

rekiko Harremanetarako Zuzendaritzari dagokio aldizkarian argitaratutako testuetan egindako tipografia edo inprimaketa hutsak zuzentzea, nahiz bere kabuz nahiz doakion organo edo erakundeak eskatuta, baldin eta hutsak xedapenen esanahia aldatu edo horiei buruzko zalantzak sortzen badituzte.

Istripu larrietan gai arriskutsuak tarteko direnean sortzen diren arriskuak kontrolatzeko neurrien gain eskumena daukaten Autonomia Erkidegoko organoak zeintzuk diren adierazten duen otsailaren 20ko 34/2001 Dekretu hori 2001eko martxoaren 2an argitaratu zen Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian (44 zk.) argitaratu zen, eta aipatutakoen moduko hutsak gertatu zirenez, dagokien zuzenketa egiten da ondoren:

– 3.2 artikuluan, honakoa dioenean:

«Artikulu honetan Herrizaingo Sailari ezarri zaizkion eginkizunak Larrialdiei Aurre Egiteko Zuzendaritzaren bitartez beteko dira, c), l) eta n) idatz-zatietan azaltzen direnak izan ezik, hauek Herrizaingo sailburuak beteko baititu, edo berak eskuorde izendatzen duen organoak.»

Honakoa esan behar du:

«Artikulu honetan Herrizaingo Sailari ezarri zaizkion eginkizunak Larrialdiei Aurre Egiteko Zuzendaritzaren bitartez beteko dira, c), m) eta o) idatz-zatietan azaltzen direnak izan ezik, hauek Herrizaingo sailburuak beteko baititu, edo berak eskuorde izendatzen duen organoak.»

**LURRALDE ANTOLAMENDU,
ETXEBIZITZA
ETA INGURUGIRO SAILA
GARRAIO
ETA HERRI LAN SAILA**

Zk-1893

41/2001 DEKRETUA, otsailaren 27koa, Euskal Autonomia Erkidegoko eremuan Trenbide Sarearen Lurraldearen Antolamendurako Arloko Plana behin betiko onesten duena.

1.– Euskal Autonomia Erkidegoko Trenbide Sarearen Lurraldearen Antolamendurako Plana lurraldea antolatzeko tresna bat dugu, otsailaren 11ko 28/1997 Dekretuaren bidez onartutako Lurraldearen Antolamendurako Artezpideek zehazturiko esparru orokorren barruan Euskal Autonomia Erkidegoan trenbide sare osoa ezarri eta garatzeko jarduketak zehaztuko ditue-

cionen con el Parlamento rectificará de oficio o a instancia del órgano o entidad interesado los errores tipográficos o de impresión que se produzcan en la inserción de los textos publicados, siempre que supongan alteración o modificación del sentido de los mismos o puedan suscitar dudas al respecto.

Advertidos errores de dicha índole en el texto del citado Decreto 34/2001, de 20 de febrero, por el que se determinan los órganos competentes de la Comunidad Autónoma en relación con las medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas, publicado en el Boletín Oficial del País Vasco n.º 44, de 2 de marzo de 2001, se procede a su corrección:

– En el artículo 3.2, donde dice:

«Las atribuciones conferidas al Departamento de Interior en este artículo serán ejercidas a través de la Dirección de Atención de Emergencias, con excepción de las comprendidas en las letras c), l) y n) del apartado anterior, cuyo ejercicio corresponderá, salvo delegación, al Consejero de Interior.»

Debe decir:

«Las atribuciones conferidas al Departamento de Interior en este artículo serán ejercidas a través de la Dirección de Atención de Emergencias, con excepción de las comprendidas en las letras c), m) y o) del apartado anterior, cuyo ejercicio corresponderá, salvo delegación, al Consejero de Interior.»

**DEPARTAMENTO DE ORDENACIÓN
DEL TERRITORIO, VIVIENDA
Y MEDIO AMBIENTE
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES
Y OBRAS PÚBLICAS**

Nº-1893

DECRETO 41/2001, de 27 de febrero, por el que se aprueba definitivamente el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la Comunidad Autónoma del País Vasco.

1.– El Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la Comunidad Autónoma del País Vasco es el instrumento de ordenación territorial que, dentro del marco global definido por las Directrices de Ordenación Territorial, aprobadas mediante Decreto 28/1997, de 11 de febrero, define las actuaciones de establecimiento y desarrollo de la totalidad de la red ferroviaria en la Co-

na. Planak, eragindako lurzorua erabileraren gaineko erabakien bitartez, hirigintzako planak ere lotetsiko ditu, eta trenbidea ezarri eta garatzeko behar den lurzorua horretarako gordetzea ahalbidetzen du.

2.- Planaren helburua hau da: planean jasotako erabakiak garatu ahal izateko, trenaren arloan nahiz hirigintzarenean behar diren esku-hartzeetarako erreferentzia gisa baliatuko den plangintza-tresna arautzaile bat lortzea, horrela xede hauek erdiesteko:

- Euskal Autonomia Erkidegoaren barruan trenbide azpiegiturak ezarri eta garatzeko jarduketak zehaztea.

- Trenbide erabilerak eragindako lurzorua antolatzeari.

- Trenbide erabilerako espazioen antolamendua eta hirigintza-antolamendu orokorra adostea.

- Euskal Autonomia Erkidegoaren barruko lurraldearen antolamenduan zerikusia duten beste arloetako politikekin koordinatzea.

- Europan barnako trenbide sarea ezarri eta garatzeko jarduketekin koordinatzea.

3.- Horrela, bada, Euskal Autonomia Erkidegoko eremuan Trenbide Sarearen Lurraldearen Antolamendurako Arloko Plan hau luzaroan burututako lanaren emaitza dugu; lan hori beste administrazio publiko eta erakunde batzuekin elkarlanean koordinaturik eraman da aurrera, batez ere Estatuko Administrazioarekin. Administrazio horrek, interes orokorrekoak diren edo autonomia erkidego bat baino gehiago ukitzen duten herri-lanetan aginpidea duenez, zuzenean parte hartu du trenbide sare berrian zehaztuz, eta, gainera, ingurumenaren eraginaren gaineko ebaluazioa ere egin du. Ebaluazioa egiteko prozedura Ingurumeneko Idazkaritza Nagusiak 2000eko urriaren 22an planaren aldeko aitortpena egiten zuen Ebazpenaren bidez amaitu zen.

Azpiegitura berriaren gaineko aurreikuspenak, Europako Batasunak Europan barnako trenbide sarea ezarri eta garatzeko plazaratutako aholkuen esparruan, onartutako erabakiak eta erkidegoz gairako interesak eta estatu mailan ezarritako artezpideak jasotzearen ondorio dira.

Batetik, kontuan izan dira Europako Batasunak Europako Batasunaren Itunaren 154. artikuluan aipatzen dituen Europan barnako garraio azpiegituren eremuko helburu, lehenetasun eta ekintza-lerro nagusien gainean emandako jarraibideak, Europako erakundeek horiek hartzen baitituzte oinarritzat Europa garraioaren ikuspuntutik batzen laguntzen duten interes amankomuneko proiektuak eta estatu barruetako sareak elkarren artean lotzeko eta eraginkor bihurtzeko garrantzia estrategikoa duten proiektuak zeintzu diren zehazteko. Eta hain zuzen ere, proiektu horien artean dago «Espainia-Frantziako Atlantiko aldeko trenbide lotura:

munidad Autónoma del País Vasco, vinculando con sus determinaciones sobre el uso del suelo afectado por las mismas a los planes urbanísticos y permitiendo efectuar las reservas de suelo precisas para su ejecución.

2.- Su finalidad es la de constituir el instrumento planificador y regulador que sirva de referencia para la intervención tanto sectorial como urbanística precisa para el desarrollo de sus determinaciones, dirigiéndose a la consecución de los siguientes objetivos:

- La definición de las actuaciones de establecimiento y desarrollo de la infraestructura ferroviaria en el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

- La ordenación del suelo afectado por dicho uso ferroviario.

- La armonización de la ordenación territorial de los espacios de uso ferroviario con la ordenación urbanística general.

- La coordinación con las demás políticas sectoriales implicadas en la ordenación territorial en el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

- La coordinación con las actuaciones de establecimiento y desarrollo de la red ferroviaria transeuropea.

3.- Por ello, el presente Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la Comunidad Autónoma del País Vasco se configura como resultado de un dilatado proceso de elaboración y de coordinación con otras Administraciones públicas y organismos implicados, en particular con la Administración del Estado, quien en base a su competencia sobre las obras públicas de interés general o cuya realización afecta a más de una Comunidad Autónoma, ha participado aportando la definición de la nueva red ferroviaria, respecto de la cual, asimismo, ha realizado la evaluación de impacto ambiental, procedimiento concluido con una declaración favorable formulada mediante Resolución de 22 de octubre de 2000 de la Secretaría General de Medio Ambiente.

Las previsiones relativas a la nueva infraestructura son el resultado de la incorporación de decisiones y de la coordinación de intereses a nivel supracomunitario, dentro del marco de las orientaciones de la Unión Europea para el establecimiento y desarrollo de la red ferroviaria transeuropea y de las directrices que se establecen a nivel estatal.

Por una parte, se han tenido en cuenta las orientaciones de la Unión Europea relativas a los objetivos, prioridades y grandes líneas de acción en el ámbito de las redes transeuropeas de infraestructuras de transportes, a las que se refiere el artículo 154 del Tratado de la Unión Europea, en base a las cuales las instituciones comunitarias identifican los proyectos de interés común y de importancia estratégica para los objetivos de interconexión e interoperabilidad de las redes nacionales, que contribuyen a la unidad europea en el ámbito del transporte, entre los que se encuentra la conexión Vitoria/Gasteiz-Dax con el ramal a Bilbao, integrada en

Madrid-Valladolid-Gasteiz-Akize» izeneko proiektuaren barruan, Gasteiz-Akize trenbidea eta Bilboko adarren arteko lotura.

Bestetik, jarduketa guztiak Estatuko Administrazioarekin koordinatu dira: Sustapen Ministerioko Azpiegituren Estatu Idazkaritzak 2000ko azaroaren 24an onartutako Euskal Autonomia Erkidegoaren trenbide sare berriaren gaineko azterlan informatiboak zehazten du, hain zuzen ere, Lurraldearen Antolamendurako Plan honen muina.

4.- Euskal Autonomia Erkidegoko eremuan Trenbide Sarearen Lurraldearen Antolamendurako Arloko Plana osoa da, hartzen duen lurralde eremuari begira, baina ez da guztiz exhaustiboa zenbait erabakiri dagokienean, erakundeentzuzunaldiko izapidean egindako planteamenduagatik, planaren beraren konplexutasunagatik eta aginpideak erakunde bati baino gehiagori zegokielako, zenbait alderdi erabaki gabe utzi baita; Vitoria-Gasteizen trenbide sare berriaren trazadura lurperatzeko konponbidea —iparraldeko lurperaketa (Lakua-Arriaga)— zehaztu gabe, izapide berriak egiteke eta zein konponbide aukeratu erabakitzeke daude, eta Irungo Bentak-Behobiako mugaz gaindiko pasabideari buruzko erabakia ere hartzeke dago, eta hortaz, onespentetik at utzi dira.

Lurraldearen Arloko Planaren kudeaketa eta, bereziki, eragindako lurzorua erreserbatzeko lehenengo jarduketak modu eraginkorrean eta bizkor burutuko badira, eta, kontuan izanik konponbidea zehatz-mehatz finkaturik ez egoteak ez duela, inolaz ere, Lurraldearen Antolamendurako Arloko Planaren osotasuna eta koherentzia oztopatuko, planaren zati bat behin betiko onartzea komeni da, eta aurrerago sartuko dira onartzeke utzitako zatiari buruzko erabakiak.

5.- Edukiari dagokionez, Euskal Autonomia Erkidegoko eremuan Trenbide Sarearen Lurraldearen Antolamendurako Arloko Planak Euskal Autonomia Erkidegoko trenbide sare osoa hartzen du, eta bi multzo bereizten ditu: ezarri beharreko azpiegitura berria, bate-tik, eta dagoen sarea zabaldu eta hobetzeko jarduketak, bestetik.

Plana honako agiri hauek osatzen dute:

- I.- Memoria
- II.- Erabakiak. Eragindako lurzorua antolamendua.
- III.- Planoak.

6.- Plana Garraio eta Herri Lan sailbururen 2000ko azaroaren 17ko Agindu bidez onartu zen behin-behinekoz.

Euskal Herriko Lurralde Antolaketarako Batzordeak, 2001eko otsailaren 15ean egindako 1/2001 bilkuran Planaren aldeko txostena eman du, eta orobat Lurral-

de denominada «Conexión ferroviaria España-Francia por la fachada atlántica Madrid-Valladolid-Vitoria-Dax».

Y, por otra parte, se han coordinado las actuaciones con la Administración estatal, cuyo Estudio Informativo de la nueva red ferroviaria en el País Vasco, aprobado por la Secretaría de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento en fecha 24 de noviembre de 2000, define el elemento principal de este Plan Territorial Sectorial.

4.- El presente Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la Comunidad Autónoma del País Vasco es completo en cuanto a la definición territorial, pero no resulta exhaustivo en algunas de sus determinaciones, ya que, como consecuencia de su planteamiento en el trámite de audiencia institucional, de su complejidad y de la existencia de títulos competenciales concurrentes, han quedado pendientes la definición, nueva tramitación y decisión sobre la solución consistente en soterrar el trazado de la nueva red ferroviaria a su paso por Vitoria/Gasteiz -soterramiento Norte (Lakua-Arriaga)-, así como la decisión sobre el tramo transfronterizo Ventas de Irún-Behobia, aspectos de detalle que quedan excluidos de la aprobación.

La eficacia y la celeridad en la gestión de este Plan Territorial Sectorial, y concretamente, en las actuaciones iniciales de reserva de suelo afectado, así como el hecho de que la determinación exacta de la solución no constituye, en modo alguno, obstáculo para la integridad y coherencia del Plan Territorial Sectorial, cuyo contenido no se verá afectado cualquiera que sea la alternativa que finalmente se adopte, aconsejan proceder a la aprobación definitiva parcial, que se completará posteriormente con la inclusión de las determinaciones relativas a la parte no aprobada.

