

ALEGACIONES AL DOCUMENTO

**“Modificación del PGOU
relativa a la compatibilidad de
usos en parcelas dotacionales”
EXPTE. 2/2024 PGOU-MOD**

Consideración previa

El RUCyL Reglamento de urbanismo de Castilla y León señala en su Art. 432. Reglas para la información pública:

a) *“Los anuncios de información pública deben indicar con claridad”:*

8.º *“Lugar y horario dispuestos para la presentación de alegaciones, sugerencias y cualesquiera otros documentos, así como, en su caso, el número de telefax y la dirección de correo electrónico habilitados al mismo efecto.”*

b) *“Durante el período de información pública todas las personas, físicas y jurídicas. Pueden”:*

4.º *“Presentar alegaciones, sugerencias, informes y cualesquiera otros documentos que estimen oportuno aportar en relación con el instrumento o expediente expuesto, en cualquier de las formas previstas en la letra anterior.”*

En virtud del mismo,

D. Santos Martín Miguel con DNI XXXXXXXX X en representación de la Plataforma Ciudadana de Oposición al Aparcamiento en Altura en María Amigo. C/XXXXX XXXXX X X XXXXX Burgos. Email: xxxxxxxxxxxx@hotmailcom.

D. Félix Martínez Gutiérrez DNI XXXXXXXX X y Dña. Nuria Jorge Barrio con DNI XXXXXXXX X, en representación de las familias del CEIP Sierra de Atapuerca, con dirección/ XXXXXXXXXXX X X XXXXX Burgos Email: xxxxxxxxxxx@gmail.com

Exponen:

Que estando en periodo de alegaciones e información pública el documento de título “Modificación del PGOU relativa a la compatibilidad de usos en parcelas dotacionales”. Expediente: 2/2024 MOD PGOU, se presentan ante la Gerencia de Urbanismo, Infraestructuras y Vivienda del Ayto. de Burgos las siguientes alegaciones:

Motivación del presente informe de alegaciones

Previo al análisis detallado de cada una de las alegaciones individualizadas conviene hacer una reflexión sobre el motivo que justifica la presentación del documento “Modificación del PGOU relativa a la compatibilidad de usos en parcelas dotacionales”.

Aunque en el mismo se define como objetivo,“ habilitar la posibilidad de implantación del uso de Garaje-aparcamiento de titularidad pública en el suelo o en el subsuelo de las parcelas calificadas en el planeamiento urbanístico como dotaciones urbanísticas públicas, salvo en las de Espacio Libre.”, la realidad es que el objetivo ulterior y puesto de manifiesto en numerosas ocasiones por los miembros de la corporación municipal que ahora promueve esta modificación, no es otro que el de la construcción de los aparcamientos en altura en diversas localizaciones de la ciudad de Burgos, de los que vienen hablando, desde que en marzo de 2023 comenzase la campaña electoral de las elecciones de mayo 2023. Diario de Burgos lunes, 8 de mayo de 2023. Correo de Burgos 08.05.2023.

La reescritura del articulado del actual PGOU habilita la construcción de dichos aparcamientos en altura en vías públicas, en lugar de aprovechar las numerosas alternativas de aparcamientos bajo rasante que ya contempla el Plan General en su redacción actual.

El presente documento de alegaciones pretende aportar argumentos suficientes para que se entienda la necesidad de paralizar el procedimiento administrativo abierto dirigido a aprobar la modificación del PGOU.

Que se estima afectaría de manera grave y definitiva, no solo los espacios públicos en los que cada una de estas estructuras pretende ser instalada en el presente, sino que abriría la posibilidad, de que dichas afectaciones se extendiesen a cualquier otro lugar donde el planeador urbanístico del futuro estimase oportuno.

Proteger los espacios públicos consolidados, aceptados y habitados por los ciudadanos, y salvaguardar los entornos escolares como áreas de protección de la salud de la infancia, es lo que nos mueve a presentar este documento de alegaciones y a promover un movimiento de oposición a los aparcamientos en altura en el núcleo urbano de la ciudad de Burgos.

ALEGACIONES

1ª. Alegación. Falta de estudio que justifique la necesidad de la modificación del PGOU.

Arranca la Memoria Informativa de este documento en su punto 1.1 Antecedentes y objetivos diciendo:

“Uno de los déficits históricos que sufre el término municipal es la escasez de plazas de aparcamiento, especialmente en algunas zonas consolidadas en las que no resulta factible la creación de aparcamientos o garajes que puedan paliar dicha carencia, al no disponer de parcelas vacantes que destinar a este fin.”

Se dice esto sin aportar ningún estudio que justifique tal afirmación; cuan grande es ese déficit de plazas de aparcamiento o cuáles son esas zonas consolidadas en las que no resulta factible la creación de aparcamientos.

No se dice nada aquí y en ningún lugar de todo el documento. Nada de lo que verdaderamente justifica la modificación del PGOU que se propone, que es el de dar respaldo legal a la construcción de una serie de aparcamientos en altura que se han propuesto desde la municipalidad construir en diversas zonas de la ciudad. Dos de ellos con prioridad sobre los otros:

El previsto en la parcela junto al CEIP Sierra de Atapuerca y Escuela Infantil Los Gigantillos (adyacentes al Bulevar del Ferrocarril), situado dentro del Sector S-29.07 “Antigua Estación” para el que existe un Estudio de Detalle aprobado definitivamente por acuerdo Municipal el 18 de Diciembre de 2009 en base a una serie de documentación refundida y registrada en la Gerencia Municipal de Fomento el 2 de diciembre de 2009 con el número 1801/09, en la que se aprueba la reserva de plazas de aparcamiento del sector como es preceptivo para aprobar su ordenación detallada y aprovechamiento edificatorio. Por tanto, existiría una importante incoherencia entre la licencia de construcción otorgada a las torres que están en construcción y la supuesta escasez de plazas debido a su construcción que ahora se denuncia, ya que la reserva de plazas de aparcamiento del sector fue aprobada en el documento de Ordenación Detallada del Sector, y en ningún caso se consideraba necesario un aparcamiento en altura en dicha ubicación.

