



# Boletín Oficial

DE LA PROVINCIA DE BURGOS

Año 2008

Lunes 4 de febrero

Adición al número 23

JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN

CONSEJERÍA DE FOMENTO

Dirección General de Urbanismo  
y Política de Suelo

*Decreto 4/2008, de 17 de enero, por el que se aprueba definitivamente la modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Burgos, asociada a la variante ferroviaria.*

Visto el expediente de la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Burgos asociada a la Variante Ferroviaria, teniendo en cuenta los siguientes:

#### ANTECEDENTES

PRIMERO: El término municipal de Burgos se encuentra ordenado por un Plan General de Ordenación Urbana, aprobado definitivamente por Ordenes de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de 18 y 26 de mayo de 1999, adaptado a la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León mediante Orden de la Consejería de Fomento de 30 de abril de 2001, y que, en el marco definido por la Ley 6/1998, de 13 de abril, sobre Régimen del Suelo y Valoraciones, la citada Ley 5/1999 y el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, aprobado por Decreto 22/2004, de 29 de febrero, constituye el régimen urbanístico de aplicación en dicho Municipio.

SEGUNDO: La Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Burgos asociada a la Variante Ferroviaria se promueve por el Consorcio para la Gestión de la Variante Ferroviaria, en cuya representación D. Luis Joaquín Rivas Arroyo presentó en la Gerencia Municipal de Urbanismo e Infraestructuras, con fecha 2 de diciembre de 2005, el documento técnico elaborado por las empresas "Herzog & de Meuron", responsable del diagnóstico y del concepto general de la propuesta (el denominado "Masterplan") y PROINTEC, responsable del desarrollo de las modificaciones urbanísticas.

La Modificación tiene por objeto las alteraciones de planeamiento necesarias para "hacer posible desde un punto de vista técnico y financiero la solución definitiva que permita eliminar el paso del ferrocarril por el centro de la ciudad". La ambiciosa propuesta se puede sintetizar en la creación de un "Eje-Bulevar" o "Eje-Cívico" en los terrenos liberados por el antiguo trazado ferroviario, y en la delimitación y ordenación de varios sectores de suelo urbano y urbanizable; estos últimos asumen la mayor parte de las cargas urbanísticas derivadas de la obtención y adecuación de los suelos ferroviarios. Así pues, la Modificación afecta:

– Al sistema de rondas y a las acciones previstas en el sistema general viario.

– Al suelo urbanizable delimitado, creando nuevos sectores, modificando (o sustituyendo) algunos vigentes, y adscribiendo a dichos sectores los terrenos liberados por el ferrocarril, como sistemas generales externos, a fin de obtener la propiedad de los citados terrenos.

– Al suelo urbano, transformando varias unidades de actuación, según sus características, bien en sectores de suelo urbano no consolidado, o bien en unidades de normalización en suelo urbano consolidado, o bien en suelo urbano consolidado sujeto a licencia directa; al mismo tiempo se crean nuevos sectores de suelo urbano no consolidado, pero en ningún caso terrenos de origen ferroviario se adscriben como sistemas generales al suelo urbano.

La opción por la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana se justifica con argumentos como la innecesariedad de una Revisión, puesto que no se reconsideran todas las determinaciones de ordenación general: ya el Plan General vigente contempla un modelo de ciudad con el desvío ferroviario por el norte y con los actuales terrenos ferroviarios como eje-bulevar, aspectos pues constitutivos de un modelo de ciudad que no resulta alterado.

En cuanto a la delimitación y ordenación de varios sectores de suelo urbano y urbanizable, se justifican como una necesidad directamente vinculada al objetivo fundamental de la Modificación, que no es otro que la ejecución del Plan General vigente, en cuanto prevé la supresión del trazado ferroviario a su paso por el centro de la ciudad. Se adjunta un informe jurídico de julio de 2004 que refuerza dicha opción, justificando que las alteraciones de ordenación propuestas tienen carácter de modificaciones del planeamiento y no de revisión del mismo.

En cuanto a la justificación del interés general de la Modificación, la memoria hace referencia a la importancia de la llegada del Tren de Alta Velocidad a Burgos, y la necesidad generada de articular los mecanismos que permitan a la Administración local obtener el suelo para el nuevo Eje-Cívico a lo largo de unos 14 Km. de recorrido, así como los recursos para su ejecución. La actuación supone además una oportunidad para fortalecer, mejorar y modernizar el espacio urbano resultante. El futuro Eje-Cívico se constituye en un sistema general viario que reestructura la ciudad, previendo en consecuencia algunos nuevos suelos urbanizables a lo largo de su trazado que equilibren el tejido urbano existente.

El documento técnico de Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Burgos asociada a la Variante Ferroviaria, fechado a septiembre de 2006, consta de 26 tomos:

Tomo 0. Memoria Vinculante de la Modificación. Texto.

Tomo 1. Memoria Vinculante de la Modificación. Planos.

Tomo 1bis (I) Informe a las alegaciones habidas en la primera fase de información pública. Introducción, Informes de referencia y Alegaciones 1-250.

Tomo 1bis (II) Informe a las alegaciones habidas en la primera fase de información pública. Alegaciones 251 a 492.

Tomo 1bis (III) Informe a las alegaciones habidas en la segunda información pública.

Tomo 2. Anexo de Referencia. Masterplan de Herzog y de Meuron.

Tomo 3. Anexo. Información, Análisis y Diagnóstico. Documento de análisis y Diagnóstico urbanístico y territorial.

Tomo 4. Anexo. Información, Análisis y Diagnóstico. Estudios de tráfico, de la vivienda, de la población, del equipamiento comunitario, de las actividades económicas y estudio y diagnóstico medioambiental.

Tomo 5. Anexo. Información, Análisis y Diagnóstico. Equipamientos.

Tomo 6. Anexo. Información, Análisis y Diagnóstico. Estudio arqueológico.

Tomo 7. Ordenación Detallada Sector S-17.01 Antigua 4UE1 y S-17.02 Antigua 13UE1. Memoria vinculante y Planos de información y ordenación.

Tomo 8. Ordenación Detallada Sector S-29.07 Antigua Estación. Memoria Vinculante y planos de información.

Tomo 9. Ordenación Detallada Sector S-29.07 Antigua Estación. Planos de ordenación (por error remitidos planos sobre S-29 Las Terrazas).

Tomo 10. Ordenación Detallada Unidad de Normalización U.N. 35.09 Antigua 24UE1. Memoria Vinculante y planos de información y ordenación.

Tomo 11. Ordenación Detallada Sector S-44.11 Viaducto. Memoria Vinculante y planos de información y ordenación.

Tomo 12. Ordenación Detallada Sector S-53.11 El Silo. Memoria Vinculante y planos de información y ordenación.

Tomo 13. Ordenación Detallada Unidad de Normalización U.N. 35.07 C/ del Carmen. Memoria Vinculante y planos de información y ordenación.

Tomo 14. Ordenación Detallada Unidad de Normalización U.N. 35.08 Sta. Clara. Memoria Vinculante y planos de información y ordenación.

Tomo 15. Ordenación Detallada Sector S-15 San Zoles. Memoria Vinculante y planos de información.

Tomo 16. Ordenación Detallada Sector S-15 San Zoles. Planos de Ordenación.

Tomo 17. Ordenación Detallada Sector S-18 Penetración de Cortes. Memoria Vinculante y planos de información.

Tomo 18. Ordenación Detallada Sector S-18 Penetración de Cortes. Planos de Ordenación.

Tomo 19. Ordenación Detallada Sector S-27 Ciudad del AVE. Memoria Vinculante y planos de información.

Tomo 20. Ordenación Detallada Sector S-27 Ciudad del AVE. Planos de Ordenación.

Tomo 21. Ordenación Detallada Sector S-28 El Encuentro. Memoria Vinculante y planos de información.

Tomo 22. Ordenación Detallada Sector S-28 El Encuentro. Planos de Ordenación.

Tomo 23. Ordenación Detallada Sector S-29 Las Terrazas. Memoria Vinculante y planos de información.

Tomo 24. Ordenación Detallada Sector S-29 Las Terrazas. Planos de Ordenación.

Tomo 25. Ordenación Detallada Sector S-30 El Cauce. Memoria Vinculante y planos de información.

Tomo 26. Ordenación Detallada Sector S-30 El Cauce. Planos de Ordenación.

De forma más detallada se describen a continuación las determinaciones objeto de la Modificación, algunas de ellas no mencionadas en su propia Memoria:

1. SISTEMA GENERAL VIARIO

1.1. Alteración del sistema de rondas y del sistema general de comunicaciones:

- Creación del nuevo Eje Cívico.
- Alteraciones en varios sistemas generales.
- Replanteamiento de las Rondas Sur (trazado vigente a proteger culturalmente en finca Villargamar entre Crta. Valladolid y Cellophane; trazado propuesto coincidente con Eje Cívico) y Oeste (trazado alternativo C/ Demanda y C/ Alcalde Martín Cobos).

1.2. Nuevas acciones de viario (en sustitución de VG-16.02, VG-17.01, APR-22.01 y APR-35.05):

	<i>Sup. según fichas</i>
VG-20 (Eje Cívico I antiguo Santander-Mediterráneo)	38.063 m. <sup>2</sup>
VG-21 (Eje Cívico II Villalbilla-antigua Estación)	117.061 m. <sup>2</sup>
VG-22 (Eje Cívico III el Cañón)	52.620 m. <sup>2</sup>
VG-23 (Eje Cívico IV Sur de la Quinta)	41.779 m. <sup>2</sup>
VG-24 (Eje Cívico Arlanzón-la Demanda)	50.968 m. <sup>2</sup>
TOTAL según fichas	300.491 m. <sup>2</sup>
TOTAL según memoria	291.435 m. <sup>2</sup>

1.3. Modificación de acciones de viario:

	<i>Sup. en vigor</i>	<i>Sup. propuesta</i>	<i>Sector</i>
VG-15 (Ronda sur)	21.200 m. <sup>2</sup>	13.322 m. <sup>2</sup>	S-15 R
VG-17 (Ronda sur)	16.000 m. <sup>2</sup>	26.988 m. <sup>2</sup>	S-18 R

1.4. Supresión de acciones de viario:

	<i>Superficie</i>
VG-10 (Ronda Sur I)	6.600 m. <sup>2</sup>
VG-11 (Ronda Sur II)	24.400 m. <sup>2</sup>
VG-12 (Enlace Ronda Sur I)	6.000 m. <sup>2</sup>
VG-13 (Ronda Sur III)	14.000 m. <sup>2</sup>
VG-14 (Enlace Ronda Sur II)	8.000 m. <sup>2</sup>
VG-19 (Enlace Ronda-La Quinta)	21.000 m. <sup>2</sup>
VG-16.02 (Ronda Ciudad Dosante)	46.900 m. <sup>2</sup>

2. SUELO URBANO

2.1. Supresión o modificación de ámbitos en suelo urbano:

<i>Ambito</i>	<i>Clasif. vigente</i>	<i>Sup. m.<sup>2</sup></i>	<i>Aprov. m.<sup>2</sup></i>	<i>Nuevo ámbito</i>	<i>Clasif. Propuesta</i>
AT 8.4 Continental Auto	SU-NC	6.480	6.480	NZ4.2 VG-20	SU-C
AT 8.5 Campsa VG-12 (parte)	SU-NC	37.420	24.920	S-29.07	SU-NC
APR 22.01 (VG-10, 11, 13 y 14)	SU-NC	71.260	0	Suprimir APR sobre VG	SU-D
APR 29.01 PE Estación	SU-NC	287.860	140.000	S-29.07	SU-NC

<i>Ambito</i>	<i>Clasif. vigente</i>	<i>Sup. m.<sup>2</sup></i>	<i>Aprov. m.<sup>2</sup></i>	<i>Nuevo ámbito</i>	<i>Clasif. Propuesta</i>
23-AI-1 del PECH (parte)	SU-NC			S-29.07 Sin calificar	SU-NC SU-C
APR 35.01 Bulevar Ferroviario II	SU-NC	58.850	0	Suprimir APR sobre VG	SU-C y SU-NC
APR 53.01 Vía del Silo-Gamonal	SU-NC	88.475	0	Suprimir APR sobre VG	SU-C
UA-35.05 Sta. Clara	SU-NC	3.705	9.210	UN-35.08	SU-C
4UE1	SU-NC	6.733	3.100	S-17.02+ VG 20	SU-NC
13UE1 + ZN.1.a	SU-NC SU-C	6.706	4.900	S-17.01	SU-NC
24UE1	SU-NC	736	2.550	UN-35.09	SU-C
UE-44.06	SU-NC	3.241	10.322	S-44.11	SU-NC
AI 44.03	SU-C	261	0	S-44.11	SU-NC
UE-53.06 El Silo	SU-NC	12.799	10.408	S-53.11	SU-NC

AT: Área de Transformación; APR: Área de Planeamiento Remitido (sin OD); UE: Unidad de Ejecución en suelo urbano no consolidado; VG: Viario General (sistema general); AI Área de Intervención.

