



**MODIFICACIÓN DEL P.G.O.U. DE BURGOS CON  
ORDENACIÓN DETALLADA ASOCIADA A LA  
VARIANTE FERROVIARIA**



**MEMORIA VINCULANTE DE LA MODIFICACIÓN**

# MODIFICACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BURGOS ASOCIADA A LA VARIANTE FERROVIARIA

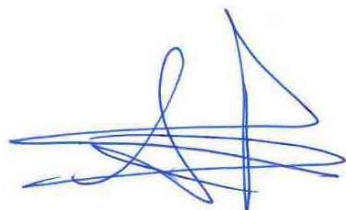
---

Este Tomo 0 contiene:

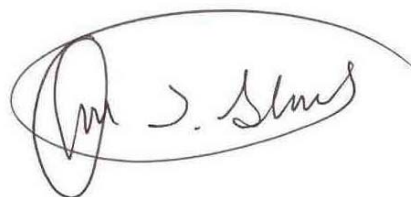
## MEMORIA VINCULANTE DE LA MODIFICACIÓN

Madrid, enero de 2008

Los Directores del Equipo



Fdo.: Antonio J. Pimenta Cilleruelo  
Arquitecto



Fdo.: Emilio J. Almela Lumbreras  
Arquitecto

## ÍNDICE

<b>1. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>1</b>
1.1. FASES PREVIAS .....	1
1.2. DESARROLLO CRONOLÓGICO DE LOS TRABAJOS DE LA MODIFICACIÓN... 2	
1.3. EL INFORME DE LA PONENCIA TÉCNICA DE URBANISMO Y LA SUBSANACIÓN DE SUS OBSERVACIONES Y LA FINALIZACIÓN DE LA TRAMITACIÓN .....	5
<b>2. CUESTIONES PREVIAS COMO PUNTO DE PARTIDA .....</b>	<b>8</b>
2.1. CONCEPTO GENERAL DE LA MODIFICACIÓN .....	8
2.2. DESGLOSE DE LOS DISTINTOS SUELOS DE RENFE .....	10
2.3. RESUMEN DEL MASTERPLAN.....	15
2.4. CARÁCTER DEL MASTERPLAN Y PLAZOS PROPUESTOS .....	30
<b>3. OBJETO, CONTENIDO Y ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO Y ALCANCE ...</b>	<b>32</b>
.....	
3.1. OBJETO .....	32
3.2. CONTENIDO .....	32
3.3. ALCANCE Y PRELACIÓN DE DETERMINACIONES .....	35
3.3.1. PREVALENCIA DE LAS DETERMINACIONES, EN FUNCIÓN DE EN QUÉ PARTE DEL DOCUMENTO DE MODIFICACIÓN APAREZCAN REFLEJADAS, PARA APLICAR EN CASO DE CONTRADICCIÓN.....	35
<b>4. ACREDITACIÓN DEL INTERÉS PÚBLICO DE LA MODIFICACIÓN .....</b>	<b>37</b>
<b>5. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN PORMENORIZADA DE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN GENERAL QUE SE ALTERAN.....</b>	<b>39</b>
5.1. ALTERACIONES EN EL SISTEMA DE RONDAS .....	43
5.1.1. ACCIONES DE SGV SUPRIMIDAS .....	47
5.1.2. ACCIONES DE SGV MODIFICADAS. ESTADO ACTUAL.....	55
5.1.3. ACCIONES DE SGV MODIFICADAS. ESTADO MODIFICADO .....	58
5.1.4. NUEVAS ACCIONES DE SGV AÑADIDAS.....	61
5.2. ALTERACIONES EN EL SUELO URBANIZABLE.....	67
5.2.1. FICHAS SUPRIMIDAS DE LOS SECTORES S13 Y S14.....	72
5.2.2. FICHAS DE LOS SECTORES S15 Y S18, ESTADO ACTUAL .....	75
5.2.3. FICHAS DE LOS SECTORES S15 Y S18, ESTADO MODIFICADO. ADSCRIPCIONES DE SISTEMAS GENERALES EXTERIORES .....	78
5.2.4. NUEVAS FICHAS DE LOS SECTORES S27 A S30. ADSCRIPCIONES DE SISTEMAS GENERALES EXTERIORES .....	83

5.3.	ALTERACIONES EN EL SUELO URBANO.....	92
5.3.1.	ALTERACIONES EN LOS ÁMBITOS DE PLANEAMIENTO .....	92
5.3.2.	RESERVA DE UN 10% DE VRP EN LA CAPACIDAD RESIDENCIAL DE SECTORES DE SUELO URBANO NO CONSOLIDADO. ....	96
5.3.3.	FICHAS DE DISTINTOS ÁMBITOS DEL PLAN VIGENTE SUPRIMIDAS .....	98
5.3.4.	FICHAS DE NUEVOS SECTORES DE SUELO URBANO NO CONSOLIDADO.... .....	114
5.3.5.	FICHAS DE NUEVAS UNIDADES DE NORMALIZACIÓN DE SUELO URBANO CONSOLIDADO .....	122
5.3.6.	FICHAS DEL 23-AI-1 HOSPITAL DE LA CONCEPCIÓN, ESTADOS ACTUAL Y MODIFICADO .....	125
5.4.	ALTERACIONES POR AJUSTES AL DISEÑO DEL EJE CÍVICO .....	130
<b>6.</b>	<b>NUEVOS ELEMENTOS DEL CATÁLOGO DE BIENES PROTEGIDOS: CASA PALACIO DE LA GRANJA DE VILLARGÁMAR Y SIFÓN DE ACEQUIA DEL CAMINO DE VILLARGÁMAR .....</b>	<b>133</b>
6.1.	NUEVAS FICHAS DEL CATÁLOGO DE BIENES PROTEGIDOS DEL PLAN GENERAL: CASA PALACIO DE LA GRANJA DE VILLARGÁMAR Y SIFÓN DE ACEQUIA DE CLH.....	134
<b>7.</b>	<b>MODIFICACIONES EN SUELO RÚSTICO .....</b>	<b>137</b>
<b>8.</b>	<b>CONDICIONES DE URBANIZACIÓN COMUNES A TODOS LOS ÁMBITOS DE ORDENACIÓN.....</b>	<b>140</b>
8.1.	CONDICIONES GENERALES .....	140
8.1.1.	SANEAMIENTO Y DEPURACIÓN.....	140
8.1.2.	ABASTECIMIENTO DE AGUA.....	140
8.1.3.	ENERGÍA ELÉCTRICA .....	143
8.1.4.	COMUNICACIONES .....	143
8.1.5.	SUMINISTRO DE GAS.....	143
8.1.6.	OTRAS REDES .....	143
8.1.7.	AFECCIONES .....	143
8.2.	INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.....	144
8.2.1.	RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA .....	144
8.2.2.	RED DE SANEAMIENTO .....	145
8.2.3.	RED DE ENERGÍA ELÉCTRICA Y RED DE ALUMBRADO PÚBLICO .....	146
8.2.4.	RED DE TELECOMUNICACIONES .....	148
8.2.5.	RED DE GAS.....	148



8.3.	ESPACIOS LIBRES (ASIMILACIÓN A SUELOS RÚSTICOS) .....	149
8.4.	CONDICIONES PARA LOS PROYECTOS DE URBANIZACIÓN DEL EJE CÍVICO. .....	153
8.5.	REGULACIÓN ESPECÍFICA DE CORREDORES TERRITORIALES.....	158
<b>9.</b>	<b>DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL ALFOZ DE BURGOS Y SU AFECCIÓN EN LA MODIFICACIÓN DEL PGOU DE BURGOS CON ORDENACIÓN DETALLADA ASOCIADA A LA VARIANTE FERROVIARIA .....</b>	<b>161</b>
9.1.	MARCO NORMATIVO.....	161
9.2.	INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y GRADO DE APLICACIÓN.....	161
9.3.	ANTECEDENTES.....	163
9.4.	DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DE ÁMBITO SUBREGIONAL. DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL ALFOZ DE BURGOS (DOABU).....	163
9.5.	INCIDENCIA DE LA MODIFICACIÓN DEL PGOU SOBRE EL MODELO PLANTEADO EN LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DE ÁMBITO SUBREGIONAL.....	166
<b>10.</b>	<b>ESTUDIO ECONÓMICO .....</b>	<b>177</b>
10.1.	OBJETO .....	177
10.2.	URBANIZACIÓN .....	177
10.2.1.	COSTES UNITARIOS DE LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS PREVISTAS .....	178
10.2.1.1.	<i>RED DE SANEAMIENTO</i> .....	178
10.2.1.2.	<i>RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA</i> .....	179
10.2.1.3.	<i>RED DE ENERGÍA ELÉCTRICA Y ALUMBRADO PÚBLICO</i> .....	179
10.2.1.4.	<i>RED DE GAS</i> .....	180
10.2.1.5.	<i>RED TELECOMUNICACIONES</i> .....	180
10.2.1.6.	<i>RED VIARIA Y APARCAMIENTOS</i> .....	180
10.2.1.7.	<i>ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES</i> .....	180
10.3.	COSTES POR CAPÍTULOS .....	181
ANEXO 1.	INFORME JURÍDICO DE D. FRANCISCO PERALES PARA EL DOCUMENTO DE BASES DE ACTUACIÓN DE JULIO DE 2004.....	182
ANEXO 2.	COMPENDIO CRONOLÓGICO DE CONVENIOS ENTRE ADMINISTRACIONES SOBRE EL FERROCARRIL EN BURGOS.....	187
ANEXO 3.	INFORME DE LA COMISIÓN TERRITORIAL DE PATRIMONIO CULTURAL DE BURGOS SOBRE LA CASA PALACIO DE LA GRANJA VILLARGÁMAR.....	228

**ANEXO 4. CUMPLIMIENTO Y PLANOS NORMATIVOS DE LAS SERVIDUMBRES  
AERONÁUTICAS DERIVADAS DE LA INSTALACIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO  
DE BURGOS ..... 230**

## 1. INTRODUCCIÓN

### 1.1. FASES PREVIAS

A modo de encuadre cronológico, se relacionan a continuación las fases previas por las que han pasado los trabajos de esta Modificación de Plan General, de manera que se pueda situar el desarrollo y alcance de la misma.

El documento escrito formalizado relativo a las operaciones del Desvío presentado ante el Consejo Rector del Consorcio para la Gestión de la Variante Ferroviaria fue el "Documento Preliminar de Determinaciones de Ordenación General de la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Burgos Asociada a la Variante Ferroviaria", presentado en julio de 2005. Este documento contenía las líneas maestras que constituyen el cuerpo de la presente Modificación, motivo por el cual lo citamos para ponernos en antecedentes.

El punto de partida del Documento Preliminar no era otro que el Documento de Bases de Actuación presentado al Consejo Rector del Consorcio para Gestión de la Variante Ferroviaria de Burgos en julio de 2004, en el cual ya se contenían las líneas generales que debían regir la operación asociada al Desvío del ferrocarril. Recordando muy sintéticamente, la cuestión es 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. Los distintos pasos legales estableciendo las condiciones para la operación, fueron recogidos en sucesivos convenios entre las administraciones implicadas, cronológicamente ordenados:

- Protocolo de colaboración entre la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Burgos para el traslado de la estación de mercancías de Burgos, julio de 1996.
- Convenio de colaboración para el traslado de la estación de mercancías de Burgos, noviembre de 1996 (Ministerio de Fomento, Consejería de Fomento y Ayuntamiento de Burgos).
- Convenio entre el Ayuntamiento de Burgos y RENFE para la supresión de las barreras ferroviarias en la ciudad de Burgos, noviembre de 1996.
- Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma de Castilla y León, el Ayuntamiento de Burgos y RENFE para la construcción de la variante ferroviaria de Burgos, enero de 1998.

- Convenio para la transmisión al Ayuntamiento de Burgos de los suelos liberados por la puesta en servicio de la variante ferroviaria de Burgos, enero de 1998 (RENFE y Ayuntamiento de Burgos).
- Protocolo adicional al Convenio para la transmisión al Ayuntamiento de Burgos de los suelos liberados por la puesta en servicio de la variante ferroviaria de Burgos, octubre de 2001 (RENFE y Ayuntamiento de Burgos).

Se trataba, por tanto, de hacer posible la operación del Desvío y la urbanización de los suelos desafectados. Dos eran las grandes cuestiones contenidas en las Bases que posibilitaban la operación. La primera y fundamental, el mecanismo legal que otorga el derecho a los aprovechamientos atribuidos a un suelo al titular de los terrenos (en este caso el Consorcio para la Gestión de la Variante Ferroviaria tras su expropiación a RENFE y previa desafectación de los mismos), que se establece fundado en el art. 238.3 del RUCyL, por haber sido adquiridos los mismos de forma onerosa (y no por cesión).

La segunda, la innecesariedad de acudir a una revisión del Plan General para acometer los cambios procedentes en el planeamiento general, pues aun siendo éstos de trascendencia, no suponen una reconsideración total de las determinaciones de ordenación general contenidas en el Plan General. De hecho, el Plan General vigente ya contempla un modelo de ciudad con el desvío ferroviario por el norte, los actuales terrenos ferroviarios como eje-bulevar y el sistema de rondas "clásico". Los cambios a acometer respetan ese modelo de ciudad, si bien generan unos nuevos sectores de suelo urbanizable antes no previstos y reordenan, fundamentalmente en detalle, otros de suelo urbano no consolidado, precisamente para hacer posibles las previsiones del Plan General vigente. Por lo tanto, no es necesaria la Revisión pues por alcance y respeto al modelo vigente es claro que basta con una Modificación (véase ANEXO 1. *Informe jurídico de D. Francisco Perales para el Documento de Bases de Actuación de julio de 2004*).

## **1.2. DESARROLLO CRONOLÓGICO DE LOS TRABAJOS DE LA MODIFICACIÓN**

Con ese punto de partida, el Consorcio contrata a la empresa PROINTEC, a la sazón redactora del vigente Plan General de Ordenación Urbana de Burgos, para el desarrollo y redacción del documento de Modificación de Plan General con Ordenación Detallada, dado que se considera procedente por parte de los organismos implicados que se incorpore la ordenación detallada de los ámbitos afectados de manera que se facilite y agilice su desarrollo y posterior gestión.

Adicionalmente el Consorcio para la Gestión de la Variante Ferroviaria ha estimado conveniente contar con el estudio de Herzog y de Meuron, de manera que una firma de prestigio abandere la operación desde el punto de vista urbanístico y arquitectónico. No desaprovecha la oportunidad de, además de encomendarles los desarrollos y ordenación en detalle de los nuevos sectores y la concepción final del Eje-bulevar, requerirles un diagnóstico general de la ciudad, el Masterplan, no como puesta en cuestión del modelo existente, sino para que las operaciones a acometer tengan una concepción global, desde el punto de vista de su integración en la ciudad entendida como organismo unitario. Este Masterplan tendrá una vertiente más conceptual de análisis y diagnóstico urbano, y una parte "más concreta" en cuanto a primeros diseños de los nuevos sectores a ordenar. Adicionalmente, la formulación del Masterplan explica que algunas de las actuaciones propuestas excedan del ámbito espacial estricto del ferrocarril, y se justifica por el doble efecto del nuevo Eje Cívico de ser nuevo eje vertebrador o hilo conductor de la ciudad en sentido oeste-este y, a la vez, sutura de las tramas urbanas al norte y al sur del mismo.

PROINTEC que, como se ha indicado, viene participando en estos trabajos desde su inicio, en concreto desde la elaboración del Documento de Bases, adquiere con la incorporación del despacho suizo un doble papel: por un lado actúa como apoyo técnico al trabajo de Herzog y de Meuron, como redactores del Plan General vigente y conocedores de la realidad urbanística burgalesa y de Castilla y León. En esta línea produce los estudios sectoriales necesarios para respaldar la Modificación (que ya fueran presentados en el Consejo de abril de 2005) y trabaja como apoyo y coordinador permanente para solventar cuestiones de índole urbanística. Por otro lado, una vez el trabajo de Herzog y de Meuron se concretó con las determinaciones de ordenación general, presentadas en julio de 2005, PROINTEC asume la formalización técnica de las mismas junto con las de ordenación detallada, en un documento de Modificación de Plan General que será el que se tramite. Inevitablemente unido a esta labor, en la línea apuntada en la Bases, PROINTEC articula los mecanismos de consulta con el Servicio de Urbanismo de la Consejería de Fomento, de manera que toda la operación cuente con el seguimiento y conformidad "previa" del organismo de la Junta de Castilla y León responsable de su posterior aprobación; esta comunicación continua es una garantía para evitar posteriores paralizaciones o retrocesos en el expediente de Modificación.

En la reunión del Consejo Rector de 6 de abril de 2005, se presentaron por parte de Herzog y de Meuron las trazas generales de lo que estaba siendo su trabajo de análisis de la ciudad, y por parte de PROINTEC los estudios sectoriales en los que, en parte, se apoya esa labor. En concreto se presentaron los estudios sectoriales de carácter más general (Tráfico, Vivienda, Población, Actividades Económicas y Equipamiento



Comunitario), quedando los más específicos pospuestos en su concreción a la definición más precisa de los ámbitos a ordenar (Arqueología y Medio Ambiente). Estos estudios han sido objeto de una actualización-adaptación, sobre todo y en concreto el de tráfico, en función de los requerimientos de las diversas hipótesis de trabajo. Por la importancia del resultado de estos estudios sectoriales, se incorpora como anexo un documento que contiene los resúmenes de la información más relevante de cada uno (véase Tomo 3), además de incluirse como anexos todos y cada uno de los estudios completos, que a modo de Información Urbanística actualizada, forman parte de este documento de Modificación (véanse Tomos 4, 5 y 6 de la Modificación).

Desde entonces, siguió la labor de apoyo y trabajo coordinado con el equipo suizo hasta llegar al punto de presentación de los criterios de ordenación general, en julio de 2005. Posteriormente a esta presentación ha seguido un período de información y debate de la sociedad burgalesa, propiciado por la exposición pública de estas determinaciones generales y resultados del Masterplan.

Paralelamente a este proceso de toma de conocimiento y análisis por parte de los actores sociales, los dos equipos contratados por el Consorcio, Herzog y de Meuron y PROINTEC continúan sus trabajos para concretar las ordenaciones detalladas de los distintos sectores (de nueva creación o de modificación de los existentes) y para poder formular el Documento de Modificación de Plan General asociada a la Variante Ferroviaria con Ordenación Detallada, para su tramitación correspondiente.

En el Pleno del Ayuntamiento de Burgos de fecha 20 de enero de 2006 se aprueba inicialmente el documento de Modificación del P.G.O.U. de Burgos asociada a la Variante Ferroviaria, abriéndose un período de Información pública de un mes (del 1 al 28 de febrero de 2006, BOP n.º 22 de 01/02/06 y BOCyL de 27/01/06), que más tarde sería prorrogado en otros quince días adicionales (1 al 15 de marzo de 2006, BOP n.º 41 de 28/02/06 y BOCyL de 28/02/06).

Como consecuencia de este período de Información pública se presentaron un total de 492 alegaciones. El análisis e informe de las mismas, a nivel general e individualizadamente, se contiene en los Tomos 1 bis (I y II) de esta Modificación, por lo que no será objeto aquí de mayor atención.

Recogiendo las consideraciones de las alegaciones estimadas, total o parcialmente, y una vez completado el proceso de debate público de esta fase, se decide redactar el documento de Modificación para 2.<sup>a</sup> Información pública, que contendrá aquellas

determinaciones imprescindibles para la consecución de los objetivos inicialmente planteados, dejando para una mayor y más pausada reflexión aquellos aspectos que han sido objeto de mayor debate o contestación social.

Así, sobre la resolución de las alegaciones adoptó acuerdo el Ayuntamiento de Burgos, en la sesión plenaria celebrada el 9 de junio de 2006, y el documento de "Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Burgos, con Ordenación Detallada Asociada a la Variante Ferroviaria", corregido por ese acuerdo, fue sometido a una nueva Información pública (BOP y BOCyL de 15 de junio de 2006). Durante ese período se presentaron 246 escritos de alegaciones, de los cuales 233 responden a una misma propuesta que propugna la clasificación como suelo urbanizable del denominado sector "Pinar de Villacienzo", que había sido excluido por las alegaciones de la 1.ª Información pública. De los 13 escritos restantes, 10 repiten los argumentos que ya fueron presentados en la 1.ª Información pública y otros tres incluyen nuevas observaciones.

Por último, tomando en consideración las alegaciones a la 2.ª Información pública, así como el informe municipal al documento expuesto por 2.ª vez, se redacta el documento para Aprobación provisional, que recoge el cuerpo de Modificación que se someterá a Aprobación provisional por el Ayuntamiento y se remitirá para Aprobación definitiva a la comunidad autónoma.

Como establece el Reglamento de Urbanismo en su artículo 158, se relacionan y motivan los cambios introducidos en el documento sometido a 2.ª Información pública los cuales se encuadran en la previsión del art. 158.3, es decir, que no producen alteración sustancial del instrumento aprobado inicialmente, rehaciendo toda la documentación constitutiva de la Modificación en consonancia con dicho cambios.

### **1.3. EL INFORME DE LA PONENCIA TÉCNICA DE URBANISMO Y LA SUBSANACIÓN DE SUS OBSERVACIONES Y LA FINALIZACIÓN DE LA TRAMITACIÓN**

Tras la incorporación de las modificaciones al documento y la Aprobación Provisional del mismo por el Pleno del Ayuntamiento, con fecha 22 de septiembre de 2006, se somete éste a evaluación de la Ponencia Técnica del Consejo de Urbanismo y Ordenación del Territorio de Castilla y León

La Ponencia Técnica se reúne el 5 de diciembre de 2006 y formula propuesta favorable a la aprobación definitiva, imponiendo la condición de que se subsanen las deficiencias apreciadas en la Modificación y advirtiendo la necesidad de redactar un documento que

justifique las alteraciones en los espacios libres públicos producidas por la Modificación y su reposición, para que siga su tramitación de forma separada, de acuerdo con lo previsto en la legislación vigente.

Con fecha 18 de diciembre de 2006 el Ayuntamiento de Burgos presenta en la Consejería de Fomento un documento técnico "Subsanación de las Observaciones del Informe de la Ponencia Técnica del Consejo de Urbanismo y Corrección de Errores Materiales" y un "Informe justificativo de la ocupación por el Sistema General Viario de los espacios libres públicos", éste último para su pertinente tramitación.

Por último, en función de estas subsanaciones propuestas, el Consejo de Urbanismo y Ordenación del Territorio de Castilla y León en su acuerdo de 20 de diciembre de 2006, informa favorablemente la Aprobación Definitiva de la presente Modificación, supeditándola a la subsanación de las deficiencias referidas, por parte del Ayuntamiento de Burgos. Para la acreditación del cumplimiento de las subsanaciones contempladas, se tramita un documento "refundido" de "Subsanación de las Observaciones del Informe de la Ponencia Técnica del Consejo de Urbanismo y Corrección de Errores Materiales" (febrero de 2007) y una subsiguiente "Adenda" al mismo (marzo de 2007), quedando la orden de aprobación definitiva (una vez validadas las subsanaciones) sólo pendiente de la resolución del Consejo Consultivo sobre los espacios libres (la Sección Primera del Consejo Consultivo de Castilla y León, en su sesión de 27/12/2007 emite dictamen favorable en relación con la Modificación del PGOU de Burgos asociada a la Variante Ferroviaria) y del informe de Aviación Civil (Informe favorable final de 26 de septiembre de 2007; los planos de Servidumbres y limitaciones aeronáuticas se incorporan en el Anexo 4 de esta Memoria vinculante de la Modificación y en las Memorias de ordenación detallada de los sectores afectados).

Por último, el Consejo de Gobierno de la Junta de Castilla y León, en su sesión del 17/01/2008, visto el conjunto del expediente, aprueba con carácter definitivo la Modificación del PGOU de Burgos asociada a la Variante Ferroviaria. La aprobación definitiva se produce mediante el Decreto 4/2008, de 17 de enero, publicado en el BOCyL n.º 15 de 23 de enero de 2008. Su parte dispositiva es la siguiente:

*"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"*

Como consecuencia de todo ello, procede la redacción del presente “Texto Refundido. Aprobación Definitiva”, cuya intención es la de servir de documento único normativo para los extremos alcanzados por la Modificación. Por lo tanto, la estructura que tiene no será ya la de observación-subsanación (que era la de los documentos de subsanación de deficiencias), sino que cada prescripción será cumplimentada en su correspondiente apartado del texto –ya sea de la Memoria vinculante o de las memorias de ordenación detallada—o plano, refundiendo la nueva información con la del texto previo, de modo que se componga un documento normativo de desarrollo lineal y de mejor comprensión y manejo.

## 2. CUESTIONES PREVIAS COMO PUNTO DE PARTIDA

### 2.1. CONCEPTO GENERAL DE LA MODIFICACIÓN

Como se recordaba en la introducción, ya en el Documento de Propuesta de Bases de Actuación se contenía el concepto que sirve de principal argumento y en el que se apoya la Modificación, y que no es otro que el de que, una vez el Consorcio para la Gestión de la Variante Ferroviaria sea titular de los activos patrimoniales que queden liberados mediante la construcción del nuevo trazado ferroviario (suelos que por convenio el Ayuntamiento expropiará a RENFE previa su desafectación), esta Administración (Ayuntamiento o su ente instrumental, el Consorcio) tendrá derecho al aprovechamiento correspondiente a su superficie en tanto se trata de bienes de dominio público adquiridos de forma onerosa.

La segunda parte del mecanismo que soporta la Modificación es que el aprovechamiento correspondiente a su superficie procede de su adscripción o inclusión en sectores, ya sea de suelo urbano no consolidado o, fundamentalmente, de suelo urbanizable delimitado, y permitirá afrontar los compromisos adquiridos por la administración local en los antedichos convenios para la puesta en servicio de la nueva variante ferroviaria (véase ANEXO 2. *Compendio cronológico de convenios entre administraciones sobre el ferrocarril en Burgos*). Se tiene así que, bien porque los suelos del Consorcio estén incluidos en los nuevos sectores, bien porque se adscriban a ellos, el titular de los mismos tendrá idénticos derechos que cualquier propietario del sector en cuestión.

Al margen de otras consideraciones, es claro que la Modificación de Plan General es conveniente para los intereses generales del municipio de Burgos y oportuna por el momento en que se produce, ya que es ahora cuando se han concretado las previsiones contenidas en el planeamiento general en cuanto al desvío del ferrocarril y la incorporación del antiguo trazado como un nuevo viario urbano estructurante de capital trascendencia, por eliminarse una barrera artificial y proponerse un nuevo espacio de encuentro y comunicación. No se dan circunstancias ni oportunidades como la actual en Burgos más que muy de cuando en cuando, pareciendo obligado el dedicar los mayores esfuerzos a que la salida del ferrocarril de la ciudad la fortalezca, mejore y modernice el espacio urbano resultante.

Conviene, no obstante, hacer algunas puntualizaciones:

- 1) El hecho de que se plantee una Modificación de Plan General en estos términos, no es fruto de que el vigente Plan General no previera el desvío ferroviario y sus



consecuencias, sino de que aquella previsión no podía considerar las desviaciones económicas y temporales que luego se han dado. De hecho, el Plan General vigente preveía como motor financiero del conjunto de la operación del Desvío los beneficios para el Ayuntamiento, léase Consorcio, del PERI de la antigua Estación de Ferrocarril, al cual incluso dotó de una edificabilidad que se podría llamar "baja" de  $0,5 \text{ m}^2/\text{m}^2$ .

- 2) Por tanto, no se está dando con esta Modificación una reconsideración de las directrices del Plan General vigente, sino que se está reproduciendo el mecanismo de dotar de aprovechamiento a unos suelos públicos (del Ayuntamiento) adquiridos onerosamente, para que afronte una operación de interés general como es el Desvío ferroviario. Como ya se va entreviendo, la Modificación tendrá dos vertientes diferenciadas: la referida a suelo urbano y la de suelo urbanizable. En concreto, la parte de suelo urbanizable asumirá la mayoría de suelos ferroviarios que una vez desafectados serán propiedad del Consorcio, estando pendientes de gestión, mediante su inclusión o adscripción a los nuevos sectores, los cuales tendrán unos parámetros muy similares a los sectores del Plan General vigente (con los que coincidan en uso y tipología predominante), de manera que no se violenta la aplicación de un modelo que se ha comprobado efectivo y viable. Por su parte, la operación en urbano consistirá, principalmente, en viabilizar las distintas actuaciones identificadas en el suelo urbano por el Masterplan, mediante la reatribución de aprovechamientos a los suelos ferroviarios aún no gestionados.
  
- 3) En concreto, respecto a la viabilidad de las previsiones de la Modificación, los sectores S27 Ciudad del AVE y S29.07 Antigua Estación, que asumen una cuantía de suelos ferroviarios suficiente para el desarrollo inmediato del gran parte del Eje Cívico, están prescritos en sus determinaciones como de iniciativa pública. Esta circunstancia garantiza que, al menos la gestión más prioritaria del Eje Cívico, se pueda promover sin depender de la iniciativa privada. Así, una vez obtenido y ejecutado el Eje Cívico, los ámbitos de suelo urbano normalmente se desarrollarían antes que los urbanizables, por factor de localización en la ciudad.

Por lo tanto, la Modificación no favorece el desarrollo de suelos urbanizables sobre los urbanos, sino que garantiza ese desarrollo de los urbanos vinculados al Eje mediante la implementación del nuevo viario, obtenido con los urbanizables (fundamentalmente los de iniciativa pública).

Por último, respecto a la posibilidad de una programación más precisa sobre el desarrollo de los sectores ordenados por la Modificación, hay que hacer notar que los plazos del planeamiento general y de desarrollo de Burgos están afectados por normativa municipal vigente sucesivamente modificada, motivo por el cual se hace referencia genérica a que el plazo para su desarrollo sea "Conforme a normativa vigente" en previsión de que, además, ésta pudiera sufrir variaciones.

Antes de pasar a explicar en mayor detalle los distintos aspectos de la Modificación, detengámonos brevemente en la concreción de los suelos de RENFE, que serán propiedad del Consorcio para la Gestión de la Variante Ferroviaria, y de cuál será su adscripción.

## **2.2. DESGLOSE DE LOS DISTINTOS SUELOS DE RENFE**

Del conjunto de suelos de RENFE que son objeto de convenio con el Ayuntamiento, y que mediante título de expropiación serán propiedad del Ayuntamiento cuando sean desafectados del uso ferroviario y pasarán a propiedad del Consorcio, se tienen las siguientes situaciones, atendiendo a si están o no gestionados, a su condición de ser o no sistema general y a su localización en cada clase de suelo:

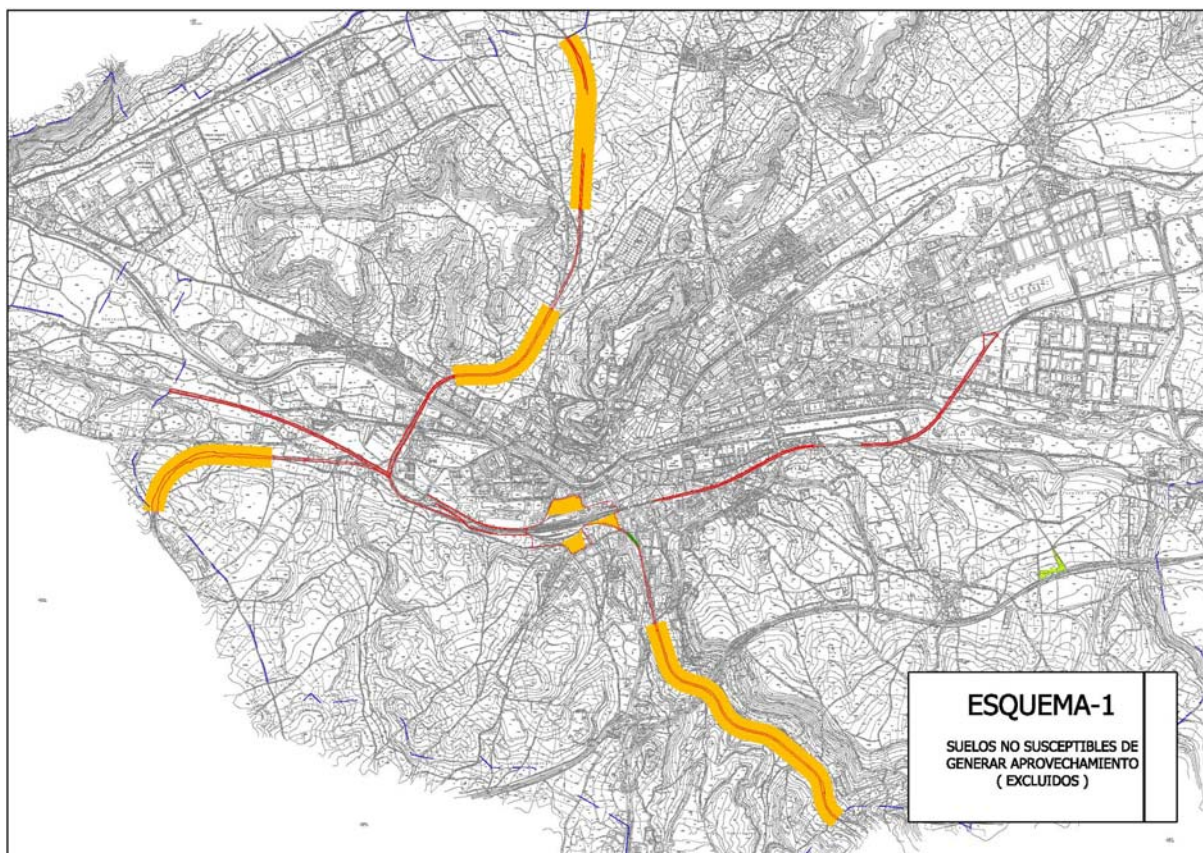
### **SUELOS QUE NO GENERAN APROVECHAMIENTOS**

Una primera clasificación atiende a si los suelos están o no gestionados, lo que quiere decir si ya han sido obtenidos y dotados de aprovechamiento, y no procede volver a actuar sobre ellos. En esta situación tendríamos los tramos del Santander-Mediterráneo (S-M) incluidos en el S-26 y entre el S-7 y S-8, ya gestionados con estos sectores.

También se incluirían en este grupo los suelos de la UA-29.01.1, que ya han completado su gestión y se hallan en fase de urbanización, única unidad de actuación desarrollada completamente de las tres que integran el sector del PERI de la Estación.

Junto con ese primer grupo, están los suelos ferroviarios que no se incluirán en la operación, por no considerarse susceptibles de generar aprovechamiento, los de la misma línea Santander-Mediterráneo localizados en suelo rústico al sur de la ciudad (Vía Verde) y los del Madrid-Burgos más al oeste del T.M. Estos suelos no son sistema general y están en suelo rústico, y ya se hallan urbanizados en el caso de la Vía Verde; por todo ello no se estima procedente su incorporación a la operación.

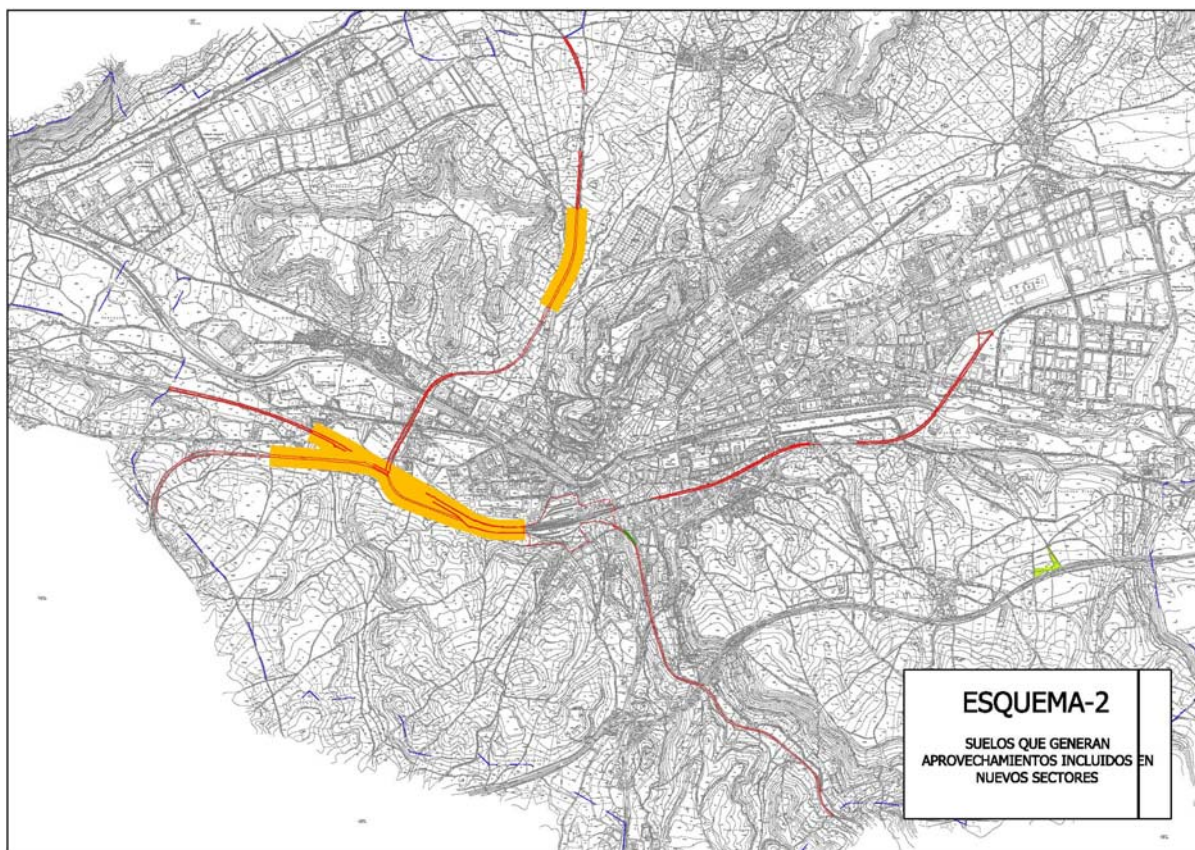
Este primer conjunto de suelos se resaltan en el ESQUEMA 1 adjunto:



## SUELOS QUE GENERAN APROVECHAMIENTOS

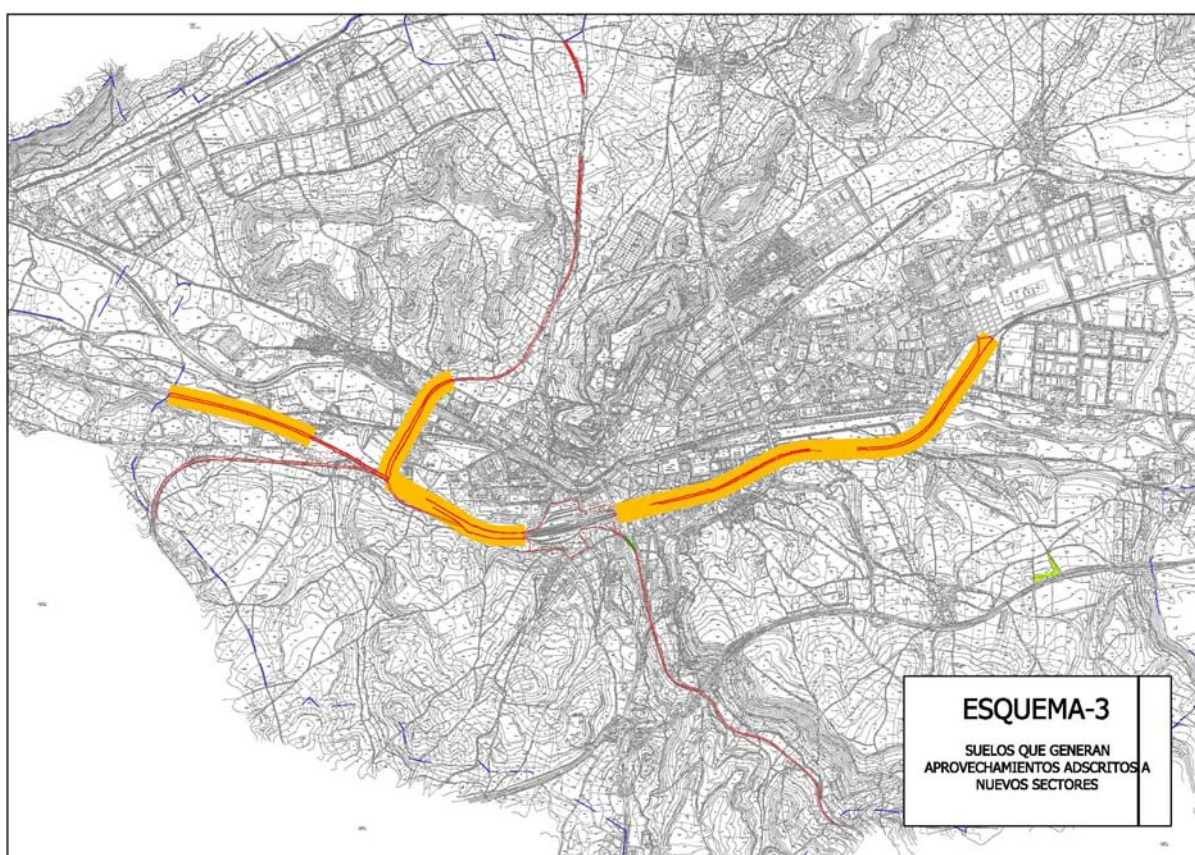
El resto de los suelos ferroviarios sí que es susceptible de generar aprovechamientos, siendo la cuestión dónde los generan o lo que es lo mismo, a qué suelos se cargan. La premisa que va a seguir la Modificación consiste en adscribir cuanto se pueda al suelo urbanizable, lo que permitirá descargar la operación en urbano no consolidado, más ajustado en la relación aprovechamiento–viabilidad. Analizamos los distintos conjuntos:

- Por una parte están los suelos ferroviarios que no se adscriben, sino que están directamente incluidos en los nuevos sectores de suelo urbanizable, con los cuales se gestionarán. Al estar incluidos, es irrelevante si además son o no sistemas generales. Se trata de los tramos del Santander-Mediterráneo incluidos en el S-28 y S-29, y de los tramos del Madrid–Burgos y Madrid–Hendaya incluidos en el S-30 y S-29 (actuales tramos en el S-13, S-14 y parte del APR-22.01, según denominaciones del P.G.O.U. de Burgos vigente) (ESQUEMA 2).





- Por otro lado quedan los suelos que se habrán de adscribir a los distintos ámbitos para su gestión por no hallarse incluidos en ninguno de ellos. A su vez se tienen dos situaciones:
  - i. Los suelos ferroviarios que se pueden adscribir, con independencia de la clase de suelo en que se hallen, a los nuevos urbanizables por estar clasificados como sistema general por el Plan General vigente o por esta Modificación. Se trata de los terrenos de la línea Madrid-Hendaya del S-12 y S-24, el resto de los del APR-22.01, APR-35.01 y APR-53.01, y los VG-16.02 y VG-19 (ESQUEMA 3).

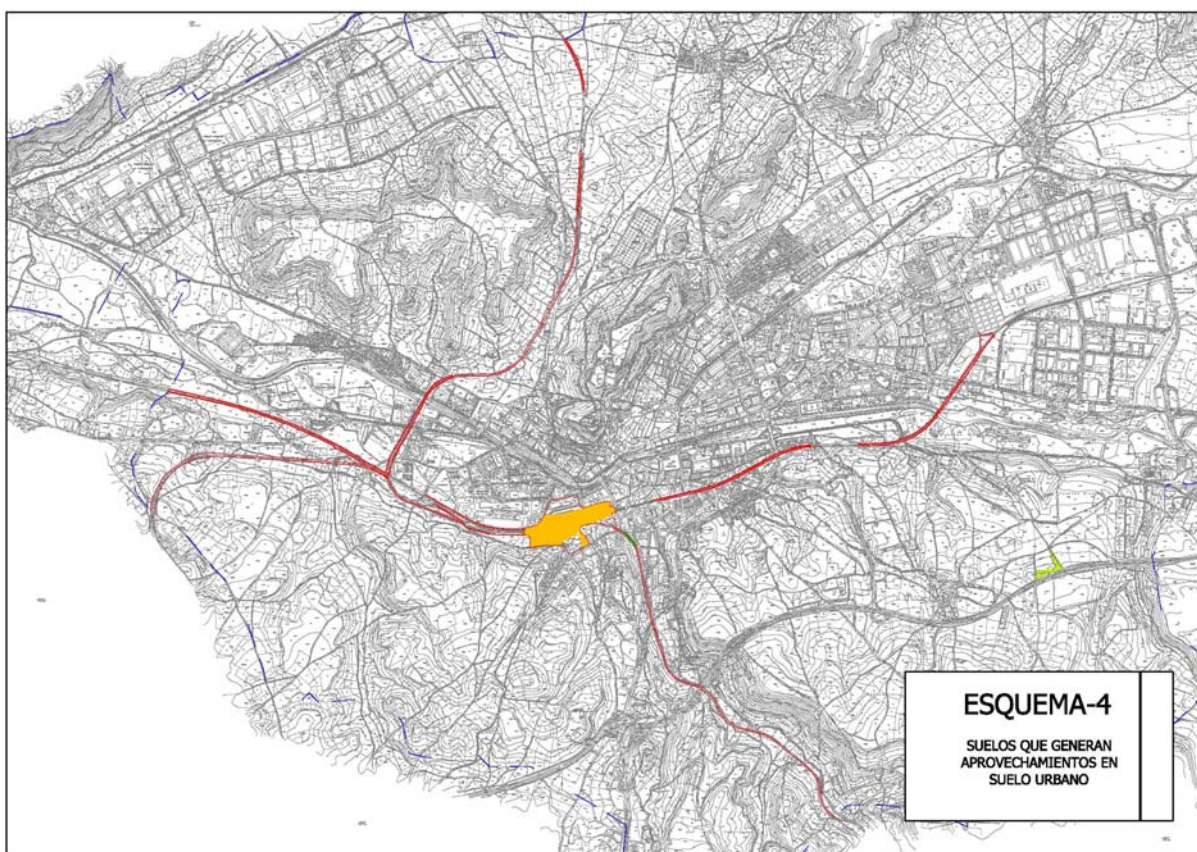


En cuanto a la adscripción a cada sector de Suelo Urbanizable de unos suelos concretos, contrariamente al criterio del Plan General, en el que no existe una correspondencia específica entre los sectores y los sistemas generales adscritos, en el caso de las acciones viarias necesarias para el desarrollo del Eje Cívico, sí se propone una adscripción concreta. Así, a los sectores nuevos o con variaciones sustanciales respecto a los previstos en el PGOU, se les adscribirán las acciones viarias VG20 a VG24; la correspondencia de estos suelos



se justifica pormenorizadamente en los epígrafes 5.1. y 5.2. de esta Memoria y, en las fichas de los sectores correspondientes. Adicionalmente, al resto de sectores de la modificación y complementariamente a los anteriores, se adscribirán Sistemas Generales de Ciudad sin correspondencia específica, según el citado criterio general establecido en el epígrafe 5.3.3.2. de la Memoria Justificativa del PGOUB.

- ii. Por último están los suelos ferroviarios que se hallan en suelo urbano y no son sistema general, que son los del propio PERI de la Estación (UAs aún no desarrolladas) (ESQUEMA 4).



Por tanto, nos encontramos con dos grandes bolsas de suelos ferroviarios gestionables: la de los que irán en la operación de urbanizable por estar incluidos en sectores de urbanizable o ser sistema general a ellos adscribible; y la de los que irán en la operación de urbano, resto del PERI de la Estación. El criterio ha sido, como queda dicho, liberar al máximo de cargas de los suelos ferroviarios la operación en urbano (la cual ya lleva cargas de otro tipo) y llevarlas al urbanizable, en el cual hay más margen de actuación manejando las edificabilidades y densidades.

## 2.3. RESUMEN DEL MASTERPLAN

Llegados a este punto y antes de pasar a describir pormenorizadamente las alteraciones en el Plan General propuestas en esta Modificación, procede citar un resumen del diagnóstico del Masterplan redactado por Herzog y de Meuron, pues al fin y al cabo está en el origen de muchas de las decisiones adoptadas, y su comprensión se justifica más adecuadamente desde una óptica que trate de abarcar el máximo de factores intervinientes (se hace notar que el Masterplan incluye todos los diagnósticos iniciales, al margen de la operaciones o sectores que han de ser objeto de mayor tiempo de reflexión y, por tanto, no aparecen contenidas en este Texto Refundido).

El siguiente resumen lo es de un documento que ha de entenderse como anexo de referencia del documento de Modificación de Plan General. Por ello, aquellas discordancias entre sectores u otros ámbitos existentes entre el Masterplan y la Modificación aprobada provisionalmente, se aclara que son debidos a variaciones por distintos motivos habidas durante la tramitación de la Modificación y sus períodos de información pública, ya sea en atención a alegaciones estimadas o a cambios apoyados en el criterio municipal, no habiéndose estimado conveniente alterar el contenido del Masterplan, dado que se trata de un referente invariado desde los orígenes de la redacción de la Modificación.

### *"MASTERPLAN DE HERZOG Y DE MEURON*

#### *I. INTRODUCCIÓN*

##### *1. NOTAS BÁSICAS SOBRE URBANISMO*

*No son frecuentes las situaciones en las que una ciudad confía el diseño de su crecimiento futuro a un equipo de urbanistas para que lo conciba desde una perspectiva íntegra, global y objetiva. Esta oportunidad única ha de ser aprovechada para experimentar con el urbanismo y los modos de vida contemporáneos en general y con las condiciones del entorno burgalés en particular.*

*La ciudad es un ente vivo y en su planta se expresan los distintos períodos de su evolución. Esta idiosincrasia característica implica que al diseñar el planeamiento de una ciudad se deben utilizar parámetros de "especificidad". A situaciones concretas, respuestas concretas. Es decir, que al contrario que el urbanismo grandilocuente predicado por el barón Haussman en el París del siglo XIX o los arquitectos del Movimiento Moderno en el siglo XX, no contamos con ideas preconcebidas sobre cómo ha*

*de ser la imagen de la "ciudad del siglo XXI". Por estos motivos, el urbanismo contemporáneo debe estar hecho "a medida" y en un diálogo estrecho con un contexto físico, social y económico cada vez más fluctuante.*

*La manera de abordar la disciplina urbanística está centrada en gran medida en el nivel perceptivo, en la experiencia humana del espacio de la ciudad. Antes de tomar una decisión de diseño es fundamental realizar un análisis detallado de las condiciones topográficas, de los elementos naturales, sociales y culturales destacables así como de las distintas tramas urbanas que configuran el carácter del ámbito de trabajo.*

*De este estudio inicial, se sintetizan y desarrollan sensibilidades y se identifican aspectos a remarcar, por su calidad, o a silenciar, por ser obstáculos para un crecimiento ordenado. Estos criterios de diseño dan coherencia geográfica e histórica a la propuesta y pueden ser aplicados de distintas maneras para adaptarse a condiciones específicas variadas.*

*De esta importancia de la percepción y la experiencia de la ciudad se destila también el rol fundamental que se le da a la arquitectura dentro de una visión urbanística. Son los edificios los que dan presencia física e identidad a la ciudad y por este motivo debe abordarse la ciudad desde la escala de la edificación. Esta primacía visual de la arquitectura por encima del sustrato urbanístico justifica la necesidad de invertir esfuerzos para promover arquitectura de alta calidad que consigan cristalizar y sacar a relucir las sutilezas del Masterplan. Existen diversos mecanismos para alcanzar este nivel cualitativo en la arquitectura. En primer lugar el fomentar una cultura que la sepa acoger, en segundo lugar el identificar aquellos lugares del Masterplan donde se requieran momentos singulares y en tercer lugar mediante la promoción de concursos o encargos donde se enfatice la arquitectura de calidad.*

*La ciudad pertenece a sus ciudadanos y por lo tanto debe ser concebida desde su perspectiva, teniendo en cuenta siempre el estilo de vida propio de los habitantes de un lugar, sus costumbres y hábitos cotidianos. De lo contrario, cualquier propuesta se vuelve inapropiada e injustificada.*

## **2. PRIMERAS OBSERVACIONES SOBRE BURGOS Y SU HISTORIA**

*Hablar de Burgos significa, entre otras cosas, hablar de una ciudad compacta (1560 hab./km<sup>2</sup>) e inserta en un paisaje parcamente urbanizado (13 hab./km<sup>2</sup>). Esta es una*

*condición de aparente aislamiento que se observa en otras ciudades castellanas y que responde a razones históricas sobre el uso del territorio y el rol de la ciudad en él.*

*Sin embargo, en apenas tres años, la ciudad estará integrada en la red europea de trenes de alta velocidad gracias a la llegada del AVE Madrid-Hendaya. Este hecho implica, a escala urbana, una operación visionaria y estratégica cuyo resultado es la liberación y recalificación de suelos que anteriormente estaban segregados por la presencia del ferrocarril y que ahora se articularán a través de la avenida conocida ya como el Eje Cívico. Así mismo esta es la oportunidad de revalorizar barrios que tradicionalmente han sufrido una desconexión respecto del centro urbano.*

*Este es un momento histórico que se traduce en unas expectativas de crecimiento halagüeñas, dentro de la pauta general de desarrollo escalonado y constante de la ciudad.*

*A rasgos generales, tras ocupar la ladera sur del cerro del Castillo, la ciudad ha ido creciendo principalmente por las partes bajas del valle del Arlanzón de manera densa y compacta, aprovechando su condición de encrucijada de rutas históricas (el Camino de Santiago y la vía Madrid-Irún).*

*También se identifica la gran riqueza de tipologías urbanas que existen actualmente en la ciudad: centro histórico, ensanche, poblados medievales, conjuntos monumentales, barriadas, zonas de expansión, ciudades jardín... Esta heterogeneidad es fruto de un crecimiento más o menos constante durante sus mil cien años de historia; hasta el punto de poder decir que Burgos hoy por hoy contiene a "varias ciudades" en una y el futuro Eje Cívico conectará varias de ellas.*

*Recorriendo el trazado del futuro Eje Cívico desde Villalbilla de Burgos hasta el bosque de Santimia (donde está planeada la estación del AVE) se localizan una gran variedad de situaciones urbanas y paisajísticas, de distintos periodos y caracteres. La intención del Masterplan es que Burgos siga creciendo en el futuro respetando su historia, compacidad, variedad y topografía intrínsecas. En otras palabras, una ciudad densa y diversa.*

### **3. CRITERIOS DE DISEÑO PARA EL DESARROLLO URBANO DE BURGOS**

*Como punto de partida hemos establecido unos criterios de diseño globales, basados en observaciones del contexto del proyecto. Estos principios se adaptan localmente para dar respuesta a las situaciones específicas de cada sector a desarrollar.*

### 3.1 PLANIFICAR CON LA TOPOGRAFÍA

*En primer lugar identificamos la presencia de una secuencia de cerros y colinas que definen el valle de los ríos Arlanzón y Vena: Santimia, Grajo, San Miguel, La Lora, Fuentes Blancas, San Zoles, Macuquera, Valdechoque... Burgos ha ocupado históricamente este valle y los cerros han funcionado como borde y telón de fondo natural de la ciudad. La sugerencia es que esta manera de urbanizar, dialogante entre la masa construida y el sustrato natural, siga presente en el crecimiento urbano. Esta relación íntima se materializa en distintas maneras dependiendo de las condiciones locales específicas con las que conversa (cerros, vaguadas, atalayas, faldas de colina...).*

### 3.2 CORREDORES VERDES

*Burgos tiene la fortuna de contar con una serie de corredores verdes que traen la presencia de la naturaleza hasta el corazón de la ciudad. El parque-bosque fluvial del Arlanzón (que incluye el excepcional parque de la Quinta) cruza la ciudad de este a oeste, la masa forestal del cerro de San Miguel y del Castillo se extiende hasta el centro histórico y el parque a lo largo del río Vena penetra hasta el núcleo urbano igualmente. Proponemos que el Eje Cívico, que también cruza la ciudad, sea entendido como un nuevo corredor verde, y que se conecte con la red de espacios abiertos ya existente (plazas, parques, corredores verdes, paisaje exterior).*

### 3.3 HITOS HISTÓRICOS

*A lo largo del ferrocarril se hallan hitos históricos de diversos periodos, incluyendo monumentos únicos a escala mundial (Monasterio Real de las Huelgas, Hospital del Rey, Cartuja de Miraflores) y otros de un pasado más reciente (Barrio de las Sederas, diversas instalaciones ferroviarias). Esta cercanía nos sirve de excusa para que el Eje Cívico los integre y revalorice. En algunos casos se sugerirán nuevos usos, en otros una potenciación de la visibilidad y presencia de los hitos.*

*Los hitos sirven como articuladores a escala urbana y como referencia en el diseño de los sectores de crecimiento. Así mismo se sugieren zonas estratégicas propicias para futuras intervenciones arquitectónicas de calidad donde se posibilite la experimentación. Estas actuaciones singulares sirven también como elementos de referencia contemporáneos en el contexto de la ciudad.*

### 3.4 COSER LA CIUDAD

*La presencia del ferrocarril durante más de un siglo ha dividido la ciudad en dos, el objetivo que perseguimos es que el Eje Cívico sea, no solo un viario longitudinal, sino también un conector con permeabilidad transversal favoreciendo el tráfico rodado y peatonal entre el centro de Burgos y los barrios al sur de su trazado, tanto los existentes (San Pedro y San Felices, San Julián, San Agustín, La Nevera, El Crucero) como las nuevas zonas de crecimiento.*

*El objetivo de coser la ciudad no implica solo fomentar el tráfico transversal al Eje sino también el dar una fachada con intensa actividad a esta nueva vía. En algunos casos esto consistirá en dejar de dar la espalda (la zona de El Cañón) y en otros consistirá en concentrar las actividades públicas de los nuevos barrios a lo largo del Eje.*

### 3.5 TRÁFICO

*La movilidad cobrará gran importancia en el futuro de la ciudad. Consideramos la existencia de una futura circunvalación exterior completa que aliviará gran parte del tráfico que actualmente atraviesa la ciudad (Avenida de Cantabria del Norte al Sur y Corredor del Arlanzón del Oeste al Este). Se prevé la conclusión de la Ronda urbana en sus secciones norte (en obras ya), oeste (planeada) y sur (en concepto), que conectarán los nuevos sectores a urbanizar y liberarán el gran tráfico que ahora soporta el corredor del Arlanzón (Avenida de Palencia, Calle de la Merced, Calle de Valladolid, Paseo de la Sierra de Atapuerca). De esta manera el Eje Cívico se convertirá en la conexión Este-Oeste por excelencia y a lo largo del cual debería fomentarse el transporte público.*

*Los estudios sectoriales iniciales demuestran la necesidad de planear una Ronda Sur para dar fluidez al transporte desde los barrios en el extremo oeste (Barrio del Pilar y Sederas) hasta la zona este de la ciudad (Gamonal, Capiscol y Villímar) evitando la zona conflictiva y densa de San Pedro y San Felices, La Vega y Casillas.*

*Inicialmente el trazado de la Ronda Sur estaba previsto en paralelo al Eje Cívico en su sección oeste (Las Huelgas, la Cellophane) pero a mitad de altura en las colinas al sur, para posteriormente ascender hasta el cerro de San Zoles, cruzar en viaducto la vaguada de la carretera de Arcos y conectarse, en el nudo de Landa-Automoba, a la N-1 en su penetración hacia la ciudad y finalmente desengarzarse de la misma para unirse a la penetración de Cortes, cruzar la Carretera de Cortes y atravesar el río Arlanzón a la altura aproximada del actual puente del ferrocarril. Bajo este precepto y pensando en la*

*ronda como un viario urbano, no suburbano, se ha reconsiderado su trazado en combinación con el Eje Cívico y teniendo en cuenta los criterios que rigen el Masterplan.*

*Una primera decisión que se toma es la de no duplicar viarios (Eje Cívico y Ronda Sur) en paralelo a poca distancia uno del otro e intentar unificarlos en la medida de lo posible, tanto por economía de medios como por proteger las colinas situadas al sur de la ciudad de las graves consecuencias topográficas derivadas de introducir un viario de gran capacidad. Esto significa que el Eje Cívico actuará como ronda en su sección oeste (entre el cruce con la Ronda Oeste y el nudo de la Cellophane).*