Se tiene conocimiento de la planificación de este aparcamiento en altura por los medios de comunicación el 4 de enero en el Diario de Burgos. “Planean un parking en altura junto a la Cellophane”

El aparcamiento en la Calle María Amigo, una de las áreas de menos estrés en términos de aparcamiento en Gamonal según estudio de la Gerencia Municipal de Urbanismo de 2021.

Un área, según se dice una vez más, en el párrafo del modificado del PGOU, sin parcelas vacantes que destinar a este fin, pero donde se está construyendo a menos de

150 metros un bloque de 118 viviendas (el edificio ORIGEN, primero que se construye en la zona en los últimos 35 años) con 150 plazas de aparcamiento subterráneo que no hace sino contribuir de forma negativa al problema del aparcamiento en la zona y aumentar la densidad de población en un área altamente poblada.

2ª. Alegación. Ocultación deliberada de las múltiples maneras en la que el PGOU en su redacción actual resuelve el problema de la falta de aparcamiento.

En el siguiente párrafo dice:

"El Plan General de Ordenación Urbana de Burgos contempla dentro del Uso Dotacional de Comunicaciones, en la clase Red Viaria, los "Viales destinados a la circulación y, en su caso, al estacionamiento de vehículos". Y entiende por estacionamiento "las bandas laterales del viario destinadas a aparcamiento de vehículos".

Si bien esta determinación habilita la disposición de plazas de aparcamiento en las bandas laterales de los viarios cuyas características técnicas y funcionales lo permitan, su número es considerablemente limitado y, por tanto, insuficiente para solventar las carencias actuales y futuras."

Pues bien, se olvida de decir que en el Artículo 62 Red Viaria se dice que:

"El uso de garaje aparcamiento podrá ubicarse bajo la vía pública de acuerdo con las condiciones establecidas en el artículo relativo a las condiciones generales para el uso dotacional público."

Y que en la sección 5 donde se regula uso de garaje aparcamiento de forma independiente Art. 85.5) repite exactamente los mismo:

"El uso de garaje aparcamiento podrá ubicarse bajo la vía pública de acuerdo con las condiciones establecidas en el artículo relativo a las condiciones generales para el uso dotacional público."

No se menciona tampoco que el Art 76.1:

*"En las parcelas calificadas para usos dotacionales de **equipamientos** además del uso predominante se podrá disponer cualquier otro que coadyuve a los fines dotacionales previstos con una limitación al 25% de la superficie edificada total."*

Es decir que en las parcelas calificadas para usos dotacionales con una limitación de 25% se permite el uso de **garaje aparcamiento incluso en altura**, como uso coadyuvante a los fines dotacionales.

No se menciona tampoco, que el Art 76. 2) contempla la compatibilidad de usos en parcelas de **equipamientos** el uso garaje aparcamiento **bajo rasante**.

*"En cualquier caso, el uso de **garaje aparcamiento bajo rasante** será plenamente compatible siempre que quede justificado el interés general de su implantación y que se acredite la mejora que su implantación supone para paliar el déficit de plazas de aparcamiento del entorno inmediato, entendido como tal la unidad urbana o el sector al que pertenezca la parcela de equipamiento público o privado."*

Y tampoco se menciona que el Art 59 Actos edificatorios en los **espacios libres**

“Se tendrán en cuenta las limitaciones en cuanto a compatibilidad de usos derivadas del artículo 94-1-a) 2º del RUCyL”

El Art.94-1-a) 2ª dice:

*“Se prohíbe la compatibilidad en una misma parcela entre el uso de espacio libre público y cualquier otro, a excepción de uso deportivo público al aire libre, los usos no constructivos vinculados al ocio, el **aparcamiento bajo rasante** en condiciones que permitan la plantación de especies vegetales y otros usos dotacionales; estos últimos no deben ocupar más de un 10 por ciento de la superficie”*

Por tanto, además de en bandas laterales del viario también se puede ubicar el uso de **garaje aparcamiento bajo la vía pública, bajo** los suelos calificados como **suelo dotacional público, bajo** los suelos calificados como **suelo libre** y **sobre** los suelos calificados como **dotacional público** además de los suelos **sobre y bajo** calificados para uso **residencial y productivo**.

De manera que el PGOU en su concepción actual ya contempla múltiples formas en la que la cuantía de plazas de aparcamiento puede ser ampliada suficientemente para solventar las carencias actuales y futuras sin recurrir a modificaciones de este.

Se oculta deliberadamente una información crucial, que desautorizaría completamente el objetivo de la presente modificación del PGOU.

Porque el PGOU en su redacción actual ya habilita maneras de solucionar el problema de la escasez de aparcamiento más allá de las bandas laterales de los viales y es la de la construcción bajo y sobre rasante en las múltiples variantes que se han expuesto anteriormente.

3ª. Alegación. El uso de garaje aparcamiento en suelo dotacional público ya se contempla en la ordenación actual.

Dice a continuación:

“Por otra parte, la Normativa del Plan General contempla como un uso independiente el de Garaje-Aparcamiento, y en su artículo 85.1 señala:

“Se entiende como aparcamiento el espacio destinado a la estancia de vehículos, que no constituye estacionamiento en la vía pública regulado como uso independiente. Cuando se ubica en espacio edificado adquiere la condición de garaje”.

“Esta consideración como uso independiente, distinto del Dotacional hace que la compatibilidad en las parcelas calificadas en el planeamiento urbanístico como dotaciones urbanísticas públicas, para la implantación en el vuelo o en el subsuelo de otros usos dotacionales públicos diferentes al existente o propuesto sobre el suelo, tampoco proporcione una solución al problema, pues no está abierta a este tipo de instalaciones.”