2.2. Nuevos sectores en suelo urbano (todos con uso predominante residencial, y densidad mínima y máxima reglamentaria: 40 (30 por Decreto 68/2006, de 5 de octubre) y 70 viviendas por hectárea):

	<i>Sup. bruta m.<sup>2</sup></i>	<i>Sup. SG m.<sup>2</sup></i>	<i>Edif. m.<sup>2</sup></i>	<i>Ap. med. m.<sup>2</sup>/m.<sup>2</sup></i>	<i>Situación actual/Denominación</i>
S-17.01	9.892	0	6.920	0,66	13 UE1. NZ 1.a
S-17.02	8.847	0	6.457	0,69	4 UE1 (parte). SU-C?
S-29.07 disc.	245.090	17.734	227.259	1,14	AT 8.5 Campsa APR 29.01 (UA 29.01.2 y UA 29.01.3) VG 12 (parte) EQ Pb -NZ 1.a en 23-AI-1 (H. Concep.)
S-35.07	6.433	0	5.700	5,90	NZ2. EQ-ED Pb -NZ2
S-44.11 disc.	6.298	0	6.300	0,97	SG Ferroviario EQ-ED Pb -NZ3 (Coleg M. Mediad.) AI 44.03 UA 44.06
S-53.11	13.108	850	12.258	0,88	UA 53.06 (DP Pb)
	289.668	18.584	264.894		

2.3. Nuevas unidades de normalización:

	<i>Sup. bruta m.<sup>2</sup></i>	<i>Sup. SG m.<sup>2</sup></i>	<i>Uso</i>	<i>Edif. m.<sup>2</sup>/m.<sup>2</sup></i>	<i>Edif. m.<sup>2</sup></i>	<i>Vivs.</i>	<i>Situac.</i>	<i>Denom.</i>
UN-35.08	3.784	564	Resid.	2,86	9.210	97	S-35.05	Sta. Clara
UN-35.09	868	0	Resid.	3,11	2.698	28	24UE1	Dr. Fleming
Total	4.652	564		11.908				

2.4. Ajuste de otros ámbitos de suelo urbano adyacentes al Eje Cívico:

<i>Estado actual</i>	<i>Determinación alterada</i>	<i>Nueva ordenación</i>
SL-EQ-Co-Pb en API 16.01 (2 parcelas)	De SL a SG	SG EQ
Límite SU en APR 22.01 entre CLH y PERI Estación	VG-21 de SU a SU-D	SU-D-SG SU-D-SG S-29
Alineación IES Enrique Flórez	Cambio alineación en esquina	Acuerdo curvo
EQ-Hospital de la Concepción	NZ 8- e Intervención -AI-	23-AI-1. NZ 8
Límite SU entre Viaducto Timoteo	VG-23 de SU a SU-D	SU-D-SG
Arnaiz y Parque Quinta		
ELP-SL-JA en Glorieta BU-11 - Cortes	Modificación de ELP-SL-JA-Pb y viario	Idem
ELP-SL-JA en EG.48.02	Supresión de ELP-SL-JA-Pb por VG-23	SU-D-VG-23
ELP en Glorieta VG-23 - Paseo Quinta	Supresión de ELP-SL-JA-Pb por glorieta	SU-D-VG-24
SU entre Puente del ferrocarril y polideportivo Mirasierra	Límite SU	SU-D-SG
ELP junto a Puente ferrocarril sobre Arlanzón	Supresión ELP	
ELP-SL-JA en API 52.04. c/ J.R. Jiménez	Supresión de ELP. Creación de 3 ELP sobre VG APR 53.01	API 52.04-sin calif. ELP-SL-JA-Pb
Nudo Eje Cívico-Ronda Oeste (relacionada con la anterior)	Supresión VG. Creación nueva rotonda y viario en NZ 7.2	ELP-SL-JA-Pb. NZ 7.2 Indust. VG-24
ELP-SL-JA en límite Su con S-3 y S-4, junto Río Vena	Supresión ELP-SL-JA-Pb	NZ 8.13

## 3. – SUELO URBANIZABLE

En suelo urbanizable se crean nuevos sectores (S-27 al S-30), algunos sobre suelo antes rústico, otros modificando o sustituyendo sectores actuales para incluir sistemas generales correspondientes a terrenos del antiguo trazado del ferrocarril.

3.1. Modificación de sectores urbanizables ya existentes y establecimiento de su ordenación detallada:

	Clasif. vigente	Sup. bruta m. <sup>2</sup>	Sup. SG m. <sup>2</sup>	Uso	Edif. m. <sup>2</sup>	Dens. Viv/Ha	Ap. med. m. <sup>2</sup> /m. <sup>2</sup>
S-15 actual		316.000	129.800	Resid. U+C	148.520	40	0,30
S-15 R prop.	SU-D+SREU	376.160	126.288	Resid.	127.251	40-70	0,30
Total		+60.160	-3.152		-21.269		
S-18 actual		352.500	5.500	Resid. U+C	163.090	40	0,30
S-18 R prop.	SU-D+SRPN-F	482.367	271.508	Resid.	163.090	40-70	0,30
Total		+129.867	+266.008		0		

3.2. Nuevos sectores de suelo urbanizable asociados a la variante ferroviaria y establecimiento de la ordenación detallada:

	Clasif. vigente	Sup. bruta m. <sup>2</sup>	Sup. SG m. <sup>2</sup>	Uso	Edif. m. <sup>2</sup>	Dens. Viv/Ha	Ap. med. m. <sup>2</sup> /m. <sup>2</sup>
S-27 R	SR- SRPN-F - SRPA	910.071	198.964	Resid.	324.049	30-70	0,34
S-28 T	SREU	769.665	296.683	Terciar.	246.887	40-70	0,34
S-29 R	SU-D (S-14) y SREU	309.219	96.089	Resid.	118.800	40-70	0,34
S-30 R	SU-D (S-13) y SREU	611.939	150.179	Resid.	224.317	40-70	0,34
Total		2.600.894	741.915		914.053		
S-13 y S-14 existentes		-352.000	-31.000		-96.300		
Total incremento		2.248.894	710.915		817.753		

3.3. Sectores suprimidos o sustituidos:

	Sup. bruta m. <sup>2</sup>	Sup. SG m. <sup>2</sup>	Uso	Edif. m. <sup>2</sup>	Dens. Viv/Ha	Ap. med. m. <sup>2</sup> /m. <sup>2</sup>	Ámbito Actual
S-13 Entrevías	221.000	14.000	Resid. unif.	62.100	20	0,27	S-30
S-14 Huelgas Sur	131.000	17.000	Resid. unif.	34.200	20	0,27	S-29
Total	352.000	31.000		96.300			

## 4. – SUELO RUSTICO

Sistema infraestructural para CLH y nuevos depósitos de agua

Modificación de la clasificación a SR-PI

Desvío por el norte de línea AT que atraviesa el S-27

Modificación de la clasificación a SR-PI

Imposición de servidumbre para la conexión del oleoducto sur

Identificac. de yacimientos arqueológicos localizados

SR-EU para proteger entorno de S-24, S-12-, S-29 y S-30

Modif. art. 2.2.1.2 y planos: SR-EU para proteger los núcleos tradicionales y SR-EU-P para proteger el paisaje y panorámicas

Modificaciones de las categorías de SR a consecuencia de otras modificaciones propuestas

Sector o ámbito	Clasif. actual	Clasif. propuesta
S-27	SR-PN-F	SU-D
	SR-PN	
	SR-PA	
	SR-EU	
S-15	SR-EU	SU-D
S-18	SR-PN	SU-D
S-29	SR-EU	SU-D
S-30	SR-EU	SU-D
Banda Norte desvío Ferrov. y S-27	SR-EU	SR-PI
Zona Sur de S-29 y 30	SR-EU	SR-EU-P
Zona Norte Ecoparque	SR-EU	SR-PI

## 5. – CATALOGO

(nuevos elementos catalogados)

Casa Palacio de la granja Villargámar (en S-30)	Protección Estructural
Sifón antigua acequia Camino de Villargámar (en S-17.02)	Protección Estructural

TERCERO: Previamente a la aprobación inicial de la Modificación, el Ayuntamiento solicitó los informes exigidos por la legislación del Estado (Subdelegación de Gobierno, Confederación Hidrográfica del Duero, Demarcación de Carreteras del Estado, Administración de Infraestructuras Ferroviarias, D.G. de Aviación Civil) y de la Comunidad Autónoma (Diputación Provincial, Comisión Territorial de Patrimonio Cultural, Servicios Territoriales de Medio Ambiente y Fomento) cuyo contenido puede resumirse así:

– La Dependencia de Industria y Energía de la Subdelegación del Gobierno, en fecha 8 de febrero de 2006 señala que la Modificación podría afectar a infraestructuras energéticas básicas del Estado (oleoductos, gaso-

ductos de transporte primario o grandes líneas de transporte de energía eléctrica), procediendo a exponer las condiciones básicas de tales infraestructuras.

– La Comisión Territorial de Patrimonio Cultural, en sesión celebrada el 10 de abril de 2006, acuerda informar favorablemente la Modificación, si bien con las siguientes prescripciones: "En la documentación planimétrica deben quedar delimitados los suelos rústicos con protección cultural, quedando perfectamente reflejados los yacimientos arqueológicos. En relación con el palacio-granja de Villargámar, se conservará todo el conjunto, incluido el molino y la valla, elaborándose una ficha urbanística de esta área que garantice su conservación y la de los escudos que contiene, ya que se trata de un elemento catalogado. Por último, se sugiere que, en relación con el Hospital de la Concepción y dado que se prevé su utilización como Archivo Histórico, se consulte previamente con el Ministerio de Cultura la posibilidad de permitir la construcción en ese espacio de un edificio adicional, ya que la modificación presentada prohíbe la edificación en esa zona."

– La Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental, en fecha 5 de mayo de 2006, analiza el documento dividiéndolo en dos apartados; por una parte lo relativo al esquema viario municipal y su conexión con la red estatal de carreteras, formulando una serie de observaciones entre las cuales se incluye la no previsión de reserva de suelo rústico de protección de infraestructuras para la Ronda Noroeste; y por otra parte el análisis de los sectores de suelo urbanizable que afecten o puedan afectar a la red estatal de carreteras, con observaciones sobre el S-53.11 "El Silo", el S-27 "Ciudad del AVE", el S-28 "Pinar de Villariego" y el S-30 "El Cauce". El informe es desfavorable en tanto no se atiendan o aclaren ciertos aspectos, entre ellos la inclusión de la franja de suelo rústico de protección de infraestructuras para la inclusión de la futura Ronda Noroeste, así como la no inclusión de nuevos accesos que no cumplan la normativa vigente.

– Los demás informes sectoriales no fueron emitidos expresamente en el plazo establecido en el art. 52.4 de la Ley 5/1999, por lo que han de entenderse favorables.

CUARTO: El 20 de enero de 2006, el Pleno del Ayuntamiento de Burgos, a propuesta del Presidente del Consejo Municipal de la Gerencia de Urbanismo e Infraestructuras, acordó con el voto favorable de la mayoría absoluta del número legal de miembros de la Corporación, aprobar inicialmente la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Burgos asociada a la Variante Ferroviaria, conforme a la documentación presentada por el Consorcio para la Gestión de la Variante Ferroviaria con fecha 2 de diciembre de 2005.

QUINTO: La Modificación ha sido sometida al trámite de información pública por el plazo de un mes, con inserción de anuncios en el "Diario de Burgos" de 27 de enero de 2006, B.O.C.y.L. de la misma fecha, B.O.P. de 1 de febrero de 2006, y en el Tablón de Edictos de la Casa Consistorial del 2 de febrero al 2 de marzo de 2006.

El 15 de febrero de 2006, el Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla y León-Este solicita la ampliación del plazo de información pública. Por Decreto de la Alcaldía de 21 de febrero de 2006 se estima dicha solicitud, y en consecuencia se amplía el plazo por 15 días a partir del vencimiento del plazo inicial. Esta ampliación fue anunciada en B.O.C.y.L. y B.O.P. de 28 de febrero de 2006 y en el "Diario de Burgos" de 23 de febrero de 2006. Más tarde, el 3 de marzo de 2006 D. Jesús Ojeda Calvo, portavoz del Grupo Municipal de I.U., solicita una segunda ampliación de la información pública, petición que no fue atendida.

Durante el plazo de información pública fueron presentadas 492 alegaciones, según certificado de la Jefa del Departamento de Gestión Administrativa, de 27 de marzo de 2006. Asimismo se remitió un ejemplar de la Modificación a los Registros de la Propiedad n.º 1, 3 y 4 de Burgos, para su publicidad.

SEXTO: El 23 de mayo de 2006, D. Luis Joaquín Rivas Arroyo, en representación del Consorcio para la Gestión de la Variante Ferroviaria de Burgos, presenta un texto denominado "Documento para segunda Información Pública", que incluye contestación a las alegaciones presentadas durante la primera información pública, las cuales se plasman en un informe del Gerente de Urbanismo e Infraestructuras de 30 de mayo de 2006, aunque algunas cuestiones puntuales se recogen en otro informe de la Gerencia de la misma fecha, firmado por el Gerente junto con los Jefes de los Departamentos Jurídico y de Suelo y de Planeamiento.

Respecto de este texto se piden nuevos informes de la Diputación Provincial, Servicio Territorial de Fomento, Subdelegación de Gobierno, Demarcación de Carreteras del Estado, Confederación Hidrográfica del Duero, Administración de Infraestructuras Ferroviarias, Dirección General de Aviación Civil, Comisión Territorial de Patrimonio Cultural y Servicio territorial de Medio Ambiente, cuyo contenido puede resumirse así:

– La Delegación de Patrimonio y Urbanismo de Castilla y León del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), en fecha 14 de junio de 2006 emite informe señalando respecto del sector S-29-07 "Antigua Estación", que no se ha modificado la delimitación de las unidades de actuación 29.07.01 y 29.07.03 para adaptarla a los terrenos ya expropiados. Respecto del Sector S-17-01(Antigua 4-UE-1), se propone que el límite del sector en esta zona quede tal y como estaba en el documento correspondiente a la primera aprobación inicial.

— La Dependencia de Industria y Energía de la Subdelegación del Gobierno, en fecha 22 de junio de 2006 remite informe al Ayuntamiento exponiendo las condiciones básicas de las infraestructuras energéticas del Estado (oleoductos, gasoductos de transporte primario o grandes líneas de transporte de energía eléctrica), añadiendo que la Modificación afecta al oleoducto Bilbao-Valladolid, respecto de la cual se recuerdan las condiciones de servidumbre aplicables.

— La Dirección General de Aviación Civil, en fecha 14 de julio de 2006 emite informe con varias observaciones sobre la Zona de Servicio Aeroportuaria: "La Modificación... elimina el Plan Especial de Desvío del Ferrocarril al Norte del aeropuerto en el entorno de Villafraja, que se solapaba con el Sistema General Aeroportuario... deberá... respetar el contenido y las determinaciones del Plan Director del Aeropuerto de Burgos-Villafraja, eliminando aquellas disposiciones que puedan suponer una interferencia con los usos relacionados con la explotación del aeropuerto dentro de la Zona de Servicio Aeroportuario, y debiendo modificarse el documento a fin de especificar que en el ámbito del Sistema General Aeroportuario... los usos admisibles serán exclusivamente los previstos en la planificación aeroportuaria y en general los necesarios para la explotación del aeropuerto. El Plan Director del Aeropuerto de Burgos-Villafraja establece un Área de Cautela Aeroportuaria, que no ha sido recogida por la presente Modificación, con objeto de reservar suelos para una futura ampliación de las infraestructuras aeronáuticas por lo que su urbanización puede suponer un impedimento al desarrollo futuro del Aeropuerto. Existe un solape entre el Sistema General de Vialario definido en el Plan General de Ordenación Urbana de Burgos y la mencionada Área de Cautela Aeroportuaria... Se recomienda que, en caso de proceder a algún desarrollo urbanístico dentro del Área de Cautela, se acuerde éste con... AENA, al objeto de compatibilizarlo con el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria... Los ámbitos de la Modificación... se ven principalmente afectados por las siguientes Servidumbres Aeronáuticas: Superficie Horizontal Interna, Superficie Cónica, Superficie de Ascenso al Despegue, Superficie de Aproximación y Superficie de Limitación de Alturas del Localizador del Sistema de Aterrizaje Instrumental... Se informa desfavorablemente... la reclasificación o, en su caso, la recalificación que aumente las alturas de aquellas zonas en que el terreno vulnera o se encuentre próximo a las cotas de la Superficie de Ascenso al Despegue o Superficie de Aproximación, o bien la altura de construcciones, postes, antenas, carteles, etc., vulneren dicha superficie. Además, el planeamiento habrá de indicar que en las zonas afectadas por alguna de estas superficies no se podrán realizar nuevas construcciones o modificaciones de las existentes que supongan un incremento en altura de las mismas cuando que sobrepasen las limitaciones impuestas por las Servidumbres Aeronáuticas... En particular, se observa que... se propone la ampliación del 'SISTEMA INFRAESTRUCTURAL', situados al Suroeste del aeropuerto, con otro nuevo ámbito al Oeste del anterior. Dichos ámbitos se encuentran en la prolongación del eje de la pista y se ven principalmente afectados por la Superficie de Ascenso al Despegue y Superficie de Aproximación. Según la cartografía disponible, en dichos ámbitos las cotas del terreno llegan a sobrepasar los 980 m. aproximadamente y las cotas de las Servidumbres Aeronáuticas se encuentran aproximadamente entre 994 y 1.019 m... no observándose referencia a las alturas de las construcciones previstas en la documentación recibida, las cuales en cualquier caso deberán quedar por debajo de dichas servidumbres...