*En el nudo de la Cellophane, la Ronda se desengarza del Eje y asciende por la llamada Vaguada de las Huelgas, evitando el trazado por lo alto del cerro de San Zoles y dirigiéndose, por detrás del cerro hacia el nudo de Automoba para incorporarse entonces a la penetración de la N-1 hacia Burgos. Finalmente se desengarzarían Ronda y N-1 para que la Ronda, mediante un viario nuevo, cruce la Carretera de Cortes y descienda hasta el Eje en el punto de conexión de la carretera BU-8000 (del Monasterio de la Cartuja).*

*A partir de ahí la Ronda y el Eje se vuelven a juntar a lo largo del borde este del Parque de la Quinta, y cruzan el río en un nuevo puente paralelo al existente del ferrocarril en su costado oeste. En esta parte del trazado del Eje, se reducirá su cota susceptible hasta estar a nivel con el parque que atraviesa (La Quinta al oeste y Fuentes Blancas al este).*

*Una vez cruzado el río, el tráfico pesado se separará del Eje por un nuevo viario propuesto que conducirá estos vehículos hacia el polígono industrial de Gamonal-Villimar por la calle de la Demanda (oeste-este) y Avenida Alcalde Martín Cobos (norte-sur); mientras que el tráfico ligero posiblemente siga por el Eje (Juan Ramón Jiménez y Esteban Saez de Alvarado) hasta su encuentro con la Ronda Norte.*

*Dentro de este entramado, se presta especial atención al diseño, capacidad y funcionalidad de los nudos "de la Cellophane" (Eje y Ronda), "de Automoba" (Ronda y N-1), "de la Quinta" (Ronda, Eje y carretera de la Cartuja) y "de Capiscot" (Ronda, Eje y calle de la Demanda).*

*Se sugiere que el Eje sea utilizado intensamente por líneas de transporte público pues conecta los barrios más populosos de la ciudad (zona de Gamonal), con el centro, los dos Campus universitarios (Río Vena y San Amaro-Hospital del Rey) y zonas de recreo como Fuentes Blancas, La Quinta y el futuro parque de San Zoles.*

## II. SECTORES

### 1. EL PINAR DE VILLACIENZO

*Nuestra primera impresión al visitar el Pinar de Villacienzo junto a la N-120 (carretera de Valladolid) era la de hacer compatible una implantación urbana con la belleza del bosque que nos rodeaba. La idea del diseño por tanto ha quedado marcada por la intención patente de promover una colonia peri urbana entre árboles. Como primer paso conceptual decidimos rellenar el solar con un bosque de la misma especie al circundante y posteriormente introducir los edificios estratégicamente de forma que la sensación final sea la de vivir dentro de un bosque.*

*Los edificios, principalmente de uso residencial y bajo perfil (vivienda individual o colectiva de baja altura, con la excepción de algunas torres), se sitúan en hileras discontinuas en una implantación racional que enfatiza el diálogo entre los edificios y los árboles. Parte de la vegetación está situada en espacios públicos y parte en suelos privados (jardines) que tendrían que ser respetados a la hora de la edificación. Al Pinar se accederá desde la carretera de Villacienzo y tendrá un tráfico interno ralentizado para promover el uso peatonal de las calles.*

*La línea de ferrocarril Madrid-Burgos, que marca el borde sureste del pinar se reciclaría como camino peatonal y pista de bicicletas con un recorrido más o menos paralelo al Eje Cívico. De esta manera conectaría el Pinar con el resto del sector S28 (las vaguadas urbanizadas) y el centro de la ciudad.*

### 2. LAS VAGUADAS

*La delimitación original del sector S28 en las bases de actuación originales parecía incitar a una urbanización homogénea de las laderas y cerros de las colinas situadas al suroeste de Burgos; sin embargo esta cadena ondulante de cerros y vaguadas tiene matices que deben ser respetados.*

*En primer lugar identificamos estos cerros como hitos naturales y como el límite natural del valle del Arlanzón, un borde topográfico que la ciudad nunca ha rebasado en sus 1000 años de historia. La vista desde lo alto de estos cerros siempre ha sido el retrato arquetípico de la ciudad desde el medioevo y su urbanización implicaría perder esta panorámica para el disfrute público.*



*Además de estos hitos naturales, identificamos la existencia, a ambos lados del Eje Cívico, de varios elementos culturales de referencia: el monasterio de las Huelgas, el Hospital del Rey, la Granja de Villargámar y la antigua fábrica sedera.*

*Con estos aspectos en mente, y sabiendo que la ciudad ya ha empezado a ocupar los valles perpendiculares al Arlanzón (San Pedro y San Felices, carretera de Arcos y Cardeñadizo...), sugerimos que la urbanización en el S28 se concentre en dos vaguadas existentes: la situada frente al Hospital del Rey y el valle de Villargámar.*

*Otro matiz topográfico que da identidad y diferenciación a ambas vaguadas es el de los cortes abruptos y variados que salpican el paisaje. De esta manera observamos que la vaguada del Hospital del Rey es más bien una sucesión de terrazas prácticamente planas y la de Villargámar tiene un fondo de valle muy llano y profundo por ser el lecho mayor del Arroyo de Fuentemoro.*

*Como manera de enfatizar la diferencia entre el carácter denso de las dos vaguadas urbanizadas y del paisaje exterior vacío, se plantea que los espacios abiertos dentro de las vaguadas tengan una vegetación densa, muy ajardinada y frondosa.*

### **3. LA VAGUADA DE VILLARGÁMAR**

*La Vaguada de Villargámar, como comentábamos anteriormente, está caracterizada por un fondo de valle plano, ancho y profundo y por unos laterales de valle de pendiente bastante pronunciada. La presencia del arroyo en el centro del valle genera variedad en la vegetación y la ordenación de las fincas agrícolas.*

*El concepto de implantación trata de enfatizar estos aspectos naturales y culturales, ocupando el valle en su longitud.*

*El concepto de urbanización surge de la idea de liberar la vega del arroyo para su uso como parque. De esta manera se edifica en los laterales siguiendo una tipología de hileras alineadas en paralelo a la topografía. Estos barrios disfrutan de vistas cruzadas de la vaguada y también del paisaje exterior.*

*El borde norte del barrio tiene un carácter más público (comercial, equipamientos) y termina en el talud existente para la línea de ferrocarril Madrid-Burgos que se utiliza*

*como vía peatonal y ciclista para conectar los nuevos desarrollos al suroeste de Burgos con el centro urbano.*

*El conjunto monumental de Villargámar, con la granja y sus muros, se conserva y se sugiere que no se urbanice en sus cuatro costados para permitir mantener su vínculo histórico con el paisaje natural que lo rodea.*

#### 4. LAS TERRAZAS DEL HOSPITAL DEL REY

*Frente al Hospital del Rey las colinas al sur del Eje Cívico se abren en forma de seis terrazas de uso agrícola que ascienden consecutivamente. Este matiz topográfico habla no solo de la orografía natural del terreno sino también del uso humano del territorio.*

*El tamaño de cada terraza parece adecuado para poder albergar un grupo de viviendas considerable de manera que en cada plataforma se genere una comunidad o pequeño barrio. Cada una de estas terrazas habitadas contarían con un perímetro edificado en alturas variables para fomentar las vistas que desde aquí se disfrutan de las Huelgas, el Hospital del Rey y el paisaje exterior y a la vez se generaría un vacío interior de uso primordialmente comunitario.*

*La terraza central no contiene ninguna edificación para así funcionar como plaza elevada que conecta las otras terrazas.*

*La tipología de manzana perforada se repite, pero con edificaciones de más porte, junto al Eje Cívico. En esta parte baja del barrio se concentrarían las actividades de carácter más público para fomentar la vida pública a lo largo de esta nueva arteria de la ciudad.*

#### 5. CLH Y CAMPUS UNIVERSITARIO

*Las instalaciones de la empresa CLH, consistentes básicamente en tanques de productos petroquímicos, serán desmanteladas de su actual solar junto al Eje Cívico. Esta operación significa que se generará un gran vacío entre el Eje y el Hospital del Rey, centro neurálgico del Campus de San Amaro de la Universidad de Burgos. Surge así una oportunidad para reflexionar sobre el funcionamiento de este campus y de cómo debería crecer.*

*Observamos que el Hospital del Rey tiene un lugar poco céntrico (desplazado hacia el este) dentro del campus y más aun considerando que las reservas para crecimiento universitario están situadas hacia el oeste (hacia el río Arlanzón).*

*Como visión global entendemos que el campus debe funcionar como una rótula (entre el río y el Eje Cívico) siendo el Hospital del Rey la articulación central. En lugar de crecer dispersamente, se sugiere comenzar densificando hacia el sur el núcleo del edificio central con un crecimiento compacto ofreciendo una nueva cara del Hospital del Rey hacia el Eje Cívico, que es una importante ruta de acceso al campus.*

*En la parte norte del solar de CLH se sugieren reservas de equipamiento universitario (en continuidad con el crecimiento del Hospital del Rey hacia el sur). La parte sur del solar, contigua al Eje y al paisaje exterior, queda liberada como espacio abierto. De esta manera, se fomenta un vínculo estrecho entre los espacios de la universidad, y el paisaje abierto exterior.*

## 6. SAN ZOLES

*Dentro del contexto topográfico de las colinas del suroeste de Burgos, el ámbito más delicado es el del cerro de San Zoles, también conocido como sector S15. Los motivos para recalcar la importancia de diseñar esta zona con los criterios integradores del Masterplan son su proximidad al centro, su alta visibilidad, la cercanía del Monasterio de las Huelgas y sobre todo el hecho de que desde este cerro se han plasmado algunas de las vistas más famosas de Burgos (grabados medievales así como las primeras fotografías).*

*En la actualidad este sector cuenta con un plan parcial aprobado solo inicialmente y que pretende urbanizar toda la colina, incluso el cerro (donde ahora está situada la antena de telecomunicaciones) y más allá, hasta la Ronda Sur hasta ahora planeada por el PGOU. Esta implantación privatizaría la fabulosa panorámica desde el cerro y también desvirtuaría el perfil de la topografía de las lomas visto desde la ciudad. Por esta razón, se sugiere una propuesta alternativa, más acorde a los principios de diálogo con la topografía, de densificación urbana y de respeto hacia los hitos naturales y culturales.*

*Bajo estas premisas se propone una urbanización de la parte llana del sector, cerca del Eje Cívico con una tipología de baja-media altura (hasta 4 plantas), en algunos casos de uso individual y en otros colectivo, que dé continuidad a la trama urbana. Este modelo de urbanización genera un espacio interno de manzana de carácter comunal o incluso*

*ocupado por algún equipamiento. La vida pública (actividades comerciales) se situarían a lo largo de la Calle del Polvorín de Santa Ana (continuación natural de la calle de San Pedro y San Felices).*

*La falda de la colina de San Zoles se plantea con el objeto de liberar el cerro para reservarlo como parque público. Con esto las edificaciones solo llegan hasta cierta cota y siempre siguiendo una disposición en hileras paralelas a la topografía para maximizar las vistas que desde aquí se disfrutan de la ciudad. Para dar acceso al parque del cerro desde la ciudad se prevén dos zonas libres de edificación que además ensalzan el conjunto de la capilla medieval de San Zoles.*

*Finalmente, la modificación de la Ronda Sur respecto al planteamiento del PGOU actual implica que el nuevo trazado desciende por la vaguada situada al oeste del cerro de San Zoles y que surge la necesidad de conectarlo con el Eje Cívico-Ronda Sur.*

*Este complejo encuentro se resuelve mediante una rotonda integrada lo suficientemente grande como para poder albergar dentro un bloque urbano y un edificio en altura alineado con la larga recta del Eje Cívico (desde la Cooperativa Avícola).*

## **7. PERI DE LA ANTIGUA ESTACIÓN.**

*De entre los sectores a desarrollar con motivo de la variante ferroviaria, el más singular es el de la actual estación de trenes, el Plan Especial de Reforma Interior de la estación. Se trata no solo del más céntrico de todos los ámbitos de actuación sino también el que mejor refleja la memoria del paso del ferrocarril por la ciudad. Otra característica de este área logística es la de estar rodeada por ciudad consolidada en casi todos sus costados con lo que su función como conector entre el norte (centro) y el sur (San Pedro y San Felices, Barriada de Ferroviarios, San Zoles) será fundamental.*

*Se ha concebido un barrio denso, que dé continuidad a la trama urbana circundante y que tenga la capacidad de convertirse en una extensión natural de la intensa actividad del centro histórico. Proponemos mantener varios elementos característicos de los 150 años de actividades ferroviarias preservando el edificio de la estación, los hangares semicirculares, los almacenes al este de la estación y las torres de agua.*

*Para enfatizar la presencia del Eje Cívico que atraviesa el sector, los edificios en altura (12 plantas máximo) se agrupan en torno a este boulevard, dándole así intensidad de actividades y un carácter eminentemente comercial en las plantas inferiores. La*

*geometría de las torres viene definida por pasillos visuales que se quieren liberar para permitir enmarcar varios hitos (Castillo, Catedral, Las Huelgas) desde dos puntos panorámicos cercanos (cerro de San Zoles y cerro de San Isidro).*

*En los bordes del ámbito se propone una implantación densa con edificaciones de baja altura (principalmente residencial colectiva) que dan continuidad al tejido residencial de los barrios que rodean al PERI y consecuentemente cose el centro con los barrios situados al sur. Esta tipología es a la vez porosa y clara en la manera en que define la división entre calle e interior privado-comunitario.*

## 8. EL CAÑÓN

*La parte más dura del trazado del Eje Cívico es la llamada "el Cañón". Sus límites geográficos son el área de la estación por el oeste y el viaducto Timoteo Arnaiz por el este. El objetivo principal consiste en intentar darle una fachada al nuevo boulevard pues la ciudad ha crecido al norte y al sur del ferrocarril siempre dándole la espalda a las vías. Las intervenciones son complejas por la multitud de propietarios y de situaciones delicadas con las que nos encontramos y están divididas en diversas unidades de actuación.*

*Del PGOU actual se dan por buenas un número elevado de unidades que principalmente pretenden construir la fachada del Eje (44.01 a 44.05) o liberar espacios laterales (Unidad de Actuación de Casillas y la 35.03 de la iglesia de San Julián). Por lo tanto la propuesta se limita a varias actuaciones puntuales y específicas donde se recalca la necesidad de arquitectura de calidad por lo estratégico y delicado de las condiciones del contexto.*

*El cruce entre la calle del Carmen y el Eje Cívico es identificado como un punto estratégico pues funciona como "bisagra" entre el centro de la ciudad y el popular barrio de San Pedro y San Felices. Se propone un edificio elevado (no más alto que las construcciones circundantes), visible tanto desde el Arlanzón (Paseo del Empecinado) como desde la calle Santa Dorotea. Si a esta operación se le añade un traslado al Campus Universitario de San Amaro de la Escuela de Relaciones Laborales, se consigue crear un espacio público al lado del Eje entre las calles del Carmen y Barrio Gimeno.*

*El Hospital de la Concepción (PECH 23-AI-1) es otro de los hitos culturales situados en la proximidad del Eje Cívico y debe aprovecharse de esta circunstancia. El edificio histórico posiblemente albergará en el futuro un archivo histórico. Se sugiere el traslado al*

*Campus de San Amaro de 8000m2 de usos educacionales planeados en el PGOU para las traseras del Hospital.*

*Con esto se consigue liberar el jardín-huerta del Hospital lo cual permite ensalzar la presencia de este hito histórico y abrir un espacio público junto al Eje Cívico en el angosto "Cañón".*

*Junto al Convento de Santa Clara existe una unidad de actuación planeada (UE.-35.05) de planta triangular que, dada su posición (junto al jardín del monasterio, junto al Eje, cerrando el espacio que se formará con el traslado del ferrocarril y frente al parque de la Nevera), ha de ser diseñada garantizando una solución de calidad arquitectónica y respeto por el entorno.*

*La sección este del "Cañón" es la más disgregada y poco consolidada con numerosas edificaciones dándole la espalda al ferrocarril sobre todo en su lado norte. El PGOU actual prevé una serie de unidades de actuación (U.A. 44.01, 44.02, 44.03, 44.04 y 44.05) que materializan la nueva fachada urbana al Boulevard. Este planeamiento es respetado íntegramente en la modificación.*

*En la unidad de actuación 44.06 (Calle Ramón Menendez-Pidal) junto al viaducto de Timoteo Arnaiz se sugiere una edificación en altura aislada a manera de hito que marque la entrada en la ciudad desde la N-1 (Madrid) y que se eleve por encima de la cota del puente.*

#### **9. LA ATALAYA DE LA QUINTA**

*Otro de los sectores del Masterplan en los que la topografía juega un rol importante es el S18, situado al sur del Parque de la Quinta, al norte de la penetración de Cortes y que incluye las dos colinas a ambos lados de la carretera de Cortes.*

*Dada la proximidad de varios elementos naturales de relevancia (La Quinta, Fuentes Blancas, Pinar de Cortes) decidimos liberar la colina de Puertas Verdes (parte este del sector), para permitir un vínculo entre el paisaje exterior y la Quinta. Por lo tanto la urbanización se concentra más densamente en la loma de Ribalamora (al oeste) a manera de atalaya con vistas sobre la Cartuja y el centro histórico, consolidando el borde de la ciudad en esta zona.*

*A la atalaya se accede desde la carretera de Cortes. Su imagen exterior es compacta mientras que la interior es clara y racional, con un sistema ortogonal de viarios.*

*Dentro de un tejido residencial denso y de bajo perfil, aparecen edificios elevados que disfrutan de fabulosas perspectivas.*

*Desde el Eje la Atalaya quedaría situada por encima de un talud abrupto que sería tratado para poder acceder también peatonalmente al barrio. Los usos de carácter más público se sitúan en los extremos del barrio para atender al mayor número de ciudadanos posible.*

#### 10. EL PLANTÍO, CAPISCOL Y GAMONAL

*Se plantea aquí la cuestión de cómo cruza el Eje Cívico el río Arlanzón pues el puente del ferrocarril tiene una cota elevada por los taludes artificiales sobre los que discurren las vías. Se mantiene el puente de sillares del tren para uso peatonal y como pantalla acústica entre la playa del Arlanzón y el futuro puente para el tráfico del Eje-Ronda que discurre inmediatamente al oeste. A su vez, se consolida la continuidad entre el parque de la Quinta y el bosque de Fuentes Blancas.*

*En el área de El Plantío se concentran actualmente grandes equipamientos urbanos deportivos y de ocio. Estas instalaciones disfrutan de una situación privilegiada, frente al río y cercanas al centro de la ciudad. Se puede sacar mayor partido de esta zona con la introducción de otras actividades que generan más variedad programática como por ejemplo conjuntos residenciales junto al Arlanzón, o incluso la reubicación de alguno de estos grandes equipamientos en otra parte de la ciudad.*

*En el barrio de Capiscol encontramos otro de los conjuntos edificados de interés situados a lo largo del Eje, el formado por el silo, la Iglesia de El Salvador y el colegio Miguel de Cervantes. En este contexto existe una unidad de actuación (UE.-53.06) que pretende culminar la glorieta entre la Calle Eladio Perlado y la N-120 con una edificación de 8 plantas. Este edificio impide que la amplia zona ajardinada situada detrás del silo pueda continuar hasta la rotonda de Capiscol y también desvirtúa el conjunto arquitectónico del silo. Se propone trasladar los mismos aprovechamientos hacia el Eje Cívico, de esta manera, se abre el silo a la calle Eladio Perlado y se cerraría con edificación este tramo del Eje que está desabrigado por el carácter poco definido del espacio urbano (fábricas al este, nudo con la N-120, campos deportivos en desuso al oeste).*

*El poblado de Gamonal es uno de los lugares más peculiares de Burgos, no solo por la trama medieval que aun mantiene, sino también por el contraste con las edificaciones en altura que lo rodean. Existe un plan especial de integración del poblado en el Camino de Santiago. Este proyecto podría estar conectado al Eje Cívico mediante un proyecto de urbanización y tratamiento del espacio público a lo largo de la Calle de Poza que ya en la actualidad tiene mucha vida pública.*

#### 11. LA CIUDAD DEL AVE

*La Ciudad del Ave es el sector más alejado de la ciudad consolidada. Sin embargo, en el futuro, con la construcción de la nueva estación de ferrocarriles, del Eje Cívico y de la circunvalación exterior, este barrio será uno de los que tenga mejores conexiones y mayor flujo de personas. Ya en la actualidad esta parte nordeste de Burgos se está caracterizando por albergar grandes equipamientos ciudadanos (hospital, futuro hospital, centros comerciales...) para los populosos barrios del este.*

*La Ciudad del Ave se concibe como un centro de servicios y abastecimiento para el este de Burgos, una subcentralidad distinta de la histórica-turística del centro tradicional y de la comercial-urbana planeada para el área de la antigua estación. Puesto que el nuevo trazado ferroviario será exterior, este será el único momento en el que el viajero del tren tendrá una experiencia puntual de la ciudad de Burgos. Estas condiciones tan particulares llevan a la intención de no generar un barrio convencional sino a un urbanismo excepcional.*

*Esta acumulación de motivos nos lleva a pensar en la construcción de una fachada para la ciudad, una cadena de edificios multiusos en altura cuyo perfil varía gradualmente, generando así una silueta urbana iconográfica, visible desde la ciudad pero reconocible también fácilmente por los pasajeros ferroviarios.*

#### 12. EL ENCUENTRO

*El desarrollo urbano de El Encuentro es fundamental como puente entre la ciudad tradicional y el área industrial-logística de Villalonguejar. En la actualidad este no-lugar está atravesado por diversas líneas de comunicación (tren Santander-Mediterráneo y carretera a Aguilar de Campoó) que lo separan del resto de la ciudad. En el futuro, la Ronda Norte y sus taludes laterales acentuarán la desconexión.*



*El sector es entendido como una "isla" con dos puntos de entrada, en la gran rotonda central y en la rotonda norte (de acceso al polígono industrial). La implantación densa y de baja altura (máximo 3 plantas) se basa en una retícula urbana ortogonal que se desarrolla en la parte inferior de las suaves pendientes del cerro de la Lora y que enfoca las calles hacia el cerro de San Miguel y el Castillo al otro lado del valle.*

*Dada la restricción de usos residenciales en la parte norte del sector (debido a la cercanía del cementerio de San José), existe una concentración residencial en el sur y de programa terciario en la mitad norte. Esta variedad de usos afecta al ritmo de la retícula urbana, que se dilata o densifica en función de las distintas tipologías, viarios, usos y tamaños de parcela que se propongan.*

*Una red de espacios abiertos intercalados permiten momentos de diversidad: plazoletas, aparcamientos públicos, pasos peatonales..."*

#### **2.4. CARÁCTER DEL MASTERPLAN Y PLAZOS PROPUESTOS**

En relación con una posible contradicción entre el espíritu del Masterplan y de la Modificación, ha de decirse que aquél es un documento de referencia de la Modificación, no su memoria vinculante o justificativa. El Masterplan se redactó en las fases iniciales del trabajo y, a diferencia de éste, no ha evolucionado como consecuencia de los procesos de participación pública y debate social, con lo que resulta inevitable que algunos aspectos de ambos documentos sean discordantes, aunque no contradictorios.

Sobre la necesidad una programación más precisa para el desarrollo de los sectores ordenados por la Modificación, hay que hacer notar que los plazos del planeamiento general y de desarrollo de Burgos están afectados por normativa municipal vigente sucesivamente modificada, motivo por el cual se hace referencia genérica a que el plazo para su desarrollo sea "Conforme a normativa vigente" en previsión de que, además, ésta pudiera sufrir variaciones.

No obstante, los sectores S27 *Ciudad del AVE* y S29.07 *Antigua Estación*, los cuales asumen una cuantía de suelos ferroviarios –adscritos e incluidos, respectivamente— de 107.565 m<sup>2</sup> y 17.734 m<sup>2</sup>, respectivamente, están prescritos en sus determinaciones como de iniciativa pública. Esta circunstancia garantiza que, al menos la gestión más prioritaria del Eje Cívico, se pueda promover sin depender de la iniciativa privada. Adicionalmente, en todo caso existe la posibilidad de proceder mediante actuaciones aisladas de ocupación directa. O dicho de otro modo: no es que la Modificación favorezca

el desarrollo de suelos urbanizables sobre los urbanos, sino que garantiza ese desarrollo de los segundos, determinando la ordenación detallada de los primeros.

### **3. OBJETO, CONTENIDO Y ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO Y ALCANCE**

#### **3.1. OBJETO**

La presente Memoria vinculante, tiene los siguientes objetivos:

- Justificar la conveniencia de la Modificación, acreditando su interés público.
- Describir y justificar pormenorizadamente las determinaciones del Plan General de Ordenación Urbana de Burgos que resultan alteradas, reflejando tanto el estado actual como el estado modificado (documentos y planos de Modificación).
- Incorporar las determinaciones tanto de ordenación general como de ordenación detallada en aquellos ámbitos afectados por la Modificación y en aquellos otros en que, por razones de oportunidad, así se considera procedente (documentos y planos de Ordenación Detallada).

#### **3.2. CONTENIDO**

Para todo ello, este documento de Modificación de Plan general se estructura de la siguiente manera:

- MEMORIA VINCULANTE, que contiene todos los extremos de la Modificación, las determinaciones de ordenación general que se modifican o incorporan por la creación de nuevos sectores, y las determinaciones de ordenación detallada comunes a todos o a un conjunto de sectores ordenados.
- INFORME A LAS ALEGACIONES HABIDAS EN EL PERÍODO DE 1.<sup>a</sup> INFORMACIÓN PÚBLICA, que contiene los distintos informes individuales a cada una de las alegaciones presentadas en el primer período de Información pública del documento aprobado inicialmente, precedidos por el argumentario de Herzog y de Meuron a las cuestiones de índole general y por dos informes monográficos que atienden a las cuestiones de índole jurídica por un lado y a las cuestiones medioambientales por otro.
- INFORME A LAS ALEGACIONES HABIDAS EN EL PERÍODO DE 2.<sup>a</sup> INFORMACIÓN PÚBLICA, que contiene los distintos informes individuales a cada una de las alegaciones presentadas en el segundo período de Información pública del documento aprobado inicialmente, precedidos por dos informes monográficos que

atienden a las cuestiones de índole jurídica por un lado y a las cuestiones medioambientales por otro.

- MEMORIAS DE ORDENACIÓN DETALLADA, que reflejan, para cada sector, todas las determinaciones de ordenación general y detallada que son de aplicación específica a ese sector (condiciones particulares y ordenanzas de manzanas).
  
- ANEXOS, divididos a su vez en dos grupos:
  - o *ANEXO DE REFERENCIA*, contiene el Masterplan producido por Herzog y de Meuron, que ha servido de respaldo al contenido de la Modificación y está en el origen de las ordenaciones detalladas de los sectores, tanto de suelo urbano como de suelo urbanizable.
  
  - o *ANEXOS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA*, que contienen a su vez, bajo el epígrafe de Información, Análisis y Diagnóstico, los distintos estudios sectoriales redactados con ocasión de la presente Modificación con el objeto de poner al día la Información Urbanística del Plan General, pudiendo referirse y apoyarse la Modificación en datos actualizados y contrastados. Se desglosan en los siguientes:
    - *DOCUMENTO DE ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO URBANÍSTICO Y TERRITORIAL*, que contiene un resumen de cada estudio sectorial, incluye así mismo un resumen de los aspectos más relevantes del Masterplan, y permite disponer de una herramienta que compendia los extremos más significativos tenidos en cuenta en la Modificación y sus ordenaciones de detalle.
  
    - *ESTUDIO DE TRÁFICO.*
    - *ESTUDIO DE LA VIVIENDA.*
    - *ESTUDIO DE LA POBLACIÓN.*
    - *ESTUDIO DEL EQUIPAMIENTO COMUNITARIO.*
    - *INVENTARIO DE EQUIPAMIENTOS.*
    - *ESTUDIO DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS.*
    - *ESTUDIO ARQUEOLÓGICO.*
    - *ESTUDIO Y DIAGNÓSTICO MEDIOAMBIENTAL.*

- PLANOS DE MODIFICACIÓN, que reflejan las determinaciones gráficas de la Modificación, conteniendo a su vez los de Estado Actual y los de Estado Modificado. La relación es la siguiente:
  - o E.A.-1. Regulación pormenorizada del suelo rústico. Estado actual
  - o E.M.-1. Regulación pormenorizada del suelo rústico. Estado modificado
  - o E.A.-2. Estructura general y orgánica. Sistemas Generales. Estado actual
  - o E.M.-2. Estructura general y orgánica. Sistemas Generales. Estado modificado
  - o E.A.-3. Clasificación del suelo, regulación pormenorizada de usos globales y régimen y gestión de los suelos urbanizables y no urbanizables. Estado actual
  - o E.M.-3. Clasificación del suelo, regulación pormenorizada de usos globales y régimen y gestión de los suelos urbanizables y no urbanizables. Estado modificado
  - o 4. Situación de ámbitos del suelo urbanizable ordenados en detalle por la modificación
  - o 5. Situación de ámbitos del suelo urbano ordenados en detalle por la modificación
  - o 6. Delimitación pormenorizada del sistema general de comunicaciones "Eje Cívico" Al no existir una versión digitalizada oficial del PGOU de Burgos, la que se ha manejado corresponde con una que sólo tiene carácter informativo y no normativo, este plano sólo tiene carácter normativo en lo que se refiere a la delimitación del sistema general viario del Eje Cívico y, en ningún caso sobre zonas adyacentes o que simplemente aparezcan en el mismo, las cuales seguirán regulándose según la documentación y el criterio de la Oficina técnica municipal.
  
- PLANOS DE ORDENACIÓN DETALLADA, que reflejan las determinaciones gráficas de ordenación detallada para cada uno de los sectores ordenados en detalle por la Modificación. Se agrupan en planos de Información y planos de Ordenación, y son:
  - o I.-0. Situación
  - o I.-1. Topografía
  - o I.-2. Estructura de la propiedad
  - o I.-3. Usos del suelo y edificaciones existentes
  - o I.-4. Dotaciones urbanísticas existentes

- O.-1. Calificación urbanística
- O.-2. Reservas de espacios libres públicos y equipamientos
- O.-3. Red viaria: alineaciones y rasantes. Dotación de aparcamientos
- O.-4. Red viaria: secciones transversales
- O.-4bis. Red viaria: secciones longitudinales
- O.-5. Red de abastecimiento de agua
- O.-6. Redes de saneamiento
- O.-7a. Redes de energía eléctrica, alumbrado público y telecomunicaciones
- O.-7b. Red de gas
- O.-8. Delimitación de unidades de actuación
- O.-9. Imagen final no vinculante

### 3.3. ALCANCE Y PRELACIÓN DE DETERMINACIONES

El presente documento hace referencia exclusivamente a los puntos objeto de modificación dentro del Plan General de Ordenación Urbana de Burgos, ya sean determinaciones de ordenación general o detallada, manteniéndose inalteradas el resto de determinaciones que no se mencionen expresamente.

Es decir, los ámbitos físicos de aplicación de las determinaciones de la presente Modificación son, exclusivamente, los ordenados detalladamente por la misma y, en su caso, el Eje Cívico y áreas de acompañamiento del mismo, es decir, el sistema general viario adscrito a los sectores de suelo urbanizable de la presente Modificación.

#### 3.3.1. PREVALENCIA DE LAS DETERMINACIONES, EN FUNCIÓN DE EN QUÉ PARTE DEL DOCUMENTO DE MODIFICACIÓN APAREZCAN REFLEJADAS, PARA APLICAR EN CASO DE CONTRADICCIÓN

En previsión de que pudieran aparecer contradicciones entre las determinaciones o datos numéricos que aparecen en distintas partes de la documentación de la Modificación, dado lo voluminoso y profuso de la misma, se establece el orden de prevalencia de los documentos, de mayor a menor:

1. Determinaciones y datos de la Memoria vinculante de la Modificación (en concreto, fichas de ámbitos).
2. Determinaciones y datos grafiados en los planos de ordenación detallada de los sectores, incluidas las tablas resumen de superficies. En caso de contradicción,

prevalece el dato de la etiqueta de la parcela sobre el de la tabla general de superficies.

3. Determinaciones y datos recogidos en las memorias de ordenación detallada de los distintos ámbitos, incluidas las fichas de *Reglas de edificación de manzana*.
4. Para todas aquellas determinaciones no recogidas específicamente en el presente Texto Refundido, en especial para los sistemas de Espacios Libres y de Equipamientos, se aplicarán subsidiariamente las Normas Generales de Uso, las Normas Generales de Edificación y, las Normas Generales de Urbanización del Plan General de Ordenación Urbana de Burgos.

Por tanto, en caso de contradicción entre datos se seguirá el antedicho orden de prevalencia. Genéricamente, en caso de duda entre datos grafiados o recogidos en los planos, prevalecerá el del plano con mayor detalle (menor escala).

#### 4. ACREDITACIÓN DEL INTERÉS PÚBLICO DE LA MODIFICACIÓN

Del interés público de la modificación no cabe ninguna duda pues se trata de una actuación que tiene como hilo conductor y elemento vertebrador los suelos ferroviarios que se liberan con motivo de la realización del nuevo trazado ferroviario por el norte de la ciudad. La estructura general del Plan General vigente contempla ambas actuaciones.

El interés general la Modificación viene además avalado por el organismo que la promueve, el Consorcio para la Gestión de la Variante Ferroviaria (donde está integrado el propio Ayuntamiento de Burgos), y es necesaria para poder dar un mejor cumplimiento de sus fines: gestionar los terrenos desafectados del ferrocarril. Es por ello por lo que ahora se produce esta operación, puesto que al estarse ejecutando las obras del Desvío ferroviario, en breve se dispondrán de los suelos liberados, ocupados por las antiguas trazas.

Además, también hay que añadir que pertenece a la esfera del interés general el articular mecanismos para que la administración local pueda obtener el suelo para el nuevo Eje Cívico, de unos 14 kilómetros de desarrollo, y los recursos para su construcción, por no mencionar el evidente interés que para Burgos supone la llegada de la alta velocidad ferroviaria con todas sus implicaciones de toda índole.

Las actuales circunstancias que se presentan en Burgos no son habituales, las oportunidades solo se presentan muy de cuando en cuando, por lo que parece obligado el dedicar los mayores esfuerzos y recursos a que la salida del ferrocarril de la ciudad la fortalezca, mejore y modernice el espacio urbano resultante.

Estos suelos liberados atraviesan todo el término municipal de Burgos (en todas las clases de suelo: urbano, rústico y urbanizable), tanto en sentido este-oeste (traza del ferrocarril Madrid-Hendaya y Madrid-Burgos), como en sentido norte-sur (traza del ferrocarril Santander-Mediterráneo). Es evidente que cualquier actuación sobre ellos debe ser contemplada como un conjunto unitario, si bien buscando en cada tramo la solución más acorde con su ámbito y entorno.

Las propuestas que se realizan para el llamado "bulevar" nacen precisamente de la supresión del ferrocarril que divide la ciudad. Lo que conlleva la creación de un nuevo Eje Cívico. Dicho Eje no constituye sólo un mero viario longitudinal sino un Sistema General de Viario (ya previsto en el Plan General vigente), que reestructura la ciudad, de ahí que además se prevean algunos nuevos suelos urbanizables a lo largo de su trazado, que equilibren el tejido urbano existente.



Además de ser un conector longitudinal, el Bulevar permite una permeabilidad transversal hasta ahora imposibilitada por la barrera que suponían las vías del ferrocarril. Con ello se abren nuevas posibilidades de relación, encuentro y comunicación (rodada y peatonal) de los barrios colindantes a lo largo de todo su trazado, y de éstos con el centro de Burgos –sobre todo los situados al sur-, que deben acometerse desde una visión unitaria de la totalidad, y no como una suma de actuaciones puntuales por cada barrio o cada nueva intersección que ahora surja.

El Eje Cívico permitirá el uso intenso para el transporte público y la conexión de la zona ferroviaria, el Campus universitario y zonas de recreo, centro de la ciudad (antigua estación), con la nueva estación,...

Todo ello ha de integrarse en una figura de planeamiento que permita aglutinar más parámetros y aspectos a tener en cuenta, y para ello es idónea la presente modificación pues se trata de cuestiones de índole general de la ciudad. No puede haber mayor interés general que tratar una cuestión general que afecta a todo el término como una actuación unitaria.

En conclusión, los cambios que introduce en el Plan General la Modificación en trámite se corresponden con los supuestos del artículo 58 de la Ley de Urbanismo 5/1999 (cabe recordar que el Plan General vigente ya contempla un modelo de ciudad con el desvío ferroviario por el norte, los actuales terrenos ferroviarios como Eje-Bulevar y, el sistema de rondas "clásico". Los cambios a acometer respetan ese modelo de ciudad, si bien generan nuevos sectores de suelo urbanizable antes no previstos y reordenan, fundamentalmente en detalle, otros de suelo urbano no consolidado, precisamente para hacer posibles las previsiones del Plan General vigente), conclusión que viene avalada por el apartado 4 del artículo 169 del Reglamento del que se desprende que las modificaciones pueden alterar determinaciones tan importantes como la clasificación de sectores de suelo urbano no consolidado o de suelo urbanizable.

## 5. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN PORMENORIZADA DE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN GENERAL QUE SE ALTERAN

Se enumeran a continuación las determinaciones del P.G.O.U. de Burgos alteradas por la presente Modificación, para posteriormente pasar a describirlas y justificarlas pormenorizadamente:

- Alteración del sistema de rondas y del sistema general de comunicaciones:
  - o Nuevo "Eje Cívico".
  - o Supresión de las acciones de viario VG-10 a VG-14 y VG-19.
  - o Modificación de las acciones de viario VG-15 y VG-17.
  - o Nueva gestión para el "Eje Cívico": sustitución de las acciones de viario VG-16.02 y VG-17.01, y de los APR-22.01 y APR-35.05 por nuevas acciones de viario de suelo urbanizable VG-20 a VG-24.
  - o Replanteamiento del trazado de la Ronda sur (evitando la finca de Villargámar y compartiendo trazado con el Eje Cívico) y de la Ronda oeste, con un trazado alternativo por la calle de la Demanda y Alcalde Martín Cobos.
  
- Sectores de suelo urbanizable del PGOU vigente que se ordenan en detalle:
  - o S-15 *San Zoles*
  - o S-18 *Penetración de Cortes*
  
- Nuevos sectores de suelo urbanizable asociados a la variante ferroviaria:
  - o S-27 *Ciudad del AVE*
  - o S-28 *El Encuentro*
  - o S-29 *Las Terrazas*
  - o S-30 *El Cauce*
  
- Nuevos ámbitos de suelo urbano asociados a la variante ferroviaria o modificación de algunos existentes:
  - o S-17.01 *Antigua 4UE1* del PECH (modificación existente)
  - o S-17.02 *Antigua 13UE1* del PECH (modificación existente)
  - o S-29.07 *Antigua Estación* (modificación existente)
  - o S-35.07 *C/ del Carmen* (nuevo)

- S-44.11 *Viaducto* (modificación existente)
  - S-53.11 *El Silo* (modificación existente)
  - UN-35.08 *Santa Clara* (modificación existente)
  - UN-35.09 *Antigua 24UE1* del PECH (modificación existente)
- Ajuste de los ámbitos adyacentes al Eje Cívico en zona urbana, para adaptarse a la sección prevista para este nuevo viario:
- Cambio del carácter del equipamiento del API 16.01 de local sin especificar a general de contingencia o alternativo (CO), en previsión de su adscripción al uso universitario, por su proximidad al Campus de San Amaro.
  - Nuevos sectores de suelo urbano no consolidado donde el PECH preveía sus 4UE1 y 13UE1, con los S-17.01 y S-17.02, respectivamente.
  - Nuevo sector de suelo urbano no consolidado S-29.07, discontinuo, que engloba la AT.-8.5 CAMPSA, las dos UAs aún sin desarrollar del PERI de la Estación y las traseras del Hospital de la Concepción.
  - Supresión del AT.-8.4, Continental Auto, manteniendo sus aprovechamientos en una parcela de suelo urbano finalista, precisando la alineación del ámbito al concretarse el trazado del antiguo VG-16.02 (ahora VG-20) –trazado del Santander-Mediterráneo– y su encuentro con el Eje Cívico, aplicándole la norma zonal 4.2 y requiriendo, en su caso, sólo Estudio de Detalle para ordenación de volúmenes y la cesión gratuita del viario tanto general como local.
  - Reajuste de la línea del suelo urbano entre CLH y el PERI de la Estación, de manera que quede excluido el Eje Cívico y este sistema general se gestione con los sectores de suelo urbanizable (supresión del APR-22.01).
  - Realineación del Hospital de la Concepción y del IES Enrique Flórez hacia el nuevo espacio libre del S-29.07, concretando las condiciones para su edificación imponiendo la necesidad de redacción de un Estudio de Detalle (ficha del 23-AI-1). Idéntica situación en el colegio María Mediadora con el S-44.11.
  - Reajuste de la línea del suelo urbano entre el viaducto de Timoteo Arnaiz y la zona sur del parque de la Quinta, de manera que quede excluido el Eje Cívico y este sistema general se gestione con los sectores de suelo urbanizable (Acción VG-23)
  - Reajuste de la línea del suelo urbano entre el puente del ferrocarril sobre el Arlanzón y el polideportivo municipal Mirasierra, de manera que quede

- excluido el Eje Cívico y este sistema general se gestione con los sectores de suelo urbanizable. (VG-24)
- o Relocalización, incrementándolo, del espacio libre del API-52.04 mermando por la curva del nuevo Eje Cívico al entroncar con la calle Juan Ramón Jiménez, calificando tres nuevos espacios libres de sistema local en el nudo del desvío de la ronda oeste por la calle de la Demanda.
  - o Reordenación del nudo del Eje Cívico con la ronda oeste: redireccionamiento del tráfico pesado a través de las calles de la Demanda, de la Bureba y Alcalde Martín Cobos (nueva ronda oeste); generación de tres nuevos espacios libres de sistema local para dotar el área; mantenimiento del vial de acceso al API-52.03; y recalificación de una zona de viario a suelo lucrativo terciario, de titularidad municipal, para la localización de naves de almacenamiento de servicios municipales.
  - o Cambio de las unidades UA-44.01, UA-44.02a, UA-44.02b, UA-44.03, UA-44.04a, UA-44.04b y UA-44.05, cuyo sistema viario adyacente a los suelos del ferrocarril, pasa de ser sistema local a sistema general. Estos suelos se obtendrán en el desarrollo de los citados ámbitos.
- Nuevos elementos catalogados: la finca de Villargámar (por informe de la Comisión Territorial de Patrimonio Cultural de Burgos de 13 de julio de 2001) y el sifón de la antigua acequia junto a CLH.
  - En suelo rústico: nuevo sistema infraestructural, al norte del vertedero de Cortes, para la relocalización de las instalaciones de CLH y los nuevos depósitos de Aguas de Burgos; imposición de la servidumbre de conexión con las futuras instalaciones con el oleoducto que atraviesa por el sur el T.M.; nuevo suelo rústico de protección de infraestructuras, sistema infraestructural en banda localizada al norte del trazado del AVE para, en su caso, desviar la LAT que atraviesa el S27; y concreción de la protección en los entornos de los nuevos suelos urbanizables de los terrenos correspondientes a la clase de Suelo Rústico de Entorno Urbano (SREU-P, suelo rústico de entorno urbano con protección paisajística por vistas y panorámicas de interés).
  - Designación de los yacimientos localizados en el Estudio arqueológico, numerándolos en el plano 1 del PGOUB con la misma numeración de dicho estudio.

Para mayor claridad, se acompaña una tabla de equivalencias entre los sectores según la Modificación y, según el PGOU:

	MODIFICACIÓN PGOU	PGOU
<b>SECTORES DE SUELO URBANIZABLE</b>	S.15	S.15
	S.18	S.18
	S.27	Suelo Rústico
	S.28	Suelo Rústico
	S.29	S.13 S.14 Suelo Rústico
	S.30	S.13 Suelo Rústico
<b>UNIDADES / SECTORES DE SUELO URBANO</b>	S.17.01	4.UE.1
	S.17.02	13.UE.1
	S.29.07	APR-29.01 /P.E.R.I Estación
	S.35.07	S.U.C.
	S. 44.11	UA-44.06 AI-44.03 S.U.C. (colegio)
	S.53.11	UA-53.06
	UN.35.08	UE-35.05
	UN.35.09	24.UE.1 Calle Covarrubias
	Parcela finalista de S.U.C. (Continental Auto)	AT-8.4

	MODIFICACIÓN PGOU	PGOU
<b>ACCIONES VIARIAS</b>	VG-20	VG-16.02
	VG-21	VG-10 VG-11 VG-12 APR-22.01
	VG-22	APRs 29.01 / 35.01
	VG-23	APR-35.01
	VG-24	APR-35.01
	VG-15	VG-15

## 5.1. ALTERACIONES EN EL SISTEMA DE RONDAS

El sistema de rondas que contempla el PGOU de Burgos se ha ido implementando paulatinamente a lo largo de estos últimos años, si bien a menor ritmo del que sería deseable. No obstante, no debe olvidarse que la previsión del Plan definía un sistema de "Ronda interior urbana", es decir, una "calle" de cierto rango que permitiera traslados entre distintos barrios de la ciudad, pero no una "circunvalación interior" que sustituyera a la aún inacabada del Ministerio.

En esa tesitura, una Modificación que es consecuencia del desvío de una infraestructura de una impronta territorial tan marcada como el ferrocarril y la subsiguiente definición de un nuevo "gran viario" en lugar del trazado desafectado, no puede soslayar la cuestión de la estructura del sistema general de comunicaciones de la ciudad y debe intentar dar una respuesta acorde con el calado de su alcance. Adicionalmente, se da la circunstancia sobrevenida de que el trazado de la ronda sur definido en el Plan vigente queda anulado y pendiente de redefinición por atravesar un conjunto patrimonial arqueológico y cultural (la finca de Villargámar), y así prescribirlo el pertinente informe de la Comisión Territorial de Patrimonio Cultural de Burgos de 13 de julio de 2001 (véase ANEXO 3. *Informe de la comisión territorial de patrimonio cultural de Burgos sobre la casa palacio de la granja Villargámar*).

Así, esta Modificación, convenientemente respaldada por los estudios de tráfico correspondientes, propone suprimir el antiguo trazado de la ronda sur entre la carretera de Valladolid y la Cellophane (VG-10 a VG-14), definiendo como viario sustitutorio el propio Eje Cívico entre esos dos puntos, definiendo adecuadamente su sección para soportar los tráfico previstos. En el nuevo nudo definido al sur de la antigua Cellophane (glorieta "edificada" a caballo entre el S29 y el S15) la ronda sur se "desengancha" del Eje Cívico para rodear por el sur el S15 (con un nuevo trazado siguiendo el curso del valle y por detrás del cerro de San Zoles), para recuperar su trazado de siempre bajo el S16.

La Modificación no propone nuevas alteraciones hasta el S18, asumiendo el nudo de la ronda sur con la entrada por la calle Madrid, los accesos a la zona comercial del Hipercor y la BU-30 (todo ello dado en llamar "Nudo de Automoba"). Este nudo, si bien técnicamente complejo, se considera viable siempre que no se produzca una variación en las condiciones de los ámbitos circundantes que recomienden su reconsideración. Respecto al nudo de la BU-11 con la carretera de Cortes, se grafía la nueva glorieta recientemente proyectada y se propone una solución que resuelva todos los movimientos en un sistema de doble pesa a distinto nivel. En la penetración de Cortes y en el tramo

de ronda al sur del S18: se asume el concepto propuesto en el Plan vigente, si bien adaptando los trazados a la nueva forma del sector y al encuentro de la ronda de nuevo con el Eje Cívico.

Este nuevo encuentro se produce al este del S18, inmediatamente al sureste de la Quinta, en el cruce de la carretera de la Cartuja con el actual ferrocarril. A partir de aquí vuelven a coincidir ambos viarios en uno, por haberse de producir el cruce sobre el Arlanzón por un único punto (pese a que se prevea el desdoblamiento del puente existente), para no afectar a los suelos rústicos especialmente protegidos de la zona y para respetar el ámbito de influencia de la Cartuja de Miraflores.

Siguiendo hacia el norte, el “Eje Cívico/Ronda” cruza en una glorieta elevada la carretera de Logroño para alcanzar el “Nudo de la Demanda”, localizado junto al API-52.04 en la calle Juan Ramón Jiménez. En este punto, la ronda se vuelve a desenganchar del Eje Cívico --que continuará por la antedicha calle— para conectar con las calles de la Demanda, la Bureba y Alcalde Martín Cobos en dirección a Villímar, configurando el nuevo trazado de la ronda oeste (por donde se reconducirá el tráfico pesado de manera que se evite que cruce las áreas residenciales y vaya por las industriales).

Hasta aquí las modificaciones en el sistema de rondas interiores de la ciudad contemplado en el Plan General. En lo no mencionado se mantienen las previsiones del PGOUB.

Por lo que respecta a la gestión de estos suelos y según se expuso con anterioridad, contrariamente al criterio del vigente PGOU de Burgos, según el cual no existe correspondencia específica entre la capacidad de obtención de suelo de los sectores urbanizables y los sistemas generales a obtener, las acciones viarias para la obtención de los suelos del Eje Cívico sí se adscriben a sectores concretos, con el objetivo de establecer implícitamente una programación en la consecución de estos suelos.

ACCIÓN VIARIA	SUPERFICIE	ADSCRITA AL SECTOR	INICIATIVA
VG-20	39.502 m <sup>2</sup>	S 28	Privada
VG-21	61.468 m <sup>2</sup>	S 28	Privada
	30.188 m <sup>2</sup>	S 29	Privada
VG-22	25.345 m <sup>2</sup>	S 27	Pública
	11.835 m <sup>2</sup>	S 29	Privada
VG-23	41.880 m <sup>2</sup>	S 27	Pública
VG-24	40.340 m <sup>2</sup>	S 27	Pública

Así la obtención del suelo necesario para la ejecución del Bulevar queda garantizada mediante el desarrollo del sector S27, de iniciativa pública y, de los sectores S28 y S29, cuyo desarrollo se presume inminente, debido a la demanda de suelo para los usos propuestos y, a la localización próxima a la ciudad consolidada. En cualquier caso la Ley prevé la posibilidad de proceder mediante actuaciones aisladas de ocupación directa para la obtención de estos suelos, con carácter previo al desarrollo de los sectores a los que se adscriben.

Adicionalmente ha de reseñarse que los suelos que integran las acciones del Eje cívico son públicos, mientras no entre en servicio el Desvío son de ADIF y cuando éstos se desafecten por entrar en servicio la nueva variante serán adquiridos por el Consorcio de la Variante (mayoritariamente municipal). El hecho de que estos suelos sean públicos y de un único titular (en su día el Ayuntamiento), garantiza su disponibilidad con independencia de los plazos en los que se desarrollen los sectores, pudiéndose ocupar los mismos y esperando su titular al desarrollo de los sectores donde materializar sus aprovechamientos.

Para la restante capacidad de adscripción de suelo de los sectores urbanizables ordenados en detalle por la presente modificación, se seguirá el criterio general del PGOU, según el cual a cada Sector- Área de Reparto se le adscribe una superficie de suelo de sistemas generales de forma tal, que cuando cuando se presente a trámite el Plan Parcial correspondiente, el Ayuntamiento pueda convocar el correspondiente concurso entre propietarios de suelo afectos a sistemas generales que deseen ser ocupados directamente, y ejercer sus derechos en el sector.

La motivación de esta prescripción es que de esa manera el Ayuntamiento, en defensa de los intereses generales, no se obliga a que cada sector obtenga unos suelos determinados, sino que en función de las necesidades concretas, difícilmente determinables con anticipación, vaya seleccionando con criterios de oportunidad de una única bolsa de SS.GG. aquellos suelos necesarios, obteniéndolos mediante los mecanismos previstos en la Ley. En la práctica el Ayuntamiento alarga este proceso de selección de estos suelos hasta una vez concluido el Proyecto de Actuación, con el objetivo de no bloquear la gestión de esos sectores, actuando en estos casos como fiduciario de los intereses de los propietarios de los suelos de Sistema General.

En cuanto a la concreción documental de las alteraciones recién relacionadas, se recogen en los planos de estado actual y modificado de la Modificación (Tomo 1) y se concretan



igualmente en las siguientes fichas de acción de viario del Programa de actuación y Estudio económico financiero:

Fichas de acción en el sistema general de viario suprimidas y modificadas:

- Se suprimen las acciones VG-10 a VG-14 y VG-19. Se suprime también la VG-16.02.
- Se modifican las fichas de las acciones VG-15 y VG-17.

Nuevas fichas de acción en el sistema general de viario

- Se incorporan las fichas de las acciones VG-20 a VG-24.

Todas las VG, como queda recogido en su ficha correspondiente, se ejecutarán criterios de urbanización que atenderán al epígrafe 8.4. *Condiciones para los Proyectos de Urbanización del Eje Cívico* de esta Memoria vinculante.