Dice no estar abierta a este tipo de instalaciones, es decir los garajes, y remarca la diferencia con los aparcamientos que, sí están permitidos, Art 54-4

“Asimismo, en el subsuelo de las parcelas calificadas en el planeamiento urbanístico como dotaciones urbanísticas públicas, se permite, con carácter general, la implantación de aparcamientos y cualquier

otro uso de iniciativa y titularidad privada que se consideren de interés general por contribuir a un aprovechamiento más racional del espacio y atender la cobertura de servicios básicos de la comunidad. En este caso, la ordenación detallada mediante el instrumento de planeamiento correspondiente calificará expresamente el subsuelo determinando su **condición patrimonial** y la aprobación de dicho instrumento será título suficiente para considerar que desafecta el subsuelo público. Posteriormente será precisa la tramitación del proyecto de desagregación del subsuelo respecto del suelo, la adjudicación, en su caso, del título por el que se transmite el derecho sobre el subsuelo y la constitución del complejo inmobiliario en el que las fincas resultantes deban integrarse según prevé la legislación vigente.”

Es decir que el Art 54-4 no hace distinción entre aparcamiento y garaje como si lo hace el Art 85.1 (cuando se ubica en espacio edificado adquiere la condición de garaje). Y si se permite que en el subsuelo de las parcelas dotaciones se implanten aparcamientos, luego **la compatibilidad del uso garaje aparcamiento en suelo dotacional público si se contempla en el plan actual**, con un condicionante, y es el de que el subsuelo se califique como bien patrimonial.

Condición que desafecta el subsuelo público, haciendo precisa posteriormente la tramitación del proyecto de desagregación del subsuelo respecto del suelo.

Esto es lo que se ha venido haciendo hasta la fecha en todos los aparcamientos subterráneos de titularidad pública y de gestión privada.

Es decir que el aparcamiento público (definido en el artículo 85.2.c como “*el espacio destinado a la provisión de plazas de uso público para su gestión, tanto por parte de la administración como por cualquier promotor privado. Su régimen de utilización puede ser en rotación, en el que cualquier usuario puede acceder a cualquier plaza con estancia temporal, o bien el estacionamiento de vehículos en plazas para residentes.*”) será siempre de titularidad pública, pero su gestión podrá ser pública y no sujeta al régimen de concesión como se ha hecho hasta ahora en los 17 aparcamientos de titularidad municipal que existen en la ciudad.

Un ejemplo de esto es el aparcamiento del MEH de titularidad pública, gestión municipal (a través de la empresa pública PROMUEVE BURGOS), subterráneo y en una parcela que en origen sería íntegramente dotacional (suelo, vuelo y subsuelo), pero que entiendo que el subsuelo se habrá calificado como bien patrimonial, desafectando por tanto el subsuelo del suelo, y que se habrá tramitado el correspondiente proyecto de segregación.

Como conclusión la afirmación que se hace en el último párrafo del apartado 1.1- Antecedentes y objetivos de que “*el Plan General de Burgos no considera el garaje-aparcamiento como uso dotacional, por lo que, para atender las necesidades y solventar las carencias existentes en este aspecto, es necesario habilitar disposiciones que permitan su compatibilidad en las parcelas integrantes del citado sistema dotacional*”, no es cierta ya que el actual Plan General de Burgos, aunque el garaje aparcamiento no se considera como uso dotacional, sí contempla una herramienta eficaz para cubrir las necesidades de aparcamiento que es la de calificar el subsuelo como bien patrimonial y desafectarlo del suelo.

4ª. Alegación. El ordenamiento debe responder a la necesidad de un régimen estable.

Más adelante cuando establece el objetivo de la modificación en el apartado 2.1:

“ El objeto de la presente modificación es habilitar la posibilidad de implantación del uso de Garaje-Aparcamiento de titularidad pública en el suelo o en el subsuelo de las parcelas calificadas en el planeamiento urbanístico como dotaciones urbanísticas públicas, salvo en las de Espacio Libre.”

Se olvida de mencionar que el uso como aparcamiento en el subsuelo de parcelas dotacionales ya está contemplado en el Art 54-4 (*“Asimismo, en el subsuelo de las parcelas calificadas en el planeamiento urbanístico como dotaciones urbanísticas públicas, se permite, con carácter general, la implantación de aparcamiento”*) y el Art 76.1 (*“En las parcelas calificadas para usos dotacionales de equipamientos además del uso predominante se podrá disponer cualquier otro que coadyuve a los fines dotacionales previstos con una limitación al 25% de la superficie edificada total”*), hace lo mismo en el suelo.

Por lo tanto, el PGOU actual ya contempla las herramientas necesarias y suficientes para solventar las carencias actuales y futuras de aparcamiento de las que se lamenta no tener en el apartado de antecedentes y objetivos. Delatando de esta manera el verdadero y único objeto de la modificación del PGOU que se está tramitando y que no es otro que el de poder construir los aparcamientos en altura en favor de la solución adoptada hasta hoy que es la de los aparcamientos subterráneos, perfectamente recogida en el ordenamiento actual.

Los artículos siguientes recogen con más detalle lo que ya indica el Art 54-4,

el Art 62: Uso de garaje aparcamiento bajo vía pública

el Art 76.2 Uso de garaje aparcamiento bajo parcelas de equipamientos

el Art 59 Uso de garaje aparcamiento bajo espacios libres

el Art 76.1 Uso de garaje aparcamiento sobre parcelas de equipamientos

el Art 94-1-a) 2º del RUCyL. la compatibilidad en una misma parcela entre el uso de espacio libre público y cualquier otro.

