

**ASUNTO: INFORME SECTORIAL DE LA REVISIÓN DEL PLAN TERRITORIAL PARCIAL DEL ÁREA FUNCIONAL DE ÁLAVA CENTRAL**

## INFORME TÉCNICO:

**1. Antecedentes y contenido del documento.**

Con fecha 4 de mayo de 2022, se ha recibido en la Subdirección General de Planificación Ferroviaria un escrito del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes de la Viceconsejería de Planificación Territorial y Agenda Urbana de la Dirección de Planificación Territorial y Agenda Urbana del Gobierno Vasco solicitando informe sectorial en materia competente en relación con la revisión del Plan Territorial Parcial de Álava Central.

Dicho informe se solicita con carácter previo a la aprobación inicial de la revisión del instrumento de ordenación territorial.

El Plan Territorial Parcial vigente fue aprobado en 2004 por el Consejo del Gobierno Vasco, aunque, no obstante, en 2018 fue objeto de modificación puntual para posibilitar la construcción de la Terminal Logística Intermodal de Jundiz-Víllodas. En el año 2019 se revisaron las Directrices de Ordenación Territorial De la Comunidad Autónoma del País Vasco.

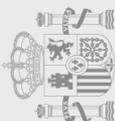
El objeto principal de la revisión del Plan Territorial Parcial es incorporar los cambios producidos desde su aprobación en 2004 así como su adaptación a las Directrices de Ordenación Territorial revisadas en 2019, con el propósito de desarrollarlas.

La documentación remitida, se compone de los siguientes documentos:

- Archivo 'Avance-Alava-Central\_2022.04.13': se trata del documento de avance, borrador del Plan.
- Archivo 'DIE\_25.11.2021': se trata del documento ambiental estratégico.
- Planos de información y de ordenación.

Respecto a la naturaleza jurídica del PTP, la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco le otorga carácter de instrumento de ordenación territorial. En base a la mencionada Ley 4/1990 y al artículo 52 de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo, se establece la prevalencia de los instrumentos de ordenación territorial sobre los de ordenación urbanística y, en consecuencia, la diferenciación entre ellos.

Por tanto, las determinaciones de este PTP vincularán a los planeamientos urbanísticos, quedando obligados a adaptarse a las mismas en su proceso de revisión o modificación.



## 2. Legislación sectorial del Estado

### 2.1. Principios generales

En los casos en los que se acuerde la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a líneas ferroviarias, a tramos de las mismas, a otros elementos de la infraestructura ferroviaria o a las zonas de servicio ferroviario, debe tenerse en cuenta la legislación sectorial ferroviaria, cuyas normas básicas son, en el ámbito de competencia del Estado, la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario (LSF) y el Reglamento del Sector Ferroviario (RSF) aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre.

Los principales aspectos de esta legislación con incidencia en el planeamiento urbanístico son:

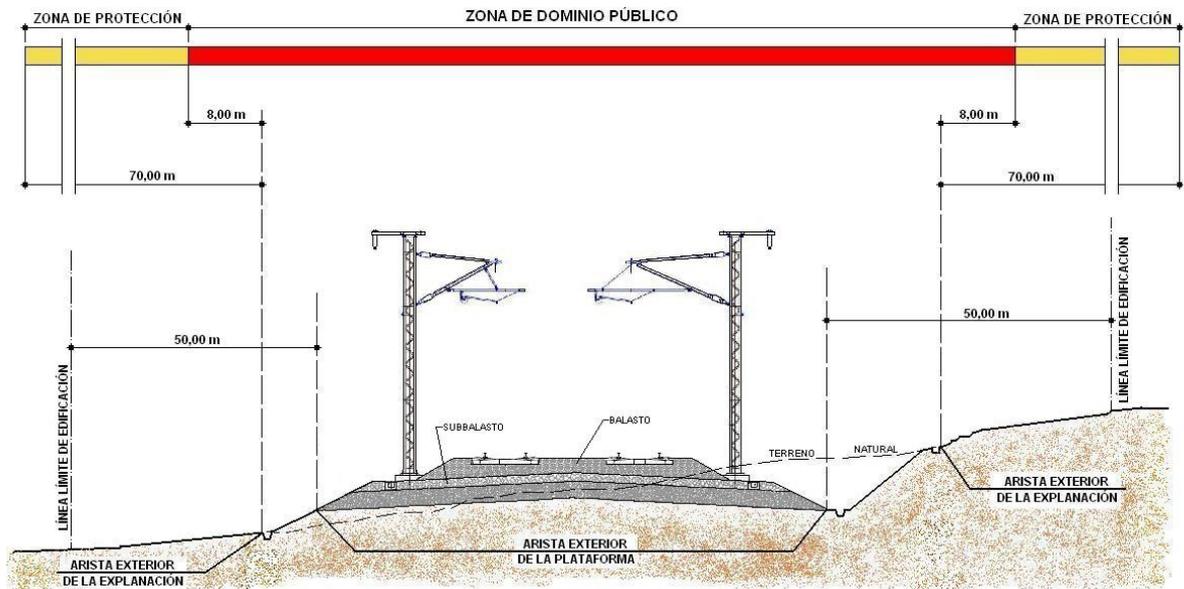
- Determinar la obligatoriedad de remitir la redacción, revisión o modificación del instrumento de planeamiento urbanístico al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para la emisión de informe, con carácter vinculante en lo relativo a las materias de su competencia.
- Establecer en las líneas ferroviarias de competencia estatal una zona de dominio público, otra de protección y un límite de edificación.
- Definir las limitaciones a la propiedad de los terrenos incluidos en dichas zonas.