5.- En cuanto a su contenido, el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la Comunidad Autónoma del País Vasco comprende la totalidad de la red ferroviaria en el País Vasco, distinguiendo entre la nueva infraestructura a establecer y las actuaciones de ampliación y mejora en la red existente.

Consta de los siguientes documentos:

- I.- Memoria.
- II.- Determinaciones. Ordenación del suelo afectado.
- III.- Planos.

6.- La aprobación provisional ha sido otorgada por Orden de 17 de noviembre de 2000 del Consejero de Transportes y Obras Públicas.

El Plan ha sido informado por la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco en su sesión 1/2001, celebrada el 15 de febrero de 2001, y por el

dearen Antolamendu, Etxebizitza eta Ingurugiro Sailak 2001eko otsailaren 19ko txostenaren bidez.

Ondorioz, Lurralde Antolamendu, Etxebizitza eta Ingurugiro sailburuaren eta Garraio eta Herri Lan sailburuaren proposamenez, Jaurlaritzaren Kontseiluak 2001eko otsailaren 27an egin zuen bilkuran aztertu eta onartu ondoren, hauxe

XEDATU DUT:

Artikulu bakarra.— Euskal Autonomia Erkidego-ko eremuan Trenbide Sarearen Lurraldearen Antolamendurako Arloko Plana behin betiko onartzea, trenbide sare berriak Gasteizen (487+399.133 eta 17+703.202 kilometroen artean) eta Irungo Bentak-Behobia tartean (77+000 eta 84+807.216 kilometroen artean) egingo duen bidearen trazadura salbu. Dekretu honen eranskin gisa, «Erabakiak - Eragindako lurzorua-aren antolamendua» izeneko agiria eta planoen laburpen bat argitaratzen dira.

LEHENENGO XEDAPEN GEHIGARRIA

Lurraldearen Antolamendurako Arloko Planean jasotako erabakiak eta, batez ere, V. eta VI. kapitulueta jasotakoak bete eta zehazteko lana errazteko, Planean, gehigarri gisa, hainbat eskema sartu dira. Eskema horietan jabari publikoko gunek, zortasun gunek eta eragindako gunek islatzen dira, eta, gainera, kontuan izan da lurzoru mota (hiri lurzoru, hirigarria edo ez-hirigarria den) eta, trena lur gainetik, zubibidean edo tunelean doan.

BIGARREN XEDAPEN GEHIGARRIA

Zenbait trenbide azpiegituren tipologiaren ezaugarriak kontuan izanik, hau da, herri barruko egituraren estuago kateaturik daudenez, V. eta VI. kapitulueta jasotako erabakiak ez zaizkie metro arin eta funikularrei aplikatuko.

XEDAPEN IRAGANKORRA

1.— Erabakietan aurreikusi bezala hirigintza antolamenduko egiterapideak nahitaez doitzeko lana, argitaratu egunetik harako urtebeteko epean burutu behar da.

2.— Nolanahi ere, Lurraldearen Antolamendurako Arloko Plana indarrean jartzen denean planeamendua berrikusten ari diren udalek prozedura horren barruan egin beharko dute doitze hori.

Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente, acreditándose su informe favorable mediante informe de fecha 19 de febrero de 2001.

En virtud de lo expuesto, a propuesta del Consejero de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente, y del Consejero de Transportes y Obras Públicas, previa deliberación y aprobación del Consejo de Gobierno en su reunión del día 27 de febrero de 2001,

DISPONGO:

Artículo único.— Se aprueba definitivamente el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la Comunidad Autónoma del País Vasco, con exclusión del trazado ferroviario de la nueva red ferroviaria a su paso por Vitoria/Gasteiz (entre los P.K. 487 + 399.133 y 17+703.202) y en el tramo Ventas de Irún-Behobia (entre P.K. 77+000 y 84+807.216), publicándose como anexos al presente Decreto el documento «Determinaciones. Ordenación del suelo afectado» y un extracto de los planos.

DISPOSICION ADICIONAL PRIMERA

A efectos de facilitar la aplicación y concreción de las Determinaciones de este Plan Territorial Sectorial, especialmente las contenidas en sus títulos V y VI, se incorporan al mismo, como Apéndice, los esquemas representativos de las zonas de dominio público, afección y servidumbre en los supuestos de su trazado en superficie, viaducto y túnel; distinguiendo, según cada clase de suelo: urbano, urbanizable y no urbanizable.

DISPOSICION ADICIONAL SEGUNDA

Habida cuenta de las particularidades que presenta las tipologías de determinadas infraestructuras ferroviarias, concretamente por su más intensa imbricación en la trama y estructura urbana, las determinaciones contenidas en los títulos V y VI de las Determinaciones de este Plan Territorial Sectorial, no serán de aplicación a la infraestructura de los metros ligeros y funiculares.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

1.º La necesaria adaptación de instrumentos de ordenación urbanística contemplada en el artículo 6.º de las Determinaciones de este Plan Territorial Sectorial se llevará a cabo en el plazo de un año a contar desde su publicación.

2.º En cualquier caso, los municipios cuyos instrumentos de planeamiento se encuentren en fase de revisión a la entrada en vigor del presente Plan Territorial Sectorial, efectuarán la adaptación necesariamente en dicho procedimiento.

AZKEN XEDAPENA

Dekretu hau Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian argitaratu egunaren biharamunean jarriko da indarrean.

Vitoria-Gasteizen, 2001eko otsailaren 27an.

Lehendakaria,
JUAN JOSÉ IBARRETXE MARKUARTU.

Lurralde Antolamendu, Etxebizitza
eta Ingurugiro sailburua,
FRANCISCO JOSÉ ORMAZABAL ZAMAKONA.

Garraio eta Herri Lan sailburua,
ALVARO AMANN RABANERA.

ERANSKINA

EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO TRENBIDE
SAREAREN LURRALDEAREN
ANTOLAMENDURAKO ARLOKO PLANA

II.- ERABAKIAK. ERAGINDAKO LURZORUAREN
ANTOLAMENDUA

I. TITULUA
XEDAPEN OROKORRAK

1. *artikulua.*— EAEko Trenbide Sarearen definizioa

1.— Euskal Autonomia Erkidegoko Trenbide Sarea Euskal Autonomia Erkidegoko lurraldean zehar doazen trenbide egituren multzoak osatzen du, Administrazio edo erakunde eskudun ezberdinek haien plangintzan, taxuketan, eraiketan eta ustiaketan dauzkaten eskuduntzak alde batera utzirik.

2.— Aurreko atalaren ondoretarako, trenbidea garraibidea da eta garraioa gauzatzeko darabiltzan ibilgailuek euskarri gisa balio dien errodadura finkoko bide batetik zirkulatzen dute.

3.— Ondore berberetarako, trenbide egitura trenbidearen azpiegiturak eta gainegiturak osatzen dute:

a) Trenbidearen azpiegitura, besteak beste, lursailek, burdinbideko lur berdinketa eta plataformako lanek, lan zibilek (zubiak, tunelak, bidezubiak, gainetiko igarobideak, e.a.) eta trenbide pasaguneek osatzen dute.

b) Halaber, trenbidearen gainegitura errailek, plaka birakorrek, burdinbideko aparatuek, e.a.ek, bidaiarientzako patioetako galtzadek, segurtasun, seinaleztapen eta trenbidearen telekomunikazio instalazioak, ibilgailuen zirkulazioa eta segurtasuna bermatzeko argiztapen instalazioek, trenen traxiorako korrante elektrikoa eroateko instalazioek, geltoki arteko hornikuntzarako

DISPOSICIÓN FINAL

El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del País Vasco.

Dado en Vitoria-Gasteiz, a 27 de febrero de 2001.

El Lehendakari,
JUAN JOSÉ IBARRETXE MARKUARTU.

El Consejero de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente,
FRANCISCO JOSÉ ORMAZABAL ZAMAKONA.

El Consejero de Transportes y Obras Públicas,
ALVARO AMANN RABANERA.

ANEXO

PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE LA RED
FERROVIARIA EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA
DEL PAÍS VASCO

II. DETERMINACIONES. ORDENACIÓN DEL SUELO
AFECTADO

TÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.— Definición de la Red Ferroviaria en la CAPV.

1.— La Red Ferroviaria en la Comunidad Autónoma del País Vasco está constituida por el conjunto de estructuras del ferrocarril que discurren por el territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco, con independencia de las atribuciones que en su planificación, proyección, construcción y explotación ostenten las distintas Administraciones o entidades competentes.

2.— A los efectos del apartado anterior el ferrocarril constituye el modo de transporte en virtud del cual los vehículos a través de los que el mismo se lleva a cabo, circulan por un camino de rodadura fijo, que les sirve de sustentación y de guiado.

3.— A iguales efectos, la estructura ferroviaria está integrada por la infraestructura y la superestructura del ferrocarril.

a) Constituyen la infraestructura del ferrocarril, entre otros, los terrenos, obras de explanación y plataforma de la vía, obras civiles (puentes, túneles, viaductos, pasos superiores, etc ...), y pasos a nivel.

b) A su vez, la superestructura del ferrocarril está integrada por los carriles, placas giratorias, aparatos de vía, etc..., calzadas de los patios de viajeros, instalaciones de seguridad, de señalización, de telecomunicación de la vía, instalaciones de alumbrados para asegurar la circulación y seguridad de los vehículos, instalaciones de conducción de la corriente eléctrica para la tracción

lineek, katenariak eta azpiegituren zerbitzurako erakinek osatzen dute.

2. artikulua.— EAEko Lurraldearen Antolamendurako Arloko Planaren esparrua

1.— Euskal Autonomia Erkidegoko Trenbide Sarearen Lurraldearen Antolamendurako Arloko Planaren esparrua Autonomia Erkidegoko lurraldean zehar hedatutako Trenbide Sarearen osotasuna da.

2.— Ikuspuntu funtzionalari atxikiz, Euskal Autonomia Erkidegoko Trenbide Sareak Ibilbide Luzeko lineak, Aldirikoetakoak, Metro lineak —ohikoa nahiz arina— eta Funikularrak hartzen ditu.

3.— Azpiegituren dagokionez, Euskal Autonomia Erkidegoko Trenbide Sareak Sare Berria eratzeko jarduketak eta Egungo Sarea egokitu, hobetu eta, kasu bada, zabaltzeko jarduketak hartzen ditu.

3. artikulua.— EAEko Trenbide Sarearen Lurraldearen Antolamendurako Arloko Planaren izaera eta xedea

1.— EAEko Trenbide Sarearen Lurraldearen Antolamendurako Arloko Plana lurraldea antolatzeko egite-rapidea da eta trenbide azpiegituren arloko egintzak lurraldean egoki kokatzeko xedea dauka, bai halaber, trenbide arlo, lurralde eta hirigintza mailetan esku-hartzeko publiko ezberdinen koordinazioa bermatzekoa ere.

2.— Ildo horretan, Trenbide Sarearen Lurraldearen Antolamendurako Arloko Plana lurraldea antolatu eta egituratzeko elementua den aldetik, xedetzat dauzkan jarduketek lurralde jite nabarmena eta udalez gairidiko irismena daukate.

II. TITULUA

EDUKIA, ONDOREAK ETA IRISMENA

4. artikulua.— Edukia eta horren arauzko irismena

1.— Honako agiriek osatzen dute Lurraldearen Antolamendurako Arloko Plana:

I.— Memoria

II.— Erabakiak. Eragindako lurzorua antolamendua.

III.— Planoak:

A multzoa: Antolamendu Planoak (1:5.000 eskala)

B multzoa: Trazatu Planoak (1:5.000 eta 1:20.000 eskala)

2.— Lurraldearen Antolamendurako Arloko Plan honen arauzko edukia hura osatzen duten agirien multzoak zehazten badu ere, II.— «Erabakiak» eta III.— «Planoak». A multzoa: «Antolamendu Planoak» izeneko agiria dira arauzko jite hori beren beregi ezar-

de trenen, líneas de suministro entre estaciones, catenarias y edificios adscritos al servicio de la infraestructura.

Artículo 2.— Ámbito del Plan Territorial Sectorial en la CAPV.

1.— Constituye el ámbito del Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la Comunidad Autónoma del País Vasco la integralidad en la Red Ferroviaria que discurre por el territorio de la Comunidad Autónoma.

2.— Desde un punto de vista funcional la Red Ferroviaria en la Comunidad Autónoma Vasca integra a las líneas de Largo Recorrido, las de Cercanías, así como las líneas de Metro -convencional o ligero-, y los Funiculares.

3.— Desde un punto de vista infraestructural, la Red Ferroviaria en la Comunidad Autónoma Vasca comprende de las actuaciones de ejecución de la Nueva Red, así como las actuaciones de adecuación, mejora y, en su caso, ampliación, de la Red Existente.

Artículo 3.— Naturaleza y objeto del Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la CAPV.

1.— El Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la CAPV, constituye un instrumento de ordenación del territorio, cuya finalidad es la de proporcionar la adecuada inserción en el territorio a las acciones de orden sectorial en materia de infraestructuras ferroviarias; así como, garantizar la coordinación de los distintos títulos de intervención pública en los órdenes sectorial-ferroviario, territorial y urbanístico.

2.— En tal sentido, las actuaciones que constituyen el objeto del Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria al referirse a un elemento vertebrador y ordenador del territorio, están caracterizadas por su marcada índole territorial y alcance supramunicipal.

TÍTULO II

CONTENIDO, EFECTOS Y ALCANCE

Artículo 4.— Contenido y alcance normativo del mismo.

1.— El presente Plan Territorial Sectorial está integrado por los siguientes documentos:

I.— Memoria

II.— Determinaciones. Ordenación del suelo afectado.

III.— Planos:

Grupo A: Planos de Ordenación (Escala 1/5.000)

Grupo B: Planos de Trazado (Escala 1/5.000 y 1/20.000)

2.— Si bien el contenido normativo del presente Plan Territorial Sectorial está configurado por el conjunto de los documentos que lo integran, son sus documentos II: «Determinaciones» y III: «Planos». Grupo A: «Planos de Ordenación», los que ostentan específicamente di-

tzen dutenak eta, beraz, zuzeneko lotarazpena dakartena; gainerako planoek 5. artikuluan aurreikusitako irismena izango dute.