Art 62- *“El uso de garaje aparcamiento podrá ubicarse bajo la vía pública de acuerdo con las condiciones establecidas en el artículo relativo a las condiciones generales para el uso dotacional público.”*

Art. 76.2 – Compatibilidad de usos en las parcelas de equipamientos- *“En cualquier caso, el uso de garaje aparcamiento bajo rasante será plenamente compatible siempre que quede justificado el interés general de su implantación y que se acredite la mejora que su implantación supone para paliar el déficit de plazas de aparcamiento del entorno inmediato, entendiendo como tal la unidad urbana o el sector al que pertenezca la parcela de equipamiento público o privado.”*

Art.85.2-Hablando del uso de garaje aparcamiento vuelve a reproducir lo que ya dijo en el artículo 62 *“El uso de garaje aparcamiento podrá ubicarse bajo la vía pública de acuerdo con las condiciones establecidas en el artículo relativo a las condiciones generales para el uso dotacional público.”*

Art.59 Actos edificatorios en los espacios libres

1." *Se tendrán en cuenta las limitaciones en cuanto a compatibilidad de usos derivadas del artículo 94-1-a) 2º del reglamento de castilla y león, ..."*

Art 94-1-a) 2º del RUCyL "*Se **prohíbe la compatibilidad** en una misma parcela entre el uso de espacio libre público y cualquier otro, **a excepción** de uso deportivo público al aire libre, los usos no constructivos vinculados al ocio, **el aparcamiento bajo rasante** en condiciones que permitan la plantación de especies vegetales y otros usos dotacionales; estos últimos no deben ocupar más de un 10 por ciento de la superficie"*.

Es por esta **ocultación** por la que este documento debería ser impugnado y paralizada su tramitación. Porque contraviene una de las normas básicas del ordenamiento jurídico que es el de la seguridad.

El ordenamiento debe responder a la necesidad de un régimen estable, a la eliminación de cuanto signifique arbitrariedad, las normas deben ser bien determinadas y su cumplimiento garantizado y no modificadas eventualmente para obedecer a un fin puntual.

Se corre el riesgo en este caso, de que una herramienta urbanística como es la que se pretende introducir en el ordenamiento de la ciudad de Burgos (la construcción de aparcamientos en altura en vía pública), permítaseme la ironía, posibilite a un futuro planeador urbanístico construir uno de estos aparcamientos en altura en la Calle Vitoria o en la Avenida de los Reyes Católicos si las necesidades de aparcamiento así lo justificasen.

Y este absurdo entendible por cualquiera en la ciudad, es por lo que el procedimiento administrativo que pretende habilitar la posibilidad de implantar el uso de garaje-aparcamiento en el **vuelo** de suelo dotacional de comunicaciones **tipo viario** debería ser paralizado y el documento impugnado.

5º Alegación. Falta de interés público

La memoria vinculante de la "Modificación del PGOU relativa a la compatibilidad de usos en parcelas dotacionales" contra el que se presenta este documento de alegaciones, dice de la siguiente manera:

"2.- MEMORIA VINCULANTE

2.1.- OBJETO DE LA MODIFICACIÓN

El objeto de la presente modificación es habilitar la posibilidad de implantación del uso de Garaje-Aparcamiento de titularidad pública en el vuelo o en el subsuelo de las parcelas calificadas en el planeamiento urbanístico como dotaciones urbanísticas públicas, salvo en las de Espacio Libre.

2.2.- JUSTIFICACIÓN DEL INTERÉS GENERAL

Uno de los objetivos principales de **la actividad urbanística pública** es que el uso del suelo se realice conforme al **interés general**, para lo que resulta imprescindible dar una respuesta adecuada a las necesidades de suelo destinados a los distintos usos que existan en el término municipal.

Este es el objetivo principal que se persigue con la presente modificación. Se propone corregir aquellos aspectos de la normativa urbanística **que impiden dar una respuesta adecuada** a las demandas de servicios a la población en general, concretamente a la notoria escasez existente de plazas de aparcamiento.

La necesidad de realizar estas correcciones resulta evidente ya que la dotación de plazas de estacionamiento en la vía pública resulta insuficiente para paliar las carencias actuales y futuras de la población.

Los aspectos que se modifican atienden al interés general, ya que el objetivo que se persigue es la puesta a disposición de la ciudadanía de los sistemas y elementos destinados al servicio de la población en general.”

Habla del interés general y de la falta de aparcamiento, como un asunto a corregir ya que el plan tal y como está redactado en la actualidad, supone quien argumenta en tal memoria vinculante, no responde de manera adecuada a tal necesidad.

A continuación, se transcribe de manera literal el anexo, del actual PGOU de Burgos, que dentro del apartado “**CIUDAD PROPUESTA**”, le dedica a la **infraestructura viaria y a la movilidad**.

Solo se transcribe aquí su apartado 1.1.a, una sola hoja de las 285 que tiene dicho anexo, que define el espíritu de un documento dedicado a estudiar las actuaciones concretas orientadas a plantear la infraestructura viaria y la movilidad de la ciudad de Burgos del futuro.

“1. INFRAESTRUCTURA VIARIA.MOVILIDAD

1.1 Problemática urbanística a resolver

a. Problemática general

Burgos, como muchas otras ciudades del mundo desarrollado, ha tenido un proceso evolutivo de su movilidad basado en la popularización del uso del vehículo privado, el cual, inicialmente concebido como símbolo de la libertad individual de movimiento, al utilizarse de manera preferente, y casi exclusiva, ha comportado una pérdida del equilibrio tradicional en los distintos usos que comparten el espacio público, limitando físicamente y prácticamente imposible de aumentar en el suelo urbano consolidado. Esta situación no resulta sostenible y ha de ser modificada en el transcurso del tiempo.

El uso intensivo del vehículo privado, coadyuvado por el crecimiento de las ciudades y las mayores necesidades de desplazamiento de los ciudadanos en las sociedades modernas, ha comportado el desplazamiento y la marginación de otros usos tradicionales de la vía pública. La calle ha sido durante generaciones, al mismo tiempo que una vía de transporte, un espacio de encuentro y de integración social: lugar de intercambios comerciales, de relación entre vecinos y visitantes, de manifestaciones lúdicas y culturales, de juegos de los menores y conversación en los mayores...

*La popularización del uso del **coche**, además de suponer una revolución en los modos de transporte de la población, **ha demandado para su uso (circulación y estacionamiento) la mayor parte***

del espacio público, degradando la calidad de vida de los ciudadanos. Volver a recuperar dicho espacio para el resto de las actividades antes relacionadas ha de ser uno de los objetivos que el nuevo Plan General ha de asumir, posibilitando la reversión de la actual situación y facilitando la resolución de la problemática sobrevenida.