— La Confederación Hidrográfica del Duero, en fecha 23 de agosto de 2006 remite informe en el que se recuerdan las prescripciones normativas vigentes sobre el Dominio Público Hidráulico.

SEPTIMO: El Pleno del Ayuntamiento de Burgos, en su sesión de 9 de junio de 2006, vista de la propuesta del Presidente del Consejo de la Gerencia de Urbanismo e Infraestructuras de Burgos, aprobó con el voto favorable de la mayoría absoluta del número legal de miembros de la Corporación, pronunciarse sobre las alegaciones presentadas en el periodo de información pública, conforme consta en el "informe de alegaciones" incluido en el expediente, acordando por lo demás abrir un segundo periodo de información pública de un mes de duración.

Este acuerdo fue anunciado en B.O.C.y.L., B.O.P. y "Diario de Burgos", todos ellos de 15 de junio de 2006, y en el Tablón de Edictos de la Casa Consistorial, desde el día 17 de junio de 2006 al 17 de julio de 2006. Durante este segundo periodo de información pública se han presentado 246 alegaciones, según consta en el informe expedido por el Vicesecretario de la Corporación el 19 de septiembre de 2006.

OCTAVO: Con fecha 8 de septiembre de 2006, D. Luis Joaquín Rivas Arroyo, en representación del Consorcio para la Gestión de la Variante Ferroviaria de Burgos, presenta un nuevo documento técnico llamado "Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Burgos asociada a la Variante Ferroviaria. Documento para aprobación provisional", con la contestación de las alegaciones presentadas durante la segunda información pública, las cuales se plasman en informe de la Gerencia de Urbanismo e Infraestructuras de 14 de septiembre de 2006, firmado por el propio Gerente y los Jefes de los Departamentos Jurídico y del Suelo y de Planeamiento, el cual señala la necesidad de obtener informe favorable de la Dirección General de Aviación Civil, lo que se traducirá básicamente en la redistribución de las alturas de algunos edificios del Sector S-27 "Ciudad del AVE", sin alterar sus determinaciones de ordenación. Un informe complementario del 19 de septiembre

siguiente concluye varios aspectos menores, estimando el documento apto para ser aprobado provisionalmente.

A la vista de los informes y de la propuesta del Presidente del Consejo de la Gerencia de Urbanismo e Infraestructuras, el Pleno del Ayuntamiento de Burgos, en su sesión de 22 de septiembre de 2006, acordó con el voto favorable de la mayoría absoluta del número legal de miembros de la Corporación, aprobar provisionalmente la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Burgos asociada a la Variante Ferroviaria, según la documentación presentada por su entidad promotora, el Consorcio para la Gestión de la Variante Ferroviaria, con fecha 8 de septiembre de 2006.

NOVENO: El 10 de octubre de 2006 tuvo entrada en el Registro de la Consejería de Fomento, en triplicado ejemplar, el expediente administrativo y el proyecto técnico de la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Burgos asociada a la Variante Ferroviaria, para su aprobación definitiva.

El 5 de diciembre de 2006 se reunió la Ponencia Técnica del Consejo de Urbanismo y Ordenación del Territorio de Castilla y León, formulando propuesta favorable a la aprobación definitiva de la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Burgos asociada a la Variante Ferroviaria, en base al informe de la Dirección General de Vivienda, Urbanismo y O.T., si bien previamente a la misma el Ayuntamiento debía subsanar las deficiencias indicadas en el Fundamento de Derecho III. También se advertía que debía aportar documentación sobre las modificaciones que afecten a zonas verdes y otros espacios libres públicos, con su descripción, justificación, cuantificación y en su caso compensación, a fin de que puedan seguir su tramitación de forma autónoma al resto de la Modificación.

DECIMO: En fecha de 18 de diciembre de 2006, tuvo entrada en el Registro Unico de las Consejerías de Agricultura y Ganadería, Fomento y Medio Ambiente, la documentación que a continuación se relaciona, presentada por el Ayuntamiento de Burgos en orden a subsanar las deficiencias indicadas en el Fundamento de Derecho III de la Propuesta de la Ponencia Técnica:

— Documento técnico sobre la subsanación de las observaciones del informe de la Ponencia Técnica del Consejo de Urbanismo y Ordenación del Territorio y la corrección de errores materiales, que fechado a diciembre de 2006, consta de dos tomos.

— Informe justificativo de la ocupación por el sistema general viario de los espacios libres públicos.

Con la misma fecha de entrada, el Ayuntamiento aporta copia del informe emitido por la Comisión Territorial de Patrimonio Cultural de Burgos, en su sesión de fecha 6 de octubre de 2006, en relación a dicha modificación, en el que se señala: "A la vista de la nueva documentación presentada y de las prescripciones establecidas en su sesión de 10 de abril de 2006, observa que no ha sido atendida la prescripción arqueológica y que la referente al palacio-granja de Villargámar no se ha cumplido en su totalidad y, por tanto, acuerda reiterar las mencionadas prescripciones. Por otro lado, se sugiere, en relación con el Hospital de la Concepción, e independientemente del uso al que se destine, que se considere la posibilidad de permitir la construcción, en ese espacio, de un edificio auxiliar, puesto que el documento prohíbe la edificación en dicha zona." En dicho informe se concede un plazo de 10 días para la presentación de un compromiso de cumplimiento de las prescripciones indicadas, en caso contrario el acuerdo se considerará denegatorio. El Ayuntamiento también aporta la contestación de dicho informe por parte del Consorcio para la Gestión de la Variante Ferroviaria en el que se reitera que en el documento anteriormente remitido a la Comisión Territorial ya se atendía de manera expresa las prescripciones constatadas en el informe emitido el 6 de octubre de 2006.

En la sesión del Consejo de Urbanismo y Ordenación del Territorio de Castilla y León de 20 de diciembre de 2006, a la vista de la propuesta de la Ponencia Técnica y de la nueva documentación municipal, se acordó informar favorablemente la aprobación definitiva de la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Burgos asociada a la Variante Ferroviaria, si bien previamente a la misma el Ayuntamiento debía subsanar las deficiencias indicadas en el Fundamento de Derecho III, donde se ratifican las deficiencias señaladas por la Ponencia Técnica, sin perjuicio de que algunas de ellas hayan sido subsanadas a través de la documentación presentada por el Ayuntamiento en fecha de 18 de diciembre de 2006, para lo cual se encomienda a la Dirección General de Vivienda, Urbanismo y Ordenación del Territorio, que revise dicha nueva documentación a efectos de determinar las deficiencias que subsisten de entre las indicadas por la Ponencia técnica.

Dicho acuerdo fue notificado al Ayuntamiento de Burgos el 24 de enero de 2007.

UNDECIMO: El 1 de febrero de 2007 tuvo entrada en el Registro Unico de las Consejerías de Agricultura y Ganadería, Fomento y Medio Ambiente de dos ejemplares del documento "Informe justificativo de la ocupación por el sistema general viario de los espacios libres públicos. Documentación corregida" remitido por el Ayuntamiento de Burgos.

El 9 de febrero de 2007 el Ayuntamiento de Burgos remitió dos ejemplares del documento "Anexo al Informe justificativo de la ocupación por el sistema general viario de los espacios libres públicos. Documentación corregida (zona de estación)."

El 1 de marzo de 2007 se recibe en el Registro Unico de las Consejerías de Agricultura y Ganadería, Fomento y Medio Ambiente dos ejemplares del documento denominado "Subsanación a las deficiencias indicadas en el Acuerdo del Consejo de Urbanismo y Ordenación del Territorio de Castilla y León de 20 de diciembre de 2006 y corrección de errores materiales", fechado a febrero de 2007, que consta de 2 tomos y refunde las distintas documentaciones remitidas a esa Dirección General en cumplimiento de las prescripciones del acuerdo adoptado en dicho Consejo.

El 12 de marzo de 2007 se recibe en la Consejería de Fomento informe sobre justificación del cumplimiento de la prescripción indicada en el acuerdo de la Comisión Territorial de Patrimonio Cultural de Burgos en sesión celebrada el 14 de febrero de 2007 en relación a la modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Burgos asociada a la Variante Ferroviaria.

Posteriormente el 28 de marzo de 2007 el Ayuntamiento de Burgos remite dos ejemplares del documento denominado "Adenda Subsanación a las deficiencias indicadas en el Acuerdo del Consejo de Urbanismo y Ordenación del Territorio de Castilla y León de 20 de diciembre de 2006", fechado a marzo de 2007, que completa la documentación técnica recibida el 1 de marzo de 2007 en la Dirección General de Vivienda, Urbanismo y Ordenación del Territorio, en cumplimiento de las prescripciones del acuerdo del Consejo de Urbanismo anteriormente indicado. Esta nueva documentación es informada favorablemente el 29 de marzo de 2007 por el Servicio de Urbanismo de la Dirección General de Vivienda, Urbanismo y Ordenación del Territorio.

DUODECIMO: El Consejero de Fomento, con fecha de 29 de marzo de 2007, ha informado favorablemente la aprobación definitiva de la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Burgos asociada a la Variante Ferroviaria, de acuerdo con el texto refundido remitido por el Ayuntamiento el 1 de marzo y su adenda recibida el 28 de marzo de 2007.

DECIMOTERCERO: El 12 de abril de 2007 se recibe en la Consejería de Fomento el nuevo informe de la Dirección General de Aviación Civil de la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento sobre el documento "Anexo 4. Acreditación del cumplimiento de las Servidumbres aeronáuticas derivadas de la instalación del nuevo Aeropuerto de Burgos" correspondiente a la modificación del PGOU de Burgos con ordenación detallada asociada a la variante ferroviaria, donde se concluye informando desfavorablemente dicho documento en lo que a Servidumbres aeronáuticas se refiere, en atención a los siguientes aspectos:

"...Con carácter general se informa desfavorablemente, a estos efectos y conforme a la documentación recibida, la reclasificación o, en su caso, la recalificación que aumente las alturas de aquellas zonas en que el terreno vulnerable o se encuentre próximo a las cotas de las Superficie Horizontal Interna o Superficie Cónica, o bien la altura de construcciones, postes, antenas, carteles, etc., vulneren dichas superficies. Además, el planeamiento habrá de indicar que en las zonas afectadas por alguna de estas superficies no se podrán realizar nuevas construcciones o modificaciones de las existentes que supongan un incremento en altura de las mismas cuando sobrepasen las limitaciones impuestas por las Servidumbres Aeronáuticas.

Entre los ámbitos afectados por la Superficie Horizontal Interna o Superficie Cónica, se encuentra el Suelo Urbanizable "SECTOR-27 CIUDAD DEL AVE", para el que teniendo en cuenta que, según la cartografía disponible, en el ámbito en estudio las cotas del terreno se encuentran aproximadamente entre 870 y 953 metros y las Servidumbres Aeronáuticas se encuentran entre 942 y 1.017 metros aproximadamente, ambos sobre el nivel del mar, así como que las cotas máximas de coronación de las construcciones o instalaciones en la documentación recibida es de 971 metros, sin indicar que en dicha altura se incluyen todos sus elementos; se estima que las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas podrían verse vulneradas por las construcciones propuestas.

Se informa desfavorablemente, a estos efectos, la reclasificación o, en su caso, la recalificación que aumente las alturas de aquellas zonas en que el terreno vulnerable o se encuentre próximo a las cotas de la Superficie de Aproximación, o de Subida en Despegue o Transición, o bien la altura de construcciones, postes, antenas, carteles, etc. vulneren dicha superficie. Además, el planeamiento habrá de indicar que en las zonas afectadas por alguna de estas superficies no se podrán realizar nuevas construcciones o modificaciones de las existentes que supongan un incremento en altura de las mismas cuando sobrepasen las limitaciones impuestas por las Servidumbres Aeronáuticas. Además, en estos ámbitos, convendría se inscribiesen en el correspondiente Registro la efección por servidumbres aeronáuticas en los términos siguientes:

"Esta finca se encuentra incluida en la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales correspondientes al Aeropuerto de Burgos-Villafraja, encontrándose sometida a eventuales sobre vuelos de aeronaves a baja altura, como consecuencia de su proximidad a las instalaciones aeroportuarias y de su ubicación bajo las trayectorias de las maniobras de las aeronaves que operan en el referido Aeropuerto".

Entre los ámbitos afectados por la Superficie Ascenso al Despegue, se encuentran tres ámbitos clasificados como 'SISTEMA INFRAESTRUCTURAL' situados al Suroeste del aeropuerto en el entorno de la prolongación del eje de pista. Teniendo en cuenta que, según la cartografía disponible, las cotas del terreno se encuentran aproximadamente entre 986 y 964 metros y las cotas

de las Servidumbres Aeronáuticas se encuentran entre 994 y 1.019 metros, aproximadamente, ambos sobre el nivel del mar, así como que las cotas máximas de coronación de las edificaciones o instalaciones en la documentación recibida es de 998,5 metros, sin indicar que en dicha altura se incluyen todos sus elementos; se estima que las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas podrían verse vulneradas por las construcciones propuestas. Debiéndose seguir con la mayor escrupulosidad, por su situación en las cercanías de la prolongación del eje de la pista, las indicaciones anteriores a fin de no degradar la operatividad del aeropuerto al existir, ya en la actualidad, construcciones en dichos ámbitos que constituyen obstáculos a la operación de las aeronaves.

Con carácter general se informa desfavorablemente, a estos efectos, la reclasificación o, en su caso, la recalificación que aumente las alturas de aquellas zonas en que el terreno vulnerable o se encuentre próximo a las cotas de las superficies de limitación de alturas de las instalaciones radioeléctricas, que no deben ser sobrepasadas en altura por ningún elemento, de acuerdo con el Artículo 15 del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, o bien la altura de construcciones, postes, antenas, carteles, etc., vulneren dichas superficies. Además, el planeamiento habrá de indicar que en las zonas afectadas por alguna de estas superficies no se podrán realizar modificaciones de las construcciones existentes que supongan un incremento en altura de las mismas tales que sobrepasen las limitaciones impuestas por las Servidumbres Aeronáuticas.

Entre los ámbitos afectados por la Superficie de Limitación de Alturas del Localizador del Sistema de Aterrizaje Instrumental (LOC/ILS), se encuentran tres ámbitos clasificados como 'SISTEMA INFRAESTRUCTURAL' situados al Suroeste del aeropuerto en el entorno de la prolongación del eje de pista, antes indicados estimándose que las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas podrían verse vulneradas por las construcciones propuestas...".