### 2.2. Limitaciones a la propiedad. Zona de dominio público, zona de protección y línea límite de edificación

Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deben establecer en las líneas ferroviarias de competencia estatal una zona de dominio público, otra de protección y un límite de edificación, y definir las limitaciones a la propiedad de los terrenos incluidos en dichas zonas. Estas limitaciones a la propiedad se rigen por lo establecido en el Capítulo III de la LSF y por el RSF en todo lo que no se oponga a la Ley.

En concreto, la LSF recoge en sus artículos 12 a 18 una serie de limitaciones a la propiedad en relación con los terrenos inmediatos al ferrocarril:

- En general:
  1. Zona de dominio público: 8 metros a cada lado de la plataforma, medidos desde la arista exterior de la explanación. La LSF define dicha arista como la línea de intersección entre el talud (de desmonte o terraplén) o muro de sostenimiento colindante con el terreno natural.
  2. Zona de protección: 70 metros, medidos desde la arista exterior de la explanación.
  3. Línea límite de edificación: 50 metros, medidos desde la arista exterior más próxima de la plataforma. Se considera arista exterior de la plataforma el borde exterior de la estructura construida sobre la explanación, que sustenta la vía y los elementos destinados al funcionamiento de los trenes.



- En el suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como urbano o urbanizable, y siempre que el mismo cuente con el planeamiento más preciso, que requiera la legislación urbanística aplicable, para iniciar su ejecución:
  1. Zona de dominio público: 5 metros, medidos desde la arista exterior de la explanación.
  2. Zona de protección: 8 metros, medidos desde la arista exterior de la explanación.
- En el caso de zona urbana:
  1. Línea límite de edificación: 20 metros, medidos desde la arista exterior más próxima de la plataforma.

### 3. Líneas de ferrocarril de competencia estatal en servicio en el ámbito del documento

#### 3.1. Líneas de la RFIG en servicio

El ámbito territorial de la revisión es atravesado por las siguientes líneas férreas, todas ellas infraestructuras pertenecientes a la RFIG y de titularidad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

- 01-700-Bilbao Abando Indalecio Prieto-Casetas, de vía doble electrificada en el tramo Bilbao-Orduña.
- 01-100-Madrid-Chamartín-Clara Campoamor-Irún-Frontera Francesa, de vía doble electrificada.



### 3.2. Líneas de la RFIG en ejecución

- Estudio Informativo del proyecto de la Línea de Alta Velocidad Burgos – Vitoria, aprobado definitivamente con fecha 29 de diciembre de 2021 (publicación en el BOE de 8 de enero de 2022).
- Estudio Informativo del proyecto "Integración del ferrocarril en la ciudad de Vitoria-Gasteiz", aprobado definitivamente el 29 de febrero de 2012 (publicación en BOE el 17 de marzo de 2012).
- Estudio Informativo del Proyecto de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco, aprobado definitivamente el 24 de noviembre de 2000 (publicación en BOE el 5 de febrero de 2001).