3.– Memoriak azalpen, erreferentzia edo bidezko-eta jitea dauka funtsean; beraz, horren edukian artikuluhonen 2. atalean aipatutako agiriekiko kontraesanik azalduz gero, azken horiek nagusituko dira.

5. artikulua.– Planean jasotako erabakien maila eta lotarazpena

1.– Planaren erabakien lotarazpen erari erreparatu, Lurraldearen Antolamendurako Arloko Plan honen arauzko edukia bi mailatan sailkatzen da:

a) Arauketa eta antolamendurako xedapenak: horien aplikazioak eta, beraz, lotarazpenak ez dauka zuzeneko zerikusirik trenbide azpiegituran gauzatu beharreko jarduketeta zehatzekin.

b) Plangintza xedapenak: horien aplikazioa eta, ondorioz, lotarazpena proposatutako jarduketaren zehaztasun mailaren arabera dira.

2.– Lurraldearen Antolamendurako Arloko Plan honetako II.– «Erabakiak» izeneko agiria osatzen duten arauzko xedapenek zuzeneko lotarazpena daukate eta maila berekoak dira euren aplikazio eremu osorako.

Dagozkien eremuetarako, irismen eta lotarazpen maila berekoak dira III.– «Planoak». A multzoa: «Antolamendu Planoak» agirian jasotako antolamendu xedapenak.

3.– Lurraldearen Antolamendurako Arloko Plan honetako III.– «Planoak». B multzoa: «Trazatu Planoak» deritzon agirian bildutako plangintza xedapenak lotarazpen maila ezberdinekoak dira, ukitzen, aipatzen edo taxutzen diren jarduketaren irismenaren arabera:

a) Trenbide Sare Berriari dagokionez, zeinaren trazadura Lurraldearen Antolamendurako Arloko Plan honetan definitu baita —1:5.000 eskalan—, horren gaineko ebazpenek irismen lotarazle zehatza daukate.

b) Trenbide Sare Berriaren egin beharreko gainerako jarduketari dagokionez, ebazpenek iradokizun orokorren jiteko irismena daukate, Lurraldearen Antolamendurako Arloko Plan honek arloko proiektzio teknikoko egiterapidetan zehaztu behar den zenbait alternatiba —1:20.000 eskalan— proposatzen baitu.

c) Egungo Trenbide Sareko jarduketari dagokionez, ebazpenek aholku jiteko irismena daukate, eta arloko proiektzio teknikoko egiterapidetan definitu behar dira.

6. artikulua.– Hirigintzako plangintzako tresnei buruzko ondoreak.

1.– Antolamendu xedapenei dagokionez, lurzoruari buruzko eta hiri antolamendurako legerian hirigintza

cho carácter normativo, y que por tanto, vinculan directamente; los demás planos tendrán el alcance previsto en el artículo 5.º

3.– La Memoria posee un carácter fundamentalmente indicativo, referencial o justificativo, por lo que, en caso de contradicción en su contenido con los documentos señalados en el apartado 2 de este artículo, serán estos últimos los que prevalezcan.

Artículo 5.– Rango y vinculación de sus determinaciones.

1.– Atendiendo al modo de vinculación de sus determinaciones, el contenido normativo del presente Plan Territorial Sectorial se clasifica en dos categorías:

a) Disposiciones reguladoras y de ordenación, cuya aplicación, y por tanto su vinculación, resulta independiente de las concretas actuaciones a emprender sobre la infraestructura ferroviaria.

b) Disposiciones de planificación, cuya aplicación, y en consecuencia, su vinculación, dependen del grado de concreción de las actuaciones propuestas.

2.– Las disposiciones normativas, que integran el documento II: «Determinaciones», del presente Plan Territorial Sectorial, constituyen disposiciones reguladoras, teniendo una vinculación directa y de igual rango para todo su ámbito de aplicación.

Igual alcance y grado de vinculación tendrán las disposiciones de ordenación contenidas en el documento III: «Planos». Grupo A: «Planos de Ordenación», para los ámbitos afectados.

3.– Las disposiciones de planificación del presente Plan Territorial Sectorial contenidas en su documento III: «Planos». Grupo B: «Planos de Trazado» tienen un grado de vinculación diferente, en razón del distinto alcance de las actuaciones que planifican, se refieren o afectan:

a) Respecto de la Nueva Red Ferroviaria, cuyo trazado está definido en el presente Plan Territorial Sectorial -a escala 1/5.000-, sus determinaciones tienen un alcance vinculante concreto.

b) Respecto del resto de actuaciones sobre la Nueva Red Ferroviaria, sus determinaciones tienen un alcance de sugerencia genérica, dado que el presente Plan Territorial Sectorial propone varias alternativas posibles —a escala 1/20.000—, a concretar en los correspondientes instrumentos de proyección técnica de carácter sectorial.

c) Respecto de las actuaciones sobre la Red Ferroviaria Existente, sus determinaciones tienen un alcance orientativo, que serán objeto de definición en los instrumentos de proyección técnica de carácter sectorial.

Artículo 6.– Efectos respecto de los instrumentos de planificación urbanística.

1.– Respecto de las disposiciones de ordenación, los instrumentos de ordenación urbanística municipales o

antolamenduaren gainean aurreikusitako udal egiterapideak zein udalez gaindikoak EAEko Trenbide Sarearen Lurraldearen Antolamendurako Arloko Planaren egindako zuzenketei doitu beharko zaizkie, bertan ezarritako epeetan eta Euskal Lurraldearen Antolamenduari buruzko maiatzaren 31ko 1990/4 Legearen 9.2 artikuluan araututako prozeduraren bidez.

2.– Ondore horretarako, honako Lurraldearen Antolamendurako Arloko Planaren III.– «Planoak». A multzoa: «Antolamendu Planoak» izeneko atalak Trenbide Sare Berriaren Trenbide Erabilerako Komunikazio Sistema Orokorra izango denaren irudikapen grafikoa jasotzen du; kalifikazio horri aipatu hirigintza antolamenduko egiterapideak doitu beharko zaizkio, Erabakien lehenengo xedapen gehigarrian aurreikusitako epeetan.

3.– Artikulu honen aurreko bi ataletan adierazitako guztiak ez dakarkie kalterik ukitutako Udalek, kasu bada, aipatu aldarazpenak gauzatzeko abiaraz ditzaketen prozedurei.

7. artikulua.– Erabakien irismena

1.– Trenbide azpiegituran gauzatuko diren jarduketan araubide juridikoaren egituraketa, Trenbide Erabilerako Komunikazio Sistema Orokorren definizioa eta trenbidearen aldameneko gunetako erabilera araubidearen artikulazioa EAEko Trenbide Sarearen Lurraldearen Antolamendurako Arloko Planaren xede diren heinean, berori da bertan jasotzen diren aurreikuspenak gauzatzeko lurraldean egiten diren ekintzak lurralde eta hirigintza antolamenduaren ikuspegitik bidezkozteko antolamendu egiterapide egokia eta nahikoa.

2.– Iradokizun orokorren jiteko irismena duten plangintza xedapenei dagokienez, planaren lurralde zein hirigintza estaldura hirigintza antolamendurako egiterapideak, proiektio teknikoko tresnen bitartez, zehaztutakoari egokitzetik ondorioztatuko dira —beti ere honako Lurraldearen Antolamendurako Arloko Plan honetan azaldutako alternatiben esparruan.

3.– Lurraldearen Antolamendurako Arloko Plan honetan eta, ondorioz, hirigintza antolamenduko tresnetan jasotako plangintza xedapen lotarazleek, jite zehaztekoak nahiz orokorrekoak izan, ez dute euren burutzapenerako beste garapen edo zehaztaperen egiterapiderik beharko, planean trenbide azpiegituren gauzapenerako kasu bakoitzean eskatutako proiektio teknikoko tresnen izapidetza eta onarpena baino.

8. artikulua.– Publikotasuna

Lurraldearen Antolamendurako Arloko Plan honen eduki osoa publikoa izango da eta edozein erakundek nahiz pertsonak aztertu ahal izango du edo bertatik informazioa jaso Eusko Jaurlaritzaren Garraio eta Herri-

supramunicipales previstos en la legislación del suelo y ordenación urbana deberán ajustarse a las rectificaciones introducidas en el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la CAPV, en los plazos en el mismo establecidos, y a través del procedimiento regulado en el artículo 9.2 de la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco.

2.– A tal efecto, el presente Plan Territorial Sectorial en su Documento III: «Planos». Grupo A: «Planos de Ordenación», contiene la representación gráfica de lo que viene a constituir el Sistema General de Comunicaciones de Uso Ferroviario de la Nueva Red Ferroviaria; calificación a la que deberán adaptarse los referidos instrumentos de ordenación urbanística, en los plazos previstos en la disposición adicional primera de estas Determinaciones.

3.– Cuanto se ha señalado en los dos apartados anteriores del presente artículo, lo es sin perjuicio de los procedimientos que, en su caso, puedan incoar los Ayuntamientos afectados para incorporar tales modificaciones.

Artículo 7.– Alcance de sus determinaciones.

1.– Constituyendo el objeto del Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la CAPV, la configuración del régimen jurídico de las actuaciones que se lleven a cabo en la infraestructura ferroviaria, la definición del Sistema General de Comunicaciones de Uso Ferroviario, así como la determinación y articulación del régimen de uso de las zonas inmediatas a la línea férrea, el mismo se caracteriza por constituir el instrumento de ordenación idóneo y suficiente para justificar desde el punto de vista de la ordenación territorial y urbanística las acciones que sobre el territorio se lleven a cabo en ejecución de las previsiones contenidas en el presente Plan Territorial Sectorial.

2.– En lo que se refiere a sus disposiciones de planificación de sugerencia genérica, su cobertura territorial y urbanística devendrá del desarrollo de los instrumentos de ordenación urbanística a la concreción operada —siempre en el marco de las alternativas planteadas en el presente Plan Territorial Sectorial— a través de los instrumentos de proyección técnica.

3.– Las disposiciones de planificación vinculantes de carácter concreto, contenidas en el presente Plan Territorial Sectorial, y en consecuencia, en los instrumentos de ordenación urbanística, no precisarán para su ejecución de más instrumento de desarrollo o especificación, que la tramitación y aprobación de los instrumentos de proyección técnica en cada caso requeridos para la ejecución de las infraestructuras ferroviarias en el mismo contempladas.

Artículo 8.– Su publicidad.

El contenido íntegro de este Plan Territorial Sectorial será público, y cualquier entidad o persona podrá en todo momento consultarlo e informarse del mismo en los Departamentos de Transportes y Obras Públicas,

lan Sailean eta Lurraldearen Antolamendu, Etxebizitza eta Ingurugiro Sailean.

III. TITULUA
INDARRALDIA, BERRIKUSKETA ETA
ALDARAZPENEA

9. artikulua.– Indarraldia

Lurraldearen Antolamendurako Arloko Plan honen indarraldia mugagabea izango da.

10. artikulua.– Berrikusketa

1.– Indarraldian zehar sartzen diren aldarazpenak alde batera utzita, zortzi (8) urtean behin aztertuko da Lurraldearen Antolamendurako Arloko Plan hau berrikusteko egokitasuna, eta hori lehenagoko edo geroago edozein unetan egingo da ondorengo inguruabarretako batzuk batuz gero:

a) Garraio eta Herrilan Sailak lau (4) urtean behin emango dio Euskal Lurraldearen Antolamendurako Bartzordeari Lurraldearen Antolamendurako Arloko Plan honek unean uneko errealitatearekiko agertzen duen egokitasunaren berri eta, kasu bada, berrikustea gomen datuko dio.

b) Lurraldearen Antolamendurako Arloko Plan honek trenbide azpiegituraren oinarritzko eredia itxuratzean onetsitako hipotesiak aldarazten dituzten inguruabarrak gertatzen direnean.

2.– Bere onarpenerako ezarritako prozedurari atxikiz egingo da berrikusketa.

11. artikulua.– Aldarazpena

1.– Lurraldearen Antolamendurako Arloko Plan honek jasotako erabaki lotarazleen funtsezko edozein aldatuta egiteko, aurretiaz aldarazi behar da Plana bere onarpenerako ezarritako prozedura bera erabiliz.

2.– Ondore horretarako, ez dira ez jite zehatzeko plangintza xedapen lotarazleen ez III.– «Planoak». A multzoa: «Antolamendu Planoak» deritzon agirian jasotako antolamendu xedapenen aldarazpentzat hartuko proiektu teknikoan zehaztasun handiagoa lortu edo eskala doitzeko haietan edo hirigintza antolamendu eta plangintzako gainerako tresnetan egiten diren egokitzapen hutsak edota eragindako luraren berezko egoerak eragiten dituen egokitzapen nahiz doikuntzak ere.

3.– Iradokizun orokorren jiteko irismena duten plangintza xedapenei dagokienez, proiektio teknikoak dagokion egiterapidean jasotako eta Lurraldearen Antolamendurako Arloko Plan honetan azalduetako alternatibak nabarmenki aldarazten duen proposamen orok aurretiaz plana aldaraztea ekarriko du.

4.– Egungo Trenbide Sarean egin beharreko jarduketan plangintzak eta egikaritzak ez dute ezekin kasutan ere Lurraldearen Antolamendurako Arloko Plan ho-

y de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente, del Gobierno Vasco.

TITULO III
VIGENCIA, REVISIÓN
Y MODIFICACIÓN

Artículo 9.– Vigencia.

La vigencia del presente Plan Territorial Sectorial será indefinida.

Artículo 10.– Revisión.

1.– Con independencia de las modificaciones que durante su vigencia se introduzcan, cada ocho (8) años se verificará la oportunidad de proceder a la revisión del presente Plan Territorial Sectorial, la cual se producirá en cualquier otro momento anterior o posterior, si concurren algunas de las circunstancias siguientes:

a) El Departamento de Transportes y Obras Públicas dará cuenta cada cuatro (4) años a la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco sobre la adecuación del presente Plan Territorial Sectorial a la realidad existente, recomendando, en su caso, la revisión correspondiente.

b) Cuando sobrevengan circunstancias que supongan la alteración de las hipótesis adoptadas por este Plan Territorial Sectorial en la configuración del modelo fundamental de la infraestructura ferroviaria.

2.– La revisión se llevará a cabo por el procedimiento establecido para su aprobación.

