

II. DISPOSICIONES GENERALES

CONSEJERÍA DE ADMINISTRACIÓN AUTONÓMICA

CORRECCIÓN de errores del Decreto 3/2008, de 17 de enero, por el que se fijan las cantidades retributivas para el año 2008 del personal al servicio de la Administración de la Comunidad de Castilla y León.

Advertido error en el texto remitido para su publicación, del Decreto 3/2008, de 17 de enero, publicado en el «Boletín Oficial de Castilla y León» n.º 12 de 18 de enero de 2008, se procede a efectuar la siguiente corrección de errores.

Artículo 2.1.c) Complemento de Productividad:

Donde dice «... deducido el importe a consolidar del Punto 4.º del Acuerdo de 21 de noviembre de 2000...»

Debe decir «... deducido el importe a consolidar del Punto 4.º del Acuerdo de 21 de diciembre de 2000...»

CONSEJERÍA DE FOMENTO

DECRETO 4/2008, de 17 de enero, por el que se aprueba definitivamente la modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Burgos asociada a la Variante Ferroviaria.

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

ANTECEDENTES

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

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

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

- Al sistema de rondas y a las acciones previstas en el sistema general viario.
- Al suelo urbanizable delimitado, creando nuevos sectores, modificando (o sustituyendo) algunos vigentes, y adscribiendo a dichos sectores los terrenos liberados por el ferrocarril, como sistemas generales externos, a fin de obtener la propiedad de los citados terrenos.
- Al suelo urbano, transformando varias unidades de actuación, según sus características, bien en sectores de suelo urbano no consolidado, o bien en unidades de normalización en suelo urbano consolidado, o bien en suelo urbano consolidado sujeto a licencia directa; al mismo tiempo se crean nuevos sectores de suelo urbano no consolidado, pero en ningún caso terrenos de origen ferroviario se adscriben como sistemas generales al suelo urbano.

La opción por la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana se justifica con argumentos como la innecesidad de una Revisión, puesto que no se reconsideran todas las determinaciones de ordenación general: ya el Plan General vigente contempla un modelo de ciudad con el desvío ferroviario por el norte y con los actuales terrenos ferroviarios como eje-bulevar, aspectos pues constitutivos de un modelo de ciudad que no resulta alterado. En cuanto a la delimitación y ordenación de varios sectores de suelo urbano y urbanizable, se justifican como una necesidad directamente vinculada al objetivo fundamental de la Modificación, que no es otro que la ejecución del Plan General vigente, en cuanto prevé la supresión del trazado ferroviario a su paso por el centro de la ciudad. Se adjunta un informe jurídico de julio de 2004 que refuerza dicha opción, justificando que las alteraciones de ordenación propuestas tienen carácter de modificaciones del planeamiento y no de revisión del mismo.

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

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

Tomo 0. Memoria Vinculante de la Modificación. Texto.

Tomo 1. Memoria Vinculante de la Modificación. Planos.

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