### 3.3. Otras actuaciones

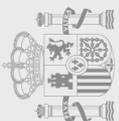
- Estudio Informativo de la Integración del Ferrocarril en Vitoria-Gasteiz, sometido a información pública el 3 de julio de 2019 (publicación en BOE el 5 de julio de 2019) y actualmente en tramitación del procedimiento de evaluación ambiental.
- Estudio Informativo del Corredor Cantábrico-Mediterráneo. Tramo: Pamplona-Y Vasca, sometido a información pública el 11 de enero de 2018 (publicación en BOE el 16 de enero de 2018). Dicho Estudio no se sometió a la tramitación del procedimiento de evaluación ambiental.

## 4. Conclusiones del análisis de la documentación

- 4.1. El artículo 7.1 de la LSF establece que los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos que se ocupen por las infraestructuras ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y los que lo harán en base a los estudios informativos aprobados definitivamente, como sistema general ferroviario o equivalente, de titularidad estatal.

Por tanto, los instrumentos de ordenación urbanística que hayan de modificarse o revisarse para adecuarlos a la revisión del PTP o los que tengan por objeto su desarrollo, deberán incluir la calificación de los terrenos a los que hace referencia el mencionado artículo 7.1 como sistema general ferroviario, para lo cual se tendrá en cuenta el apartado 3 de este informe, información que deberá actualizarse en el momento concreto de su tramitación.

En este sentido, se debe incluir un apartado en el bloque normativo de la documentación que vincule a los instrumentos de ordenación urbanística de desarrollo o adecuación al Plan en la línea que fija el artículo 7.1 de la LSF, al igual que se recoge en el punto 3.b del Anexo V, de las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV, instrumento de orden superior y que obliga al PTP. Sería recomendable, además, incluir planos a escala adecuada que distingan el sistema general



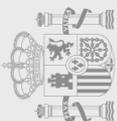


ferroviario, con objeto de facilitar la labor de redacción, modificación o revisión de los instrumentos de ordenación urbanística.

- 4.2. De acuerdo con el artículo 7.2 de la LSF, la Subdirección General de Planificación Ferroviaria deberá emitir informe, preceptivo y vinculante en las materias de su competencia, sobre los instrumentos de planeamiento urbanístico de desarrollo del PTP o sus revisiones o modificaciones consecuencia de su vinculación al mismo, con carácter previo a su aprobación inicial. Se debe añadir a la redacción del Plan el texto del indicado artículo de la LSF o, al menos, una mención al mismo.
- 4.3. Con relación al apartado 3.2 de este informe, se observa que en el entorno de Vitoria-Gasteiz el trazado representado corresponde al Estudio Informativo de la Integración del Ferrocarril en Vitoria-Gasteiz, sometido a información pública el 3 de julio de 2019. Mientras tanto el mencionado Estudio no sea aprobado definitivamente, se deberá sustituir por el trazado del Estudio Informativo del proyecto "Integración del ferrocarril en la ciudad de Vitoria-Gasteiz", aprobado definitivamente el 29 de febrero de 2012.

Por otro lado, el trazado correspondiente al Estudio Informativo del proyecto de la Línea de Alta Velocidad Burgos – Vitoria se debe corregir en el tramo Pancorbo-Vitoria, ya que no se corresponde con el incluido en la aprobación definitiva del Estudio. A tal efecto, se indica que el trazado definitivamente aprobado está disponible en la página web del MITMA.

- 4.4. En el apartado 4.6.3 Logística viaria, ferroviaria y aeroportuaria, se afirma que *'el Consejo de Ministros, en diciembre de 2021, ha aprobado el estudio informativo y la declaración de impacto ambiental del tramo de AVE Burgos-Vitoria'*, esta redacción se debe corregir tomando en cuenta las siguientes puntualizaciones sobre el Estudio Informativo del proyecto de la Línea de Alta Velocidad Burgos – Vitoria:
1. La declaración de impacto ambiental no se aprueba por el Consejo de Ministros, se trata de un pronunciamiento del órgano ambiental mediante Resolución. Dicha declaración fue formulada mediante Resolución de 11 de junio de 2021 (BOE de 22 de junio de 2021) de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.
  2. El Consejo de Ministros autorizó la aprobación del Estudio Informativo con fecha a 28 de diciembre de 2021.
  3. El Estudio Informativo fue aprobado definitivamente mediante Resolución de 29 de diciembre de 2021 (BOE de 8 de enero de 2022) de la Secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- 4.5. La LSF establece, en los artículos 12 a 18, una serie de limitaciones en los terrenos contiguos a las líneas ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General, definiendo las zonas de protección de dichas líneas. Los instrumentos de ordenación urbanística deberán recoger una relación de estas limitaciones o realizar, al menos, una mención o remisión a la normativa vigente. Incluirán





igualmente la definición de las zonas de protección de las líneas ferroviarias, de forma gráfica y en texto. Este aspecto se debe añadir a la redacción del Plan.