Artículo 11.– Modificación.

1.– Cualquier alteración sustancial de las determinaciones vinculantes del presente Plan Territorial Sectorial, requerirá su previa modificación según el mismo procedimiento establecido para su aprobación.

2.– A tal efecto, no tendrán la consideración de modificaciones de las disposiciones de planificación vinculantes de carácter concreto, ni de las de ordenación integradas en el documento III: «Planos». Grupo A: «Planos de Ordenación», las meras concreciones o ajustes por razón de la mayor precisión o escala de los Proyectos técnicos, respecto aquéllas, y en consecuencia, sobre los demás instrumentos de planeamiento y ordenación urbanísticos, ni las adaptaciones y/o ajustes que vengán impuestos en razón de la propia realidad del suelo afectado.

3.– Respecto de las disposiciones de sugerencia genérica, toda propuesta contemplada en el correspondiente instrumento de proyección técnica, que altere sustancialmente las alternativas formuladas en el presente Plan Territorial Sectorial, requerirá la previa modificación del mismo.

4.– La planificación y ejecución de las actuaciones en la Red Ferroviaria Existente no implicarán en ningún caso –y en consecuencia, no requerirán– la modifi-

nen aldarazpena eragingo, horiek geroagoko berrikusketetan isla daitezkeen arren.

IV. TITULUA

EAE-KO TRENBIDE AZPIEGITURAN GAUZATZEN DIREN JARDUKETEN ARAUBIDE JURIDIKOA

12. *artikularua.*— Egungo Sarea eta Sare Berria

1.— EAEko trenbide azpiegituren gauzatu beharreko ekintzak direla eta, egungo sareari dagozkionak eta sare berrikoak bereizten dira.

2.— Ondore horretarako, Trenbide Sare Berrizat hartzen da berri sortzeko dagoen trenbide azpiegitura, zeinaren funtsezko egitura Lurraldearen Antolamendurako Arloko Plan honetan definitzen den —bai bere trazaduraren definizioaren bitartez bai alternatiben azalpenaz.

3.— EAEko lurraldean zehar hedatzen den trenbide azpiegituren gauzatuko diren gainerako jarduketak Egungo Sarearen gaineko ekintzat hartzen dira; konzeptu berorren barruan sartzen dira burdinbideen luzapen edo bikoizketakoak, lur berdinketaren zabalkuntzakoak edo, geltoki eta geralekuetan, nahiz trenbidezko garraioaren garapenarekin lotura funtzionala daukaten gainerako instalazio edo erakinetan egin beharreko edonolako ekintzak.

13. *artikularua.*— Plangintzaz

1.— Trenbide azpiegituren plangintzak bi ekintza mota hartzen ditu: lurralde plangintzari propio dagozkionak eta plangintza zein proiektio teknikorakoak; azken horietakoak dira arloko legeriak balizko bakoitzarako aurreikusitako azterlan eta proiektuak: informazioarako azterlanak eta ingurugiro eraginari buruzkoak, besteak beste, eta proiektu teknikoak kasu.

2.— Trenbide Sare Berriaren lurralde plangintza honako Lurraldearen Antolamendurako Arloko Planaren formulazioaren bidez gauzatzen da nagusiki.

Ondorioz, Sare Berria lurralde plangintzari dagozkionez —bai trazadura 1:5.000 eskalan definitzeko bai 1:20.000 eskalako alternatibak proposatzeko— aurreikusitako jarduketan estaldura lurralde antolamendurako honako egiterapidearen edukian eta hirigintza antolamendurako dagozkion egiterapideetan islatzen da:

a) Hirigintza antolamendurako aipatu egiterapideok halabeharrez egokituko zaizkio Lurraldearen Antolamendurako Arloko Planari, euren trazadura planean —1:5.000 eskalan— definiturik daukaten jarduketei dagokienez.

b) Tresnok Lurraldearen Antolamendurako Arloko Plan honetan —1:20.000 eskalan— proposatutako jarduketak eta alternatibak jaso ahal izango dituzte.

cación del presente Plan Territorial Sectorial, sin perjuicio de su reflejo en sus sucesivas revisiones.

TÍTULO IV

RÉGIMEN JURÍDICO DE LAS ACTUACIONES EN LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA EN LA CAPV

Artículo 12.— Red Existente y Nueva Red.

1.— Desde el punto de vista de las acciones a llevar a cabo sobre la infraestructura ferroviaria en la CAPV, se distinguen las referidas a la Red Existente, y las atinentes a la Nueva Red.

2.— A tales efectos, tiene la consideración de Nueva Red Ferroviaria la infraestructura ferroviaria de nueva creación y cuya estructura fundamental —bien a través de la definición de su trazado, o bien mediante la formulación de alternativas— se define en el presente Plan Territorial Sectorial.

3.— El resto de actuaciones que se lleven a cabo sobre la infraestructura ferroviaria que discurre en el territorio de la CAPV tienen la consideración de acciones sobre la Red Existente; incluyéndose en tal concepto las de prolongación o desdoblamiento de vías, ampliación de su explanación, o cualesquiera acciones relativas a las estaciones y apeaderos, y demás instalaciones o edificios vinculados funcionalmente al desenvolvimiento del transporte ferroviario.

Artículo 13.— De la Planificación.

1.— La Planificación de la infraestructura ferroviaria integra dos tipos de acciones; las de planificación territorial propiamente dicha, y las de planificación y proyección técnica, que incluyen los estudios y proyectos previstos para cada supuesto por la legislación sectorial: Estudios Informativos y de Impacto Ambiental, entre otros; así como proyectos técnicos.

2.— La planificación territorial de la Nueva Red Ferroviaria se lleva a cabo fundamentalmente a través de la formulación del presente Plan Territorial Sectorial.

En consecuencia, la cobertura de las actuaciones previstas —tanto a nivel de definición de trazado a escala 1/5.000, como de propuesta de alternativas a escala 1/20.000— sobre la Nueva Red en lo que a planificación territorial se refiere, viene representada por el contenido del presente instrumento de ordenación territorial, así como en los correspondientes instrumentos de ordenación urbanística:

a) Los cuales necesariamente se adaptarán al presente Plan Territorial Sectorial, respecto de las actuaciones cuyo trazado se encuentra definido —a escala 1/5.000— en el mismo.

b) Los cuales podrán recoger las actuaciones y alternativas propuestas —a escala 1/20.000— en el presente Plan Territorial Sectorial.

3.– Aurreko atalean aipatutako lurralde plangintza proiektzio teknikoko tresnen bitartez zehaztu eta garrantuko da; egiterapideok informaziorako azterlana eta ingurugiro eraginari buruzkoa, besteak beste, eta dagozkion proiektu teknikoak, halaber, elkarri egokitu beharko zaizkionak, izango dira.

4.– Bestalde, Egungo Sareari dagozkion jarduketan plangintzaren estaldura proiektzio teknikoko dagozkion tresnek islatzen dute, horietarako erreferentzia honako Lurraldearen Antolamendurako Arloko Plana delarik.

Lurralde antolamendurako egiterapide honetan aholku gisa jasotako irizpideekin bat ez datorren jarduketa ororen zioa behar bezala bidezkotu beharko da, bai eta aukeratutako irtenbidearena ere.

14. artikulua.– Kudeaketa eta Lorpenerako bidez

Trenbide azpiegituran egingo diren jarduketak gauzatzeko beharrezko lurra desjabetzaren sistemaz lortuko da oro har. Dena den, ez da baztertzen hirigintzari buruzko legerian sistema orokorrak lortzeko aurreikusitako bideetako beste edozein ere erabiltzeko aukera.

Trenbide sare berria landa eta basogintzako lurretan ezarri behar izanez gero, ukitutako lurzoruen kudeaketa, aginpidea duen sailak onartutako landa eta basogintzako lurzoruen kudeaketako planari lotu beharko zaio.

15. artikulua.– Egikaritzaz

1.– EAeko trenbide azpiegituran egiteko dauden ekintzen egikaritzak, horien lurralde jite nabarmena kontuan harturik, ez du aurretiazko udal baimenik behar izango.

2.– Ondore horietarako, egikaritzak kontzeptuaren baitakotzat hartzen dira sare berriko egikaritzak ekintzak eta egungo sarearen zabalkuntza, hobekuntza, konponketa edo mantenurakoak, honako Lurraldearen Antolamendurako Arloko Planaren 12.3 artikuluan definitu diren bezala.

Aurreko atalean aipatutako ekintzetarik unean uneko eta tokian tokiko jarduketak eta geltokiak, galekuak eta trenbidezko garraioaren garapenarekiko lotura funtzionala daukaten gainerako eraikin eta instalazioak funtzionalki baliagarri zaizkion trenbide azpiegituraren gehigarritzat hartuko dira eta, beraz, horiek ere udal baimenaren beharra salbuesten duen araubide juridiko beraren pean egongo dira.

3.– Aurreko ataletan aurreikusitakoak ez du baztertzen proiektu teknikoak ukitutako Udalari edo Udalei helarazi eta jakinaraztea, horiek aipatu proiektuak indarrean dagoen hirigintzako plangintzarekin bat datozeela egiaztatuzeko egin beharrezko izapidea abian jar dezaten. Horretarako, hogeita hamar (30) eguneko epea izango dute, eta egiten ez badute, ados daudela iritzioko da.

3.– La planificación territorial referida en el apartado anterior, será objeto de concreción y desarrollo a través de los instrumentos de proyección técnica: Estudio Informativo y de Impacto Ambiental, entre otros, y los correspondientes proyectos técnicos, que, necesariamente, deberán ajustarse a unos y otros.

4.– Por su parte, la planificación de las actuaciones atinentes a la Red Existente, tendrán su cobertura en los correspondientes instrumentos de proyección técnica, respecto de los cuales, el presente Plan Territorial Sectorial, constituye referente.

Cualquier actuación que se aparte de los criterios de orientación contenidos en el presente instrumento de ordenación territorial, requerirá la debida justificación de su causa, así como de la solución adoptada.

Artículo 14.– De los modos de gestión y Obtención.

Los terrenos precisos para llevar a cabo las actuaciones sobre la infraestructura ferroviaria se obtendrán normalmente por el sistema de expropiación. Ello sin perjuicio de la utilización, en su caso, de cualesquiera otros modos de obtención de sistemas generales previstos en la legislación urbanística.

La gestión de los suelos afectados por la implantación de la nueva red ferroviaria estará sujeta, en su caso, a un plan de gestión de suelos agroforestales concreto, aprobado por el Departamento competente en la materia.

Artículo 15.– De la Ejecución Material.

1.– La ejecución material de las acciones a llevar a cabo sobre la infraestructura ferroviaria en la CAPV, habida cuenta de su eminente carácter territorial no estarán sometidas a la previa licencia municipal.

2.– A tales efectos, se comprenden en el concepto de ejecución material las acciones de ejecución de la Nueva Red, así como las de ampliación, mejora, reparación o conservación de la Red Existente, tal y como quedan definidas en el artículo 12.º.3 del presente Plan Territorial Sectorial.

De entre las acciones referidas en el apartado anterior, las actuaciones localizadas y puntuales, así como relativas a estaciones, apeaderos y demás edificios e instalaciones vinculados funcionalmente al desarrollo del transporte ferroviario, tendrán la consideración de accesorias a la infraestructura ferroviaria a la que sirven funcionalmente, sometiéndose, por tanto, al mismo régimen jurídico de exención de licencia municipal.

3.– Lo previsto en los apartados anteriores, lo será sin perjuicio del traslado y puesta en conocimiento de los correspondientes proyectos técnicos al Municipio o Municipios afectados a fin de que evacuen el correspondiente trámite relativo a la conformidad con el planeamiento urbanístico vigente, teniendo un plazo de treinta (30) días para su pronunciamiento, tras el cual será entendido como positivo el silencio administrativo.

V. TITULUA
TRENBIDE ERABILERAKO KOMUNIKAZIO
SISTEMA OROKORRA

16. *artikulua.*— Eraginkortasuna eta irismena

EAEko Trenbide Sarearen Lurraldearen Antolamendurako Arloko Planaren helburuetako bat da definitzea zerk osatzen duen Trenbide Erabilerako Komunikazio Sistema Orokorra —bai egungo sareari bai sare berri-rako dagoeneko zehaztuta dagoen trazadurari dagokionez— eta kalifikazio horri —sailkapena edo, kasu bada, lorpen nahiz balorazio ondoreetarako banaketa alde batera utzita— dagozkion hirigintza antolamenduko egiterapide guztiak lotzea.

17. *artikulua.*— Baitan sartzeko irizpideak

1.— Lurraldearen Antolamendurako Arloko Plan honen lursailak Trenbide Erabilerako Komunikazio Sistema Orokorren baitakotzat hartzeko ezarritako irizpidea lurralde eta hirigintza ikuspegitik egin beharrek lur erreserba, hornikuntza eta antolamenduan datza, trenbide azpiegituraren ezarpena ahalbidetzeko xedez.

2.— Ikuspegi horri atxikiz, lurraldearen Trenbide Erabilerako Komunikazio Sistema Orokorrean sartzeko haiek lurraldearen egituraren funtsezko elementutzat egituratzea dakar, bai eta beroriek, kalifikazio horren zioz, trenbide azpiegituraren egikaritzaren egokirako beharrezkoa den lurzorua erreserbari lotzea ere.

3.— Lurraldearen Antolamendurako Arloko Plan honetan Trenbide Sare Berrirako Trenbide Erabilerako Komunikazio Sistema Orokortzat definitutako lurralde «barnebidetako» deitu zaionaren baitan itxuratzen dira planoetan. «Barnebidetako» trenbide jabari publikoak eskatzen duen itxuraketa egokirako beharrezko zehaztapen, doikuntza eta egokitzapenak baitan hartu ahal izateko bezain zabala izango den itxuraketa esparrua da.

Ondore horretarako, esparru edo «barnebidetako» osagarriak diren bi grafia ezberdinek irudikatzen dute antolamendu planoetan: trenbide erabilerako jabari publikoari dagokiona eta «gordetako lurra» izena duena.