### 5.1.1. ACCIONES DE SGV SUPRIMIDAS

**REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BURGOS**

**ACCIÓN EN EL SISTEMA GENERAL DE VIARIO**

**DATOS DE IDENTIFICACIÓN:**

CÓDIGO DE PLANO: <b>VG-10</b>	HOJA PLANO: <b>4 (3)</b>
DENOMINACIÓN DE LA ACCIÓN: <b>Ronda Sur I</b>	

**PREVISIONES DE PLANEAMIENTO:**

CLASE SUELO	PROGRAMACIÓN	SUPERFICIE M <sup>2</sup>
<b>Urbanizable</b>	<b>2_a_o</b>	<b>6.600</b>
INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO: <b>Plan Especial</b>		
INSTRUMENTO DE EJECUCIÓN: <b>Proyecto de Urbanización</b>		
INICIATIVA PLANEAMIENTO: <b>Pública</b>	INICIATIVA PROYECTO: <b>Pública</b>	
SISTEMA DE OBTENCIÓN: <b>Conforme legislación vigente</b>		

**ORGANISMO RESPONSABLE:**

GESTIÓN SUELO: <b>Ayuntamiento</b>
EJECUCIÓN OBRA: <b>Ayuntamiento</b>

**COSTES (millones de pesetas):**

COSTE PLANEAMIENTO <b>0,528</b>	COSTE PROYECTO <b>1,980</b>
COSTE SUELO <b>0</b>	COSTE EJECUCIÓN <b>66,000</b>
COSTE TOTAL <b>68,508</b>	

**REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BURGOS**

**ACCIÓN EN EL SISTEMA GENERAL DE VIARIO**

**DATOS DE IDENTIFICACIÓN:**

CÓDIGO DE PLANO: <b>VG-11</b>	HOJA PLANO: <b>4 (3)</b>
----------------------------------	-----------------------------

DENOMINACIÓN DE LA ACCIÓN:

**Ronda Sur II**

**PREVISIONES DE PLANEAMIENTO:**

CLASE SUELO <b>Urbanizable</b>	PROGRAMACIÓN <b>2_a_o</b>	SUPERFICIE M <sup>2</sup> <b>24.400</b>
-----------------------------------	------------------------------	--

INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO:

**Plan Especial**

INSTRUMENTO DE EJECUCIÓN:

**Proyecto de Urbanización**

INICIATIVA PLANEAMIENTO:

**Pública**

INICIATIVA PROYECTO:

**Pública**

SISTEMA DE OBTENCIÓN:

**Conforme legislación vigente**

**ORGANISMO RESPONSABLE:**

GESTIÓN SUELO:

**Ayuntamiento**

EJECUCIÓN OBRA:

**Ayuntamiento**

**COSTES (millones de pesetas):**

COSTE PLANEAMIENTO <b>1,952</b>	COSTE PROYECTO <b>7,320</b>
COSTE SUELO <b>0</b>	COSTE EJECUCIÓN <b>244,000</b>
COSTE TOTAL <b>253,272</b>	

**REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BURGOS**

**ACCIÓN EN EL SISTEMA GENERAL DE VIARIO**

**DATOS DE IDENTIFICACIÓN:**

CÓDIGO DE PLANO: <b>VG-12</b>	HOJA PLANO: <b>4 (3)</b>
DENOMINACIÓN DE LA ACCIÓN: <b>Enlace Ronda Sur I</b>	

**PREVISIONES DE PLANEAMIENTO:**

CLASE SUELO <b>Urbanizable</b>	PROGRAMACIÓN <b>2_a_o</b>	SUPERFICIE M <sup>2</sup> <b>6.000</b>
INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO: <b>Plan Especial</b>		
INSTRUMENTO DE EJECUCIÓN: <b>Proyecto de Urbanización</b>		
INICIATIVA PLANEAMIENTO: <b>Pública</b>	INICIATIVA PROYECTO: <b>Pública</b>	
SISTEMA DE OBTENCIÓN: <b>Conforme legislación vigente</b>		

**ORGANISMO RESPONSABLE:**

GESTIÓN SUELO: <b>Ayuntamiento</b>
EJECUCIÓN OBRA: <b>Ayuntamiento</b>

**COSTES (millones de pesetas):**

COSTE PLANEAMIENTO <b>0,480</b>	COSTE PROYECTO <b>1,800</b>
COSTE SUELO <b>0</b>	COSTE EJECUCIÓN <b>60,000</b>
COSTE TOTAL <b>62,280</b>	

**REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BURGOS**

**ACCIÓN EN EL SISTEMA GENERAL DE VIARIO**

**DATOS DE IDENTIFICACIÓN:**

CÓDIGO DE PLANO: <b>VG-13</b>	HOJA PLANO: <b>4 (3)</b>
DENOMINACIÓN DE LA ACCIÓN: <b>Ronda Sur III</b>	

**PREVISIONES DE PLANEAMIENTO:**

CLASE SUELO	PROGRAMACIÓN	SUPERFICIE M <sup>2</sup>
<b>Urbanizable</b>	<b>2_a_o</b>	<b>14.000</b>
INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO: <b>Plan Especial</b>		
INSTRUMENTO DE EJECUCIÓN: <b>Proyecto de Urbanización</b>		
INICIATIVA PLANEAMIENTO: <b>Pública</b>	INICIATIVA PROYECTO: <b>Pública</b>	
SISTEMA DE OBTENCIÓN: <b>Conforme legislación vigente</b>		

**ORGANISMO RESPONSABLE:**

GESTIÓN SUELO: <b>Ayuntamiento</b>
EJECUCIÓN OBRA: <b>Ayuntamiento</b>

**COSTES (millones de pesetas):**

COSTE PLANEAMIENTO <b>1,120</b>	COSTE PROYECTO <b>4,200</b>
COSTE SUELO <b>0</b>	COSTE EJECUCIÓN <b>140,000</b>
COSTE TOTAL <b>145,320</b>	

**REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BURGOS**

**ACCIÓN EN EL SISTEMA GENERAL DE VIARIO**

**DATOS DE IDENTIFICACIÓN:**

CÓDIGO DE PLANO: <b>VG-14</b>	HOJA PLANO: <b>4-5 (3)</b>
----------------------------------	-------------------------------

DENOMINACIÓN DE LA ACCIÓN:

**Enlace Ronda Sur II**

**PREVISIONES DE PLANEAMIENTO:**

CLASE SUELO <b>Urbanizable</b>	PROGRAMACIÓN <b>2_a_o</b>	SUPERFICIE M <sup>2</sup> <b>8.000</b>
-----------------------------------	------------------------------	---

INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO:

**Plan Especial**

INSTRUMENTO DE EJECUCIÓN:

**Proyecto de Urbanización**

INICIATIVA PLANEAMIENTO:

**Pública**

INICIATIVA PROYECTO:

**Pública**

SISTEMA DE OBTENCIÓN:

**Conforme legislación vigente**

**ORGANISMO RESPONSABLE:**

GESTIÓN SUELO:

**Ayuntamiento**

EJECUCIÓN OBRA:

**Ayuntamiento**

**COSTES (millones de pesetas):**

COSTE PLANEAMIENTO <b>0,640</b>	COSTE PROYECTO <b>2,400</b>
COSTE SUELO <b>0</b>	COSTE EJECUCIÓN <b>80,000</b>
COSTE TOTAL <b>83,040</b>	

**REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BURGOS**

**ACCIÓN EN EL SISTEMA GENERAL DE VIARIO**

**DATOS DE IDENTIFICACIÓN:**

CÓDIGO DE PLANO: <b>VG-16.02</b>	HOJA PLANO: <b>16-17-21</b>
DENOMINACIÓN DE LA ACCIÓN: <b>Ronda Ciudad Dosante</b>	

**PREVISIONES DE PLANEAMIENTO:**

CLASE SUELO	PROGRAMACIÓN	SUPERFICIE M <sup>2</sup>
<b>Urbano</b>	<b>I Cuatrienio</b>	<b>46.900</b>
INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO: <b>Plan General</b>		
INSTRUMENTO DE EJECUCIÓN: <b>Proyecto de Urbanización</b>		
INICIATIVA PLANEAMIENTO: <b>Pública</b>	INICIATIVA PROYECTO: <b>Pública</b>	
SISTEMA DE OBTENCIÓN: <b>Expropiación</b>		

**ORGANISMO RESPONSABLE:**

GESTIÓN SUELO: <b>Municipal</b>
EJECUCIÓN OBRA: <b>Municipal</b>

**COSTES (millones de pesetas):**

COSTE PLANEAMIENTO ---	COSTE PROYECTO <b>14,070</b>
COSTE SUELO <b>758,000</b>	COSTE EJECUCIÓN <b>469,000</b>
COSTE TOTAL <b>1.241,070</b>	



**REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BURGOS**

**ACCIÓN EN EL SISTEMA GENERAL DE VIARIO**

**DATOS DE IDENTIFICACIÓN:**

CÓDIGO DE PLANO: <b>VG-19</b>	HOJA PLANO: <b>5 (3)</b>
DENOMINACIÓN DE LA ACCIÓN: <b>Enlace Ronda - La Quinta</b>	

**PREVISIONES DE PLANEAMIENTO:**

CLASE SUELO <b>Urbanizable</b>	PROGRAMACIÓN <b>2_a_o</b>	SUPERFICIE M <sup>2</sup> <b>21.000</b>
INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO: <b>Plan Especial</b>		
INSTRUMENTO DE EJECUCIÓN: <b>Proyecto de Urbanización</b>		
INICIATIVA PLANEAMIENTO: <b>Pública</b>	INICIATIVA PROYECTO: <b>Pública</b>	
SISTEMA DE OBTENCIÓN: <b>Conforme legislación vigente</b>		

**ORGANISMO RESPONSABLE:**

GESTIÓN SUELO: <b>Ayuntamiento</b>
EJECUCIÓN OBRA: <b>Ayuntamiento</b>

**COSTES (millones de pesetas):**

COSTE PLANEAMIENTO ---	COSTE PROYECTO <b>6,300</b>
COSTE SUELO ---	COSTE EJECUCIÓN <b>210,000</b>
COSTE TOTAL <b>216,300</b>	

### 5.1.2. ACCIONES DE SGV MODIFICADAS. ESTADO ACTUAL

**REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BURGOS**

**ACCIÓN EN EL SISTEMA GENERAL DE VIARIO**

**DATOS DE IDENTIFICACIÓN:**

CÓDIGO DE PLANO: <b>VG-15</b>	HOJA PLANO: <b>5 (3)</b>
----------------------------------	-----------------------------

DENOMINACIÓN DE LA ACCIÓN:

**Ronda Sur IV**

**PREVISIONES DE PLANEAMIENTO:**

CLASE SUELO <b>Urbanizable</b>	PROGRAMACIÓN <b>2_a_o</b>	SUPERFICIE M <sup>2</sup> <b>21.200</b>
-----------------------------------	------------------------------	--

INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO:

**Plan Especial**

INSTRUMENTO DE EJECUCIÓN:

**Proyecto de Urbanización**

INICIATIVA PLANEAMIENTO:

**Pública**

INICIATIVA PROYECTO:

**Pública**

SISTEMA DE OBTENCIÓN:

**Conforme legislación vigente**

**ORGANISMO RESPONSABLE:**

GESTIÓN SUELO:

**Ayuntamiento**

EJECUCIÓN OBRA:

**Ayuntamiento**

**COSTES (millones de pesetas):**

COSTE PLANEAMIENTO <b>1,696</b>	COSTE PROYECTO <b>6,360</b>
COSTE SUELO <b>0</b>	COSTE EJECUCIÓN <b>212,000</b>
COSTE TOTAL <b>220,056</b>	

**REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BURGOS**

**ACCIÓN EN EL SISTEMA GENERAL DE VIARIO**

**DATOS DE IDENTIFICACIÓN:**

CÓDIGO DE PLANO: <b>VG-17</b>	HOJA PLANO: <b>5 (3)</b>
DENOMINACIÓN DE LA ACCIÓN: <b>Ronda Sur VI</b>	

**PREVISIONES DE PLANEAMIENTO:**

CLASE SUELO <b>Urbanizable</b>	PROGRAMACIÓN <b>2_a_o</b>	SUPERFICIE M <sup>2</sup> <b>16.000</b>
INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO: <b>Plan Especial</b>		
INSTRUMENTO DE EJECUCIÓN: <b>Proyecto de Urbanización</b>		
INICIATIVA PLANEAMIENTO: <b>Pública</b>	INICIATIVA PROYECTO: <b>Pública</b>	
SISTEMA DE OBTENCIÓN: <b>Conforme legislación vigente</b>		

**ORGANISMO RESPONSABLE:**

GESTIÓN SUELO: <b>Ayuntamiento</b>
EJECUCIÓN OBRA: <b>Ayuntamiento</b>

**COSTES (millones de pesetas):**

COSTE PLANEAMIENTO <b>1,280</b>	COSTE PROYECTO <b>4,800</b>
COSTE SUELO <b>0</b>	COSTE EJECUCIÓN <b>160,000</b>
COSTE TOTAL <b>166,080</b>	

### 5.1.3. ACCIONES DE SGV MODIFICADAS. ESTADO MODIFICADO

**REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BURGOS**

**ACCIÓN EN EL SISTEMA GENERAL DE VIARIO**

**DATOS DE IDENTIFICACIÓN:**

CÓDIGO DE PLANO: <b>VG-15</b>	HOJA PLANO: <b>EM 3 (1 y3)</b>
DENOMINACIÓN DE LA ACCIÓN: <b>Ronda Sur IV</b>	

**PREVISIONES DE PLANEAMIENTO:**

CLASE SUELO <b>Urbanizable</b>	PROGRAMACIÓN <b>2º año</b>	SUPERFICIE m <sup>2</sup> <b>13.322</b>
INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO: <b>Plan General</b>		
INSTRUMENTO DE EJECUCIÓN: <b>Proyecto de Urbanización, cuyos criterios de urbanización atenderán al epígrafe 8.4. Condiciones para los Proyectos de Urbanización del Eje Cívico de esta Memoria vinculante</b>		
INICIATIVA PLANEAMIENTO: <b>Pública</b>	INICIATIVA PROYECTO: <b>Pública</b>	
SISTEMA DE OBTENCIÓN: <b>Conforme legislación vigente</b>		

**ORGANISMO RESPONSABLE:**

GESTIÓN SUELO: <b>Ayuntamiento</b>
EJECUCIÓN OBRA: <b>Ayuntamiento</b>

**COSTES (miles de euros):**

COSTE PLANEAMIENTO <b>7,04</b>	COSTE PROYECTO <b>26,40</b>
COSTE SUELO	COSTE EJECUCIÓN <b>879,25</b>
COSTE TOTAL <b>912,69</b>	

**REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BURGOS**

**ACCIÓN EN EL SISTEMA GENERAL DE VIARIO**

**DATOS DE IDENTIFICACIÓN:**

CÓDIGO DE PLANO: <b>VG-17</b>	HOJA PLANO: <b>EM 3 (2)</b>
DENOMINACIÓN DE LA ACCIÓN: <b>Ronda Sur VI</b>	

**PREVISIONES DE PLANEAMIENTO:**

CLASE SUELO <b>Urbanizable</b>	PROGRAMACIÓN <b>2º año</b>	SUPERFICIE m <sup>2</sup> <b>26.988</b>
INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO: <b>Plan General</b>		
INSTRUMENTO DE EJECUCIÓN: <b>Proyecto de Urbanización, cuyos criterios de urbanización atenderán al epígrafe 8.4. Condiciones para los Proyectos de Urbanización del Eje Cívico de esta Memoria vinculante</b>		
INICIATIVA PLANEAMIENTO: <b>Pública</b>	INICIATIVA PROYECTO: <b>Pública</b>	
SISTEMA DE OBTENCIÓN: <b>Conforme legislación vigente</b>		

**ORGANISMO RESPONSABLE:**

GESTIÓN SUELO: <b>Ayuntamiento</b>
EJECUCIÓN OBRA: <b>Ayuntamiento</b>

**COSTES (miles de euros):**

COSTE PLANEAMIENTO <b>14,25</b>	COSTE PROYECTO <b>53,44</b>
COSTE SUELO <b>0</b>	COSTE EJECUCIÓN <b>1.781,21</b>
COSTE TOTAL <b>1.848,90</b>	

#### 5.1.4. NUEVAS ACCIONES DE SGV AÑADIDAS



**REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BURGOS**

**ACCIÓN EN EL SISTEMA GENERAL DE VIARIO**

**DATOS DE IDENTIFICACIÓN:**

CÓDIGO DE PLANO: <b>VG-20</b>	HOJA PLANO: <b>EM 3 (1)</b>
DENOMINACIÓN DE LA ACCIÓN: <b>Eje Cívico I antiguo Santander-Mediterráneo</b>	

**PREVISIONES DE PLANEAMIENTO:**

CLASE SUELO	PROGRAMACIÓN	SUPERFICIE OBTENIDA	SUPERFICIE A OBTENER	SUPERFICIE TOTAL m <sup>2</sup>
<b>Urbano</b>	<b>---</b>	<b>7.040</b>	<b>39.502</b>	<b>46.542</b>
INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO: <b>Plan General</b>				
INSTRUMENTO DE EJECUCIÓN: <b>Proyecto de Urbanización, cuyos criterios de urbanización atenderán al epígrafe 8.4. Condiciones para los Proyectos de Urbanización del Eje Cívico de esta Memoria vinculante</b>				
INICIATIVA PLANEAMIENTO: <b>Pública</b>		INICIATIVA PROYECTO: <b>Pública</b>		
SISTEMA DE OBTENCIÓN: <b>Conforme legislación vigente</b>				

**ORGANISMO RESPONSABLE:**

GESTIÓN SUELO: <b>Ayuntamiento</b>
EJECUCIÓN OBRA: <b>Ayuntamiento</b>

**COSTES (miles de euros):**

COSTE PLANEAMIENTO <b>20,08</b>	COSTE PROYECTO <b>75,35</b>
COSTE SUELO <b>0. (Obtención por adscripción al sector urbanizable S-28)</b>	COSTE EJECUCIÓN <b>2.512,16</b>
COSTE TOTAL <b>2.607,59</b>	

**REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BURGOS**

**ACCIÓN EN EL SISTEMA GENERAL DE VIARIO**

**DATOS DE IDENTIFICACIÓN:**

CÓDIGO DE PLANO: <b>VG-21</b>	HOJA PLANO: <b>EM 3 (1)</b>
DENOMINACIÓN DE LA ACCIÓN: <b>Eje Cívico II Villalbilla-Antigua Estación</b>	

**PREVISIONES DE PLANEAMIENTO:**

CLASE SUELO	PROGRAMACIÓN	SUPERFICIE OBTENIDA	SUPERFICIE A OBTENER	SUPERFICIE TOTAL m <sup>2</sup>
<b>Urbanizable</b>	<b>---</b>	<b>3.082</b>	<b>91.656</b>	<b>94.738</b>
INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO: <b>Plan General</b>				
INSTRUMENTO DE EJECUCIÓN: <b>Proyecto de Urbanización, cuyos criterios de urbanización atenderán al epígrafe 8.4. Condiciones para los Proyectos de Urbanización del Eje Cívico de esta Memoria vinculante</b>				
INICIATIVA PLANEAMIENTO: <b>Pública</b>		INICIATIVA PROYECTO: <b>Pública</b>		
SISTEMA DE OBTENCIÓN: <b>Conforme legislación vigente</b>				

**ORGANISMO RESPONSABLE:**

GESTIÓN SUELO: <b>Ayuntamiento</b>
EJECUCIÓN OBRA: <b>Ayuntamiento</b>

**COSTES (miles de euros):**

COSTE PLANEAMIENTO <b>61,81</b>	COSTE PROYECTO <b>231,78</b>
COSTE SUELO <b>0</b> obtención por adscripción a: - S 28 61.468 m <sup>2</sup> - S-29 30.188 m <sup>2</sup>	COSTE EJECUCIÓN <b>7.726,02</b>
COSTE TOTAL <b>8.019,61</b>	

**REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BURGOS**

**ACCIÓN EN EL SISTEMA GENERAL DE VIARIO**

**DATOS DE IDENTIFICACIÓN:**

CÓDIGO DE PLANO: <b>VG-22</b>	HOJA PLANO: <b>EM 3 (1 y 2)</b>
DENOMINACIÓN DE LA ACCIÓN: <b>Eje Cívico III El Cañón</b>	

**PREVISIONES DE PLANEAMIENTO:**

CLASE SUELO	PROGRAMACIÓN	SUPERFICIE OBTENIDA	SUPERFICIE A OBTENER	SUPERFICIE TOTAL m <sup>2</sup>
<b>Urbanizable</b>	<b>---</b>	<b>12.025</b>	<b>37.180</b>	<b>49.205</b>
INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO: <b>Plan General</b>				
INSTRUMENTO DE EJECUCIÓN: <b>Proyecto de Urbanización, cuyos criterios de urbanización atenderán al epígrafe 8.4. Condiciones para los Proyectos de Urbanización del Eje Cívico de esta Memoria vinculante</b>				
INICIATIVA PLANEAMIENTO: <b>Pública</b>		INICIATIVA PROYECTO: <b>Pública</b>		
SISTEMA DE OBTENCIÓN: <b>Conforme legislación vigente</b>				

**ORGANISMO RESPONSABLE:**

GESTIÓN SUELO: <b>Ayuntamiento</b>
EJECUCIÓN OBRA: <b>Ayuntamiento</b>

**COSTES (miles de euros):**

COSTE PLANEAMIENTO <b>31,12</b>	COSTE PROYECTO <b>116,71</b>
COSTE SUELO <b>0</b>	COSTE EJECUCIÓN <b>3.890,42</b>
obtención por adscripción a: - S 27 25.345 m <sup>2</sup> - S-29 11.835 m <sup>2</sup>	
COSTE TOTAL <b>4.038,25</b>	

**REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BURGOS**

**ACCIÓN EN EL SISTEMA GENERAL DE VIARIO**

**DATOS DE IDENTIFICACIÓN:**

CÓDIGO DE PLANO: <b>VG-23</b>	HOJA PLANO: <b>EM 3 (2)</b>
DENOMINACIÓN DE LA ACCIÓN: <b>Eje Cívico IV Sur de la Quinta</b>	

**PREVISIONES DE PLANEAMIENTO:**

CLASE SUELO	PROGRAMACIÓN	SUPERFICIE OBTENIDA	SUPERFICIE A OBTENER	SUPERFICIE TOTAL m <sup>2</sup>
<b>Urbanizable</b>	<b>---</b>	<b>60</b>	<b>41.880</b>	<b>41.940</b>
INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO: <b>Plan General</b>				
INSTRUMENTO DE EJECUCIÓN: <b>Proyecto de Urbanización, cuyos criterios de urbanización atenderán al epígrafe 8.4. Condiciones para los Proyectos de Urbanización del Eje Cívico de esta Memoria vinculante</b>				
INICIATIVA PLANEAMIENTO: <b>Pública</b>		INICIATIVA PROYECTO: <b>Pública</b>		
SISTEMA DE OBTENCIÓN: <b>Conforme legislación vigente</b>				

**ORGANISMO RESPONSABLE:**

GESTIÓN SUELO: <b>Ayuntamiento</b>
EJECUCIÓN OBRA: <b>Ayuntamiento</b>

**COSTES (miles de euros):**

COSTE PLANEAMIENTO <b>22,06</b>	COSTE PROYECTO <b>82,72</b>
COSTE SUELO <b>0</b> obtención por adscripción a: - S 27 41.880 m <sup>2</sup>	COSTE EJECUCIÓN <b>2.757,41</b>
COSTE TOTAL <b>2.862,19</b>	

**REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BURGOS**

**ACCIÓN EN EL SISTEMA GENERAL DE VIARIO**

**DATOS DE IDENTIFICACIÓN:**

CÓDIGO DE PLANO: <b>VG-24</b>	HOJA PLANO: <b>EM 3 (2)</b>
DENOMINACIÓN DE LA ACCIÓN: <b>Eje Cívico V Arlanzón-La Demanda</b>	

**PREVISIONES DE PLANEAMIENTO:**

CLASE SUELO	PROGRAMACIÓN	SUPERFICIE OBTENIDA	SUPERFICIE A OBTENER	SUPERFICIE TOTAL m <sup>2</sup>
<b>Urbanizable</b>	<b>---</b>	<b>36.573</b>	<b>40.340</b>	<b>76.913</b>
INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO: <b>Plan General</b>				
INSTRUMENTO DE EJECUCIÓN: <b>Proyecto de Urbanización, cuyos criterios de urbanización atenderán al epígrafe 8.4. Condiciones para los Proyectos de Urbanización del Eje Cívico de esta Memoria vinculante</b>				
INICIATIVA PLANEAMIENTO: <b>Pública</b>		INICIATIVA PROYECTO: <b>Pública</b>		
SISTEMA DE OBTENCIÓN: <b>Conforme legislación vigente</b>				

**ORGANISMO RESPONSABLE:**

GESTIÓN SUELO: <b>Ayuntamiento</b>
EJECUCIÓN OBRA: <b>Ayuntamiento</b>

**COSTES (miles de euros):**

COSTE PLANEAMIENTO <b>26,92</b>	COSTE PROYECTO <b>100,92</b>
COSTE SUELO <b>0</b> obtención por adscripción a: - S 27 40.340 m <sup>2</sup>	COSTE EJECUCIÓN <b>3.363,89</b>
COSTE TOTAL <b>3.491,73</b>	

## 5.2. ALTERACIONES EN EL SUELO URBANIZABLE

Dentro de la presente Modificación, aquellos extremos que se refieren a las modificaciones respecto al suelo urbanizable constituyen su parte fundamental. Específicamente se puede resumir el concepto de la Modificación en los siguientes términos: los suelos desafectados por el Desvío del ferrocarril, que serán adquiridos después onerosamente por el Ayuntamiento (Consortio para la Gestión de la Variante), son dotados de aprovechamiento (bien al quedar incluidos en nuevos sectores, bien al ser adscritos a éstos), y de esta manera se consigue equilibrar el balance financiero de los gastos a los que el municipio ha de hacer frente para hacer posible el Desvío (compromisos de los convenios con RENFE) y los ingresos que obtiene por ese mismo concepto (plusvalías de los suelos desafectados y adquiridos a RENFE).

En la práctica, el mecanismo se concreta en la delimitación de unos nuevos sectores de suelo urbanizable delimitado (S27 a S30) en los que se incluyan o a los que se puedan adscribir los suelos desafectados del uso ferroviario. Estos nuevos sectores se asimilan con los existentes en el Plan vigente haciendo coincidir su aprovechamiento medio. Se equiparan a los sectores del PGOUB con uso predominante residencial colectivo (los más parecidos al estar impuesta la densidad mínima por el RUCyL) y se les asigna un aprovechamiento medio de 0,34 m<sup>2</sup> u.t.c./m<sup>2</sup> s. Además, los nuevos sectores engloban algunos de los existentes, que aún no se han desarrollado, en concreto el S13 y S14, cuyas determinaciones (fichas de sector) se suprimen al quedar ordenados en los nuevos sectores que los absorben.

Igualmente, los sectores S15 y S18, que esta Modificación ordena en detalle, mantienen su parámetro de aprovechamiento medio, si bien varían superficies y aprovechamientos en función de la ordenación final.

Respecto a la carga de suelos de sistema general queda resuelta de la siguiente manera:

- A los efectos del Plan vigente, se tiene en cuenta la supresión de las acciones VG-10 a VG-14 y VG 16-02 y VG-19, así como la modificación de VG-15 y VG-17, que arroja una cifra de :

DENOMINACIÓN	SUPERFICIE (m <sup>2</sup> )
VG-10	6.600
VG-11	24.400
VG-12	6.000
VG-13	14.000
VG-14	8.000
VG-16.02	46.900
VG-19	21.000
<b>TOTAL</b>	<b>126.900</b>
MODIF VG15-VG17	3.110
<b>AUMENTO CAPACIDAD</b>	<b>123.790</b>

La holgura en la adquisición de suelos se destina al incremento de capacidad de Sistemas Generales del vigente PGOU, ya que la práctica ha demostrado que las previsiones en dimensionamiento de acciones de sistema general viario por parte del PGOUB eran algo escasas, resultando que por cuestiones de diseño (taludes/desmontes) habría que mayorarlas en torno a un 15%. En lugar de esa mayoración, se asume la superficie de las acciones suprimidas como ese exceso, de manera que la consecución de los suelos para VG u otros SS.GG. que quedan pendientes sean factibles.

- La cifra de referencia de sistemas generales a adscribir a los nuevos sectores será el resultado de la suma de las superficies a obtener dentro de las nuevas acciones VG-20 a VG-24 (250.558 m<sup>2</sup>); a esta cifra habrá que sumar la pérdida de capacidad que esta Modificación produce, por la desaparición en su estado original de los sectores S-13, S-14, S-15 y S-18, que suma 280.000 m<sup>2</sup>. De todo ello resulta una "carga" final global para los seis sectores de urbanizable implicados de 530.558 m<sup>2</sup> y la capacidad de adscripción a los urbanizables mencionados es de 550.516 m<sup>2</sup>. Así, el sumatorio resulta estar sensiblemente equilibrado. En todo caso, siempre habrá que tener en cuenta que se trata de un cálculo teórico que sólo se cerraría cuando se desarrollaran todas las previsiones del Plan General, hecho que justifica el exceso.

Las siguientes tablas concretan lo explicado respecto a la obtención de los sistemas generales.

<b>ACCIONES VGs</b>			
<b>DENOMINACIÓN</b>	<b>SUPERFICIE (m<sup>2</sup>)</b>		
	<b>ACCIÓN VIARIA</b>	<b>A OBTENER</b>	<b>YA OBTENIDO</b>
VG-20	46.542	39.502	7.040
VG-21	94.738	91.656	3.082
VG-22	49.205	37.180	12.025
VG-23	41.940	41.880	60
VG-24	76.913	40.340	36.573
<b>TOTAL</b>	<b>309.338</b>	<b>250.558</b>	<b>58.780</b>

Conforme a estos datos, existe una superficie total de 58.780 m<sup>2</sup> pendientes de urbanización, pero de titularidad ya pública, por lo que no es necesario su cómputo para la adscripción a los sectores urbanizables.

<b>RESUMEN GENERAL DE SUPERFICIES</b>	
<b>CONCEPTO</b>	<b>SUPERFICIE (m<sup>2</sup>)</b>
SUMA VGs EJE CÍVICO	250.558
DÉFICIT S13, S14, S15 y S18	280.000
TOTAL A ADSCRIBIR	530.558
TOTAL ADSCRIBIBLE	550.528
BALANCE	19.970

En relación con la adscripción pormenorizada de estas acciones a los sectores, se pone de manifiesto que con los suelos gestionados mediante iniciativa pública en el S27 y el S29.07 (suelo urbano) se garantiza la gestión más prioritaria del Eje Cívico (conexión entre antigua Estación y nueva Estación del AVE), mientras que la mitad oeste del mismo se obtendrá mediante el desarrollo de los sectores, S28 y S29, que, aunque de iniciativa privada, presumiblemente se desarrollarán de manera inminente por la necesidad para la ciudad de los usos que albergan y por su factor de centralidad.

<b>SECTOR</b>	<b>INICIATIVA</b>	<b>ADSCRIPCIÓN</b>
S15	Privada	SS.GG. de ciudad = 7.579 m <sup>2</sup>
S18	Privada	SS.GG. de ciudad = 69.753 m <sup>2</sup>
S27	Pública	VGs 22, 23 y 24 = 107.565 m <sup>2</sup>
S28	Privada	VGs 20 y 21 y SS.GG. de ciudad = 258.570 m <sup>2</sup>
S29	Privada	VGs 21 y 22 = 42.022 m <sup>2</sup>
S30	Privada	SS.GG. de ciudad = 65.038 m <sup>2</sup>

Se adjunta a continuación la tabla resumen de superficies y aprovechamientos de todos los sectores afectados por la Modificación, en la que se recogen los datos comentados.



Seguidamente se insertan las fichas individualizadas de cada sector (las actuales y modificadas en el caso del S15 y S18, y las nuevas en el caso del S27 a S30) y un gráfico que detalla la vinculación entre cada sector y las acciones de viario a él adscritas.

Sobre las fichas de los sectores, un inciso: el significado de “uso predominante” es estrictamente el contemplado en la Disposición adicional única del RUCyL. Así se define expresamente, dado que la pretensión de la Modificación es que el uso predominante sea aquel mayoritario con carácter absoluto y no relativo, considerándose como “uso predominante” el mayoritario respecto del aprovechamiento total del sector, obteniéndose el aprovechamiento de cada uso con la suma de categorías y variedades tipológicas de un mismo uso.

CUADRO RESUMEN DE SUPERFICIES DE SECTORES DE SUELO URBANIZABLE DELIMITADO																										
Sector nº	Superficie bruta (m²)	QG (m²)	EG (m²)	VG+IG (m²)	total SG (m²)	SS.GG. existentes (m²)	SS.GG. adscritos (m²)	SS.GG. estimados (m²)	Porcentaje SG / Sbrut	Superficie del sector (m²)	Superficie neta (m²)	Edificabilidad (m²/m²)	Aprovechamientos lucrativos (m²)	Densidad (viv/ha)	Tipología	Número de viviendas (viv)	Coefficiente de homogeneización	Aprovechamientos lucrativos homogeneizados (m² cutc)	Porcentaje uso	Aprovechamiento medio	Edificabilidad bruta (m²/m²)	EL (m²)	QL (m²)			
S-15 SAN ZOLES	376.160	18.919	80.839	10.550	110.308		7.579	117.887	31%	368.581	258.273	0,49	65.980	41,3	RC	694	1,00	65.980,00	51,85%	0,308167	0,3383					
	Minimos	16.005	16.005	0	32.010		129.800						31.520		VRP	332	0,75	23.640,00	24,77%							
													24.197		T		0,80	19.357,60	19,02%							
													5.554		RU	41	1,25	6.942,50	4,36%							
Subtotal													127.251			1.067		115.920,10	100,00%		MÍNIMO	25.827	25.450			
S-18 CORTES	482.367	22.181	164.584	14.990	201.755		69.754	271.509	56%	412.613	210.858	0,77	104.332	63,9	RC	930	1,00	104.332,00	63,97%	0,308126	0,3381					
	Minimos	20.220	20.220	0	40.440		142.600						46.902		VRP	418	0,75	35.176,50	28,76%							
													4.590		T		0,80	3.672,00	2,81%							
													7.266		EQ P		0,75	5.449,50	4,46%							
Subtotal													163.090			1.348		148.630,00	100,00%		MÍNIMO	32.618	32.618			
S-27 EST AVE	932.841	40.194	32.102	49.463	121.759	22.770	107.565	229.324	25%	825.276	703.517	0,46	133.614	30,3	RC	1.485	1,00	133.614,00	41,23%	0,340000	0,3474					
	Minimos	32.025	32.025	0	64.050								58.499		VRP	650	0,75	43.874,25	18,05%							
													131.936		T		1,00	131.936,00	40,71%							
Subtotal													324.049			2.135		309.424,25	100,00%		MÍNIMO	70.352	64.810			
S-28 ENCUENTRO	769.666	16.067	17.427	10.178	43.672		258.570	302.242	39%	511.096	467.424	0,53	66.854	22,2	RC	720	1,25	83.567,50	27,08%	0,340000	0,3208					
	Minimos	15.585	15.585	0	31.170								29.742		VRP	319	0,94	27.957,48	12,05%							
													148.131		T		1,00	148.131,00	60,00%							
													2.160		EQ P		0,94	2.030,40	0,87%							
Subtotal													246.887			1.039		261.686,38	100,00%		MÍNIMO	49.377	49.377			
S-29 TERRAZAS	309.219	13.290	14.740	26.037	54.067		42.022	96.089	31%	267.197	213.130	0,56	32.623	41,6	RC	461	1,00	32.623,00	27,46%	0,340001	0,3842					
	Minimos	13.290	13.290	0	26.580								29.696		VRP	363	0,75	22.272,00	25,00%							
													13.873		RU	62	1,25	17.341,25	11,68%							
													18.848		T		0,80	15.078,40	15,87%							
													23.760		EQ P		0,75	17.820,00	20,00%							
Subtotal													118.800			886		105.134,65	100,00%		MÍNIMO	23.760	24.470			
S30 CAUCE	611.939	37.247	34.766	13.128	85.141		65.038	150.179	25%	546.901	461.760	0,49	125.867	45,5	RC	1.368	1,00	125.867,00	56,11%	0,340000	0,3666					
	Minimos	31.485	31.485	0	62.970								60.052		VRP	667	0,75	45.039,00	26,77%							
													14.300		RU	64	1,25	17.875,00	6,37%							
													24.098		T		0,80	19.278,40	10,74%							
Subtotal													224.317			2.099		208.059,40	100,00%		MÍNIMO	46.176	44.863			
<b>TOTAL</b>	<b>3.482.192</b>	<b>147.898</b>	<b>344.458</b>	<b>124.346</b>	<b>616.702</b>		<b>550.528</b>	<b>1.167.230</b>		<b>2.931.664</b>	<b>2.320.009</b>		<b>1.204.394</b>			<b>8.574</b>		<b>1.148.854,78</b>								

#### 5.2.1. FICHAS SUPRIMIDAS DE LOS SECTORES S13 Y S14

## REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BURGOS

### FICHA DE SECTOR DE SUELO URBANIZABLE

DENOMINACIÓN:	<b>Entrevías</b>	<b>S - 13</b>
	PLANO Nº: <b>3</b>	HOJA: <b>4</b>

INICIATIVA DEL PLANEAMIENTO:	<b>Privada</b>
FIGURA DE PLANEAMIENTO:	<b>Plan Parcial</b>
SISTEMA DE ACTUACIÓN:	<b>Compensación</b>
SUPERFICIE DEL SECTOR:	<b>221.000 m<sup>2</sup></b>
SUPERFICIE NETA DEL SECTOR:	<b>207.000 m<sup>2</sup></b>

#### DETERMINACIONES PARA EL PLANEAMIENTO

• USO GLOBAL:	<b>Residencial</b>
• SISTEMAS GENERALES EXISTENTES INCLUIDOS A EFECTOS DE PLANEAMIENTO:	<b>14.000 m<sup>2</sup></b>
• SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS PARA SU OBTENCIÓN:	<b>4.900 m<sup>2</sup></b>
• INTENSIDAD DEL USO GLOBAL MEDIDA SOBRE LAS ÁREAS NO OCUPADAS POR SISTEMAS GENERALES:	<b>0,30 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup></b>
• APROVECHAMIENTO LUCRATIVO MÁXIMO:	<b>62.100 m<sup>2</sup></b>
• DENSIDAD MÁXIMA:	<b>20 viv/Ha</b>
• NÚMERO MÁXIMO DE VIVIENDAS:	<b>414 viv</b>
• TIPOLOGÍA DE EDIFICACIÓN:	<b>Residencial Unifamiliar</b>
• USO GLOBAL EXCLUYENTE:	<b>Industrial</b>
• USOS COMPATIBLES:	<b>Los demás</b>
• ALTURA MÁXIMA DE LA EDIFICACIÓN SOBRE RASANTE:	<b>2 plantas y bajo cubierta</b>

#### DETERMINACIONES PARA LA GESTIÓN Y EJECUCIÓN

• APROVECHAMIENTO DEL SECTOR CON LOS SUELOS DE SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS PARA SU OBTENCIÓN: <b>0,271083 m<sup>2</sup></b> REFERIDOS AL USO Y TIPOLOGÍA RESIDENCIAL UNIFAMILIAR.
--

#### OBSERVACIONES

**La ordenación del Plan Parcial deberá cumplir la referencia de 1 vivienda/250 m<sup>2</sup> de suelo neto (en cada manzana).**

## REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BURGOS

### FICHA DE SECTOR DE SUELO URBANIZABLE

DENOMINACIÓN:	<b>Huelgas Sur</b>	<b>S - 14</b>
	PLANO Nº: <b>3</b>	HOJA: <b>4 y 5</b>

INICIATIVA DEL PLANEAMIENTO:	<b>Privada</b>
FIGURA DE PLANEAMIENTO:	<b>Plan Parcial</b>
SISTEMA DE ACTUACIÓN:	<b>Compensación</b>
SUPERFICIE DEL SECTOR:	<b>131.000 m<sup>2</sup></b>
SUPERFICIE NETA DEL SECTOR:	<b>114.000 m<sup>2</sup></b>

#### DETERMINACIONES PARA EL PLANEAMIENTO

• USO GLOBAL:	<b>Residencial</b>
• SISTEMAS GENERALES EXISTENTES INCLUIDOS A EFECTOS DE PLANEAMIENTO:	<b>17.000 m<sup>2</sup></b>
• SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS PARA SU OBTENCIÓN:	<b>2.700 m<sup>2</sup></b>
• INTENSIDAD DEL USO GLOBAL MEDIDA SOBRE LAS ÁREAS NO OCUPADAS POR SISTEMAS GENERALES:	<b>0,30 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup></b>
• APROVECHAMIENTO LUCRATIVO MÁXIMO:	<b>34.200 m<sup>2</sup></b>
• DENSIDAD MÁXIMA:	<b>20 viv/Ha</b>
• NÚMERO MÁXIMO DE VIVIENDAS:	<b>228 viv</b>
• TIPOLOGÍA DE EDIFICACIÓN:	<b>Residencial Unifamiliar</b>
• USO GLOBAL EXCLUYENTE:	<b>Industrial</b>
• USOS COMPATIBLES:	<b>Los demás</b>
• ALTURA MÁXIMA DE LA EDIFICACIÓN SOBRE RASANTE:	<b>2 plantas y bajo cubierta</b>

#### DETERMINACIONES PARA LA GESTIÓN Y EJECUCIÓN

• APROVECHAMIENTO DEL SECTOR CON LOS SUELOS DE SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS PARA SU OBTENCIÓN: <b>0,271080 m<sup>2</sup></b> REFERIDOS AL USO Y TIPOLOGÍA RESIDENCIAL UNIFAMILIAR.
--

#### OBSERVACIONES

<b>La ordenación del Plan Parcial deberá cumplir la referencia de 1 vivienda/250 m<sup>2</sup> de suelo neto (en cada manzana).</b>
---

### 5.2.2. FICHAS DE LOS SECTORES S15 Y S18, ESTADO ACTUAL

**REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE  
ORDENACIÓN URBANA DE BURGOS**

**FICHA DE SECTOR DE SUELO URBANIZABLE**

DENOMINACIÓN:	<b>San Zoles</b>	<b>S 15</b>
		-
	PLANO Nº: <b>3</b>	HOJA: <b>5</b>

INICIATIVA DEL PLANEAMIENTO:	<b>Privada</b>
FIGURA DE PLANEAMIENTO:	<b>Plan Parcial</b>
SISTEMA DE ACTUACIÓN:	<b>Compensación</b>
SUPERFICIE DEL SECTOR:	<b>316.000 m<sup>2</sup></b>
SUPERFICIE NETA DEL SECTOR:	<b>316.000 m<sup>2</sup></b>

**DETERMINACIONES PARA EL PLANEAMIENTO**

• USO GLOBAL:	<b>Residencial</b>
• SISTEMAS GENERALES EXISTENTES INCLUIDOS A EFECTOS DE PLANEAMIENTO:	<b>m<sup>2</sup></b>
• SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS PARA SU OBTENCIÓN:	<b>129.800 m<sup>2</sup></b>
• INTENSIDAD DEL USO GLOBAL MEDIDA SOBRE LAS ÁREAS NO OCUPADAS POR SISTEMAS GENERALES:	<b>0,47 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup></b>
• APROVECHAMIENTO LUCRATIVO MÁXIMO:	<b>148.520 m<sup>2</sup></b>
• DENSIDAD MÁXIMA:	<b>40 viv/Ha</b>
• NÚMERO MÁXIMO DE VIVIENDAS:	<b>1.264 viv</b>
• TIPOLOGÍA DE EDIFICACIÓN:	<b>Residencial Unifamiliar y Colectiva</b>
• USO GLOBAL EXCLUYENTE:	<b>Industrial</b>
• USOS COMPATIBLES:	<b>Los demás</b>
• ALTURA MÁXIMA DE LA EDIFICACIÓN SOBRE RASANTE:	<b>4 plantas</b>

**DETERMINACIONES PARA LA GESTIÓN Y EJECUCIÓN**

• APROVECHAMIENTO DEL SECTOR CON LOS SUELOS DE SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS PARA SU OBTENCIÓN: <b>0,308167 m<sup>2</sup></b> REFERIDOS AL USO Y TIPOLOGÍA <b>RESIDENCIAL UNIFAMILIAR Y COLECTIVA.</b>
---

**OBSERVACIONES**

--

<b>REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BURGOS</b>
<b>FICHA DE SECTOR DE SUELO URBANIZABLE</b>

DENOMINACIÓN:	<b>Penetración de Cortes</b>	<b>S - 18</b>
	PLANO Nº: <b>3</b>	HOJA: <b>5</b>

INICIATIVA DEL PLANEAMIENTO:	<b>Privada</b>
FIGURA DE PLANEAMIENTO:	<b>Plan Parcial</b>
SISTEMA DE ACTUACIÓN:	<b>Compensación</b>
SUPERFICIE DEL SECTOR:	<b>352.500 m<sup>2</sup></b>
SUPERFICIE NETA DEL SECTOR:	<b>347.000 m<sup>2</sup></b>

**DETERMINACIONES PARA EL PLANEAMIENTO**

• USO GLOBAL:	<b>Residencial</b>
• SISTEMAS GENERALES EXISTENTES INCLUIDOS A EFECTOS DE PLANEAMIENTO:	<b>5.500 m<sup>2</sup></b>
• SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS PARA SU OBTENCIÓN:	<b>142.600 m<sup>2</sup></b>
• INTENSIDAD DEL USO GLOBAL MEDIDA SOBRE LAS ÁREAS NO OCUPADAS POR SISTEMAS GENERALES:	<b>0,47 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup></b>
• APROVECHAMIENTO LUCRATIVO MÁXIMO:	<b>163.090 m<sup>2</sup></b>
• DENSIDAD MÁXIMA:	<b>40 viv/Ha</b>
• NÚMERO MÁXIMO DE VIVIENDAS:	<b>1.388 viv</b>
• TIPOLOGÍA DE EDIFICACIÓN:	<b>Residencial Unifamiliar y Colectiva</b>
• USO GLOBAL EXCLUYENTE:	<b>Industrial</b>
• USOS COMPATIBLES:	<b>Los demás</b>
• ALTURA MÁXIMA DE LA EDIFICACIÓN SOBRE RASANTE:	<b>4 plantas</b>

**DETERMINACIONES PARA LA GESTIÓN Y EJECUCIÓN**

• APROVECHAMIENTO DEL SECTOR CON LOS SUELOS DE SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS PARA SU OBTENCIÓN: <b>0,308126 m<sup>2</sup></b> REFERIDOS AL USO Y TIPOLOGÍA <b>RESIDENCIAL UNIFAMILIAR Y COLECTIVA.</b>
---

**OBSERVACIONES**

<b>Las cesiones de espacios libres se localizarán en continuidad con el parque de La Quinta, preferentemente.</b>
---



**5.2.3. FICHAS DE LOS SECTORES S15 Y S18, ESTADO MODIFICADO. ADSCRIPCIONES DE SISTEMAS GENERALES EXTERIORES**

FICHA DE SECTOR DE SUELO URBANIZABLE DELIMITADO			
DENOMINACIÓN:	San Zoles	S	-15 R
LOCALIZACIÓN PLANO N°:	3 E.M.	HOJA N°:	1 y 3

FIGURA DE PLANEAMIENTO:	Plan General
PLAZO PARA SU DESARROLLO: (OG)	Conforme normativa vigente
INICIATIVA DEL PLANEAMIENTO:	Privada
SISTEMA DE ACTUACIÓN:	A definir en el Proy. de Actuación
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR (S <sub>N</sub> +SG <sub>i</sub> +SG <sub>e</sub> +SG <sub>A</sub> ): (OG)	376.160 m <sup>2</sup>
SUPERFICIE NETA DEL SECTOR (S <sub>N</sub> ): (OG)	258.273 m <sup>2</sup>

**DETERMINACIONES PARA EL PLANEAMIENTO:**

USO PREDOMINANTE: (OG)	Residencial
USOS PROHIBIDOS: (OG)	Industrial
USOS COMPATIBLES: (OG)	Resto
SISTEMAS GENERALES A OBTENER, INCLUIDOS A EFECTOS DE PLANEAMIENTO (SG <sub>i</sub> ): (OG)	
Viario e Infraestructuras	10.550 m <sup>2</sup>
Equipamiento	18.919 m <sup>2</sup>
Espacios libres	80.839 m <sup>2</sup>
<b>TOTAL</b>	<b>110.308 m<sup>2</sup></b>
SISTEMAS GENERALES EXISTENTES, INCLUIDOS A EFECTOS DE PLANEAMIENTO (SG <sub>e</sub> ): (OG)	--- m <sup>2</sup>
SISTEMAS GENERALES EXTERIORES ADSCRITOS AL SECTOR(SG <sub>A</sub> ): (OG)	7.579 m <sup>2</sup>
	SISTEMAS DE CIUDAD
INTENSIDAD DEL USO CARACTERÍSTICO MEDIDA SOBRE LAS ÁREAS NO OCUPADAS POR SISTEMAS GENERALES: (OG)	0,49 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
EDIFICABILIDAD MÁXIMA TOTAL (e <sub>m</sub> ): (OG)	127.251 m <sup>2</sup>
DENSIDAD MÁXIMA: (OG)	53 viv/ha
INDICE DE VARIEDAD DE USO (%mín·e <sub>m</sub> ): (OG)	>24,3% Resid. prot. (VRP); >19% Terciario (T)
INDICE DE VARIEDAD TIPOLÓGICA (%mín·e <sub>m</sub> ): (OG)	>23% (4%RU + 19%T)
INDICE DE INTEGRACIÓN SOCIAL (%mín·e <sub>m</sub> ): (OG)	>24,3% VRP (30% sobre residencial)
NÚMERO INDICATIVO DE VIVIENDAS:	736 VL + 332 VRP = 1.067 viv
ALTURA MÁXIMA DE LA EDIFICACIÓN SOBRE RASANTE: (OD)	Según plano de calificación de O.D.

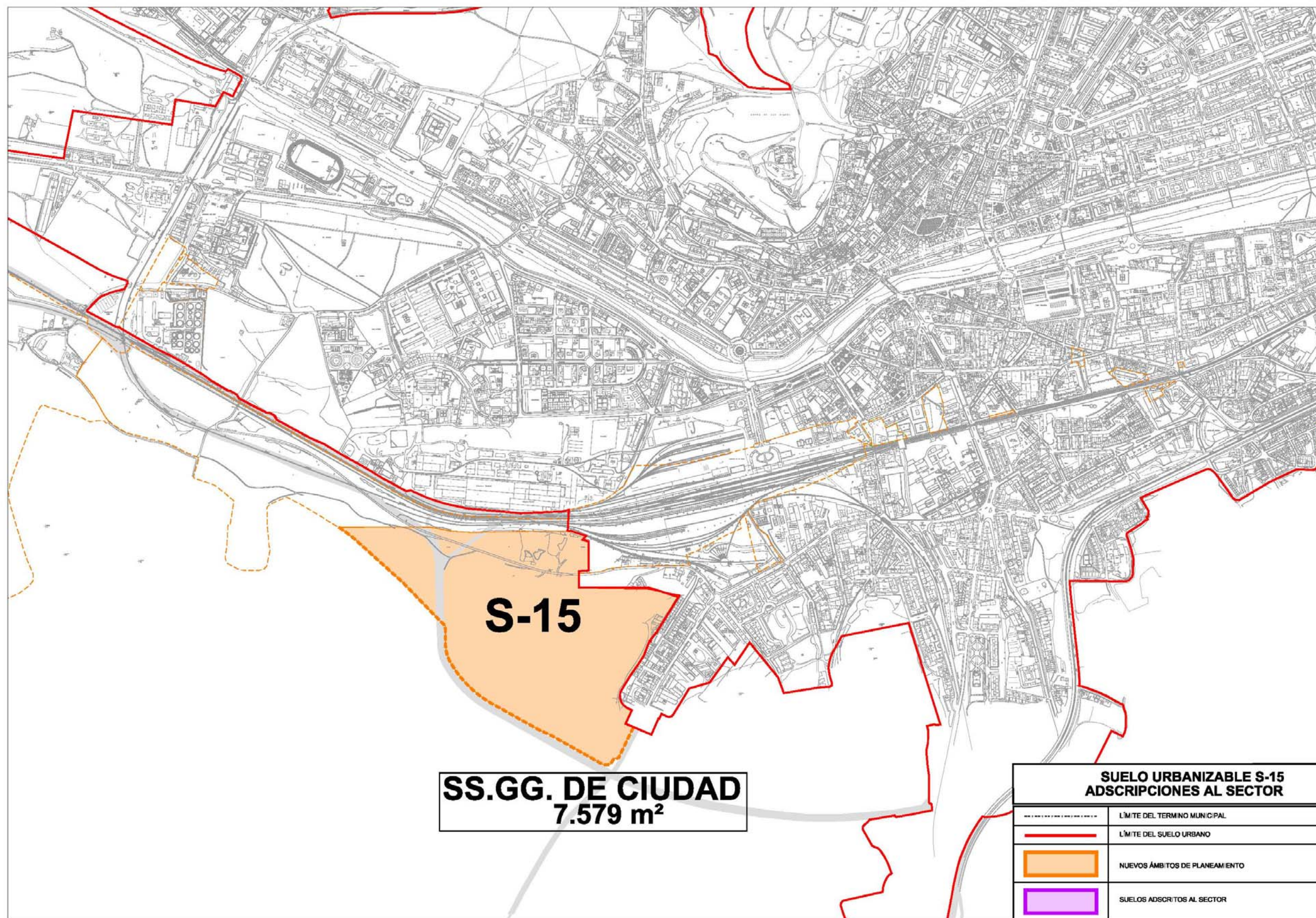
**DETERMINACIONES PARA LA GESTIÓN Y EJECUCIÓN:**

COEFICIENTES DE PONDERACIÓN PARA CADA USO: (OD)	
<b>RC=1,00    RU=1,25    R VRP=0,75    T=0,80    EQ P=0,75</b>	
EL APROVECHAMIENTO MEDIO DEL SECTOR CON LOS SUELOS DE SISTEMAS GENERALES INCLUIDOS O ADSCRITOS PARA SU OBTENCIÓN ES DE: (OD) AM = 0,308167	

**OBSERVACIONES:**

<p>Los propietarios del sector deberán correr con los gastos de urbanización y los de la obtención de los terrenos necesarios para la conexión de los servicios del sector con los sistemas generales y servicios urbanísticos existentes, así como para su ampliación o refuerzo, de forma que se asegure su correcto funcionamiento, en función de las características del sector y de las condiciones establecidas en el planeamiento. (OG)</p> <p>Al menos el 30% del total de la capacidad de viviendas será obligatoriamente de viviendas sometidas a algún régimen de protección pública. (OG)</p> <p>Los espacios libres del sector se urbanizarán de acuerdo con los criterios generales de urbanización de espacios libres (asimilación a suelos rústicos) detallados en la Memoria vinculante de la Modificación. (OGp)</p>	<p>El Proyecto de Actuación podrá ajustar la superficie del ámbito en +/- 5%, sin excluir terrenos incluidos por la ordenación y, manteniendo fija la edificabilidad máxima total. (OD)</p>
<p>La delimitación de los SS.GG adscritos del plano adjunto es una propuesta aproximada, puede estar sujeta a variaciones y deberá concretarse en el Proyecto de Actuación.</p>	<p>(OG): determinación de ordenación general (OD): determinación de ordenación detallada. (OGp): determinación de ordenación general potestativa.</p>







FICHA DE SECTOR DE SUELO URBANIZABLE DELIMITADO		
DENOMINACIÓN:	Penetración de Cortes	S -18 R
LOCALIZACIÓN PLANO N°:	3 E.M.	HOJA N°: 2
FIGURA DE PLANEAMIENTO:	Plan General	
PLAZO PARA SU DESARROLLO: (OD)	Conforme normativa vigente	
INICIATIVA DEL PLANEAMIENTO:	Privada	
SISTEMA DE ACTUACIÓN:	A definir en el Proy. de Actuación	
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR (S <sub>N</sub> +SG <sub>I</sub> +SG <sub>E</sub> +SG <sub>A</sub> ): (OG)	482.367	m <sup>2</sup>
SUPERFICIE NETA DEL SECTOR (S <sub>N</sub> ): (OG)	210.859	m <sup>2</sup>

**DETERMINACIONES PARA EL PLANEAMIENTO:**

USO PREDOMINANTE: (OG)	Residencial	
USOS PROHIBIDOS: (OG)	Industrial	
USOS COMPATIBLES: (OG)	Resto	
SISTEMAS GENERALES A OBTENER, INCLUIDOS A EFECTOS DE PLANEAMIENTO (SG <sub>I</sub> ): (OG)		
Viario	14.990	m <sup>2</sup>
Equipamiento	22.181	m <sup>2</sup>
Espacios libres	164.584	m <sup>2</sup>
<b>T O T A L</b>	<b>201.755</b>	<b>m<sup>2</sup></b>
SISTEMAS GENERALES EXISTENTES, INCLUIDOS A EFECTOS DE PLANEAMIENTO (SG <sub>E</sub> ): (OG)	---	m <sup>2</sup>
SISTEMAS GENERALES EXTERIORES ADSCRITOS AL SECTOR(SG <sub>A</sub> ): (OG)	69.753	m <sup>2</sup>
	SISTEMAS DE CIUDAD	
INTENSIDAD DEL USO CARACTERÍSTICO MEDIDA SOBRE LAS ÁREAS NO OCUPADAS POR SISTEMAS GENERALES: (OG)	0,77	m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
EDIFICABILIDAD MÁXIMA TOTAL (e <sub>m</sub> ): (OG)	163.090	m <sup>2</sup>
DENSIDAD MÁXIMA: (OG)	70	viv/ha
ÍNDICE DE VARIEDAD DE USO (%mín·e <sub>m</sub> ): (OG)	>28% VRP; >2% T; >4% EQ P	
ÍNDICE DE VARIEDAD TIPOLÓGICA (%mín·e <sub>m</sub> ): (OG)	>28% VRP	
ÍNDICE DE INTEGRACIÓN SOCIAL (%mín·e <sub>m</sub> ): (OG)	>28,8 % VRP (31% sobre residencial)	
NÚMERO INDICATIVO DE VIVIENDAS:	418 VRP + 930 VL = 1.348	viv
ALTURA MÁXIMA DE LA EDIFICACIÓN SOBRE RASANTE: (OD)	Según plano de calificación de O.D.	

**DETERMINACIONES PARA LA GESTIÓN Y EJECUCIÓN:**

COEFICIENTES DE PONDERACIÓN PARA CADA USO: (OD)	RC=1,00	RU=1,25	R=0,75	T=0,80	EQ P=0,75
EL APROVECHAMIENTO MEDIO DEL SECTOR CON LOS SUELOS DE SISTEMAS GENERALES INCLUIDOS O ADSCRITOS PARA SU OBTENCIÓN ES DE: (OD) AM = 0,308126					

**OBSERVACIONES:**

-Los propietarios del sector deberán correr con los gastos de urbanización y los de la obtención de los terrenos necesarios para la conexión de los servicios del sector con los sistemas generales y servicios urbanísticos existentes, así como para su ampliación o refuerzo, de forma que se asegure su correcto funcionamiento, en función de las características del sector y de las condiciones establecidas en el planeamiento. (OG)

-Al menos el 30% del total de la capacidad de viviendas será obligatoriamente de viviendas sometidas a algún régimen de protección pública. (OG)

-Los espacios libres del sector se urbanizarán de acuerdo con los criterios generales de urbanización de espacios libres (asimilación a suelos rústicos) detallados en la Memoria vinculante de la Modificación. (OGp)

-El Proyecto de Actuación podrá ajustar la superficie del ámbito en +,- 5%, sin excluir terrenos incluidos por la ordenación y, manteniendo fija la edificabilidad máxima total. (OD)

-Se incorpora en la Memoria del sector un estudio arqueológico sobre la zona de Veguillas y sus determinaciones serán normativas, debiendo respetarse las medidas indicadas de procedimiento y protección sobre los suelos afectados. De esta manera, la ordenación detallada hace suyas las prescripciones del informe arqueológico. (OD)

-La altura máxima de coronación de cualquier construcción del sector (incluidas antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de escaleras y ascensores, carteles, remates decorativos, etc., o cualquier añadido sobre las construcciones, así como los medios mecánicos necesarios para su construcción – grúas, etc.--) deberá cumplir las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Burgos, grafiadas en el plano normativo correspondiente e incluido en el correspondiente Anexo de la Memoria vinculante de la Modificación y en la Memoria de ordenación detallada del sector. Adicionalmente, bajo el ámbito de las Servidumbres Aeronáuticas no se podrán ejecutar construcciones o modificaciones de las existentes que supongan una vulneración de dichas superficies. Al encontrarse el ámbito incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, la ejecución de cualquier construcción o estructura (postes, antenas, etc.) y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas grúas de construcción y similares), requerirá resolución favorable, conforme a los artículos 29 y 30 del Decreto sobre Servidumbres Aeronáuticas. (OGp)

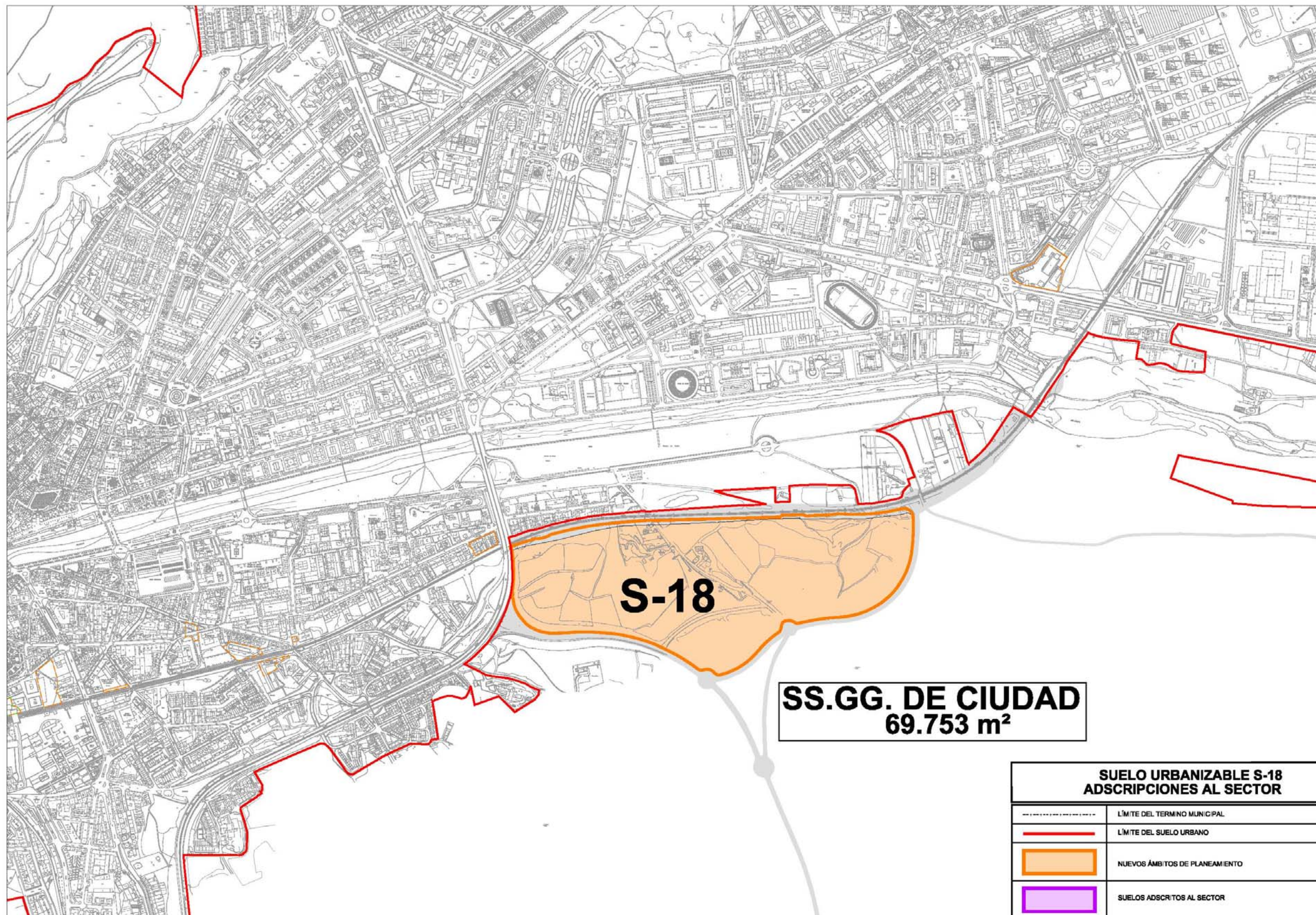
-Para las parcelas resultantes de la gestión del sector, convendría se hiciera constar la afección por servidumbres aeronáuticas en los términos siguientes:

*"Esta finca se encuentra incluida en la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales correspondientes al Aeropuerto de Burgos-Villafraja, encontrándose sometida a eventuales sobrevuelos de aeronaves a baja altura, 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."* (OGp)

La delimitación de los SS.GG adscritos del plano adjunto es una propuesta aproximada, puede estar sujeta a variaciones y deberá concretarse en el Proyecto de Actuación.

(OG): determinación de ordenación general  
(OD): determinación de ordenación detallada.  
(OGp): determinación de ordenación general potestativa.







**5.2.4. NUEVAS FICHAS DE LOS SECTORES S27 A S30. ADSCRIPCIONES DE SISTEMAS  
GENERALES EXTERIORES**

FICHA DE SECTOR DE SUELO URBANIZABLE DELIMITADO			
DENOMINACIÓN:	Ciudad del AVE	S	-27 R
LOCALIZACIÓN PLANO N.º:	3 E.M.	HOJA N.º:	2
FIGURA DE PLANEAMIENTO:	Plan General		
PLAZO PARA SU DESARROLLO: (OD)	Conforme normativa vigente		
INICIATIVA DEL PLANEAMIENTO:	Pública		
SISTEMA DE ACTUACIÓN:	A definir en el Proy. de Actuación		
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR (S <sub>N</sub> +SG <sub>I</sub> +SG <sub>E</sub> +SG <sub>A</sub> ): (OG)	932.841	m <sup>2</sup>	
SUPERFICIE NETA DEL SECTOR (S <sub>N</sub> ): (OG)	703.517	m <sup>2</sup>	

**DETERMINACIONES PARA EL PLANEAMIENTO:**

USO PREDOMINANTE: (OG)	Residencial
USOS PROHIBIDOS: (OG)	Industrial
USOS COMPATIBLES: (OG)	Resto
SISTEMAS GENERALES A OBTENER, INCLUIDOS A EFECTOS DE PLANEAMIENTO (SG <sub>I</sub> ): (OG)	
Viarío	49.463 m <sup>2</sup>
Equipamiento	40.194 m <sup>2</sup>
Espacios libres	32.102 m <sup>2</sup>
<b>T O T A L</b>	<b>121.759 m<sup>2</sup></b>
SISTEMAS GENERALES EXISTENTES, INCLUIDOS A EFECTOS DE PLANEAMIENTO (SG <sub>E</sub> ): (OG)	22.760 m <sup>2</sup>
SISTEMAS GENERALES EXTERIORES ADSCRITOS AL SECTOR (SG <sub>A</sub> ): (OG)	107.565 m <sup>2</sup>
25.345 M <sup>2</sup> DE VG 22	41.880 M <sup>2</sup> DE VG 23
40.340 M <sup>2</sup> DE VG 24	
INTENSIDAD DEL USO CARACTERÍSTICO MEDIDA SOBRE LAS ÁREAS NO OCUPADAS POR SISTEMAS GENERALES: (OG)	0,46 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
EDIFICABILIDAD MÁXIMA TOTAL (e <sub>m</sub> ): (OG)	324.049 m <sup>2</sup>
DENSIDAD MÁXIMA: (OG)	40 viv/ha
INDICE DE VARIEDAD DE USO (%mín·e <sub>m</sub> ): (OG)	>18% Resid. prot. (VRP); >40% Terciario (T)
INDICE DE VARIEDAD TIPOLÓGICA (%mín·e <sub>m</sub> ): (OG)	>40% Terciario (T)
INDICE DE INTEGRACIÓN SOCIAL (%mín·e <sub>m</sub> ): (OG)	>18% Resid. prot. (VRP)
NÚMERO INDICATIVO DE VIVIENDAS:	650 VRP + 1.485 VL = 2.135 viv
ALTURA MÁXIMA DE LA EDIFICACIÓN SOBRE RASANTE: (OD)	Según plano de calificación de O.D.

