables en la demarcación hidrográfica del Ebro as su paso por Canfranc, SPESA, 2016*) para un periodo de retorno de 100 años. Se incluyen los corredores de aludes y los cauces cubiertos bajo la plataforma, así como el riesgo de incendio forestal.

### Respecto a otras afecciones relevantes:

La zona de intervención está totalmente antropizada al ser un espacio urbano y no presenta valores naturales significativos. Las zonas de ribera se encuentran alteradas y encajadas entre estructuras rígidas evitando la dinámica natural del río.

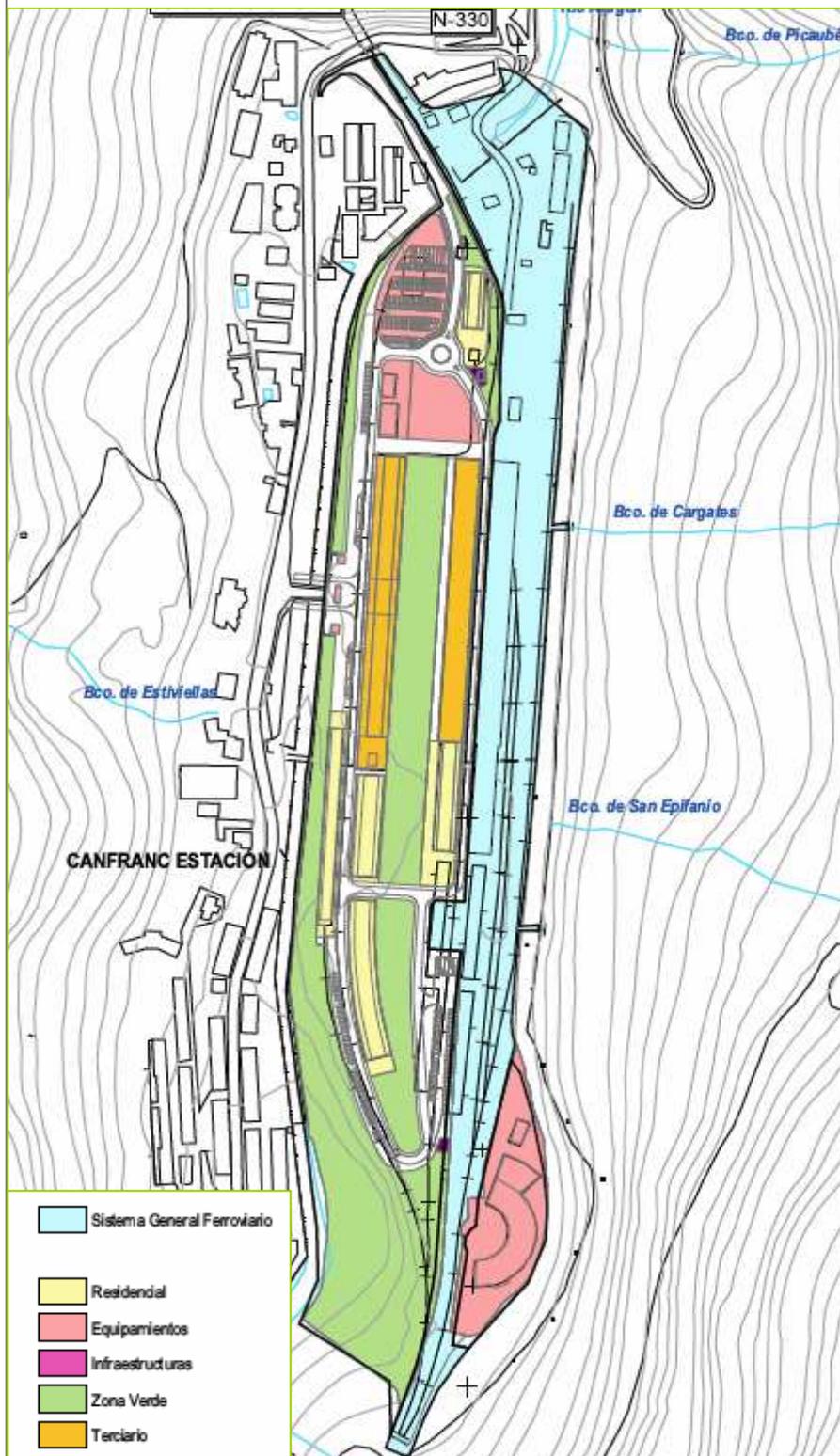
Destacar que el área de estudio considerada en este trabajo está incluida en el Plan de Conservación de Quebrantahuesos con las determinaciones que establece el Decreto 45/2003, de 25 de febrero, del Gobierno de Aragón. Las zonas de nidificación más próximas se sitúan a 2,5 km de la zona de actuación, por lo que no se esperan afecciones considerables.

El incremento de población previsto con las nuevas instalaciones y determinadas actuaciones que se realicen en las zonas de equipamientos podrían afectar a la zona crítica de urogallo situada a poco más de 1 km de la parte oriental del emplazamiento.

Se recomienda analizar los efectos de la generación de residuos: el desarrollo del suelo urbano supone un incremento de los usos residenciales y del volumen de personas en el municipio, con el consiguiente aumento del

consumo de recursos hídricos y energéticos, y el aumento en la generación de residuos sólidos urbanos que requerirán una adaptación del sistema de gestión.