*Es, por tanto, preciso alcanzar un modelo de **movilidad sostenible**, definida como aquella capaz de satisfacer las necesidades actuales sin comprometer, para el futuro, los recursos existentes. Para ello, y al objeto de recuperar la calidad del espacio urbano, es preciso favorecer aquellos modelos de transporte que menos recursos naturales consumen y menos costes medioambientales provocan. Es decir, hacer compatibles las necesidades y derechos de movilidad con el derecho de obtener un medio ambiente urbano de calidad.*

*Así pues, es **preciso promover los modos de transporte que menos espacio urbano demanden**, los que sean más **respetuosos con el medio ambiente**, como los desplazamientos a pie y en bicicleta, así como potenciar el uso del transporte público frente al de vehículos motorizados. Todo ello coadyuvado con la construcción de más aparcamientos de residentes, al objeto de **recuperar gran parte del espacio ahora destinado al aparcamiento de vehículos.***

*Asimismo, el modelo de movilidad al que ha de tender la ciudad ha de ser contemplar el acceso a todos los espacios públicos y a todos los ciudadanos, especialmente a las personas con movilidad reducida, estableciendo una red que garantice el acceso, en las mejores condiciones posibles, a todos los barrios de la ciudad y a los dotacionales infraestructurales o de servicios, **eliminando déficit de accesibilidad a partes concretas de la ciudad** y que suponen desigualdades territoriales.”*

Nótese la significativa diferencia entre el objetivo de la modificación del PGOU promovida por el Excmo. Ayuntamiento de Burgos, que dice “*habilitar la posibilidad de implantación del uso de Garaje-Aparcamiento de titularidad pública en el vuelo o en el subsuelo de las parcelas calificadas en el planeamiento urbanístico como dotaciones urbanísticas públicas, salvo en las de Espacio Libre.*”, (entiéndase por vuelo de parcelas dotacionales públicas, la calle tal y como la entendemos los ciudadanos de a pie, es decir la calzada destinada a los vehículos, las bandas laterales destinadas al estacionamiento y las aceras) , y el espíritu con el que se desarrolla el PGOU en su concepción actual “*La popularización del uso del coche, además de suponer una revolución en los modos de transporte de la población, ha demandado para su uso (circulación y estacionamiento) la mayor parte del espacio público, **degradando la calidad de vida de los ciudadanos. Volver a recuperar dicho espacio** para el resto de las actividades antes relacionadas ha de ser uno de los objetivos que el nuevo Plan General ha de asumir, posibilitando la reversión de la actual situación y facilitando la resolución de la problemática sobrevenida”.*

Esta contradicción tan notoria; entre la modificación del plan general que se propone, que pretende habilitar la posibilidad de construir aparcamientos en altura en medio de las calles, y el espíritu con el que está concebido el plan en su actual redacción que busca una recuperación de los espacios degradados por la prevalencia del vehículo privado en las calles es tan grande, que hace que sea suficiente motivo para impugnar la totalidad del documento de modificación del PGOU y para paralizar su tramitación.

6ª Alegación. Plan Parcial de Ordenación Urbana G 9 de 1977 como garantía.

Esta alegación no hace referencia a ningún punto concreto de la modificación que se analiza, sino al objetivo particular que hay detrás de ella, que no es otro que, el ya varias veces mencionado de habilitar la construcción de una serie de aparcamientos en altura a lo largo de la ciudad de Burgos. Uno de ellos es el situado en la calle María Amigo.

Esta actuación resulta una modificación enorme de las condiciones originales de la calle María Amigo que se establecieron a finales de los años 1970 por El Plan Parcial de Ordenación Urbana G9 de 1977.

Cabe remarcar lo que dice el Art 10 del RUCyL Acción pública.

“Es pública la acción para exigir ante los órganos de las administraciones públicas competentes y ante los Tribunales y Juzgados de lo Contencioso-Administrativo la observancia de lo establecido en la normativa urbanística, y en particular de las determinaciones de los instrumentos de planeamiento y gestión urbanística vigentes.”

El Plan Parcial de Ordenación Urbana G9 que es el instrumento urbanístico, que desarrolla y complementa al Plan General de Ordenación Urbana 1970-García Lanza; estableció en su día, una serie de dotaciones para la zona que incluían un colegio de EGB, el Florentino Díaz Reig, el Instituto Nacional de Bachillerato Nº3, hoy llamado IES Félix Rodríguez de la Fuente, un mercado de abastos (Mercado G9), el parque Buenavista y un vial de unas determinadas características en cuanto a viales y plazas de aparcamiento, hasta 200 se incluían en el espacio que ahora pretende ocupar el aparcamiento en altura, se eliminaría el cementerio de la parroquia Real y Antigua del pueblo de Gamonal de Rio Pico, se incluían las calles y las parcelas donde se emplazarían los futuros edificios.

Estas son las condiciones, definidas desde el ayuntamiento de entonces, con las que los vecinos decidieron trasladarse a este lugar, hacer la inversión más fuerte que harían nunca y aventurar sus vidas a las condiciones de un barrio en construcción. Digo en sentido literal aventurar, porque era una aventura pasear por la calle María Amigo (entonces Pedro Alfaro), que pasó años sin disponer de aceras, los inviernos y los periodos de lluvia de entonces hicieron populares unas botas llamadas cachuscas (katiuskas), imprescindibles en las calles embarradas por las que muchos vecinos tuvimos que aventurarnos de la mano de nuestras madres cada día para cumplir con la obligación de ir al colegio. **Las condiciones originales de dotaciones son las que entendieron esos vecinos que se mantendrían para siempre.**

Ese Plan Parcial G9 es algo así como la garantía de que todo va a ser de una determinada manera en el tiempo, y es ese compromiso el que se rompe al pretender construir el aparcamiento en altura en el centro de la calle, este es el compromiso histórico del ayuntamiento de entonces que cincuenta años después una modificación del Plan actual pretende alterar de una forma tan significativa.