**DETERMINACIONES PARA LA GESTIÓN Y EJECUCIÓN:**

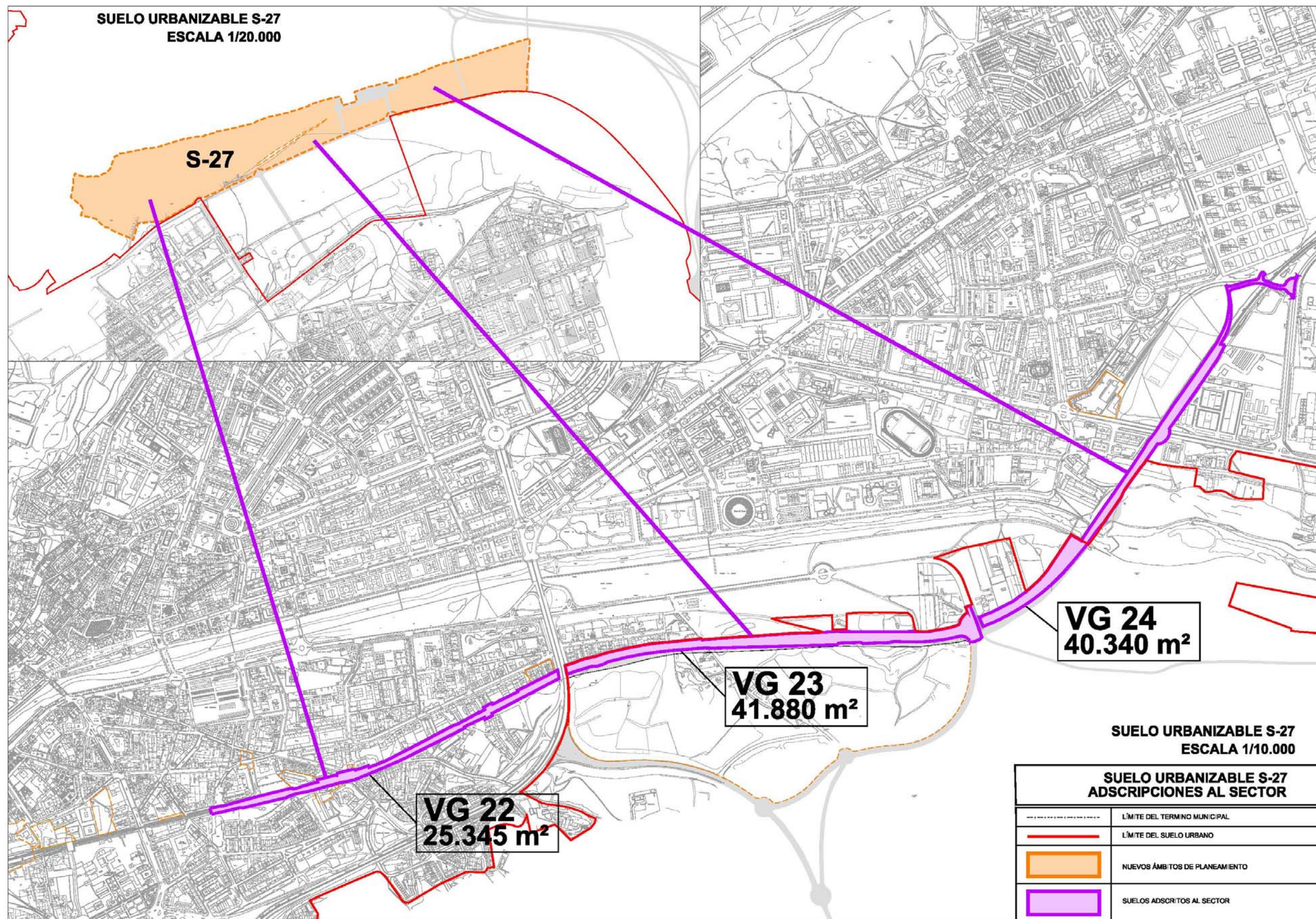
COEFICIENTES DE PONDERACIÓN PARA CADA USO: (OD)	RC=1,00	RU=1,25	R VRP=0,75	T=1,00	EQ P=0,75
EL APROVECHAMIENTO MEDIO DEL SECTOR CON LOS SUELOS DE SISTEMAS GENERALES INCLUIDOS O ADSCRITOS PARA SU OBTENCIÓN ES DE: (OD) AM = 0,340000					

**OBSERVACIONES:**

<p>-Los propietarios del sector deberán correr con los gastos de urbanización y los de la obtención de los terrenos necesarios para la conexión de los servicios del sector con los sistemas generales y servicios urbanísticos existentes, así como para su ampliación o refuerzo, de forma que se asegure su correcto funcionamiento, en función de las características del sector y de las condiciones establecidas en el planeamiento. (OG)</p> <p>-Al menos el 30% del total de la capacidad de viviendas será obligatoriamente de viviendas sometidas a algún régimen de protección pública. (OG)</p> <p>-Los espacios libres del sector se urbanizarán de acuerdo con los criterios generales de urbanización de espacios libres (asimilación a suelos rústicos) detallados en la Memoria vinculante de la Modificación. (OGp)</p> <p>-Los usos comerciales que requieran para su implantación licencia comercial específica en conformidad con el Plan Regional de Ámbito Sectorial de Equipamiento Comercial de CyL, se localizarán preferentemente en el entorno más próximo a la nueva Estación del AVE. (OD)</p> <p>-De acuerdo con las prescripciones del Estudio arqueológico, se prestará especial atención a la calzada romana clasificada como suelo Rústico de Protección Cultural, que discurre rodeada por el sector, para urbanizar y edificar, en su caso, articulando medidas de protección y puesta en valor de este bien cultural, dando continuidad física a un itinerario recreativo. (OD)</p> <p>-El Proyecto de Actuación podrá ajustar la superficie del ámbito en +,- 5%, sin excluir terrenos incluidos por la ordenación y, manteniendo fija la edificabilidad máxima total. (OD)</p>	<p>-La altura máxima de coronación de cualquier construcción del sector (incluidas antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de escaleras y ascensores, carteles, remates decorativos, etc., o cualquier añadido sobre las construcciones, así como los medios mecánicos necesarios para su construcción – grúas, etc.--) deberá cumplir las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Burgos, grafiadas en el plano normativo correspondiente e incluido en el correspondiente Anexo de la Memoria vinculante de la Modificación y en la Memoria de ordenación detallada del sector. Adicionalmente, bajo el ámbito de las Servidumbres Aeronáuticas no se podrán ejecutar construcciones o modificaciones de las existentes que supongan una vulneración de dichas superficies. Al encontrarse el ámbito incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, la ejecución de cualquier construcción o estructura (postes, antenas, etc.) y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas grúas de construcción y similares), requerirá resolución favorable, conforme a los artículos 29 y 30 del Decreto sobre Servidumbres Aeronáuticas. (OGp)</p> <p>-Para las parcelas resultantes de la gestión del sector, convendría se hiciera constar la afección por servidumbres aeronáuticas en los términos siguientes:  <i>"Esta finca se encuentra incluida en la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales correspondientes al Aeropuerto de Burgos-Villafría, encontrándose sometida a eventuales sobrevuelos de aeronaves a baja altura, 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."</i> (OGp)</p>
--	--

La delimitación de los SS.GG adscritos del plano adjunto es una propuesta aproximada, puede estar sujeta a variaciones y deberá concretarse en el Proyecto de Actuación.	(OG): determinación de ordenación general (OD): determinación de ordenación detallada. (OGp): determinación de ordenación general potestativa.
--	--







FICHA DE SECTOR DE SUELO URBANIZABLE DELIMITADO			
DENOMINACIÓN:	El Encuentro	S	-28 T
LOCALIZACIÓN PLANO Nº:	3 E.M.	HOJA Nº:	1

FIGURA DE PLANEAMIENTO:	Plan General
PLAZO PARA SU DESARROLLO: (OD)	Conforme normativa vigente
INICIATIVA DEL PLANEAMIENTO:	Privada
SISTEMA DE ACTUACIÓN:	A definir en el Proy. de Actuación
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR (S <sub>N</sub> +SG <sub>I</sub> +SG <sub>E</sub> +SG <sub>A</sub> ): (OG)	769.666 m <sup>2</sup>
SUPERFICIE NETA DEL SECTOR (S <sub>N</sub> ): (OG)	467.423 m <sup>2</sup>

**DETERMINACIONES PARA EL PLANEAMIENTO:**

USO PREDOMINANTE: (OG)	Terciario
USOS PROHIBIDOS: (OG)	---
USOS COMPATIBLES: (OG)	Resto
SISTEMAS GENERALES A OBTENER, INCLUIDOS A EFECTOS DE PLANEAMIENTO (SG <sub>I</sub> ): (OG)	
Viaro	10.178 m <sup>2</sup>
Equipamiento	16.067 m <sup>2</sup>
Espacios libres	17.427 m <sup>2</sup>
<b>T O T A L</b>	<b>43.672 m<sup>2</sup></b>
SISTEMAS GENERALES EXISTENTES, INCLUIDOS A EFECTOS DE PLANEAMIENTO (SG <sub>E</sub> ): (OG)	---
SISTEMAS GENERALES EXTERIORES ADSCRITOS AL SECTOR (SG <sub>A</sub> ): (OG)	258.570 m <sup>2</sup>
39.502 M <sup>2</sup> DE VG 20	61.468 M <sup>2</sup> DE VG 21
157.601 M <sup>2</sup> DE SISTEMAS DE CIUDAD	
INTENSIDAD DEL USO CARACTERÍSTICO MEDIDA SOBRE LAS ÁREAS NO OCUPADAS POR SISTEMAS GENERALES: (OG)	0,53 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
EDIFICABILIDAD MÁXIMA TOTAL (e <sub>m</sub> ): (OG)	246.887 m <sup>2</sup>
DENSIDAD MÁXIMA: (OG)	40 viv/ha
INDICE DE VARIEDAD DE USO (%mín·e <sub>m</sub> ): (OG)	>12% Resid. prot. (VRP); >27% Resid. colec. (RC); >1% Eq. priv. (EQ P)
INDICE DE VARIEDAD TIPOLOGICA (%mín·e <sub>m</sub> ): (OG)	>27% Resid. colec. (RC)
INDICE DE INTEGRACIÓN SOCIAL (%mín·e <sub>m</sub> ): (OG)	>12% VRP (30% del residencial)
NÚMERO MÁXIMO DE VIVIENDAS:	319 VRP + 1.005 VL = 1.324 viv
ALTURA MÁXIMA DE LA EDIFICACIÓN SOBRE RASANTE: (OD)	Según plano de calificación de O.D.

**DETERMINACIONES PARA LA GESTIÓN Y EJECUCIÓN:**

COEFICIENTES DE PONDERACIÓN PARA CADA USO: (OD)	
<b>RC=1,25</b>	<b>RU=1,56</b>
<b>R VRP=0,94</b>	<b>T=1,00</b>
	<b>EQ P=0,94</b>
EL APROVECHAMIENTO MEDIO DEL SECTOR CON LOS SUELOS DE SISTEMAS GENERALES INCLUIDOS O ADSCRITOS PARA SU OBTENCIÓN ES DE: (OD)	<b>AM = 0,340000</b>

**OBSERVACIONES:**

Los propietarios del sector deberán correr con los gastos de urbanización y los de la obtención de los terrenos necesarios para la conexión de los servicios del sector con los sistemas generales y servicios urbanísticos existentes, así como para su ampliación o refuerzo, de forma que se asegure su correcto funcionamiento, en función de las características del sector y de las condiciones establecidas en el planeamiento. (OG)

Al menos el 30% del total de la capacidad de viviendas será obligatoriamente de viviendas sometidas a algún régimen de protección pública. (OG)

Los espacios libres del sector se urbanizarán de acuerdo con los criterios generales de urbanización de espacios libres (asimilación a suelos rústicos) detallados en la Memoria vinculante de la Modificación. (OGp)

Los usos comerciales que requieran para su implantación licencia comercial específica en conformidad con el Plan Regional de Ámbito Sectorial de Equipamiento Comercial de CyL, se localizarán preferentemente en la zona norte del sector, lindando con el P.I. Villalonquéjar. (OD)

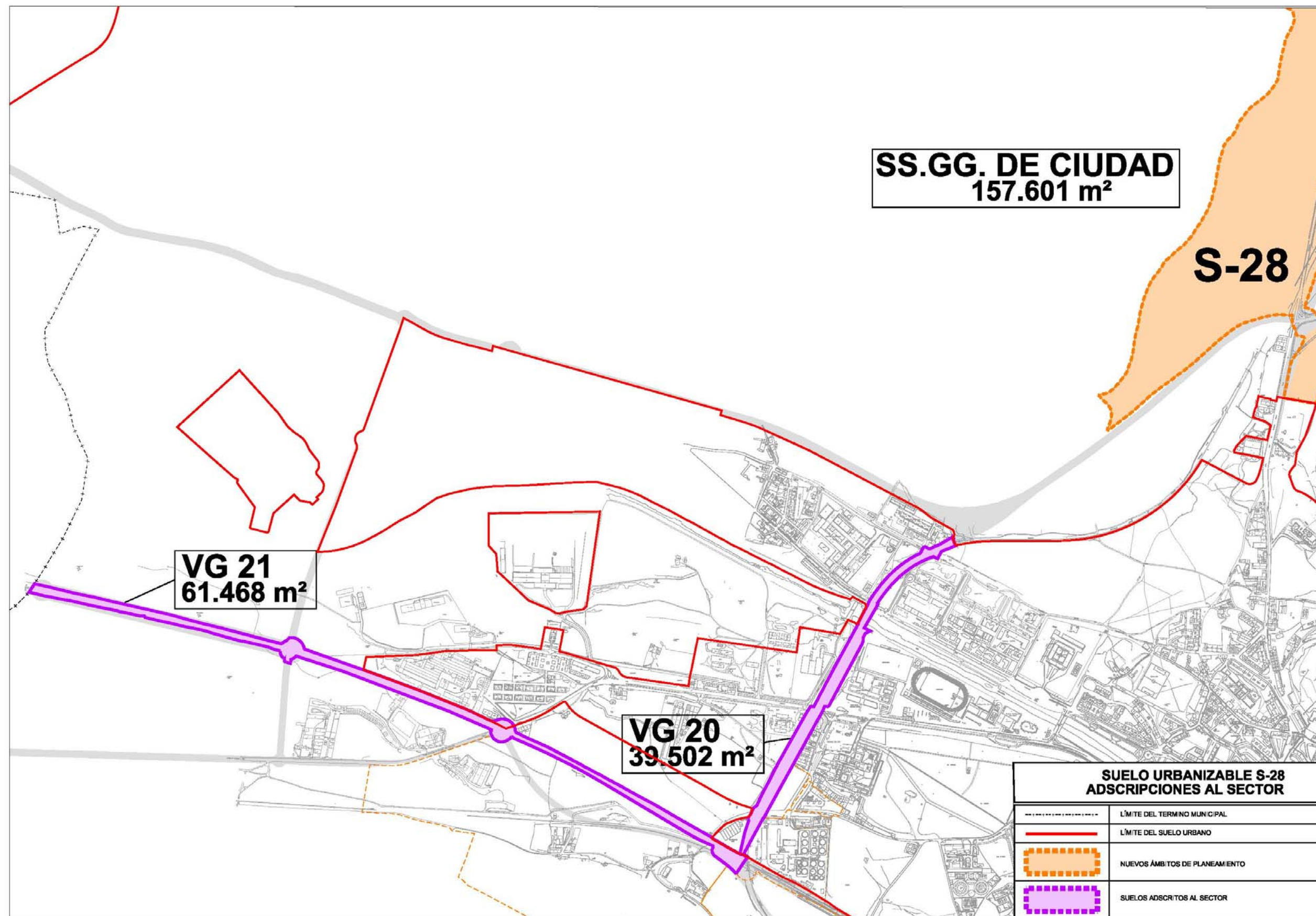
La delimitación de los SS.GG adscritos del plano adjunto es una propuesta aproximada, puede estar sujeta a variaciones y deberá concretarse en el Proyecto de Actuación.

El número máximo de viviendas se justifica por ser la densidad máxima del 40% de la superficie del sector neto (que es la de uso residencial), vinculándose de manera expresa a la actividad terciaria un máximo de 284 viviendas.

El Proyecto de Actuación podrá ajustar la superficie del ámbito en +/- 5%, sin excluir terrenos incluidos por la ordenación y, manteniendo fija la edificabilidad máxima total. (OD)

Se remite a la *Regulación específica de los Corredores Territoriales* a los efectos del tratamiento del carril bici y espacios adyacentes ordenados en el sector. (OD)

(OG): determinación de ordenación general  
(OD): determinación de ordenación detallada.  
(OGp): determinación de ordenación general potestativa.



FICHA DE SECTOR DE SUELO URBANIZABLE DELIMITADO			
DENOMINACIÓN:	Las Terrazas	S	-29 R
LOCALIZACIÓN PLANO N.º:	3 E.M.	HOJA N.º:	1

FIGURA DE PLANEAMIENTO:	Plan General
PLAZO PARA SU DESARROLLO: (OD)	Conforme normativa vigente
INICIATIVA DEL PLANEAMIENTO:	Privada
SISTEMA DE ACTUACIÓN:	A definir en el Proy. de Actuación
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR (S <sub>N</sub> +SG <sub>1</sub> +SG <sub>E</sub> +SG <sub>A</sub> ): (OG)	309.219 m <sup>2</sup>
SUPERFICIE NETA DEL SECTOR (S <sub>N</sub> ): (OG)	213.130 m <sup>2</sup>

**DETERMINACIONES PARA EL PLANEAMIENTO:**

USO PREDOMINANTE: (OG)	Residencial
USOS PROHIBIDOS: (OG)	Industrial
USOS COMPATIBLES: (OG)	Resto
SISTEMAS GENERALES A OBTENER, INCLUIDOS A EFECTOS DE PLANEAMIENTO (SG <sub>i</sub> ): (OG)	
Viario	26.037 m <sup>2</sup>
Equipamiento	13.290 m <sup>2</sup>
Espacios libres	14.740 m <sup>2</sup>
<b>TOTAL</b>	<b>54.067 m<sup>2</sup></b>
SISTEMAS GENERALES EXISTENTES, INCLUIDOS A EFECTOS DE PLANEAMIENTO (SG <sub>E</sub> ): (OG)	--- m <sup>2</sup>
SISTEMAS GENERALES EXTERIORES ADSCRITOS AL SECTOR(SG <sub>A</sub> ): (OG)	42.022 m <sup>2</sup>
	30.188 M <sup>2</sup> DE VG21      11.835 DE VG 22
INTENSIDAD DEL USO CARACTERÍSTICO MEDIDA SOBRE LAS ÁREAS NO OCUPADAS POR SISTEMAS GENERALES: (OG)	0,56 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
EDIFICABILIDAD MÁXIMA TOTAL (e <sub>m</sub> ): (OG)	118.800 m <sup>2</sup>
DENSIDAD MÁXIMA: (OG)	54 viv/ha
INDICE DE VARIEDAD DE USO (%mín·e <sub>m</sub> ): (OG)	>25% Resid. prot. (VRP); >15% Terciario (T); >20% Eq. priv. (EQ P)
INDICE DE VARIEDAD TIPOLÓGICA (%mín·e <sub>m</sub> ): (OG)	>11% Resid. unif. (RU); >15% Terciario (T)
INDICE DE INTEGRACIÓN SOCIAL (%mín·e <sub>m</sub> ): (OG)	>25% VRP ( 39% de residencial)
NÚMERO INDICATIVO DE VIVIENDAS:	523 VL + 363 VRP = 886 viv
ALTURA MÁXIMA DE LA EDIFICACIÓN SOBRE RASANTE: (OD)	Según plano de calificación de O.D.

**DETERMINACIONES PARA LA GESTIÓN Y EJECUCIÓN:**

COEFICIENTES DE PONDERACIÓN PARA CADA USO: (OD)	
<b>RC=1,00      RU=1,25      R VRP=0,75      T=0,80      EQ P=0,75</b>	
EL APROVECHAMIENTO MEDIO DEL SECTOR CON LOS SUELOS DE SISTEMAS GENERALES INCLUIDOS O ADSCRITOS PARA SU OBTENCIÓN ES DE: (OD)	<b>AM = 0,340000</b>

**OBSERVACIONES:**

Los propietarios del sector deberán correr con los gastos de urbanización y los de la obtención de los terrenos necesarios para la conexión de los servicios del sector con los sistemas generales y servicios urbanísticos existentes, así como para su ampliación o refuerzo, de forma que se asegure su correcto funcionamiento, en función de las características del sector y de las condiciones establecidas en el planeamiento. (OG)

Al menos el 30% del total de la capacidad de viviendas será obligatoriamente de viviendas sometidas a algún régimen de protección pública. (OG)

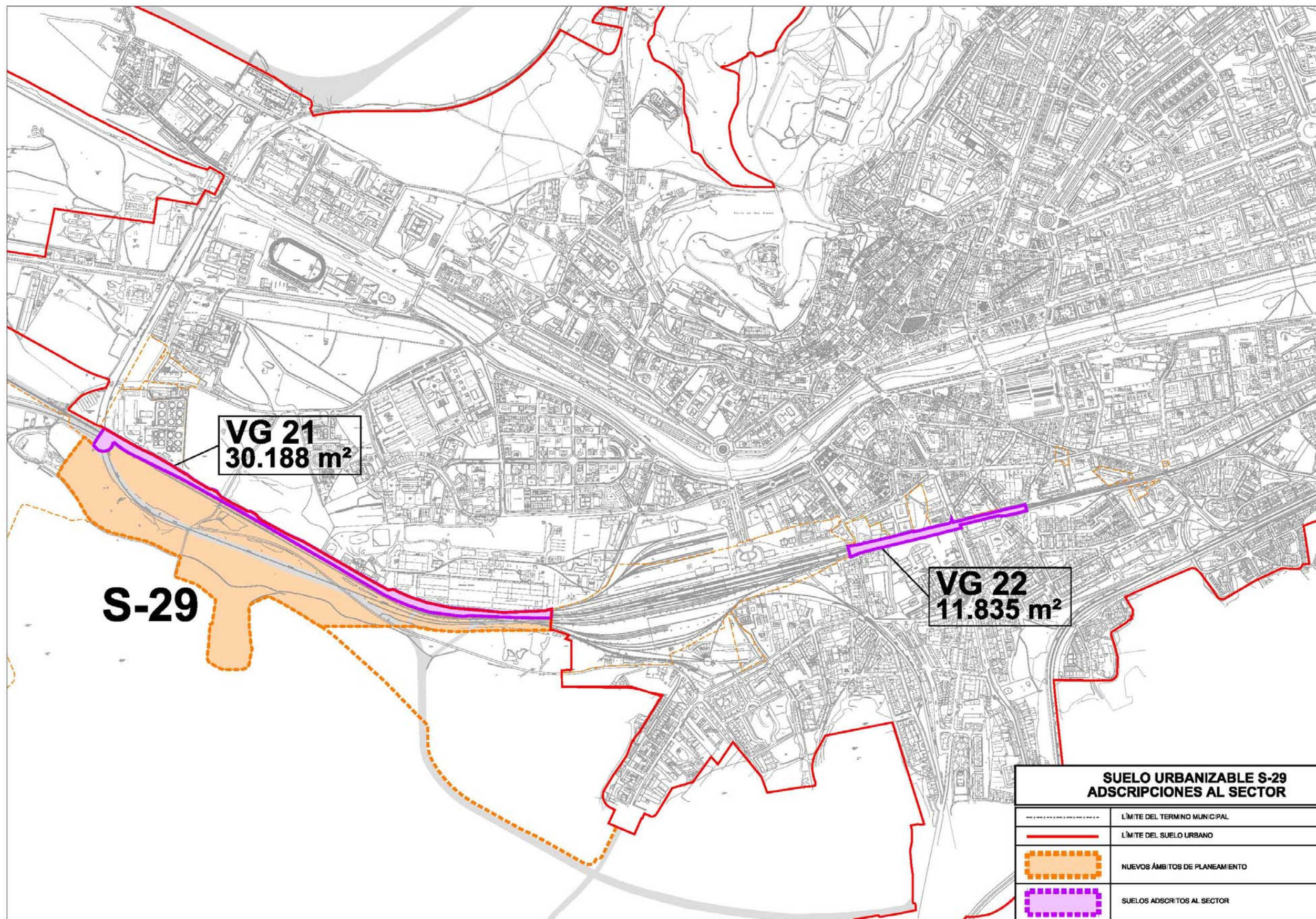
Los espacios libres del sector se urbanizarán de acuerdo con los criterios generales de urbanización de espacios libres (asimilación a suelos rústicos) detallados en la Memoria vinculante de la Modificación. (OGp)

La delimitación de los SS.GG adscritos del plano adjunto es una propuesta aproximada, puede estar sujeta a variaciones y deberá concretarse en el Proyecto de Actuación.

El Proyecto de Actuación podrá ajustar la superficie del ámbito en +/- 5%, sin excluir terrenos incluidos por la ordenación y, manteniendo fija la edificabilidad máxima total. (OD)

(OG): determinación de ordenación general  
(OD): determinación de ordenación detallada.  
(OGp): determinación de ordenación general potestativa.







FICHA DE SECTOR DE SUELO URBANIZABLE DELIMITADO			
DENOMINACIÓN:	El Cauce	S -30 R	
LOCALIZACIÓN PLANO N°:	3 E.M.	HOJA N°:	1

FIGURA DE PLANEAMIENTO:	<b>Plan General</b>		
PLAZO PARA SU DESARROLLO: (OD)	<b>Conforme normativa vigente</b>		
INICIATIVA DEL PLANEAMIENTO:	<b>Privada</b>		
SISTEMA DE ACTUACIÓN:	<b>A definir en el Proy. de Actuación</b>		
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR (S <sub>N</sub> +SG <sub>I</sub> +SG <sub>E</sub> +SG <sub>A</sub> ): (OG)	<b>611.939</b>		<b>m<sup>2</sup></b>
SUPERFICIE NETA DEL SECTOR (S <sub>N</sub> ): (OG)	<b>461.760</b>		<b>m<sup>2</sup></b>

**DETERMINACIONES PARA EL PLANEAMIENTO:**

USO PREDOMINANTE: (OG)	<b>Residencial</b>		
USOS PROHIBIDOS: (OG)	<b>Industrial</b>		
USOS COMPATIBLES: (OG)	<b>Resto</b>		
SISTEMAS GENERALES A OBTENER, INCLUIDOS A EFECTOS DE PLANEAMIENTO (SG <sub>I</sub> ): (OG)			
Viario	13.128		m <sup>2</sup>
Equipamiento	37.247		m <sup>2</sup>
Espacios libres	34.766		m <sup>2</sup>
<b>TOTAL</b>	<b>85.141</b>		<b>m<sup>2</sup></b>
SISTEMAS GENERALES EXISTENTES, INCLUIDOS A EFECTOS DE PLANEAMIENTO (SG <sub>E</sub> ): (OG)	---		m <sup>2</sup>
SISTEMAS GENERALES EXTERIORES ADSCRITOS AL SECTOR (SG <sub>A</sub> ): (OG)	<b>65.038</b>		m <sup>2</sup>
	SISTEMAS DE CIUDAD		
INTENSIDAD DEL USO CARACTERÍSTICO MEDIDA SOBRE LAS ÁREAS NO OCUPADAS POR SISTEMAS GENERALES: (OG)	<b>0,49</b>		m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
EDIFICABILIDAD MÁXIMA TOTAL (e <sub>m</sub> ): (OG)	<b>224.317</b>		m <sup>2</sup>
DENSIDAD MÁXIMA: (OG)	<b>60</b>		viv/ha
INDICE DE VARIEDAD DE USO (%mín·e <sub>m</sub> ): (OG)	<b>&gt;26,78%Resid. prot. (VRP); &gt;10%Terciario (T)</b>		
INDICE DE VARIEDAD TIPOLOGICA (%mín·e <sub>m</sub> ): (OG)	<b>&gt;26,78 % VRP;&gt;6%RU; &gt;10% Terciario (T)</b>		
INDICE DE INTEGRACIÓN SOCIAL (%mín·e <sub>m</sub> ): (OG)	<b>&gt;26,78% Resid. prot. (VRP)</b>		
NÚMERO INDICATIVO DE VIVIENDAS:	<b>1.432 VL + 667 VRP=2.099</b>		viv
ALTURA MÁXIMA DE LA EDIFICACIÓN SOBRE RASANTE: (OD)	<b>Según plano de calificación de O.D.</b>		

**DETERMINACIONES PARA LA GESTIÓN Y EJECUCIÓN:**

COEFICIENTES DE PONDERACIÓN PARA CADA USO: (OD)					
<b>RC=1,00</b>	<b>RU=1,25</b>	<b>R VRP=0,75</b>	<b>T=0,80</b>	<b>EQ P=0,75</b>	
EL APROVECHAMIENTO MEDIO DEL SECTOR CON LOS SUELOS DE SISTEMAS GENERALES INCLUIDOS O ADSCRITOS PARA SU OBTENCIÓN ES DE: (OD) <b>AM = 0,340000</b>					

**OBSERVACIONES:**

Los propietarios del sector deberán correr con los gastos de urbanización y los de la obtención de los terrenos necesarios para la conexión de los servicios del sector con los sistemas generales y servicios urbanísticos existentes, así como para su ampliación o refuerzo, de forma que se asegure su correcto funcionamiento, en función de las características del sector y de las condiciones establecidas en el planeamiento. (OG)

Al menos el 30% del total de la capacidad de viviendas será obligatoriamente de viviendas sometidas a algún régimen de protección pública. (OG)

Los espacios libres del sector se urbanizarán de acuerdo con los criterios generales de urbanización de espacios libres (asimilación a suelos rústicos) detallados en la Memoria vinculante de la Modificación. (OGp)

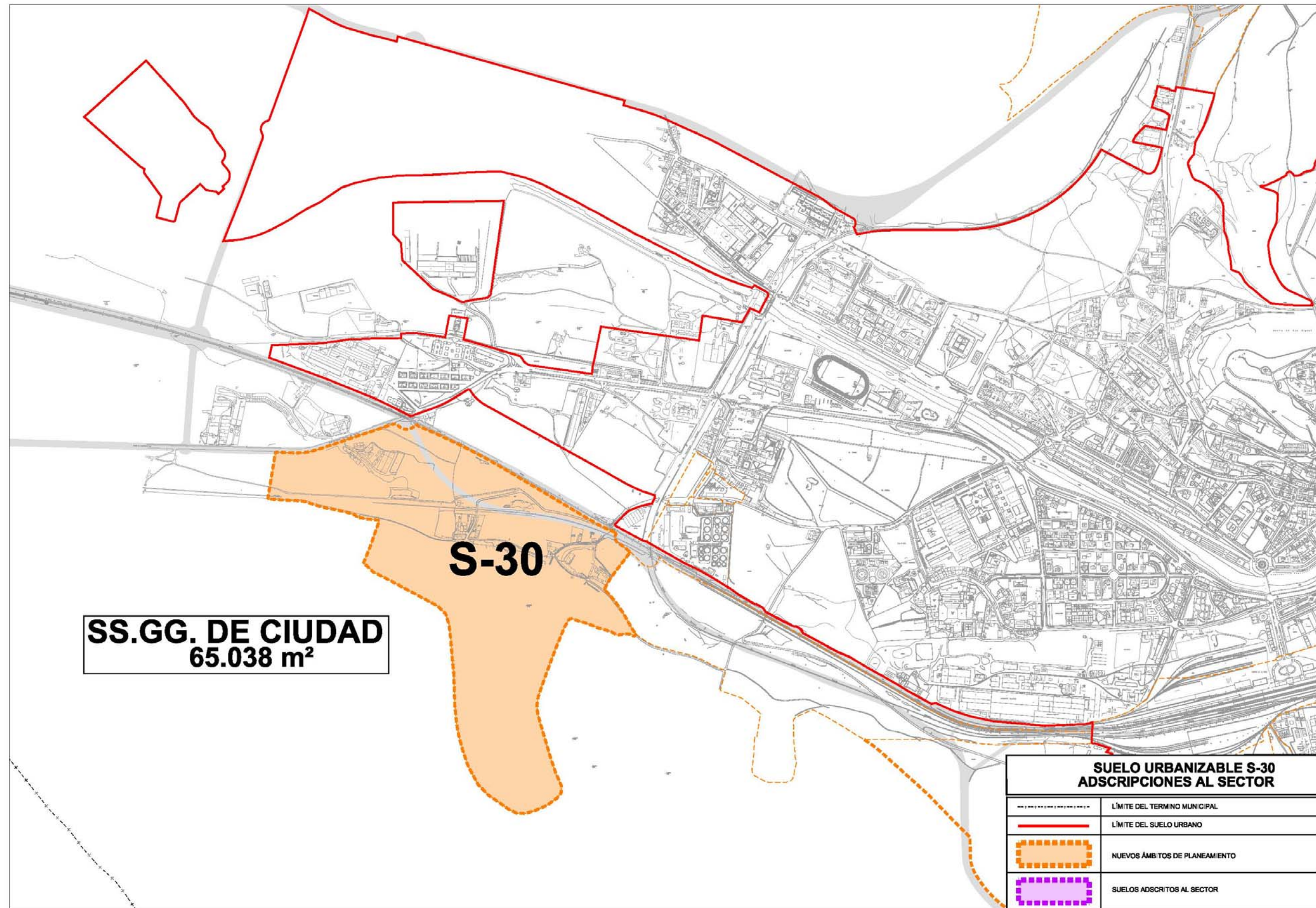
La delimitación de los SS.GG adscritos del plano adjunto es una propuesta aproximada, puede estar sujeta a variaciones y deberá concretarse en el Proyecto de Actuación.

El Proyecto de Actuación podrá ajustar la superficie del ámbito en +/- 5%, sin excluir terrenos incluidos por la ordenación y, manteniendo fija la edificabilidad máxima total. (OD)

El conjunto cultural de la Finca de Villargámar habrá de ser protegido y puesto en valor por cuenta de sus propietarios (conforme a las prescripciones de la ficha de catálogo correspondiente) y el muro de cerramiento de la misma quedará integrado en espacio libre público y deberá ser recuperado y puesto en valor como una carga más de urbanización del sector. (OD)

La materialización de los aprovechamientos correspondientes a la parcela S30.R04 (Granja de Villargámar), estará supeditada a la redacción de un Estudio de Detalle para la ordenación de volúmenes y su armonización con los elementos catalogados preexistentes. Adicionalmente este planeamiento de desarrollo habrá de ser informado por el organismo competente en materia de Protección del Patrimonio Cultural. (OD)

(OG): determinación de ordenación general  
(OD): determinación de ordenación detallada.  
(OGp): determinación de ordenación general potestativa.



### 5.3. ALTERACIONES EN EL SUELO URBANO

En lo que se refiere a la forma en que se ve afectado el suelo urbano por el Desvío del ferrocarril, nos encontramos ante dos situaciones: la incidencia sobre ámbitos adyacentes al trazado desafectado que ven modificadas sus determinaciones (antes UAs ahora convertidas en sectores de suelo urbano no consolidado, en unidades de normalización de suelo urbano consolidado o incluso en suelo urbano finalista), la creación de nuevos sectores para hacer viable la gestión de determinadas áreas de la ciudad, y los ajustes de los suelos anejos al nuevo Eje Cívico que han de adaptarse al diseño del mismo modificando su calificación.

#### 5.3.1. ALTERACIONES EN LOS ÁMBITOS DE PLANEAMIENTO

En este apartado nos referiremos a la primera de las situaciones enumeradas, esto es, a aquellos ámbitos de suelo urbano incluidos en la Modificación, existentes en el Plan General vigente y ahora alterados o generados *ex novo* por este documento. Ha de hacerse notar que, al contrario de lo que sucedía en el suelo urbanizable, donde la adscripción de los suelos ferroviarios desafectados era la razón de ser de los sectores propuestos en esa clase de suelo, en el suelo urbano –excepción hecha de los suelos del antiguo PERI de la Estación—, no se produce una adscripción de suelos ferroviarios, y son otros los motivos que dan sentido a cada sector.

No es esta Memoria el sitio para describir al detalle cada sector (se remite para ello a la Memoria de cada ordenación detallada), simplemente enumeraremos aquellos ámbitos de suelo urbano afectados por la Modificación, apuntando sus aspectos más relevantes, aportando a continuación su ficha de estado actual del PGOUB, en su caso, y después la ficha con las determinaciones de ordenación detallada asignadas en esta Modificación:

- 4.UE.1 y 13.UE.1, Antiguas unidades del PECH, cuya delimitación ya variaba el PGOU, se redelimitan como los nuevos sectores S-17.01 y S-17.02, en las proximidades de Hospital del Rey, con el objetivo de ordenar y dotar de equipamientos y sistema viario secundario suficiente, a la zona de la Universidad. Además de las antiguas UEs, se incluyen en los sectores pequeñas zonas adyacentes de viario local para una mejor ordenación del área y, en ningún caso, zonas edificables reguladas por el PECH fuera de esas UEs. La exclusión de sistemas generales y, la alteración del ámbito de las UEs modificadas, se debe, además, a la acreditación de titularidades realizada por la Modificación (suelos públicos, suelos de RENFE, etc.).

La actuación se concreta en dos unidades (S-17.01 y S-17.02) por razones de gestión urbanística. Sin embargo, por ser colindantes con el conjunto del Hospital del Rey, y considerarse por el *Masterplan* prioritaria la permeabilidad y circulaciones del área (Campus universitario), se han ordenado con un criterio de conjunto y bajo esas directrices.

En el sector S-17.02 se ha catalogado un antiguo sifón por su interés como un elemento de ingeniería civil.

Respecto a los aprovechamientos asignados a estos sectores, se ha mantenido el parámetro de intensidad de uso del anterior planeamiento (UEs del PECH). Sin embargo al haberse incrementado la superficie de los sectores, proporcionalmente se incrementa la edificabilidad total en usos lucrativos.

- A.T.-8.4 Continental Auto: en este área la Modificación altera la ordenación del PGOU al adoptar el Eje Cívico un diseño diferente al previsto de la VG-16.02. Por tratarse de un lugar estratégico (se produce el encuentro del Eje Cívico en su desarrollo este-oeste con su ramal hacia la Universidad), se considera adecuado suprimir el área de transformación AT-8.4, de manera que tras el cambio, al parcela mantiene sus aprovechamientos patrimonializables originalmente, pero materializándolos en una parcela de suelo urbano finalista regulada con N.Z. 4.2, (bloque abierto con edificabilidad 1,5 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> y 6 plantas de altura máxima).

La justificación del hecho pasa por facilitar la consecución de los objetivos de la Modificación, de manera que se simplifica y agiliza la gestión del ámbito, definiéndole la Modificación las alineaciones a cambio de la cesión de todos los viarios perimetrales (incluida parte del Eje Cívico). Así, se contempla la obligación de ceder para el sistema general VG-20 y, el sistema local de comunicaciones en la zona oeste, la superficie de parcela exterior a la alineación oficial, cuyos aprovechamientos ya han sido reconocidos en la parcela finalista.

En cuanto al uso predominante, las ordenanzas de transformación del PGOU de Burgos precisamente proponían la sustitución de usos productivos obsoletos que habían quedado aislados dentro de la trama residencial urbana, por usos residenciales más acordes con el entorno y situación. Por tanto, la prescripción del Plan vigente de ordenar con tipología de bloque abierto se mantiene y se podría hacer efectiva mediante una actuación aislada de urbanización.



- A.T.-8.5 Campsa: desaparece como área de transformación y pasa a formar parte del nuevo sector discontinuo S-29.07, manteniendo el objetivo del Plan vigente de desmantelar las instalaciones de distribución de hidrocarburos.
- APR-22.01: desaparece como Área de Planeamiento Remitido, cuya única acción era la creación de 71.260 m<sup>2</sup> de Bulevar, pasando esta zona a ser parte de la acción viaria VG-21 adscrita a los sectores de suelo urbanizable, cuyos criterios de urbanización atenderán al epígrafe 8.4. *Condiciones para los Proyectos de Urbanización del Eje Cívico* de esta Memoria vinculante.
- APR-35.01: al igual que la anterior era un área remitida a Plan Especial, para desarrollar el viario conector en coordinación con el APR-22.01 y el APR-29.01. Se sustituye por parte de la acción viaria.VG-23 y la VG-22, cuyos criterios de urbanización atenderán al epígrafe 8.4. *Condiciones para los Proyectos de Urbanización del Eje Cívico* de esta Memoria vinculante.
- APR-53.01: Acción viaria a desarrollar mediante Plan Especial, para la integración del polígono de Gamonal, queda sustituida por parte de la acción viaria VG-24, de suelo urbanizable, cuyos criterios de urbanización atenderán al epígrafe 8.4. *Condiciones para los Proyectos de Urbanización del Eje Cívico* de esta Memoria vinculante.
- Antiguo APR-29.01 Plan Especial de la Estación: excluyendo la unidad de ejecución ya desarrollada (UE 29.01.1), las otras dos pendientes de desarrollo (UEs 29.01.2 y 29.01.3), junto con los terrenos de CLH (A.T.-8.5) y junto con las traseras del Hospital de la Concepción, incluidas en la 23-AI-1, configuran un nuevo sector S-29.07 discontinuo, cuyo desarrollo se prevé mediante tres unidades de actuación. Específicamente se mantiene la vigencia de las determinaciones desarrolladas en la UE 29.01.1, mientras que se redefine la ordenación del conjunto formado por los demás ámbitos enumerados.

Respecto al Hospital de la Concepción, el vigente Plan Especial de Casco Histórico de Burgos las contemplaba dentro de su ficha 23-AI-1, en las que se incluía todo el ámbito del Hospital, incluso sus huertas, que la Modificación incluye en el sector de suelo urbano no consolidado S-29.07, por lo que quedarán segregadas de la Unidad. Se reproducen en el apartado 5.3.6 las fichas de este elemento en su estado actual y, modificado.

- Nuevo S-35.07 C/ del Carmen: delimitación de un nuevo sector de suelo urbano no consolidado junto a la Escuela universitaria de Relaciones Laborales, para reordenar el área con un edificio significativo, unos espacios libres que oxigenen puntualmente el Eje y la reurbanización del encuentro de la calle del Carmen con el nuevo bulevar. Se propone su transformación en suelo urbano no consolidado, por incumplimiento de las condiciones impuestas en el RUCyL para ser suelo urbano consolidado (se supera en un 30% el aprovechamiento previsto por la ordenación vigente), reajustando el ámbito del mismo y modificando la ordenación de manera que se pueda cumplir con las cesiones de dotaciones locales. Ante la imposibilidad de calificar suelo suficiente para la reserva de equipamiento local, se acumula esta reserva en suelo de espacios libres de sistema local, al amparo de lo previsto en el artículo 106.3 del RUCyL.
- UE.-35.05 Santa Clara: por las condiciones de ordenación, se transforma en suelo urbano consolidado, delimitando una nueva unidad de normalización U.N.-35.08 que permita la ejecución de las previsiones del planeamiento vigente sin limitaciones de densidad edificatoria. El cambio a suelo urbano consolidado se justifica por la dotación de servicios existentes y por la no alteración de la ordenación establecida en el Plan General.
- Nueva U.N.-35.09, resultado de la transformación de la 24UE1 del PECH en urbano consolidado, para la ejecución de un nuevo viario de conexión que facilite los flujos transversales al nuevo Eje Cívico, como parte de los objetivos de la Modificación.
- Nuevo S-44.11: incorporación del ámbito de la UE.-44.06 Calle Ramón a un nuevo sector (S-44.11) discontinuo de suelo urbano no consolidado, integrado por la antigua unidad de ejecución 44.06, una franja de suelo junto al colegio Nuestra Señora de Lourdes, el AI.-44.03 Las Casillas y una porción de terrenos del colegio María Mediadora. Todo ello para la consecución de una torre-hito de diecisiete plantas junto al viaducto Timoteo Arnaiz a la entrada del casco urbano.
- UE.-53.06 El Silo: incorporación de este ámbito a un nuevo sector S-53.11, que garantice la ejecución de las previsiones del PGOUB, de manera que se consolide la zona dotacional reutilizando los edificios existentes, rodeándolos de espacios libres, y se concentre la edificabilidad del ámbito en el cruce de la avenida de la Constitución con Eladio Perlado.

Tabla de equivalencias:

	MODIFICACIÓN PGOU	PGOU
<b>SUELO URBANO</b>	S-17.01	4.UE.1
	S-17.02	13.UE.1
	S-29.07	P.E.R.I Estación/APR-29.01 AT. 8.5 23.AI.1 (traseras hospital)
	S-35.07	S.U.C.
	S-44.11	UA. 44.06 AI. 44.03 S.U.C. (colegio)
	S-53.11	UA. 53.06
	UN-35.08	UE 35.05
	UN-35.09	24.UE.1
	Parcela finalista de S.U.C. (Continental Auto)	AT. 8.4

	MODIFICACIÓN PGOU	PGOU
<b>ACCIONES VIARIAS</b>	VG-20	VG-16.02
	VG-21	VG-10
		VG-11
		VG-12
		APR-22.01
	VG-22	APRs 29.01 / 35.01
	VG-23	APR-35.01
VG-24	APR-35.01	
VG-15	VG-15	


5.3.2. RESERVA DE UN 10% DE VRP EN LA CAPACIDAD RESIDENCIAL DE SECTORES DE SUELO URBANO NO CONSOLIDADO.


Se impone expresamente la la prescripción de la reserva de un 10% de VRP en la capacidad residencial de sectores de suelo urbano no consolidado, en cumplimiento de lo establecido por la modificación de la ley 5/1999 consecuencia de lo dispuesto en la ley 13/2005, de 27 de diciembre, de medidas financieras (BOCyL de 29/12/2005). En consecuencia, se especifica en las fichas de los sectores de esta clase de suelo.

Los distintos cambios realizados en las fichas de sectores de suelo urbano no consolidado implican la sustitución de las mismas en esta Memoria vinculante y en las memorias de ordenación detallada de cada sector.

Se adjuntan a continuación las fichas de los ámbitos modificados:

### 5.3.3. FICHAS DE DISTINTOS ÁMBITOS DEL PLAN VIGENTE SUPRIMIDAS

UNIDADES DE EJECUCIÓN	
FICHA DE CARACTERÍSTICAS	
DENOMINACIÓN:	4.U.E.1.
ORDENANZA DE APLICACIÓN	P.G.
RED VIARIA	<input type="checkbox"/> 2.045 m <sup>2</sup>
ESPACIOS LIBRES:	<input type="checkbox"/> 378 m <sup>2</sup>
EQUIPAMIENTO:	1.212 m <sup>2</sup>
SUELO CON APROVECHAMIENTO	3.100 m <sup>2</sup>
Nº DE PLANTAS:	2
OCUPACIÓN:	<input type="checkbox"/>
APROVECHAMIENTO	3.100 m <sup>2</sup>
SISTEMA DE ACTUACIÓ	Compensación
SUPERFICIE TOTAL:	6.733 m <sup>2</sup>
PLAZO DE EJECUCIÓN:	Cuatrienio 1
USOS PERMITIDOS (S/P.E.C.H)	Arquitectura Tradicional
CARGAS:	Cesión, Equidistribución y Urbanización
TIPO DE PLAN:	Estudio de Detalle
PLANO	
OBSERVACIONES:	<p>Además de la aplicación de la Norma Zonal 4. Edificación Abierta, grado 1º del Plan General en lo referente a la edificabilidad (1m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> de parcela dentro de alineaciones) serán asimismo de aplicación las normas correspondientes del presente P.E.C.H.                      El equipamiento tendrá la consideración de: docente-universitario.</p>

<b>UNIDADES DE EJECUCIÓN</b>	
<b>FICHA DE CARACTERÍSTICAS</b>	
DENOMINACIÓN: <input style="width: 80%;" type="text" value="13.U.E.1."/>	ORDENANZA DE APLICACIÓN <input style="width: 80%;" type="text" value="P.G."/>
RED VIARIA: <input type="checkbox"/> <input style="width: 80%;" type="text" value="2.748"/> m <sup>2</sup>	Nº DE PLANTAS: <input style="width: 80%;" type="text" value="2"/>
ESPACIOS LIBRES: <input type="checkbox"/> <input style="width: 80%;" type="text" value="500"/> m <sup>2</sup>	OCUPACIÓN: <input style="width: 80%;" type="text"/>
EQUIPAMIENTO: <input style="width: 80%;" type="text"/> m <sup>2</sup>	APROVECHAMIENTO: <input style="width: 80%;" type="text" value="4.900"/> m <sup>2</sup>
SUELO CON APROVECHAMIENTO: <input style="width: 80%;" type="text" value="3.460"/> m <sup>2</sup>	SISTEMA DE ACTUACIÓN: <input style="width: 80%;" type="text" value="Compensación"/>
SUPERFICIE TOTAL: <input style="width: 80%;" type="text" value="6.708"/> m <sup>2</sup>	PLAZO DE EJECUCIÓN: <input style="width: 80%;" type="text" value="Cuatrienio 2"/>
USOS PERMITIDOS (S/P.E.C.H): <input style="width: 90%;" type="text" value="Arquitectura Tradicional"/>	
CARGAS: <input style="width: 90%;" type="text" value="Cesión, Equidistribución y Urbanización"/>	
TIPO DE PLAN: <input style="width: 90%;" type="text" value="Estudio de Detalle"/>	
PLANO	
OBSERVACIONES:	
<p>En lo previsto en la presente fecha las ordenanzas de aplicación serán; las del presente P.E.C.H. y las siguientes del Plan General:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Norma zonal 4. Edificación Abierta, grado 1º en la zona del Parque de Maquinaria.</li> <li>-Norma zonal 3. Edificación en Manzana Cerrada en las traseras de la Plaza de Sobrado.</li> </ul>	

<b>REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BURGOS</b>
<b>FICHA DE ORDENANZA DE TRANSFORMACIÓN</b>

DENOMINACIÓN:	<b>Continental Auto</b>	Nº: <b>8.4</b>
---------------	-------------------------	----------------

SUPERFICIE TOTAL:	<b>6.480 m<sup>2</sup></b>
-------------------	----------------------------

APROVECHAMIENTOS LUCRATIVOS:	<b>6.480 m<sup>2</sup></b>
------------------------------	----------------------------

**SISTEMAS LOCALES DE CESIÓN:**

RED VIARIA		<b>0 m<sup>2</sup></b>
ESPACIOS LIBRES		<b>0 m<sup>2</sup></b>
EQUIPAMIENTOS		<b>0 m<sup>2</sup></b>
<b>TOTAL</b>		<b>0 m<sup>2</sup></b>

**OBJETIVOS:**

<b>Ordenar con edificación residencial.</b>
---

PLANEAMIENTO:	<b>Estudio de Detalle</b>
---------------	---------------------------

INICIATIVA:	<b>Privada</b>
-------------	----------------

**OBSERVACIONES:**

<b>Norma Zonal 4 grado 1. Edificación Abierta.</b>
--



<h2 style="margin: 0;">REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BURGOS</h2>
<h3 style="margin: 0;">FICHA DE ORDENANZA DE TRANSFORMACIÓN</h3>

DENOMINACIÓN:	<b>Campsá</b>	Nº: <b>8.5</b>
---------------	---------------	----------------

SUPERFICIE TOTAL:	<b>37.420 m<sup>2</sup></b>
-------------------	-----------------------------

APROVECHAMIENTOS LUCRATIVOS:	<b>24.920 m<sup>2</sup></b>
------------------------------	-----------------------------

**SISTEMAS LOCALES DE CESIÓN:**

RED VIARIA	<b>7.500 m<sup>2</sup></b>
ESPACIOS LIBRES	<b>0 m<sup>2</sup></b>
EQUIPAMIENTOS	<b>5.000 m<sup>2</sup></b>
<b>TOTAL</b>	<b>12.500 m<sup>2</sup></b>

**OBJETIVOS:**

**Ordenar los terrenos con edificación residencial para uso predominante universitario.**

PLANEAMIENTO:	<b>Estudio de Detalle</b>
---------------	---------------------------

INICIATIVA:	<b>Privada</b>
-------------	----------------

**OBSERVACIONES:**

**Norma Zonal 4 grado 1. Edificación abierta.**

**REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE  
ORDENACIÓN URBANA DE BURGOS**

**FICHA DE ÁREA DE PLANEAMIENTO REMITIDO**

DENOMINACIÓN:	<b>Bulevar Ferroviario-I</b>	<b>APR - 22.01</b>
---------------	------------------------------	--------------------

SUPERFICIE TOTAL:	<b>71.260 m<sup>2</sup></b>
-------------------	-----------------------------

APROVECHAMIENTOS LUCRATIVOS:	<b>0 m<sup>2</sup></b>
------------------------------	------------------------

USO CARACTERÍSTICO:	---
---------------------	-----

USO COMPATIBLE:	---
-----------------	-----

USO INCOMPATIBLE:	---
-------------------	-----

**OBJETIVOS:**

**Creación de un bulevar, en sustitución de la vía ferroviaria existente, que comunique la ciudad de Burgos integrando la trama urbana.**

PLANEAMIENTO:	<b>Plan Especial de Infraestructuras</b>
---------------	--

SISTEMA DE ACTUACIÓN:	<b>Expropiación</b>
-----------------------	---------------------

INICIATIVA:	<b>Pública</b>	PROGRAMACIÓN:	---
-------------	----------------	---------------	-----

**OBSERVACIONES:**

**El Plan Especial coordinará para el dise\_o del viario y su ejecución con el APR-29.01 y con el APR-35.01.**

**En la zona próxima al Monasterio de Santa María la Real de las Huelgas deberán disponerse barreras antisónicas en la zona perimetral del viario previsto.**

<b>REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BURGOS</b>
<b>FICHA DE ÁREA DE PLANEAMIENTO REMITIDO</b>

DENOMINACIÓN:	<b>Plan Especial de la Estación</b>	<b>APR - 29.01</b>
---------------	-------------------------------------	--------------------

SUPERFICIE TOTAL:	<b>287.860 m<sup>2</sup></b>
-------------------	------------------------------

APROVECHAMIENTOS LUCRATIVOS:	<b>140.000 m<sup>2</sup></b>
------------------------------	------------------------------

USO CARACTERÍSTICO:	<b>Residencial</b>
---------------------	--------------------

USO COMPATIBLE:	<b>Terciario</b>
-----------------	------------------

USO INCOMPATIBLE:	<b>Industrial</b>
-------------------	-------------------

**OBJETIVOS:**

**Creación de un tejido urbano que sirva de enlace y cosido en la ciudad como consecuencia del desmantelamiento de las instalaciones ferroviarias (debido al desvío del FF.CC. por el norte recogido en el Plan Especial del Desvío).**

**Creación de una vía tipo bulevar de 40 m de ancho mínimo en los terrenos liberados por la traza de las vías del FF.CC.**

PLANEAMIENTO:	<b>Plan Especial de Reforma Interior</b>
---------------	--

SISTEMA DE ACTUACIÓN:	<b>Expropiación</b>
-----------------------	---------------------

INICIATIVA:	<b>Pública</b>	PROGRAMACIÓN:	<b>1<sup>er</sup> año</b>
-------------	----------------	---------------	---------------------------

**OBSERVACIONES:**

**El Plan Especial deberá mantener el edificio de la estación, rehabilitarlo y cederlo para su uso como equipamiento.**

**Igualmente mantendrá los hangares de locomotoras y la plataforma giratoria integrándolos en un espacio libre de uso y dominio público.**

Cuadro 7 Distribución Aprovechamientos Unidad de Actuación 2: U.A.-29.01.2

Manzana	Superficie suelo (s)	Situación	Usos	Coefficiente homogeneización (K)	Ordenanza y Grado	Coefficiente edificabilidad	m2 de techo	Aprovechamiento lucrativo Homogeneizado	Tipología	Numero máximo de plantas	Numero de viviendas tipo	Nº de viviendas VL	Nº de viviendas VRP	LUCYL 1:5.100 apr.v.recal
<b>U.A. - 29.01.2</b>														
<b>APROVECHAMIENTOS LUCRATIVOS</b>														
M1a	7.121	Torre oeste	Residencial VRP	0,48	PE	1.1222	6.775	3.252	Edificación abierta	12	71		71	
			Tercero de oficinas	1,43	PE		1.216	1.739	Edificación abierta	12				
M2	10.911	Torre centro y este	Residencial VL	1,00	PE	1,2939	11.802	11.802	Edificación abierta	12	124	124		
			Tercero de oficinas	1,43	PE		2.316	3.312	Edificación abierta	12				
M3	porción noroeste	Junto Celloghara	Residencial VL	1,00	PE	1,6954	5.976	5.976	Edificación abierta	10	63	63		
			Tercero edificio exclusivo	1,67	PE		6.024	10.060	Edificación abierta	10				
M4	porción norte	Junto Económico	Residencial VL	1,00	PE	1,9152	8.640	8.640	Edificación abierta	6	91	91		
			Residencial VRP	0,48	PE		4.320	2.074	Edificación abierta	6	45	45		
<b>Total U.A. - 29.01.2</b>	<b>31.877</b>						<b>47.069</b>	<b>46.854</b>			<b>394</b>	<b>278</b>	<b>116</b>	
<b>APROVECHAMIENTOS NO LUCRATIVOS</b>														
<b>Espacios libres</b>														
V1	Plaza de la estación porción		Plaza	*	*	*	0		*	*	*	*	*	
V3	Porción Parque		Parque	*	*	*	0		*	*	*	*	*	
V4	Porción Parque		Parque	*	*	*	0		*	*	*	*	*	
V7	Modificación E7	Parque Hangares	Parque	*	*	*			Existente		*	*	*	7.060
<b>Total E. Libres</b>	<b>14.963</b>													
<b>Equipamientos</b>														
E2	porción Norte	Triang. Junto Celloghara	Contingencia	*	4	2.0000	1.996		Edificación abierta	4	*	*	*	
E-3	porción Norte	zona norte	Contingencia	*	4	2.0000	2.608		Edificación abierta	6	*	*	*	
E-4	porción Norte	zona norte	Contingencia	*	4	2.0000	3.762		Edificación abierta	6	*	*	*	
E6	porción Oeste	Instituto S. Pedro y S. Felices	Contingencia	*	4	0.5000	4.703		Edificación abierta	2	*	*	*	
<b>Total Equipamiento</b>	<b>13.436</b>													<b>7.060</b>
<b>Viarío</b>														
	Calles Complem y aparac		Viarío, pasajes y aparcamiento											
<b>Total Viario</b>	<b>24.273</b>													
<b>TOTAL m²</b>	<b>84.549</b>													
												<b>aprovechamiento lucrativo homogeneizado</b>	<b>0,554169</b>	
												<b>aprovechamiento lucrativo real</b>	<b>0,556707</b>	