DECIMOCUARTO: Tras el informe de Asesoría Jurídica de la Consejería de Fomento, que informa favorablemente el proyecto de Decreto de modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Burgos con Ordenación Detallada Asociada a la Variante Ferroviaria, a excepción de la ordenación relativa a los sectores afectados por las servidumbres aeronáuticas, se remitió el expediente al Consejo Consultivo de Castilla y León, para la emisión del preceptivo dictamen.

Mediante acuerdo del Consejo Consultivo de Castilla y León de fecha 18 de julio de 2007, se requirió a la Consejería de Fomento para que completase el expediente incorporando el informe favorable de la Dirección General de Aviación Civil, así como la documentación remitida a ese centro directivo para la emisión del mismo, y la documentación que se genere como consecuencia de dicho informe y en su caso, todos los demás documentos del expediente que no hubieran sido remitidos a ese Consejo Consultivo.

El 26 de septiembre de 2007 la Dirección General de Aviación Civil emite nuevo informe sobre la "Subsanación de las deficiencias observadas en el informe emitido por la Dirección General de Aviación Civil", correspondiente a la modificación del PGOU de Burgos con Ordenación Detallada Asociada a la Variante Ferroviaria, en el que se concluye informando favorablemente el documento de "Modificación del PGOU de Burgos con Ordenación Detallada Asociada a la Variante Ferroviaria", con las condiciones impuestas por este informe, que respecto a las afecciones sobre el territorio de la Zona de Servicio Aeroportuaria, recomienda que: "... en caso de proceder a algún desarrollo urbanístico dentro del Área de Cautela, se acuerde éste con la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), al objeto de compatibilizarlo con el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria, tal como igualmente se indica en el apartado "1.2.3. Coordinación de Accesos, Servicios e Infraestructuras" del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Burgos, aprobado por Decreto 62/2003, de 22 de mayo, por la Junta de Castilla y León, (BOCyL nº 100, de 28 de mayo), se recoge la necesidad de realizar la oportuna coordinación de actuaciones."

Y respecto a las afecciones sobre el territorio de las Servidumbres Aeronáuticas señala textualmente: "... La Modificación del P.G.O.U. de Burgos con Ordenación Detallada Asociada a la Variante Ferroviaria ha incorporado entre sus Planos normativos, los Planos de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Burgos-Villafraja y ha dejado constancia expresa del párrafo anterior en la normativa de su documentación. No obstante, se han observado pequeñas discrepancias entre las Servidumbres Aeronáuticas remitidas como Anexo II al informe evacuado por este Centro Directivo con fecha de 23 de marzo de 2007 y las servidumbres aeronáuticas recogidas en el documento "Subsanación de las deficiencias observadas en el informe sobre el documento Anexo 4. Acreditación del cumplimiento de las servidumbres aeronáuticas derivadas de la instalación del nuevo aeropuerto de Burgos, correspondiente a la modificación del P.G.O.U. de Burgos, con ordenación detallada asociada a la Variante Ferroviaria", por lo que deberán recogerse correctamente las Servidumbres Aeronáuticas.

Teniendo en cuenta las cotas del terreno facilitadas y las alturas máximas propuestas hay cota, en principio, suficiente para que las Servidumbres Aeronáuticas no sean sobrepasadas por las construcciones propuestas en la presente modificación puntual, las cuales, en cualquier caso, deberán quedar por debajo de dichas servidumbres, incluidos todos sus elementos (como: antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas

de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), incluidas las grúas de construcción y similares.

No obstante, debido a la especial sensibilidad que para la operación del aeropuerto tiene la ubicación de los terrenos correspondientes con los 'SISTEMAS INFRAESTRUCTURALES' de la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Burgos con Ordenación Urbana de Burgos con Ordenación Detallada Asociada a la Variante Ferroviaria, donde ya en la actualidad existen construcciones que constituyen obstáculos a la operación de las aeronaves, se reitera, como ya se hizo en el escrito de 23 de marzo de 2007, que las cotas correspondientes a las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas representadas en el referido plano determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no deben ser sobrepasadas por ninguna construcción incluidos todos sus elementos como: antenas, remates decorativos (carteles, iluminación, etc.), pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores; o cualquier añadido sobre tales construcciones, así como los medios mecánicos necesarios para su construcción (grúas, etc.). Igualmente, se insiste en que, para estos ámbitos, convendría se hiciera constar, mediante anotación en el correspondiente Registro de la Propiedad de conformidad con lo dispuesto en el artículo 307 del TRLS 1992 y al RD 1093/1977, la afección por servidumbres aeronáuticas en los términos siguientes: "Esta finca se encuentra incluida en la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales correspondientes al Aeropuerto de Burgos-Villafra, encontrándose sometida a eventuales sobrevuelos de aeronaves a baja altura, como consecuencia de su proximidad a las instalaciones aeroportuarias y de su ubicación bajo las trayectorias de la maniobras de las aeronaves que operan en el referido Aeropuerto, por lo que la realización de edificaciones, instalaciones o plantaciones en la misma no podrá superar en ningún caso las alturas resultantes de la aplicación de dichas servidumbres".

El 5 de octubre de 2007 la Consejería de Fomento remitió al Consejo Consultivo el citado informe favorable de la Dirección General de Aviación Civil, junto con las demás piezas del expediente que no fueron remitidas al Órgano Consultivo. Posteriormente el 29 de octubre de 2007 se remitió al órgano consultivo el nuevo Anexo 4. Acreditación del cumplimiento de las Servidumbres aeronáuticas derivadas de la instalación del nuevo Aeropuerto de Burgos que se denomina "Subsanación de deficiencias observadas en el informe emitido por la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento" de fecha abril de 2007, que fue objeto del referido informe favorable.

Por último con fecha 18 de diciembre de 2007 la Consejería de Fomento remitió al Consejo Consultivo sendos informes de la Dirección general de Urbanismo y Política de Suelo en relación con los efectos de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, sobre el planeamiento urbanístico en general y sobre la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Burgos asociada a la Variante Ferroviaria en particular.

DECIMOQUINTO: La Sección Primera del Consejo Consultivo de Castilla y León, en su sesión de 27 de diciembre de 2007, acordó la emisión del dictamen favorable en relación a la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Burgos asociada a la Variante Ferroviaria.

## FUNDAMENTOS DE DERECHO

I. – La presente modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Burgos asociada a la Variante Ferroviaria incluye una serie de cambios en zonas verdes y otros espacios libres públicos, y consiguientemente para su aprobación definitiva deberá seguirse la tramitación cualificada prevista en el artículo 58.3.c) de la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León, y del mismo modo en el artículo 172 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, aprobado por Decreto 22/2004, de 29 de enero. Por ello la aprobación definitiva de esta modificación deberá realizarse por Decreto de la Junta de Castilla y León, previo informe favorable del Consejero competente en materia de urbanismo y del Consejo Consultivo de la Comunidad Autónoma.

En el ámbito de la Comunidad Autónoma, corresponde al Consejero de Fomento y al Consejo Consultivo de Castilla y León la emisión de los citados informes, el primero conforme al Decreto 73/2007, de 12 de julio, que establece la Estructura Orgánica de la Consejería de Fomento, y el segundo conforme al artículo 4.h.5.º de la Ley 1/2002 de 9 de abril, reguladora del Consejo Consultivo de Castilla y León, y el Decreto 102/2003, de 11 de septiembre, por el que se aprueba su Reglamento Orgánico.

El Ayuntamiento opta por tramitar estos cambios en zonas verdes de forma conjunta al resto de la Modificación. En dicho sentido en el texto refundido remitido el 1 de marzo de 2007, con su adenda de 28 de marzo de 2007, figura un informe justificativo sobre la ocupación por el sistema general viario de los Espacios Libres Públicos, donde se constata las afecciones al Plan General vigente y al Plan Especial del Casco Antiguo, así como planos relativos a la localización de los espacios libres públicos afectados, fechado a febrero de 2007.

Tras el análisis de las modificaciones propuestas que afectan a los Espacios Libres Públicos y Zonas Verdes, en cuanto al cumplimiento del requisito material que hasta la entrada en vigor del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, venía exigiendo el Consejo de Estado para dictaminar favorablemente este tipo de modificaciones de planeamiento, y que actualmente se plasma en el apartado segundo del art. 172 del Decreto 22/2004, de 29 de

enero, por el que se aprueba el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, en relación a la compensación superficial en el entorno más próximo posible de las alteraciones de las zonas verdes y espacios libres, utilizando los mismos códigos para identificar las afecciones (AF) y la misma numeración que el documento de subsanaciones presentado, se constata:

1.1. Con carácter general, y según expresa el documento, se distinguen las afecciones sobre el Plan General vigente, y sobre el Plan Especial del Casco Histórico. Las afecciones a Espacios Libres Públicos afectan tanto a sistemas locales como generales.

Afecciones sobre el Plan General vigente: Se suprimen un total de 7.904 m.<sup>2</sup> de sistema general (AF 3, 4 y 5), y 62.938 m.<sup>2</sup> de sistema local (AF 1, 2, 6, 7 y 12), estando 60.954 de estos últimos no ejecutados. Sumando las pérdidas de sistemas generales y locales obtenemos 70.842 m.<sup>2</sup> en total.

En cuanto a la "ganancia" de espacios libres públicos producida por la modificación del PGOU, se proponen 220.532 m.<sup>2</sup> de superávit sobre el mínimo exigible en el caso de los sistemas generales, y 580.007 m.<sup>2</sup> de superávit sobre el mínimo exigible en el caso de los sistemas locales. Por tanto existiría en el cómputo global 212.628 m.<sup>2</sup> de incremento en los sistemas generales, y 517.069 m.<sup>2</sup> de incremento en los sistemas locales.

Afecciones sobre el Plan Especial del Casco Histórico vigente: Se producen cuatro afecciones (AF 8, 9, 10 y 11) con un total de 3.872 m.<sup>2</sup> de Espacios Libres Públicos suprimidos. Se prevén 6.797 m.<sup>2</sup> nuevos destinados a Espacios Libres Públicos, según se deduce de las justificaciones realizadas en la memoria, que compensarían los déficits anteriores.

1.2. Con carácter particular, y a los efectos no sólo de la cuantificación de la superficie final prevista para Espacios Libres Públicos, sino de su cualificación, se analizan los casos particulares y las compensaciones previstas de las zonas afectadas, así como las justificaciones y tablas expuestas en esta Memoria del apartado 4 (en adelante "Memoria ELP") del Documento de Subsanación:

AF-1.

Afección: PGOU. SL. Zona junto a nuevo VG-20. Reducción: -139 m.<sup>2</sup>.

Compensación: S-28. +64.260 m.<sup>2</sup> superávit SL.

Se justifica por la necesidad de ensanchamiento del sistema general del Bulevar previsto para permitir el sistema de transporte público. Corresponde con una franja colindante de 2,5 m. de ancho, no considerando el documento que sea significativa su pérdida funcionalmente. Se compensa con el superávit de espacios libres públicos del sector de suelo urbanizable delimitado S-28, cercano por el norte de la zona afectada.

En el texto remitido el 1 de marzo se observaba una ligera modificación que se producía en el ángulo agudo de la zona verde diametralmente opuesta a la analizada, al otro lado del sistema general. Se trataba de una cuestión de grafismo en los planos, y no de una alteración, que se ha aclarado en la adenda remitida el 28 de marzo de 2007, por lo que se concluye que se considera aceptable la compensación.

AF-2.

Afección: PGOU. SL. Enlace BU-30 -carretera de Cortes. Reducción: -831 m.<sup>2</sup>.

Compensación: +832 m.<sup>2</sup> SL.

Se trata de un nuevo diseño más adecuado del enlace entre ambas carreteras, considerándose aceptable la compensación.

AF-3, 4 y 5.

Afección: PGOU. SG. nuevo VG-23. Reducción: -3.411 m.<sup>2</sup>-1.630 m.<sup>2</sup>-2.863 m.<sup>2</sup> (-7.904 m.<sup>2</sup>).

Compensación: S-18. +144.364 m.<sup>2</sup> superávit SG.

Se produce la modificación por el ensanchamiento del bulevar a su paso por el parque de la Quinta, para incluir una calzada para el transporte público y adecuar el tratamiento de borde. Se compensa con el superávit de sistemas generales de espacios libres públicos del sector de suelo urbanizable delimitado S-18, al sur de la zona afectada. Visto el PGOU de Burgos vigente, la ficha del S-18 plantea 5.500 m.<sup>2</sup> de sistemas generales existentes incluidos, y 142.600 m.<sup>2</sup> de sistemas generales adscritos a obtener, sin especificar el sistema concreto. El S-18 modificado propuesto, se prevén 201.755 m.<sup>2</sup> de sistemas generales a obtener, de los que 164.584 m.<sup>2</sup> pertenecen al sistema de espacios libres públicos, y 69.753 m.<sup>2</sup> de sistemas generales exteriores (sistemas generales ciudad). La edificabilidad máxima del sector no varía. Por tanto, el superávit de los sistemas generales del sector es considerable. Se concluye considerando aceptable la compensación.

AF-6.

Afección: PGOU. SL. Enlace Bulevar VG-24 -calle Demanda. Reducción: -930 m.<sup>2</sup>.

Compensación: +7.666 m.<sup>2</sup> SL.

Se rediseña el enlace entre el Bulevar y dos calles de encuentro, la calle Demanda y la calle García Lorca, para mejorar los accesos. Se compensa con tres zonas destinadas a Espacios Libres Públicos sobre los terrenos liberados del ferrocarril. Se considera aceptable la compensación.

AF-7.

Afección: PGOU. SL. Enlace Bulevar VG-24 -parque del Vena. Reducción: -84 m.<sup>2</sup>

Compensación: +7.666 m.<sup>2</sup> SL de la AF-6.

Se produce una supresión de reducida entidad por el rediseño del bulevar. Se compensa también con las zonas de compensación previstas para la modificación AF-6, cuya cuantía es más que suficiente para tal fin. La cercanía y conexión quedan aseguradas cuando se ejecuta el nuevo bulevar. Se considera aceptable la compensación.

AF-8 y 9 (1.718 m.<sup>2</sup>).

Afección 8: PECH. SL. 13UE1. Reducción: -534 m.<sup>2</sup>.

Afección 9: PECH. SL. 4UE1. Reducción: -1.184 m.<sup>2</sup>.

Compensación: S.17.01. 1.038 m.<sup>2</sup> superávit. SL, y S.17.02. 969 m.<sup>2</sup> superávit. SL: total +1.840 m.<sup>2</sup>.

Se justifica por la transformación de las UE existentes en los sectores de SUNC propuestos, con diferentes ordenaciones detalladas que se motivan en la Memoria Vinculante.