- 4.6. El artículo 7.2 de la LSF establece una suspensión, por parte de la administración competente en materia de ordenación territorial o urbanística, según corresponda, de las nuevas clasificaciones y calificaciones y de los efectos de las ya aprobadas, así como de la concesión de autorizaciones y licencias, en las zonas afectadas por estudios informativos sometidos a información pública. Esta suspensión es efectiva hasta la aprobación del estudio, con un máximo de 1 año desde el inicio de la información pública, prorrogable por un plazo máximo de 6 meses.

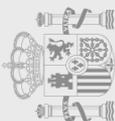
En distintos apartados de la documentación remitida, se incluyen una serie de propuestas de actuación en relación con la red de abastecimiento, de saneamiento, así como con recorridos paisajísticos y vías ciclistas. También se señalan soluciones estructurales, como ecoductos, para dar solución a las intersecciones de infraestructura verde con la infraestructura gris o garantizar la permeabilidad paisajística y ecológica.

Se debe tener presente que para llevar a cabo cualquiera de las actividades, obras o instalaciones permitidas por la legislación sectorial vigente en las zonas de protección de las líneas ferroviarias, se deberá contar con la previa autorización del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), responsable del control, vigilancia e inspección de la infraestructura ferroviaria, de sus zonas de protección y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca.

Asimismo, se debe considerar lo que establece la LSF al respecto de los cruces con las líneas ferroviarias. A tal efecto determina que *'los cruces de carreteras u otras vías de comunicación con líneas férreas que se produzcan por el establecimiento o la modificación de cualquiera de ellas, deberán, en todo caso, realizarse a distinto nivel'* (art 8).

Se debe incluir en la redacción de la revisión lo señalado en este apartado 4.6 respecto a aquellas cuestiones que afecten tanto al Plan como a los instrumentos de ordenación urbanística.

- 4.7. En el apartado 6.8.2.2 Movilidad ferroviaria se señalan una serie de actuaciones a desarrollar, algunas de ellas sobre la Red Ferroviaria de Interés General, sobre la cual ostentan competencias, en el ámbito territorial del Plan, entre otros, los siguientes: (se recogen, además, algunas de las competencias)
1. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), en materia de planificación de la Red y el establecimiento o modificación de infraestructuras ferroviarias.
  2. Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), en materia de construcción y administración de la infraestructura ferroviaria.
  3. Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE), en materia de prestación de servicios de transporte de viajeros y mercancías. No obstante, cabe indicar que actualmente la prestación de servicios comerciales de viajeros se encuentra liberalizado salvo en aquellos casos que estén declarados como Obligación de Servicio Público.





A la vista de lo anterior, se deben aclarar las fuentes de información para las actuaciones recogidas en el mencionado apartado, en especial las referentes a la actuación de *'Reforzar la conexión ferroviaria de media distancia que une Vitoria-Gasteiz con Pamplona, modernizando la infraestructura de vías y estableciendo un programa de mayores frecuencias de paso'*.

- 4.8. Se recuerda que según el artículo 16 de la LSF, las obras que se lleven a cabo en la zona de dominio público y en la zona de protección que tengan por finalidad salvaguardar paisajes o construcciones o limitar el ruido que provoca el tránsito por las líneas ferroviarias, serán costeadas por sus promotores, previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias (ADIF) y cuando así lo permita la legislación sectorial vigente.
- 4.9. Una vez atendidas en la redacción de la revisión las consideraciones expuestas anteriormente, desde el punto de vista de la planificación ferroviaria, no existe inconveniente en continuar la tramitación de la revisión del Plan Territorial Parcial de Álava Central, si bien, en una fase más avanzada de tramitación, se deberá remitir a esta Subdirección General la documentación con las modificaciones expuestas debidamente incorporadas.

VºBº

EL JEFE DEL ÁREA 2

Alfonso Rueda Sánchez  
(firmado electrónicamente)

EL INGENIERO DE CAMINOS,  
CANALES Y PUERTOS

Rafael Hurtado Sánchez  
(firmado electrónicamente)