Cuadro 8 Distribución Aprovechamientos Unidad de Actuación 3: U.A.-29.01.3

Denominación Manzana o Parcela	Superficie suelo (si)	Situación	Usos	Coefficiente homogeneización (K)	Ordenanza y Grado	Coefficiente edificabilidad m2/m2	Aprovechamiento lucrativo real en m2 de techo	Aprovechamiento lucrativo Homogeneizado	Tipología	Número máximo de plantas	Número de viviendas tipo VL	Nº de viviendas VRP	LUCYL 15/100 aprv. real	
<b>U.A. - 29.01.3</b>														
<b>APROVECHAMIENTOS LUCRATIVOS</b>														
M1b	10.002	Torre junto S-15	Residencial VL	1,00	PE	1,5035	8.360	8.360	Edificación abierta	8	88	88		
M3 porción sur	3.736	Junto Cellophane	Terciario de oficinas	1,43	PE	3,9772	6.678	9.550	Edificación abierta	8				
M4 porción sur	3.668	Junto Economato	Terciario edificio exclusivo	1,67	PE	0,7854	14.859	24.815	Edificación abierta	10				
<b>Total U.A. - 29.01.1</b>	<b>17.406</b>						<b>32.778</b>	<b>47.535</b>		<b>6</b>	<b>88</b>	<b>88</b>	<b>0</b>	
<b>APROVECHAMIENTOS NO LUCRATIVOS</b>														
<b>Espacios libres</b>														
V1 Plaza de la estación pond	1.305	Zona Secuoyas	Plaza											
V2 Eje cívico	36.562	Bulevar	Parque											
V4 Porción Parque	8.124	Zona San Zoles	Parque											
<b>Total E. Libres</b>	<b>45.991</b>												<b>4.917</b>	
<b>Equipamientos</b>														
E2 porción Sur	2.037	Triang. Junto Cellophane	Contingencia	*	4	2,0000	4.074		Edificación abierta	4	*			
E-3 porción Sur	6.865	zona norte	Contingencia	*	4	2,0000	13.730		Edificación abierta	6	*			
E-4 porción Sur	2.623	zona norte	Contingencia	*	4	2,0000	5.246		Edificación abierta	6	*			
E-8	1.319	Estación	Contingencia Se mantendrá el actual edificio de la estación con las condiciones de protección del Plan General						Existente		*			
<b>Total Equipamiento</b>	<b>12.844</b>												<b>4.917</b>	
<b>Vialio</b>														
Calles Complem y aparcc	35.120		Vialio, paseos y aparcamiento											
<b>Total Vialio</b>	<b>35.120</b>													
<b>TOTAL m²</b>	<b>111.361</b>													
											<b>aprovechamiento lucrativo real</b>	<b>0,294340</b>	<b>aprovechamiento lucrativo homogeneizado</b>	<b>0,426858</b>

<b>REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BURGOS</b>
<b>FICHA DE ÁREA DE PLANEAMIENTO REMITIDO</b>

DENOMINACIÓN:	<b>Bulevar Ferroviario-II</b>	<b>APR - 35.01</b>
---------------	-------------------------------	--------------------

SUPERFICIE TOTAL:	<b>58.850 m<sup>2</sup></b>
-------------------	-----------------------------

APROVECHAMIENTOS LUCRATIVOS:	<b>0 m<sup>2</sup></b>
------------------------------	------------------------

USO CARACTERÍSTICO:	---
---------------------	-----

USO COMPATIBLE:	---
-----------------	-----

USO INCOMPATIBLE:	---
-------------------	-----

**OBJETIVOS:**

**Realización de un eje viario que conecte la ciudad de Burgos de este a oeste, en sustitución de las vías del ferrocarril existentes. Conseguir la permeabilización de la actual barrera ferroviaria, suturando las zonas norte y sur de la misma.**

PLANEAMIENTO:	<b>Plan Especial de Infraestructuras</b>
---------------	--

SISTEMA DE ACTUACIÓN:	<b>Expropiación</b>
-----------------------	---------------------

INICIATIVA:	<b>Pública</b>	PROGRAMACIÓN:	---
-------------	----------------	---------------	-----

**OBSERVACIONES:**

**El Plan Especial se coordinará para el dise\_o del viario y su ejecución con el APR-29.01 y con el APR-22.01.**

<b>REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BURGOS</b>	
<b>FICHA DE ÁREA DE PLANEAMIENTO REMITIDO</b>	
DENOMINACIÓN:	<b>Vía del Silo-Gamonal   APR - 53.01</b>
SUPERFICIE TOTAL:	<b>88.475 m<sup>2</sup></b>
APROVECHAMIENTOS LUCRATIVOS:	<b>--- m<sup>2</sup></b>
USO CARACTERÍSTICO:	
USO COMPATIBLE:	
USO INCOMPATIBLE:	
<b>OBJETIVOS:</b>	
<b>Transformación del trazado ferroviario existente desde La Quinta hasta el Polígono de Gamonal en un viario rodado que integre las zonas de la ciudad segregadas en la actualidad.</b>	
PLANEAMIENTO:	<b>Plan Especial de Infraestructuras</b>
SISTEMA DE ACTUACIÓN:	<b>Expropiación</b>
INICIATIVA:	<b>Pública</b>
PROGRAMACIÓN:	<b>---</b>
<b>OBSERVACIONES:</b>	

**REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE  
ORDENACIÓN URBANA DE BURGOS**

**FICHA DE UNIDAD DE EJECUCIÓN**

DENOMINACIÓN:	<b>Santa Clara</b>	<b>U.E. - 35.05</b>
---------------	--------------------	---------------------

SUPERFICIE TOTAL:	<b>3.705 m<sup>2</sup></b>
-------------------	----------------------------

APROVECHAMIENTOS LUCRATIVOS:	<b>9.210 m<sup>2</sup></b>
------------------------------	----------------------------

**SISTEMAS LOCALES:**

	EXISTENTES	PROPUESTOS	DE CESIÓN
RED VIARIA	<b>3.620 m<sup>2</sup></b>	<b>2.170 m<sup>2</sup></b>	<b>0 m<sup>2</sup></b>
ESPACIOS LIBRES	<b>m<sup>2</sup></b>	<b>0 m<sup>2</sup></b>	<b>0 m<sup>2</sup></b>
EQUIPAMIENTOS	<b>m<sup>2</sup></b>	<b>0 m<sup>2</sup></b>	<b>0 m<sup>2</sup></b>
<b>TOTALES</b>	<b>3.620 m<sup>2</sup></b>	<b>2.170 m<sup>2</sup></b>	<b>0 m<sup>2</sup></b>

**OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN:**

**Rematar la fachada a la futura avenida que se cree al efectuar el soterramiento. Tratamiento de la medianera que se deja al descubierto.**

PLANEAMIENTO:	<b>Plan General</b>		
SISTEMA DE ACTUACIÓN:	<b>Cooperación</b>		
INICIATIVA:	<b>Pública</b>	PROGRAMACIÓN:	<b>I Cuatrienio</b>

**OBSERVACIONES:**

**Norma Zonal 3 Manzana Cerrada.**





<b>REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BURGOS</b>
<b>FICHA DE UNIDAD DE EJECUCIÓN</b>

DENOMINACIÓN:	<b>Supresión calle Ramón</b>	<b>U.E. - 44.06</b>
---------------	------------------------------	---------------------

SUPERFICIE TOTAL:	<b>3.241 m<sup>2</sup></b>
-------------------	----------------------------

APROVECHAMIENTOS LUCRATIVOS:	<b>10.322 m<sup>2</sup></b>
------------------------------	-----------------------------

**SISTEMAS LOCALES:**

	EXISTENTES	PROPUESTOS	DE CESIÓN
RED VIARIA	<b>350 m<sup>2</sup></b>	<b>789 m<sup>2</sup></b>	<b>439 m<sup>2</sup></b>
ESPACIOS LIBRES	<b>m<sup>2</sup></b>	<b>0 m<sup>2</sup></b>	<b>0 m<sup>2</sup></b>
EQUIPAMIENTOS	<b>m<sup>2</sup></b>	<b>0 m<sup>2</sup></b>	<b>0 m<sup>2</sup></b>
<b>TOTALES</b>	<b>350 m<sup>2</sup></b>	<b>789 m<sup>2</sup></b>	<b>439 m<sup>2</sup></b>

**OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN:**

<p><b>Dar fachada a la futura avenida que se cree con el desvío del FF.CC.</b></p> <p><b>Separar la edificación de la vía de Ronda Sur.</b></p>
---

PLANEAMIENTO:	<b>Plan General</b>		
SISTEMA DE ACTUACIÓN:	<b>Compensación</b>		
INICIATIVA:	<b>Privada</b>	PROGRAMACIÓN:	<b>II Cuatrienio</b>

**OBSERVACIONES:**

<b>Norma Zonal 3: edificación en manzana cerrada.</b>
---

REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BURGOS

FICHA DE ÁREA DE INTERVENCIÓN

**DENOMINACIÓN**

**SUPERFICIE TOTAL**  m<sup>2</sup>

**APROVECHAMIENTOS LUCRATIVO**  m<sup>2</sup>

**SISTEMAS LOCALES**

RED VIARIA		<input style="width: 60px;" type="text" value="261"/> m <sup>2</sup>
ESPACIOS LIBRE		<input style="width: 60px;" type="text" value="0"/> m <sup>2</sup>
EQUIPAMIENTOS		<input style="width: 60px;" type="text" value="0"/> m <sup>2</sup>
<b>TOTALES</b>		<input style="width: 60px;" type="text" value="261"/> m <sup>2</sup>

**OBJETIVOS**


Ampliación de la sección del viario existente para favorecer la comunicación con la futura avenida que se cree con el soterramiento del FF.CC.

**PLANEAMIENTO:**

**SISTEMA DE OBTENCIÓN:**

**INICIATIVA:**  **PROGRAMACIÓN:**

**OBSERVACIONES**

**PLANO**  

AYUNTAMIENTO DE BURGOS--CONSORCIO PARA LA GESTIÓN DE LA VARIANTE FERROVIARIA

112

**REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE  
ORDENACIÓN URBANA DE BURGOS**

**FICHA DE UNIDAD DE EJECUCIÓN**

DENOMINACIÓN:	<b>Silo</b>	<b>U.E. - 53.06</b>
---------------	-------------	---------------------

SUPERFICIE TOTAL:	<b>12.799 m<sup>2</sup></b>
-------------------	-----------------------------

APROVECHAMIENTOS LUCRATIVOS:	<b>10.408 m<sup>2</sup></b>
------------------------------	-----------------------------

**SISTEMAS LOCALES:**

	EXISTENTES	PROPUESTOS	DE CESIÓN
RED VIARIA	m <sup>2</sup>	<b>1.578 m<sup>2</sup></b>	<b>1.578 m<sup>2</sup></b>
ESPACIOS LIBRES	m <sup>2</sup>	<b>0 m<sup>2</sup></b>	<b>0 m<sup>2</sup></b>
EQUIPAMIENTOS	m <sup>2</sup>	<b>9.920 m<sup>2</sup></b>	<b>9.920 m<sup>2</sup></b>
<b>TOTALES</b>	<b>0 m<sup>2</sup></b>	<b>11.498 m<sup>2</sup></b>	<b>11.498 m<sup>2</sup></b>

**OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN:**

**Obtención del equipamiento deportivo conservando el Silo y rematar la plaza con frente de edificación.**

PLANEAMIENTO:	<b>Plan General</b>
SISTEMA DE ACTUACIÓN:	<b>Compensación</b>
INICIATIVA:	<b>Privada</b>
PROGRAMACIÓN:	<b>I Cuatrienio</b>

**OBSERVACIONES:**

**Norma Zonal 3 Manzana Cerrada.**  
**El viario VL-UE 53.06 prolongación de la calle Fernando de Rojas será peatonal.**

#### 5.3.4. FICHAS DE NUEVOS SECTORES DE SUELO URBANO NO CONSOLIDADO

FICHA DE SECTOR DE SUELO URBANO NO CONSOLIDADO		
DENOMINACIÓN:	Antigua 4UE1	S -17.01
LOCALIZACIÓN PLANO Nº:	5 de la Modificación y S17.01 de O.D.	HOJA Nº:

FIGURA DE PLANEAMIENTO:	Plan General
PLAZO PARA SU DESARROLLO: (OD)	Conforme normativa vigente
INICIATIVA DEL PLANEAMIENTO:	Privada
SISTEMA DE ACTUACIÓN:	A definir en el Proy. de Actuación
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR (S <sub>N</sub> +SG <sub>I</sub> +SG <sub>E</sub> +SG <sub>A</sub> ): (OG)	9.892 m <sup>2</sup>
SUPERFICIE NETA DEL SECTOR (S <sub>N</sub> ): (OG)	9.892 m <sup>2</sup>

**DETERMINACIONES PARA EL PLANEAMIENTO:**

USO PREDOMINANTE: (OG)	Residencial
USOS PROHIBIDOS: (OG)	Industrial
USOS COMPATIBLES: (OG)	Resto
SISTEMAS GENERALES A OBTENER, INCLUIDOS A EFECTOS DE PLANEAMIENTO (SG <sub>I</sub> ): (OG)	
Viario	--- m <sup>2</sup>
Equipamiento	--- m <sup>2</sup>
Espacios libres	--- m <sup>2</sup>
<b>TOTAL</b>	--- m <sup>2</sup>
SISTEMAS GENERALES EXISTENTES, INCLUIDOS A EFECTOS DE PLANEAMIENTO (SG <sub>E</sub> ): (OG)	--- m <sup>2</sup>
SISTEMAS GENERALES EXTERIORES ADSCRITOS AL SECTOR(SG <sub>A</sub> ): (OG)	--- m <sup>2</sup>
INTENSIDAD DEL USO CARACTERÍSTICO MEDIDA SOBRE LAS ÁREAS NO OCUPADAS POR SISTEMAS GENERALES: (OG)	0,70 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
EDIFICABILIDAD MÁXIMA TOTAL (e <sub>m</sub> ): (OG)	6.920 m <sup>2</sup>
DENSIDAD MÁXIMA: (OG)	70 viv/ha
ÍNDICE DE VARIEDAD DE USO (%mín-e <sub>m</sub> ): (OG)	> 10% Resid. colec. prot. (RC VRP)
ÍNDICE DE INTEGRACIÓN SOCIAL(OG)	> 10% VRP
NÚMERO INDICATIVO DE VIVIENDAS:	62 VL + 7 VRP= 69 viv
ALTURA MÁXIMA DE LA EDIFICACIÓN SOBRE RASANTE: (OD)	Según plano de calificación de O.D.

**DETERMINACIONES PARA LA GESTIÓN Y EJECUCIÓN:**

COEFICIENTES DE PONDERACIÓN PARA CADA USO: (OD)	
<b>RC=1,00</b> <b>RU=1,25</b> <b>R VRP=0,50</b> <b>T=1,35</b> <b>EQ P=0,50</b>	
EL APROVECHAMIENTO MEDIO DEL SECTOR CON LOS SUELOS DE SISTEMAS GENERALES INCLUIDOS O ADSCRITOS PARA SU OBTENCIÓN ES DE: (OD) <b>AM = 0,664527</b>	

**OBSERVACIONES:**

Los propietarios del sector deberán correr con los gastos de urbanización y los de la obtención de los terrenos necesarios para la conexión de los servicios del sector con los sistemas generales y servicios urbanísticos existentes, así como para su ampliación o refuerzo, de forma que se asegure su correcto funcionamiento, en función de las características del sector y de las condiciones establecidas en el planeamiento. (OG)

Al menos el 10% del total de la capacidad de viviendas será obligatoriamente de viviendas sometidas a algún régimen de protección pública. (OG)

Las determinaciones del PECH sobre los suelos incluidos en este sector tendrán carácter complementario, siempre que no entren en contradicción, con lo aquí establecido. (OD)

El Proyecto de Actuación podrá ajustar la superficie del ámbito en +, - 5%, sin excluir terrenos incluidos por la ordenación y, manteniendo fija la edificabilidad máxima total. (OD)

(OG): determinación de ordenación general / (OD): determinación de ordenación detallada / (OGp): determinación de ordenación general potestativa.

**OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN**

Ordenar la zona con uso residencial y de equipamientos para extensión del uso universitario, con unas tipologías que respeten el entorno existente.

FICHA DE SECTOR DE SUELO URBANO NO CONSOLIDADO		
DENOMINACIÓN:	Antigua 13UE1	S -17.02
LOCALIZACIÓN PLANO Nº:	5 de la Modificación y S17.02 de O.D.	HOJA Nº:

FIGURA DE PLANEAMIENTO:	<b>Plan General</b>
PLAZO PARA SU DESARROLLO: (OD)	<b>Conforme normativa vigente</b>
INICIATIVA DEL PLANEAMIENTO:	<b>Privada</b>
SISTEMA DE ACTUACIÓN:	<b>A definir en el Proy. de Actuación</b>
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR (S <sub>N</sub> +SG <sub>I</sub> +SG <sub>E</sub> +SG <sub>A</sub> ): (OG)	<b>8.847 m<sup>2</sup></b>
SUPERFICIE NETA DEL SECTOR (S <sub>N</sub> ): (OG)	<b>8.847 m<sup>2</sup></b>

**DETERMINACIONES PARA EL PLANEAMIENTO:**

USO PREDOMINANTE: (OG)	<b>Residencial</b>
USOS PROHIBIDOS: (OG)	<b>Industrial</b>
USOS COMPATIBLES: (OG)	<b>Resto</b>
SISTEMAS GENERALES A OBTENER, INCLUIDOS A EFECTOS DE PLANEAMIENTO (SG <sub>i</sub> ): (OG)	
Viario	--- m <sup>2</sup>
Equipamiento	--- m <sup>2</sup>
Espacios libres	--- m <sup>2</sup>
<b>T O T A L</b>	--- m <sup>2</sup>
SISTEMAS GENERALES EXISTENTES, INCLUIDOS A EFECTOS DE PLANEAMIENTO (SG <sub>e</sub> ): (OG)	--- m <sup>2</sup>
SISTEMAS GENERALES EXTERIORES ADSCRITOS AL SECTOR(SG <sub>A</sub> ): (OG)	--- m <sup>2</sup>
INTENSIDAD DEL USO CARACTERÍSTICO MEDIDA SOBRE LAS ÁREAS NO OCUPADAS POR SISTEMAS GENERALES: (OG)	<b>0,73 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup></b>
EDIFICABILIDAD MÁXIMA TOTAL (e <sub>m</sub> ): (OG)	<b>6.457 m<sup>2</sup></b>
DENSIDAD MÁXIMA: (OG)	<b>70 viv/ha</b>
ÍNDICE DE VARIEDAD DE USO (%mín·e <sub>m</sub> ): (OG)	<b>&gt;10% Resid. colec. prot. (RC VRP)</b>
ÍNDICE DE INTEGRACIÓN SOCIAL(OG)	<b>&gt;10% VRP</b>
NÚMERO INDICATIVO DE VIVIENDAS:	<b>55 VL + 6 VRP =61 viv</b>
ALTURA MÁXIMA DE LA EDIFICACIÓN SOBRE RASANTE: (OD)	<b>Según plano de calificación de O.D.</b>

**DETERMINACIONES PARA LA GESTIÓN Y EJECUCIÓN:**

COEFICIENTES DE PONDERACIÓN PARA CADA USO: (OD)	
<b>RC=1,00</b>	<b>RU=1,25</b>
<b>R VRP=0,50</b>	<b>T=1,35</b>
	<b>EQ P=0,50</b>
EL APROVECHAMIENTO MEDIO DEL SECTOR CON LOS SUELOS DE SISTEMAS GENERALES INCLUIDOS O ADSCRITOS PARA SU OBTENCIÓN ES DE: (OD) <b>AM = 0,693342</b>	

**OBSERVACIONES:**

Los propietarios del sector deberán correr con los gastos de urbanización y los de la obtención de los terrenos necesarios para la conexión de los servicios del sector con los sistemas generales y servicios urbanísticos existentes, así como para su ampliación o refuerzo, de forma que se asegure su correcto funcionamiento, en función de las características del sector y de las condiciones establecidas en el planeamiento. (OG)

Las determinaciones del PECH sobre los suelos incluidos en este sector tendrán carácter complementario, siempre que no entren en contradicción, con lo aquí establecido. (OD)

Entre las cargas de urbanización del sector se incluye la conservación y puesta en valor del nuevo elemento catalogado (sifón de acequia) que queda incluido en el ámbito, conforme a su correspondiente ficha de catálogo. (OD)

El Proyecto de Actuación podrá ajustar la superficie del ámbito en +,- 5%, sin excluir terrenos incluidos por la ordenación y, manteniendo fija la edificabilidad máxima total. (OD)

(OG): determinación de ordenación general / (OD): determinación de ordenación detallada / (OGp): determinación de ordenación general potestativa.

**OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN**

Ordenar la zona con uso residencial y de equipamientos para extensión del uso universitario, con unas tipologías que respeten el entorno existente.

FICHA DE SECTOR DE SUELO URBANO NO CONSOLIDADO		
DENOMINACIÓN:	Antigua Estación	S -29.07
LOCALIZACIÓN PLANO Nº:	5 de la Modificación y S29.07 de O.D.	HOJA Nº:

FIGURA DE PLANEAMIENTO:	<b>Plan General</b>
PLAZO PARA SU DESARROLLO: (OD)	<b>Conforme normativa vigente</b>
INICIATIVA DEL PLANEAMIENTO:	<b>Pública</b>
SISTEMA DE ACTUACIÓN INDICATIVO:	<b>Expropiación/Concurrencia</b>
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR (S <sub>N</sub> + S <sub>G1</sub> + S <sub>GE</sub> + S <sub>GA</sub> ): (OG)	<b>245.090 m<sup>2</sup></b>
SUPERFICIE NETA DEL SECTOR (S <sub>N</sub> ): (OG)	<b>227.356 m<sup>2</sup></b>

**DETERMINACIONES PARA EL PLANEAMIENTO:**

USO PREDOMINANTE: (OG)	Residencial	Industrial	Resto
USOS PROHIBIDOS: (OG)			
USOS COMPATIBLES: (OG)			
SISTEMAS GENERALES A OBTENER, INCLUIDOS A EFECTOS DE PLANEAMIENTO (S <sub>G1</sub> ): (OG)			
Viario	17.734		m <sup>2</sup>
Equipamiento	---		m <sup>2</sup>
Espacios libres	---		m <sup>2</sup>
<b>T O T A L</b>	<b>17.734</b>		<b>m<sup>2</sup></b>
SISTEMAS GENERALES EXISTENTES, INCLUIDOS A EFECTOS DE PLANEAMIENTO (S <sub>GE</sub> ): (OG)	---		m <sup>2</sup>
SISTEMAS GENERALES EXTERIORES ADSCRITOS AL SECTOR(S <sub>GA</sub> ): (OG)	---		m <sup>2</sup>
INTENSIDAD DEL USO CARACTERÍSTICO MEDIDA SOBRE LAS ÁREAS NO OCUPADAS POR SISTEMAS GENERALES: (OG)	1,00		m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
EDIFICABILIDAD MÁXIMA TOTAL (e <sub>m</sub> ): (OG)	227.259		m <sup>2</sup>
DENSIDAD MÁXIMA: (OG)	70		viv/ha
ÍNDICE DE VARIEDAD DE USO (%mín·e <sub>m</sub> ): (OG)	> 41% Terciario (T); > 2% Eq. priv. (EQ P)		
ÍNDICE DE INTEGRACIÓN SOCIAL (OG)	5,73% VRP		
NÚMERO INDICATIVO DE VIVIENDAS:	1.233 VL + 137 VRP = 1.370 viv		
ALTURA MÁXIMA DE LA EDIFICACIÓN SOBRE RASANTE: (OD)	Según plano de calificación de O.D.		

**DETERMINACIONES PARA LA GESTIÓN Y EJECUCIÓN:**

COEFICIENTES DE PONDERACIÓN PARA CADA USO: (OD)				
<b>RC = 1,00</b>	<b>RU = 1,25</b>	<b>R VRP = 0,50</b>	<b>T = 1,00</b>	<b>EQ P = 0,50</b>
EL APROVECHAMIENTO MEDIO DEL SECTOR CON LOS SUELOS DE SISTEMAS GENERALES INCLUIDOS O ADSCRITOS PARA SU OBTENCIÓN ES DE: (OD) <b>AM = 1,146014</b>				

**OBSERVACIONES:**

Los propietarios del sector deberán correr con los gastos de urbanización y los de la obtención de los terrenos necesarios para la conexión de los servicios del sector con los sistemas generales y servicios urbanísticos existentes, así como para su ampliación o refuerzo, de forma que se asegure su correcto funcionamiento, en función de las características del sector y de las condiciones establecidas en el planeamiento. (OG)

Los propietarios del sector deberán, igualmente, sufragar el coste de construcción de un aparcamiento subterráneo bajo el Eje Cívico, que será de titularidad y uso públicos, tomando como referencia el grafiado en el plano de red viaria correspondiente (el número de plazas señalado – 1.206-- se considera mínimo). (OD)

Asimismo, el espacio libre de las traseras del Hospital de la Concepción podrá ser ocupado en su subsuelo con idénticos fines, en este caso por cuenta del titular de la dotación. La superficie será destinada a Espacio Libre, según las condiciones generales de urbanización. (OD)

El Proyecto de Actuación podrá ajustar la superficie del ámbito en +,- 5%, sin excluir terrenos incluidos por la ordenación y, manteniendo fija la edificabilidad máxima total. (OD)

**OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN**

Creación de un tejido urbano que estructure y cosa la ciudad como consecuencia del desmantelamiento de las instalaciones ferroviarias (debido al nuevo trazado ferroviario por el norte de la ciudad).

Creación de un viario tipo bulevar sobre los terrenos liberados de las vías del ferrocarril.

Desmantelamiento de las instalaciones de distribución de hidrocarburos de CLH para en los terrenos liberados extender las instalaciones del Campus universitario.

Incorporación de las traseras del Hospital de la Concepción como espacio libre local abierto al Eje Cívico, contemplando la posibilidad de ejecutar en su subsuelo un aparcamiento de titularidad y uso públicos. Traslado del aprovechamiento anteriormente asignado a este espacio a las inmediaciones del Hospital del Rey (zona de equipamiento universitario), permitiendo únicamente 2.000 m<sup>2</sup> lucrativos adosados al edificio histórico (se trasladan 6.000 m<sup>2</sup> de los 8.000 m<sup>2</sup> que se podían ejecutar en las traseras), previa redacción de un Estudio de Detalle. (OD)

(OG): determinación de ordenación general / (OD): determinación de ordenación detallada / (OgP): determinación de ordenación general potestativa.



## JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DEL APROVECHAMIENTO DE CADA UNIDAD EN LOS LÍMITES DE SUPERFICIE x APROVECHAMIENTO MEDIO $\pm$ 25%

Como consecuencia de la delimitación de tres unidades de actuación en el sector, procede detallar el cálculo de los aprovechamientos medios de las tres UAs que configuran el S-29.07, de forma que se acredite que se cumple la condición impuesta por el artículo 108.2.d del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León (*"El aprovechamiento lucrativo total de una unidad de actuación no puede diferir en más de un 25 por ciento del que resulte de aplicar a su superficie el aprovechamiento medio del sector"*).

Así, a continuación se acompaña una tabla resumen explicativa:

APROVECHAMIENTO MEDIO S-29.07	1,146014		
	UA 1	UA 2	UA 3
SUPERFICIE (m <sup>2</sup> )	79.995	69.376	95.716
Am x S + 25% (máximo) (m <sup>2</sup> )	114.594	99.382	137.115
Am x S - 25% (mínimo) (m <sup>2</sup> )	68.757	59.629	82.269
APROVECHAMIENTO LUCRATIVO TOTAL (m <sup>2</sup> )	<b>81.659</b>	<b>61.775</b>	<b>83.825</b>

El aprovechamiento medio del sector se ha calculado dividiendo el sumatorio de los aprovechamientos lucrativos homogeneizados del mismo (218.318 m<sup>2</sup>) entre la superficie total del ámbito, de la que se restan las dotaciones existentes (54.588 m<sup>2</sup>), que corresponde a la superficie de dotaciones locales ya inscritas a nombre del Ayuntamiento procedentes de la antigua UE.-29.01 más la superficie calificada como espacio libre local en las traseras del Hospital de la Concepción. La horquilla del  $\pm$ 25% se obtiene del producto de la superficie de una de las tres UAs por el aprovechamiento medio del sector y por 1,25 y 0,75. Por último, queda acreditado que el aprovechamiento lucrativo total permitido en cada UA está comprendido en los márgenes prescritos en el RUCyL.

FICHA DE SECTOR DE SUELO URBANO NO CONSOLIDADO		
DENOMINACIÓN:	C/ del Carmen	S. -35.07
LOCALIZACIÓN PLANO N.º:	5 de la Modificación y S.35.07 de O.D.	HOJA N.º:

FIGURA DE PLANEAMIENTO:	<b>Plan General</b>
PLAZO PARA SU DESARROLLO: (OD)	<b>Conforme normativa vigente</b>
INICIATIVA Y GESTIÓN:	<b>Pública</b>
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR (S <sub>N</sub> +SG <sub>I</sub> +SG <sub>E</sub> +SG <sub>A</sub> ): (OG)	<b>6.433 m<sup>2</sup></b>
SUPERFICIE NETA DEL SECTOR (S <sub>N</sub> ): (OG)	<b>6.433 m<sup>2</sup></b>

**DETERMINACIONES PARA EL PLANEAMIENTO:**

USO PREDOMINANTE: (OG)	<b>Residencial</b>
USOS PROHIBIDOS: (OG)	<b>Industrial</b>
USOS COMPATIBLES: (OG)	<b>Resto</b>
SISTEMAS GENERALES A OBTENER, INCLUIDOS A EFECTOS DE PLANEAMIENTO (SG <sub>i</sub> ): (OG)	
Viario	--- m <sup>2</sup>
Equipamiento	--- m <sup>2</sup>
Espacios libres	--- m <sup>2</sup>
<b>T O T A L</b>	<b>--- m<sup>2</sup></b>
SISTEMAS GENERALES EXISTENTES, INCLUIDOS A EFECTOS DE PLANEAMIENTO (SG <sub>E</sub> ): (OG)	--- m <sup>2</sup>
SISTEMAS GENERALES EXTERIORES ADSCRITOS AL SECTOR(SG <sub>A</sub> ): (OG)	--- m <sup>2</sup>
INTENSIDAD DEL USO CARACTERÍSTICO MEDIDA SOBRE LAS ÁREAS NO OCUPADAS POR SISTEMAS GENERALES: (OG)	<b>0,89 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup></b>
EDIFICABILIDAD MÁXIMA TOTAL (e <sub>m</sub> ): (OG)	<b>5.700 m<sup>2</sup></b>
DENSIDAD MÁXIMA: (OG)	<b>70 viv/ha</b>
INDICE DE VARIEDAD DE USO (%mín·e <sub>m</sub> ): (OG)	<b>&gt; 10% Resid. colec. prot. (RC VRP)</b>
INDICE DE INTEGRACIÓN SOCIAL(OG)	<b>&gt; 10 % VRP</b>
NÚMERO INDICATIVO DE VIVIENDAS:	<b>39 VL + 6 VRP = 45 viv</b>
ALTURA MÁXIMA DE LA EDIFICACIÓN SOBRE RASANTE: (OD)	<b>Según plano de calificación de O.D.</b>

**DETERMINACIONES PARA LA GESTIÓN Y EJECUCIÓN:**

COEFICIENTES DE PONDERACIÓN PARA CADA USO: (OD)	
<b>RC=1,00</b>	<b>R VRP=0,50</b>
	<b>T=1,35</b>
	<b>EQ P=0,50</b>
EL APROVECHAMIENTO MEDIO DEL SECTOR CON LOS SUELOS DE SISTEMAS GENERALES INCLUIDOS O ADSCRITOS PARA SU OBTENCIÓN ES DE (OD) : <b>AM = 0,841753</b>	

**OBSERVACIONES:**

Los propietarios del sector deberán correr con los gastos de urbanización y los de la obtención de los terrenos necesarios para la conexión de los servicios del sector con los sistemas generales y servicios urbanísticos existentes, así como para su ampliación o refuerzo, de forma que se asegure su correcto funcionamiento, en función de las características del sector y de las condiciones establecidas en el planeamiento. (OG)

El Proyecto de Actuación podrá ajustar la superficie del ámbito en +,- 5%, sin excluir terrenos incluidos por la ordenación y, manteniendo fija la edificabilidad máxima total. (OD)

La superficie de reserva para el sistema local de equipamientos, se destina a incrementar la reserva para espacios libres públicos. (OD)

**OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN**

Reordenar el encuentro de la calle del Carmen con el Eje Cívico y el entorno de la Escuela de Relaciones Laborales, mediante la una manzana residencial, un espacio libre y un área de equipamiento.

(OG): determinación de ordenación general / (OD): determinación de ordenación detallada / (OGp): determinación de ordenación general potestativa.

FICHA DE SECTOR DE SUELO URBANO NO CONSOLIDADO		
DENOMINACIÓN:	Viaducto	S -44.11
LOCALIZACIÓN PLANO Nº:	5 de la Modificación y S44.11 de O.D.	HOJA Nº:

FIGURA DE PLANEAMIENTO:	<b>Plan General</b>
PLAZO PARA SU DESARROLLO: (OD)	<b>Conforme normativa vigente</b>
INICIATIVA DEL PLANEAMIENTO:	<b>Pública</b>
SISTEMA DE ACTUACIÓN:	<b>A definir en el Proy. de Actuación</b>
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR (S <sub>N</sub> +SG <sub>1</sub> +SG <sub>E</sub> +SG <sub>A</sub> ): (OG)	<b>6.298 m<sup>2</sup></b>
SUPERFICIE NETA DEL SECTOR (S <sub>N</sub> ): (OG)	<b>5.820 m<sup>2</sup></b>

**DETERMINACIONES PARA EL PLANEAMIENTO:**

USO PREDOMINANTE: (OG)	<b>Residencial</b>
USOS PROHIBIDOS: (OG)	<b>Industrial</b>
USOS COMPATIBLES: (OG)	<b>Resto</b>
SISTEMAS GENERALES A OBTENER, INCLUIDOS A EFECTOS DE PLANEAMIENTO (SG <sub>i</sub> ): (OG)	
Viario	478 m <sup>2</sup>
Equipamiento	--- m <sup>2</sup>
Espacios libres	--- m <sup>2</sup>
<b>TOTAL</b>	<b>--- m<sup>2</sup></b>
SISTEMAS GENERALES EXISTENTES, INCLUIDOS A EFECTOS DE PLANEAMIENTO (SG <sub>E</sub> ): (OG)	--- m <sup>2</sup>
SISTEMAS GENERALES EXTERIORES ADSCRITOS AL SECTOR(SG <sub>A</sub> ): (OG)	--- m <sup>2</sup>
INTENSIDAD DEL USO CARACTERÍSTICO MEDIDA SOBRE LAS ÁREAS NO OCUPADAS POR SISTEMAS GENERALES: (OG)	<b>1,00 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup></b>
EDIFICABILIDAD MÁXIMA TOTAL (e <sub>m</sub> ): (OG)	<b>5.820 m<sup>2</sup></b>
DENSIDAD MÁXIMA: (OG)	<b>70 viv/ha</b>
ÍNDICE DE VARIEDAD DE USO (%mín-e <sub>m</sub> ): (OG)	<b>&gt;40% Terciario (T)</b>
ÍNDICE DE INTEGRACIÓN SOCIAL(OG)	<b>&gt;6% VRP</b>
NÚMERO INDICATIVO DE VIVIENDAS:	<b>33 VL + 4 VRP = 37 viv</b>
ALTURA MÁXIMA DE LA EDIFICACIÓN SOBRE RASANTE: (OD)	<b>Según plano de calificación de O.D.</b>

**DETERMINACIONES PARA LA GESTIÓN Y EJECUCIÓN:**

COEFICIENTES DE PONDERACIÓN PARA CADA USO: (OD)	<b>RC=1,00</b>	<b>RU=1,25</b>	<b>R VRP=0,50</b>	<b>T=1,00</b>	<b>EQ P=0,50</b>
EL APROVECHAMIENTO MEDIO DEL SECTOR CON LOS SUELOS DE SISTEMAS GENERALES INCLUIDOS O ADSCRITOS PARA SU OBTENCIÓN ES DE: (OD)	<b>AM = 0,89638</b>				

**OBSERVACIONES:**

Los propietarios del sector deberán correr con los gastos de urbanización y los de la obtención de los terrenos necesarios para la conexión de los servicios del sector con los sistemas generales y servicios urbanísticos existentes, así como para su ampliación o refuerzo, de forma que se asegure su correcto funcionamiento, en función de las características del sector y de las condiciones establecidas en el planeamiento. (OG)

La cesión de equipamiento local prevista en el plano correspondiente, se realizará en metros cuadrados edificables, de manera que se ocupen las dos primeras plantas (PB+1) de la edificación ordenada en el ámbito. (OD)

Se impone la servidumbre a los titulares de la edificación resultante de la cesión a favor del Ayuntamiento del uso de, al menos, 54 plazas de aparcamiento bajo rasante. Por tanto, podrán ostentar su titularidad a todos los efectos, pero ésta estará gravada por dicha servidumbre. (OD)

El Proyecto de Actuación podrá ajustar la superficie del ámbito en +,- 5%, sin excluir terrenos incluidos por la ordenación y, manteniendo fija la edificabilidad máxima total. (OD)

(OG): determinación de ordenación general / (OD): determinación de ordenación detallada / (OGp): determinación de ordenación general potestativa.

**OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN**

Implantación de un edificio-hito (17 plantas) junto al viaducto de Timoteo Arnaiz, en una de las entradas al casco urbano de Burgos.

Agrupación en un único sector de planeamiento de diversos ámbitos vinculados al trazado ferroviario desafectado, para concentrar sus aprovechamientos en la mencionada edificación y obteniendo suelos precisos para el desarrollo del Eje Cívico o sus espacios aledaños.

Ampliación de la calle Casillas y reordenación del encuentro de ésta con la calle Santa Clara y con el Eje Cívico.

FICHA DE SECTOR DE SUELO URBANO NO CONSOLIDADO		
DENOMINACIÓN:	El Silo	S -53.11
LOCALIZACIÓN PLANO Nº:	5 de la Modificación y S53.11 de O.D.	HOJA Nº:
FIGURA DE PLANEAMIENTO:	Plan General	
PLAZO PARA SU DESARROLLO: (OD)	Conforme normativa vigente	
INICIATIVA DEL PLANEAMIENTO:	Privada	
SISTEMA DE ACTUACIÓN INDICATIVO:	Compensación	
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR (S <sub>N</sub> +SG <sub>I</sub> +SG <sub>E</sub> +SG <sub>A</sub> ): (OG)	13.108 m <sup>2</sup>	
SUPERFICIE NETA DEL SECTOR (S <sub>N</sub> ): (OG)	12.258 m <sup>2</sup>	
<b>DETERMINACIONES PARA EL PLANEAMIENTO:</b>		
USO PREDOMINANTE: (OG)	Residencial	
USOS PROHIBIDOS: (OG)	Industrial	
USOS COMPATIBLES: (OG)	Resto	
SISTEMAS GENERALES A OBTENER, INCLUIDOS A EFECTOS DE PLANEAMIENTO (SG <sub>I</sub> ): (OG)		
Viario	850	m <sup>2</sup>
Equipamiento	---	m <sup>2</sup>
Espacios libres	---	m <sup>2</sup>
<b>T O T A L</b>	<b>850</b>	<b>m<sup>2</sup></b>
SISTEMAS GENERALES EXISTENTES, INCLUIDOS A EFECTOS DE PLANEAMIENTO (SG <sub>E</sub> ): (OG)	---	m <sup>2</sup>
SISTEMAS GENERALES EXTERIORES ADSCRITOS AL SECTOR(SG <sub>A</sub> ): (OG)	---	m <sup>2</sup>
INTENSIDAD DEL USO CARACTERÍSTICO MEDIDA SOBRE LAS ÁREAS NO OCUPADAS POR SISTEMAS GENERALES: (OG)	1,00	m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
EDIFICABILIDAD MÁXIMA TOTAL (e <sub>m</sub> ): (OG)	12.258	m <sup>2</sup>
DENSIDAD MÁXIMA: (OG)	70	viv/ha
INDICE DE VARIEDAD DE USO (%mín·e <sub>m</sub> ): (OG)	> 10% Resid. colec. prot. (RC VRP)	
INDICE DE INTEGRACIÓN SOCIAL(OG)	> 10 % VRP	
NÚMERO INDICATIVO DE VIVIENDAS:	76 VL + 10 VRP = 86 viv	
ALTURA MÁXIMA DE LA EDIFICACIÓN SOBRE RASANTE: (OD)	Según plano de calificación de O.D.	
<b>DETERMINACIONES PARA LA GESTIÓN Y EJECUCIÓN:</b>		
COEFICIENTES DE PONDERACIÓN PARA CADA USO: (OD)		
<b>RC=1,00</b>	<b>RU=1,25</b>	<b>R VRP=0,50</b>
		<b>T=1,35</b>
		<b>EQ P=0,50</b>
EL APROVECHAMIENTO MEDIO DEL SECTOR CON LOS SUELOS DE SISTEMAS GENERALES INCLUIDOS O ADSCRITOS PARA SU OBTENCIÓN ES DE: (OD) AM = 0,888389		
<b>OBSERVACIONES Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN:</b>		
<p>-Reordenación del área dotacional en torno al Silo, generando una continuidad mediante los espacios libres intersticiales que conecte los del barrio de Gamonal con los de la ribera del Arlanzón.</p> <p>-Recuperación y puesta en valor de los edificios existentes en el ámbito, mediante la implantación de usos dotacionales .</p> <p>-Liberación visual del encuentro entre las avenidas Eladio Perlado y de la Constitución Española.</p> <p>-Los propietarios del sector deberán correr con los gastos de urbanización y los de la obtención de los terrenos necesarios para la conexión de los servicios del sector con los sistemas generales y servicios urbanísticos existentes, así como para su ampliación o refuerzo, de forma que se asegure su correcto funcionamiento, en función de las características del sector y de las condiciones establecidas en el planeamiento. (OG)</p> <p>-Los propietarios del sector o, en su caso, el Ayuntamiento, para la dotación de plazas, podrán acometer construcción de un aparcamiento subterráneo bajo la zona dotacional prevista en el ámbito oeste del sector (zona del Silo), preferentemente bajo el espacio libre, o, alternativamente, construir esta infraestructura en la dotación deportiva colindante. Independientemente de quién lo urbanice, la titularidad del aparcamiento y su uso serán públicos a todos los efectos. (OD)</p> <p>-El Proyecto de Actuación podrá ajustar la superficie del ámbito en +/- 5%, sin excluir terrenos incluidos por la ordenación y, manteniendo fija la edificabilidad máxima total. (OD)</p>	<p>-La altura máxima de coronación de cualquier construcción del sector (incluidas antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de escaleras y ascensores, carteles, remates decorativos, etc., o cualquier añadido sobre las construcciones, así como los medios mecánicos necesarios para su construcción –grúas, etc.--) deberá cumplir las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Burgos, grafiadas en el plano normativo correspondiente e incluido en el correspondiente Anexo de la Memoria vinculante de la Modificación y en la Memoria de ordenación detallada del sector. Adicionalmente, bajo el ámbito de las Servidumbres Aeronáuticas no se podrán ejecutar construcciones o modificaciones de las existentes que supongan una vulneración de dichas superficies. Al encontrarse el ámbito incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, la ejecución de cualquier construcción o estructura (postes, antenas, etc.) y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas grúas de construcción y similares), requerirá resolución favorable, conforme a los artículos 29 y 30 del Decreto sobre Servidumbres Aeronáuticas. (OGp)</p> <p>-Para las parcelas resultantes de la gestión del sector, convendría se hiciera constar la afección por servidumbres aeronáuticas en los términos siguientes:</p> <p><i>"Esta finca se encuentra incluida en la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales correspondientes al Aeropuerto de Burgos-Villafraja, encontrándose sometida a eventuales sobrevuelos de aeronaves a baja altura, 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."</i> (OGp)</p>	
(OG): determinación de ordenación general / (OD): determinación de ordenación detallada / (OGp): determinación de ordenación general potestativa.		

**5.3.5. FICHAS DE NUEVAS UNIDADES DE NORMALIZACIÓN DE SUELO URBANO CONSOLIDADO**

FICHA DE UNIDAD DE NORMALIZACIÓN DE SUELO URBANO CONSOLIDADO		
DENOMINACIÓN:	Santa Clara	U.N. -35.08
LOCALIZACIÓN PLANO Nº:	5 de la Modificación y UN35.08 de O.D.	HOJA Nº:

FIGURA DE PLANEAMIENTO:	<b>Plan General</b>
PLAZO PARA SU DESARROLLO: (OD)	<b>Conforme normativa vigente</b>
INICIATIVA Y GESTIÓN:	<b>Pública</b>
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR (S <sub>N</sub> +SG <sub>I</sub> +SG <sub>E</sub> +SG <sub>A</sub> ): (OG)	<b>3.784 m<sup>2</sup></b>
SUPERFICIE NETA DEL SECTOR (S <sub>N</sub> ): (OG)	<b>3.220 m<sup>2</sup></b>

**DETERMINACIONES PARA EL PLANEAMIENTO:**

USO PREDOMINANTE: (OG)	<b>Residencial</b>
USOS PROHIBIDOS: (OG)	<b>Industrial</b>
USOS COMPATIBLES: (OG)	<b>Resto</b>
SISTEMAS GENERALES A OBTENER, INCLUIDOS A EFECTOS DE PLANEAMIENTO (SG <sub>I</sub> ): (OG)	
Viario	564 m <sup>2</sup>
Equipamiento	--- m <sup>2</sup>
Espacios libres	--- m <sup>2</sup>
<b>T O T A L</b>	<b>564 m<sup>2</sup></b>
SISTEMAS GENERALES EXISTENTES, INCLUIDOS A EFECTOS DE PLANEAMIENTO (SG <sub>E</sub> ): (OG)	--- m <sup>2</sup>
SISTEMAS GENERALES EXTERIORES ADSCRITOS AL SECTOR(SG <sub>A</sub> ): (OG)	--- m <sup>2</sup>
INTENSIDAD DEL USO CARACTERÍSTICO MEDIDA SOBRE LAS ÁREAS NO OCUPADAS POR SISTEMAS GENERALES: (OG)	<b>2,86 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup></b>
EDIFICABILIDAD MÁXIMA TOTAL (e <sub>m</sub> ): (OG)	<b>9.210 m<sup>2</sup></b>
NÚMERO INDICATIVO DE VIVIENDAS:	<b>97 viv</b>
ALTURA MÁXIMA DE LA EDIFICACIÓN SOBRE RASANTE: (OD)	<b>Según plano de calificación de O.D.</b>

**OBSERVACIONES:**

Los propietarios del sector deberán correr con los gastos de urbanización y los de la obtención de los terrenos necesarios para la conexión de los servicios del sector con los sistemas generales y servicios urbanísticos existentes, así como para su ampliación o refuerzo, de forma que se asegure su correcto funcionamiento, en función de las características del sector y de las condiciones establecidas en el planeamiento. (OG)

El Proyecto de Normalización podrá ajustar la superficie del ámbito en +,- 5%, sin excluir terrenos incluidos por la ordenación y, manteniendo fija la edificabilidad máxima total. (OD)

**OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN**

Hacer posibles las previsiones contenidas en la UE.- 35.05 Santa Clara del PGOUB, de remate de la fachada a la futura avenida que se cree en lugar de las vías y tratamiento de la medianería que quede al descubierto.

Por la ubicación estratégica de la nueva edificación, habrá de garantizarse el desarrollo una solución de calidad y respetuosa con el entorno, para lo cual el Ayuntamiento convocará el correspondiente concurso. (OD)

(OG): determinación de ordenación general / (OD): determinación de ordenación detallada / (OGp): determinación de ordenación general potestativa.

FICHA DE UNIDAD DE NORMALIZACIÓN DE SUELO URBANO CONSOLIDADO		
DENOMINACIÓN:	Doctor Fleming	U.N. -35.09
LOCALIZACIÓN PLANO Nº:	5 de la Modificación y UN35.09 de O.D.	HOJA Nº:

FIGURA DE PLANEAMIENTO:	<b>Plan General</b>
PLAZO PARA SU DESARROLLO: (OD)	<b>Conforme normativa vigente</b>
INICIATIVA Y GESTIÓN:	<b>Privada</b>
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR (S <sub>N</sub> +SG <sub>1</sub> +SG <sub>E</sub> +SG <sub>A</sub> ): (OG)	<b>868 m<sup>2</sup></b>
SUPERFICIE NETA DEL SECTOR (S <sub>N</sub> ): (OG)	<b>868 m<sup>2</sup></b>

**DETERMINACIONES PARA EL PLANEAMIENTO:**

USO PREDOMINANTE: (OG)	<b>Residencial</b>
USOS PROHIBIDOS: (OG)	<b>Industrial</b>
USOS COMPATIBLES: (OG)	<b>Resto</b>
SISTEMAS GENERALES A OBTENER, INCLUIDOS A EFECTOS DE PLANEAMIENTO (SG <sub>i</sub> ): (OG)	
Viario	369 m <sup>2</sup>
Equipamiento	--- m <sup>2</sup>
Espacios libres	--- m <sup>2</sup>
<b>T O T A L</b>	<b>369 m<sup>2</sup></b>
SISTEMAS GENERALES EXISTENTES, INCLUIDOS A EFECTOS DE PLANEAMIENTO (SG <sub>E</sub> ): (OG)	--- m <sup>2</sup>
SISTEMAS GENERALES EXTERIORES ADSCRITOS AL SECTOR(SG <sub>A</sub> ): (OG)	--- m <sup>2</sup>
INTENSIDAD DEL USO CARACTERÍSTICO MEDIDA SOBRE LAS ÁREAS NO OCUPADAS POR SISTEMAS GENERALES: (OG)	<b>3,11 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup></b>
EDIFICABILIDAD MÁXIMA TOTAL (e <sub>m</sub> ): (OG)	<b>2.698 m<sup>2</sup></b>
NÚMERO INDICATIVO DE VIVIENDAS:	<b>28 viv</b>
ALTURA MÁXIMA DE LA EDIFICACIÓN SOBRE RASANTE: (OD)	<b>Según plano de calificación de O.D.</b>

**OBSERVACIONES:**

Los propietarios del sector deberán correr con los gastos de urbanización y los de la obtención de los terrenos necesarios para la conexión de los servicios del sector con los sistemas generales y servicios urbanísticos existentes, así como para su ampliación o refuerzo, de forma que se asegure su correcto funcionamiento, en función de las características del sector y de las condiciones establecidas en el planeamiento. (OG)

La UN se delimita a efectos de normalización en el ámbito norte de la ordenación, si bien adicionalmente, el Proyecto de normalización y urbanización extenderá la urbanización al ámbito contiguo hacia el sur, urbanizando el tramo correspondiente de la calle Progreso y el espacio libre resultante de la peatonalización de la calle Covarrubias. (OD)

La superficie de espacio libre existente detruida al este del ámbito (al EL triangular existente en la c/ Sta. Clara), se repone aumentada en el comienzo de la calle Covarrubias (UN 35.09 EL01), debiendo urbanizarse este nuevo espacio libre en continuidad con el contiguo por el oeste, ahora existente. (OD)

El Proyecto de Normalización podrá ajustar la superficie del ámbito en +,- 5%, sin excluir terrenos incluidos por la ordenación y, manteniendo fija la edificabilidad máxima total. (OD)

**OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN**

Hacer posibles las previsiones contenidas en la 24UE1 del PECH, de conexión rodada de la c/ Sta. Cruz con la prolongación de Doctor Fleming y peatonalización de la calle Covarrubias.

(OG): determinación de ordenación general / (OD): determinación de ordenación detallada / (OGp): determinación de ordenación general potestativa.

5.3.6. FICHAS DEL 23-AI-1 HOSPITAL DE LA CONCEPCIÓN, ESTADOS ACTUAL Y MODIFICADO



ESTADO ACTUAL



**A Y U N T A M I E N T O**  
**B U R G O S**



ÁREA DE INTERVENCIÓN DENOMINACIÓN. 23-AI-1  
FICHA DE CARACTERÍSTICAS REFERENCIA PLANOS 0.23

IDENTIFICACIÓN

DENOMINACIÓN: HOSPITAL DE LA CONCEPCIÓN  
LOCALIZACIÓN: CALLE MADRID

DESCRIPCIÓN:

REHABILITACIÓN DEL ANTIGUO HOSPITAL DE LA CONCEPCIÓN (B.I.C) Y ORDENACIÓN DEL ÁREA EN BASE A LOS USOS DE EQUIPAMIENTO GENERAL QUE SE DEFINIRÁ EN EL CORRESPONDIENTE ESTUDIO DE DETALLE Y ENTRE LOS QUE SE INCLUYE EL DE APARCAMIENTO EN SÓTANO.

EN LA ZONA NO OCUPADA POR LAS RUINAS DEL HOSPITAL SE AUTORIZAN LOS USOS COMPATIBLES CON EL DE "EQUIPAMIENTO 8. GENERAL" (COMO, ENTRE OTROS, LOS DE LA UNIVERSIDAD), CON UN MÁXIMO DE 8.000 m<sup>2</sup> CONSTRUIDOS PARA LA NUEVA EDIFICACIÓN Y UNA SUPERFICIE OCUPABLE MÁXIMA EN PLANTA DE 3.000 m<sup>2</sup>. LA ALTURA DE LA PROPUESTA RESPETARÁ LA ALTURA DE CORNISA DEL ANTIGUO HOSPITAL.

EN EL ESTUDIO DE DETALLE SE FIJARÁN TODOS LOS PARÁMETROS URBANÍSTICOS Y SE GARANTIZARÁ EL ACCESO Y PASO PEATONAL DESDE LA FUTURA AVENIDA DEL FERROCARRIL, CON UN FRENTE ENTORNO A LOS 25 m, HASTA LA CALLE BARRIO GIMENO.

SE PERMITIRÁ LA CONEXIÓN ENTRE EL EDIFICIO DEL HOSPITAL DE LA CONCEPCIÓN Y EL NUEVO EDIFICIO, DEFINIÉNDOSE DICHA CONEXIÓN EN EL PROYECTO CORRESPONDIENTE. EL DESARROLLO DEL ÁREA DE ACTUACIÓN OBLIGA A LA REHABILITACIÓN DEL EDIFICIO DEL ANTIGUO HOSPITAL Y A PREVER UN "ESPACIO LIBRE DE USO Y DOMINIO PÚBLICO: ZONAS VERDES Y ESPACIOS AJARDINADOS", DE 1.916 m<sup>2</sup> DE SUPERFICIE MÍNIMA OBLIGATORIA.

19/21



**A Y U N T A M I E N T O**



ADEMÁS, SE CALIFICARÁN AL MENOS 782 m<sup>2</sup> PARA EQUIPAMIENTO DOCENTE VINCULADOS AL COLINDANTE INSTITUTO DE FORMACIÓN PROFESIONAL PADRE FLÓREZ, PARA REGULARIZAR LA MORFOLOGÍA DE SU PARCELA EN LA PARTE TRASERA, Y DONDE SE PODRÁN ALBERGAR LOS USOS DEMANDADOS POR EL INSTITUTO HASTA CONSUMIR LA EDIFICABILIDAD MÁXIMA APLICABLE DE 2 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, CON UN TRATAMIENTO DE ACABADOS Y VOLUMETRÍA QUE SE INTEGREN CON LA ACTUACIÓN DEL ÁREA DE INTERVENCIÓN CONTIGUA.

DATOS DE SUPERFICIE, URBANIZACIÓN Y GESTIÓN

SUPERFICIE DEL ÁREA DE INTERVENCIÓN..... 13.765 m2  
 PLANEAMIENTO DE DESARROLLO ..... ESTUDIO DE DETALLE  
 INICIATIVA ..... PÚBLICA

COSTE ESTIMADO

OBTENCIÓN DE SUELO Y/O EDIFICACIÓN ..... --  
 EDIFICACIÓN/REHABILITACIÓN..... --  
 URBANIZACIÓN ..... --  
 TOTAL..... --

SERÁ PRECEPTIVA LA AUTORIZACIÓN, POR LA CONSEJERÍA COMPETENTE EN MATERIA DE CULTURA, PARA TODOS LOS PROYECTOS QUE SE REALICEN EN LAS ÁREAS CITADAS, DE ACUERDO CON EL ARTÍCULO 44.2 DE LA LEY 12/2002 DE 11 DE JULIO DE PATRIMONIO CULTURAL DE CASTILLA Y LEÓN, Y SEGÚN LO ESTABLECIDO EN EL ARTÍCULO 37.2 DE LA CITADA LEY.

## ESTADO MODIFICADO

ÁREA DE INTERVENCIÓN	DENOMINACIÓN. 23-AI-1
FICHA DE CARACTERÍSTICAS	REFERENCIA PLANOS 0.23 del PECH y 6 de la Modificación

---

### IDENTIFICACIÓN

DENOMINACIÓN:	HOSPITAL DE LA CONCEPCIÓN
LOCALIZACIÓN:	CALLE MADRID

---

### DESCRIPCIÓN:

REHABILITACIÓN DEL ANTIGUO HOSPITAL DE LA CONCEPCIÓN (B.I.C) Y ORDENACIÓN DEL ÁREA EN BASE A LOS USOS DE EQUIPAMIENTO GENERAL QUE SE DEFINIRÁ EN EL CORRESPONDIENTE ESTUDIO DE DETALLE Y ENTRE LOS QUE SE INCLUYE EL DE APARCAMIENTO EN SÓTANO.

EN LA ZONA DE LAS TRASERAS, NO OCUPADA POR LAS RUINAS DEL HOSPITAL SE AUTORIZAN LOS USOS COMPATIBLES CON EL DE “EQUIPAMIENTO 8. GENERAL”, CON UN MÁXIMO DE 2.000 m<sup>2</sup> CONSTRUIDOS PARA LA NUEVA EDIFICACIÓN Y LA SUPERFICIE OCUPABLE MÁXIMA EN PLANTA NECESARIA, SIEMPRE EXTERIOR AL ESPACIO LIBRE CALIFICADO EN EL SECTOR S-29.07. LA ALTURA DE LA PROPUESTA RESPETARÁ LA ALTURA DE CORNISA DEL ANTIGUO HOSPITAL.

EN EL ESTUDIO DE DETALLE SE FIJARÁN TODOS LOS PARÁMETROS URBANÍSTICOS Y SE GARANTIZARÁ EL ACCESO Y PASO PEATONAL DESDE LA FUTURA AVENIDA DEL FERROCARRIL, CON UN FRENTE MÍNIMO DE 25 m, HASTA LA CALLE BARRIO GIMENO.

SE GARANTIZARÁ LA CONEXIÓN ENTRE EL EDIFICIO DEL HOSPITAL DE LA CONCEPCIÓN Y SU AMPLIACIÓN, DEFINIÉNDOSE DICHA CONEXIÓN EN EL PROYECTO CORRESPONDIENTE. EL DESARROLLO DEL ÁREA DE ACTUACIÓN OBLIGA A LA REHABILITACIÓN DEL EDIFICIO DEL ANTIGUO HOSPITAL.

---

DATOS DE SUPERFICIE, URBANIZACIÓN Y GESTIÓN

SUPERFICIE DEL ÁREA DE INTERVENCIÓN..... 7.140 m<sup>2</sup>  
PLANEAMIENTO DE DESARROLLO..... ESTUDIO DE DETALLE  
INICIATIVA..... PÚBLICA

---

COSTE ESTIMADO

OBTENCIÓN DE SUELO Y/O EDIFICACIÓN .....--  
EDIFICACIÓN/REHABILITACIÓN .....--  
URBANIZACIÓN .....--  
TOTAL.....--

---

SERÁ PRECEPTIVA LA AUTORIZACIÓN, POR EL ORGANISMO COMPETENTE EN MATERIA DE CULTURA, PARA TODOS LOS PROYECTOS QUE SE REALICEN EN LAS ÁREAS CITADAS, DE ACUERDO CON LOS ARTÍCULOS 37.2 Y 44.2 DE LA LEY 12/2002, DE 11 DE JULIO, DE PATRIMONIO CULTURAL DE CASTILLA Y LEÓN.