Se observa que existe una supresión de zona verde dentro de la 4UE1, en el suelo que coincide con la calificación del vial 16.02 (VG-20 en la propuesta), que no se señala ni identifica con la trama adecuada en el plano 1 del Anexo de ELP, y por tanto se desconoce si se ha considerado o no en el cómputo de espacios libres modificados de esta Memoria-ELP aquí analizada. Por otra parte, la Memoria-ELP no es del todo precisa, pues los datos de las fichas de las antiguas UE aportadas no coinciden con los contenidos en las tablas de la Memoria-ELP (4UE1, ELP s/ficha: 376 m.<sup>2</sup>. ELP s/memoria: 1.184 m.<sup>2</sup>; 13UE1, ELP s/ficha: 500 m.<sup>2</sup> ELP s/memoria: 534 m.<sup>2</sup> de la justificación). Además, según las fichas aportadas, la mayor parte de las zonas verdes que se modifican (1.184 m.<sup>2</sup>) no pertenecen como se dice a la 13UE1 (500 m.<sup>2</sup>) ni a la 4UE1 (376 m.<sup>2</sup>), sino que constan localizadas colindantes a estas UE, en terrenos que sí incluyen posteriormente las delimitaciones de los nuevos sectores S-17.01 y S-17.02.

En la documentación fechada a febrero de 2007 se observaba que se debía aclarar en la Memoria-ELP con mayor exactitud los Espacios Libres Públicos que se modificaban, de forma que correspondan con las fichas de las UE vigentes, e incluyendo también los pertenecientes a la 4UE1 situados sobre el VG 16.02. Además debía hacerse constar esta última zona verde en el plano correspondiente, es decir debía justificarse con claridad los ELP de la 4UE1 vigente (coincidente con su ficha), los ELP de la 13UE1 vigente (coincidente con su ficha), los ELP de los terrenos exteriores y próximos a estas UE. Esta deficiencia ha sido rectificada en los términos expuestos en la adenda de marzo de 2007, justificándose además que el total de la superficie de espacios libres públicos existentes estaba ya computada en el texto refundido anterior, siendo por tanto tan solo un problema de claridad en la Memoria. Por tanto se concluye considerando aceptable la justificación así como la compensación efectuada.

AF-10.

Afección: PECH. SL. actual 24UE1 del PECH y nueva UN.35.09. Reducción: -126 m.<sup>2</sup>.

Compensación: +317 m.<sup>2</sup> SL de la UN.35.09.

Se rediseña la zona para establecer un nuevo viario que conecte la ciudad Norte con los flujos transversales del Eje Cívico, según la Memoria Vinculante. Se compensa con los nuevos espacios libres previstos en la Unidad de Normalización (443 m.<sup>2</sup>). Se considera aceptable la compensación.

AF-11.

Afección: PECH. SL. Espacio Libre Santa Clara. Reducción: -2.028 m.<sup>2</sup>.

Compensación: +4.640 m.<sup>2</sup> SL del S-29.07 en el Hospital de la Concepción.

Se justifica la modificación por la necesidad de rediseñar el tramo del Bulevar, creando una curva en el viario para reducir la velocidad de los vehículos en una de las zonas más densamente pobladas de su recorrido. Se compensa con los Espacios Libres Públicos previstos en las traseras del Hospital de la Concepción, donde la ficha del Área de Intervención sólo preveía 1.916 m.<sup>2</sup> de ELP, y ahora se califican 4.640 m.<sup>2</sup> nuevos que compensan sobradamente el déficit, existiendo en total 6.556 m.<sup>2</sup> de ELP. La zona es próxima, y directamente conectada cuando se ejecuta el bulevar. Se concluye considerando aceptable la compensación.

AF-12.

Afección: PGOU. SL. APR-29.01 (UA 29.01.2 y 3), nuevo S-29.07. Reducción: -60.954 m.<sup>2</sup>.

Compensación: +27.702 m.<sup>2</sup> SL del S-29.07 sin ELP Hospital de la Concepción (6.556 m.<sup>2</sup>) +134.030 m.<sup>2</sup> de superávit SL y SG en S-15 San Zoles.

Del Área de Planeamiento Remitido APR-29.01, que se preveía desarrollar mediante el Plan Especial de la Estación aprobado, sólo se llegó a ejecutar la Unidad de Actuación UA 29.01.1, quedando otras dos Unidades de Actuación con su ordenación detallada pero pendientes de desarrollo, la UA

29.01.2 y 3, que es donde ahora se pretende alterar la ordenación. Se preveían en el citado Plan especial un total de 75.001 m.<sup>2</sup> de espacios Libres públicos, de los cuales 14.047 se situaban en la UA 29.01.1 ya desarrollada, por lo que quedarían por compensar 60.954 m.<sup>2</sup> situados en las otras dos UAs. La nueva ordenación planteada en la modificación prevé 39.908 m.<sup>2</sup> de espacios libres públicos de sistema local, de los que hemos de descontar 6.656 m.<sup>2</sup> que se utilizan para compensar la AF-11 (1.916 m.<sup>2</sup> ya previstos en la ficha del Área de Intervención vigente, y 4.640 nuevos para compensar el AF-11). Quedan por tanto 33.252 m.<sup>2</sup> para compensar el déficit de 60.954 m.<sup>2</sup>, y por tanto, 27.702 m.<sup>2</sup> sin compensar. La compensación de esta superficie se prevé con el superávit de Espacios Libres Públicos de sistema general y local previstos en el sector modificado S-15 de San Zoles.

Para este sector S-15, la ficha del PGOU vigente prevé 5.500 m.<sup>2</sup> de sistema general adscrito a obtener y un mínimo de 23.450 m.<sup>2</sup> de sistema local de ELP (10% de la superficie del sector, mayor que el 20% de la edificabilidad), mientras que la modificación propuesta prevé 80.839 m.<sup>2</sup> (s/corrección de errores) de sistemas generales interiores a obtener, y un mínimo de 37.616 m.<sup>2</sup> de sistema local de ELP (10% de la superficie del sector). Por tanto, es posible la compensación puesto que la superficie de espacios libres públicos propuestos en el sector es muy superior a la superficie prevista por el PGOU actual, y suficiente para compensar la cuantía necesaria. Los terrenos del S-15 se encuentran próximos al S-29.07, conectados por viario, y físicamente separados por una fila de manzanas residenciales y una parcela destinada a equipamiento.

En el texto refundido remitido el 1 de marzo de 2007 se observaba en el plano aportado dentro de este Anexo de Espacios Libres, hoja 2 de 4, que no se aportaba la información gráfica necesaria sobre los Espacios Libres Públicos de la ordenación detallada vigente (Plan Especial de la Estación - UA 29.01.2 y 3), por lo que se debía corregir los planos adecuadamente. Además se repetía un error generalizado en la documentación presentada, consistente en no reflejar la catalogación de la Estación de Viajeros. Esta documentación y la corrección referida se aportan en la adenda remitida el 28 de marzo de 2007, concluyendo que resulta aceptable la compensación realizada.

II. – La tramitación de la Modificación se adecua a lo establecido en el artículo 52 de la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León y en el capítulo V del Título II del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León: el Ayuntamiento de Burgos la ha aprobado inicialmente, la ha sometido a información pública (en dos ocasiones), insertando anuncios en prensa y boletines oficiales, ha solicitado informes de la Diputación Provincial de Burgos y del Servicio Territorial de Fomento, así como los demás informes exigidos por la legislación sectorial del Estado y de la Comunidad Autónoma (también en dos ocasiones) y la ha aprobado provisionalmente.

III. – Respecto del contenido y la justificación de la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Burgos asociada a la Variante Ferroviaria, el Pleno del Consejo de Urbanismo y Ordenación del Territorio celebrado el 20 de diciembre de 2006 ratificó el sentido favorable de la propuesta de su Ponencia Técnica, entendiéndose que la justificación del interés general de la Modificación resulta coherente, dada la importancia de la llegada del Tren de Alta Velocidad a Burgos, y la necesidad generada de articular los mecanismos que permitan obtener el suelo para el nuevo Eje-Cívico y los recursos para su ejecución. La actuación supone además una oportunidad para fortalecer, mejorar y modernizar el espacio urbano resultante, ya que el Eje-Cívico forma un sistema general viario que reestructura la ciudad, previendo en consecuencia algunos nuevos suelos urbanizables a lo largo de su trazado que equilibren el tejido urbano existente.

Por lo demás, no se detectaban objeciones de legalidad en cuanto al contenido de la Modificación, si bien el Pleno del Consejo de Urbanismo y Ordenación del Territorio de Castilla y León ratificó las deficiencias señaladas por la Ponencia Técnica, sin perjuicio de que algunas de ellas hubiesen sido subsanadas a través de la documentación presentada por el Ayuntamiento en fecha de 18 de diciembre de 2006, para lo cual se encomendaba la Dirección General de Vivienda, Urbanismo y Ordenación del Territorio, que revisase dicha nueva documentación a efectos de determinar las deficiencias que subsistían de entre las indicadas por la Ponencia Técnica, que se relacionaban en su Fundamento de Derecho tercero.

Posteriormente como se constata en el Antecedente de Hecho undécimo entre el 1 de febrero de 2007 y el 28 de marzo de 2007 el Ayuntamiento de Burgos ha remitido nueva documentación en subsanación de las deficiencias indicadas en el acuerdo del Consejo de Urbanismo y Ordenación del Territorio de 20 de diciembre de 2006, que finalmente se concreta en el texto refundido denominado "Subsanación a las deficiencias indicadas en el Acuerdo del Consejo de Urbanismo y Ordenación del Territorio de Castilla y León de 20 de diciembre de 2006 y corrección de errores materiales", fechado a febrero de 2007, con su adenda fechada en marzo de 2007, a través del que se da cumplimiento de las prescripciones contenidas en el acuerdo del Consejo de Urbanismo y Ordenación del Territorio de Castilla y León de 20 de diciembre de 2006, para lo cual se transcribe en cursiva el citado Fundamento de Derecho III donde se relacionaban dichas deficiencias, intercalando en cada apartado las correspondientes observaciones técnicas sobre el cumplimiento de dichas prescripciones por el Ayuntamiento:

### 1.ª – Informes sectoriales:

Conforme al art. 153.1 RUCyL, el Ayuntamiento deberá incorporar las prescripciones de carácter vinculante contenidas en los informes sectoriales...; en particular deberán atenderse las observaciones realizadas por la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento en relación con las servidumbres aeronáuticas.

El 26 de septiembre de 2007 la Dirección General de Aviación Civil emite informe favorable sobre el nuevo Anexo 4. Acreditación del cumplimiento de las Servidumbres aeronáuticas derivadas de la instalación del nuevo Aeropuerto de Burgos que se denomina "Subsanación de deficiencias observadas en el informe emitido por la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento" de fecha abril de 2007, correspondiente a la Modificación del PGOU de Burgos con Ordenación Detallada Asociada a la Variante Ferroviaria", con las condiciones impuestas por este informe, transcrito en el antecedente de hecho décimo cuarto. De acuerdo con la Disposición Adicional segunda del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, el informe del Ministerio de Fomento sobre los proyectos de planes de ordenación urbanística o territorial que afecten a la zona de servicio de un aeropuerto de interés general o a sus espacios circundantes sujetos a las servidumbres establecidas o a establecer en virtud de la Ley de Navegación Aérea, ha de versar sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y sobre el espacio territorial afectado por las servidumbres y los usos que se pretenden asignar a ese espacio, y tiene carácter vinculante en su materia.

Por otra parte el 12 de marzo de 2007 el Ayuntamiento de Burgos remite a la Consejería de Fomento documentación relativa al cumplimiento de las prescripción indicada en el acuerdo de la Comisión Territorial de Patrimonio Cultural de Burgos en sesión celebrada el 14 de febrero de 2007 relativa a que se refleje en la documentación planimétrica los suelos rústicos con protección cultural, especialmente los yacimientos arqueológicos, y así se aportan planos corregidos en los que se clasifica como suelo rústico con protección cultural el trazado de la Calzada Romana Vía Aquitania.

### 2.ª – Utilización del "Masterplan" como fundamento de la Modificación:

El "Masterplan" contiene dos determinaciones importantes para la Modificación. Por un lado, la intervención urbana a través de la creación del Eje Cívico; y por otro, la previsión de un orden de prioridades o fases en el desarrollo de la operación. Las fases de desarrollo por tanto tienen la misma importancia que las actuaciones concretas, puesto que se va colmatando y redensificando el casco urbano de forma ordenada y eficiente. Objetivo por cierto coherente con el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, que en su artículo 81 da prioridad a las actuaciones conducentes a completar, conectar y estructurar las tramas existentes. Sin embargo en la Modificación propiamente dicha falta definición de la programación, no existiendo plazos ni para desarrollar los sectores previstos ni para ejecutar los sistemas generales viarios que conforman el Eje Cívico. Es más, si para obtener dichos sistemas deben desarrollarse los sectores de los que dependen, se prioriza el desarrollo de los sectores de suelo urbanizable frente a las intervenciones en suelo urbano, contradiciendo el "Masterplan". Por ello debe reforzarse en la Memoria la justificación de la Modificación propiamente dicha, en especial en aquellos aspectos en los que se aparta de los criterios del "Masterplan", sin perjuicio de seguir insistiendo en la sintonía con sus objetivos y en su carácter de guía u orientación para el desarrollo urbanístico futuro de Burgos.

#### 1. En la nueva documentación se argumenta por parte del Ayuntamiento:

– Que el "Masterplan" es un documento de referencia, pero no se constituye como Memoria Justificativa Vinculante.

– Que el desarrollo de los sectores de iniciativa pública S29.07 "Antigua Estación" y S27 "Ciudad del AVE" favorecen la gestión prioritaria del Eje Cívico al incorporar gran parte de sus terrenos (S29.07: Terrenos de la Antigua Estación; S27: sistemas generales VG 22, 23 y 24); y que la ordenación detallada de los sectores urbanizables garantiza el desarrollo del suelo urbano (Eje Cívico o Bulevar y terrenos urbanos relacionados).

– En cuanto a los plazos, se remite a los plazos de desarrollo generales del PGOU vigente.

2. Se modifica el documento incorporando un nuevo texto y tablas adicionales como refuerzo de la justificación de la modificación en el epígrafe 2.1 de la Memoria Vinculante, y un nuevo texto, tablas y fichas de sectores de suelo urbanizable y de Acciones del Sistema general Viario como refuerzo de la justificación de la modificación en el epígrafe 5.2.

