

Denuncia de infracción urbanística y solicitud de restauración de la legalidad respecto a las obras de la Estación de Autobuses de Valladolid



ADELANTE VALLADOLID
(Tomo IX, folio 2.352 del Libro de Inscripciones)
Valladolid, España

Área de Urbanismo
Ayuntamiento de Valladolid
Plaza Mayor, 1
47001 Valladolid

Denuncia infracción urbanística de las obras de rehabilitación y modernización de la Estación de Autobuses de Valladolid, promovidas por la Consejería de Movilidad de la Junta de Castilla y León, a través de SOMACYL. La presente denuncia se fundamenta en los siguientes hechos y fundamentos de derecho.

HECHOS

PRIMERO. En la calle Puente Colgante nº 2, en la manzana definida por el Paseo del Arco de Ladrillo, la Calle del Puente Colgante, la Calle de Gabilondo y la Calle de San José, se han iniciado las obras de intervención en la Estación de Autobuses de Valladolid. Esta intervención forma parte del Plan de Modernización de la Junta para este tipo de infraestructuras de titularidad autonómica. Cuenta con un presupuesto de más de 4,8 millones de euros, y se están llevando a cabo por la UTE Collosa-Pavasal, adjudataria de su ejecución. Las obras están promovidas por la Junta de Castilla y León / Consejería de Movilidad, a través de SOMACYL. Se actúa sobre una superficie construida de 3.200 m² y una superficie de dársenas cerrada de 965 m², según se señala en el Proyecto.

SEGUNDO. Según la "Comunicación" de la Consejería de Movilidad de la Junta de Castilla y León de 13 de diciembre de 2024, en su página WEB oficial:

Las obras de acondicionamiento y reforma de la estación de autobuses de Valladolid consisten en una modernización del edificio principal, dársenas y resto de instalaciones. Con la intervención se pretende modernizar la imagen de la estación, intervenir en parte de las dársenas exteriores y mejorar la explotación de los espacios comerciales y oficinas de la terminal.

Se trata de una intervención completa y supone la rehabilitación del conjunto arquitectónico: Estas obras procederán a la renovación de la imagen exterior del conjunto mediante la creación de espacios ajardinados a los flancos del nuevo acceso de autobuses. Se procede a la eliminación y ordenación de elementos de la fachada del edificio (vallas publicitarias, rotulación de los locales comerciales, equipos de climatización y del cableado en fachada). Se eliminan también volúmenes añadidos a locales comerciales.

Las obras cuentan con la reordenación y cierre de dársenas. Se modifican los accesos rodados y se crea una zona de espera exterior cubierta anexa al nuevo jardín de la Calle del Puente Colgante, colindante con la terminal de viajeros.

Otras intervenciones consisten en la ejecución de cortavientos en los accesos al edificio de viajeros, la renovación de la iluminación del edificio de viajeros y dársenas, la renovación de paramentos verticales y techos, la dotación de nuevo equipamiento del edificio y una nueva señalética.

La eficiencia energética es otra de las partes de este proyecto. Contempla la ejecución de envolvente térmica, la climatización del pasillo de las dársenas con sistemas de alta eficiencia energética, la instalación de paneles solares fotovoltaicos; y la instalación de herramientas tecnológicas de control que le permitan integrarse dentro del Sistema Inteligente de Transporte (ITS), que ya está presente en otras estaciones de autobuses de titularidad autonómica. Estas herramientas sirven para facilitar información, automatizar las entradas y salidas de autobuses, el control y gestión de accesos, del flujo de viajeros a la zona de embarque y dársenas, de los autobuses y de la seguridad en la estación.

En esta obra se ejecuta la reordenación del espacio central público del edificio de viajeros mediante la eliminación del cuerpo central de taquillas y locales comerciales y la creación de un lucernario que procure iluminación cenital natural a dicho espacio.