#### 5.4. ALTERACIONES POR AJUSTES AL DISEÑO DEL EJE CÍVICO

Se relacionan a continuación, describiéndolas y justificándolas, aquellas alteraciones que se han producido en el plano 4 "Clasificación, calificación, regulación y gestión del suelo y la edificación, en suelo urbano" del PGOUB, recogidas a su vez en el plano 6 "Delimitación pormenorizada del S.G. de comunicaciones "Eje Cívico" y ámbitos adyacentes" de los de la Modificación, por el hecho de concretarse un prediseño del Eje Cívico, circunstancia que incide en los suelos anexos al mismo. La secuencia de modificaciones será recorriendo el Eje desde el extremo norte del antiguo Santander-Mediterráneo, en sentido sur, hasta el cruce con el Eje Cívico en sí, donde continuaremos la relación de oeste a este, para acabar en la zona de la calle de la Demanda.

- En primer lugar, se produce el cambio de carácter de los dos equipamientos del API.-16.01 situados más al este del ámbito, dando fachada el Eje. Estos equipamientos pasan de ser sistema local a formar parte del sistema general de equipamientos.

La justificación es la vocación de estos equipamientos de acoger instalaciones de la Universidad, para la ampliación efectiva del Campus universitario, para lo cual lo más idóneo es que adecuen su carácter (general) al del rango de usos a implantar (usos universitarios que sirven a todo el municipio e incluso a los ámbitos comarcal y provincial).

El desarrollo de esa zona de la ciudad, cuya intensidad de uso se ve acrecentada con el paulatino traslado de las facultades desde otros puntos de la ciudad, ha revelado la necesidad de reservar suelo para dotaciones de carácter general. Dada su proximidad con la Universidad, el tamaño de la parcela de equipamiento, así como la facilidad de acceso una vez urbanizado el Eje Cívico, la parcela en cuestión se perfila como idónea para estos usos.

- Redefinición de la alineación de la parcela de Continental Auto (antes AT-8.4) por el nuevo trazado del sistema general. Regulación de la misma por la N.Z. 4.2 y, en su caso, necesidad para su desarrollo de la redacción de un Estudio de Detalle.
- Redefinición de la alineación del Hospital de la Concepción y del IES Enrique Flórez, en su parte posterior, en la zona que da fachada al nuevo espacio libre de sistema local del S-29.07 calificado en las actuales traseras del equipamiento. Modificación de las condiciones de la 23-AI-1 del PECH, dejando únicamente

2.000 m<sup>2</sup> de aprovechamiento en uso de Equipamiento general y trasladando los otros 6.000 m<sup>2</sup> a la zona de equipamiento universitario del S-29.07 (antes CLH).

- Igual circunstancia se da con la nueva alineación del colegio María Mediadora, dando frente al nuevo espacio libre de sistema local perteneciente al S-44.11 y que se califica entre este equipamiento y el Eje Cívico.
- Relocalización del límite del suelo urbano al este del viaducto Timoteo Arnaiz, al norte del antiguo APR-35.05, de manera que se desplaza en paralelo hacia el norte de modo que quede excluida la acción de viario de sistema general VG-23 del suelo urbano, para pasar a adscribirse a los sectores de suelo urbanizable.
- Regularización del límite del suelo urbano en la zona de contacto entre el sistema general de espacios libres del parque de La Quinta con el Eje Cívico (VG-23, zona este).
- Reajuste de la alineación del equipamiento (DP Pb) del polideportivo municipal Mirasierra, de manera que tenga cabida el desarrollo de la glorieta de encuentro entre el Eje Cívico y la avenida de la Constitución (carretera de Logroño).
- Redefinición de un nuevo nudo del sistema general de comunicaciones entre el Eje Cívico y la calle de la Demanda (nueva ronda oeste: calle de la Demanda, calle de la Bureba, calle Alcalde Martín Cobos y engarce con el VG-3 de la ronda norte al oeste de Villímar):
  - o Reducción del espacio libre de sistema local del API-52.04 por el trazado de la curva del Eje Cívico en su prolongación por la avenida Juan Ramón Jiménez. Esta reducción se ve compensada en las inmediaciones (como legalmente está prescrito) por la creación de tres nuevos espacios libres de sistema local al otro lado del eje, en torno al nudo de la Demanda.
  - o Regularización de todas las alineaciones de norma zonal 7.2 del entorno, para adaptarse a los nuevos trazados viarios.
  - o Extensión del sistema general de red ferroviaria hasta los terrenos que ADIF prevé seguir utilizando (suelos no desafectados), quedando el área desafectada dedicada a viarios y espacios libres locales.

- Regularización de la alineación sur del polígono Pentasa y del trazado del viario local de acceso al API-52.03.

**6. NUEVOS ELEMENTOS DEL CATÁLOGO DE BIENES PROTEGIDOS: CASA PALACIO DE LA GRANJA DE VILLARGÁMAR Y SIFÓN DE ACEQUIA DEL CAMINO DE VILLARGÁMAR**

En cumplimiento de lo dispuesto en el informe emitido por la Comisión Territorial de Patrimonio Cultural de Burgos de fecha 11 de julio de 2001 (ANEXO 3), relativo a la protección de la Casa Palacio de la Granja de Villargámar y al deber de inclusión de la misma entre los inmuebles catalogados del PGOUB, y habida cuenta que el bien se halla localizado dentro de uno de los nuevos sectores ordenados en detalle por la presente Modificación (S-30 "El Cauce"), se procede a su catalogación, asignándole el nivel de protección estructural y detallando en su correspondiente ficha el alcance de la protección.

Por su parte, respecto al sifón de la antigua acequia del camino de Villargámar (junto a CLH), incluido dentro del ámbito del nuevo sector de suelo urbano no consolidado S17.02 "*Antigua 13UE1*", se ha estimado la procedencia de su catalogación por considerarlo un elemento de interés, vestigio de una arquitectura vinculada a una obra civil y poseedor de unos valores intrínsecos y como portador de una memoria histórica.



**6.1. NUEVAS FICHAS DEL CATÁLOGO DE BIENES PROTEGIDOS DEL PLAN GENERAL: CASA PALACIO DE LA GRANJA DE VILLARGÁMAR Y SIFÓN DE ACEQUIA DE CLH**

# PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BURGOS CATÁLOGO DE BIENES PROTEGIDOS

## 1. IDENTIFICACIÓN Y LOCALIZACIÓN

<b>TIPO:</b> Arquitectura civil	<b>SUBTIPO:</b> Residencial	<b>Nº:</b> 55
<b>DENOMINACIÓN:</b> Casa Palacio de la Granja de Villargámar		<b>R.P.:</b> S30. 0-01
<b>SITUACIÓN:</b> Finca de Villargámar		<b>R.C.:</b> 50-9001-1 (Rústico)

## 2. DESCRIPCIÓN

<b>ÉPOCA:</b> s XVII
<b>ESTILO:</b>
<b>DESCRIPCIÓN GENERAL</b>
<b>TIPOLOGÍA:</b> Conjunto de casa solariega blasonada, capilla y molino, con cerramiento homogéneo.
<b>ESTRUCTURA:</b> Cuerpo principal de planta cuadrangular con capilla adosada. Molino en edificio independiente.
<b>CUBIERTA:</b> Inclínada a cuatro aguas.
<b>DESCRIPCIÓN DE FACHADA</b>
<b>COMPOSICIÓN:</b> Mampostería de piedra careada.
<b>MATERIALES:</b> Mampuesto de piedra.
<b>ELEMENTOS:</b> Capilla con espadaña de ladrillo adosada a uno de los lados mayores del cuerpo principal. Huecos de disposición libre, recercados en piedra.
<b>ESTADO</b>
<b>OCUP.:</b> no <b>USO:</b> Segunda residencia
<b>CONSERVACION:</b> regular
<b>PROPIEDAD:</b> privada
<b>AFECCIONES:</b> incluida en SÚrbleD sector S30.
<b>DECLARACION B.I.C.:</b> ---

## 3. VALORACIÓN

<b>VALORES Y ELEMENTOS DE INTERÉS:</b> todo el conjunto, incluida el cerramiento de mampostería de la finca o granja, e incluidos también los escudos y blasones existentes.
<b>ACCIONES DE MEJORA Y CONSERVACIÓN:</b> recuperación integral, pudiendo dedicarse a usos terciarios, recreativos o de hostelería. En caso de edificarse nuevos elementos en el interior de la finca, éstos habrán de armonizar los materiales con los de la construcción original y su diseño será concordante con la traza del mismo. El cerramiento habrá de reponerse a su estado original, eliminando los elementos peligrosos de su fábrica (coronación de cristales).

## 4. FOTOGRAFÍA



## 5. CONDICIONES DE PROTECCIÓN

<b>TIPO DE PROTECCIÓN:</b>	ESTRUCTURAL		
<b>LIMITACIONES ALTERACION DEL ELEMENTO:</b>	El conjunto cultural de la Finca de Villargámar habrá de ser protegido y puesto en valor por cuenta de sus propietarios; el muro de cerramiento de la misma quedará integrado en espacio libre público y deberá ser recuperado y puesto en valor como una carga más de urbanización del sector. La materialización de los aprovechamientos correspondientes a la parcela S30.R04 (Granja de Villargámar), estará supeditada a la redacción de un Estudio de Detalle para la ordenación de volúmenes y su armonización con los elementos catalogados preexistentes. Adicionalmente este planeamiento de desarrollo habrá de ser informado por el organismo competente en materia de Protección del Patrimonio Cultural.		
<b>ESTRUCTURA</b>	SÍ	<b>COMP. COLOR</b>	SÍ
<b>ORG. INTERNA</b>	NO	<b>ORNAMENTOS</b>	SÍ
<b>FACHADA/S</b>	SÍ	<b>CUBIERTA</b>	SÍ

# PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BURGOS CATÁLOGO DE BIENES PROTEGIDOS

## 1. IDENTIFICACIÓN Y LOCALIZACIÓN

<b>TIPO:</b> Arquitectura civil	<b>SUBTIPO:</b> Infraestructura.	<b>Nº:</b> 56
<b>DENOMINACIÓN:</b> Sifón de acequia del camino de Villargámar (junto a CLH)		<b>R.P.:</b> S17.02. 0-01
<b>SITUACIÓN:</b> junto a la zona de almacenamiento de CLH en el Cº de Villargámar		<b>R.C.:</b> ---

## 2. DESCRIPCIÓN

<b>ÉPOCA:</b> s XX
<b>ESTILO:</b>
<b>DESCRIPCIÓN GENERAL</b>
<b>TIPOLOGÍA:</b> Sifón-aliviadero de la acequia que discurría junto a los depósitos de CLH.
<b>ESTRUCTURA:</b> Cuerpo prismático de sillarejo de planta cuadrangular.
<b>CUBIERTA:</b> sin cubierta.
<b>DESCRIPCIÓN DE FACHADA</b>
<b>COMPOSICIÓN:</b> cerramiento de sillarejo con esquinas reforzadas al interior con fábrica de ladrillo.
<b>MATERIALES:</b> sillarejo de piedra caliza blanca.
<b>ELEMENTOS:</b>
<b>ESTADO</b>
<b>OCUP.:</b> --- <b>USO:</b> ---
<b>CONSERVACION:</b> regular
<b>PROPIEDAD:</b> pública
<b>AFECCIONES:</b> incluida en SUNC sector S17.02.
<b>DECLARACION B.I.C.:</b> ---

## 3. VALORACIÓN

<b>VALORES Y ELEMENTOS DE INTERÉS:</b> cerramiento de piedra.
<b>ACCIONES DE MEJORA Y CONSERVACIÓN:</b> recuperación integral, poniéndolo en valor y consolidando su estructura.

## 4. FOTOGRAFÍA



## 5. CONDICIONES DE PROTECCIÓN

<b>TIPO DE PROTECCIÓN:</b>	ESTRUCTURAL		
<b>LIMITACIONES ALTERACION DEL ELEMENTO:</b>			
<b>ESTRUCTURA</b>	SÍ	<b>COMP. COLOR</b>	SÍ
<b>ORG. INTERNA</b>	---	<b>ORNAMENTOS</b>	---
<b>FACHADA/S</b>	SÍ	<b>CUBIERTA</b>	---

## 7. MODIFICACIONES EN SUELO RÚSTICO

Es pertinente dedicar un apartado específico a las determinaciones del Plan General para el suelo rústico que se ven alteradas por efecto de la Modificación. Dos son las cuestiones afectadas: la concreción de la protección en los entornos de los nuevos suelos urbanizables de los terrenos correspondientes a la clase de Suelo Rústico de Entorno Urbano; y la clasificación de dos nuevas áreas de sistema infraestructural, que den cabida, por una parte a las nuevas instalaciones de CLH que sustituirán a las actuales que serán desmanteladas y a los nuevos depósitos de Aguas de Burgos en la misma zona, y por otra una banda paralela al Ave por el norte para la posibilidad de desviar la LAT que atraviesa el S-27, en la circunstancia de la imposibilidad de soterramiento de la misma; asociada a la primera de las zonas, acción de viario en suelo rústico 4-VG que legitime el reforzamiento del viario de acceso desde la AP-1.

Por lo que se refiere a la primera de las modificaciones se trata de especificar, para aquellos suelos en que así se ha considerado procedente después del análisis del Masterplan –las laderas del suroeste de la ciudad--, en virtud de qué circunstancia se aplica tal protección. Es decir, de entre las posibilidades que ofrece el Reglamento de Urbanismo para asignar la protección de Suelo Rústico de Entorno Urbano (SREU), está la de que se pretenda “no comprometer su desarrollo futuro” o bien “para preservar el paisaje tradicional” y “para preservar las perspectivas y panorámicas de interés”. Es manifiesto que la primera de las posibilidades, que viene a ser una reserva para futuros desarrollos, casi entra en contradicción con las otras dos, que persiguen preservar ese suelo en razón de valores paisajísticos, de perspectivas o vistas. Como quiera que sea, en el vigente Plan General se especifica en su artículo 2.2.1.2.b) “Suelo rústico de entorno urbano. Lo forman los terrenos contiguos a los núcleos de población que el planeamiento protege para no comprometer su desarrollo futuro, o para preservar el paisaje y sus perspectivas.”. Corresponde definir esta suerte de “tipo de protección” dentro de la categoría de suelo rústico correspondiente (SREU), y procede ahora, que sí que hay un criterio específico, al menos sobre parte de esos suelos, el concretar esa subcategoría de manera que queden preservados los referidos valores y, en definitiva, el carácter propio de terrenos. Por tanto, se modifica el anterior artículo transcrito redactándose de esta nueva manera:

*Artículo 2.2.1.2.b). Estado actual: “Suelo rústico de entorno urbano. Lo forman los terrenos contiguos a los núcleos de población que el planeamiento protege para no comprometer su desarrollo futuro, o para preservar el paisaje y sus perspectivas.”*

*Artículo 2.2.1.2.b). Estado modificado: "Suelo rústico de entorno urbano. Se especifican dos subcategorías dentro de esta categoría del suelo rústico: Suelo rústico de entorno urbano (señalado en el plano 1-EM de los de la Modificación con las siglas "SREU") formado por los terrenos contiguos a los núcleos de población que el planeamiento protege para no comprometer su desarrollo futuro; y Suelo rústico de entorno urbano-paisaje y panorámicas (señalado en el plano 1-EM de los de la Modificación con las siglas "SREU-P") formado por los terrenos contiguos a los núcleos de población, o a sus desarrollos futuros, que el planeamiento protege para preservar el paisaje y sus perspectivas (recíprocas entre estos suelos y la ciudad tradicional)."*

En lo tocante a la clasificación de una nueva área de sistema infraestructural, con destino a albergar las instalaciones de CLH cuando éstas sean trasladadas desde su actual ubicación (actuación enmarcada en el conjunto de la operación en urbano de la Modificación asociada a la Variante Ferroviaria y recogida en el convenio suscrito entre el Ayuntamiento y CLH a esos efectos), no hay mucho más que decir más allá de que hay una única vertiente de calificación (recogida en el plano 2-EM de los de la Modificación), donde se localizan y califican los suelos en función de requerimientos técnicos (proximidad a las infraestructuras de distribución de derivados del petróleo, a las infraestructuras de comunicación, etc.), dado que la otra que habría de ser de gestión (donde se previera la obtención del suelo por parte del prestador del servicio, sus condiciones de desarrollo, su programación, etc.), huelga en este caso, dado que los terrenos previstos serán directamente comprados a sus propietarios, existiendo avenencia entre las partes y no habiendo repercusiones para el Ayuntamiento. En igual circunstancia se hallan los suelos contiguos donde Aguas de Burgos va a implantar sus depósitos de suministro. Para ambas instalaciones es pertinente el refuerzo del viario 4-VG, marcada como acción de sistema viario en suelo rústico.

Procede un inciso sobre esta nueva zona infraestructural y es su afección por las Servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Burgos-Villafría. Con carácter normativo se imponen unas condiciones y el cumplimiento de las limitaciones de los planos del Anexo correspondiente sobre cota de limitación de altura de las instalaciones que se implanten:

- La altura máxima de coronación de cualquier construcción (incluidas antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de escaleras y ascensores, carteles, remates decorativos, etc., o cualquier añadido sobre las construcciones, así como los medios mecánicos necesarios para su construcción – grúas, etc.--) deberá cumplir las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Burgos, graficadas en el plano normativo correspondiente e incluido en el

correspondiente Anexo de la Memoria vinculante de la Modificación. Adicionalmente, bajo el ámbito de las Servidumbres Aeronáuticas no se podrán ejecutar construcciones o modificaciones de las existentes que supongan una vulneración de dichas superficies. Al encontrarse el ámbito incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, la ejecución de cualquier construcción o estructura (postes, antenas, etc.) y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas grúas de construcción y similares), requerirá resolución favorable, conforme a los artículos 29 y 30 del Decreto sobre Servidumbres Aeronáuticas.

- Para las fincas o parcelas convendría se hiciera constar 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-Villafría, encontrándose sometida a eventuales sobrevuelos de aeronaves a baja altura, 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.”.*

## **8. CONDICIONES DE URBANIZACIÓN COMUNES A TODOS LOS ÁMBITOS DE ORDENACIÓN**

Las condiciones que siguen son de aplicación en los sectores de suelo urbanizable delimitado ordenados por la presente Modificación. Las Normas de Urbanización del Plan General de Ordenación Urbana se aplicarán subsidiariamente.

### **8.1. CONDICIONES GENERALES**

#### **8.1.1. SANEAMIENTO Y DEPURACIÓN**

Los distintos sectores a urbanizar deberán tener redes de recogida de aguas pluviales y fecales de forma separativa. Las aguas pluviales se verterán a los cursos naturales y las fecales serán conectadas a la red general de saneamiento municipal para su tratamiento en la depuradora municipal de Villalonquéjar.

En las zonas urbanas la recogida será separativa, conectando a la red municipal. El Servicio de Aguas de Burgos y/o el organismo de cuenca (CHD) deberá confirmar en el momento de redacción de los distintos proyectos de urbanización los puntos de vertido y conexión a sus redes.

#### **8.1.2. ABASTECIMIENTO DE AGUA**

El abastecimiento de todas las zonas se realizará desde la red municipal de abastecimiento, conectando con dicha red en los puntos designados por el Servicio de Aguas Municipal.

Respecto a la disponibilidad y capacidad de las infraestructuras actuales y futuras de la ciudad de Burgos de los dos anteriores apartados, en lo relativo a las condiciones de abastecimiento y depuración derivadas del incremento de población propiciada por esta Modificación, se adjunta Informe acreditativo de dichos extremos emitido por el gestor de los servicios Aguas de Burgos.



A Y U N T A M I E N T O  
B U R G O S

Sr. Director Técnico del  
CONSORCIO para la Gestión de la  
Variante Ferroviaria de Burgos  
Plaza Mío Cid, 6-1º 1  
**09004 BURGOS**

En contestación a su escrito de fecha 27 del corriente mes, acerca de la capacidad de captación y depuración de las redes e instalaciones de agua, alcantarillado y depuración de la Ciudad, se informa lo siguiente:

#### SITUACIÓN ACTUAL

- Capacidad de la Estación de Tratamiento de Agua Potable (ETAP):  
1.600 l/seg., equivalentes a 142.560 m3/día.
- Capacidad de transporte de las conducciones generales:  
1.000 l/seg., equivalentes a 86.400 m3/día.
- Capacidad de almacenamiento de depósitos:  
67.000 m3/día.
- Capacidad de colectores generales:  
No existe problema
- Capacidad de la Estación Depuradora de Aguas Residuales (EDAR):  
135.000 m3/día

#### SITUACIÓN FUTURA (a 4 años)

- Capacidad de la Estación de Tratamiento de Agua Potable (ETAP):  
No se modifica
- Capacidad de transporte de las conducciones generales:  
2.100 l/seg., equivalentes a 181.000 m3/día.
- Capacidad de almacenamiento de depósitos:  
107.000 m3/día.
- Capacidad de colectores generales:  
Se ampliarán adecuadamente, según necesidades.
- Capacidad de la Estación Depuradora de Aguas Residuales (EDAR):  
185.000 m3/día





La demanda añadida que supone la nueva población equivalente asociada a la Variante Ferroviaria de Burgos, según los datos aportados es la siguiente:

	<u>Caudal</u>	<u>Volumen</u>
Nuevas viviendas (6.500)	67,70 l/seg.	5.850 m3/día
Edif. Terciaria (S27 AVE; 132.000 m2)	26,40 l/seg.	2.258 m3/día
Edif. Terc-ind. (S28 Encuentro; 150.000 m2)	45,00 l/seg.	3.388 m3/día
<b>Total</b>	<b>139,10 l/seg.</b>	<b>11.496 m3/día</b>

Esta demanda puede ser atendida sobradamente en el plazo de cuatro años, cuando se lleven a cabo los proyectos de "Conducciones y Depósitos" y "Ampliación de la EDAR", ambos aprobados y en avanzado estado de tramitación.

Incluso las instalaciones actuales permitirán la entrada gradual de las nuevas dotaciones.

Burgos, 28 de noviembre de 2006  
EL INGENIERO DIRECTOR,

José Carracedo del Rey

### 8.1.3. ENERGÍA ELÉCTRICA

Existen redes de energía eléctrica tanto de media tensión de Iberdrola como de alta tensión (red propiedad de Inalta de 220 KV Villalbilla - Villímar) en los sectores a urbanizar que deberán ser soterradas para el desarrollo de los mismos.

### 8.1.4. COMUNICACIONES

Se creará en todas las zonas a urbanizar una red de comunicaciones según las normativa municipal sectorial de aplicación para su uso por parte de las distintas compañías de servicios de comunicaciones.

Esta red deberá conectarse a las redes propias de las compañías suministradores de estos servicios.

En las zonas ya urbanizadas se creará igualmente una canalización de comunicaciones conectándose a las existentes en dichas zonas de las compañías de servicios de comunicación.

### 8.1.5. SUMINISTRO DE GAS

Se establece una red interior de distribución de gas, para ello se diseña la canalización de forma que se llegue a todos los puntos con posible consumo. Dicha red se conecta a la existente de gas natural de Castilla y León.

### 8.1.6. OTRAS REDES

También se prevé red de alumbrado público en todas las zonas tanto urbanas como urbanizables.

Respecto al gaseoducto existente y que interfiere para el desarrollo del S-29 "Las Terrazas", se eliminará con el traslado de los depósitos de CLH incluidos en el S-29.07.

### 8.1.7. AFECCIONES

Las afecciones existentes en los terrenos objeto de los sectores son únicamente las propias de las infraestructuras y redes mencionadas anteriormente, no existiendo afección alguna dentro del ámbito de actuación que impida su posterior desarrollo.

## 8.2. INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS

A continuación se describen las diferentes redes interiores de servicios infraestructurales básicos.

### 8.2.1. RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA

La dotación de agua se realizará desde la red municipal y los depósitos existentes.

La red de abastecimiento de agua potable, por razones de calidad del servicio, será mallada, con conducciones de fundición dúctil y/o polietileno de alta densidad, y presión mínima de 5 kg/cm<sup>2</sup>.

La red de hidrantes se prevé mediante injertos directos en la red de abastecimiento, situándose los mismos, preferentemente, en lugares accesibles (espacios libres, acera, etc.).

Los cálculos de necesidades para el Proyecto de Urbanización se obtendrán teniendo en cuenta una dotación de 300 l/día·habitante en zonas urbanas y 1,20 l/s·ha como caudal continuo en zonas industriales, con un coeficiente reductor de simultaneidad de consumos de 0,75.

La separación de protección entre la red de abastecimiento de agua y otras instalaciones, deberá cumplir, como mínimo, las distancias entre generatrices en centímetros señalados en el siguiente cuadro:

<b>Instalación</b>	<b>Dist. horizontal (cm)</b>	<b>Dist vertical (cm)</b>
Saneamiento	60	50
Electricidad A.T.	30	30
Electricidad M.T./B.T.	20	20

En cualquier caso, la red de distribución de agua deberá quedar por encima de la red de saneamiento, con la debida protección contra heladas y para las cargas de tráfico en los puntos de cruce de la calzada.

Las redes de abastecimiento de agua quedan definidas esquemáticamente en el plano O.5 *Red de abastecimiento de agua* de cada ordenación detallada del presente documento.

#### 8.2.2. RED DE SANEAMIENTO

Con el objeto de resolver adecuadamente el problema de la depuración de las aguas residuales se establece la red de saneamiento con un sistema separativo, de fiabilidad y garantía sobradamente contrastados.

Si bien en este documento no se realiza el dimensionamiento de la red que será objeto de detallado estudio en el Proyecto de Urbanización, sí deben indicarse las pautas a seguir en el estudio de los caudales aportados que permita garantizar la viabilidad de la red propuesta.

Para las aguas residuales el caudal de cálculo será el 0,85 del consumo de agua, mientras que para las aguas pluviales se considerará un caudal mínimo de 100 l/m<sup>2</sup>. Los caudales resultantes se repartirán a los colectores que sanean las distintas áreas consideradas.

Para las aguas pluviales los coeficientes de escorrentía a considerar son:

0,90 para zonas pavimentadas y viario.

0,65 para la zona lucrativa y la zona de equipamientos que incluye las superficies edificadas y las superficies libres de edificación y ajardinadas.

0,30 para las zonas verdes.

Los caudales de cálculo se obtendrán de la aplicación de la fórmula:

$$Q = \frac{C \times I \times A}{360}$$

donde:

Q= caudal en m<sup>3</sup>/s

C= coeficiente de escorrentía

A= superficie de la cuenca

I= intensidad de lluvia en mm/h

Las aguas residuales se recogerán en el correspondiente ramal, que termina acometiendo al colector general, para ser llevadas a la estación depuradora. Las aguas pluviales se recogerán en una red de similares características, que verterá a los cauces naturales más cercanos.

La sección mínima de colectores no deberá ser inferior a 30 cm de diámetro. Deberán disponerse cámaras de descarga en los arranques de los colectores principales y de los elementos complementarios (pozos de registro, sumideros, etc.) necesarios para una correcta exploración de la red. Todas las parcelas dispondrán de acometida a pozo de registro previo a su vertido en la red.

El esquema general indicativo de la red de saneamiento se ha reflejado en el plano de ordenación *O.6 Redes de saneamiento* de cada ordenación detallada del presente documento.

### 8.2.3. RED DE ENERGÍA ELÉCTRICA Y RED DE ALUMBRADO PÚBLICO

Se diseñan redes partiendo de las redes existentes de media tensión, de la compañía suministradora.

Para el estudio de este servicio se han tenido en cuenta la instrucción ITC-BT-10 del REBR. Según esta instrucción se han definido las cargas para los distintos lugares de consumo como:

Viviendas 5.750 W.

Locales comerciales y Equipamientos 100 W/m<sup>2</sup>.

Espacios industriales 0,06 KVA.

En cualquier caso, estos cálculos tienen carácter orientativo y será el Proyecto de Urbanización el que precise los extremos de los mismos y los afine en función, entre otros factores, de los condicionantes que imponga la compañía suministradora.

Para cubrir adecuadamente la potencia resultante, se implantarán los centros de transformación (C.T.) (con dos transformadores de 630 kVA cada uno) que resulten necesarios. Para una adecuada distribución de las cargas a las parcelas se deberían

disponer todos aquellos adicionales para que la distancia del recorrido de abastecimiento desde el C.T. a cada parcela no sea superior a 200 m (lo que implica una distancia entre los C.T. de unos 350 a 400 metros). Con ello quedaría cubierta la eventual demanda extra de potencia. En cualquier caso, este estudio orientativo propone una capacidad para los C.T. que está en función del modelo que implante la compañía suministradora y sus características técnicas, aspectos que serán valorados convenientemente en la redacción del Proyecto de Urbanización. Los CT se han situado, dentro de lo posible, en el centro de gravedad de las cargas.

La distribución de Media Tensión (M.T.) se realizará en tubo subterráneo canalizado bajo los viarios, cumpliendo las prescripciones pertinentes de la compañía suministradora.

Por último la alimentación a las parcelas se realizará en baja tensión (B.T.) partiendo de los C.T. El cableado se realizará igualmente bajo tubo enterrado, para evitar roturas de las calzadas o aceras ante posibles modificaciones sobre las previsiones que finalmente determine el Proyecto de Urbanización.

Las redes de energía eléctrica, de alumbrado público y de telecomunicaciones, a nivel de esquema general, quedan definidas en el plano de ordenación O.7a. *Redes de energía eléctrica, alumbrado público y telecomunicaciones* de cada ordenación detallada del presente documento.

En cuanto al alumbrado público se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones:

-Las luminarias, que han de ser de tipo ambiental, se situarán en la red viaria, y su altura mínima será de cinco (5) metros.

-Se distribuirán en circuitos independientes de forma que no disten más de veinte (20) metros entre sí. La canalización tendrá continuidad.

-Se asegurarán los siguientes niveles de iluminación:

	Calzada	y	
• Vías de acceso	mediana		> 22 lux
	aceras		> 16 lux
	calzada	y	
• Viario distribuidor	bulevar		> 18 lux
	aceras		> 12 lux

• Calles transversales y longitudinales	calzada	> 18 lux
	aceras	> 12 lux
• Plazas	calzada	> 15 lux
	aceras	> 8 lux

En el proyecto de Urbanización se justificarán estos niveles mediante los correspondientes cálculos luminotécnicos.

Los circuitos irán conectados a los centros de mando ubicados en la C.T.

La red de alumbrado público queda definida esquemáticamente en el plano de ordenación O.7a. *Redes de energía eléctrica, alumbrado público y telecomunicaciones* de cada ordenación detallada del presente documento.

#### 8.2.4. RED DE TELECOMUNICACIONES

Se prevé una única red de telecomunicaciones municipal que servirá para las distintas compañías suministradoras de estos servicios. Únicamente se realizará la canalización de acuerdo con la normativa municipal siendo las compañías suministradoras las que realizarán los cableados correspondientes a sus redes.

La red de telecomunicaciones queda definida esquemáticamente en el plano de ordenación O.7a. *Redes de energía eléctrica, alumbrado público y telecomunicaciones* de cada ordenación detallada del presente documento.

#### 8.2.5 RED DE GAS

Se diseñan redes partiendo de las redes existentes de la compañía suministradora. La canalización será enterrada cumpliendo las prescripciones pertinentes de la compañía suministradora.

En este documento no se realiza el dimensionamiento de la red que será objeto de detallado estudio en el Proyecto de Urbanización. La red de gas queda definida esquemáticamente en el plano de ordenación O.7b. *Red de gas* de cada ordenación detallada del presente documento.

### 8.3. ESPACIOS LIBRES (ASIMILACIÓN A SUELOS RÚSTICOS)

A la hora del diseño y ejecución de los espacios libres de los ámbitos de suelo urbanizable delimitado de esta Modificación, se plantean una serie de condicionantes específicos, determinaciones de ordenación detallada potestativa, que protejan, mantengan y restauren las características propias del medio natural en el que van a implantarse, conservando el paisaje original y sus componentes individualizados (acuíferos, masas forestales, vistas panorámicas, etc.), concretamente se pondrá especial atención en preservar las panorámicas históricas de la ciudad.

Como resultado de la intensa presión ejercida por la actividad humana, la vegetación natural ha quedado reducida en la actualidad a pequeños enclaves dispersos por el territorio (el cual está extensivamente ocupado por cultivos de secano principalmente), entremezclados con formaciones vegetales resultantes de repoblaciones recientes o retazos de matorral de sustitución.

La vegetación de ribera también ha experimentado una notable transformación, reduciéndose la anchura del dosel ripario natural, habiéndose eliminado las formaciones naturales e introducido especies equivalentes con carácter productivo, si bien, generalmente, se ha mantenido la banda interior de *Salix sp.* (sauces).

Como punto de partida y fundamental se considera de forma preferente el tratamiento respetuoso del medio, prohibiéndose su alteración, de tal manera, que las obras de infraestructuras y urbanización no serán extensivas y se realizarán de forma y con los materiales adecuados al entorno, y por lo tanto deberán ser diseñadas de modo que se integren paisajísticamente, minimizando en todo caso el efecto negativo sobre el medio, y serán ejecutadas con las condiciones técnicas que aseguren la persistencia y mejora de los valores ecológicos de la zona.

Concretamente se prestará especial atención a la configuración física y topográfica del terreno. La morfología espacial de las antiguas zonas de labranza debe mantenerse, respetando tanto las ligeras elevaciones y depresiones de los terrenos, los escarpes naturales y las terrazas agrícolas, como el sistema articulado conformado por la red de caminos.

En general, en todas y cada una de las actuaciones específicas que se planteen en el diseño de los espacios libres, se debe mantener y en su caso mejorar la realidad física existente a día de hoy, evitando en lo posible los movimientos de tierras, o minimizando éstos y sus efectos negativos.



En ningún caso se permitirá la ejecución de soluciones “duras” que rigidicen el territorio imponiéndole actuaciones que eliminen al carácter intrínseco que actualmente tiene, dando como resultado parques anodinos y sin identidad propia.

-Protección del arbolado existente

Todo el arbolado de condición autóctona es objeto de protección genérica, siendo obligada la reposición de aquellos elementos afectados, tanto de forma natural como por consecuencia de la realización de las obras y actuaciones que se proponen.

Con carácter general, todas las actuaciones que se planteen en los espacios libres tenderán al mantenimiento, recuperación y mejora de la vegetación autóctona, acorde con el destino ecológico, paisajístico y de ocio de los terrenos.

-Regeneración de la vegetación

En aquellas zonas calificadas de espacios libres (de sistema general o local) que en la actualidad carecen de vegetación, bien por la existencia de eriales, solares no construidos, descampados, restos de antiguas edificaciones eliminadas, o donde los restos de vegetación son muy escasos, poco diversificados o con especies introducidas, se plantea la necesidad de tomar medidas para su recuperación.

En dichas zonas se introducirán preferentemente elementos tanto de la serie supra-mediterránea castellano-alcarreño-manchega basófila de *Cephalanthero longifoliae-Querceto faginae sigmetum* (*Quercus faginea* o quejigo), como de la *geomacroserie riparia silicifila mediterráneo-iberoatlántica* (alisedas).

Respecto a la vegetación riparia se introducirá arbolado de las especies *Populus alba* (álamo), *Populus nigra* (chopo del país), *Fraxinus angustifolia* (fresno), *Salix sp.* (sauce), *Alnus glutinosa* (aliso) o similares, incluidas en las series de vegetación de la ribera y sus márgenes.

Se introducirá así mismo matorral dispuesto en rodales, empleando especies como *Rosa sp.* (rosales silvestres), *Crataegus monogyna* (majuelos), *Corylus avellana* (avellanos), *Tamarix gallica* (tamarindo), *Rubus sp.* (zarzamora), *Crataegus monogyna* (espino majuelo) o similares, con el fin de cumplir los fines de disfrute por la población y refugio de especies animales silvestres.

Incluida en la regeneración de la vegetación, merecen especial atención aquellas zonas colindantes con los cursos de agua existentes en los diferentes ámbitos, en los que se planteará la ampliación de la banda de vegetación de ribera en sentido transversal al cauce, mediante la reforestación de las zonas aledañas. Se pretende con ello dar mayor entidad a la vegetación de ribera actual, que en muchos casos se reducen a dos o tres árboles de fondo (dirección perpendicular al cauce) e incluso, en algunos casos a simples alineaciones de árboles.

#### - Itinerarios peatonales

Respecto a los itinerarios peatonales, se mantendrán en todo caso las sendas, caminos y veredas existentes, aprovechando de este modo una preexistencia que debe ser puesta en valor como una manera de perpetuar en la memoria colectiva una red tradicional.

Los itinerarios peatonales se formalizarán mediante paseos y caminos con tratamientos blandos (adoquines de junta vegetal) o incluso de tierra estabilizada en función de dónde se vayan ubicando.

#### - Sistema de parques

Asimismo es preciso cambiar la concepción del sistema de espacios libres a base casi exclusivamente del parque urbano (necesario, pero no exclusivo) con un carácter "estático", dando cabida a otras alternativas dinámicas: itinerarios y paseos que conecten la ciudad con el medio natural.

Así, se propone recuperar un sistema articulado de parques de transición conectados mediante otros de carácter lineal (Cinturón verde de Burgos, Jaquotot).

De este modo, se pretende que se configure un verdadero sistema articulado de espacios libres, de tal manera que faciliten el acceso de los ciudadanos al campo, a través de áreas naturales semiurbanizadas configurando una continuidad entre lo urbano y lo rural.

Otro planteamiento de base ha sido establecer un sistema estructural, en el que conviven grandes parques localizados en zonas estratégicas de la ciudad, con otros de carácter lineal, planteados como ejes vertebradores que, bordeando los cauces fluviales que surcan el término municipal, suponen cuñas de penetración y conexión con la zona urbana. La solución planteada pretende conseguir una interconexión de las zonas verdes

de la ciudad mediante itinerarios peatonales, imprimiendo un carácter dinámico en la concepción del sistema de espacios libres. Así, uno de los objetivos fundamentales que se pretende conseguir, lo constituye la puesta en valor del sistema natural que representan tanto las masas forestales existentes como los cursos fluviales.

Se considera fundamental aprovechar la existencia de los diferentes zonas arboladas para potenciar la oferta de aquellas posibilidades, diferentes de las normales de otros espacios libres existentes o previstos de la ciudad, sin olvidar que debido a los innegables valores medioambientales habrá que mantenerse dentro de un contexto realista.

#### -Niveles lumínicos

Con carácter general, las directrices para los proyectos de urbanización se establecen en que los niveles lumínicos sean bajos, en ningún caso superiores a 8 luxes medidos en el eje de los caminos peatonales, los cuales serán los únicos elementos del diseño urbano que contarán con iluminación artificial específica. Preferentemente se empleará el sistema de balizas o de farolas de báculo recto de altura máxima 4 m, intentando que la contaminación lumínica del ambiente se minimice y crear con ello un recorrido visual paisajístico de baja incidencia en el entorno.

#### -Mobiliario urbano

El criterio de diseño para la implantación de mobiliario urbano será que los elementos de mobiliario urbano que se propongan no sean abundantes y en cuanto a su diseño y tratamiento tendrán un carácter rústico, tanto por sus materiales como por su diseño, recomendándose series de mobiliario en maderas, dentro de lo posible producidas en el entorno próximo y evitando maderas exóticas o raras. Igualmente se recomiendan juegos de niños de carácter rústico (a base de troncos y similares, tipo pista americana), procurando evitar soluciones en materiales disonantes con el entorno (metales, fibras artificiales, resinas y plásticos).

Respecto a las construcciones a implantar en los parques (quioscos, casetas de aperos, etc.), se estará a lo dispuesto con carácter general para dicho uso en el Plan General de Ordenación Urbana de Burgos.

#### **8.4. CONDICIONES PARA LOS PROYECTOS DE URBANIZACIÓN DEL EJE CÍVICO**

Se estima que con estos criterios queda suficientemente orientada la definición del nuevo Eje Cívico, considerando suficiente para su concreción la redacción del pertinente Proyecto de Urbanización.

##### **Criterios Generales de la solución adoptada**

El Bulevar será un eje viario verde urbano que penetre en los barrios adyacentes creando una atractiva fachada y mejorando la calidad del espacio público. En lugar de enfatizar la calle con hileras de árboles y arbustos al estilo del siglo XIX, los árboles se agruparán de manera natural en aceras generosas, fomentando relaciones visuales transversales al Bulevar. En los barrios menos densos, al oeste de la ciudad, los dos sentidos de circulación se separarán para reducir el impacto del viario. Al este, donde el Bulevar bordea el Parque de la Quinta, se aminora el impacto visual de la calle y sus infraestructuras correspondientes al sumergirlas en una nueva trama boscosa.

##### **Corredores verdes dentro del tejido urbano**

El nuevo Bulevar, respetuoso con estos parques y jardines, integrará y vinculará los corredores verdes de los ríos Vena y Arlanzón con las nuevas zonas verdes propuestas (en los nuevos sectores, a lo largo del Bulevar) y con el paisaje que circunda a la ciudad (páramos, bosques del "Cinturón Verde", etc.) definiendo un tercer corredor a escala territorial.

##### **Movilidad**

A lo largo del Bulevar se fomentará el transporte público y el transporte en bicicleta.

##### **Número de carriles**

La tendencia será a disminuir el número de carriles en las zonas urbanas, manteniendo el número mínimo exigido en los tramos de Ronda. Esta decisión incrementará notablemente el carácter peatonal del nuevo Bulevar invitando a la gente a pasear y disfrutar de los nuevos espacios públicos.

## **Mediana**

Por razones prácticas y estéticas, el Bulevar contará con una mediana continua en toda su longitud. En todo caso, ésta se adaptará a las necesidades por intersecciones y a la sección disponible en la ciudad consolidada.

## **Plataforma reservada para transporte público**

Siguiendo los criterios del interés general, el nuevo sistema de transporte público deberá contar con un carril reservado, que eventualmente podrá compartirse con el resto del tráfico, para garantizar un funcionamiento eficiente del sistema.

## **Tipo de transporte público**

El transporte público que se implemente, deberá ser un sistema sostenible y respetuoso con el medio ambiente. Deberá tener en su diseño y color una clara identidad con la ciudad. Tendrá prioridad en los cruces por lo que contará con un sistema de regulación del tráfico que garantice su puntualidad.

## **Carril bici**

Existirá un carril bici a lo largo de todo el Bulevar uniendo la red existente o programada en la ciudad. En áreas urbanas se situará junto en calzada junto al carril de transporte público sin barrera física de separación que entorpezca el discurrir de los ciclistas. En áreas rurales se desvinculará de la calzada para adentrarse en las nuevas áreas verdes buscando un mayor contacto con el paisaje.

## **Aparcamientos**

Como criterio general, no se dispondrán bandas de aparcamiento a lo largo del Bulevar, en su lugar se crearán bolsas de aparcamientos con carril de servicio que serán densamente tratadas con especies arbóreas. En la zona de la Antigua estación, futuro centro comercial y terciario, se construirá un aparcamiento público bajo el Bulevar con una capacidad mínima de 1.600 plazas.

## **Fases de reforestación**

Las parcelas disponibles y las parcelas en espera de ser construidas (parcelas destinadas a futuros equipamientos públicos o a espacios libres públicos), en su caso, serán plantadas según técnicas forestales. Así, las parcelas destinadas a acoger los futuros equipamientos podrán funcionar como viveros que abastecerán las futuras necesidades del proyecto. Serán plantaciones muy densas de jóvenes árboles adaptados a las condiciones del suelo y del clima de Burgos. Las especies plantadas serán autóctonas.

## **Espacios públicos. La escala territorial: paisajes y parques**

### *Paisajes*

Nuevos bosques cubrirán el paisaje que acompaña al Bulevar dentro de una actuación a nivel territorial. Para ello, se plantarán especies fundamentalmente autóctonas en tramas ortogonales de distintas densidades orientadas de acuerdo a las máximas pendientes de la topografía existente. El resto de áreas, actuales campos de cultivo, serán tratadas siguiendo técnicas de recuperación paisajísticas que devuelvan la flora autóctona. Se habilitarán senderos y carriles-bici que permitan recorrer este nuevo sistema de bosques cuya columna vertebral será el propio Bulevar.

### *Parques*

De igual forma se extenderá el parque de la Quinta en su frente sur, de manera que el Bulevar a partir del antiguo camino de Cortes quedará literalmente embebido por una masa continua de árboles que asciende por la colina de Rivalamora.

En todo caso, en los espacios libres de los sectores de urbanizable donde así se regule, estas condiciones serán subsidiarias de la ordenanza de aplicación recogida en el Apdo. 8.3 de esta Memoria vinculante.

## **La pequeña escala: las aceras, los paseos, las plazas y los jardines**

La trama geométrica de las plantaciones arbóreas del Bulevar contribuirá también a la transparencia ayudando a despejar visuales hacia los edificios. Esta trama geométrica acogerá el mobiliario urbano.

Existen varios tipos de suelo en los espacios públicos. Las aceras y las plazas serán de pavimento continuo, preferentemente asfáltico con agregados de gravilla vistos o material similar. Los alcorques se rellenarán con las mismas gravillas que las empleadas en el asfalto (tipo *Filtrón o similar*).

### **Mobiliario urbano**

El objetivo es concebir muebles urbanos pensados para un sitio específico que puedan reaccionar con éste óptimamente y siendo, al mismo tiempo, confortables. Se propone el diseño de una línea específica de mobiliario que homogeneice todo el trazado del Bulevar.

### **Iluminación**

Igualmente, la intención es dotarla de un carácter especial que identifique y unifique el nuevo Bulevar, dentro de un proceso de recuperación de la memoria urbana.

### **Puente sobre el Arlanzón**

Desde el primer momento, se decidió mantener el existente puente ferroviario por méritos arquitectónico e histórico. Se recomienda disponer en él el transporte público, y en todo caso será complementario al nuevo puente. El nuevo puente será una estructura de una sola luz que albergará el resto de la sección del bulvar. Con vistas a mejorar la conexión del paseo de la Quinta con *la Playa fluvial* se dotará a ambos puentes de un paso inferior para un carril separado para ciclistas, mejorando la situación actual donde se mezclan los itinerarios de peatones y ciclistas bajo el puente.

### **Descripción del trazado del vial**

#### *Parámetros básicos de partida*

El diseño del trazado se desarrollará teniendo en cuenta la siguiente normativa: *Instrucción de Carreteras Norma 3.1.I.C. Trazado. Diciembre de 1999.*

#### *Secciones tipo*

Como criterio general, se plantean calzadas separadas para cada uno de los sentidos de circulación, con un número de carriles variable según se trate de tramos de Ronda o de

Bulevar. La anchura de los carriles será de 3,50 metros, salvo para el carril junto a bordillo al que se dará una anchura mayor. Junto a la calzada se ubicará el carril bici, al mismo nivel de la calzada y a continuación las aceras, de anchura variable y separadas de la calzada por un bordillo pétreo. No existirán aparcamientos en ninguna sección a lo largo del tronco del Bulevar, aunque sí se contemplan bolsas de aparcamientos a los que se accede desde vías de servicio que parten de las calzadas del Bulevar.

### **Fases de ejecución de las obras.**

Se hace necesaria la división del Eje Cívico en una serie de fases de ejecución que permita abordar cada una de ellas de forma independiente.

#### *Fase 1*

Comprende la mayor parte de la parte urbana de la actuación. Incluye los terrenos adscritos a suelos urbanizables y el sector S-29.07 *Antigua Estación*, definidos en la Modificación asociada a la Variante Ferroviaria. La previsión de desafección de estos terrenos es para mediados de 2008. A partir de esta fecha se podrían comenzar los trabajos en esta zona, pudiéndose optar por realizar una subdivisión de esta fase en tramos que permitan su realización de manera independiente.

#### *Fase 2*

Incluye los suelos del sistema general que quedan incluidos en los nuevos sectores urbanizables adyacentes al Bulevar. El proyecto prodrá plantear una subdivisión dentro de esta fase 2, con una fase independiente para cada una de estas actuaciones incluida en cada sector.

#### *Fase 3*

Constituida por la actuación en la zona urbana consolidada, entre el puente sobre el río Arlanzón y el sector S-27. Esta actuación se realiza sobre viales ya existentes, terreno de uso y dominio público, sobre el que se actúa para redefinir su diseño ajustándolo al diseño global del Bulevar.

#### *Fase 4*

Actuaciones de paisajismo complementarias a las tres fases previas.



## Plazos de ejecución de las obras

Por lo que se puede estimar, el comienzo de las obras se realizará previsiblemente a finales de 2008. A partir de aquí, condicionado a la disponibilidad de los terrenos vinculados a las distintas fases, se estimada un plazo de ejecución de 5 años. No obstante, todas las actuaciones a realizar en el Proyecto de Urbanización llevarán consigo una jerarquización que defina la importancia de su realización en el conjunto de las actuaciones a realizar.

## 8.5. REGULACIÓN ESPECÍFICA DE CORREDORES TERRITORIALES

### CRITERIOS GENERALES

Este ordenanza contempla el acondicionamiento para usos ecoturísticos (cicloturismo y senderismo) del tramo comprendido dentro del sector S-28 *El Encuentro* de suelo urbanizable delimitado de la línea Calatayud-Cidad Dosante (del ferrocarril Santander-Mediterráneo). Este Corredor territorial será el primero con el que cuente la ciudad tras la "Propuesta de Directrices de Ordenación del Alfoz de Burgos", en tramitación, aunque la ciudad ya cuente con otra infraestructura asimilable de este tipo: la Vía verde del Santander-Mediterráneo que discurre por el sur de la ciudad hasta el límite de su término municipal en dirección a Cardenadijo.

Esta iniciativa de recuperación de antiguos trazados ferroviarios se realiza en el marco del art. 23 de la "Propuesta de Directrices de Ordenación del Alfoz de Burgos".

En definitiva se trata de convertir este patrimonio público en un eje de turismo interior, con los servicios y la promoción capaces de aglutinar y canalizar este tipo de turismo tan en auge en estos días. Se crea un equipamiento deportivo, recreativo y turístico que responde a una demanda social cada vez más fuerte, ofreciendo seguridad y accesibilidad universal para la práctica del cicloturismo y del paseo a pie. Todo ello realizando este proceso mediante un consenso lo más amplio posible entre los organismos e instituciones involucrados.

El Corredor territorial, en su tramo en el término municipal de Burgos, permitirá crear un nuevo vial de movilidad ligera aislada del tráfico motorizado a partir de un trazado ferroviario abandonado. De esta forma, se ofrecerá, tanto la población local como a la foránea, un instrumento ideal para la práctica del deporte al aire libre y para el ocio, sin

limitaciones de edad o aptitudes físicas de los potenciales usuarios, dada su escasa pendiente altimétrica.

La importancia en ambas iniciativas de fomento tanto para el uso y disfrute de la bicicleta como del paseo peatonal se corresponde con el interés municipal en fomentar el transporte alternativo no motorizado en su ámbito. Se da respuesta así a la demanda cada vez mayor de desplazamientos no motorizados, bien en el marco de actividades del tiempo de ocio o en trayectos relacionados con las actividades cotidianas de trabajo, educación o compras. Está en línea, por tanto, con las orientaciones realizadas por la Comisión Europea para la protección de la calidad del aire en medio urbano y periurbano, y con su lucha contra el cambio climático.

Hay que mencionar que Corredor territorial se encuentra próximo y estará conectado con el Camino de Destierro del Cid y que además conectará con la Red de carril-bici de la ciudad.

#### ACCIONES DE URBANIZACIÓN

Se acompañan unas condiciones que debe observar el Proyecto de Urbanización del sector, teniendo éstas el carácter de mínimos, y se recomienda que este documento técnico contenga directrices que permitan un uso de la futura vía –Corredor territorial– lo más universal posible y con unos criterios de excelencia en el diseño que sirvan de modelo para futuras actuaciones, a todas las escalas, de similares características.

Anchura mínima: 4,00 metros.

Pavimento ciclista de anchura mínima: 2,50 metros.

Pavimento peatonal en anchura mínima: 1,50 metros que podrá ser compartida con la acera del sector.

Reforestación: con un criterio medioambiental se realizará un estudio de acompañamiento en bordes y de los espacios libres o viarios anexos.

Señalización: estos Corredores territoriales deben llevar implícito unas exigencias de uniformidad en su diseño y homogeneidad en su señalización, de modo que permitan mostrar la identidad de los mismos. En éste sentido, el Proyecto de Urbanización observará la señalización que pueda ser creada expresamente para ellos o, en su

defecto, utilizar la ya sancionada en las vías verdes, auspiciadas por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Por tanto, la señalización atenderá a la seguridad e información de los usuarios y reforzará, como se ha dicho, el concepto de identidad de estos corredores como infraestructura regional diferenciada y de calidad. Por su antecedente ferroviario, deberán mantenerse los elementos verticales del ferrocarril que no presenten riesgos y, con igual criterio, podrán permanecer embebidos carriles y demás vestigios de la infraestructura preexistente.”

## **9. DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL ALFOZ DE BURGOS Y SU AFECCIÓN EN LA MODIFICACIÓN DEL PGOU DE BURGOS CON ORDENACIÓN DETALLADA ASOCIADA A LA VARIANTE FERROVIARIA**

### **9.1. MARCO NORMATIVO**

La Comunidad Autónoma de Castilla y León, sobre la base del artículo 32.1.2º del Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 4/1983, de 25 de febrero, y modificado por Ley Orgánica 4/1999, de 8 de enero, tiene atribuida la competencia exclusiva en materia de ordenación del territorio.

En desarrollo de esta competencia, fue promulgada la Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León, con el objeto de establecer los principios y los objetivos de la ordenación del territorio en la Comunidad Autónoma, así como de regular los instrumentos necesarios para que la Junta de Castilla y León ejerza su competencia en esta materia.

### **9.2. INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y GRADO DE APLICACIÓN**

El contenido esencial de la Ley 10/1998 es la articulación de un sistema de instrumentos de ordenación del territorio, cuyo sentido y cuya finalidad es contribuir a solucionar las insuficiencias de los sistemas de planificación urbanística y sectorial ya existentes, en especial en cuanto al tratamiento de los problemas de ámbito supramunicipal y a la adecuada coordinación de las actuaciones sectoriales con incidencia territorial.

Según tenor literal del artículo 5 de la Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León:

*“La actividad de la Junta de Castilla y León de materia de Ordenación del Territorio se ejercerá a través de los siguientes instrumentos:*

- a) Directrices de Ordenación del Territorio de Castilla y León.*
- b) Directrices de Ordenación de ámbito subregional.*
- c) Planes y Proyectos Regionales.*
- d) Planes de Ordenación de los Recursos Naturales.”*

Dentro de este nuevo sistema de planificación, el instrumento denominado “DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DE ÁMBITO SUBREGIONAL” ocupa un lugar central. La Ley 10/1998 la concibe como la figura destinada a la planificación de las áreas de la Comunidad que precisen una

consideración conjunta e integrada de sus problemas territoriales, en especial en cuanto a sus recursos, infraestructuras y equipamientos, y en su artículo 14 le encomienda las siguientes funciones:

- a) Proponer un modelo flexible para la utilización racional del territorio, que optimice sus aptitudes para la localización de actividades susceptibles de propiciar su desarrollo equilibrado y sostenible.*
- b) Establecer mecanismos de coordinación que permitan una gestión responsable de los recursos, de forma compatible con la protección del medio ambiente y la satisfacción de las necesidades sociales.*
- c) Definir un marco de referencia, orientación y compatibilización para los planes, programas de actuación y proyectos, tanto sectoriales como locales, con incidencia sobre su ámbito, en especial para los planes de ordenación urbanística y demás actuaciones de las Administraciones públicas.*
- d) Concretar la ordenación urbanística de los Municipios sin plan de ordenación propio, clasificando el suelo según lo previsto en la legislación urbanística, y estableciendo cuando sea necesario la normativa sobre uso del suelo.*

En cuanto a su contenido, el artículo 17 de la Ley 10/1998 aporta una lista de determinaciones, pero señala que la misma tendrá *“carácter enunciativo y no limitativo, por lo que las Directrices de Ordenación de ámbito subregional podrán contener las determinaciones que resulten coherentes con sus propios objetivos y funciones”*.

Por último, el artículo 6 de la Ley 10/1998 impone que todas las determinaciones de las Directrices expresen en cada caso su grado de aplicación:

- a) Determinaciones de aplicación plena (P), que serán vinculantes y por tanto podrán eventualmente modificar los planes, programas y proyectos vigentes (cambios que deben constar de forma expresa en las Directrices para mayor seguridad jurídica, según exige el artículo 17.1.j).*
- b) Determinaciones de aplicación básica (B), que serán vinculantes en cuanto a sus fines, correspondiendo a las Administraciones competentes en cada caso establecer y aplicar las medidas concretas para su consecución.*
- c) Determinaciones de aplicación orientativa (O), que tendrán carácter de recomendaciones dirigidas a las Administraciones públicas.*

### 9.3. ANTECEDENTES

La Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León, define en su artículo 8.1 las Directrices de Ordenación del Territorio de Castilla y León como el instrumento para la ordenación del conjunto de la Comunidad, entre cuyos objetivos fundamentales figura la definición de su modelo territorial y el marco de referencia para los demás instrumentos regulados en dicha Ley, así como orientar la política territorial de la Junta de Castilla y León.

La Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León inició procedimiento de tramitación de las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT) de Castilla y León, habiéndose realizado ya el periodo de información pública del documento según Orden 24 de noviembre de 2000 y Orden de 22 de marzo de 2001 por la que se abre y amplía respectivamente el período de información pública y audiencia a las Administraciones Públicas sobre las Directrices de Ordenación del Territorio de Castilla y León.

Las DOT identificaban 47 Áreas Funcionales para la ordenación territorial de escala intermedia entre el nivel regional y municipal. En concreto la provincia de Burgos quedaba estructurada en siete Áreas Funcionales, siendo una de ellas la de Burgos, a su vez integrada por dos Subáreas: la de Villadiego – Melgar de Fernamental y la de Burgos.

Las Directrices de Ordenación del Alfoz de Burgos (DOABu), en las que se encuentra incluido el municipio de Burgos, han superado ya su fase de información pública, si bien no son de aplicación por ser un documento en tramitación.

### 9.4. DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DE ÁMBITO SUBREGIONAL. DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL ALFOZ DE BURGOS (DOABU)

La Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León, expone en su artículo 14.1 que:

*“Las Directrices de Ordenación de ámbito subregional tendrán como objetivo la planificación de las áreas de la Comunidad que precisen una consideración conjunta y coordinada de sus problemas territoriales, en especial a lo relativo a sus recursos, infraestructuras y equipamientos” .*

Asimismo, en su artículo 14.2, la citada Ley 10/1998 expone las funciones que deberán cumplir total o parcialmente las Directrices de Ordenación de ámbito subregional, y que son las siguientes:

*a) Proponer un modelo flexible para la utilización racional del territorio, que optimice sus aptitudes para la localización de actividades susceptibles de propiciar su desarrollo equilibrado y sostenible.*

*b) Establecer mecanismos de coordinación que permitan una gestión responsable de los recursos, de forma compatible con la protección del medio ambiente y la satisfacción de las necesidades sociales.*

*c) Definir un marco de referencia, orientación y compatibilización para los planes, programas de actuación y proyectos, tanto sectoriales como locales, con incidencia sobre su ámbito, en especial para los planes de ordenación urbanística y demás actuaciones de las Administraciones públicas.*

*d) Concretar la ordenación urbanística de los Municipios sin plan de ordenación propio, clasificando el suelo según lo previsto en la legislación urbanística, y estableciendo cuando sea necesario la normativa sobre uso del suelo.*

El modelo territorial en un ámbito de influencia de una ciudad como Burgos se genera a partir de dos premisas fundamentales: por un lado proteger y conservar aquellas cualidades intrínsecas del territorio y de su población que constituyen un bien común, que fortalecen el conjunto, y que forman parte de la identidad histórica del lugar, y por otro lado, sintetizar en un solo documento aquellas oportunidades y estrategias de desarrollo que favorecen el impulso del conjunto de los municipios hacia un entorno funcional más eficiente.

Por tanto existe un modelo de protección, donde las directrices imponen al planeamiento urbanístico la clasificación de algunos suelos como rústicos de protección (la mayor parte son de aplicación plena) y existe un modelo de desarrollo, más comprometido con las nuevas formas de crecimiento residencial, abierto y propositivo con aquellos otros elementos que aportan una mejora al desarrollo socio-económico del ámbito.