4.— Trenbide Sare Berriaren azpiegituraren egikaritzaren amaitutakoan sistema orokortzat hartutako lurretarik —hots, «barnebidetako» sartuta daudenak edo «jite laguntzaileko beste erreserba gune batzuk» kontzeptuaren pean daudenak— trenbide erabilerako jabari publikoari benetan atxikirik geratu ez direnei beste edozein hirigintza kalifikazio esleitu ahal zaie, beti ere kalifikazio hori trenbidearen aldameneko lur araubidearekin bateragarria bada.

18. *artikulua.*— Definizioa

TÍTULO V
EL SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIONES
DE USO FERROVARIO

Artículo 16.— Virtualidad y alcance.

Constituye uno de los objetivos del Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria de la CAPV la definición —tanto para la Red Ferroviaria Existente, así como para el trazado ya concretado de la Nueva Red— de lo que conforma el Sistema General de Comunicaciones de Uso Ferroviario, vinculando, en lo que a tal calificación se refiere —y con independencia de su clasificación, o en su caso, adscripción a efectos de su obtención o valoración— a todos los instrumentos de ordenación urbanística.

Artículo 17.— Criterios de inclusión.

1.— El criterio de inclusión de terrenos, como Sistema General de Comunicaciones de Uso Ferroviario a través del presente Plan Territorial Sectorial, reside en la necesaria reserva, dotación y ordenación desde la perspectiva territorial y urbanística de suelos, que permitan la implantación de la infraestructura ferroviaria.

2.— Desde tal perspectiva, la inclusión de terrenos como Sistema General de Comunicaciones de Uso Ferroviario, conlleva su configuración como elementos fundamentales de la estructura del territorio; quedando los mismos vinculados, por dicha calificación, a reservar suelo para la adecuada ejecución de la infraestructura ferroviaria.

3.— Los terrenos definidos como Sistema General de Comunicaciones de Uso Ferroviario en el presente Plan Territorial Sectorial para la Nueva Red Ferroviaria, se configuran cartográficamente en lo que se viene a denominar «Corredor» que constituye una banda de configuración lo suficientemente amplia para poder albergar las necesarias concreciones, ajustes y adaptaciones que la efectiva configuración del dominio público ferroviario requiera; operaciones éstas que se llevarán a cabo en los correspondientes instrumentos de proyección técnica.

A tal fin, dicha banda o «Corredor» queda configurada en los Planos de Ordenación por el conjunto de dos grafías distintas y complementarias: la de dominio público de uso ferroviario, y la denominada «banda de reserva».

4.— Una vez se lleve a cabo la ejecución de dicha infraestructura de la Nueva Red Ferroviaria, los terrenos calificados como sistemas generales —en cuanto que incluidos en el «Corredor», o en su caso, localizados en las «otras zonas de reserva de carácter auxiliar»— que no hayan quedado efectivamente vinculados al dominio público de uso ferroviario, podrán ser objeto de cualquier otra calificación urbanística que resulte compatible con su régimen en cuanto que suelos colindantes a las líneas férreas.

Artículo 18.— Definición.

1.– Trenbide Erabilerako Komunikazio Sistema Orokorra definitzeko, beharrezkoa da Egungo Sarea eta Trenbide Sare Berria bereiztea.

2.– Egungo Trenbide Sarean Trenbide Erabilerako Komunikazio Sistema Orokorra trenbideko lur berdinketak hartzen dituen espazioek, haren elementu funtzionalek eta ustiaketa egokirako beharrezko instalazioek osatzen dute, bai eta jabari publikoko gune deritzon eta, kasuan kasu, trenbide poliziari buruzko xedapenen arabera tamaina eta itxuraketa izango dituen titulartasun publikoko lurren esparruak ere.

3.– Trenbide Sare Berriaren azpiegitura buruturik, trenbideko lur berdinketak hartutako lursailek, haren elementu funtzionalek eta ustiapen egokirako beharrezko instalazioek osatzen dute Trenbide Erabilerako Komunikazio Sistema Orokorra, bai eta zortzi (8) metroko zabalerako zerrenda batek, hirigarri eta ez-hirigarri gisa sailkatutako lurzoruan, eta hiri lurzoruko bost (5) metroko beste zerrenda batek ere, ondorengo artikuluetan zubi, tunel, zubibide eta antzeko egitura eta obren balizkoetarako adieraziko diren zehaztasunekin.

Hiri lurzoruko jabari publikoko gunea definitzeko aipatutako distantzia Garraio eta Herrilaren eskumena daukan Administrazioak murriztu ahal izango du, horren beharra benetakotzen badu eta trenbidearen erregulartasuna, kontserbazioa eta igarotze askea kaltetzen ez badu, baina beti ere bi metro baino gehiagoko distantzia utzita.

4.– Aipatu zerrendaren zehaztapena lur berdinketaren kanpoko ertzetik abiatuz egingo da, horizontalean eta dagozkion kanpoko errailekiko perpendikular.

19. artikulua.– Jite teknikoko zehaztapenak

1.– Lur berdinketa lurraren berezko topografia aldarazi den lur-zerrendari —plataforma deituta eta, linearen tipologiaren arabera, zabalera aldagarrikoa dena— deritzo; beraren gainean eraikitzen da burdinbidea eta bertan kokatzen dira haren elementu funtzionalak eta instalazioak.

2.– Lur berdinketaren kanpoko ertza lubetako ezpondaren oinaren edo lubakiaren edo ebakitako baso zatiaren tontor lerro edo, kasu bada euspen murruea eta berezko lubetaren elkarguneari deritzo.

3.– Trenbidearen elementu funtzionalak eta instalazioak haren kontserbaziora edo trenbide zerbitzu publikoaren ustiaketara iraunkorki zuzendutako ondasun, bitarteko eta gune guztiak dira, hala nola pasealekuak, bermak, arekak, seinaleak, itxiturak, trenbide pasaguneetarako irispideak, langak eta langaerdiak, transmisioak, konektoreak, lur gaineko, lur azpiko nahiz airetiko kanalizazioak, etxolak, kutxatilik, transformadoreak, azpiestazioak, elikapen lineak, airetiko kontaktu linea eta antzekoak.

1.– A efectos de definir el Sistema General de Comunicaciones de Uso Ferroviario es preciso distinguir entre la Red Existente y Nueva Red Ferroviaria.

2.– El Sistema General de Comunicaciones de Uso Ferroviario en la Red Ferroviaria Existente está configurado por los espacios ocupados por la explanación de la línea ferroviaria, sus elementos funcionales e instalaciones afectas a su correcta explotación, y la banda de terreno de titularidad pública efectivamente existente en cada caso de dimensiones y configuración según las disposiciones en materia de policía ferroviaria, denominada zona de dominio público.

3.– Una vez ejecutada la infraestructura de la Nueva Red Ferroviaria, constituye el Sistema General de Comunicaciones de Uso Ferroviario el conjunto de terrenos ocupados por la explanación de la línea férrea, sus elementos funcionales e instalaciones afectas a su correcta explotación, y una franja de ocho (8) metros de anchura en suelo clasificado como urbanizable y no urbanizable, y de cinco (5) metros en suelo urbano, con las especificidades que se indicarán en los artículos siguientes para los supuestos de puentes, túneles, viaductos, y estructuras y obras similares.

La referida distancia para la definición de la zona de dominio público en suelo urbano podrá ser objeto de reducción por la Administración competente en materia de Transportes y Obras Públicas, siempre que se acredite la necesidad de la reducción, y no se ocasione perjuicio a la regularidad, conservación y libre tránsito del ferrocarril, sin que dicha distancia pueda ser en ningún caso inferior a dos metros.

4.– La determinación de dicha franja se llevará a partir de la arista exterior de la explanación, en horizontal y perpendicularmente al carril exterior correspondiente.

Artículo 19.– Especificaciones de orden técnico.

1.– Se considera explanación la franja de terreno —denominada plataforma, de anchura variable según la tipología de la línea— en la que se ha modificado la topografía natural del suelo y sobre la que se construye la línea férrea, se disponen sus elementos funcionales y se ubican sus instalaciones.

2.– Se considera arista exterior de la explanación, la intersección del pie del talud del terraplén o línea de coronación de trinchera o desmonte o, en su caso, de los muros de sostenimiento con el terreno natural.

3.– Se consideran elementos funcionales e instalaciones de un ferrocarril todos los bienes, medios o zonas permanentemente afectados a la conservación del mismo o a la explotación del servicio público ferroviario tales como paseos, bermas, cunetas, señales, cerramientos, accesos a pasos a nivel, barreras y semibarreras, transmisiones, conectores, canalizaciones superficiales, subterráneas o aéreas, casetas, casillas, transformadores, subestaciones, líneas de alimentación, línea aérea de contacto, y otros análogos.

4.– Zubi, zubibide eta antzeko egitura eta obren kasu berezietan, obrek lurrarekiko eratzen duten proiektzio lerro bertikala hartuko da kanpoko ertzatzat. Egituraren euskarriek hartzen duten lurra jabari publikokotzat hartuko da kasu orotan.

5.– Tunelen kasu berezietan, jabari publikoko esparruak eta horren segurtasun esparruak zehazteko xedez, haien egituraren kanpoko lerroa hartuko da lur berdinetaren lerrotzat.

Trenbide Erabilerako Komunikazio Sistema Orokorra zehaztean, haien sarrera eta irteeraren aldameneko guneak baino ez dira hartuko jabari publikokotzat, irizpide geoteknikoen arabera segurtasuna bermatzeko moduko distantzia aldagarrian eta luzetara («LD»), kasu bakoitzean dagokion trazadurarekiko.

Orokorrean, lur gainean egin beharreko jarduketarako, «ereduzko» irizpidetzat hartzen da «LD» distantzia hori lurraren berezko sestra, burdinbidearen sestrarekiko, gutxienez tunelaren egituraren kanpoaldeko bi «H» altuerako distantzian kokatzea ahalbidetuko duen moduan ezartzea.

Era berean, lurpean egin beharreko jarduketarako «ereduzko» irizpidea izango da «LD» distantzia, lurpeko jarduketaren maila tunelaren egiturak burnibidearen sestrarekiko kanpoaldetik duen «H» altueraren halako bi izatea.

Nolanahi ere, bai lur gainean egin beharreko jarduketetan, bai lurpekoetan, lurraren ezaugarri teknikoak aintzat hartu beharko dira, azpiegituraren segurtasuna bermatuko duen distantzia («LD») zorrotz ezarri ahal izateko.

VI. TITULUA

TRENBIDEEN ALDAMENEN GUNEAK BABESTEKO ARAUBIDEA ETA HORIEN ERABILERA ETA ERAIKETA BALDINTZAK

LEHENENGO KAPITULUA XEDAPEN OROKORRAK ETA DEFINIZIOAK

20. artikulua.– Eraginkortasuna eta hedadura

1.– Lurraldearen Antolamendurako Arloko Plan honen beste xede bat trenbidearen hurbileko guneak definitzea da, aplikagarri den arloko legeriak ezartzen dituen babes erregimena eta erabilera eta eraikigarritasun baldintza bereziak aplikatu ahal izateko haiek zehazten dituzten hedadura eta ondoreekin.

2.– Ildo horretatik, Izenburu honetako erabakiek zuzenean lotuko dituzte Administrazio publiko zein partikularrak lurzorua erabilera eta eraiketa jarduerak bete behar dituztenean.

4.– En los casos especiales de puentes, viaductos, estructuras y obras similares, se tomará como arista exterior de la explanación la línea de proyección vertical de las obras sobre el terreno. En su caso, podrá tomarse como tal los bordes exteriores de los soportes de la estructura. Será en todo caso de dominio público el terreno ocupado por los soportes de la estructura.

5.– En los casos especiales de túneles se considera como línea de explanación, a efectos de establecer las bandas de dominio público y bandas de seguridad de éste, la línea exterior de su estructura.

En la determinación del Sistema General de Comunicaciones de Uso Ferroviario, únicamente tendrán la consideración de dominio público las zonas colindantes a sus bocas, en una distancia variable y longitudinal a la traza («LD») que en cada caso corresponda, para garantizar su seguridad según criterios geotécnicos.

Con carácter general, se considera criterio «tipo» el establecer, para actuaciones en superficie, dicha distancia «LD», de tal manera que permita, que la rasante del terreno natural, se sitúe, por lo menos, a una distancia de dos veces la altura «H» exterior de la estructura del túnel respecto a la rasante de la vía.

Igualmente, y con carácter general, se considera criterio «tipo» el establecer, para actuaciones de obras subterráneas dicha distancia «LD», de tal manera que permita, que el nivel de dicha actuación subterránea, se sitúe, por lo menos, a una distancia de dos veces la altura «H» exterior de la estructura del túnel respecto a la rasante de la vía.

En ambos casos, tanto para actuaciones en superficie, como subterráneas, se deberá tener en cuenta los condicionantes geotécnicos del terreno, para establecer con rigor la distancia («LD») que garantice la seguridad de la infraestructura.

TÍTULO VI

RÉGIMEN DE PROTECCIÓN Y CONDICIONES DE USO Y EDIFICACIÓN DE LAS ZONAS INMEDIATAS A LA LÍNEA FÉRREA

CAPÍTULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES Y DEFINICIONES

Artículo 20.– Virtualidad y alcance.

1.– Constituye otro de los objetivos del presente Plan Territorial Sectorial la definición de las zonas inmediatas a la línea férrea, a efectos de aplicación del régimen de protección y de las especiales condiciones de uso y edificación que vienen impuestas por la legislación sectorial que resulta de aplicación, y con el alcance y efectos previstos en las mismas.

2.– En tal sentido las determinaciones de este Título vincularán directamente tanto a las Administraciones Públicas como a los particulares al llevar a cabo actos de uso y edificación del suelo.

3.– Administrazioak eta, zehazki, Udalerriak erabaki horien mende egongo dira hirigintza jarduerari dagokionez, batez ere:

a) Plangintza orokorreko tresnetan lurak gunekatu eta kalifikatzean.

b) Garapen antolamendurako egiterapideak eta Hirigintza Proiektuak formulatu edo onartzean.

c) Hirigintza egikaritzarako egiterapideak formulatu eta onartzean eta Lankidetzarako Hirigintza Entitateen eraketa onartu eta funtzionamendua tutelatzean.

d) Finken erabilera eta eraikuntzarako Arau eta Ordenantzak onartzean hirigintza sailkapena zeinahi dela eta, zehazki, lerrokatze eta atzeraketa gisako parametroak zehaztean.

e) Hirigintza kontrol eta diziiplina jardueretan.