A esto se añade la creación de un nuevo núcleo de aseos para la terminal de viajero y la reordenación y homogenización de los espacios comerciales, la publicidad y la información al viajero

Se realizan cambios del pavimento interior y revestimientos verticales de la terminal de viajeros, se procede a la ordenación de los flujos de pasajeros salientes y entrantes a la estación, se elimina el acceso por la puerta de acceso rodado de autobuses y se realiza una nueva acometida eléctrica en media tensión para la estación y previsión de futura recarga eléctrica de autobuses.

También el proyecto contempla la renovación del pavimento del pasillo de dársenas, la eliminación de la cubierta de fibrocemento de las dársenas, la renovación de cubrición, lucernario y falsos techos del pasillo de dársenas, la renovación de los aseos de las dársenas y la instalación de un ascensor para conseguir que la planta primera sea accesible en sus dos niveles.

Así pues el Proyecto contempla y describe según su autor, en la misma "Comunicación":

1. Intervenciones de regeneración de espacios interiores: acondicionamiento de zonas públicas (nuevo cierre de zonas de embarque dársenas, nuevo hall con superficie ampliada) nueva zona ajardinada de espera y nueva zona comercial y de taquillas

2. Rehabilitación del Conjunto arquitectónico: Renovación de la imagen exterior del conjunto, creación de espacios ajardinados en los flancos del nuevo acceso de autobuses, eliminación/demolición de volúmenes añadidos no originales del edificio (...) Se contemplan actuaciones como la eliminación del cuerpo central de taquillas y locales comerciales, la creación de un lucernario para la iluminación del espacio público central del edificio, la creación de un nuevo núcleo de aseos para la terminal de viajeros, la reordenación y actualización de locales comerciales.

3.- Nuevos espacios con iluminación natural climatizados: sistema de generación de calor con caldera de biomasa (...)

4.- Redistribución de espacios y adecuación de usos: se contemplan actuaciones como la eliminación del cuerpo central de taquillas y locales comerciales, la creación de un

lucernario para la iluminación del espacio público central del edificio, la creación de un nuevo núcleo de aseos para la terminal de viajeros, la reordenación y actualización de locales comerciales (...)

TERCERO. Según la Memoria Descriptiva del Proyecto:

2.1. Antecedentes y condicionantes de partida

*El objeto del presente encargo es la formalización de la **INTERVENCIÓN EN LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE VALLADOLID** que pretende acometer la **reforma integral de la estación de autobuses** de la ciudad de Valladolid que exponga los aspectos fundamentales y las características de las actuaciones a acometer (funcionales, formales, constructivas y económicas) **al objeto de proporcionar una nueva imagen global de la misma** y establecer su coste.*

*La finalidad del presente documento es **modernizar la imagen de la estación**, intervenir en parte de las dársenas exteriores y mejorar la explotación de los espacios comerciales y oficinas de la terminal.*

(NOTA: las negritas no son del texto original):

CUARTO. Según el Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid de 2020 (PGOU), la Clasificación y calificación del suelo donde se interviene, de acuerdo con su ficha de ordenación es el siguiente: Suelo urbano no consolidado –SE(o).00.01 Integración Ferroviaria–. Sector de suelo urbano no consolidado con ordenación detallada incorporada por el propio PGOU con "Uso predominante Residencial". Según la ficha del Sector, –Objetivos y Criterios– *como cargas se incluyen la urbanización y ejecución (construcción) de los sistemas generales interiores: sistema general ferroviario, nueva estación de ferrocarril "Delicias" y nueva estación de autobuses "Delicias".*

La MEMORIA VINCULANTE de la ordenación propuesta en la revisión del PGOU para el SE(o).00.01 (UNIDAD URBANA UU01) indica lo siguiente:

Estación de Autobuses (intercambiador de Delicias) con acceso principal desde Delicias a través de la nueva ordenación planteada en el ámbito de los antiguos talleres y acceso desde Colón a través de la ampliación de la estación de ferrocarril. Se propone un área de movimiento en los planos de ordenación para la nueva Estación de Autobuses en el ámbito de los antiguos talleres, resolviendo adecuadamente los accesos siguiendo las pautas indicadas en el plano de ordenación D 1 16-66 F. 1 16-66.2 16-66.3 16-66.4

La nueva Estación de Autobuses (intermodal) "Delicias", en el ámbito de los antiguos talleres está calificada, en esa localización, y no en la actual, como Sistema General EQ 51/116.