El modelo territorial policéntrico elegido en estas directrices esta integrado por:

1)- Un modelo de protección ambiental, diferenciado en dos clases de espacios: los denominados "ASVE" o Áreas de Singular Valor Ecológico, donde se encuentra el máximo valor ambiental del ámbito, y donde con carácter singular se delimitan dos espacios relevantes por sus valores naturales -el LIC Río Arlanzón y la Sierra de Atapuerca-; y los "APA" o Áreas de interés Paisajístico Agrícola, ámbitos de apreciable valor agrícola y paisajístico que deben protegerse en su continuidad en el territorio.

Se incluyen además una serie de directrices encaminadas a la mejora ambiental y desarrollo de buenas prácticas en los usos del suelo rústico, con una función orientadora para los planeamientos municipales.

2)- Un modelo de protección cultural de los elementos que otorgan la identidad del alfoz, que se compone del patrimonio histórico o tradicional; y donde se preservan especialmente: los tránsitos vinculados a un recorrido histórico (tramos del Camino de Santiago y el itinerario del Destierro del Cid); el trazado y los lugares que perviven de antiguas infraestructuras históricas en el alfoz, como la calzada romana "Vía Aquitania" y la plataforma del "Ferrocarril Minero de la Sierra", y los corredores territoriales pertenecientes a antiguos trazados ferroviarios, como son el tramo urbano de la línea Madrid-Hendaya o el "Santander Mediterráneo".

3)- Un modelo de crecimiento urbano, diferenciando el mapa municipal en dos tipos de municipios: Municipios de Centralidad, municipios urbanísticamente activos en el alfoz, y municipios de No-Centralidad, municipios de actitud más endógena. Se clasifican los tipos de crecimiento en cuatro tipologías: Sectores de Crecimiento Continuo y Compacto, sectores de Crecimiento Continuo, Sectores de Crecimiento Autónomo y Sectores de Crecimiento Autónomo Saturado. El modelo se completa con los límites de crecimiento, que afectan tanto al tamaño y densidad de los sectores como a la capacidad máxima de población que tolera el modelo sin alteraciones sustanciales.

Otro aspecto que regulan las directrices en este título es la tipología del crecimiento urbanístico concreto a desarrollar. La involución urbana que genera un gran centro como Burgos en su entorno tiende a buscar rápidos procesos de crecimiento que se nutren de su actividad, pero que al ser a través de actuaciones locales, sin una visión de conjunto, generan un alto riesgo de crear estructuras poco eficientes.

4)- Un modelo de desarrollo, buscando la coherencia en la ubicación de los grandes usos productivos, residenciales, de ocio y de equipamiento; esclareciendo la estructura funcional y las redes de comunicaciones y transportes que sirven al alfoz; y regulando la adecuación de los servicios urbanos a los nuevos desarrollos.



## 9.5. INCIDENCIA DE LA MODIFICACIÓN DEL PGOU SOBRE EL MODELO PLANTEADO EN LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DE ÁMBITO SUBREGIONAL

Aun no siendo de aplicación las regulaciones que establecen las Directrices por no haber culminado su tramitación y aprobación, éstas sí se han tenido en cuenta en la presente Modificación del Plan general. Por ello a continuación se relacionan en cada uno de los nuevos sectores de suelo urbanizable delimitado y el ámbito de suelo rústico de protección infraestructuras definidos en la presente Modificación de Plan General de Burgos, las posible afecciones de algunas de las determinaciones de aplicación plena, básica u orientativa definidas en el documento sometido a información pública de las Directrices del Alfoz de Burgos, así como el grado en el que se adapta la ordenación planteada a las posible incidencias que se vayan detectando.

Independientemente del grado de aplicación de las determinaciones, solo se han considerado aquellas cuya incidencia territorial pudiera verse alterada por los nuevos sectores. Así, se ha prestado mayor interés a aquellas que presentaban un mayor grado de pormenorización y eran desarrollo de otras de carácter general.

Únicamente se enumeran los enunciados de aquellas directrices que puedan tener una incidencia más o menos directa sobre los nuevos sectores, y que son las siguientes:

### **A. DETERMINACIONES DE APLICACIÓN PLENA:**

#### ***Corredores Estratégicos Territoriales (P)***

*1. Los terrenos ocupados por las trazas ferroviarias abandonadas, suspendidas en su explotación o desafectadas del servicio ferroviario, y señaladas en los planos, se protegen desde estas directrices, con el fin preservar el trazado como futuros corredores estratégicos para el ocio, comunicación y transporte del alfoz:*

*a) Corredor de la vía del ferrocarril Santander-Mediterráneo.*

*b) El corredor formado por los terrenos que se liberen con el desvío urbano del ferrocarril de la línea Madrid-Hendaya (desde el núcleo de Villalbilla hasta el aeropuerto)*

*2. El planeamiento general clasificará estos corredores según las siguientes directrices:*

*a) En suelos no clasificados por el planeamiento como suelo urbano o urbanizable programado, apto para urbanizar o delimitado a la entrada en vigor de estas Directrices como suelo rústico de protección de infraestructuras.*

- b) En el resto de suelos como Sistema General de Comunicaciones.*
- 3. Su uso quedará vinculado al "ocio, comunicación y transporte".*
- 4. Los Corredores Estratégicos Territoriales se atenderán además a lo dispuesto en estas Directrices en el Título IV sobre Movilidad y Transporte.*

### **Áreas de Singular Valor Ecológico - ASVE (P)**

- 1. Se consideran Áreas de Singular Valor Ecológico (ASVE) los espacios con una alta calidad ambiental, por sus valores naturales, por su fragilidad ante los usos urbanos y por su cada vez más escasa representación en la zona, constituyendo un nivel prioritario de protección.*
- 2. Corresponden a estas áreas los ámbitos aquí definidos y grafiados en los planos de protección, con el fin de garantizar los valores pasados, presentes y futuros de estos espacios.*
- 3. Los espacios se clasifican en los siguientes grupos, con el fin de su protección específica, su valorización o su recuperación en su caso:*
  - a) Espacios Forestales, según delimitación en planos.*
  - b) Cauces, Zonas de Riberas y de Galería Arbórea, tanto los existentes como los delimitados en planos.*
  - c) Cuestas y Laderas, según delimitación en planos.*
  - d) El ASVE "Sierra de Atapuerca".*
  - e) El ASVE "LIC Río Arlanzón" (Lugar de Interés Comunitario de la Red Natura 2000).*

### **Directrices generales para la protección de Áreas de Singular Valor Ecológico (P)**

- 1. El objetivo principal de las ASVEs es la protección, conservación, recuperación y puesta en valor de los ecosistemas naturales característicos de las áreas definidas en estas directrices. Por tanto, En estos espacios se aplicarán las presentes directrices generales, las directrices particulares en función del ASVE a considerar. En todo caso primará la legislación sectorial medioambiental y la protección de la biodiversidad existente.*
- 2. Se clasifican estos ámbitos como suelo rústico de protección natural tanto por sus valores naturales como por los riesgos que pueden suponer en algunos casos para las construcciones habitables, salvo aquellas otras categorías de protección de suelo rústico establecidas en las directrices particulares.*

3. *En los entornos urbanos, excepcionalmente, y cuando no lo prohíban expresamente las directrices particulares, el planeamiento general podrá clasificar como suelo urbanizable aquellos ámbitos que sean compatibles con el uso recreativo, siempre que:*

*a) Se estime adecuado al modelo territorial por el órgano competente para la aprobación definitiva.*

*b) Se emita informe favorable del Servicio Territorial de Medio Ambiente. En este caso, el planeamiento deberá incluir estos terrenos dentro del sistema general o local de espacios libres públicos, y garantizar la conservación, protección y recuperación de sus valores en la normativa y en el catálogo.*

4. *Cuando la delimitación de sectores del planeamiento general sea colindante o esté a una distancia inferior de 50 m de un Área Singular de Valor Ecológico, la ordenación general del sector situará los sistemas, generales o locales, de espacios libres frente a esos terrenos, con el objeto de disminuir el impacto visual, ampliar la zona arbolada o interconectar masas inconexas con la plantación de especies autóctonas.*

5. *Se mantendrá la vegetación existente, siendo el objetivo concreto del planeamiento general la continuidad espacial de las masas arboladas, dentro y fuera de los ámbitos grafiados, y la heterogeneidad, entendida como preservación de la biodiversidad existente.*

6. *En los espacios donde coincidan dos o más clases de ASVE, se aplicarán complementariamente las directrices particulares correspondientes a cada clase. En caso de que exista contradicción, se aplicará el régimen más restrictivo.*

7. *Respecto a los usos, el planeamiento general contendrá en su documentación un estudio medioambiental concreto firmado por técnico competente, sobre las especies de valor existentes o a recuperar, y establecerá sus determinaciones de forma que:*

*a) Los usos permitidos sean compatibles con la conservación, mantenimiento, mejora y puesta en valor de las propias áreas.*

*b) Los usos sujetos a autorización, y considerados como usos excepcionales, se limiten a los propios de la gestión ambiental o forestal, a la educación ambiental, a los usos recreativos compatibles en su caso, y a las infraestructuras de carácter territorial o a servicios urbanos de carácter público, que necesariamente tengan que discurrir por estas áreas. Se tendrá en cuenta lo dispuesto en la normativa de Evaluación de Impacto Ambiental para estos casos.*

*c) Se consideren usos prohibidos aquellos que impliquen cualquier tipo de parcelación o transformación sustancial no amparada por una legislación sectorial y por una utilidad pública prevalente. Se prohíben expresamente:*

1º *Las actividades extractivas de cualquier tipo, así como las construcciones e instalaciones vinculadas a las mismas.*

2º *Los usos industriales, comerciales y de almacenamiento, así como las construcciones o instalaciones vinculadas a las mismas.*

3º *Cualquier otro uso o actividad no incluido en estos supuestos y que se considere incompatible con el objeto de la protección.*

### ***Directrices particulares para la protección del ASVE - Espacios Forestales (P)***

1. *Todas las zonas de pinares, encinares, quejigares y rebollares se consideran espacios con gran valor natural que deben conservarse, al tiempo que mantener y mejorar la vegetación existente, independientemente de su régimen de propiedad. El planeamiento general clasificará estos espacios como suelo rústico de protección natural.*

2. *Las actuaciones para garantizar una eficaz protección para estas zonas serán las siguientes:*

a) *La gestión de estas áreas tendrá como objetivos prioritarios en este orden de preferencia: la conservación y recuperación de la cubierta vegetal, la mejora de la biodiversidad y la consecución de la madurez de los ecosistemas.*

b) *Mejorar las zonas donde puedan introducirse especies autóctonas para favorecer la creación de bosques mixtos.*

c) *Incrementar la cubierta vegetal mediante reforestación de terrenos desarbolados y cuya vocación potencial sea la forestal.*

d) *Fomento de la ampliación de la cubierta vegetal en aquellas zonas de terrenos agrícolas marginales o escasa productividad, favoreciendo el incremento de zonas arboladas.*

e) *Serán áreas de revegetación preferente aquellas zonas desarboladas situadas en las laderas y cuevas de los páramos a fin de evitar su tendencia erosiva y la fragilidad del suelo.*

f) *Desarrollar acciones de prevención: silvicultura preventiva, planificación de defensa contra incendios, planificación de sanidad forestal con el adecuado control fitosanitario de plagas y enfermedades.*

g) *El tipo de usos autorizados serán los propios relacionados con el mantenimiento, conservación, y aprovechamiento racional de los recursos.*

h) *En aquellas zonas que se autoricen por el planeamiento usos recreativos o constructivos deberá llevarse a cabo una correcta planificación y control, especialmente en relación con el riesgo de incendio.*

### **Infraestructuras Históricas (P)**

1. Los trazados de la "Calzada Romana Vía Aquitania" y del "Ferrocarril Minero de la Sierra" (antigua vía ferroviaria Villafría - Monterrubio de la Demanda) serán clasificados por el planeamiento general como suelo rústico de protección cultural, salvo aquellos terrenos ya clasificados como suelo urbano o urbanizable con anterioridad a la vigencia de estas directrices. El planeamiento podrá clasificar estos suelos, en su caso, como suelo urbanizable siempre que se califique como sistema de espacios libres públicos para su obtención, y se incluyan dentro del catálogo para su protección, de acuerdo con estas Directrices.
2. Los planeamientos generales y sectoriales garantizarán la continuidad y la transitabilidad peatonal a lo largo de las Infraestructuras históricas. En el trazado del Ferrocarril Minero de la Sierra, en los tramos desaparecidos o con restricciones sectoriales al uso, se planteará un trazado alternativo a través de los caminos rurales existentes.
3. El trazado del Ferrocarril Minero de la Sierra se atenderá además a lo dispuesto en estas Directrices en el Título IV, como Sistema Territorial de Ocio y Turismo

### **B. DETERMINACIONES DE APLICACIÓN BÁSICA:**

#### **Actuaciones estratégicas metropolitanas (B)**

- a) Descongestionar la carretera BU-11 mediante su conexión con el corredor liberado por el ferrocarril (futuro bulevar) a la altura del cruce de ambas infraestructuras. A tal efecto, el Plan General de Ordenación Urbana de Burgos habrá de reservar una zona suficiente para materializar el enlace, dentro del actual sector S-18.R, que será calificada como sistema general.

#### **Corredores Estratégicos Territoriales de ocio, comunicación y transporte (B)**

1. Los terrenos ocupados por antiguas trazas ferroviarias se protegen desde estas directrices, con el fin preservar el trazado como futuros corredores estratégicos para la comunicación y transporte del alfoz, así como para el ocio de la población, de acuerdo con lo establecido en el Título II.
2. Se prevén desde estas directrices las siguientes actuaciones:

a) *Protección y preservación del corredor de la vía del ferrocarril Santander-Mediterráneo para:*

*1º a largo plazo: posibilitar la futura implantación de un sistema estratégico de comunicación y transporte supramunicipal Norte-Sur en el alfoz.*

*2º a corto y medio plazo: crear un corredor de ocio en el alfoz.*

b) *Destinar los terrenos que se liberen con el desvío del ferrocarril de la línea Madrid-Hendaya (desde el núcleo de Villalbilla hasta el aeropuerto) para la implantación de un gran bulevar o paseo urbano en la ciudad de Burgos como sistema estratégico de ocio y comunicación urbana, que permita:*

*1º Articular el núcleo metropolitano en su eje Este-Oeste.*

*2º Dar continuidad a equipamientos tales como los universitarios.*

*3º Regenerar e incorporar la zona sur de la ciudad.*

*4º Facilitar el desarrollo policéntrico del núcleo, creando un área de centralidad.*

*5º Compatibilizar el tráfico rodado con el recreo, paseo y estancia de la población.*

### **Transporte interurbano ferroviario. Nueva Estación Ferroviaria de Viajeros (B)**

*1. En ámbito delimitado en los planos para la ubicación de la nueva Estación Ferroviaria de Viajeros deberá ordenarse mediante un instrumento de planeamiento de desarrollo, que ordene los usos compatibles e interrelaciones con el nuevo complejo de transporte. El entorno de la estación deberá contener preferentemente usos terciarios que tiendan a dotar de una centralidad urbana a la propia estación.*

*2. En la ordenación del área, se pondrá una especial atención en el diseño del sistema de comunicaciones (viario, estacionamiento, transporte público), que deberá priorizar la máxima accesibilidad a la estación.*

*3. Asimismo la nueva estación se deberá diseñar de forma que se logre una articulación adecuada entre el acceso mediante transporte público urbano, y el acceso a través del automóvil privado, de manera que no interfieran en sus recorridos, esperas y funcionamiento.*

*4. En la construcción de la nueva estación ferroviaria de viajeros, prevista al norte de la ciudad de Burgos, convendrá contemplar el criterio de intermodalidad. A tal efecto, se ubicará una nueva estación de autobuses, que junto con la actual, dé*

*servicio a los viajes interurbanos, concibiendo una intermodalidad en el transporte.*

Se detalla a continuación, sector a sector, el grado de incidencia territorial de la modificación:

- SUELO URBANIZABLE DELIMITADO S-15R SAN ZOLES

Sin incidencia en cuanto a que no está afectado por determinaciones de aplicación plena ni de aplicación básica

- SUELO URBANIZABLE DELIMITADO S-18R PENETRACIÓN DE CORTES

**Corredores Estratégicos Territoriales (P)**

La presente Modificación del PGOU con ordenación detallada asociada a la variante ferroviaria ha establecido una reglamentación suficiente para el cumplimiento de los parámetros enunciados, tanto en las determinaciones urbanísticas de ordenación general como en las de ordenación detallada.

Así, se ha clasificado como sistema general de comunicaciones el corredor de la traza del ferrocarril Madrid-Hendaya que se desafecta. La justificación de los usos previstos para el nuevo bulevar ferroviario está contenida en la Memoria vinculante de la Modificación de Plan General, así como en la memoria de ordenación del propio sector.

**Actuaciones estratégicas metropolitanas (B)**

La Modificación del PGOU con ordenación detallada asociada a la variante ferroviaria incluye entre sus determinaciones de ordenación general la reserva de viario suficiente para hacer efectivo, no solo el enlace entre el corredor liberado por el ferrocarril (futuro bulevar) y la carretera BU-11, sino también los enlaces con el resto de la trama urbana existente. En cualquier caso, la Memoria vinculante de la Modificación de Plan General contiene justificación explícita sobre los nuevos enlaces.

## **Corredores Estratégicos Territoriales de ocio, comunicación y transporte (B)**

Tanto la ordenación general de la Modificación, como la detallada del presente sector dan fiel cumplimiento a lo dispuesto en esta determinación básica, puesto que se prevé la implantación, a lo largo de la antigua traza del ferrocarril Madrid-Hendaya, de un bulevar que articule toda la movilidad este-oeste, en que además se incluye un sistema de transporte público, con plataforma diferenciada en donde así se ha dispuesto.

Para conocer la justificación de la ordenación se remite a lo descrito en otros epígrafes de la presente Memoria vinculante de la Modificación de Plan General así como en la memoria de ordenación del propio sector.

### **- SUELO URBANIZABLE DELIMITADO S-27R CIUDAD DEL AVE**

#### **Áreas de Singular Valor Ecológico - ASVE (P)**

El ASVE Espacios Forestales que en este caso se vería afectado por el nuevo sector S-27, se considera que ha quedado sin valor, puesto que tras las obras de actuación de la nueva plataforma ferroviaria ha desaparecido en la parte que ahora se incluye dentro del sector (cuestión que las Directrices aun no han corregido).

#### **Infraestructuras Históricas (P)**

El estudio sectorial específico sobre arqueología incluido en la Modificación de Plan General, así como los dictámenes sectoriales emitidos al documento aprobado inicialmente son conscientes de la existencia de la "infraestructura histórica vía romana".

En este sentido, se han clasificado como suelo rústico de protección cultural el trazado donde presumiblemente se encuentran los restos de la calzada, calificando como sistema de espacios libres para su obtención aquellos ámbitos del entorno más inmediato con el fin de preservar la zona, fomentando además su puesta en valor y un adecuado tratamiento del ámbito en conjunto, posibilitando un itinerario recreativo, cuyas condiciones de ejecución y todo movimiento de



tierra aparejado a las obras de urbanización deberá ir acompañado de estudio prospectivo y cata arqueológica.

### **Transporte interurbano ferroviario. Nueva Estación Ferroviaria de Viajeros (B)**

El nuevo sector propuesto se fundamenta en el desarrollo de la nueva estación ferroviaria (cuyas determinaciones de diseño y organización funcional son competencia del Ministerio de Fomento y por tanto exceden del alcance de la presente modificación). No obstante la ordenación detallada plantada para este sector en la Modificación de Plan General da sobrado cumplimiento a las determinaciones de aplicación básica expuestas en este sentido en las Directrices de Ordenación del Alfoz Burgos. Se propone de este modo un nuevo sector de uso global residencial y terciario que sirva como eje de conectividad entre la nueva estación y el núcleo consolidado.

#### **- SUELO URBANIZABLE DELIMITADO S-28R *EL ENCUENTRO***

### **Áreas de Singular Valor Ecológico - ASVE (P).**

El ASVE Cuestas y Laderas, que coincide con el Suelo Rústico de Protección Natural del Plan Vigente, es limítrofe con el sector S-28. En este sentido, la ordenación propuesta califica como sistema local de espacios libres el espacio frente a estos terrenos, que actuará como efecto disuasorio de los posibles impactos sobre la zona de laderas.

### **Corredores Estratégicos Territoriales (P).**

La modificación de Plan General respeta las determinaciones respecto al corredor estratégico Santander-Mediterráneo. En concreto, en el sector que nos ocupa las calificaciones propuestas permitirán la conexión norte-sur a través del antiguo ferrocarril Santander-Mediterráneo.

### **Corredores Estratégicos Territoriales de ocio, comunicación y transporte (B).**

Las ordenaciones detalladas propuestas por la modificación de Plan General no pretenden sino facilitar el cumplimiento de los objetivos definidos en esta

determinación de aplicación básica, estableciendo para los suelos por donde se propone su desvío la calificación de sistema general de espacio libre, y un régimen de usos compatible con los permitidos por las Directrices de Ordenación.

En cualquier caso, la justificación detallada del sector propuesto está contenida en la Memoria de Proyecto de la modificación de Plan General.

#### **- SUELO URBANIZABLE DELIMITADO S-29R LAS TERRAZAS**

##### **Corredores Estratégicos Territoriales (P).**

En este sector, tiene incidencia tanto el corredor estratégico Santander-Mediterráneo como el tramo urbano Madrid-Hendaya. En ambos casos, las ordenaciones propuestas respetan los criterios fijados por las directrices de ordenación del Alfoz de Burgos, de manera que o bien se liberan los espacios ocupados por estos terrenos calificándolos como sistemas de red viaria o bien se obtienen como sistemas de espacios libres de manera que tanto a corto como a largo plazo quede previsto el uso de estos espacios como corredores de ocio, comunicación y transporte.

##### **Corredores Estratégicos Territoriales de ocio, comunicación y transporte (B).**

El grado de adaptación de la modificación de Plan General a lo propuesto en las directrices de ordenación se recoge ya en el apartado anterior (determinaciones de aplicación plena).

#### **- SUELO URBANIZABLE DELIMITADO S-30R EL CAUCE**

##### **Corredores Estratégicos Territoriales (P).**

Se remite a las consideraciones de idéntico apartado del sector S-29R.

##### **Corredores Estratégicos Territoriales de ocio, comunicación y transporte (B).**

Se remite a las consideraciones de idéntico apartado del sector S-29R.

## - SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

El nuevo espacio propuesto como sistema general infraestructural, cuya obtención queda adscrita a los nuevos sectores de suelo urbanizable, es continuación del previsto por el Plan General Vigente, y supone un cambio de clasificación de suelo rústico de entorno urbano a suelo rústico de protección de infraestructuras.

Su ubicación, no tiene incidencia directa sobre las determinaciones establecidas por las Directrices de Ordenación Subregional. No obstante, es limítrofe con un ASVE (área de singular valor ecológico) Cuestas y Laderas.

### Áreas de Singular Valor Ecológico - ASVE (P)

Dentro de las directrices particulares para la protección del ASVE – Cuestas y Laderas establecidas en el artículo 47.2. del documento de las DOABu, se establecen, entre otras:

*e) Queda prohibida toda nueva construcción en las cuestas y laderas, y en una franja del páramo de 10 m. de ancho desde la cornisa, con las siguientes excepciones:*

*[.../...]*

*2º Infraestructuras Territoriales o Servicios Urbanos, ambos de carácter público, que necesariamente deban establecerse sobre estos terrenos. En todo caso se integrarán al entorno, tanto en volumen como en materiales. El planeamiento establecerá medidas correctoras frente a la erosión y en todo caso evitará construir en la parte más alta del talud, evitando que los edificios sobresalgan por encima de la línea del páramo.*

No obstante lo dispuesto en la directriz anterior, y aún entendiendo que la misma no es contradictoria a lo propuesto por la Modificación de Plan General, las condiciones de urbanización y edificación del nuevo sistema infraestructural establecerán las medidas cautelares necesarias para evitar impactos negativos sobre el ASVE – Cuestas y Laderas próxima.

## **10. ESTUDIO ECONÓMICO**

### **10.1. OBJETO**

El presente documento tiene por objeto realizar una estimación de la dimensión económica de las obras de urbanización a realizar en los ámbitos de planeamiento, así como analizar la viabilidad económico financiera de su desarrollo.

### **10.2. URBANIZACIÓN**

En los costes de urbanización se valoran los costes, que por ser proporcionales a la superficie del suelo, pueden expresarse con precios unitarios por metro lineal o metro cuadrado.

Si bien una valoración exacta no es posible sin haber redactado previamente el correspondiente Proyecto de Urbanización, basándose en experiencias similares se propone una valoración de los costes relativos a los elementos de la urbanización.

A continuación se incluyen, los elementos de la urbanización fundamentales que pueden valorarse de forma diferenciada:

Infraestructuras

En este capítulo se incluyen las siguientes actuaciones:

a) Red de Saneamiento.

Colectores principales de pluviales

Colectores secundarios de pluviales

Colectores principales de fecales

Colectores secundarios de fecales

b) Red de Abastecimiento de agua

Arterias principales

Conducciones secundarias

- c) Red de Energía eléctrica y alumbrado público.

Soterramiento de línea de A.T. 220 KVA

Línea de Media Tensión subterránea

Líneas de Baja Tensión subterráneas

Centros de Transformación

Centros de Mando de alumbrado público

Red de alumbrado público

- d) Red de gas.

Canalización de gas

- e) Red de telecomunicaciones.

Canalización de telecomunicaciones

- d) Red viaria y aparcamientos.

Viarios

Aparcamientos y zonas de estancia y paseo asociadas a los anteriores viarios

- e) Zonas verdes.

Espacios libres públicos

#### 10.2.1. COSTES UNITARIOS DE LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS PREVISTAS

Los costes indicados deben considerarse como compuestos e incluyen la totalidad de obras necesarias, mano de obra, accesorios propios de cada elemento, etc. La definición de los mismos deberá realizarse en el Proyecto de Urbanización, ya que el alcance y determinaciones del presente documento no permiten su total definición.

##### 10.2.1.1. RED DE SANEAMIENTO

- Colector de residuales 170 euros / ml

- Colector de pluviales 170 euros / ml

Se incluye:

- Apertura y relleno de zanja
- Tuberías
- Sumideros y pozos de registro
- Cámaras de descarga

#### 10.2.1.2. RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA

- Arteria principal de, al menos,  $\varnothing$  300 mm 120 euros / ml
- Conducción secundaria 80 euros / ml

Se incluyen, por metro lineal, los siguientes conceptos:

- Apertura y relleno en zanja y tubería
- Arquetas
- Parte proporcional de válvulas, desagües, ventosas, anclajes e hidrantes.

#### 10.2.1.3. RED DE ENERGÍA ELÉCTRICA Y ALUMBRADO PÚBLICO

- Línea subterránea de media tensión 80 euros / ml
- Línea subterránea de baja tensión 55 euros / ml
- Centro de Transformación 23.100 euros / ud
- Línea subterránea de alumbrado público 100 euros / ml
- Soterramiento de línea aérea M.T. 230 euros / ml
- Soterramiento de línea aérea 220KV 300 euros / ml

Se contemplan solo los costes correspondientes a la parte de obra civil de las canalizaciones y centros de transformación, siendo por cuenta de la compañía suministradora el resto de los costes de la instalación de la red de energía eléctrica. Por el contrario, el coste del alumbrado público sí se considera en su totalidad.

Se incluyen, por metro lineal, los siguientes conceptos:

- Centros de mando en el caso de alumbrado público
- Zanjas de M.T., B.T. y alumbrado
- Cables M.T., B.T. y alumbrado
- Elementos auxiliares, de mando y control, etc.
- Soterramiento y desmontaje de torretas de línea existente.

#### 10.2.1.4. RED DE GAS

- Línea nueva de gas 16 euros / ml
- Desvío de red existente 30 euros / ml

Se incluyen, por metro lineal, los siguientes conceptos:

- Apertura y relleno en zanja y tubería
- Arquetas
- Tubería en los desvíos de red existentes.

#### 10.2.1.5. RED TELECOMUNICACIONES

- Línea subterránea comunicaciones 50 euros / ml

Se incluyen, por metro lineal, los siguientes conceptos:

- Apertura y relleno en zanja y tubería
- Arquetas

#### 10.2.1.6. RED VIARIA Y APARCAMIENTOS

- Vías de acceso y viario distribuidor 40 euros / m<sup>2</sup>

En estos costes de urbanización de viario se incluye el movimiento de tierras necesario para su ejecución, aceras, calzadas, bordillos y el acceso a las parcelas, ajardinamiento de zonas de estancia y paseo, etc.

La sección estructural del firme, deberá definirse adecuadamente en el correspondiente Proyecto de Urbanización.

#### 10.2.1.7. ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES

Para las zonas verdes se considera:

- Áreas ajardinadas de espacio libre público 5,0 euros / m<sup>2</sup>

### 10.3. COSTES POR CAPÍTULOS

Tomando como base las acciones a realizar tanto para la fase previa como para la urbanización y de los costes indicados en el epígrafe anterior, y una vez realizada la medición o distribución porcentual de las distintas acciones previstas se tiene:

Sector	Red viaria y espacios libres	Saneamiento	Abastecimiento	Desví o gas	Gas	Total E. Eléctrica	Alumbrado público	Telecomunicaciones	TOTAL SERVICIOS	TOTAL COSTES URBANIZACIÓN
S-15 SAN ZOLES	4.779.350	1.927.565	0	0	78.930	824.723	827.500	246.657	3.905.376	<b>8.684.726</b>
S-18 CORTES	5.616.950	1.838.818	590.211	0	120.256	1.128.014	955.500	375.800	5.008.599	<b>10.625.549</b>
S-27 CIUDAD AVE	11.365.880	4.142.900	361.443	52.500	120.256	2.457.006	1.528.200	375.800	9.038.106	<b>20.403.986</b>
S-28 ENCUESTRO	8.332.250	551.027	1.000.040	0	168.715	1.762.148	1.897.800	527.236	10.866.211	<b>19.198.461</b>
S-29 TERRAZAS	3.837.960	1.577.669	523.636	0	76.386	1.055.618	625.700	238.708	4.097.719	<b>7.935.679</b>
S30 CAUCE	7.632.880	3.632.090	716.535	0	124.608	1.618.537	1.422.400	389.400	7.903.571	<b>15.536.451</b>
URBANO	5.008.030	3.597.710	633.420	0	111.479	686.738	1.157.000	348.372	6.534.719	<b>11.542.749</b>

En consecuencia, descontando los costes correspondientes a la fase previa y los imprevistos, el presupuesto de EJECUCIÓN MATERIAL asciende a 93.927.601 euros.

La repercusión de la urbanización por unidad de superficie bruta sobre el total de los ámbitos englobados en la actuación es de:

$$93.927.601 / 3.987.788 = 23,55 \text{ euros/m}^2$$

La repercusión de la urbanización sobre la superficie neta de los sectores, descontados los sistemas generles tanto incluidos como adscritos es de:

$$93.927.601 / 2.588.044 = 36,29 \text{ euros/m}^2$$



**ANEXO 1. INFORME JURÍDICO DE D. FRANCISCO PERALES PARA EL  
DOCUMENTO DE BASES DE ACTUACIÓN DE JULIO DE 2004**

## CUESTIONES JURÍDICAS PREVIAS

1. La primera cuestión que debe plantearse es la viabilidad jurídica de la modificación del Plan General sin utilizar la vía de la revisión. La modificación afecta a suelos que tienen la clasificación de urbanos, urbanizables y rústicos en los términos que se señalan en el apartado relativo a la presente Propuesta de Bases de Actuación en relación con los desarrollos y modificaciones urbanísticas asociadas a la Variante Ferroviaria de Burgos.

En principio puede aceptarse que la modificación que pretende urbanizar el pasillo ferroviario en desuso, aún siendo una intervención importante para la ciudad, no tiene el alcance de una revisión a tenor de la definición que de este concepto da el artículo 168 del Reglamento de la Ley de Urbanismo de Castilla y León. Según este precepto se entiende por revisión la reconsideración total de las determinaciones de ordenación general establecidas por dichos instrumentos (Planes Generales y Normas Urbanísticas Municipales). La modificación afecta al pasillo y a determinadas unidades de actuación (ejecución) de suelo urbano no consolidado y sectores de suelo urbanizable, además de determinadas áreas de suelo rústico, pero no implica una reconsideración total de las determinaciones del Plan General.

Por otra parte, la Ley de Urbanismo de Castilla y León y su Reglamento no establecen otros límites a las modificaciones de los Planes Generales

como, por el contrario, ocurre en otras legislaciones urbanísticas. El artículo 169.1 del Reglamento califica como modificación todo cambio que no constituya revisión. Por tanto, en principio, la vía de la modificación ha de considerarse legalmente posible, con el cumplimiento de los requisitos establecidos en los artículos 169 y siguientes del Reglamento.

2. En segundo lugar constituye otra cuestión previa la posibilidad de utilizar el suelo del sistema ferroviario en desuso, convirtiéndolo en un sistema general viario que estructura la trama sur urbana de Burgos.

En primer término, el Reglamento de la Ley de Urbanismo, siguiendo el criterio establecido por el artículo 26.3 del Reglamento de Planeamiento de 23 de junio de 1.978, independiza los sistemas generales de la clasificación del suelo en su artículo 83.1 a): *"El Plan General puede incluir en los sistemas generales terrenos de cualquier clase y categoría de suelo, sin que ello afecte a su clasificación"*. Esto permite, en principio, que el nuevo sistema general se pueda adscribir a sectores de suelo urbano no consolidado y a sectores de suelo urbanizable, tanto si se encuentran en contacto o dentro de los sectores como si son discontinuos, conforme a lo dispuesto en el artículo 86.1 b) y c) del Reglamento de la Ley de Urbanismo.

El nuevo bulevar será un nuevo sistema general que habrá de someterse a un proceso de ejecución, para lo cual el Reglamento prevé en su artículo 88 su inclusión en los sectores de suelo urbano no consolidado y urbanizable delimitado.

La inclusión del sistema general a ejecutar en nuevos sectores implicará que haya de determinarse el aprovechamiento medio de éstos con arreglo al artículo 107 del Reglamento. El nº 2 de este artículo prevé, incluso, que existan sectores sin aprovechamiento lucrativo por estar íntegramente constituidos por sistemas generales, en cuyo caso el aprovechamiento medio será el promedio de los que se hubieran fijado para los sectores con aprovechamiento lucrativo en la misma categoría de suelo.

Finalmente, el artículo 238.3 del Reglamento de la Ley de Urbanismo dispone que la Administración titular tiene derecho al aprovechamiento correspondiente a la superficie de bienes de dominio público (el antiguo sistema ferroviario) que hayan sido adquiridos de forma onerosa. Por tanto, como los terrenos fueron adquiridos por expropiación forzosa puede aplicarse el precepto citado para atribuir el aprovechamiento medio correspondiente a la Administración titular. La Disposición Adicional quinta de la Ley de la Edificación, 36/1999, de 5 de noviembre, modificó el artículo 54 de la Ley de Expropiación Forzosa estableciendo la

improcedencia de la reversión cuando el terreno se afecta a otro fin de utilidad pública y cuando la afectación al fin que justificó la expropiación se prolongue durante diez años desde la terminación de la obra o el establecimiento del servicio.

Como primera conclusión puede establecerse que la ejecución del nuevo sistema general puede acogerse a las técnicas previstas en la Ley de Urbanismo y en su Reglamento para la ejecución de sistemas generales incorporados o adscritos a sectores de suelo urbano no consolidado o de suelo urbanizable delimitado.

15 de julio de 2.004



Francisco Perales Madueño

**ANEXO 2. COMPENDIO CRONOLÓGICO DE CONVENIOS ENTRE  
ADMINISTRACIONES SOBRE EL FERROCARRIL EN BURGOS**

**PROTOCOLO DE COLABORACION ENTRE LA JUNTA DE CASTILLA Y  
LEON Y EL AYUNTAMIENTO DE BURGOS, PARA EL TRASLADO DE  
LA ESTACION DE MERCANCIAS DE BURGOS.**

En Burgos a 3 de Julio de 1996

**REUNIDOS**

El Excmo. Sr. D. Jesús Merino Delgado, Vicepresidente y Consejero de Fomento de la Junta de Castilla y León.

El Ilmo. Sr. D. Valentín Niño Aragón, Alcalde Presidente del Excmo. Ayuntamiento de Burgos.

**INTERVIENEN**

Cada uno de ellos en nombre de las respectivas Instituciones a las que representan en el concepto señalado y reconociéndose con capacidad bastante para la formalización del presente Protocolo.

## EXPONEN

La situación geográfica de la ciudad de Burgos, la constituye en un enclave estratégico como centro de comunicaciones en las redes transeuropeas. Esta situación la dota de unas posibilidades de desarrollo económico, que es preciso impulsar desde ambas Administraciones.

En esta línea de actuaciones la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Burgos suscribieron un acuerdo el 28 de Febrero de 1996 para el desarrollo de un Centro Integrado de Transportes e Industria de Villafría, en el que se incluye la implantación de una nueva Estación de Ferrocarril de Mercancías en este área de negocios, así como la Integración del Aeródromo de Villafría en la Red Nacional de Vuelos de tercer nivel.

Todas estas previsiones están recogidas en la planificación urbanística del Ayuntamiento de Burgos, que en este momento está tramitando la revisión del Plan General de Ordenación Urbana.

Por otra parte, el referido traslado de la Estación de Mercancías de Burgos, constituye, desde un punto de vista técnico y financiero, una primera actuación imprescindible a la hora de abordar la solución definitiva de los problemas que plantea el paso del ferrocarril por el centro de la ciudad.

Dicho traslado produciría como efecto inmediato la liberación de la superficie que actualmente ocupa la Estación de Mercancías, y que a través de su posterior gestión urbanística contribuiría de forma importante a la financiación de las inversiones necesarias para lograr aquella solución.



Por cuanto antecede ambas partes

### ACUERDAN

1º.- Colabora en la inmediata puesta en marcha de los proyectos necesarios para llevar a cabo el traslado de la Estación de Mercancías de Burgos al Area de Villafra, así como la ejecución de las obras en el plazo más corto posible.

2º.- La Junta de Castilla y León contribuirá con una aportación del 25% del coste de las obras.

Dicha aportación se materializará en los ejercicios presupuestarios 1997, 1998 y 1999.

3º.- El Ayuntamiento de Burgos igualmente contribuirá con otro 25% del coste total de las obras, así como con la aportación de los terrenos necesarios, con calificación urbanística adecuada, para la ubicación de la nueva Estación.

4º.- El Ayuntamiento de Burgos realizará las gestiones necesarias con la Administración del Estado, para comprometer de ésta la aportación del otro 50%, hasta la financiación total de las obras.

La Junta de Castilla y León apoyará estas gestiones que conduzcan a la efectiva firma del correspondiente Convenio entre todas las partes, que permita hacer una realidad en el plazo más corto posible, la nueva Estación de Mercancías de Burgos.

En prueba de conformidad firman el presente Protocolo, por duplicado y a un solo efecto, en el lugar y fecha señalados en el encabezamiento.

EL CONSEJERO DE FOMENTO DE  
LA JUNTA DE CASTILLA Y LEON

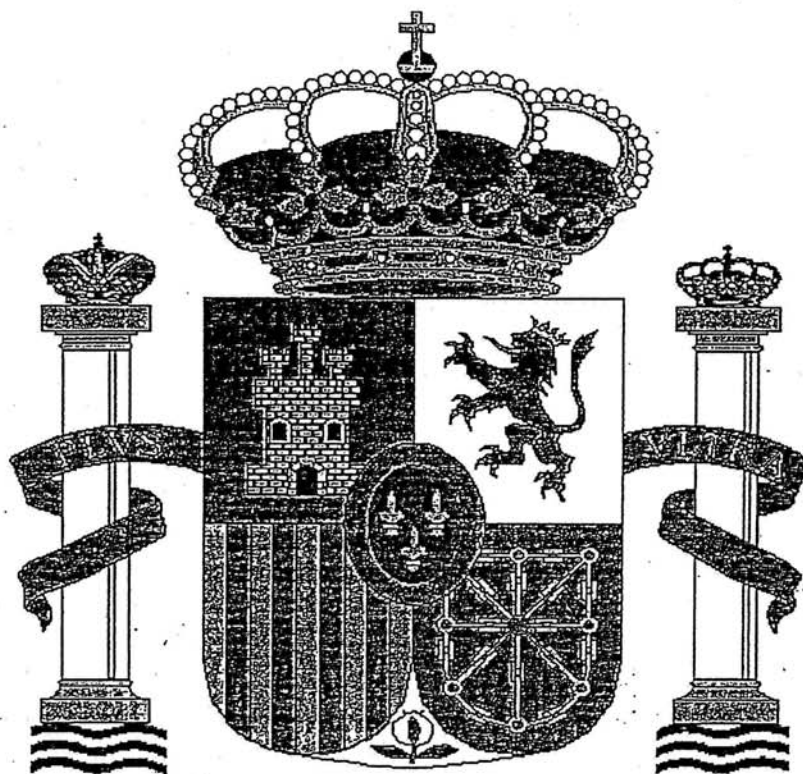


Fdo: Jesús Merino Delgado

EL ALCALDE-PRESIDENTE DEL  
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE  
BURGOS.



Fdo: Valentín Niño Aragón



**CONVENIO DE COLABORACIÓN PARA EL TRASLADO  
DE LA ESTACIÓN DE MERCANCÍAS DE BURGOS**

En *Burgos*, a *14* de *noviembre* de mil novecientos noventa y seis.

**REUNIDOS:**

D. Rafael Arias Salgado, Ministro de Fomento, que interviene en representación de la Administración del Estado al amparo de la delegación otorgada por el Consejo de Ministros en su reunión de 21 de julio de 1995.

D. Jesús Merino Delgado, Consejero de Fomento de la Junta de Castilla y León, nombrado por Decreto 115/1995, de 10 de julio, B.O.C. y L. n° 132 de 11 de julio de 1995 y autorizado para la firma por Acuerdo de la Junta de Consejeros de fecha 7 de noviembre de 1996.

D. Valentín Niño Aragón, Alcalde-Presidente del Excmo. Ayuntamiento de Burgos.

Los reunidos se reconocen mutuamente la capacidad necesaria para formalizar el presente Convenio en nombre de sus respectivas Administraciones y, en consecuencia,

**EXPONEN:**

- 1.- Que, actualmente, la estación ferroviaria de mercancías de Burgos está situada junto a la de viajeros, en un emplazamiento próximo al centro de la ciudad. Que el traslado de la estación de mercancías de Burgos, constituye, desde un punto de vista técnico y financiero, una primera actuación imprescindible a la hora de abordar la solución definitiva de los problemas que plantea el paso del ferrocarril por el centro de la ciudad.
- 2.- Que el Ministerio de Fomento, como responsable de las infraestructuras ferroviarias, considera de interés para el sistema de transportes la construcción de unas nuevas instalaciones para mercancías en Burgos, con equipamientos más modernos y mejores accesos, situadas fuera del casco urbano.
- 3.- Que en el Área de Villafraía, la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Burgos están desarrollando, en virtud del acuerdo firmado el 28 de febrero de 1996, un Centro Integrado de Transportes e Industria que se considera el emplazamiento óptimo para construir la nueva estación ferroviaria de mercancías.

Estas previsiones son concordantes con la planificación urbanística del Ayuntamiento de Burgos que, en este momento, está tramitando la revisión del Plan General de Ordenación Urbana.

4.- Que, desde el punto de vista urbanístico, el levante de las actuales instalaciones de mercancías facilitará las actuaciones necesarias para la integración del ferrocarril a su paso por Burgos.

5.- Que, en virtud de sus competencias y compartiendo los motivos antes expuestos, la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Burgos consideran de interés cooperar en el traslado de las instalaciones de mercancías al Área de Villafria.

En esta línea de actuación, la Junta y el Ayuntamiento suscribieron el 3 de julio de 1996 un protocolo de colaboración en el que ambas Administraciones se comprometieron a sufragar, cada una, el 25% del coste total de las obras.

6.- Que, en consecuencia, las Administraciones firmantes están dispuestas a colaborar en el traslado de las instalaciones ferroviarias de mercancías al Área de Villafria.

7.- La Administración General del Estado actúa, como responsable de la infraestructura ferroviaria, en virtud de la competencia exclusiva que ostenta en ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma (artículo 149.1.21 de la Constitución). Asimismo, de acuerdo con el artículo 156 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, corresponde a la Administración General de Estado la ordenación de las líneas y servicios de la Red Nacional Integrada de Transportes Terrestres, cuya explotación unitaria corresponde a la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE).

8.- La Junta de Castilla y León actúa en virtud de sus competencias en obras públicas y transporte terrestre, ordenación del transporte de mercancías y viajeros que tengan su origen y destino en el ámbito de la Comunidad Autónoma, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado, y de forma general, por aplicación de aquellas competencias que tienen como objeto el fomento del desarrollo económico de la Comunidad y su contribución a objetivos de Ordenación del Territorio; Art. 26 y 29 de su Estatuto de Autonomía, Ley Orgánica 4/1983, de 25 de febrero y Art. 148 de la Constitución Española''.

9.- El Ayuntamiento de Burgos actúa en virtud de sus competencias en materia de ordenación, gestión, ejecución y disciplina urbanística y de realización de actividades complementarias de las propias de las otras Administraciones Públicas (artículos 25.2. y 28, respectivamente, de la Ley 7/1985, de 2 de abril).

En base a todo lo expuesto, suscriben el presente Convenio, con arreglo a las siguientes

#### CLÁUSULAS:

PRIMERA.- El presente Convenio tiene por objeto instrumentar la cooperación entre el Ministerio de Fomento, la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Burgos para el

traslado de las instalaciones de mercancías de Burgos al Área de Villafria, mediante la construcción de una nueva estación en ese emplazamiento.

**SEGUNDA.-** El Ministerio, a través de la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera (D.G.F.T.C.) redactará, con cargo a sus presupuestos, el correspondiente proyecto constructivo tomando como base el proyecto funcional redactado por RENFE.

Asimismo, dicha Dirección General será responsable de la contratación y ejecución de las obras, asumiendo su dirección facultativa.

**TERCERA.-** El Ayuntamiento de Burgos se compromete a aportar libres de cargas, los terrenos necesarios para la construcción de la nueva estación. Asimismo, el Ayuntamiento tramitará, en su caso, las modificaciones de planeamiento necesarias para la construcción de la estación y otorgará las licencias que sean precisas para las obras, con exención de las correspondientes tasas.

La Junta de Castilla y León se compromete, en función de las competencias que le son propias a agilizar la tramitación necesaria para aprobar el planeamiento necesario para hacer viable las obras.

**CUARTA.-** El coste para la ejecución de las obras, incluidos los correspondientes a la reposición de los servicios urbanos afectados (sin incluir la obtención de los terrenos), que se estima en 1.800 millones de pesetas, será sufragado con cargo a cada una de las Entidades representadas por los firmantes, en las cuantías y aportaciones anuales que a continuación se detallan en millones de pesetas.

	1997	1998	1999	TOTAL
Ministerio de Fomento	50	600	250	900
Junta de Castilla-León	25	300	125	450
Ayuntamiento de Burgos	25	300	125	450
<b>TOTAL</b>	100	1.200	500	1.800

El cálculo de las aportaciones de cada organismo, en caso de eventuales variaciones de coste, con las limitaciones previstas en la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, se realizará teniendo en cuenta los porcentajes resultantes de las cantidades indicadas en el cuadro de financiación. Si el coste final superara la cantidad de 2.000 millones de pesetas será necesaria la firma de un nuevo Convenio.

**QUINTA.-** Las Administraciones firmantes se comprometen a incluir las citadas aportaciones en sus presupuestos de inversión. Asimismo y en plazo hábil, facilitarán a la DGFTC, las Certificaciones de Retención de Crédito necesarias para que dicho órgano pueda contratar las obras. Asimismo de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 70.2. de la

Ley 13/1995 de Contratos de las Administraciones Públicas, la Junta de Castilla y León y del Ayuntamiento deberán constituir una garantía en cualquiera de las formas previstas en derecho.

El Ministerio de Fomento incluirá en sus presupuestos de inversión (17.39.513A.601) las cantidades que figuran en la cláusula CUARTA como aportaciones anuales a su cargo.

La Junta de Castilla y León incluirá en sus presupuestos de inversión con cargo a la aplicación 04.03.032.627 las cantidades que figuran en la cláusula CUARTA como aportaciones anuales a su cargo.

**SEXTA.** - Los pagos de las aportaciones estipuladas en el presente Convenio se realizarán directamente por cada una de las Administraciones firmantes del mismo a los adjudicatarios de las obras, contra la presentación de las certificaciones de obra ejecutada, emitidas por la dirección facultativa y aprobadas por el organismo correspondiente, todo ello sin perjuicio de los derechos y obligaciones establecidos en la legislación vigente para el organismo contratante de las obras.

A los efectos de lo establecido en el Artículo 70.2 de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, el orden de abono será: Ministerio, Junta y Ayuntamiento, realizándose las certificaciones de forma tal que las anualidades de cada Administración vayan consumiéndose, en la medida de lo posible, paralelamente en proporción a sus respectivas aportaciones.

**SÉPTIMA.** - El pago al contratista se efectuará respetando los plazos establecidos en la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas. En caso de incumplimiento, el Ministerio de Fomento, podrá repetir el pago y los intereses de demora correspondientes contra la Administración que incumpla sus obligaciones.

**OCTAVA.** - A los efectos de asumir las facultades reconocidas en este convenio y de velar el cumplimiento de las obligaciones contraídas por cada una de las partes intervinientes, así como el desarrollo puntual de las obligaciones contempladas, se crea una Comisión de Seguimiento formada por:

- El Director General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, quien podrá delegar en el Subdirector General de Planes y Proyectos durante la fase de redacción de proyecto, y en el Subdirector General de Construcción, durante la fase de ejecución de las obras.
- El Director General de Carreteras e Infraestructuras de la Junta de Castilla-León., quien podrá delegar en el Jefe de Área.
- El Concejal responsable de Urbanismo del Ayuntamiento de Burgos.

Dicha Comisión asumirá, sin perjuicio de las competencias que correspondan a cada Organismo, y en particular el Órgano de Contratación, las siguientes funciones:

- a) Llevar a cabo el seguimiento de las actuaciones incluidas en el presente Convenio.
- b) Informar el contenido de los proyectos constructivos de las actuaciones del Convenio y sus correspondientes presupuestos.
- c) Acordar la distribución de las aportaciones definitivas de cada Administración a cada proyecto, en función del programa establecido y de la marcha de los trabajos.
- d) Ser informada y dar su conformidad, previo a la aprobación por el Órgano de Contratación, a las variaciones de coste de las obras con los límites establecidos en la cláusula CUARTA.
- e) Promover la coordinación necesaria para la ejecución de las obras y el desarrollo de cuantas acciones se estimen necesarias y oportunas para la consecución de los objetivos del Convenio.
- f) Velar por el cumplimiento de los plazos fijados para la ejecución del Convenio, así como interpretar las Cláusulas del mismo.
- g) Resolver los problemas que se susciten en la interpretación y cumplimiento del Convenio.

La Comisión se reunirá con una periodicidad al menos semestral, adaptándose los acuerdos que procedan por unanimidad de los miembros.

El representante del Ministerio de Fomento presidirá la Comisión de Seguimiento.

**NOVENA.**- A dicha Comisión se podrán incorporar representantes de otros Organismos cuya presencia se considere conveniente para el cumplimiento de las funciones que tiene encomendadas, en especial un representante de la Delegación del Gobierno en Castilla y León.

La Comisión de Seguimiento podrá delegar en una Subcomisión Técnica designada al efecto, el estudio de los aspectos técnicos pertinentes de los proyectos y obras reservándose en todo caso la decisión final sobre los mismos.

**DÉCIMA.**- Con respecto a contiendas suscitadas sobre los derechos de la Hacienda Pública, se someterán a arbitraje en la forma que preceptua el artículo 39 del Texto Refundido de la Ley General Presupuestaria, aprobada por R.D.L. 1091/1988 de 23 de septiembre.

**UNDÉCIMA.**- La vigencia del presente Convenio se extenderá al período comprendido desde la fecha de su firma hasta la recepción y liquidación de las obras.

**DUODÉCIMA.**- El presente convenio podrá ser objeto de denuncia por cualquiera de las partes firmantes antes de su expiración, mediante comunicación escrita fehaciente con un plazo de antelación de al menos un mes.



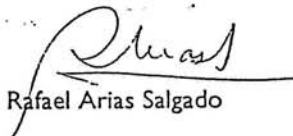
**DECIMOTERCERA.-** El incumplimiento de cualquiera de las estipulaciones anteriores producirá, automáticamente, la extinción del presente Convenio.

**DECIMOCUARTA.-** En caso de extinción del Convenio, por causas distintas a la expiración del plazo de vigencia, se procederá a la liquidación administrativa y económica de las obligaciones contraídas hasta ese momento, cuantificando el volumen de obra y trabajos realizados a los precios aprobados contractualmente. El reparto de las aportaciones, como resultado de dicha liquidación, se realizará en base a los porcentajes resultantes de las cantidades indicadas en el cuadro de financiación que figura en la cláusula CUARTA.

**DECIMOQUINTA.-** El presente Convenio tiene naturaleza administrativa, y se registrá por lo dispuesto en los artículos 6 y 8 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 2 de marzo de 1990 (BOE del 16) y por la legislación sobre la materia objeto del Convenio y demás normas del Derecho Administrativo aplicables, y en defecto de este último por las normas de derecho privado, siendo competente para entender en los litigios que pudieran surgir la Jurisdicción Contencioso-Administrativa y, en su caso, el Tribunal Constitucional.

Para que conste y en prueba de conformidad, los comparecientes firman, por triplicado, el presente Convenio en el lugar y fechas al principio indicado.

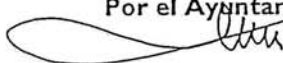
Por el Ministerio de Fomento

  
Rafael Arias Salgado

Por la Junta de Castilla -León

  
Jesús Merino Delgado

Por el Ayuntamiento de Burgos



Valentín Niño Aragón



**CONVENIO ENTRE EL  
AYUNTAMIENTO DE BURGOS  
Y  
RENFE**

**Para la Supresión de las  
Barreras Ferroviarias en  
la Ciudad de Burgos**

14 de Noviembre de 1996

CONVENIO ENTRE EL AYUNTAMIENTO DE BURGOS Y RENFE PARA LA  
SUPRESIÓN DE LAS BARRERAS FERROVIARIAS EN BURGOS

---

En Burgos, a 14 de noviembre de 1996.

REUNIDOS

De una parte, el Ilmo. Sr. D. Valentín Niño Aragón, Alcalde-Presidente del Excmo. Ayuntamiento de Burgos, en nombre y representación de este Ayuntamiento.

Y de otra, el Excmo. Sr. D. Miguel Corsini Freese, Presidente de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), en representación de ésta.

Ambas partes con capacidad jurídica suficiente para suscribir el presente acuerdo.

EXPONEN

- PRIMERO. Que, actualmente la estación ferroviaria de mercancías de Burgos está situada junto a la de viajeros, en un emplazamiento próximo al centro de la ciudad. Que el traslado de la estación de mercancías de Burgos, constituye, desde un punto de vista técnico y financiero, una primera actuación, imprescindible a la hora de abordar la solución definitiva de los problemas que plantea el paso del ferrocarril por el centro de la ciudad.
- SEGUNDO. Que RENFE, como responsable de la explotación de las infraestructuras ferroviarias, considera de interés para el sistema de transportes la construcción de unas nuevas instalaciones para mercancías en Burgos, con equipamientos más modernos y mejores accesos, situadas fuera del casco urbano en el área de Villafría.
- TERCERO. Que en el área de Villafría, la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Burgos están desarrollando, en virtud del acuerdo firmado el 28 de febrero de 1996, un Centro Integrado de Transportes e Industria que se

considera el emplazamiento óptimo para construir la nueva estación ferroviaria de mercancías.

CUARTO. Una vez puesta en servicio la nueva estación de mercancías y repuestas las instalaciones y servicios ferroviarios afectados, RENFE se compromete a cesar su actividad de mercancías en las instalaciones actuales, declarando la innecesariedad de los terrenos ocupados para su desafectación con anterioridad al inicio del expediente expropiatorio que promueva el Ayuntamiento de Burgos.

Por las razones expuestas, los organismos firmantes:

ACUERDAN

Primero. RENFE se compromete, en coordinación con los planes que establezca el Ministerio de Fomento, a realizar los estudios para la racionalización del recinto ferroviario de la estación de Burgos, que quedará para uso exclusivo de viajeros, desafectando del uso ferroviario los suelos liberados en el área correspondiente a las instalaciones de mercancías una vez entren en funcionamiento las nuevas instalaciones a ejecutar en Villafraja.

Segundo. Los suelos que se integren en el Patrimonio de RENFE una vez desafectados del uso ferroviario serán transmitidos al Ayuntamiento de Burgos mediante expropiación forzosa, a cuyo efecto el Ayuntamiento se compromete a adoptar los acuerdos necesarios para la incoación del oportuno expediente expropiatorio.

Tercero. El justiprecio que definitivamente se fije por mutuo acuerdo entre las partes será abonado a RENFE mediante la obligación que adquiere el Ayuntamiento de Burgos o la beneficiaria de la expropiación de entregar a RENFE su equivalente en obras e instalaciones ferroviarias consecuentes a la integración del ferrocarril a su paso por la ciudad de Burgos.

Cuarto. Una vez definidas por el Ministerio de Fomento las obras ferroviarias a realizar, RENFE se compromete a adoptar los acuerdos precisos para la declaración de la innecesariedad para el servicio ferroviario de los terrenos sujetos a expropiación, con el fin de que el Ayuntamiento pueda

gestionarlos urbanísticamente y enajenarlos, debiendo quedar a disposición del Ayuntamiento de Burgos para su ocupación en el plazo de tres meses, a partir de la liberación de los suelos e instalaciones ferroviarias, según los Programas de traslado y reposición de las citadas instalaciones que se hayan definido.

Quinto. Todos los tributos y cualesquiera otros gastos que se derivasen de la transmisión de los terrenos serán por cuenta y cargo del Excmo. Ayuntamiento de Burgos.

Sexto. El presente Convenio deberá ser ratificado para su plena vigencia por el Pleno o Comisión de Gobierno del Excmo. Ayuntamiento de Burgos y por el Consejo de Administración de RENFE.


Y en prueba de conformidad con todo lo anterior, los otorgantes firman el presente documento por duplicado, en el lugar y fecha que figuran en el encabezamiento

POR EL AYUNTAMIENTO  
DE BURGOS



El Alcalde-Presidente

POR RENFE



El Presidente



**CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO,  
LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CASTILLA Y LEÓN, EL AYUNTAMIENTO  
DE BURGOS Y LA RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES  
ESPAÑOLES (RENFE) PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA VARIANTE  
FERROVIARIA DE BURGOS.**

En Burgos , a 13 de enero de mil novecientos noventa y ocho

### REUNIDOS

- Excmo. Sr. D. Rafael Arias-Salgado y Montalvo, Ministro de Fomento, que interviene en representación de la Administración del Estado al amparo de la delegación otorgada por el Consejo de Ministros en su reunión de 21 de julio de 1995, y previas autorizaciones otorgadas por la Comisión Delegada del Gobierno para Política Autonómica en fecha de quince de diciembre de 1997, y del Consejo de Ministros de fecha veintiseis de diciembre de 1997.
- Excmo. Sr. D. Jesús Merino Delgado, Consejero de Fomento y Vicepresidente de la Junta de Castilla y León, nombrando por los Decretos 115/1995, y 116/1995, de 10 de julio, BOE y L nº 132 de 11 de julio de 1995 y autorizado para la firma por Acuerdo de la Junta de Castilla y León de fecha dieciocho de diciembre de 1997.
- Ilmo. Sr. D. Valentín Niño Aragón, Alcalde-Presidente del Excmo. Ayuntamiento de Burgos, autorizado para la firma por Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de fecha veintiocho de noviembre de 1997.
- Excmo. Sr. D. Miguel Corsini-Freese, Presidente de RENFE, autorizado para la firma por Acuerdo del Consejo de Administración de fecha veinticinco de noviembre de 1997.

Los reunidos se reconocen mutuamente la capacidad necesaria para formalizar el presente Convenio en nombre de sus respectivas Administraciones y, en consecuencia,

### EXPONEN

1º.- Que la actual Red Ferroviaria de Burgos requiere una remodelación para facilitar un adecuado desarrollo urbanístico de la ciudad.