### 3.ª – Determinaciones sobre el "Eje Cívico":

El principal objetivo de la Modificación es ordenar los terrenos liberados del ferrocarril. Sin embargo, la documentación que corresponde con la ordenación de los sistemas generales viarios que configuran el Eje Cívico sobre los terrenos liberados es quizás la menos detallada. No sólo el ser el objeto principal de la Modificación obliga a mayor concreción y regulación de estos terrenos, sino que su propia naturaleza de sistema general, conforme al art. 83 RUCyL, hace necesario que se establezcan dentro de la ordenación general los "criterios para el dimensionamiento, diseño y ejecución" de los sistemas generales; en el caso del sistema viario, con el objeto de "favorecer el desarrollo y la

ampliación del transporte público y de las áreas peatonales, procurando reducir el impacto contaminante del tráfico motorizado". Es decir, el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León señala dos opciones para el Plan General: o bien se diseña el viario con detalle desde la propia ordenación general, o bien se señalan criterios y condiciones que garanticen el posterior diseño concreto del viario. En este caso parece optarse por la primera opción, pero sólo consta un dibujo del viario a escala 1.2.000 en la serie 6 de planos, cuyo diseño se desconoce si es vinculante. Por tanto debe diseñarse la urbanización del viario con más precisión (especificando los recorridos de transporte público, las áreas peatonales y las medidas para reducir el impacto del tráfico), a una escala superior, y concretando la vinculación para los futuros Proyectos de Urbanización. En caso de diferir su ordenación a un Plan Especial (al ser suelo urbanizable no sería posible remitirse a un estudio de detalle), deben constar con claridad en la ordenación general los criterios a seguir por el planeamiento especial, que garanticen las pautas, dimensiones y usos elementales de forma que se cumpla la finalidad expuesta en el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León y en la memoria de la Modificación.

En la nueva documentación se presenta y añade a la Memoria un nuevo apartado en el epígrafe 8 "Condiciones de ordenación comunes a todos los ámbitos de ordenación", el apartado 8.4 titulado "Condiciones para los proyectos de urbanización del Eje Cívico". En el citado apartado, se exponen una serie de condiciones y criterios para el diseño del bulevar, que aluden a aspectos tales como: El diseño de las masas arboladas; la existencia de un carril bici continuo a lo largo de todo el trazado; carriles para el tráfico rodado; plataforma de transporte público exclusivo, salvo eventuales tramos compartidos; previsión de las zonas y tipos de aparcamiento; tratamiento de parques; espacios peatonales; mobiliario; iluminación de bulevar; etc. También constan otras condiciones sobre el dimensionamiento (número de carriles, tipo de tráfico y ancho) y sobre las de ejecución: normativa de carreteras aplicable; fases de ejecución (4 fases: Actuaciones Zona Antigua Estación. Actuaciones resto de Bulevar. Actuaciones de adecuación de suelos urbanos ya consolidados. Actuaciones paisajísticas); plazos previstos (2008-2013).

Por tanto sí se prevén criterios y condiciones vinculantes (Memoria Vinculante) tanto para el diseño, dimensionamiento y ejecución del Sistema General Viario "Eje Cívico", como prevé el RUCyL. En estos criterios consta según el documento favorecer el transporte público y mejorar la calidad del espacio público. En cuanto al tráfico rodado, se cita en el apartado relativo a "Número de carriles" la tendencia a disminuir estos en las zonas urbanas para incrementar notablemente el carácter peatonal del nuevo bulevar, invitando a la gente a pasear y disfrutar de los nuevos espacios públicos. Así pues, se considera que se prevén en el nuevo documento los criterios exigidos por el RUCyL, citando varios de los objetivos exigidos por el citado Reglamento.

#### 4.ª – Cuantificación del sistema general viario:

En la pág. 62 de la Memoria consta un cuadro descriptivo de los m.2 de sistemas generales en los nuevos sectores (VG-20 al VG-24), cuyas superficies no coinciden con las recogidas en las fichas de "Acciones del Sistema Viario". La cifra de superficie total tampoco coincide en el citado cuadro (291.435 m.2) respecto la suma total de las fichas (300.491 m.2).

Se aclara el presente punto, argumentando que la tabla referida se refiere exclusivamente a los sistemas generales "a obtener", no al total de los calificados como tal y contenidos en las Fichas de Acciones Viarias (cuyo fin es regular la urbanización de la totalidad de los sistemas generales, tanto los "obtenidos" o como los "a obtener"). Se corrige pues las definiciones de los conceptos expresados en la tabla para que no se produzca malentendido alguno, incluyendo el total de sistemas generales, y diferenciando los "obtenidos" de los "a obtener".

#### 5.ª – Sistemas generales exteriores en sectores de suelo urbanizable:

No existe ninguna vinculación expresa entre los sectores de suelo urbanizable y los sistemas generales viarios propuestos, principalmente los que forman el futuro Eje Cívico. Se clasifican como suelo urbanizable ambos, pero el documento carece de regulación alguna que especifique como se vinculan concretamente estos sistemas generales viarios a los sectores propuestos para su obtención como terrenos públicos. Por otra parte, las fichas de los sectores de suelo urbanizable contienen en su mayoría una superficie variable de "sistemas generales exteriores adscritos al sector SGA", que no se relaciona ni se localiza en ninguna ficha o documento del sector. Supuestamente debe tratarse de la superficie de sistema general perteneciente al Eje Cívico que se incluye en cada sector. En este caso, debería vincularse específicamente cada sistema general viario a cada sector, reflejándose en los planos del sector completo (sector neto y sistemas generales). Es posible optar por el mecanismo del artículo 88.b) RUCyL, estableciendo la proporción del conjunto de sistemas generales que se incluye en cada sector. En ese caso debe existir un artículo de la normativa que establezca los sistemas generales exteriores en suelo urbanizable como un conjunto del que cada sector vaya incluyendo la superficie especificada en su desarrollo. Sin embargo en tal caso la correspondencia definitiva sector-sistema general debe realizarse con la ordenación detallada (puesto que, sin perjuicio de que en este caso los terrenos sean públicos, lo justo es que en la fase de gestión los propietarios conozcan el sector donde materializar sus derechos). Por tanto, a pesar de definirse la ordenación detallada en la propia Modificación, sería precisa la aprobación de un nuevo instrumento de desarrollo (Plan Especial) para asignar el sistema general, y completar así la ordenación detallada.



El nuevo documento adscribe o vincula los nuevos sistemas generales a obtener del Eje Cívico a los sectores de suelo urbanizable delimitado nuevos o sustancialmente modificados, diferenciando ya los sectores concretos donde se materializan los diversos tramos del trazado, son el sector 27: parte del VG-22; VG-23 y VG-24, el sector 28: VG-20 y parte del VG-21 y el sector 29: parte del VG-21 y parte del VG-22. En el resto de sectores de suelo urbanizable delimitado (S30, S15 y S18), sectores que ya existen en el PGOU vigente y resultan alterados en menor grado por la modificación propuesta, se identifican los sistemas generales internos del sector, y los externos corresponden con los denominados "sistemas generales de ciudad" ya existentes en el PGOU, y vinculados por tanto de acuerdo con el criterio vigente del PGOU. De estos sistemas generales de ciudad, sólo los viarios generales VG-15 (colindante al sector S15) y VG-17 (colindante al sector S18) se modifican, alterando ligeramente su trazado, pero manteniendo su mismo criterio vigente en el PGOU de adscripción general como sistema general ciudad.

Según justifica el documento, al ser vinculados los sistemas generales del Eje Cívico a aquellos sectores de iniciativa pública (S27) o a aquellos de iniciativa privada pero para los que se prevé un desarrollo inminente (S28 y S29), se garantiza la obtención y desarrollo del Bulevar, siendo en todo caso posible su ocupación directa en caso de que la iniciativa privada se ralentice. De todas formas la titularidad pública de los actuales suelos del Eje Cívico (el ADIF, y el Consorcio para la una vez entre en funcionamiento la Variante), asegura su ejecución en plazo con flexibilidad frente al desarrollo de los citados sectores.

Se incluyen para la subsanación del presente apartado:

– Las fichas nuevas, suprimidas y modificadas de los sectores de suelo urbanizable delimitado con las correspondientes adscripciones y planos de sistemas generales externos vinculados (aportadas no aquí, sino dentro de las subsanaciones incluidas para el apartado 2.ª.2 de la presente reproducción del Fundamento de Derecho III).

– Las fichas nuevas, suprimidas y modificadas de Acciones sobre Sistemas Generales Viarios.

– Se presentan y añaden nuevos textos y tablas en los epígrafes de la Memoria Vinculante 2.2 y 5.1, que explican y justifican estas vinculaciones de los sistemas generales.

6.ª – *Fichas de sectores de suelo urbanizable modificados (S-15, S-18, S-27, 28, 29 y 30) incluidas en la Memoria:*

– Las fichas deben diferenciar con claridad las determinaciones de ordenación general respecto de las determinaciones de ordenación detallada.

– Se debe concretar la densidad máxima de viviendas, en lugar de hacer referencia a la horquilla de densidad que permite el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León.

– Se deben determinar con claridad las acciones concretas necesarias para la conexión de cada sector con los sistemas generales.

– Se debe precisar el porcentaje mínimo para considerar un uso como predominante; por ejemplo, en el sector S-28 de uso predominante terciario, se exige un 27 % de edificabilidad en el uso residencial colectivo y un 12 % en residencial protegido, lo que suma un 39 % en usos residenciales; debe aclararse por qué se establece la predominancia del uso terciario.

En el nuevo texto refundido:

– Se diferencian de las fichas las determinaciones de Ordenación General y Detallada, mediante la adición detrás de cada determinación, del código OG u OD entre paréntesis, según corresponda respectivamente. Las fichas se presentan en la subsanación del apartado 2.ª.

– Se corrige la densidad de población (viviendas) en cada ficha de acuerdo con sus condiciones específicas de desarrollo.

– Respecto de las conexiones del sector, se justifica que todos los sectores disponen en su ámbito de acceso y servicios, así pues los gastos sólo se refieren a los de conexión, es decir, acometida o entronque con los servicios urbanos existentes.

– Respecto del uso predominante, se realiza un inciso en la Memoria Vinculante, apartado 5.2, aclarando que será el mayoritario absoluto, no relativo, una vez sumadas las diferentes categorías y tipos de un mismo uso. El nuevo texto añadido se presenta en la subsanación del apartado 2.ª.

7.ª – *Sectores de suelo urbano no consolidado y urbanizable:*

– Las fichas de los sectores no diferencian la ordenación general de la detallada; por lo tanto, todas las determinaciones que contienen pertenecen a la ordenación general, lo que quizás no es el objetivo municipal, por lo que en otro caso debería aclararse.

– En la Memoria se incluyen una serie de planos con "reglas de edificación de manzana", que parecen cumplir la función de ordenanzas de uso y edificación, lo que debería aclararse. En todo caso los usos pormenorizados no se regulan correctamente, pues faltan aspectos como los usos elementales compatibles o prohibidos, condiciones sobre patios, vuelos, salientes, alturas, cubiertas, etc. En los espacios libres públicos, se desconoce si existen usos compatibles y qué parámetros se les aplicarían, en su caso: edificabilidad, ocupaciones máximas, etc.

– En la leyenda de los planos de ordenación "calificación urbanística" de los sectores, no se entiende a que corresponde la referencia a "Ordenanza de Aplicación" que allí consta.

Respecto del primer apartado en la nueva documentación se realiza la diferenciación entre la ordenación general y la ordenación detallada en las fichas, aportando las nuevas fichas de suelo urbanizable en la nueva documentación aportada relativa al apartado 2.º, y las nuevas fichas de suelo urbano no consolidado en la nueva documentación aportada relativa al apartado 8.º, y respecto de los apartados segundo y tercero de esta prescripción, se aporta una portadilla a incluir delante de las fichas de ordenanza, titulada "Ordenanzas de aplicación a las parcelas. Reglas de edificación de manzanas. Criterios de aplicación e interpretación". También se añade en la Memoria Vinculante, en el apartado 3.3.1 un orden de prelación en las determinaciones.

En atención a los documentos presentados para la subsanación de las deficiencias o dudas de este apartado a continuación se analiza y detalla su contenido:

1. Portadilla ordenanzas de aplicación a las parcelas: En este nuevo apartado se aclara la aplicación de las "Reglas de Edificación de Manzana" contenidas en la Memoria de la ordenación detallada de cada sector:

– Parcelas privadas lucrativas: Se aplican las presentes "Reglas de Edificación de Manzana", y subsidiariamente en lo no regulado las "Normas Generales de Uso" y las "Normas Generales de Edificación" contenidas en los apartados 1.4 y 1.5 respectivamente de las Normas Urbanísticas del PGOU de Burgos.

– Parcelas dotacionales: Se aplican las Normas Generales contenidas en los apartados 1.4, 1.5 y 1.6 de las Normas Urbanísticas del PGOU de Burgos, conforme a los siguientes detalles:

Espacios Libres Públicos: En cuanto a "Normas Generales de Uso" se aplica el artículo 1.4.11 del PGOU, y en cuanto a las "Normas Generales de Urbanización" se aplica el artículo 1.6.4 del PGOU, y el apartado 8.3 "Asimilación a Suelos Rústicos" de la Memoria Vinculante de la modificación propuesta en los suelos urbanizables.

Equipamientos (denominados "dotaciones" en la portadilla): En cuanto a "Normas Generales de Uso" se aplica el artículo 1.4.8.2.4 del PGOU (correspondiente a "Condiciones del uso dotacional. Aplicación. Parcela no incluida en zona de Normativa Particular"), y por tanto, será de aplicación la Norma Zonal 4 "edificación Abierta" del PGOU de Burgos, con una edificabilidad de 2 m.<sup>2</sup>/m.<sup>2</sup>.

Servicios Urbanos (denominados "infraestructuras" en la portadilla): se aplica lo dispuesto en el PGOU y en su reglamentación sectorial.

– En el documento de febrero de 2007 se aportaba un ejemplo de "Reglas de Edificación" relativo al sector S-30, en la adenda de marzo de 2007 se presenta con el nuevo formato el resto de sectores.

2. Memoria Vinculante, apartado 3.3.1.

Se establece el orden de prevalencia, de mayor a menor, de las determinaciones contenidas en partes del documento, siendo este:

1. Memoria Vinculante (fichas de ámbitos).

2. Planos de Ordenación Detallada, prevaleciendo la etiqueta de parcela sobre las tablas.

3. Memoria de Ordenación detallada de cada ámbito, incluidas las "Reglas de Edificación de Manzana".

4. En general, y en especial para Espacios Libres Públicos y Equipamientos, las "Normas Generales de Uso", "Normas Generales de Edificación" y "Normas Generales de Urbanización" del PGOU.

8.ª – *Fichas de ámbitos en suelo urbano modificados:*

El Apartado 5.3 "Alteraciones en el Suelo Urbano" resume las modificaciones en suelo urbano, pero sin embargo en ocasiones no coincide con el contenido de las fichas de ámbitos suprimidos o creados. Por ejemplo, no se menciona en la Memoria la modificación del ámbito APR-22.01 ni de los APR-35.01 o APR-53.01; sin embargo sí se incluye su ficha como ámbito a suprimir. El AI 44.03 "Las Casillas" no consta entre las fichas a suprimir, y sin embargo parece que se integra en el Sector S-44.11, según expresa la Memoria en la pág. 79. Tampoco se mencionan en la Memoria nuevos sectores como el S-17.01 o el S-17.02.

En el nuevo Texto Refundido se subsanan las deficiencias, citando los ámbitos reseñados en el apartado 5.3 de la Memoria, incluyendo una tabla de equivalencias sobre denominaciones "Modificación propuesta-PGOU vigente", y se añaden las fichas pertinentes.

Se presenta:

– La nueva redacción del apartado 5.3 de la Memoria, incluyendo la tabla mencionada.