7º Alegación. Entornos escolares, áreas de Protección de la salud de la Infancia

También nos preocupa la posible ubicación de un aparcamiento junto al CEIP Sierra de Atapuerca y Escuela Infantil Los Gigantillos. Esta idea supondría una contradicción respecto a todas las políticas que, de forma generalizada se están llevando a cabo en multitud de ciudades de todo el Mundo, orientadas a proteger los entornos escolares de focos de contaminación y a la mejora de la movilidad desde los mismos, promoviendo formas saludables de desplazamiento. Esta alegación se desarrolla en contraposición al artículo 3.10 de la memoria de la Modificación, en el que se menciona que por su escaso alcance no produce impacto sobre colectivos vulnerables donde incluye la infancia y la adolescencia. Sin embargo, consideramos que para evitar que esta modificación no produzca impactos sobre estos colectivos debería asegurar que el uso aparcamiento no sea compatible con parcelas o parcelas anexas de centros educativos.

Una posible ubicación de un aparcamiento de estas características junto a estos centros escolares provocaría un mayor uso de las calles colindantes por coches que buscarían aparcamiento. Por tanto, entendemos que existiría más contaminación, mayor inseguridad vial y una incidencia negativa para las familias que se acercan al colegio andando o en otras formas diferentes al coche.

Nuestras creencias se basan en las distintas evidencias que sobre este asunto arrojan diferentes estudios y desde diferentes campos.

Por ejemplo, existen evidencias de la afección que causan los diferentes agentes contaminantes (incluyendo ruido) en la salud de la infancia y adolescencia. Los diferentes estudios arrojan valores preocupantes sobre la salud de aquellos menores que estudian en colegios rodeados de tráfico u otras fuentes contaminantes. Así, por ejemplo, entre las diferentes referencias cabe destacar el trabajo realizado por instituciones tan autorizadas como son la OMS, La Agencia Europea de Medio Ambiente, UNICEF, Sociedad Española de Pediatría y el Ministerio de Sanidad del Gobierno de España, por citar alguno:

<https://ceh.unicef.org/spotlight-risk/air-pollution>

<https://www.eea.europa.eu/publications/air-pollution-and-childrens-health>.

https://www.sanidad.gob.es/ciudadanos/saludAmbLaboral/docs/PLAN_AIRE_Medida_5_19_12_27.pdf

Por otro lado, los Comités de Salud Medioambiental y de Promoción de la Salud de la AEP (Asociación Española de Pediatría), han revisado las evidencias científicas sobre caminar al cole para ponerlas a disposición de pediatras de Atención Primaria y Comunidades Escolares, con intención de fomentar el transporte activo al colegio como estrategia educativa y comunitaria. Estos comités piensan que este tipo de programas constituyen modelos para la innovación social en la prevención y control de exceso de peso infanto-juvenil y de la contaminación atmosférica urbana en las ciudades. Por ello,

la AEP elaboró, ya en 2019, el documento “Caminando al cole: un modelo para innovar en la salud de los niños y medio ambiente”, utilizado por muchos pediatras como referencia desde entonces.

Cabe recordar que el colegio Sierra de Atapuerca, a través de su AMPA, ha sido promotor de la primera experiencia de Camino Escolar en Burgos (“Los Viernes Andando al Cole”), llevada a cabo de forma estructurada y con regularidad en el tiempo. Por tanto, nos vemos legitimados para seguir reclamando a través de estas alegaciones unas mejoras sustanciales de nuestro entorno escolar y de la movilidad que supone.

Como indicamos, las reivindicaciones y necesidad de protección vienen avaladas por una serie de normativas, recomendaciones y experiencias que pasamos a señalar:

Entre las políticas orientadas a la protección de los entornos escolares encontramos las que derivan de las siguientes normativas:

- **Ley Orgánica 3/2020, de 29 de diciembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación (LOMLOE).** Su artículo 110.3. señala “con el fin de promover una cultura de la sostenibilidad ambiental y de la cooperación social para proteger nuestra biodiversidad, las Administraciones Educativas favorecerán, en coordinación con las instituciones y organizaciones de su entorno, la sostenibilidad de los centros, su relación con el medio natural y su adaptación a las consecuencias derivadas del cambio climático. Asimismo, **garantizarán** los caminos escolares seguros y promoverán desplazamientos sostenibles en los diferentes ámbitos territoriales como fuente de experiencia y aprendizaje vital”.
- **La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética,** respalda la protección de los entornos escolares según se recoge en su propio texto: “los municipios de más de 50.000 habitantes deberán adoptar, antes de 2023, planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos: Establecimiento de criterios específicos para mejorar la calidad del aire alrededor de centros escolares, sanitarios u otros de especial sensibilidad, por acoger a población vulnerable a la calidad del aire, cuando sea necesario de conformidad con la normativa en materia de **calidad del aire**.”

Como caso singular del establecimiento y regulación de zonas de bajas emisiones, destaca la “Recomendación general del Ararteko 1/2024, de 21 de febrero: propuestas para la regulación de las zonas de bajas emisiones de Euskadi” (<https://www.ararteko.eus/es/recomendacion-general-del-ararteko-12024-de-21-de-febrero-propuestas-para-la-regulacion-de-las-zonas-de-bajas-emisiones-en-euskadi>)

Asimismo, la localidad de Rivas Vaciamadrid (Madrid), ha establecido y puesto en marcha, zonas de bajas emisiones en los entornos escolares:

<https://www.rivasciudad.es/servicio/transporte-y-movilidad/2021/08/30/zonas-de-bajas-emisiones/862600166192/>

- **Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible** (que se pretende aprobar a corto plazo, https://www.congreso.es/public_oficiales/L15/CONG/BOCG/A/BOCG-15-A-9-1.PDF), menciona los entornos escolares en tres puntos: d) Planes de movilidad activa, saludable, sostenible y segura a centros educativos y entornos escolares y de formación; 4. Las Administraciones educativas también garantizarán, en coordinación con las administraciones competentes en materia de movilidad, instituciones y organizaciones de su entorno, la creación de entornos escolares seguros, saludables y sostenibles, y los caminos escolares que permitan los desplazamientos seguros y sostenibles; e) La creación de entornos escolares y de formación seguros, saludables y sostenibles, fomentando los caminos escolares que permitan al alumnado desplazarse al centro educativo o formativo de forma activa y autónoma.