Artículo 162 PGOU. Equipamientos del transporte y comunicación. Estaciones – EQ51/109, EQ51/116 y FE01. (...) *Se fija un área de movimiento para su ampliación con un "edificio puente" que salve la playa de vías y tenga acceso desde el barrio de Delicias a través de la nueva ordenación de la zona de "Talleres". La nueva edificación deberá resolver la continuidad con el eje del paseo de Recoletos. Se destina una manzana para la futura estación de autobuses en el barrio de Delicias con la nueva ordenación propuesta en la zona de "Talleres". Esta nueva estación y la ampliación de la Estación del Norte deberán proyectarse con las funciones de área de intermodalidad. Las condiciones de edificación y uso son las etiquetadas en los planos de ordenación, series D y E.*

El PGOU 2020 prevé expresamente la demolición de la Estación de Autobuses (sus construcciones e instalaciones) en Puente Colgante y su traslado a la nueva Estación Intermodal "Delicias". El traslado de la estación de autobuses libera un suelo que se reconfigura urbanísticamente, haciéndolo incompatible con los usos actuales existentes. En particular, el interior de la manzana que ocupa la Estación de Autobuses se reserva para dotaciones públicas de cesión al municipio (EQ-EQ Ctg Pu: Artículo 375 PGOU. *Uso colectivo general o contingencia: "parques de bomberos, protección civil, policía municipal y cuerpos de seguridad del estado"*).

Asimismo, el PGOU, en ejecución del Convenio de 20 de noviembre de 2017 de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A., prevé el traslado de la actual Estación de Autobuses a una nueva posición dentro de la Estación Intermodal, cediendo a cambio los terrenos que ocupa hoy con la determinación urbanística de usos lucrativos residenciales y equipamientos locales distintos e incompatibles con los existentes.

De manera que el nuevo planeamiento contempla expresamente la demolición de las construcciones e instalaciones de la actual Estación de Autobuses para la ejecución de las determinaciones del SE(o).00.01, resultando forzosa la declaración de fuera de ordenación de la manzana de la Estación de Autobuses, emplazada en las construcciones e instalaciones que han de demolerse para la ejecución del PGOU 2020.

Además de los terrenos reservados por el PGOU de cesión al municipio por albergar dotaciones públicas (E.L.P., Equipamientos...), debe considerarse que los suelos de la Estación de Autobuses de Puente Colgante, de titularidad autonómica, están sometidos a la obligación de la cesión de las parcelas lucrativas a la SVAV (EA-R2, 19 plantas, 199 viviendas) en ejecución de las obligaciones contraídas por la Junta de CyL en el citado Convenio de la SVAV de 2017, lo que hace aún menos explicable la actual intervención.

QUINTO. Las obras se han iniciado tras la presentación de una simple Declaración Responsable de Obras y Usos (DROU), fórmula ideada para agilizar los permisos ante las administraciones, que permite esquivar el control previo municipal y que a veces se aplica con una "perspectiva fraudulenta" evitando una función garantista que debería resultar indispensable. El objetivo de esta figura (introducida por la Comisión Europea en 2006) era agilizar los procesos tradicionales que iniciaban procedimientos de autorización, licencias, etc... Con la presentación de estas Declaraciones se puede empezar a desarrollar una actividad sustituyendo el control anterior por un teórico control posterior.