2º.- Que, en este sentido, la actual estación mixta de viajeros y mercancías y la travesía ferroviaria de la línea Madrid-Irún, suponen una barrera urbanística entre el centro urbano y los barrios de San Pedro y San Felices, situación en la que incide especialmente la existencia de los cuatro pasos a nivel situados en las calles de: Santa Dorotea, Madrid, San Julián y Casillas; de muy difícil supresión individual en la actualidad.

3º.- Que en noviembre de 1996, se firmó entre las tres Administraciones Públicas afectadas, un Convenio para el traslado de la estación de mercancías, desde su ubicación actual al Area de Villafría.

4º.- Que actualmente están en redacción los Estudios Informativos para el acondicionamiento de los tramos Valladolid-Burgos y Burgos-Vitoria de la línea Madrid-Irún; excluyéndose de los mismos la travesía de Burgos por su problemática específica.

En su conjunto, el eje Madrid-Valladolid-Vitoria-Dax, conforma junto al Madrid-Zaragoza-Barcelona-Montpelier, el denominado "Tren de Alta Velocidad Sur", uno de los proyectos prioritarios de transporte definidos por la Unión Europea.

5º.- Que la solución de variante de trazado, por el norte del núcleo urbano, se considera que es la solución que optimiza las funcionalidades ferroviaria y urbana, el impacto ambiental producido y el coste de construcción.

6º.- Que RENFE desea colaborar en esta actuación que supone una indudable mejora para la prestación del servicio ferroviario, aportando los activos patrimoniales que queden liberados mediante la construcción del nuevo trazado. Actuando en virtud de sus competencias definidas en su Estatuto, aprobado por R.D. 121/1994 de 28 de enero.



7º.- Que la Administración General del Estado actúa, como responsable de la infraestructura ferroviaria, en virtud de la competencia exclusiva que ostenta en ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma (artículo 149.1.21 de la Constitución). Asimismo, de acuerdo con el artículo 156 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, corresponde a la Administración General de Estado la ordenación de las líneas y servicios de la Red Nacional integrada de Transportes Terrestres, cuya explotación unitaria corresponde a la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE).

8º.- Que la Junta de Castilla y León actúa en virtud de sus competencias: urbanísticas, en obras públicas y transporte terrestre, y ordenación del transporte de mercancías y viajeros cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el ámbito de la Comunidad, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado, y de forma general, por aplicación de aquellas competencias que tienen como objeto el fomento del desarrollo económico de la Comunidad y su contribución a objetivos de Ordenación del Territorio: Art. 26 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 4/1983, de 25 de febrero, modificado por Ley 11/1994, de 24 de marzo, y Art. 148 de la Constitución Española.

9º.- Que el Ayuntamiento de Burgos actúa en virtud de sus competencias en materia de ordenación, gestión, ejecución y disciplina urbanística y de realización de actividades complementarias de las propias de las otras Administraciones Públicas (artículo 25-2 y 28, respectivamente, de la Ley 7/1985, de 2 de abril).

Convenida la necesidad y la oportunidad de la actuación en base a todo lo expuesto, suscriben el presente Convenio, con arreglo a las siguientes

## CLÁUSULAS

PRIMERA.- El presente Convenio tiene por objeto instrumentar la cooperación entre el Ministerio de Fomento, la Junta de Castilla y León, el Ayuntamiento de Burgos y RENFE para la redacción del proyecto y construcción de las obras de la denominada: "Variante ferroviaria de Burgos".

SEGUNDA.- El Ministerio a través de la Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias redactará, con cargo a sus presupuestos, el correspondiente Estudio Informativo.

Dicho Estudio Informativo, oportunamente aprobado después de cumplidos los trámites de información pública y oficial, será el documento base que defina la actuación a realizar.

El Ministerio de Fomento asumirá, asimismo, la contratación de la asistencia y consultoría precisa para la redacción de los correspondientes proyectos constructivos, así como la contratación y dirección facultativa de las obras.

TERCERA.- El Ayuntamiento de Burgos se compromete a aportar libre de cargas, los terrenos necesarios para la construcción de las obras, otorgando las licencias que sean precisas, con exención de las correspondientes tasas. Asimismo, el Ayuntamiento tramitará, en su caso, las modificaciones de planeamiento necesarias para su construcción, contemplando en ellas las franjas de terreno precisas para la adecuada protección legal y efectiva del nuevo trazado ferroviario.

La Junta de Castilla y León se compromete, en función de las competencias que le son propias, a agilizar la tramitación necesaria para aprobar el planeamiento necesario para hacer viables las obras.

CUARTA.- El coste de ejecución de las obras (incluyendo el relativo al desvío de servicios y a su control y vigilancia, y excluyendo los correspondientes a expropiaciones y redacción de estudios y proyectos) se estima en 17.000 millones de pesetas, que será financiado según lo siguiente:

- RENFE contribuirá a la realización de la actuación aportando los terrenos liberados con motivo de la nueva variante, cuya valoración, realizada en base a las previsiones del planeamiento urbanístico, que se encuentra actualmente en revisión, asciende a 8.000 Mptas.

El Ayuntamiento de Burgos se hará cargo de la financiación de la aportación correspondiente a RENFE en las condiciones especificadas en las cláusulas SEXTA, SEPTIMA y OCTAVA, facilitando a la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes, en plazo hábil, los Certificados de Retención de Crédito necesarios.

- Los 9.000 millones de pesetas restantes serán aportados por las tres Administraciones Públicas firmantes del Convenio, con arreglo a los siguientes porcentajes: Ministerio de Fomento, 50%. Junta de Castilla y León, 25%. Ayuntamiento de Burgos, 25%.

Con las siguientes anualidades totales:

Anualidades	1999	2000	2001	2002	2003	Total
Ministerio de Fomento	150	1.250	1.250	1.250	600	4.500
Junta de Castilla y León	100	625	625	625	275	2.250
Ayuntamiento de Burgos	100	2.125	3.125	3.125	1.775	10.250
Total	350	4.000	5.000	5.000	2.650	17.000

Un eventual incremento del coste de la actuación, sobre el coste estimado de 17.000 millones de pesetas, y hasta una cantidad de 2.000 millones de pesetas, será aportado por las tres Administraciones Publicas anteriores, en los porcentajes antes indicados.

En el caso de que el coste de la actuación superara los 19.000 millones de pesetas, el exceso sobre esta cantidad sería sufragado por el Ayuntamiento de Burgos.

QUINTA.- Las Administraciones firmantes se comprometen a incluir las citadas aportaciones en sus presupuestos de inversión. Asimismo y en plazo hábil, facilitarán a la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes, las Certificaciones de Retención de Crédito necesarias para que dicho órgano pueda contratar las obras. Asimismo de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 70.2 de la Ley 13/1995 de Contratos de las Administraciones Públicas, La Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Burgos deberán constituir una garantía sobre las cantidades que les corresponde financiar en cualquiera de las formas previstas en derecho.

El Ministerio de Fomento incluirá en sus presupuestos de inversión (17.020.513A.601) las cantidades que figuran en la cláusula CUARTA como aportaciones anuales a su cargo.

La Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Burgos, incluirán en sus presupuestos de inversión las cantidades que figuran en la cláusula CUARTA como aportaciones anuales a su cargo, una vez redactados los proyectos constructivos a los que se refiere la cláusula SEGUNDA.

SEXTA.- Los pagos de las aportaciones estipuladas en el presente Convenio se realizarán directamente por cada una de las Administraciones firmantes del mismo a los adjudicatarios de las obras, contra la presentación de las certificaciones de obra ejecutada, emitidas por la dirección facultativa y aprobadas por el organismo correspondiente, todo ello sin perjuicio de los derechos y obligaciones establecidos en la legislación vigente para el organismo contratante de las obras.

A los efectos de lo establecido en el Artículo 70.2 de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, el orden de abono será: Ministerio, Junta y Ayuntamiento, realizándose las certificaciones de forma tal que las anualidades de cada Administración vayan consumiéndose, en la medida de lo posible, paralelamente en proporción a sus respectivas aportaciones.

SEPTIMA.- El pago al contratista se efectuará respetando los plazos establecidos en la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas. En caso de incumplimiento, el Ministerio de Fomento, podrá repetir el pago y los intereses de demora correspondientes contra la Administración que incumpla sus obligaciones.

OCTAVA.- RENFE se compromete a cesar en el uso de las instalaciones actuales tramitando, ordenada y paulatinamente, la innecesariedad de los terrenos ocupados por ellas a medida que se le vayan entregando las que las sustituyan en perfecto estado de funcionamiento de forma que, en todo momento, quede garantizada la correcta prestación del servicio ferroviario que tiene encomendado.

Para la transmisión de los suelos liberados se establece entre el Ayuntamiento de Burgos y RENFE un Convenio específico, que se suscribe en el mismo lugar y fecha que el presente documento.

NOVENA.- A los efectos de asumir las facultades reconocidas en este convenio y de velar el cumplimiento de las obligaciones contraídas por cada una de las partes intervinientes, así como el desarrollo puntual de las obligaciones contempladas, se crea una Comisión de Seguimiento formada por:

- El Subdirector General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias durante la fase de redacción de proyecto, y el Subdirector General de Construcción de Infraestructuras Ferroviarias, durante la fase de ejecución de las obras.

- El Director General de Carreteras e Infraestructuras de la Junta de Castilla y León.
- El Concejal responsable de Urbanismo del Ayuntamiento de Burgos.
- El Director General de Infraestructura de RENFE.

Dicha Comisión asumirá, sin perjuicio de las competencias que correspondan a cada Organismo, y en particular el Órgano de Contratación, las siguientes funciones:

- a) Llevar a cabo el seguimiento de las actuaciones incluidas en el presente Convenio.
- b) Informar el contenido de los proyectos constructivos de las actuaciones del Convenio y sus correspondientes presupuestos.
- c) Acordar la distribución de las aportaciones anuales definitivas de cada Administración a cada proyecto, en función del programa establecido y de la marcha de los trabajos.
- d) Ser informada y dar su conformidad, previo a la aprobación por el Organismo de Contratación, a las variaciones de coste de las obras con los límites establecidos en la cláusula CUARTA.
- e) Promover la coordinación necesaria para la ejecución de las obras y el desarrollo de cuantas acciones se estimen necesarias y oportunas para la consecución de los objetivos del Convenio.
- f) Velar por el cumplimiento de los plazos fijados para la ejecución del Convenio.

g) Resolver los problemas que se susciten en la interpretación y cumplimiento del Convenio.

La Comisión se reunirá con una periodicidad al menos semestral, adoptándose los acuerdos que procedan por unanimidad de los miembros.

El representante del Ministerio de Fomento presidirá la Comisión de Seguimiento.

DÉCIMA.- A dicha Comisión se podrán incorporar representantes de otros Organismos cuya presencia se considere conveniente para el cumplimiento de las funciones que tiene encomendadas, en especial un representante de la Delegación del Gobierno en Castilla y León.

La Comisión de Seguimiento podrá delegar en una Subcomisión Técnica designada al efecto, el estudio de los aspectos técnicos pertinentes de los proyectos y obras, reservándose en todo caso la decisión final sobre los mismos.

UNDECIMA.- Con respecto a contiendas que pudieran suscitarse sobre los derechos de la Hacienda Pública, se someterán a arbitraje en la forma que preceptua el artículo 39 del Texto Refundido de la Ley General Presupuestaria, aprobada por R.D.L. 1091/1988 de 23 de septiembre.

DUODÉCIMA.- La vigencia del presente Convenio se extenderá al periodo comprendido desde la fecha de su firma hasta la recepción y liquidación de las obras.

DECIMOTERCERA.- El presente Convenio podrá resolverse por mutuo acuerdo de las partes firmantes del mismo.

DECIMOCUARTA.- Será causa de resolución del Convenio el incumplimiento de alguna de las estipulaciones anteriores, previa denuncia por cualquiera de las partes,

mediante comunicación escrita fehaciente con un plazo de antelación de al menos un mes

DECIMOQUINTA.- En caso de extinción del Convenio, por causas distintas a la expiración del plazo de vigencia, se procederá a la liquidación administrativa y económica de las obligaciones contraídas hasta ese momento, cuantificando el volumen de obra y trabajos realizados a los precios aprobados contractualmente. El reparto de las aportaciones, como resultado de dicha liquidación, se realizará en base a los porcentajes resultantes de las cantidades indicadas en los cuadros de financiación, que figuran en la cláusula CUARTA.


No obstante lo anterior, la resolución del Convenio por causa imputable a alguna de las partes llevará consigo la obligación, por parte de ésta, de devolver a la restantes administraciones el importe invertido por ellas en las obras hasta ese momento y de pagar el lucro cesante derivado de la resolución de los correspondientes contratos.

DECIMOSEXTA.- El presente Convenio tiene naturaleza administrativa, y se regirá por lo dispuesto en los artículos 6 y 8 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y en los Acuerdos del Consejo de Ministros de 2 de marzo de 1990 (BOE del 16) y de 21 de julio de 1995 (BOE de 4 de agosto) y por la legislación sobre la materia objeto del Convenio y demás normas de derecho administrativo, siendo competente para entender en los litigios que pudieran surgir en su ejecución, sin perjuicio de lo previsto en el apartado g) de la CLÁUSULA NOVENA, la Jurisdicción Contencioso-Administrativa y, en su caso, el Tribunal Constitucional.



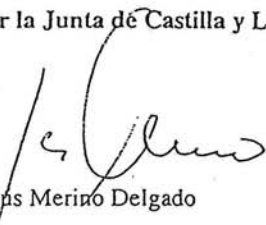
Para que conste y en prueba de conformidad, los comparecientes firman, por cuadruplicado, el presente Convenio en el lugar y fecha al principio indicado.

Por el Ministerio de Fomento



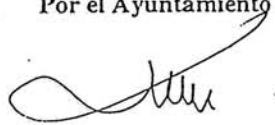
Rafael Arias-Salgado y Montalvo

Por la Junta de Castilla y León



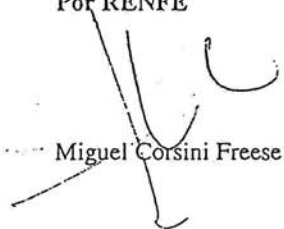
Jesús Merino Delgado

Por el Ayuntamiento de Burgos



Valentín Niño Aragón

Por RENFE



Miguel Corsini Freese



CONVENIO PARA LA TRANSMISIÓN AL AYUNTAMIENTO DE  
BURGOS DE LOS SUELOS LIBERADOS POR LA PUESTA EN  
SERVICIO DE LA VARIANTE FERROVIARIA DE BURGOS

Enero de 1.998

CONVENIO PARA LA TRANSMISIÓN AL AYUNTAMIENTO DE BURGOS DE LOS SUELOS LIBERADOS POR LA PUESTA EN SERVICIO DE LA VARIANTE FERROVIARIA DE BURGOS

En Burgos, a 13 de enero de 1998

REUNIDOS:

De una parte, el Ilmo. Sr. D. Valentín Niño Aragón, Alcalde-Presidente del Excmº. Ayuntamiento de Burgos, en nombre y representación de este Ayuntamiento.

Y de otra, el Excmº. Sr. D. Miguel Corsini Freese, Presidente de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), en representación de ésta.

Ambas partes con capacidad jurídica suficiente para suscribir el presente acuerdo,

EXPONEN:



I. Que con esta misma fecha se ha firmado un "Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma de Castilla y León, el Ayuntamiento de Burgos y la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) para la construcción de la variante ferroviaria de Burgos".



II. Que en el citado Convenio se establece que, una vez puesta en servicio la variante ferroviaria de la línea Madrid-Irún con sus instalaciones y edificios anexos, RENFE cesará en el uso de las instalaciones actuales en el tramo sustituido por la futura variante, declarando la innecesariedad de los terrenos liberados para su desafectación con anterioridad al inicio del expediente expropiatorio que promueva el Ayuntamiento de Burgos, en las condiciones que se definen en el presente Convenio.

Y que, como consecuencia del Convenio de 14 de noviembre de 1996, suscrito entre las mismas dos partes, y del presente, quedará definitivamente suprimida la barrera urbanística causada por el actual trazado ferroviario.

- III. Que con objeto de dar cumplimiento a los compromisos adoptados sobre los terrenos liberados por la entrada en servicio de la nueva variante, ambas partes acuerdan llevarlos a cabo mediante las siguientes:

### CLÁUSULAS:

#### PRIMERA:

Los suelos de RENFE, en el término municipal de Burgos, que resulten liberados del servicio ferroviario y se integren en el Patrimonio de RENFE, una vez desafectados del uso ferroviario, como consecuencia de la ejecución de la variante a que se refiere el Expositivo I, serán transmitidos al Ayuntamiento de esta ciudad mediante expropiación forzosa de los mismos, a cuyo efecto el Ayuntamiento de Burgos se compromete a adoptar los acuerdos necesarios para la incoación del oportuno expediente expropiatorio, hasta llegar a su resolución mediante el oportuno acta de ocupación y pago.

#### SEGUNDA:

RENFE, por su parte, se compromete a adoptar los acuerdos precisos para la declaración de innecesariedad para el servicio ferroviario de los terrenos sujetos a expropiación definidos en la Cláusula Primera, con el fin de que el Ayuntamiento pueda gestionarlos urbanísticamente y enajenarlos, debiendo quedar a disposición del Ayuntamiento de Burgos, para su ocupación, en el plazo máximo de seis meses a contar desde la puesta en servicio de la variante, siempre en el supuesto de que en el proceso de desafectación de los terrenos no comparezcan titulares de derechos de reversión. En este último caso, RENFE se compromete a abonar al Ayuntamiento la cantidad aportada por el ejerciente del derecho reversional, haciéndose cargo el Ayuntamiento de las posteriores compensaciones económicas que procedan para la disponibilidad por su parte de la totalidad de los terrenos.

La entrega de los terrenos por RENFE al Ayuntamiento se podrá realizar de forma escalonada y de común acuerdo, garantizando, en todo momento, la correcta prestación del servicio ferroviario y la sustitución, en perfecto estado de funcionamiento, de las instalaciones existentes en los suelos afectados.

**TERCERA:**

Ambas partes acuerdan que el justiprecio a satisfacer por el Ayuntamiento a RENFE por la expropiación de los terrenos liberados correspondientes al trazado actual asciende a la cantidad de 8.000 millones de pesetas, cuyo pago se compensará con las aportaciones que el Ayuntamiento haya realizado por cuenta de RENFE a la financiación de las obras a que se refiere la Cláusula Cuarta del "Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma de Castilla y León, el Ayuntamiento de Burgos y la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) para la construcción de la variante ferroviaria de Burgos", de fecha 13 de enero de 1998.

En el caso de que, tanto el justiprecio a percibir por RENFE como el acto de la transmisión de los terrenos de la Red al Ayuntamiento, estuvieren gravados con algún gasto, impuesto o tributo, sea o no de carácter fiscal, éstos serán satisfechos íntegramente por el Ayuntamiento de Burgos, incluido el Impuesto Municipal sobre el Incremento del Valor de los Terrenos de Naturaleza Urbana, si éste se devengase.

**CUARTA:**

RENFE se reserva la facultad de ejecutar a su cargo, total o parcialmente, las demoliciones y levante de las instalaciones que estime oportunos, en el tramo objeto de sustitución por la futura variante, conservando la propiedad y aprovechamiento de cuantos materiales considere de su interés.

**QUINTA:**

El Ayuntamiento de Burgos renuncia expresamente a exigir de RENFE la previa inscripción registral de los inmuebles afectados por la expropiación, en el supuesto de que no se encontrasen inscritos, por tratarse de bienes afectados al servicio público ferroviario.

RENFE expedirá sobre los terrenos concernidos la Certificación a que se refiere el Artículo 206 de la Ley Hipotecaria.

**SEXTA:**

Cualquier carga o gravamen real existente sobre los terrenos de RENFE que resulten liberados, pasará con los mismos al Ayuntamiento de Burgos, sin que RENFE tenga, en ningún caso, obligación de liberarlos o indemnizar con motivo de la existencia de los mismos.

**SEPTIMA:**

La validez del presente Convenio queda expresamente supeditada al cumplimiento, en todos sus términos, del Convenio citado en el Expositivo I de este documento, así como a la puesta en servicio de la variante.

**OCTAVA:**

Los términos de este Convenio han sido aprobados por el Consejo de Administración de RENFE de fecha 25 de noviembre de 1997 y por el Pleno del Ayuntamiento de Burgos, de fecha 28 de noviembre de 1997, sin perjuicio de las competencias que, a estos efectos, puedan corresponder a otros Órganos de la Junta de Castilla y León, o de la Administración del Estado.

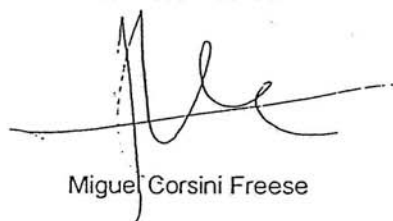
Y en prueba de conformidad, las partes contratantes firman, en la representación que ostentan y por duplicado ejemplar, este Convenio, en el lugar y fecha reseñados en el encabezamiento.

POR EL AYUNTAMIENTO DE BURGOS,  
EL ALCALDE



Valentín Niño Aragón

POR RENFE,  
EL PRESIDENTE



Miguel Corsini Freese



**PROTOCOLO ADICIONAL AL CONVENIO PARA LA  
TRANSMISIÓN AL AYUNTAMIENTO DE BURGOS DE LOS  
SUELOS LIBERADOS POR LA PUESTA EN SERVICIO  
DE LA VARIANTE FERROVIARIA DE BURGOS**

**PROCOLO ADICIONAL AL CONVENIO PARA LA TRANSMISION AL  
AYUNTAMIENTO DE BURGOS DE LOS SUELOS LIBERADOS POR LA  
PUESTA EN SERVICIO DE LA VARIANTE FERROVIARIA DE BURGOS**

En Madrid, a 31 de octubre de 2001

**REUNIDOS:**

De una parte D. ANGEL OLIVARES RAMÍREZ, Alcalde-Presidente del Excmo. Ayuntamiento de Burgos, en nombre y representación de este Ayuntamiento.

De otra, D. MIGUEL CORSINI FREESE, Presidente del Consejo de Administración de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), en nombre y representación de ésta.

Ambas partes con capacidad jurídica suficiente para suscribir este Protocolo

**EXPONEN:**

I.- Que con fecha 13 de enero de 1998 se firmó un "Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma de Castilla-León, el Ayuntamiento de Burgos y RENFE para la construcción de la variante ferroviaria de Burgos".

Igualmente y con la misma fecha se suscribió entre el Ayuntamiento de Burgos y RENFE un "Convenio para la transmisión al Ayuntamiento de Burgos de los suelos liberados por la puesta en servicio de la variante ferroviaria de Burgos"

Por tanto, es necesario concretar y desarrollar su contenido para lo cual, ambas partes entienden necesario establecer el presente protocolo adicional.





**II.-** Que en los citados convenios se establece que una vez puesta en servicio la variante ferroviaria de la línea Madrid-Irún con sus instalaciones y edificios anexos, RENFE cesará en el uso de las instalaciones actuales en el tramo sustituido por la futura variante, obligándose a declarar la innecesariedad de los terrenos así liberados para su desafectación y posterior incorporación al patrimonio del Ayuntamiento de Burgos, a título de expropiación forzosa y en los términos y condiciones que se definen en dichos convenios.

**III.-** Que con fecha 30 de abril de 2001 ha sido aprobado definitivamente la Revisión y Adaptación a la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León, del Plan General de Ordenación Urbana de Burgos, donde se define la ordenación prevista para los suelos propiedad de RENFE que una vez desafectados del uso ferroviario deberán integrarse en la trama urbana mediante los instrumentos urbanísticos de desarrollo necesarios.

**IV.-** Que dentro del espíritu de mutua colaboración puesto de manifiesto a través de los convenios firmados entre ambas instituciones para la supresión de la barrera urbanística del actual trazado ferroviario y habida cuenta de que en la actualidad existen suelos de RENFE susceptibles de ser declarados innecesarios para el servicio ferroviario, ambas partes están dispuestas a anticipar la entrega de los mismos al Ayuntamiento de Burgos.

**V.-** Que el justiprecio total a satisfacer por el Ayuntamiento de Burgos a RENFE por la expropiación de los terrenos liberados correspondientes al trazado actual asciende a la cantidad de OCHO MIL MILLONES DE PESETAS (8.000.000.000 Pts.), cuyo pago se compensará con las aportaciones que el Ayuntamiento de Burgos se ha comprometido a realizar por cuenta de RENFE para la financiación de las obras para la construcción de la variante ferroviaria de Burgos.

**VI.-** Que a fin de concretar las superficies y los terrenos de RENFE objeto de transmisión al Ayuntamiento de Burgos en virtud de los convenios antedichos y de las determinaciones del planeamiento urbanístico actualmente vigente, se hace necesario delimitar y grafiar los suelos urbanos, urbanizables y rústicos a liberar del servicio ferroviario, atribuyendo a cada categoría de suelo la parte que le corresponde del justiprecio acordado.

**VII.-** Finalmente, con objeto de desarrollar y dar cumplimiento a los compromisos adoptados, con anterioridad, por ambas instituciones sobre los terrenos liberados por la entrada en servicio de la nueva variante, ambas partes acuerdan llevarlos a cabo mediante la firma del presente protocolo adicional que se regirá por las siguientes

**CLAUSULAS:**

**PRIMERA.-**

A fin de concretar el contenido y alcance de la cláusula primera del convenio de fecha 13 de enero de 1998, en relación con los suelos a transmitir al Ayuntamiento de Burgos mediante expropiación forzosa, y una vez analizadas las determinaciones del planeamiento urbanístico último vigente, ambas instituciones acuerdan concretar las superficies totales de suelo de RENFE a transmitir al citado Ayuntamiento, a las reseñadas en los planos, que como Anexo 1, forman parte de este documento, con exclusión de cualesquiera otras y con las superficies aproximadas siguientes:

- Suelo Urbano Ambito Estación	254.089.- m <sup>2</sup>
- Sistemas Generales en suelo urbano	165.963.- m <sup>2</sup>
- Sistemas Generales en suelo urbanizable	233.099.- m <sup>2</sup>
- Suelo Rústico	129.821.- m <sup>2</sup>

**SEGUNDA.-**

Con independencia de la obligación asumida por RENFE en la cláusula segunda del convenio de fecha 13 de enero de 1998 cuyo compromiso se mantiene, ambas partes acuerdan anticipar la entrega al Ayuntamiento de Burgos, mediante la firma de las oportunas actas de ocupación, de tres parcelas de terreno actualmente susceptibles de desafectación del servicio ferroviario denominadas A-1, B-1 y C-1, así como la traza de la línea Calatayud-Cidad Dosante denominada D-1 comprendida entre la estación y el límite del término municipal, cuyas superficies aproximadas y delimitación se recogen en el plano que, como Anexo nº 2, se adjunta formando parte de este documento.

Asimismo, RENFE se compromete a poner a disposición del Ayuntamiento de Burgos en fases sucesivas, aquellos suelos que puedan liberarse del servicio ferroviario con anterioridad a la puesta en servicio de la variante ferroviaria.

**TERCERA.-**

El justiprecio acordado de 8.000 Millones de pesetas a abonar a RENFE por el Ayuntamiento de Burgos mediante aportación financiera a las obras de construcción de la variante ferroviaria de Burgos, se desglosa teniendo en cuenta la clasificación y calificación urbanística de los suelos a transmitir según el cuadro siguiente:

CLASIFICACION	SUPERFICIE	Ptas./m <sup>2</sup>	JUSTIPRECIO
Suelo Urbano Ambito Estación	254.089	17.944	4.559.373.016
Sistemas Generales s/urbano	165.963	11.070	1.837.210.410
Sistemas Generales s/urbanizable	233.099	6.823	1.590.434.474
Suelo rústico	129.821	100	12.982.100
<b>TOTAL</b>	<b>782.972</b>		<b>8.000.000.000</b>

El justiprecio a percibir por RENFE en el caso de que se efectúe la transmisión de la propiedad de los terrenos de forma escalonada, acomodando sus fases a los suelos que sean objeto de liberación anticipada, será el resultado de multiplicar el precio unitario para cada clasificación de suelo establecido en el cuadro anterior, por la superficie objeto de ocupación.

#### CUARTA.-

El indicado justiprecio se considera libre para RENFE de toda clase de gastos, impuestos, tasas, arbitrios y contribuciones especiales, ya sean estatales, provinciales o municipales, incluido el Impuesto Municipal sobre el incremento de valor de los Terrenos de Naturaleza Urbana, si éste se devengare; por lo que en caso de que la presente transmisión forzosa y la previsible entrega anticipada originase algún gasto de traslado o reposición de instalaciones, el pago de los mismos será de la exclusiva cuenta y cargo del Ayuntamiento de Burgos.

#### QUINTA.-

Con independencia de la tramitación del expediente expropiatorio por el que se transmite al Ayuntamiento de Burgos la titularidad de los suelos de RENFE referidos en la Cláusula Primera de este documento, RENFE autoriza en este acto al Ayuntamiento de Burgos, la ocupación anticipada de la antigua traza de la línea Calatayud-Ciudad Dosante, denominada como parcela D-1 en el Anexo 2, a fin de que puedan realizarse sobre la misma las obras y trabajos de acondicionamiento necesarios para su integración inmediata en la trama urbana.

#### SEXTA.-

Para el desarrollo, interpretación y cumplimiento del contenido y de las obligaciones contraídas por ambas partes en el convenio de fecha 13 de enero de 1998 y en el presente Protocolo adicional se acuerda crear una comisión mixta de seguimiento formada por tres representantes de cada una de las Instituciones firmantes a designar por el Alcalde de Burgos y el Presidente de RENFE que deberá reunirse al menos una vez al semestre, previa convocatoria del Ayuntamiento de Burgos o de RENFE, siendo necesario para adoptar los acuerdos que se propongan la unanimidad de los asistentes.

**SEPTIMA**


En todo lo no desarrollado por el presente Protocolo Adicional se mantienen plenamente vigentes todas y cada una de las cláusulas y contenidos del Convenio de 13 de enero de 1998.

**OCTAVA-**


Los términos de este Protocolo Adicional adquieren plena vigencia, validez y eficacia por haber sido aprobados con carácter previo por el Pleno del Ayuntamiento de Burgos y por el Consejo de Administración de RENFE.

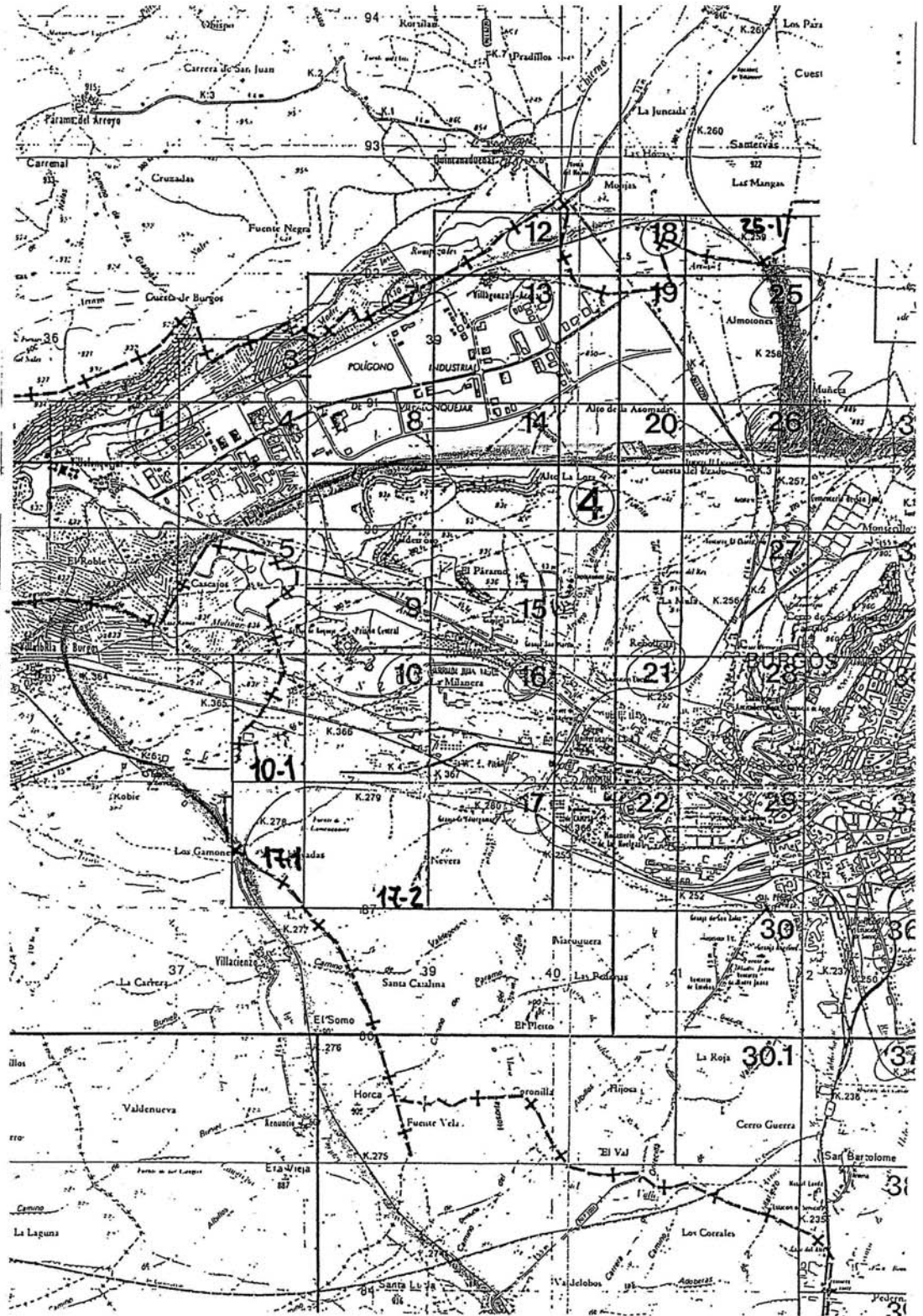
Y en prueba de conformidad con cuanto antecede, firman las partes el presente documento en el lugar y fecha al principio referenciado.

**POR EL AYUNTAMIENTO DE BURGOS**



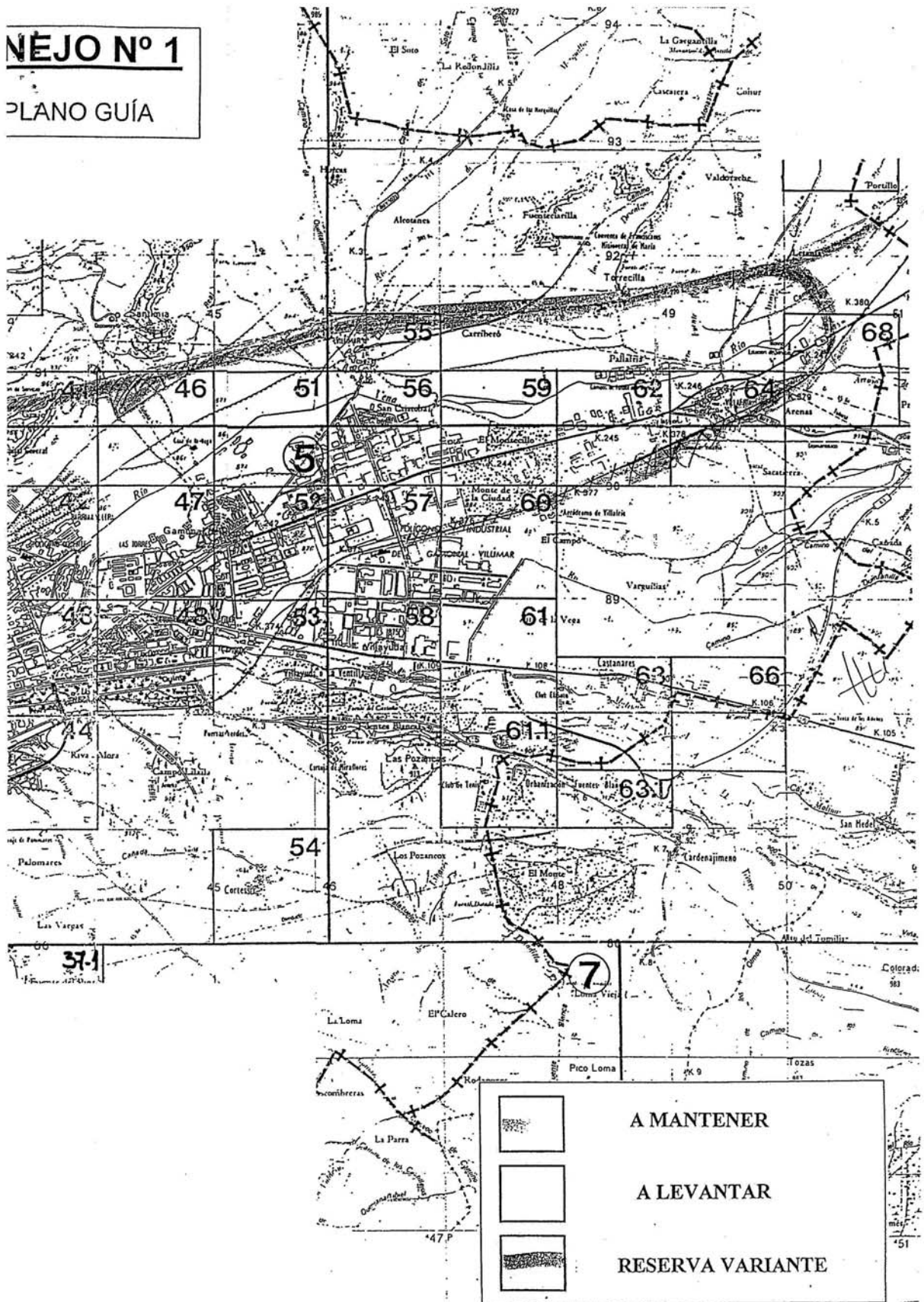
**POR RENFE**





# NEJO Nº 1

## PLANO GUÍA



**ANEXO 3. INFORME DE LA COMISIÓN TERRITORIAL DE PATRIMONIO  
CULTURAL DE BURGOS SOBRE LA CASA PALACIO DE LA GRANJA  
VILLARGÁMAR**



Junta de  
Castilla y León  
DELEGACION TERRITORIAL  
BOS BGA/YN  
Expte.: OT-215/2001-2

AYUNTAMIENTO DE BURGOS  
REGISTRO GENERAL  
Núm. 21503  
20 JUL 2001  
A la Secretaría P.D.  
Servicio Territorial de Cultura  
Delegación T. de Patrimonio Cultural  
Blasón

EXCMO. AYUNTAMIENTO  
- Sección de Obras -  
Plaza Mayor, s/n  
09071 BURGOS

La Comisión Territorial de Patrimonio Cultural de Burgos, en sesión celebrada el día 11 de Julio de 2001, en el expediente núm. 215/2001, promovido por D. Emilio Arce Vallejo, en relación con la solicitud de protección para la Casa Palacio de la Granja de Villargamar (Burgos), y de acuerdo con lo previsto en el artº 9.8 del Decreto 273/1994, de 1 de Diciembre, emite el siguiente informe:

Apreciando la Comisión la importancia histórica de este edificio, tal y como se documenta en los informes evacuados por D. Jesús Ojeda Calvo, Licenciado en Filosofía y Letras (Geografía e Historia), en los que entre otras cosas se señala que, "tanto la Casa Palacio como la Capilla adjunta y el molino próximo, componen un conjunto que, como mínimo, data de mediados del S. XVII. Sus propietarios fueron la familiar de mercaderes de la moneda como los blasones así lo atestiguan", recuerda al Ayuntamiento de Burgos que esta Casa Palacio, por ser blasonada, se encuentra protegida por la Ley del Patrimonio Histórico Español. En este sentido establece la Disposición Adicional 2ª "se consideran asimismo de Interés Cultural y quedan sometidos al régimen previsto en la presente Ley, los bienes a que se contraen los Decretos de 22 de Abril de 1.949, 571/1963 y 499/1.973". El Decreto 571/1.963 de 14 de Marzo, se refiere a protección de los escudos, emblemas, piedras heráldicas, rollos de justicia, cruces de término y piezas similares de interés histórico-artístico.

En consecuencia, de acuerdo con lo establecido en el artículo 18 de la Ley 16/1.985, de 25 de Junio, no puede derribarse este edificio, debiendo además incluirse entre los inmuebles catalogados del Plan General de Ordenación Urbana de Burgos.

La Comisión acuerda solicitar a la Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural, una propuesta para la documentación de este edificio.

El presente informe se notifica sin estar aprobada el acta de la sesión, lo que se advierte, conforme a lo establecido en el art. 27.5 de la Ley del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

VºBº  
EL PRESIDENTE

Fdº.: Fernando Rodríguez Porres.

C/. Juan de Padilla, s/n.º - Telf. 947 28 15 70 - Fax 947 28 15 71 - 09006 BURGOS

Burgos a 13 de Julio de 2001  
LA SECRETARIA  
UNTA DE CASTILLA Y LEÓN  
DELEGACION T. EN BURGOS  
REGISTRO UNICO CULTURA  
MEDIO AMBIENTE  
SALIDA Nº. 20011400009255  
19-07-2001 12:41:11  
Fdº.: Blanca González Alvarez.



**ANEXO 4. CUMPLIMIENTO Y PLANOS NORMATIVOS DE LAS  
SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS DERIVADAS DE LA  
INSTALACIÓN DEL NUEVO AEROPUERTO DE BURGOS**

Como consecuencia del Informe desfavorable emitido por la Subdirección General de Sistemas de Navegación Aérea y Aeroportuarios, de la Dirección General de Aviación Civil de la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento, emitido en marzo de 2007, respecto a las servidumbres aeronáuticas del nuevo aeropuerto de Burgos, que podrían interferir con las previsiones de tres zonas o ámbitos reclasificados en esta Modificación (sector S18-Carretera de Cortes, sector S27-Ciudad del AVE y zona infraestructural para las nuevas instalaciones de CLH) contenidos en la Memoria vinculante de la Modificación, se aportó un nuevo documento de "Subsanación de las deficiencias observadas en el informe emitido por la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento", con fecha abril de 2007, que contenía la subsanación de las prescripciones de dicho informe, de cara a recogerlas en el documento que se aprobara definitivamente.

Presentada esta documentación para la evacuación del informe definitivo a la Dirección General de Aviación Civil ("Subsanación de las deficiencias observadas en el informe emitido por la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento", de abril de 2007), este organismo informa favorablemente la presente Modificación del PGOUB (Informe de fecha 26 de septiembre de 2007). En el mismo se concretan tres prescripciones: condición de que las construcciones no superen las superficies limitadoras de las servidumbres aeronáuticas (extremo recogido con precisión en las condiciones de las fichas de los sectores afectados y regulado en los planos normativos de ordenación de cada sector); recomendación de la inscripción de afección por servidumbres a las parcelas finales en su inscripción en el Registro de la Propiedad (extremo recogido igualmente con precisión en las condiciones de las fichas de los sectores afectados); y, por último, ajuste realizado para subsanar las pequeñas discrepancias entre el plano normativo de servidumbres de la Modificación, adjunto, y el aportado por el organismo regulador. Todas ellas han sido recogidas en el presente documento de Texto refundido-aprobación definitiva, tanto en los planos de este Anexo, como en las observaciones de la fichas de los sectores (recogidas en la Memoria vinculante general y en las Memorias de

ordenación detallada de cada sector) y en los respectivos planos de ordenación de los sectores. Todas las determinaciones incorporadas tienen carácter normativo.

Con ello, se consideran cumplimentados los extremos observados en el informe favorable emitido por el organismo competente y se entienden recogidas y reguladas, con carácter normativo, las servidumbres aeronáuticas en lo que se refiere a su incidencia sobre ámbitos de esta Modificación.

Se incluye también a continuación un Informe técnico suscrito por Aguas de Burgos, que justifica la cota máxima que alcanzarán en el supuesto más desfavorable los nuevos depósitos de abastecimiento previstos en la zona infraestructural en suelo rústico.



A Y U N T A M I E N T O  
B U R G O S

Sr. Director Técnico para la Gestión  
de la Variante Ferroviaria de Burgos  
Plaza del Cid  
**BURGOS**

Atiendo a la consulta que nos ha formulado en relación con la cota máxima que puede alcanzar el depósito a construir en las inmediaciones del Barrio de Cortes de esta Ciudad, que se va a ejecutar dentro del "Proyecto de renovación de las conducciones desde la E.T.A.P. y depósito en Cortes".

En este sentido, y según se deduce de los datos reflejados en el proyecto presentado por la empresa INCISA, por encargo de la Junta de Castilla y León, el depósito iría emplazado en la cota 970,44 m. y, teniendo en cuenta que la altura de construcción es de 7,50 m., resulta una cota máxima de construcción de 977,94 m., tal como se refleja en el plano de planta anejo a este escrito. Sobre la coronación del depósito, se pueden construir pequeñas casetas y antenas de transmisión de datos cuya altura total no sobrepasaría los 7 m., por lo que en definitiva, la cota máxima a alcanzar, tanto con la edificación, como con las instalaciones complementarias, no rebasaría la cota de 985 m.

En caso de necesidad, la altura de las instalaciones complementarias o antenas podría reducirse en 1 ó 2 metros.

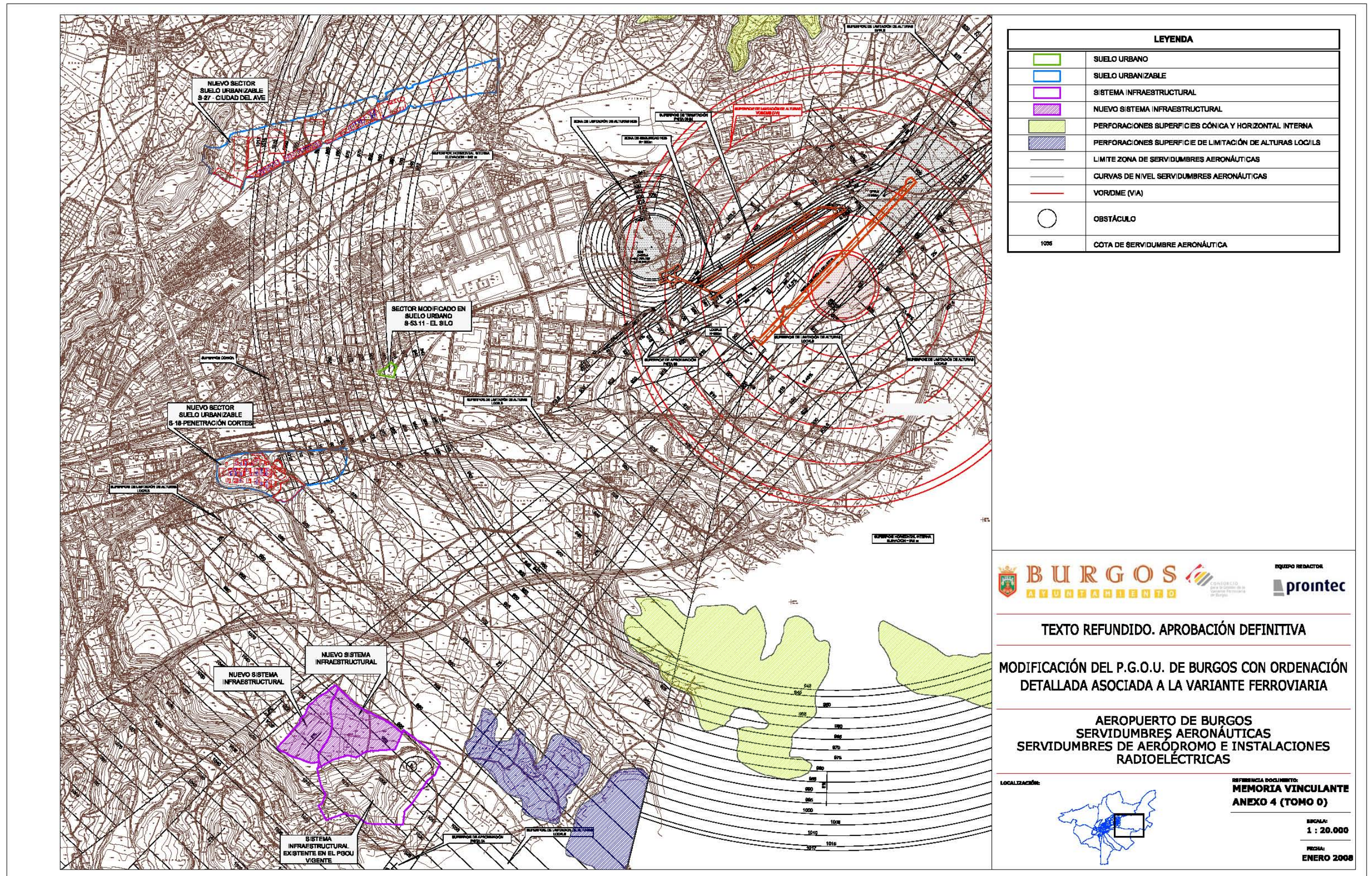
Burgos, 19 de septiembre de 2006  
EL INGENIERO DIRECTOR,



José Carracedo del Rey

**PLANOS DE "AEROPUERTO DE BURGOS. SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS. SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO E INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS" Y "PLANO DE ACREDITACIÓN DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS" (SECTORES S-18, S-27, S-53.11 Y ZONA DE SUELO RÚSTICO DE PROTECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS)**





LEYENDA	
	SUELO URBANO
	SUELO URBANIZABLE
	SISTEMA INFRAESTRUCTURAL
	NUEVO SISTEMA INFRAESTRUCTURAL
	PERFORACIONES SUPERFICIES CÓNICA Y HORIZONTAL INTERNA
	PERFORACIONES SUPERFICIE DE LIMITACIÓN DE ALTURAS LOC/LS
	LIMITE ZONA DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS
	CURVAS DE NIVEL SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS
	VORDME (V/A)
	OBSTÁCULO
1005	COTA DE SERVIDUMBRE AERONÁUTICA

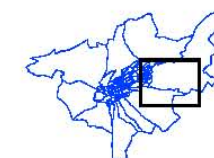


TEXTO REFUNDIDO. APROBACIÓN DEFINITIVA

MODIFICACIÓN DEL P.G.O.U. DE BURGOS CON ORDENACIÓN DETALLADA ASOCIADA A LA VARIANTE FERROVIARIA

AEROPUERTO DE BURGOS  
SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS  
SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO E INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS

LOCALIZACIÓN:

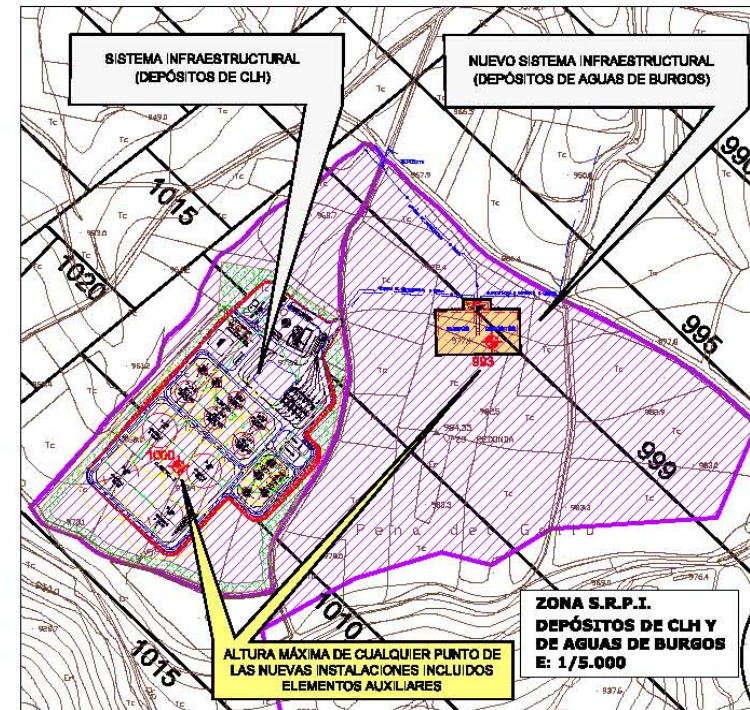
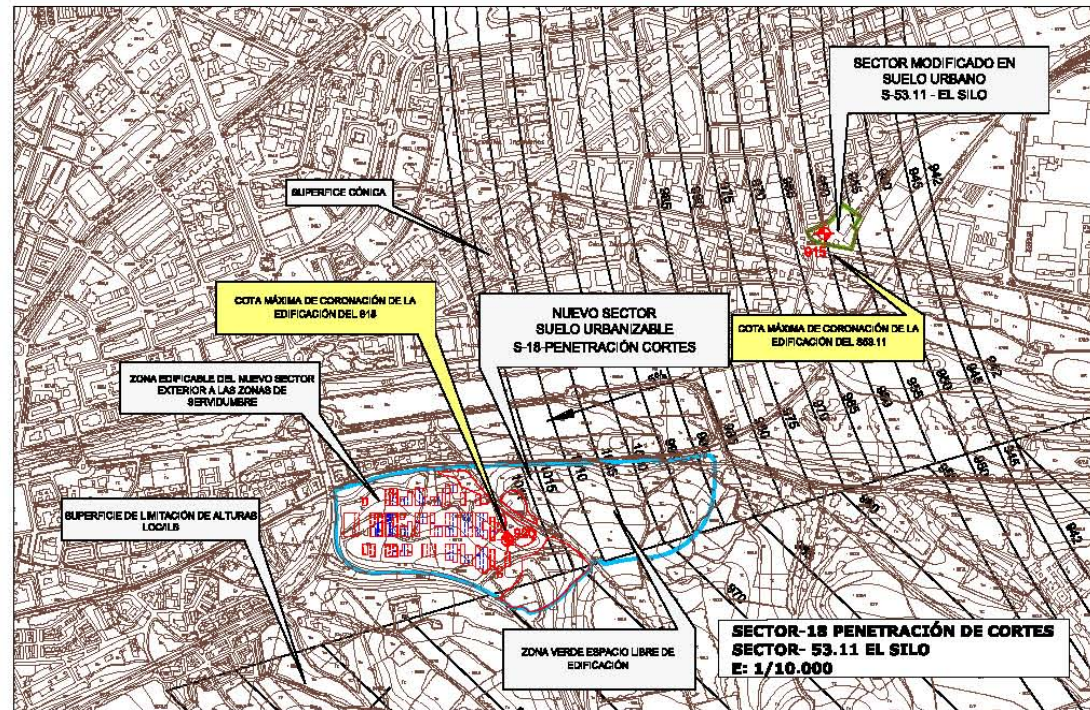
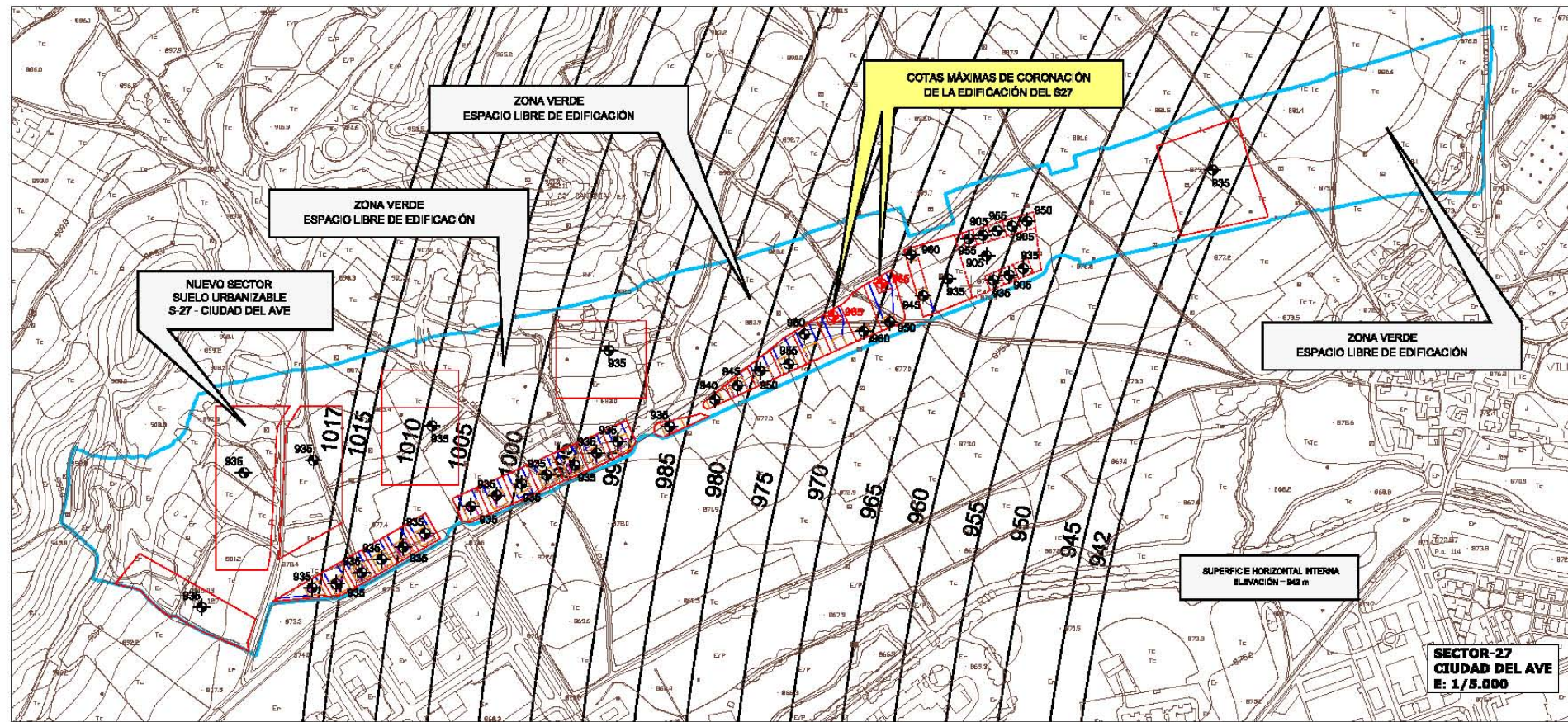


REFERENCIA DOCUMENTO:  
**MEMORIA VINCULANTE ANEXO 4 (TOMO 0)**

ESCALA:  
**1 : 20.000**

FECHA:  
**ENERO 2008**





LEYENDA	
	SUELO URBANO
	SUELO URBANIZABLE
	SISTEMA INFRAESTRUCTURAL
	NUEVO SISTEMA INFRAESTRUCTURAL
	ALTURA MÁXIMA DE CORONACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN O INSTALACIÓN (INCLUIDAS ANTENAS, PARABOLIZADOS, CHIMENAS, EQUIPOS DE AIRE ACONDICIONADO, CAJAS DE BICALERAS Y ASCENSORES, CARTILES, REMATES DECORATIVOS, ETC., O CUALQUIER ANADIDO SOBRE LA CONSTRUCCIÓN, ASÍ COMO LOS MEDIOS MECÁNICOS NECESARIOS POR SU CONSTRUCCIÓN - GRUAS, ETC.-)
	852.95
	1035
	COTA DE SERVIDUMBRE AERONÁUTICA

NOTA:  
AL ENCONTRARSE LOS AMBITOS INCLUIDOS EN LAS ZONAS DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS LEGALES, LA EJECUCIÓN DE CUALQUIER CONSTRUCCIÓN O ESTRUCTURA ( PORTES, ANTENAS, ETC.) Y LA INSTALACIÓN DE LOS MEDIOS NECESARIOS PARA SU CONSTRUCCIÓN (INCLUIDOS GRUAS Y SIMILARES), RESOLVERÁ RESOLUCIÓN FAVORABLE, CONFORME A LOS ARTÍCULOS 29 Y 30 DEL DECRETO SOBRE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS.



TEXTO REFUNDIDO. APROBACIÓN DEFINITIVA

MODIFICACIÓN DEL P.G.O.U. DE BURGOS CON ORDENACIÓN DETALLADA ASOCIADA A LA VARIANTE FERROVIARIA

PLANO DE ACREDITACIÓN DE CUMPLIMIENTO DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

LOCALIZACIÓN



MEMORIA VINCULANTE ANEXO 4 (TOMO 0)

ESCALA: VARIAS  
FECHA: ENERO 2008