Respecto a la Calidad del Aire, el último informe de Ecologistas en Acción (<https://www.ecologistasenaccion.org/315213/informe-calidad-del-aire-en-entornos-educativos/>) ha estado enfocado a estudiar y analizar el impacto de NO₂ (dióxido de Nitrógeno) en los entornos escolares, y en su capítulo de Conclusiones destaca lo siguiente:

- “Ninguna de las 114 escuelas analizadas cumple las recomendaciones de la OMS; en todos los entornos escolares analizados, la concentración de NO₂ supera los 10 ug/m³”.
- “Sólo 11 de los 114 entornos escolares analizados, el 10%, están por debajo de los 20 ug/m³, el nuevo límite indicado en la revisión de la Directiva de Calidad del Aire”.
- “Destacamos que 15 de las 114 escuelas analizadas, el 13%, están por encima de los 40 ug/m³, el límite legal actualmente vigente”.

Un estudio aún más reciente en Francia, realizado por Respire y AirGones, y basado en la evaluación de varios centros escolares de París y Bagnolet, indica que peatonalizar los entornos escolares ha significado reducir en un tercio la contaminación del aire, especialmente por el NO₂.

Es obvio que los efectos de una mala calidad del aire son potencialmente perniciosos para la salud de las personas y, en especial para la infancia dadas sus características fisiológicas. Tal circunstancia ha de ser atendida según se expone en el Anexo III de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera. Así entre los “Factores a tener en cuenta para el establecimiento de los objetivos de calidad del aire y los umbrales de alerta”, se encuentra, en primer lugar, el “Grado de exposición de las poblaciones humanas y, en particular, de los **subgrupos sensibles**”.

La calidad del aire se aborda igualmente desde la esfera regional. Así, la “Estrategia para la mejora de la calidad del aire en Castilla y León” de junio de 2020, expresa en su punto 7.2 “Metas y objetivos sectoriales” dos aspectos muy importantes.

El primero “Mejorar la comunicación e información a la población en materia de calidad del aire y progresar en el conocimiento de la contaminación atmosférica en la Comunidad de Castilla y León. En su segunda meta, señala “reducir la contaminación atmosférica a nivel regional y local de manera paralela a la creación de ciudades y entornos con una elevada calidad de vida para los castellanoleoneses”

Así, en relación al Sector Movilidad y Transporte y dentro del Objetivo de Síntesis TM.2, se expone: Adecuación progresiva del espacio público y las ciudades a medios de transportes sostenibles y destinados a lograr una mayor calidad de vida de los ciudadanos y del medio ambiente urbano en general”.

Por otro lado, se presenta como referencia de trabajo a la hora de plantear Entornos Escolares, **la proposición no de ley (PNL)** promovida por el **Seminario de Movilidad e Infancia**, que está destinada a lograr entornos escolares más seguros y que fomentan la movilidad sostenible y los hábitos de vida saludable.

Este Seminario es un grupo de trabajo del Centro Nacional de Educación Ambiental (CENAM) y formado por profesionales del urbanismo, la educación, la gestión de la movilidad y la salud pública y representantes de diferentes administraciones, universidades y centros de investigación, organizaciones ciudadanas y no gubernamentales, implicados en el desarrollo de políticas y programas orientados a promover la movilidad activa, segura y autónoma de la infancia, así como a defender sus derechos.

La PNL (<https://entornos Escolares.es/>) insta al Gobierno a promover, en colaboración con la FEMP (Federación Española de Municipios y Provincias) y la participación de entidades y asociaciones locales relacionadas con educación y medioambiente, propuestas concretas en las instalaciones y alrededores de los propios centros escolares. En la PNL se propone limitar el aparcamiento y el tráfico en las calles del entorno y, muy especialmente, en las inmediaciones de las entradas a los centros educativos, así como priorizar la movilidad peatonal y ciclista en el viario del entorno escolar.

Además, existen multitud de experiencias, algunas de las cuales ha promovido la propia Dirección General de Carreteras (<https://www.dgt.es/conoce-la-dgt/que-hacemos/educacion-vial/programa-stars/index.html>) a través de los programas Caminos Escolares Seguros y STARS (<https://stars.dgt.es/inicio/>) tratándose de proyectos para fomentar en centros educativos desplazamientos sostenibles y seguros, a pie y en bicicleta. Programas basados en la Acreditación y Reconocimiento de desplazamientos sostenibles para colegios.

De forma transfronteriza, existen multitud de experiencias con objetivos similares. Por ejemplo, en casi todos los Estados de los EE. UU. existen experiencias de promoción de la movilidad activa como el programa “Walk and Bike to School” (<https://www.walkbiketoschool.org/>). En el último año, han sido 42 los Estados donde se han registrado iniciativas de este tipo.

Queremos finalizar esta alegación recordando que Burgos tiene el reconocimiento por parte de UNICEF de “Ciudad Amiga de la Infancia”, validado en 2021 hasta el año 2025 tal y como se describe en la página web del Excmo. Ayto. de Burgos, este es *un reconocimiento al ejercicio de su responsabilidad, como parte de un Estado que ha ratificado la Convención sobre los Derechos del Niño, para poner en el centro de sus decisiones políticas a un grupo de población que es el presente y el futuro de nuestra sociedad: los niños, niñas y adolescentes. Una Ciudad Amiga de la Infancia es aquella que, siendo consciente de sus problemáticas y áreas de mejora, trabaja para buscar soluciones -tanto a corto como a largo plazo- poniendo foco en los grupos más vulnerables.*

Los niños y niñas tienen un mayor riesgo que los adultos de ser afectados al exponerse a problemas ambientales, sin embargo, frecuentemente sus opiniones e intereses no son tenidos en cuenta al tomar decisiones. Además, respiran más rápido que un adulto, por esto tienen mayor probabilidad de contraer infecciones respiratorias y les cuesta más recuperarse.