Al hilo de esta DROU, es significativo señalar que la Consejería de Movilidad a través de SOMACYL, inicialmente (31 de octubre de 2024) con buen criterio, solicitó Licencia de obras para la rehabilitación de la Estación de Autobuses de Puente Colgante (Expediente nº 264/2024). Finalmente, el Concejal del Área Urbanismo del Ayuntamiento de Valladolid (mediante Decreto nº 8623, de 22 de noviembre de 2024) indica que la actuación pretendida es objeto de DROU. Se basa en un muy sucinto informe del servicio de control de la legalidad urbanística (en fecha 08 de noviembre de 2024) que indica lo siguiente:

Los actos pretendidos están sujetos al régimen de Declaración Responsable de Obras y Usos al tratarse de obras de reforma o rehabilitación de construcciones que no tienen carácter integral (los cierres de las dársenas no modifican la entidad constructiva existente), conforme al art. 314 bis, apartado 1, letra a), punto 1º del reglamento de Urbanismo de Castilla y León.

En este sentido, la documentación necesaria para la tramitación de la DROU se recoge en el art. 47 del PGOU. Se indica que la parcela está sujeta al régimen de obras para construcciones disconformes, regulado en el art. 503 del PGOU y 186 del RUCyL.

Como consecuencia de esto, se decreta el archivo de las actuaciones de Licencia de obras expediente nº 264/2024, promovido por SOCIEDAD PÚBLICA DE INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE DE CASTILLA Y LEÓN SA (A47600754), relativo a solicitud de licencia de obras para REHABILITACIÓN DE ESTACIÓN DE AUTOBUSES.

A continuación, se analiza y discute el régimen jurídico de las obras señalado en el informe municipal.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. El ejercicio de esta acción de denuncia responde a una exigencia de justicia, a la buena fe y al derecho de los particulares y a las leyes, pero también a las exigencias derivadas del principio de buena administración que la jurisprudencia extrae del art. 103 de la Constitución comentando la [STS de 3/12/2020 \(RC 8332/2019\)](#) donde se decía que:

*(...) la buena administración es algo más que un derecho fundamental de los ciudadanos, siendo ello lo más relevante; porque **su efectividad comporta una indudable carga obligación para los órganos administrativos a los que se les impone la necesidad de someterse a las más exquisitas exigencias legales en sus decisiones.***

SEGUNDO. La protección de la legalidad urbanística es la [potestad](#) para el restablecimiento de la legalidad urbanística infringida así como para la revisión y suspensión de los títulos habilitantes que resultaran contrarios a derecho. Corresponden al Municipio las competencias de protección de la legalidad urbanística en su término municipal (art. 111 de Ley de Urbanismo de Castilla y León (LUCYL)). Entre las competencias de protección de la legalidad urbanística que corresponden a ese Ayuntamiento está la inspección urbanística (art. 112 LUCYL. Inspección urbanística):

1. Son competencias de inspección urbanística la investigación y comprobación del cumplimiento de la legislación y el planeamiento urbanísticos, y la propuesta de adopción de medidas provisionales y definitivas de protección y en su caso de restauración de la legalidad urbanística, así como de incoación de expedientes sancionadores por infracción urbanística.

Por tanto, la protección de la legalidad urbanística es una **función pública**, de ejercicio preceptivo (que ha de ejercerse por la Administración competente de manera irrenunciable e inexcusable) que, previa la tramitación del oportuno expediente, tiene por objeto: (1) el restablecimiento de la legalidad infringida, (2) la revisión y suspensión de los títulos habilitantes que resultaran contrarios a derecho y (3) la imposición de sanciones por la comisión de [infracciones urbanísticas](#).

TERCERO. Desde 1999, el art. 64 de la LUCYL acuña el concepto usos fuera de ordenación, siempre entendiendo incluidas todo tipo de construcciones e instalaciones dentro de la denominación genérica de *usos del suelo*, estableciendo un régimen orientado a facilitar su desaparición, como objetivo del planeamiento. El art. 64 se desdobra en los art. 185 y 186 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León (RUCYL).