– Las fichas de los ámbitos suprimidos en suelo urbano, incluida la ficha AI 44.03, y las tablas de la UA. 29.01.2 y 3.

– Las fichas de los nuevos Suelos Urbanos No Consolidados.

– Las fichas de las nuevas Unidades de Normalización en Suelo Urbano Consolidado.

9.<sup>a</sup> – *Condiciones de urbanización comunes a todos los ámbitos (Memoria, apartado 8):*

Al incluirse en la Memoria este apartado, junto a las justificaciones de la Modificación, y al ser la Memoria vinculante, se supone que las citadas "condiciones" son de aplicación y vinculantes. Sin embargo no consta si modifican o sustituyen otras condiciones del plan.

En la nueva documentación se aclara que este apartado es de exclusiva aplicación en los sectores de suelo urbanizable delimitado, aplicando las determinaciones del PGOU vigente subsidiariamente. Se aporta introducción explicativa a incluir al inicio del apartado 8.

#### 10. – *Capacidad de los servicios urbanos:*

No existe una clara justificación de las necesidades de abastecimiento o depuración que se deriven del incremento de población, ni sobre la capacidad actual o prevista de captación o depuración de los servicios urbanos existentes. En caso de que no exista suficiente capacidad, debería acomodarse el desarrollo urbanístico al ritmo de ampliación de los servicios urbanos.

Para subsanar esta deficiencia, se adjunta informe de disponibilidad de servicios emitida por el departamento responsable, donde se establece que la demanda generada por las nuevas viviendas (6.500), edificaciones terciarias (132.000 m.<sup>2</sup>) y edificaciones terciarias-industriales (150.000 m.<sup>2</sup>) propuestas puede ser atendida sobradamente en el plazo de 4 años con la ampliación de la depuradora (EDAR), y los proyectos en curso de ampliación de conducciones y depósitos. También se dice que "Incluso las actuales instalaciones permitirán la entrada gradual de las nuevas dotaciones".

#### 11. – *Documentación de las modificaciones de suelo urbano:*

En suelo urbano, la documentación relativa al régimen vigente de los terrenos está insuficientemente desarrollada, por la existencia de modificaciones de suelo urbano no identificadas y poco motivadas, sobre todo en algunos cambios puntuales que afectan a viario y espacios libres públicos, por la escala utilizada en los planos de ordenación (1:2.000), y por múltiples carencias de información sobre el estado vigente (se incluyen planos redibujados no originales del estado vigente, con errores e imprecisiones, sobre todo en serie 6 que refleja el régimen actual de los terrenos urbanos). En todo caso, no se incluyen fichas de varios ámbitos suprimidos o modificados: 24UE1, 13UE1, PERI Estación, 4UE1, AI-23-1, etc.

En la nueva documentación se motivan los errores e imprecisiones existentes en la documentación anterior debido a la inexistencia de una cartografía digitalizada, por lo que se generan tales como consecuencias no deseables de su reconstrucción.

Se aporta una nueva colección de planos de la serie n.º 6, a escala 1:1.000, y aunque en la documentación remitida el 1 de marzo se detectaba que:

– La hoja n.º 6/17 del plano 6 incluía en la ordenación vigente la alteración de dos manzanas existentes, y de los viales y espacios libres públicos (por adición) colindantes, que no pertenecían a ninguna de las modificaciones de suelo urbano que realiza y justifica la presente modificación.

– En las hojas n.º 9/17 y 10/17 del plano 6 no se graficaba por error la trama de permanencia ni la protección (n.º 16) del edificio principal de la estación de viajeros actual. Posteriormente en la adenda de 28 de marzo se subsanan dichas observaciones.

Por otra parte, en cuanto a las fichas de ámbitos suprimidos o modificados que faltaban, se presentan dentro de la documentación subsanatoria de la observación 8.<sup>a</sup>, y posteriormente en la adenda de marzo de 2007, la ordenación detallada vigente en el plano de las Unidades de Actuación 29.01.2 y 29.01.3.

#### 12. – *Sector de suelo urbano S-29.07 Antigua Estación:*

La Modificación se propone sobre el ámbito del Plan Especial de Reforma Interior La Estación (APR 29.01), manteniendo la ordenación en el ámbito norte perteneciente a la unidad de actuación UA 29.01.1 en proceso de urbanización, y modificando el resto. Pero de hecho se modifica el Plan Especial (APR 29.01), lo que debería tramitarse simultáneamente excluyendo del mismo las unidades de actuación UA 29.01.2 y UA 29.01.3 (se desconoce si el nuevo sector S-29.07 se ajusta con precisión a estos límites) y justificándolo; o bien incorporar la ordenación detallada que se mantiene en la unidad de actuación UA 29.01.1 a este expediente. Por otro lado, los planos de ordenación que se incluyen en el Tomo 9 "Ordenación Detallada del sector S-29.07 Antigua Estación. Planos de Ordenación" no se corresponden con este sector de suelo urbano, sino con el sector urbanizable S-29 Las Terrazas (la documentación presentada en DVD en .pdf es correcta). También existen numerosos errores materiales en planos y textos: Por ejemplo, en el plano 266-S29.02 (H.Conc)-510 se incluye como superficie del ámbito 6.555,83 m.<sup>2</sup> en plano y 6.832,67 m.<sup>2</sup> en texto ("Normas para la Edificación"); en el plano 266-S29.02 (CLH)-510 se reproduce el título del texto "Normas para la edificación" y la superficie (6.832,67 m.<sup>2</sup>) relativas al Hospital de la Concepción, pero no consta la superficie de la zona edificable en el plano ni en tabla, salvo que pertenezca a uno de los ámbitos identificados, aspecto que gráficamente no se distingue.

El Ayuntamiento incorpora la ordenación detallada de la Unidad de Actuación UA 29.01.1 a los planos presentados (serie 6), y en cuanto al error de la documentación presentada del sector S-29 en lugar de la correspon-

diente al sector S-29.07, ya ha sido facilitado un ejemplar correcto, que se ha procedido a incluir con el ejemplar original de la modificación propuesta, y en cuanto a los errores detectados, se realiza una revisión del documento corrigiendo las discordancias e incorporándolas en los lugares oportunos.

#### 13. – *Sectores de suelo urbano S-17.01 y S-17.02:*

No consta justificación de la necesidad de aumentar la edificabilidad en estos sectores (entre vez y media y dos veces la vigente), sobre todo en relación con el corredor ferroviario. Es decir, se justifica la relación de los sectores con la Modificación puesto que se crea a través de ellos la conexión urbana con el corredor ferroviario, pero no se justifica el incremento de edificabilidad. Además el S-17.01 está desligado físicamente del corredor ferroviario y no incluye ningún sistema general. En el S-17.02, la unidad de actuación 4UE1 incluía parte del sistema general VG.16.02 y sin embargo el Sector S-17.02 lo excluye de su ámbito, con lo cual no sólo se elimina la carga de sistemas generales, sino que la única relación con el corredor liberado VG-20 propuesto (antes VG.16.02) es "de fachada". Por razones similares, se debe justificar la elección de la densidad máxima de vivienda (70 Viv./Ha). En cuanto al estado vigente, no se incluyen las fichas de las unidades 13UE1 y 4UE1, por lo que no es posible analizar el alcance de la Modificación. Tampoco se incluye información alguna sobre los ámbitos de suelo urbano consolidado incluidos en ambos casos (S-17.02: sistema general VG 16.02 de superficie desconocida. S-17.01: zona edificable en Norma Zonal 1).

En el nuevo texto refundido se justifica que en la modificación propuesta se han mantenido los coeficientes de edificabilidad, pero al ser los ámbitos delimitados mayores que los actualmente vigentes (por razones de titularidad), la edificabilidad total o absoluta ha aumentado. Se suprimen los sistemas generales en virtud de la modificación del art. 88 del RUCyL, que así lo permite, y motivado por razones de coherencia en la gestión de los suelos, y su relación con la modificación propuesta se motiva por la recomendación del masterplan de redensificar el suelo urbano, optimizando la ocupación y mejorando la sostenibilidad. Asimismo se aprovecha para catalogar un sífon antiguo existente por su interés como arquitectura civil. Las fichas suprimidas de las 13UE1 y 4UE1 del PECH se aportan con la documentación subsanatoria de la observación 8 (nuevo apartado 5.3 de la Memoria Vinculante).

#### 14. – *Sector de suelo urbano S-35.07 Calle del Carmen:*

La justificación se realiza de forma conjunta para la zona denominada "El Cañón" y analiza por tanto simultáneamente este sector con el S-44.11 y la unidad de normalización UN-35.08, por lo que la justificación concreta resulta confusa. Además, en la Memoria este ámbito se denomina UN (Unidad de Normalización) 35.07, y se dice textualmente: "La intervención se gestionaría como una Unidad de Normalización (UN-35.07 Calle del Carmen)". Por otro lado se calculan las cesiones correspondientes a un sector en suelo urbano no consolidado. Al ser "sector" y "unidad de normalización" conceptos distintos sobre categorías de suelo urbano diferentes, deberá concretarse el ámbito y la actuación en todo caso como un sector de suelo urbano no consolidado, con sus correspondientes determinaciones y formas de gestión. Por último, debe concretarse de forma más clara en la Memoria, conforme al art. 106 del RUCyL, que la superficie mínima necesaria para el cumplimiento de la reserva del sistema de equipamientos públicos se destina a incrementar la reserva para espacios libres públicos, cediendo así el doble de superficie (855 m.<sup>2</sup> + 855 m.<sup>2</sup> = 1.710 m.<sup>2</sup> de ELP).

En la nueva documentación se reconoce y rectifica el error en la doble denominación "Sector - Unidad de Normalización". Se justifica debido a que en la primera información pública correspondía con una Unidad de Normalización, cambiándose posteriormente a sector de suelo urbano no consolidado, más acorde con su condición. También existe una remisión al apartado 5.3.1 de la Memoria, presentado en la subsanación de la observación 8.<sup>a</sup>, donde se incluye la justificación relativa a la sustitución del suelo destinado a sistema local de equipamientos por una cesión idéntica de suelo para Espacios Libres Públicos en aplicación del art. 106 del RUCyL, y se adjunta nueva ficha y Memoria de la Ordenación Detallada propia para el sector.

#### 15. – *Sector de suelo urbano S-44.11 Viaducto:*

El ámbito del sector discontinuo que corresponde a la parcela del Colegio N.º Sra. de Lourdes se califica en los planos del tomo 11 como sistema local viario, cuando, tanto por la continuidad del Eje Cívico, como por su grafismo en los planos generales de la serie 6, sería más adecuado que fuera sistema general viario.

La nueva documentación reconoce la incongruencia manifestada y se corrige, calificando esa parte del sector discontinuo como sistema general, en coherencia con el resto del vial. También se aporta ficha del sector y planos O1 de la ordenación detallada corregidos. En la ficha, la superficie neta del sector pasa de 6.298 m.<sup>2</sup> a 5.820 m.<sup>2</sup> al descontar la nueva superficie de sistema general (478 m.<sup>2</sup>). La edificabilidad máxima se reduce consecuentemente de 6.300 m.<sup>2</sup> a 5.820 m.<sup>2</sup>. El número de viviendas libres se reduce de 36 a 33, manteniéndose las 4 viviendas protegidas.

#### 16. – *Sector de suelo urbano S-53.11 El Silo:*

No se incluye justificación de esta modificación.

El Ayuntamiento reconoce la deficiencia, calificada como error material consecuencia del volumen y complejidad del documento, y se aporta la Memoria de Ordenación Detallada justificativa del sector y su ficha correspondiente.

17. – *Unidad de normalización en suelo urbano UN-35.08 Sta. Clara:*

No se justifica la consideración de los terrenos como suelo urbano consolidado. La ordenación de la unidad (suelo urbano consolidado) plantea mantener la intensidad de uso de la unidad de actuación vigente (suelo urbano no consolidado) sobre estos terrenos. En todo caso, la leyenda debería especificar límite de la "unidad", y no límite del "sector".

La documentación determina que la propuesta no modifica sustancialmente el régimen vigente UA 35.05, por lo que se comprueba la ficha ahora aportada de la actual UE 35.05 (observación 8.<sup>a</sup>), corroborando que se preveían 9.210 m.<sup>2</sup>, coincidentes con la edificabilidad ahora propuesta, también se aporta ficha del sector y se remite al apartado 5.3.1 de la Memoria, presentado en la subsanación de la observación 8.<sup>a</sup>, donde se incluye de nuevo la justificación citada.

18. – *Unidad de normalización en suelo urbano UN-35.09 (antigua 24UE1):*

No se presentan datos sobre los parámetros urbanísticos que establece la ficha de la Unidad de Ejecución 24UE1, y sí coincide plenamente con su ámbito, por lo que se desconoce la procedencia de la categoría de suelo propuesta (SU-C), frente a la vigente (SU-NC).

Se aporta la ficha de la vigente 24UE1 del PECH (observación 8.<sup>a</sup>). La delimitación del ámbito varía moderadamente, y su superficie se incrementa pasando de 736 m.<sup>2</sup> a 868 m.<sup>2</sup>. La edificabilidad total varía de 2.550 m.<sup>2</sup> en la 24UE1 a 2.698 m.<sup>2</sup> en la UN propuesta. También se corrige un error material en la anterior documentación, calificando parte del viario público como sistema general (369 m.<sup>2</sup>), de acuerdo con el PGOU vigente, y se adjuntan de nuevo las fichas del estado vigente y la modificación propuesta.

19. – *AT.8.4 Continental Auto:*

Se plantea cambiar la categoría de suelo, de no consolidado (Área de Transformación) a consolidado y el uso predominante, de industrial a residencial. Según el art. 26 del RUCyL no está suficientemente justificado que los terrenos reúnan las condiciones necesarias para el cambio de categoría, pues se prevé un uso sustancialmente diferente.

Se refuerza la justificación, aludiendo a cuestiones estratégicas de oportunidad, mayor eficiencia en la gestión del ámbito, y mejora de la ordenación con la cesión de viarios de sistema general y local, y en cuanto al cambio sustancial en el uso predominante, se justifica que el plan ya preveía un uso residencial en bloque abierto en esta parcela industrial (ordenanza 8 de transformación), por lo que al proponer de nuevo un uso residencial no existe un cambio sustancial del uso predominante previsto por el PGOU. Se añade de nuevo a la justificación hecha en el apartado 5.3.1 de la Memoria, presentado en la subsanación de la observación 8.<sup>a</sup>.

20. – *APR 29.01 PE Antigua Estación:*

El ámbito de este Área de Planeamiento Remitido se suprime como tal, quedando en su lugar tres ámbitos: la unidad 29.01.1, desarrollada según el P.E.R.I. Estación en ejecución, cuya ordenación detallada no se aporta; las unidades 29.01.2 y 29.01.3, que se transforman en el nuevo sector S-29.07 con ordenación detallada; y por fin un pequeño ámbito al este, bajo el aparcamiento previsto, sin calificar. Debe aportarse la ordenación detallada de la UA 29.01.1, y establecer una calificación de los terrenos residuales situados junto al aparcamiento.