Entre los Derechos de la Infancia reconocidos y apoyados por el Ayuntamiento de Burgos se encuentran varios especialmente significativos en el contexto de esta modificación del PGOU:

Todo niño tiene el derecho a una atención en salud de alta calidad y a un medio ambiente limpio - Artículo 24, CNUDN Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos del Niño

Todos los niños y niñas tienen derecho a descansar, jugar y participar en actividades variadas - Artículo 31, CNUDN

Todos los niños y niñas tienen derecho a la vida y al desarrollo - Artículo 6, CNUDN

https://www.ohchr.org/sites/default/files/Documents/Issues/Environment/SREnvironment/UNSREnvir_Spanish.pdf

8ª Alegación. Falta de consulta vecinal

Falta de consulta vecinal, hasta la fecha no se ha realizado ninguna consulta vecinal formal a los residentes de las áreas afectadas para recabar su opinión sobre estos proyectos. Consideramos que es crucial involucrar a los vecinos en decisiones que afectan tan decisivamente y de una forma tan definitiva a nuestra comunidad y a nuestro entorno.

Unas estructuras que permanecerán en el emplazamiento que se les destine de forma perentoria no deben de planearse sin la aprobación o la reprobación de los afectados o en su caso beneficiarios de ella.

El Art 8 del RUCyL, Reglamento de Urbanismo de Castilla y León. Sobre la participación ciudadana establece que *“las administraciones públicas deben procurar que la*

*actividad urbanística se desarrolle conforme a las necesidades y aspiraciones de la sociedad de Castilla y León, **fomentando a tal efecto la más amplia participación social, en especial durante la elaboración y aprobación de los instrumentos de planeamiento y gestión urbanística**, procurando que dichos instrumentos sean claros y accesibles para todos, y garantizando el derecho de iniciativa de los particulares y de las entidades constituidas para la defensa de sus intereses.”*

Creemos que el momento de establecer el diálogo con los vecinos es ahora y no cuando se hayan malgastado el tiempo y los recursos públicos en los proyectos de ejecución de unas obras que no verá la luz sino se replantea y se reconvierte en una solución de consenso para todas las partes.

Así, el vecindario ha mostrado su gran preocupación por la construcción de este tipo de infraestructuras cerca de sus viviendas al creer que existirían lógicamente impactos estéticos, reducción de sus vistas actuales, incluso han detectado posibles problemas de seguridad ciudadana, o de desvalorización de sus propiedades como consecuencia de la generación de entornos poco agradables.

Por tanto, creemos que es muy importante abordar un proceso participativo donde se puedan expresar todas las inquietudes y desde el que se puedan derivar soluciones alternativas y más interesantes.

Nota final

Se presenta el presente documento de alegaciones para expresar la disconformidad de los barrios afectados por los aparcamientos en altura, a los que el documento “Modificación del PGOU relativa a la compatibilidad de usos en parcelas dotacionales” pretende dar respaldo legal.

Instamos a los miembros responsables del Ayuntamiento de la tramitación del procedimiento administrativo que conduciría a la aprobación definitiva de dicha modificación del PGOU a que tengan en consideración esta oposición y que desistan en su tramitación.

O que, en su defecto, se propone que se retire del mismo, la modificación del Art 62 donde dice “**sobre o**” bajo la vía pública.

Así mismo, se solicita que en la modificación del Art. 54.4 donde “**se excluyen las parcelas de Espacio Libre público**” se excluyan también las parcelas en los entornos de las parcelas habilitadas como uso dotacional de equipamiento enseñanza, debido a la afectación que se ejercería en la salud de un colectivo tan vulnerable como la infancia, tal y como se ha expuesto en la alegación nº7 de este documento.

Se entrega este documento en Burgos, a 31 de Mayo de 2024 firmado por:

Santos Martín Miguel

Nuria Jorge Barrio

Félix Martínez Gutiérrez

Anexo. El aparcamiento de la plaza de Santo Domingo de Madrid, como ejemplo de lo que no queremos que ocurra en las calles de Burgos.

Como conclusión a este documento de alegaciones contra la modificación del PGOU que permitiría la construcción de los aparcamientos en los viales de la ciudad queremos mostrar un ejemplo muy significativo de lo que es un aparcamiento en altura en los espacios residenciales.

Se trata del aparcamiento de la plaza de Santo Domingo en Madrid, entre la Puerta del Sol y el Palacio Real. Primer aparcamiento público de España de 1959 constaba de cinco plantas, dos bajo rasante y tres elevadas sobre la superficie de la plaza. La estructura original fue ampliada en dos ocasiones en 1967 y en 1979.

La presencia de esta edificación que ocupaba la casi totalidad de plaza resultó con el paso de los años de una enorme inconveniencia para los residentes de la zona. El cambio de régimen político y las nuevas ideas de movilidad y aprovechamiento de los espacios urbanos hicieron que en el año 2005 el Ayuntamiento de la mano de Alberto Ruiz Gallardón clausurara el aparcamiento y decidiera su demolición, operación que concluyó en 2007.

Las plantas subterráneas quedaron inutilizadas durante 17 años hasta que en 2022 después de unas obras de renovación el aparcamiento ha reabierto sus puertas nuevamente, esta vez como aparcamiento subterráneo.

El aparcamiento de la plaza de Santo Domingo es ejemplo de lo que no queremos que ocurra en las calles de Burgos.



Plaza de Santo Domingo 1943

Vistas aéreas frontal y posterior del aparcamiento de la plaza de Santo Domingo, y durante su demolición en 2007





Tres imágenes de la Plaza reconstruida tras la demolición de las tres plantas en superficie.