El art. 185 del RUCYL define los usos fuera de ordenación y desarrolla su estricto régimen. Se establecen dos condiciones: que se produzca una situación de disconformidad con el planeamiento, y que la misma sea reconocida expresamente, que es uno de los contenidos obligatorios del planeamiento, tal y como señala el art. 98 del propio RUCYL, a nivel de

ordenación detallada. Entendemos que la MEMORIA VINCULANTE del PGOU 2020 y el resto de su contexto normativo reconocen, tanto en el uso como en las construcciones e instalaciones de la Estación de Autobuses, la situación previa de disconformidad con el nuevo planeamiento y la imprescindible necesidad de su desaparición para la ejecución de las determinaciones de ese nuevo planeamiento. Esa disconformidad, en tanto que los usos y edificaciones existentes están emplazados en terrenos que deben ser objeto de cesión (por ejemplo, reservas de Equipamientos y ELP) debe entenderse como declarada expresamente (art. 98 RUCYL). Consecuentemente, el régimen jurídico aplicable es el previsto en el art. 185 del RUCYL, y NO el art. 186 (que define los usos disconformes con el planeamiento y se desarrolla un régimen un poco más tolerante pero con el mismo horizonte de propiciar su desaparición).

Art. 500 PGOU 2020. Situación de fuera de ordenación:

1. Se declaran expresamente fuera de ordenación los usos, construcciones e instalaciones que, siendo anteriores a la aprobación definitiva de este PGOU, sean contrarias a las determinaciones del mismo por alguno de los siguientes motivos: a. Incurrir en alguno de los supuestos contemplados en el artículo 98 del RUCyL: los usos emplazados en terrenos que hayan de ser objeto de cesión o expropiación, o en construcciones o instalaciones para las que se haya dispuesto su demolición.

Art. 185 RUCYL. Régimen de los usos fuera de ordenación.

1. En los terrenos que sustenten construcciones, instalaciones u otros usos del suelo que, siendo anteriores a la aprobación definitiva de los instrumentos de planeamiento urbanístico, resulten disconformes con las determinaciones de los mismos y sean declarados fuera de ordenación de forma expresa por el instrumento de planeamiento urbanístico que establezca la ordenación detallada, no puede autorizarse ninguna obra, salvo las necesarias para la ejecución del planeamiento urbanístico.

2. No obstante, en tanto no se acometan las obras citadas en el apartado anterior, podrán ser objeto de licencia urbanística o declaración responsable:

a) Las reparaciones estrictamente exigibles para asegurar la seguridad y la salubridad de las construcciones e instalaciones, entendidas en sentido restrictivo, en atención a la finalidad que inspira este régimen especial.

b) Obras parciales de consolidación, excepcionalmente y sólo cuando falten más de ocho años para que expire el plazo fijado para la expropiación o demolición del inmueble, o cuando no se hubiera fijado dicho plazo.

3. Cualesquiera otras obras diferentes de las señaladas en el apartado anterior deben ser consideradas ilegales, y ni ellas ni las autorizables pueden incrementar el valor de expropiación.

CUARTO. La situación de fuera de ordenación condiciona el régimen jurídico de esos suelos. En los terrenos que sustenten usos fuera de ordenación no podrá autorizarse ninguna obra, salvo las necesarias para la ejecución del planeamiento urbanístico, y en tanto estas no se acometan, las reparaciones estrictamente exigibles para la seguridad y salubridad de los inmuebles. Así pues, en el área de la Estación de Autobuses solo son autorizables obras de seguridad y salubridad (art. 185 RUCYL).

De conformidad con las definiciones del art. 19 RUCYL, se entiende por seguridad *el conjunto de características constructivas que aseguran la estabilidad y la consolidación estructural de los inmuebles y la seguridad de los usuarios y de la población*. Y se entiende por salubridad *el conjunto de características higiénicas y sanitarias de los inmuebles que aseguran la salud de los usuarios y de la población*. Por tanto, las obras de seguridad solamente pueden pues referirse a la estabilidad y acabado de las construcciones e instalaciones en condiciones que no impliquen riesgo para las personas o cosas, y las obras de salubridad solo pueden tener por objeto medidas que garanticen que las construcciones e instalaciones no atenten contra la higiene.