4.– Izenburu honek jasotzen dituen erabakiak betetzen ez dituzten eraikin, instalazio eta erabilera erregimen juridikoari dagokionez, hirigintza antolamendurako tresnek haiek betetzen direla bermatuko duen erregimen juridikoa itxuratu behar dute —kasu bakoitzean egoki diren modulazioekin.

21. artikulua.– Trenbideen aldameneko guneen definizioa

Babes erregimena eta lurzorua erabilera eta eraiketa baldintzak zehazteko, trenbidearen hurbilekotzat joko dira, lur berdinketaren atzeko erpinetik hasita, honako hiru gunek haiek: jabari publikoak barne hartzen duen lurralde esparrua; zortasun lurak eta eragindakoak.

22. artikulua.– Babespenerako araubidea trenbide jabari publikoaren mugakide diren guneetan

1.– Trenbideko jabari publikoaren mugakide diren guneak, handik hurbil daudenez, bi eremutan banatzen dira: zortasun gunea eta eragindakoa, eta haien jabego eskubidearen estatutu berezia finkatzen dute.

2.– Ondoko bi artikuluetan zortasun gunea eta eragindakoa definitzeko aurreikusitako distantziak kasu konkretuetan aldatu ahal izango dira arloko legerian aurreikusitako balizkoetan.

23. artikulua.– Zortasun gunearen definizioa

1.– Zortasun gunea trenbidearen bi aldeetan dauden lur-zerrendak dira; barrutik jabari publikoko guneak eta kanpotik lur berdinketaren kanpo aldeko erpinen paraleloak diren bi lerrok mugatzen dute: hogeí (20) metrora lurzoru hirigarri zein ez-hirigarri eta zortzi (8) metrora hiri lurzoruan. Neurketa horizontalean eta trenbidearen kanpo bidearekiko perpendikularrean eta lur berdinketaren kanpoko erpinetatik hasita egingo da.

3.– Respecto de las Administraciones, concretamente los Municipios, quedarán vinculadas por tales determinaciones, en el ejercicio de su acción urbanística; en especial:

a) Al zonificar y calificar suelos en sus instrumentos de planeamiento general.

b) Al formular o aprobar instrumentos de ordenación de desarrollo, así como Proyectos de Urbanización.

c) Al formular o aprobar instrumentos de ejecución urbanística; así como al aprobar la constitución y tutelar el funcionamiento de las Entidades Urbanísticas de Colaboración.

d) Al formular las Normas y Ordenanzas de uso y edificación de los predios, cualquiera que sea su clasificación urbanística; y concretamente, al establecer parámetros tales como alineaciones y retranqueos.

e) En los actos de control y disciplina urbanística.

4.– Respecto del régimen jurídico de las edificaciones, instalaciones y usos preexistentes, que incumplan las determinaciones contenidas en este Título, los instrumentos de ordenación urbanística, vendrán obligados a configurar —con las modulaciones que en cada caso procedan— un régimen jurídico tendente a asegurar el efectivo cumplimiento y observancia de aquéllas.

Artículo 21.– Definición de las zonas inmediatas a la línea férrea.

A los efectos de determinación del régimen de protección, así como de las condiciones de uso y edificación del suelo, se delimitan inmediatamente a la línea férrea, y contadas a partir de la arista exterior de la explanación tres franjas: la banda de terreno incluida en la zona de dominio público; la de servidumbre y la de afección.

Artículo 22.– Régimen de protección en las zonas colindantes al dominio público ferroviario.

1.– Los terrenos colindantes al dominio público ferroviario, por razón de su proximidad al mismo, se dividen en dos franjas denominadas zona de servidumbre y zona de afección, las cuales determinan un estatuto específico del derecho de propiedad de los mismos.

2.– Las distancias previstas en los dos artículos siguientes para definir las zonas de servidumbre y de afección podrán ser modificadas para casos concretos en los supuestos previstos en la legislación sectorial.

Artículo 23.– Definición de la zona de servidumbre.

1.– La zona de servidumbre consiste en sendas franjas de terreno a ambos lados de la línea férrea, delimitadas interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de veinte (20) metros en suelo urbanizable y no urbanizable, y de ocho (8) metros en suelo urbano, medidos en horizontal y perpendicularmente al carril exterior de la vía férrea desde las aristas exteriores de la explanación.

2.– Tunelen kasuan, zortasun gunea barrutik jabari publikoko gunek eta kanpotik egituraren kanpoko erpinen paraleloak diren bi lerrok eta trenbidea zeharkatzen duen beste batek mugatzen duten lur eremua da; distantzia hogeit (20) metrokoa izango da lurzoru hirigarri eta ez-hirigarrian eta zortzikoa (8) hiri lurzorian, horizontalean eta lehenengoarekiko perpendikularrean neurtuta.

24. artikulua.– Eragindako gunearen definizioa

1.– Trenbideak eragindako gunea haren bi aldeetan dauden lur-zerrendak dira; barrutik zortasun guneen kanpoko mugek eta kanpotik lur berdinketaren kanpoko erpinaren paralelo diren bi lerroek mugaturik daudenak eta berrogeita hamar (50) metrora daudenak lurzoru hirigarrian eta ez-hirigarrian eta hogeita bost (25) metrora hiri lurzorian; neurketa horizontalean eta trenbidearen kanpoko bidearekiko perpendikularrean egingo da eta lur berdinketaren kanpoko erpinetatik hasita.

2.– Tunelen kasuan, ez dago eragindako gunerik.

**BIGARREN KAPITULUA
ERABILERA ETA ERAIKIGARRITASUN
ERREGIMENA. DEBEKUAK, MUGAPENAK ETA
ALDI BATERAKO ATZEMATEAK**

25. artikulua.– Trenbideko jabari publikoko gunearen erabilera eta eraiketa baldintzak. Debekuak

1.– Jabari publikoko trenbide gunean trenbide zerbitzua eskaintzeko beharrezkoak diren obra edo instalazioak baino ezin izango dira egin edo interes orokorreko zerbitzu publikoaren prestazioak hala eskatzen duenean; horretarako, eskumena duen administrazio organoaren aurretiazko baimenez eta linearen ustiaketaren titularrak esateko duena entzun ondoren.

2.– Kasu berezietan, eta arrazoi bidezkoak daudenean, baimendu ahal izango da jabari publikoko gunea interes pribatuko obra edo instalazioek bai airetik bai lurrazpitik zeharkatzea.

3.– Debekaturik dago zuhaitzak landatzea.

4.– Ezin izango da lurrazpiko hoditeriarik egin herri zeharbide delako edo ingurumaria konkretuaren ondorioz, bestelako konponbide teknikorik ez dagoenean izan ezik.

26. artikulua.– Zortasun guneko lursailen erabilera eta eraikigarritasun erregimena. Mugapenak eta aldi baterako atzemateak

1.– Zortasun gunearen barruan ezin izango dira eraikuntzak edo berreraikuntzak egin, kasu berezietan, ingurumaria eta trenbidea ez kaltetzea kontuan hartuta, linearen titularrak baimena ematen badu izan ezik, aurretiaz mugapen eta aldi baterako atzemateak onartuta.

2.– En el caso de túneles, la zona de servidumbre consiste en una franja de terreno delimitada interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a la arista exterior de la estructura, y otra transversal a la línea férrea a una distancia de veinte (20) metros en suelo urbanizable y no urbanizable, y de ocho (8) metros en suelo urbano, medidos en horizontal y perpendicularmente a la primera.

Artículo 24.– Definición de la zona de afección.

1.– La zona de afección de la línea férrea consiste en sendas franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por los límites externos de las zonas de servidumbre, y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de cincuenta (50) metros en suelo urbanizable y no urbanizable, y de veinticinco (25) metros en suelo urbano, medidos en horizontal y perpendicularmente al carril exterior de la vía férrea desde las aristas exteriores de la explanación.

2.– En el caso de túneles, se excluye la existencia de la zona de afección.

**CAPÍTULO SEGUNDO
RÉGIMEN DE USO Y EDIFICACIÓN.
PROHIBICIONES, LIMITACIONES Y OCUPACIONES
TEMPORALES**

Artículo 25.– Condiciones de uso y edificación de la zona de dominio público ferroviario. Prohibiciones.

1.– En la zona de dominio público del ferrocarril sólo podrán llevarse a cabo obras o instalaciones que resulten precisas para la prestación del servicio ferroviario, o bien cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija, previa autorización del órgano administrativo competente, y oído el titular de la explotación de la línea.

2.– Excepcionalmente, y por causas debidamente justificadas, podrá autorizarse el cruce de la zona de dominio público, tanto aéreo como subterráneo, por obras e instalaciones de interés privado.

3.– La plantación de arbolado queda prohibida.

4.– No se autorizarán las conducciones subterráneas salvo que por tratarse de travesías de poblaciones o por las especiales circunstancias concurrentes, no exista otra solución técnica factible.

Artículo 26.– Régimen de uso y edificación de los terrenos comprendidos en la zona de servidumbre. Limitaciones y ocupaciones temporales

1.– Dentro de la zona de servidumbre no podrán realizarse nuevas edificaciones ni reedificaciones, salvo que, excepcionalmente, dadas las circunstancias concurrentes y la justificación de no perjudicar al ferrocarril, el titular de la línea así lo autorice, dando su previa conformidad a las mismas.

2.– Aurreko atalean aurreikusi ez diren obrak edo trenbidea zeharkatu behar duen edo trenbidean, haren lurren, instalazio edo eraikinen zortasun edo mugapenen bat dakarren beste edozein jarduketa egiteko, linearen titularraren baimena behar da eta hark jardura zer-nolako baldintzetan egin behar den zehaztuko du eta obra edo jardura horiek trenbidea kaltetzen ez dutela bidezkotu beharko da.

3.– Zortasun gunearen lurzoru erabilera eta eraiketa honako mugapenei atxikiz egingo da:

a) Zuhaitzak landa daitezke, trenbidearen eta haren elementuen ikuspena kaltetzen ez bada eta ibilbidean zehar bide-segurtasunik eza eragiten ez badu.

b) Zuhaitz mozketak baimendu egin behar da eta hura ukatzeko arrazoiak hauek dira: uraren etorria aldarazten duelako, trenbidea kaltetzen duelako edo ezponden ezegonkortasuna eragiten duelako edo hala bidezkozen duten bestelako arrazoi batzuentatik.

c) Ezin izango da goi-tentsioko linea elektrikorik ipini.

d) Behe-tentsioko linea elektrikoak, telefono eta telegrafo lineak ipini ahal izango dira zutoinaren eta lubeta edo ebaketa oinaren arteko distantzia haren altueraren halako bat eta erdi baino txikiagoa ez bada. Gutxienezko distantzia hori airetik gurutzaketa-zutoinei ere aplikatuko zaie.

e) Ezin izango da lurrazpiko hoditeria sartu herri zeharbidea delako edo ingurumaria konkretuentatik bestelako konponbide teknikorik ez dagoenean izan ezik.

f) Ebaketen eta lubeten euste-hormak eraikitze baimena kasu berezietan eman dezake linearen titularraren enpresak, beti ere, bermaturik badago horrek ez diola trenbideari kalterik ekarriko. Kasu horretan, linearen titularrari eskaerarekin batera proiektu bat aurkeztu behar zaio eta bertan, eraikuntzak lur berdinke-taren gainean izango lukeen ondorioa, euri uren kanporaketan eta zirkulazioaren segurtasunean leukakeen eragina aztertu behar da.

4.– Linearen titularrak zortasun gunea erabili edo erabiltzeko baimena eman ahal izango du interes orokorrekoa denean edo trenbidearen zerbitzu hobekak hala eskatzen badu eta, bereziki, ondoko edozein helburu betetzeko:

a) Trenbideko edo haren elementu edo instalazioetako eraiketa, konponketa edo zaintza obrak egiteko materiala, makinak eta erremintak aldi batean gordetzea.

2.– Para la realización de obras distintas de las previstas en el punto anterior, o de cualquier otra actividad que haya de atravesar la vía o que implique alguna servidumbre o limitación sobre el ferrocarril, sus terrenos, instalaciones o dependencias se requerirá autorización previa del titular de la línea, la cual podrá establecer las condiciones en las que deba ser realizada la actividad de que se trate, previa justificación de que dichas obras o actividades no implican perjuicio alguno al ferrocarril.

3.– El uso del suelo y edificación de la zona de la servidumbre se llevará de acuerdo con las siguientes limitaciones:

a) Se autorizará la plantación de arbolado, siempre que no se perjudique la visibilidad de la línea férrea y de sus elementos funcionales, ni se origine inseguridad vial a lo largo de su trayectoria.

b) La tala de arbolado deberá autorizarse, y sólo se denegará cuando pueda perjudicar al ferrocarril por variar el curso de las aguas o producir inestabilidad de taludes, o por otras razones fundadas que así lo justifiquen.

c) No se autorizará el establecimiento de líneas eléctricas de alta tensión.

d) Las líneas eléctricas de baja tensión, telefónicas y telegráficas podrán autorizarse siempre que la distancia del poste a la arista de pie de terraplén o de desmonte no sea inferior a vez y media de su altura. Esta distancia mínima se aplicará también a los postes de los cruces aéreos.

e) No se autorizarán conducciones subterráneas salvo que, por tratarse de travesías de poblaciones o por las especiales circunstancias concurrentes, no exista otra solución técnica factible.

f) La construcción de muros de sostenimiento de desmontes y terraplenes únicamente podrá ser autorizada con carácter excepcional por la empresa titular de la línea, siempre que quede suficientemente garantizado que la misma no es susceptible de acarrear perjuicios al ferrocarril. En tal caso, se deberá presentar al titular de la línea, junto con la petición, un proyecto en el que se estudien las consecuencias de su construcción en relación con la explanación, la evacuación de las aguas pluviales, y su influencia en la seguridad en la circulación.