### CARTOGRAFÍA DEL PLANEAMIENTO



Mapa de usos previstos

## PROPUESTAS GENÉRICAS

Este Consejo considera que el proyecto presentado tiene determinadas implicaciones ambientales relacionadas sobre todo con riesgos geomorfológicos importantes, que hacen necesario elaborar un estudio de riesgos específico de detalle, tal y como ya se establece en el Plan. El análisis de los riesgos ambientales debe ser prioritario y vinculante a la hora de optar por un modelo de desarrollo de los terrenos comprendidos en el Plan Parcial.

Se indica, tanto en el Plan Parcial, como en la modificación nº 14 del PGOU de Canfranc, que se elaborará un estudio de detalle zonificando el nivel de riesgo actual para la explanada de la Estación, con medidas de mitigación, y también un plan de actuación para mejorar el sistema de defensas. Este documento deberá ser especialmente minucioso y a una escala de máximo detalle, estableciendo una zonificación de riesgos ambientales, zonas de exclusión del proceso de urbanización por riesgos, adaptación de la calificación de usos a los riesgos, distribución de los edificios y medidas especiales de refuerzo, modelización de avenidas y avalanchas con y sin medidas estructurales de desvío de caudales y de contención de aludes, etc. Dicho estudio debería incorporar el análisis de soluciones constructivas rígidas para minimizar el riesgo de desbordamiento o de permanencia de agua en la zona tras una inundación.

Se recomienda que las actuaciones previstas para este espacio se adapten a los riesgos de desbordamiento estableciendo usos e instalaciones compatibles con las inundaciones y minimizando, en todo caso, los riesgos sobre las personas, primero, y sobre los bienes, en segundo lugar.

Será importante en este sentido coordinar las actuaciones prevista en el Plan con las proyectadas para el ámbito del Sistema General Ferroviario, sobre todo en relación a la posible interceptación o desvío de flujos o caudales en momentos de máximas avenidas, tanto del río Aragón como de los barrancos laterales, y en la ubicación de las edificaciones de ADIF en la parte Este de la explanada y su posible interceptación de los potenciales aludes que pudieran llegar a la zona.

Este Consejo es consciente de la importancia de la Estación Internacional y de la recuperación de su uso ferroviario a través de la recuperación del túnel de Canfranc. Hay que señalar el carácter de reducción de los elementos ferroviarios que establece ADIF en su planteamiento del proyecto de 2007, en el que se pretende desafectar terrenos ferroviarios y sustituir el sistema general de viarios por un *"viario más sencillo de carácter local que de servicio exclusivamente al ámbito de la estación"*; además de diseñar un edificio de nueva planta para la estación, anexo a la playa de vías.

El anexo del Decreto 87/2002, de 6 de marzo, del Gobierno de Aragón, por el que se declara el Bien de Interés Cultural, en la categoría de Monumento, la Estación de Ferrocarril de Canfranc (Huesca), delimita el entorno y establece el límite oeste del mismo hasta la carretera de acceso. En este sentido se recomienda valorar el impacto paisajístico sobre entorno del BIC de la actuación relativa a los accesos paralelos a la pasarela actual para el paso de vehículos por la parte central de la Estación.

Respecto a los accesos, hay que apuntar que el situado al norte, por la parte que es propiedad de ADIF, parece una opción lógica, por lo que se recomienda explorar esta posibilidad de entrada para los vehículos a la explanada. La opción elegida puede plantear problemas de peligrosidad en el cruce con la travesía de Canfranc.

Se echa en falta una mayor concreción en cuanto al destino de los sectores dedicados a equipamientos y servicios terciarios. No queda claro el uso previsto en la zona de equipamientos norte, ni en los edificios de servicios. Sería recomendable que el presente plan tuviese en cuenta proyectos concretos para cada edificio de servicios.

### PROPUESTAS ESPECÍFICAS

Completar y valorar el estudio de alternativas una vez realizado el estudio de riesgos ambientales detallado, estableciendo zonas y usos en función del riesgo ambiental.

Valorar los preceptos de la Ley Urbanística de Aragón, concretamente de sus artículos 16 y 18, y de la Ley de Aguas en cuanto a afecciones al DPH y a sus zonas de servidumbre y policía, sobre todo en lo previsto respecto al parque lineal y accesos a través de puentes.

Analizar cuestiones como las afecciones del plan a la movilidad estacional de vehículos y personas y prever las necesidades de ampliación de los servicios públicos en el municipio, para asumir el incremento poblacional previsto.

Además, valorar los impactos ambientales derivados del incremento del volumen poblacional sobre el consumo energético, los efectos sobre la calidad del aire y las emisiones, sobre el transporte, sobre las aguas y el dimensionamiento del sistema de depuración, etc.

Realizar un estudio de integración paisajística del entorno de la Estación y sus implicaciones en el paisaje rural y urbano del entorno de Canfranc. Este estudio podría incorporar cuestiones relativas a la integración arquitectónica, teniendo en consideración los parámetros de arquitectura tradicional de la zona, materiales adecuados, formas, etc.

Tener en cuenta otras cuestiones como el tipo de alumbrado público que se instale, de forma que no afecte a la calidad lumínica del espacio y que su diseño permita la integración con su entorno. Además, se recomienda utilizar en lo posible fuentes de energía renovables, para permitir el aprovechamiento del sol, para la generación de energía fotovoltaica y termoeléctrica.

Lo que con el Vº Bº del Sr. Presidente, en la ciudad de Zaragoza, a 6 de abril de 2017, como Secretario del Consejo de Protección de la Naturaleza de Aragón, CERTIFICO:

VºBº:

EL PRESIDENTE DEL CONSEJO

EL SECRETARIO DEL CONSEJO



Fdo.: Juan de la Riva Fernández



Fdo.: Francho Beltrán Audera