Se justifica que el ámbito residual no ordenado pertenece a la Unidad de Actuación 29.01.1 ya ordenada, y queda regulada al incluirse ya en los planos de la serie 6 la ordenación detallada de la UA 29.01.01, y en cuanto al ámbito de la Unidad de Actuación UA 29.01.2 y 29.01.3, que corresponden al sector propuesto S-29.07 "Antigua Estación", se aportan las fichas vigentes que por tanto se anularían con la modificación, y se remite al estado actual reflejado en la serie 6 de los planos aportados (Observación 11.<sup>a</sup>).

En la documentación remitida el 1 de marzo de 2007 se observaba que en los planos de la serie 6, en el "Estado Actual" no se incluía la ordenación detallada de las UA 29.01.2 y 29.01.3, constando el ámbito en blanco, omisión rectificada en la documentación remitida el 28 de marzo de 2007, apreciándose además que el cambio de la ordenación detallada afecta a los espacios libres públicos previstos en la ordenación vigente.

21. – *APR 22.01, 35.01 y 53.01:*

Se suprime la remisión de la ordenación de los sistemas generales viarios a planes especiales. Por tanto debe precisarse en mayor grado la ordenación de estos terrenos, o bien establecerse los criterios que orienten y vinculen al planeamiento especial.

Se reitera lo indicado en la subsanación de la observación 3.<sup>a</sup>, se suprime el planeamiento especial y se detallan los criterios de diseño y ejecución del sistema general.

22. – *Ajuste de otros ámbitos de suelo urbano adyacentes al Eje Cívico:*

Al igual que para los cambios en sectores de suelo urbano y urbanizable y unidades de normalización, debe incluirse en Memoria y planos la localización precisa de estas alteraciones puntuales y su justificación pormenorizada, y las fichas y planos afectados, de estado actual y propuesto. Además existen muchos cambios que no se señalan ni motivan: En su mayor parte son alteraciones de espacios libres públicos, que necesitan el trámite cualificado del

art. 172 del RUCyL, o bien aumentos de edificabilidad en suelo urbano consolidado, que deben justificar el aumento proporcional de dotaciones urbanísticas, según el art. 173 del RUCyL. La documentación gráfica (serie 6 de los planos de ordenación) contiene errores, como diferencias entre estado actual y propuesto en situaciones que no experimentan cambios (omisión de la leyenda AI-23-1 en el estado actual, omisión de leyendas de sectores existentes...) o contradicciones, como en el espacio libre EG.48.02 (plano 6.5) que se califica como Jardín (JA) y se grafica con trama rayada (sistema general), aunque la categoría JA es sistema local. Por último debe motivarse el cambio de los equipamientos en el API 16.01, de SL a SG (tan sólo se cita la posibilidad de su adscripción al sistema general universitario) y debe concretarse el tipo de equipamiento (o en su defecto el de contingencia, aunque la Memoria lo concibe como equipamiento educativo).

En el documento aportado se argumenta que tras la exhaustiva revisión del texto se han corregidos los errores detectados. Se comprueba además que con la documentación aportada para la subsanación de otras observaciones anteriores se mejora la identificación de las modificaciones en suelo urbano, disponiendo de la información urbanística del estado actualmente vigente y del estado propuesto (apartado 5.3.1 de la Memoria, presentado en la subsanación de la observación 8.<sup>a</sup>), y en cuanto a las modificaciones que afectan a los Espacios Libres Públicos, se analiza su alteración detalladamente en un apartado independiente de la documentación presentada (Tomo II- Apartado 4. "Informe justificativo de la ocupación por el sistema general viario de los espacios libres públicos").

Por otro lado, en cuanto a la justificación requerida sobre el cambio en el API 16.01, se refuerza la motivación, aludiendo a la tendencia constatada en la zona de ubicación de facultades universitarias traslado trasladadas desde otros puntos de la ciudad, lo que conlleva a incrementar el suelo destinado a equipamientos de carácter general. Se incorpora el refuerzo de la justificación en la memoria, en un nuevo apartado 5.4, que reproduce el anterior apartado 5.3.2 con la nueva justificación añadida, puesto que el apartado 5.3.2 del documento anterior se utiliza para justificar la previsión de un 10% de reserva para VPO en los sectores de suelo urbano no consolidado (sin aparente justificación alguna).

23. – *Sector de suelo urbanizable S-18 Penetración de Cortes:*

Se localiza en este sector el yacimiento arqueológico "Las Veguillas", delimitado según el informe del Servicio Territorial de Cultura con una superficie de 1,4 Ha. Pero los planos no prevén la ordenación del yacimiento, mientras que el Reglamento de Urbanismo establece que los bienes arqueológicos deben clasificarse como suelo rústico protección cultural.

Se incorpora a la ficha del sector el informe de la Arqueóloga Territorial, con las condiciones especiales impuestas en este. De la lectura del citado informe, se desprende que los bienes arqueológicos existentes corresponden con bienes muebles (cerámica realizada a mano, industria lítica y restos) por lo que salvo mejor criterio en la materia no se considera imprescindible su clasificación como suelo rústico de protección cultural, siendo suficiente su protección a través de sistema general y las condiciones impuestas en la ficha.

24. – *Sector de suelo urbanizable S-27 Ciudad del AVE:*

Se deben justificar los criterios de clasificación del suelo, pues el sector se delimita en parte sobre suelo rústico, actualmente con protección natural, forestal y agropecuaria. Además discurre por el sector una calzada romana que no se señala adecuadamente en los planos, y que debe clasificarse como suelo rústico con protección cultural. Por otro lado la delimitación del sector es discontinua, lo que solo está permitido por el art. 86.1.c del RUCyL para incluir sistemas generales exteriores. Por fin, algunos bloques residenciales y terciarios se regulan en planos con la leyenda referente a la altura máxima "PB+varias"; en otros planos se especifica una altura concreta, pero en otros gráficos vuelve a expresarse la altura como "variable". Para que no exista confusión se debe establecer una altura máxima concreta, incluso en el caso de que la altura sea "máxima", y otras alturas de la edificación no agoten este parámetro.

Se justifica la viabilidad de la reclasificación de los terrenos protegidos por razones variadas, entre las que figuran la ya previsión del trazado ferroviario en esos suelos por el PGOU actual, el aislamiento de estos suelos respecto del resto de suelos agropecuarios al norte por el tendido de la infraestructura ferroviaria, la actual protección natural orientada a la reforestación de la zona y no por valores intrínsecos, o el destino final de los suelos agropecuarios al sur del trazado como sistema de espacios libres vinculados a la calzada romana. También se clasifica como suelo rústico de protección la zona de calzada romana donde se presupone la existencia de restos bajo la actual vía pecuaria. Este suelo rústico de protección se rodea de un sistema general de espacios libres públicos que posibilita la creación de un itinerario recreativo complementario a la puesta en valor del citado elemento.

En el texto refundido de febrero de 2007 se echaba en falta desde el punto de vista urbanístico y territorial una mayor continuidad en el planeamiento del itinerario cultural a lo largo de la calzada romana, atravesando de parte a parte el sector, y conectando con el itinerario exterior al ámbito. En todo caso la ordenación detallada condicionaba en la urbanización y edificación a la articulación "de medidas de protección y puesta en valor del bien cultural, dando continuidad física a un itinerario recreativo". Esta continuidad se prevé en la adenda de marzo de 2007.

Se incluye como anexo a la memoria de la ordenación detallada un plano limitativo y justificativo del cumplimiento de las servidumbres aeronáuticas por las edificaciones, y se reconoce el error al prever un sector discontinuo, que se procede a rectificar incluyendo la infraestructura viaria existente que fraccionaba el ámbito, y también se aclara el tema de las alturas de las edificaciones, que viene claramente regulado en el documento, y se adjuntan ficha del sector y planos de Ordenación Detallada O1 modificados.

Respecto de este Sector S-27 deberán tenerse en cuenta en todo caso las prescripciones que sobre las servidumbres aeronáuticas se imponen en el informe de la Dirección General de Aviación del Ministerio de Fomento recibido el 12 de abril de 2007.

25. – Sectores de suelo urbanizable S-29 Las Terrazas y S-30 El Cauce:

En el sector 30, en los planos de saneamiento, además de existir errores por omisión de algunas líneas de cierre de los colectores previstos, debe plantearse la previsión en el fondo de valle de algún sistema de desagüe eficaz que evite que en precipitaciones tormentosas, el agua de escorrentía incrementa la altura y el caudal en el vial 04, junto a las edificaciones (esquina superior derecha del plano 3), donde el terreno parece formar un embudo.

Se asume la observación, revisando y modificando la red de pluviales en atención a la advertencia técnica realizada en el acuerdo, y se incluyen los planos de las redes de saneamiento modificados.

26. – Sector de suelo urbanizable S-28 El Encuentro:

El sector se localiza en una zona por donde discurre la antigua línea ferroviaria. Según la "Propuesta de Directrices de Ordenación del Alfoz de Burgos", es necesario preservar la continuidad y transitabilidad del corredor, calificándolo como S.G. de comunicaciones con uso de ocio, comunicación y transporte. Pues bien, la ordenación prevista no conserva el trazado y no prevé su continuidad por el sur, en conexión con el resto de la línea, si bien la Memoria dice en su pág. 132 que se respeta el citado criterio. Observando el diseño del sector, sería factible adecuar un corredor que transcurriese aproximadamente por el viejo trazado, aprovechando al límite oriental del sector, dándole continuidad por ambos extremos norte y sur del ámbito, y destinándolo a uso de comunicaciones, de forma que se pueda aprovechar para recorridos peatonales, carriles-bici e incluso en el futuro a sistemas de transporte colectivo.

Se asume la recomendación, creando un trazado recreativo, continuo y comunicado con los sectores adyacentes de sistema general viario, coincidente con el carril bici del sector, también se regulan y adjuntan unas condiciones específicas de Corredor Estratégico Territorial, añadidas dentro del nuevo

epígrafe 8.5 a la Memoria Vinculante, y se adjuntan ficha del sector, planos O1 de Ordenación Detallada modificados y nuevo epígrafe 8.5 a la Memoria Vinculante.

Vista la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León (modificada por Leyes 10/2002, de 10 julio, 21/2002, de 27 diciembre, 13/2003, de 23 diciembre, y 13/2005, de 27 diciembre), el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León aprobado por Decreto 22/2004, de 29 enero (modificado por Decreto 68/2006, de 5 octubre.); la legislación básica del Estado integrada por la nueva Ley 8/2007, de 28 de mayo, de Suelo y las demás disposiciones concordantes en la materia, de general y pertinente aplicación.

En su virtud la Junta de Castilla y León, a propuesta del Consejero de Fomento de acuerdo el Consejo Consultivo de Castilla y León y previa deliberación del Consejo de Gobierno en su reunión de 17 de enero de 2008.

DISPONE

Aprobar definitivamente la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Burgos asociada a la Variante Ferroviaria, de acuerdo con el texto refundido remitido por el Ayuntamiento el 1 de marzo de 2007 y su adenda recibida el 28 de marzo de 2007, con las condiciones impuestas en el informe de la Dirección General de Aviación Civil de 26 de septiembre de 2007.

Contra el presente Decreto de la Junta de Castilla y León, que agota la vía administrativa de conformidad con lo establecido en el art. 109 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en relación con el artículo 61.1.a) de la Ley 3/2001, de 3 de julio, de Gobierno y Administración de la Comunidad de Castilla y León, podrá interponerse directamente recurso contencioso-administrativo. Este recurso contencioso-administrativo se interpondrá, de conformidad con el artículo 25 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, ante la Sala de idéntica denominación del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León, con sede en Burgos, en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente a su publicación o notificación, de acuerdo con lo establecido en los arts. 10, 14.1 y 46, respectivamente, de la citada Ley 29/1998.

Valladolid, a 17 de enero de 2008. – El Presidente de la Junta de Castilla y León, Juan Vicente Herrera Campo. – El Consejero de Fomento, Antonio Silván Rodríguez.

200800670/691. – 30.240,00

(CONTINUARA)

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA

**OFICINA DEL CENSO ELECTORAL**

**ELECCIONES A CORTES GENERALES 2008**

**Relación de Distritos, Secciones, Mesas y Locales Electorales de cada Municipio**

**PROVINCIA DE BURGOS**

Corrección de errores observadas en la relación de Locales Electorales de cada municipio publicados en el «Boletín Oficial» de la provincia, del día 21 de enero.

*Corrección de Locales Electorales*

MUNICIPIO	DISTRITO	SECCION	MESA	LOCAL DONDE DICE	LOCAL DEBE DECIR
BURGOS	07	005	A	COLEGIO CIRCULO CATOLICO DE OBREROS	COLEGIO JESUS MARIA - CALLE DOCTOR FLEMING, 1
BURGOS	07	005	B	COLEGIO CIRCULO CATOLICO DE OBREROS	COLEGIO JESUS MARIA - CALLE DOCTOR FLEMING, 1
CARDENADUJO	01	001	U	SALON DE ACTOS DEL AYUNTAMIENTO	ANTIGUAS ESCUELAS - PLAZA ESCUELAS, 1
IBEAS DE JUARROS	01	001	A	GRUPO ESCOLAR	C.P. MARIA TERESA LEON - CALLE POETA MARTIN GARRIDO, 24
IBEAS DE JUARROS	01	001	B	GRUPO ESCOLAR	C.P. MARIA TERESA LEON - CALLE POETA MARTIN GARRIDO, 24
VALLE DE MENA	03	001	B	TELECLUB SANTIAGO DE TUDELA	CONSULTORIO MEDICO DE ARTIETA - CAMINO ARTIETA, S/N

*Corrección de locales según acuerdo de la Junta Electoral Provincial, de 29 de enero de 2008*

BURGOS	05	012	A	CENTRO CULTURAL YLLERA	C. P. MIGUEL DELIBES - CALLE VICTORIA BALFE, 25
BURGOS	05	012	B	CENTRO CULTURAL YLLERA	C. P. MIGUEL DELIBES - CALLE VICTORIA BALFE, 25
BURGOS	05	030	A	CENTRO CULTURAL YLLERA	C. P. MIGUEL DELIBES - CALLE VICTORIA BALFE, 25
BURGOS	05	030	B	CENTRO CULTURAL YLLERA	C. P. MIGUEL DELIBES - CALLE VICTORIA BALFE, 25
BURGOS	05	031	A	CENTRO CULTURAL YLLERA	C. P. MIGUEL DELIBES - CALLE VICTORIA BALFE, 25
BURGOS	05	031	B	CENTRO CULTURAL YLLERA	C. P. MIGUEL DELIBES - CALLE VICTORIA BALFE, 25
BURGOS	05	041	A	CENTRO CULTURAL YLLERA	C. P. MIGUEL DELIBES - CALLE VICTORIA BALFE, 25
BURGOS	05	041	B	CENTRO CULTURAL YLLERA	C. P. MIGUEL DELIBES - CALLE VICTORIA BALFE, 25