4.– El titular de la línea podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de servidumbre por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio del ferrocarril y, en particular, para cualquiera de las finalidades siguientes:

a) Almacenar temporalmente materiales, maquinaria y herramientas destinadas a obras de construcción, reparación o conservación de la línea férrea, de sus elementos funcionales o instalaciones.

b) Trenbidean egon eta zirkulaziorako arriskutsu izan daitezkeen gauza edo materialak aldi baterako gordetzea.

c) Matxuratuta dagoelako edo beste arrazoiren bategatik zirkulatzeko balio ez duen edozein material mugikor aldi baterako uztea.

d) Trenbidetik doan ura bideratzea.

e) Trenbidearen erabilera eskusiborako baliabide geologikoak aprobetxatzea, kasu bada, dagozkion baimenak lortuta.

f) Unean-unean dagokion baimenarekin ur hoditeria, hoditeria elektriko edo bestelako pasagunea zehaztea.

g) Trenbidearen edo haren elementu edo instalazioetako eraiketa, konponketa edo zaintza obrak egiteko trenbideko gune zehatzetarako sarbidea aldi baterako zabaltzea.

h) Ustekabe edo istripuren bat gertatuz gero, jazo den lekurainoko bideak zabalduz, hara iristea.

5.- Aurreko ataleko epigrafeetan jasotzen diren baliabideetan, linearen titularra den enpresak aurretiaz jakinaraziko dio eragindako jabeari edo higiezina daukari atzemateko erabakia, atzemate-aldia, atzematearen xedea eta atzematearen onuraduna izango den pertsona eta entitatearen izena.

27. artikulua.— Eragindako guneko lursailen erabilera eta eraikigarritasun erregimena. Mugapenak.

1.— Eragindako gunean eraiki edo berreraikitze eta gune horretan edozein eratako obra edo instalazio finko edo behin-behinekoak egiteko, haien erabilera edo xedea aldarazteko eta zuhaitzak landatu edo mozteko eta, oro har, trenbideari, haren lur, instalazio edo eraikinei mugak jarriko dizkion edozein jarduketako, linearen titularren aurretiazko baimena behar da eta hark ezarri ahal izango ditu jarduketak gauzatzeko baldintzak.

2.— Ukapena honako oinarri hauetako batean funtsatuko da: trenbidearen segurtasunerako kalte nabariak, hamar urte baino luzeagoa izango ez den epean trenbidean hedapen edo aldaketa plan edo proiektuen aurreikuspenak, edo eskatutako obrek plataforma edo lur berdinketaren egonkortasuna zuzenean edo zeharka ukituko dutela adierazten duten txosten teknikoak.

3.— Eragindako eremuan nekazaritza laborantzak egin daitezke eta, horretarako, ez da aurretiazko baimenik behar izango baldin eta ureztatze ura egoki kanporatuko dela eta lur berdinketari kalterik egingo ez zaiola bermatzen bada. Debekaturik dago sasiak erretzea.

b) Depositar temporalmente objetos o materiales de cualquier tipo que por cualquier causa se encuentren en la línea férrea y constituyan obstáculos o peligro para la circulación.

c) Estacionar temporalmente material móvil que no resulte apto para circular por avería o por cualquier otra razón.

d) Encauzar aguas que discurran por la línea férrea.

e) Aprovechar, para uso exclusivo del ferrocarril, recursos geológicos, obteniendo, en su caso, las autorizaciones que correspondan.

f) Establecer el paso de conducciones de agua, eléctricas o de otro tipo, obteniendo en su caso, las autorizaciones que correspondan.

g) Abrir temporalmente caminos de acceso a zonas concretas de la línea férrea que requieran las obras de construcción, reparación o conservación de la línea, de sus elementos funcionales e instalaciones.

h) Acceder, incluso abriendo caminos, a puntos concretos de la línea férrea en caso de incidencia o accidente.

5.— En lo supuestos contemplados en los epígrafes del apartado anterior se requerirá la notificación previa por parte del titular de la línea al propietario o al poseedor del inmueble para la utilización temporal de terrenos en la zona de servidumbre, señalando plazo de ocupación, finalidad de la misma y la designación de persona o entidad beneficiaria de la ocupación.

Artículo 27.— Régimen de uso y edificación de los terrenos comprendidos en la zona de afección. Limitaciones.

1.— Para construir y reedificar en la zona de afección, así como para realizar en dicha zona cualquier tipo de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas y plantar o talar árboles y, en general, realizar cualquier actividad que implique limitaciones al ferrocarril, sus terrenos, instalaciones o dependencias, se requerirá la previa autorización del titular de la línea, la cual podrá establecer las condiciones en las que deba ser realizada la actividad de que se trate.

2.— La denegación deberá fundarse en perjuicios evidentes para la seguridad del ferrocarril, en las previsiones de los planes y proyectos de ampliación o variación de la línea férrea en un futuro no superior a diez años, o bien en informes técnicos que pongan de manifiesto que las obras solicitadas pudieran afectar directa o indirectamente a la estabilidad de la plataforma o la explanación.

3.— Podrán realizarse cultivos agrícolas en la zona de afección, no requiriéndose a tal efecto autorización previa alguna, siempre que se garantice la correcta evacuación de las aguas de riego y no se causen perjuicios a la explanación, quedando prohibida la quema de rastrojos.

4.– Zuhaitzak landa daitezke, trenbidearen eta haren elementuen ikuspena kaltetzen ez bada eta ibilbidean zehar bide-segurtasunik eza eragiten ez badu.

5.– Zuhaitz mozketak baimendu egin behar da eta hura ukatzeko arrazoiak hauek dira: uraren etorria aldarazten duelako, trenbidea kaltetzen duelako edo ezponden ezegonkortasuna eragiten duelako edo hala bidezkoitzen duten bestelako arrazoi batzuegatik.

6.– Ebaketa eta lubetako euste-hormak eraikitze baimena linearen titularra den enpresak eman behar du. Horretarako, linearen titularrari, eskaerarekin batera, proiektu bat aurkeztu behar zaio eta bertan, eraikuntzak lur berdinketarekiko izango lukeen ondorioa euri uren kanporaketan eta zirkulazioaren segurtasunean leukakeen eragina aztertu behar da.

28. artikulua.– Trenbidetik hurbil dauden gune guztien erabilera eta eraiketa baldintzak.

1.– Dagoen Sareari zein Trenbide Sare Berriari dagokienez, ondoko erabilera eta eraiketa baldintzak zehazten dira trenbidetik hurbil dauden gune guztietarako:

a) Linea elektrikoetako airetiko gurutzaketan gailboa nahikoa izango da trenbidearen —elektifikatua izan zein ez— eta gurutzatzen duen linea elektrikoaren artean baldintzak betetzen direla bermatzeko.

b) Lurrazpiko gurutzaketengatik obretarako linearen titularra den enpresaren kontrola behar da. Gurutzaketa obrek beharrezko erresistentzia edukiko dute, lur berdinketa lehen zegoen bezala utziko dute eta trenbidezko trafikoari ahalik eta nahaste txikiena eragiteko eran egingo dira.

c) Linearen titularra den enpresak edo, kasu bada, Administrazio eskumendunak, obra edo eraginen bat baimentzerakoan, beharrezko babes neurriak aplikatuzake edo, kasu bada, itxiturak eraikitzea eta nolakoak izan behar duten.

d) Ezartzen diren hiriarteko trenbide berriak bidearen bi aldeetatik itxirik egon behar dute hiri lurzoru edo hirigarri gisa kalifikaturiko guneen gurutzean.

2.– Artikulu honen goiko atalean adierazitakoez gain, dagoen trenbide sareari dagokienez, ondoko baldintzak ezartzen dira trenbidetik hurbil dauden gune guztietarako erabilera eta eraiketari dagokienez:

a) Urbanizazio berriak eta ospitaleak, kirol zentroak, ikastetxeak edo kultur zentroak edo antzeko ekipamenduak eraikitze maila ezberdineko gurutzeak eraiki behar da eta, kasu bada, dagoen igarobidea ezeztatu haientarako sarbideak trenbidea zeharkatzea dakarren kasuetan eta eraikuntzaren edo kasu denean ezeztaketaren kostua urbanizazio edo zentro berriaren sustatzailearen pentzukoa izango da. Dena dela, entitate saltzaileak haientarako sarbideen proiektu espezifikoak aurkeztuko

4.– Se autorizará la plantación de arbolado, siempre que no se perjudique la visibilidad de la línea férrea y de sus elementos funcionales, ni se origine inseguridad vial a lo largo de su trayectoria.

5.– La tala de arbolado deberá autorizarse, y sólo se denegará cuando pueda perjudicar al ferrocarril por variar el curso de las aguas o producir inestabilidad de taludes, o por otras razones fundadas que así lo justifiquen.

6.– La construcción de muros de sostenimiento de desmontes y terraplenes deberá ser autorizada por el titular de la línea. A tal fin, se deberá presentar al titular de la línea, junto con la petición, un proyecto en el que se estudien las consecuencias de su construcción en relación con la explanación, la evacuación de las aguas pluviales, y su influencia en la seguridad en la circulación.

Artículo 28.– Condiciones de uso y edificación comunes a todas las zonas inmediatas a la línea férrea.

1.– Tanto respecto de la Red Existente, como de la Nueva Red Ferroviaria se establecen las siguientes condiciones de uso y edificación comunes a todas las zonas inmediatas a la línea férrea:

a) En los cruces aéreos con líneas eléctricas, el gálibo será suficiente para garantizar, entre la línea férrea, electrificada o no, y la línea eléctrica con la que se cruce, el cumplimiento de las condiciones.

b) Las obras por cruces subterráneos requerirán el correspondiente control por parte del titular de la línea. Las obras de cruce tendrán la debida resistencia, dejarán la explanación en iguales condiciones en que estaba y se ejecutarán de forma que produzcan las menores perturbaciones al tráfico ferroviario.

c) El titular de la línea, o en su caso, la Administración competente podrán imponer, al autorizar alguna obra o afeción, las medidas de protección necesarias y, en su caso, la construcción de cerramientos y su tipo.

d) Las nuevas líneas de ferrocarriles interurbanos que sean establecidas deberán hallarse cerradas por ambos lados de la vía.

2.– Además de las señaladas en el número anterior de este artículo, respecto de la Red Ferroviaria Existente, se establecen las siguientes condiciones de uso y edificación comunes a todas las zonas inmediatas a la línea férrea:

a) La construcción de nuevas urbanizaciones y centros o establecimientos tales como hospitales, centros deportivos, docentes y culturales u otros equipamientos equivalentes, implicará la obligación de construir un cruce a distinto nivel y, en su caso, la supresión del paso a nivel preexistente, cuando el acceso a aquéllos conlleve la necesidad de cruzar una línea férrea, siendo el coste de tal construcción y, en su caso, supresión, de cuenta del promotor de la nueva urbanización o esta-

du, jabari publikoko zortasun eta eragindako guneetan eragiten duten partzelaketa, bide-sarea eta hiri zerbitzuak barne.

b) Trenbideak zeharkatzen duen lurzoru ez-hirigarria hiri lurzoru edo hirigarri kalifikatzeko lur horren jabeek itxitura egin beharko dute, birsailkapenerako plangintza erabakiek dioten bezala, hirigintza egikaritzatza gauzatzeko. Edo lehenago, segurtasun zioak direla eta, dagokion udalak proposatu edo aurretiazko txostena aurkeztutakoan trenbide azpiegituren arloko eskuмена duen Administrazioak hala zehazten badu.

Itxiturak kargarik gabe lagako zaizkio linearen titularrari, eta titularraren ardura izango da ordutik aurrera itxituraren mantenua.

c) Zortasun eta eragindako guneetan dauden lurzoru ez-hirigarrien jabeek linearen titularraren baimena behar izango dute eta horrek erabakiko du zer-nolako itxitura egin.

d) Trenbideak zeharkatu edo haren ondoan dauden lurzoru hirigarriko sektoreei dagozkien Hiri Antolamendurako Zatiko Planak, trenbide arloko legeria bereziak ezartzen dituen mugapenak errespetatuz, dagozkien araupeketa egingo dute.

Aipatu planek aurreikusi egin beharko dute trenbide erabilerako dedikazioa eta horren ondorioz datorren errepideen eta trenbideen arteko maila bereko gurutzaketak maila ezberdineko gurutzaketa bilakatzeko behar diren lurretan ez eraikitzeke betebeharra.

29. artikulua.– Trenbidetik hurbil dauden guneak erabili eta bertan eraikitzeke baimenak jasotzeko bete-kizunak

1.– Kapitulu honetan jasotzen diren trenbidetik hurbil dauden guneak erabili eta bertan eraikitzeke baimenak jasotzeko, ondoko betekizunak bete behar dira:

a) Interesatuak eskaera linearen titularrari edo, kasu bada, eskumendun administrazio organoaren aurrean, eta horrekin batera, egin beharreko jarduketak kokatu eta egoki definitzeko behar den dokumentazio guztia.

b) Urbanizazio, industri eraikin isolatu, aire-linea, lurpeko hoditeria, hornikuntza eta osasunbide sare, uren berezko etorrian eragiten duten obra eta, enpresaren iritziz, nahiko garrantzitsu diren bestelako obren kasuan, idatzitako proiektuak trenbidearekin zerikusi edo eragina daukatelako eskatutako jarduketan definizio oso eta zehatzerako beharrezkoak diren azterlan, plano eta gainerako agiri guztiak hartu behar ditu barne.

blecimiento. En cualquier caso, la Entidad promotora presentará un proyecto específico de los accesos a la misma, incluidos los aspectos de parcelación, red viaria y servicios urbanos que incidan sobre las zonas de dominio público, servidumbre y afección del ferrocarril.

b) La reclasificación de un suelo no urbanizable por el que discurra el ferrocarril como suelo urbano o urbanizable llevará implícita la obligación por parte de los propietarios de dicho suelo de realizar el correspondiente cerramiento con ocasión de su ejecución urbanística de las determinaciones del planeamiento que llevan a cabo tal reclasificación; o antes, si por razones de seguridad, así lo dispone la Administración competente en materia de infraestructuras ferroviarias, a propuesta o previo informe del Ayuntamiento respectivo.

Los cerramientos serán cedidos libres de cargas al titular de la línea, el cual será responsable a partir de entonces de su mantenimiento.

c) Los propietarios de suelos no urbanizables situados en la zona de servidumbre y afección, precisarán de la autorización del titular de la línea, que determinará el tipo de cerramiento a realizar.

d) Los Planes Parciales de ordenación urbana correspondientes a sectores de suelo urbanizable cruzados por o inmediatos a las vías férreas, llevarán a cabo la correspondiente regulación respetando las limitaciones impuestas por la legislación especial ferroviaria.