En consecuencia, **no es posible considerar razonablemente estrictas obras de seguridad y/o salubridad autorizable las obras declaradas en la reforma integral de la Estación de Autobuses de Valladolid.**

QUINTO. En lo que se refiere al plazo indicado en el art. 185.2.b RUCYL, el PGOU contempla el desarrollo del Sector de Integración Ferroviaria en el horizonte de los 12 años de su programación (2020-2032). El ESTUDIO ECONÓMICO TÍTULO II. PROGRAMACIÓN, VALORACIÓN Y FINANCIACIÓN DE LOS OBJETIVOS Y PROPUESTAS del PGOU refleja lo siguiente:

Capítulo 1. Objetivos.

La legislación define la actividad urbanística como una función pública que tiene por objeto la ordenación, la transformación, la conservación y el control del uso del suelo, incluidos el subsuelo y el vuelo, y en especial su urbanización y edificación (artículo 2 del RUCyL). Asimismo, en cuanto a la actividad urbanística, consagra el ejercicio de autoridad de la dirección y el control únicamente a la Administración competente (Comunidad Autónoma o municipios según el artículo 4 del RUCyL).

La LUCyL mantiene en su exposición de motivos la competencia pública para dirigir el crecimiento urbano, señalando plazos para cumplir los deberes urbanísticos. Por ello la programación, valoración y financiación de los objetivos es una parte del contenido del acto planificador, entendido como el establecimiento de los plazos para cumplir los deberes urbanísticos, en virtud de lo regulado en el artículo 99 del RUCyL.

El Estudio Económico como parte del Plan General, como toda norma jurídica y como disposición administrativa de carácter general, orienta tanto las actuaciones de la Administración como de los administrados, según lo determinado en el artículo 116 del RUCyL.

(...)

Capítulo 3. Previsiones generales.

El marco temporal de esta programación, valoración y financiación se establece en doce (12) años (2020-2032).

A tenor del art. 49 del RUCYL, los plazos para cumplir los deberes urbanísticos, a contar desde la entrada en vigor del instrumento que establezca la ordenación detallada (PGOU 2020) no podrá ser superior a 10 años como plazo total para cumplir todos los deberes de la promoción urbanística (art. 48 RUCYL): 2020-2030.

En consecuencia, en ambos supuestos faltan menos de 8 años para que expire el plazo fijado para demolición del inmueble, imprescindible para la ejecución de las determinaciones o desarrollo urbanístico del Sector de suelo urbano no consolidado. En consecuencia, la

modernización que ha proyectado la Junta, con un presupuesto de casi 5 millones de euros, es imposible de justificar para su posterior demolición.

SEXTO. En todo caso, estas posibilidades de autorización de obras (seguridad, salubridad, consolidación; "*cualquiera otras obras serán ilegales*" dice el precepto) deberán interpretarse por la Administración Local en sentido restrictivo, pues la finalidad que inspira el régimen especial del art. 64 de la LUCYL es de hacer todo lo posible para facilitar la desaparición de la actual Estación de Autobuses, y no, por el contrario, la de permitir o propiciar que perviva indefinidamente en el tiempo mediante *una rehabilitación integral y/o su modernización y/o rehabilitación del conjunto arquitectónico*.