Dichos Planes deberán prever la dedicación a usos ferroviarios y consiguiente no edificabilidad de los terrenos necesarios para la transformación de los cruces al mismo nivel de carreteras con líneas ferroviarias en pasos a distinto nivel.

Artículo 29.– Requisitos a cumplimentar para el otorgamiento de las autorizaciones de uso y edificación en las zonas inmediatas a la línea férrea.

1.– La concesión de las autorizaciones de uso y edificación en las zonas inmediatas a la línea férrea contempladas en este capítulo, requerirá la cumplimentación de los siguientes requisitos:

a) El interesado deberá presentar solicitud ante el titular de la línea, o en su caso, ante el órgano administrativo competente, acompañada de la documentación precisa para la correcta localización y definición de las actuaciones a realizar.

b) En caso de urbanizaciones, construcciones aisladas industriales, líneas aéreas, conducciones subterráneas, redes de abastecimiento y saneamiento, obras que incidan en el libre curso de las aguas y otras obras de importancia suficiente a juicio de la empresa titular de la línea, el proyecto redactado deberá comprender cuantos estudios, planos y demás documentos se estimen necesarios para la completa y precisa definición de las actuaciones solicitadas en su relación o influencia con el ferrocarril.

c) Aurkeztutako dokumentazioa aztertutakoan, linearen titularra den enpresak ebazpenerako beharrezko ikusten duen gainerako dokumentazio osagarria eska dezake.

d) Kasu bakoitzeko administrazio eskumendunak, ofizioz, linearen titularren edo beste edozein interesaren eskariz eta, dena dela, haren aurretiazko txostena jasotakoan, baimenik ez duten edo baimenetan zehazten diren baldintzak betetzen ez dituzten obrak gerarazi edo erabilerak eten ahal izango ditu.

2.- Aipatu organoak egiaztatu egingo du obrak geratu edo erabilerak eten egin direla eta, bi hilabeteko epean, ebazpen hauetako bat hartu beharko du:

a) Baimenik gabeko edo baimeneko baldintzak betetzen ez dituzten obra edo instalazioak eraitsi edo erabilerak behin betiko eragotzi.

b) Aplikagarri diren arauak betetzen dituzten obra edo instalazioek aldi baterako legeztatenerako edo erabileren baimenerako espedienteak hasteko agindua ematea.

Unean uneko erabakiak egoki diren mota guztietako zehaztapen eta erantzukizunen kaltetan gabe hartuko dira.

3.- Linearen titularri edo, kasu bada, Trenbide Administrazioari ematea dagozkion baimenak beste Administrazio batzuek —konkurrentziatzko esku-hartze tituludunak eta, bereziki udalek— eman ditzaketenen aurretik eta haiekiko independentziaz eskatu ahal izango dira.

HIRUGARREN KAPITULUA BESTE BALDINTZA ETA BETEKIZUN BEREZI BATZUK

30. artikulua.— Pertsona eta ibilgailuen sarbide eta igarotzea trenbideetan

1.- Xede horretarako bereziki emandako baimenik ezean, ezin izango dute pertsonak eta ibilgailuek trenbidean sartu eta bertatik igaro, eta trenbidea, trenbide pasabideak araupetzen dituen arautegiari atxikiz, horretarako finkatutako pasabideetatik zeharkatuko da, eta erabilerak horretarako zehazten diren mugapen edo baldintzekin.

2.- Erregimen berbera aplikatuko da trenbidean sartu, geratu edo ibili nahi duten ibilgailuentzat.

31. artikulua.— Trenbide pasabideak

1.- Errepide edo bestelako bideen eta trenbidearen arteko gurutzaketak, batzuk zein besteak ezarri edo aldarazi direlako gertatzen direnak, maila ezberdinean ipiniko dira.

c) Examinada la documentación presentada, el titular de la línea podrá requerir la complementaria que considere oportuna para la resolución.

d) La Administración competente en cada caso de oficio o a instancia de la empresa titular de la explotación de la línea o de cualquier otro interesado y, en todo caso, previo informe de aquélla, dispondrá la paralización de las obras y suspensión de los usos no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en las autorizaciones.

2.- El citado órgano efectuará la adecuada comprobación de las obras paralizadas y los usos suspendidos, debiendo adoptar, en el plazo de dos meses, una de las resoluciones siguientes:

a) Demoler las obras e instalaciones o impedir definitivamente los usos no autorizados o que no se ajustasen a las condiciones establecidas en la autorización.

b) Ordenar la instrucción de los oportunos expedientes para la eventual legalización de las obras o instalaciones o autorización de los usos que se adapten a las normas aplicables.

La adopción de los oportunos acuerdos se hará sin perjuicio de las sanciones y de las responsabilidades de todo orden que resulten procedentes.

3.- Las autorizaciones que corresponda otorgar al titular de la línea o, en su caso, a la Administración Ferroviaria en cada caso competente serán exigibles con carácter previo y con independencia de las que, en su caso, correspondan a otras Administraciones con títulos de intervención de concurrentes, y especialmente a los Ayuntamientos.

CAPÍTULO TERCERO OTRAS CONDICIONES Y REQUISITOS ESPECIALES

Artículo 30.— Entrada y tránsito de personas y vehículos en las líneas férreas.

1.- Salvo autorización otorgada expresamente a tal fin, no podrá realizarse la entrada y tránsito de personas por las vías férreas, habiendo de producirse el cruce de las mismas por los lugares determinados al efecto, conforme a la normativa reguladora de los pasos a nivel, y con las limitaciones o condiciones que en relación a su utilización se establezcan.

2.- Idéntico régimen será de aplicación para toda clase de vehículos que pretendan su entrada, estacionamiento o tránsito por dichas vías.

Artículo 31.— Pasos a nivel.

1.- Los cruces de carretera u otras vías de comunicación con la línea férrea que se produzcan por el nuevo establecimiento o modificación de unas y otras deberán, en todo caso, realizarse a distinto nivel.

2.– Maila bereko gurutzaketak eraikitzeke proiektuetarako administrazio onarpenarekin batera, erabile-
ra publikoko izendapena eta atzemateko premia ekarri-
ko ditu behar diren lursailak desjabetzeko ondoreeta-
rako.

3.– Xede horretarako, trenbide eta errepide arloan
eskumendun administrazio organoek eta ukitutako
trenbide enpresek sinatu beharreko egitarauak zehaz-
tutako epeen barruan dauden trenbide pasaguneak eza-
batu beharko dira edo, kasu bada, maila ezberdineko
gurutzebidetaz ordeztuko dira haiek araupetzen dituen
arautegi espezifikoen eta, trenbide arloan aurreikusita-
ko xedapenek hartzen dituzten balizkoen arabera, eza-
baketa egokia edo beharrezkoa denean.

4.– Indarrean irauten duten trenbide pasaguneek se-
gurtasuna bermatzeko segurtasun eta seinaleztapen sis-
temak eduki behar dituzte. Trenbide eta errepidezko
garraio arloan eskumendunak diren administrazioek ze-
haztuko dituzte sistema horiek.

5.– Pasaguneen ezabaketa edo, kasu bada, aurreko
atalean aurreikusten diren babes sistemen instalazioa-
ren ondoriozko gastuak zer erakunde edo entitatearen
pentzurakoak izango diren, tren arloko xedapenek dio-
tenaren arabera zehaztuko dira; xede horretarako, impli-
katuriko erakunde edo entitateek eta gaian interesatu-
rik dagoen beste edozeinek hitzartutako komenio edo
akordioen kaltetan gabe.

6.– Dena dela, biderearen bideragarritasuna ukitzen
duen edozein obra eskumendun entitateak aztertu be-
har du, adostasuna agertu edo baldintzak zehazteko; al-
di berean, trenbide eskumendun entitateak trenbidere-
aren bideragarritasuna ukitzen duen edozein obra onar-
tu edo haietarako baldintzak ezarriko ditu.

7.– Dauden trenbide pasagune jabedunak, finka ja-
kin baten zerbitzurako edo edozein motako ustiapene-
tarako ezarritakoak, dagokien baimenean zehaztu diren
baldintzek arteztuko dituzte eta erabat debekaturik da-
go baimenean zehazturik ez dauden beste ibilgailu edo
pertsonak erabiltzea.

32. artikulua.– Soberako materiala gordetzeari bu-
ruz

1.– Proiektu teknikoaren betekizuna izango da sobe-
rako materiala uzteko lurrak —zabortegiak— trenbi-
de azpiegituraren egikaritze obrari berari atxikitzea. Za-
bortegi horiek kokatu eta identifikaturik egon behar
dute eta haien erabilgarritasuna dagokion proiektuaren

2.– La aprobación administrativa de los proyectos de
construcción de cruces a distinto nivel llevará aneja la
declaración de utilidad pública y la urgencia de ocupa-
ción a efectos de expropiación de los terrenos neces-
arios.

3.– A tal efecto se deberá proceder en los plazos fija-
dos por los programas a suscribir a tal fin entre los ór-
ganos administrativos competentes sobre los correspon-
dientes ferrocarriles y carreteras, y las empresas ferro-
viarias afectadas, a la supresión de los pasos a nivel exis-
tentes, y, en su caso, a su sustitución por cruces a dis-
tinto nivel, cuando dicha supresión resulte convenien-
te o necesaria según la respectiva normativa específica
reguladora de los mismos, así como, en todo caso, en
los supuestos previstos en las disposiciones sectoriales
en materia ferroviaria.

4.– Los pasos a nivel que resulten subsistentes de-
berán contar con los sistemas de seguridad y señaliza-
ción adecuados para garantizar su seguridad que, a tal
efecto, se determinen por las Administraciones compe-
tentes en materia de transportes ferroviarios y carrete-
ras.

5.– La determinación de qué organismos o entida-
des resulten obligados a sufragar los costes de la supre-
sión de los pasos a nivel, o, en su caso la instalación de
los sistemas de protección previstos en el apartado an-
terior, se llevará de acuerdo con las previsiones conte-
nidas en las disposiciones sectoriales ferroviarias; sin
perjuicio de los convenios o acuerdos que al efecto pu-
dieran concluir entre sí los organismos y entidades im-
plicados, así como cualesquiera otros que resultaren in-
teresados en la materia.

6.– En cualquier caso, cualquier obra que afecte a
las condiciones de vialidad de la carretera deberá some-
terse a examen del organismo competente sobre la ma-
teria, a fin de que el mismo dé su conformidad o im-
ponga las condiciones que estime precisas; recíproca-
mente, el organismo competente sobre el transporte fe-
rroviario deberá otorgar su conformidad o imponer las
condiciones que estime necesarias en todas aquellas
obras de carretera que afecten a las condiciones de via-
lidad del ferrocarril.

7.– Los pasos a nivel particulares existentes, estable-
cidos para el servicio de determinadas fincas o de ex-
plotaciones de cualquier clase, se regirán por las con-
diciones fijadas en la correspondiente autorización, que-
dando expresamente prohibida su utilización por tráfi-
cos o personas distintas o para fines comprendidos de
los establecidos en aquélla.

Artículo 32.– Del depósito de materiales sobrantes.

1.– Constituirá requisito de los proyectos técnicos,
la vinculación a la propia obra de ejecución de la in-
fraestructura ferroviaria de terrenos destinados al depó-
sito de materiales sobrantes denominados escombreras
o vertederos, que deberán ser localizados e identifica-

erabilgarritasun publiko eta okupazio beharrezaneko adierazpenak berak ematen dio.

Eraikuntza proiektuko kartografian, Trenbide Sare Berriaren azpiegituraren egikaritzan sortzen diren soberako materialak uzteko diren lur horiek «jite laguntzaileko beste erreserba gune batzuk» izenarekin kokatu eta identifikatuko dira, eta ahal izanez gero aginpidea duen sailak onartu eta landa eta basogintzako lurzoruen kudeaketako planean sartuko ditu.

2.- Zaborteziak landa eta basogintzako lurretan ezarri behar izanez gero, landa eta basogintzako lurzoruen kudeaketako planak edo arlo horretan aginpidea duen sailak berariaz agindutako baldintzak bete behar dira horiek egikaritzeko.

Orokorrean, eta aurreko paragrafoan ezarritakoa gora-behera, zabortezi horiek baldintza hauen pean egingo dira:

- a) Isurketa edo zabor-jaurtiketa egin baino lehen, lurrak zedarritu egin behar dira.
- b) Era berean, behin-behineko sarbidea zabalduko da arloko legeriak zehazten duen eran.
- c) Ukitutako trenbideen garbiketa bermatzeko behar diren instalazioak eraiki edo ipiniko dira.
- d) Baimendutako lanak amaitutakoan, luraren gainazala egokituko da.

Ale Gehigarri bereizian argitaratzen dira aipaturiko Eranskinak

dos en los mismos, y cuya disponibilidad quedará operada por la propia declaración de utilidad pública y necesidad de ocupación del correspondiente proyecto.

Asimismo, en la cartografía del Proyecto Constructivo se localizan y definen como «otras zonas de reserva de carácter auxiliar», estos terrenos destinadas al depósito de materiales sobrantes vinculados funcionalmente a la ejecución material de la infraestructura relativa a la Nueva Red Ferroviaria, que deberán, preferentemente, ser aprobados e incorporados al Plan de Gestión de Suelos Agro-Forestales por el Departamento competente en la materia.

2.- La ejecución de dichos vertederos o escombreras deberá, en su caso, ajustarse a las condiciones que expresamente determine el Plan de Gestión de Suelos Agroforestales o el Departamento competente en materia agroforestal.

Con carácter genérico, y sin perjuicio de lo establecido en el párrafo anterior, la ejecución de dichos vertederos o escombreras deberá ajustarse a las siguientes condiciones:

- a) Antes de comenzar el vertido deberá procederse al previo deslinde amojonamiento de los terrenos.
- b) Igualmente, se habilitará un acceso provisional en las condiciones previstas en la legislación sectorial.
- c) La limpieza de las líneas férreas afectadas deberá asegurarse mediante la ejecución o colocación de las instalaciones que resulten precisas.
- d) Una vez finalizados los trabajos autorizados se procederá al acondicionamiento superficial del terreno.

En Suplemento aparte se publican los Anexos que se citan