Las obras de la Estación de Autobuses de Puente Colgante proyectadas superan en mucho las posibilidades legales de actuación, tanto considerando el art. 185, como el art. 186 del RUCYL. Si bien algunas de las intervenciones previstas responden a los criterios de seguridad, salubridad y conservación, no cuestionables, el grueso de las intervenciones y del escandaloso coste de las obras **se pone en clarísima evidencia a la vista del propio objeto del Proyecto y la Comunicación institucional (relatados en los apartados 1,2,3 de esta Denuncia)**. Baste recordar aquí, que es el propio autor del Proyecto quien en la Memoria Descriptiva manifiesta que el objeto de la intervención en la Estación de Autobuses es acometer su reforma integral y proporcionar una nueva imagen global de la misma. Resulta obvio que racionalmente todas esas actuaciones y su coste no responden al objetivo legal de la desaparición de la Estación de Autobuses de Puente Colgante.

Por otra parte, en ningún caso la Jurisprudencia ha admitido las "obras de modernización", atendiendo precisamente a la finalidad que inspira régimen especial de las situaciones de disconformidad.

SÉPTIMO. Considerando que el objeto del proyecto es la reforma integral de la Estación de Autobuses de Puente Colgante, **se trata de una actuación que sí que está sujeta a licencia urbanística** previa. De modo, que de acuerdo con el art. 97.1.d) de la LUCYL, sí se requiere licencia urbanística. Recordemos:

*El objeto del presente encargo es la formalización de la **INTERVENCIÓN EN LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE VALLADOLID** que pretende acometer la reforma integral de la estación de autobuses de la ciudad de Valladolid que exponga los aspectos fundamentales y las características de las actuaciones a acometer (funcionales, formales, constructivas y económicas) **al objeto de proporcionar una nueva imagen global de la misma** y establecer su coste.*

OCTAVO. La DROU de la intervención en la Estación de Autobuses en la Calle Puente Colgante nº 2, prescinde total y absolutamente del procedimiento legalmente establecido para que las obras sean autorizables. El art. 19 de la LUCYL (+3R) establece la necesidad de su "**carácter provisional**" y de seguir el procedimiento **aplicable a los usos excepcionales en suelo rústico**. Lo que conlleva la exigencia de que entre la documentación exigible a la DROU (y que no consta), esté la autorización correspondiente a ese procedimiento:

Art. 47 PGOU. Declaración responsable de obras y usos.

1. Las obras objeto de declaración responsable de obras y usos (DROU) requerirán para su válida presentación la siguiente documentación: (...) **copia de las autorizaciones que fueran necesarias de otras administraciones**

Art. 36 PGOU. Actos sujetos a declaración responsable de obras y usos (DROU).

Están sometidos a declaración responsable de obras y usos (DROU), sin perjuicio de las demás intervenciones administrativas que procedan (...)

A mayor abundamiento, el art. 47 del RUCYL en relación con el régimen del suelo urbano no consolidado sin desarrollar se refiere al derecho al uso provisional, en los siguientes términos:

Art. 47 RUCYL. Derecho al uso provisional.

En los terrenos clasificados como suelo urbano no consolidado o suelo urbanizable, hasta que se aprueben sus determinaciones completas sobre reparcelación, podrán autorizarse con carácter provisional, mediante el procedimiento regulado en el artículo 313:

- a) *En suelo urbano no consolidado sin ordenación detallada, los usos que no estén prohibidos en la ordenación general del sector.*
- b) ***En suelo urbano no consolidado con ordenación detallada, los usos que no resulten incompatibles con dicha ordenación detallada.***

Por cuanto antecede,

SE SOLICITA que, teniendo por presentada la presente denuncia por infracciones urbanísticas graves, y comprobados los hechos y fundamentos de derecho relatados, la Administración Municipal (Ayuntamiento de Valladolid) proceda sin dilación al restablecimiento de la legalidad del orden jurídico incumplido, de conformidad con lo dispuesto en el Capítulo III del Título IV de la LUCYL (art. 111 a 122bis), disponiendo, como mejor proceda en Derecho, la suspensión inmediata de las obras relativas a la reforma integral de la Estación de Autobuses de Valladolid.

Por ser de Justicia, que pido en Valladolid, a 25 de mayo de 2025

FIRMADO: Rodrigo Martín, Presidente de ADELANTE VALLADOLID