

Bizkaiko Lurralde Historikoko Errepideen II. Arlokako Lurralde Egitamua (BEALE)

Behin-behineko Onespenerako Dokumentua

9. Eranskina. Lurralde-antolamenduaren beste Eremu batzuen Inplikazioak

II Plan Territorial Sectorial de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia (PTSCB)

Documento para Aprobación Provisional

Anexo 9. Implicaciones otros Ámbitos de Ordenación Territorial

junio 2022ko ekaina

Índice

1	Introducción	1
1.1	Costas	1
1.2	Aviación Civil	5
1.3	Planificación Ferroviaria	9

1 Introducción

El objeto del presente documento es la coordinación de las propuestas de actuaciones incluidas en el II PTSCB con otros instrumentos de ordenación territorial. De esta forma, existen una serie de informes preceptivos a solicitar de forma previa a la aprobación del II PTSCB en aras de asegurar esa correcta coordinación entre instrumentos de planificación territorial, como son:

- Coordinación con Costas.
- Coordinación con Aviación Civil.
- Coordinación con Planificación Ferroviaria de la Administración General del Estado.

A continuación se analizan las implicaciones que supone el II PTSCB en cada caso concreto.

1.1 Costas

De acuerdo con lo regulado en los artículos 222 y 227 del Reglamento general de Costas, aprobado por el real decreto 876/2014, de 10 de octubre, “en la tramitación de todo planeamiento territorial y urbanístico que ordene el litoral, el órgano competente, para su aprobación inicial, deberá enviar, con anterioridad a dicha aprobación, el contenido del proyecto correspondiente a la Administración General del Estado para que ésta emita, en el plazo de un mes, informe comprensivo de las sugerencias y observaciones que estime convenientes”.

La documentación deberá remitirse, en todo caso, al Servicio Periférico de Costas del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, precisando la fase del procedimiento en la que se encuentra el expediente. Se enviará un ejemplar completo del instrumento de ordenación territorial y urbanística objeto del informe, debidamente diligenciado.

En los planos correspondientes deberán estar representadas las líneas de ribera del mar, de deslinde del dominio público marítimo-terrestre, de servidumbre de protección, de servidumbre de tránsito, de zona de influencia y de servidumbre de acceso al mar, definidas conforme lo dispuesto en la Ley 22/1988, de 28 de julio.”

De esta forma, una vez determinadas las necesidades del Plan, y a raíz de ellas, las actuaciones a ejecutar en los próximos 12 años de vigencia del mismo, se ha procedido a representar, tal y como solicita el mencionado artículo 227 del reglamento de Costas, las siguientes líneas de costas para permitir el análisis de sus implicaciones sectoriales:

- Línea de dominio público marítimo – terrestre (DPMT).
- Límite de Ribera del Mar.
- Línea de servidumbre de protección.
- Zona de influencia.

Durante la fase de consultas previas de este PTS, la Demarcación de Costas del País Vasco realiza las siguientes consideraciones generales a cumplir:

- En terrenos de **DPMT**, la utilización debe ser acorde con la naturaleza del mismo, de acuerdo con lo regulado en el artículo 31 de la Ley de Costas. Asimismo, conforme a lo regulado en el artículo 32 de la Ley de Costas, únicamente se podrá permitir la ocupación de dicho dominio para aquellas

actividades o instalaciones que, por su naturaleza, no puedan tener otra ubicación, previo a la obtención del título habilitante para su ocupación.

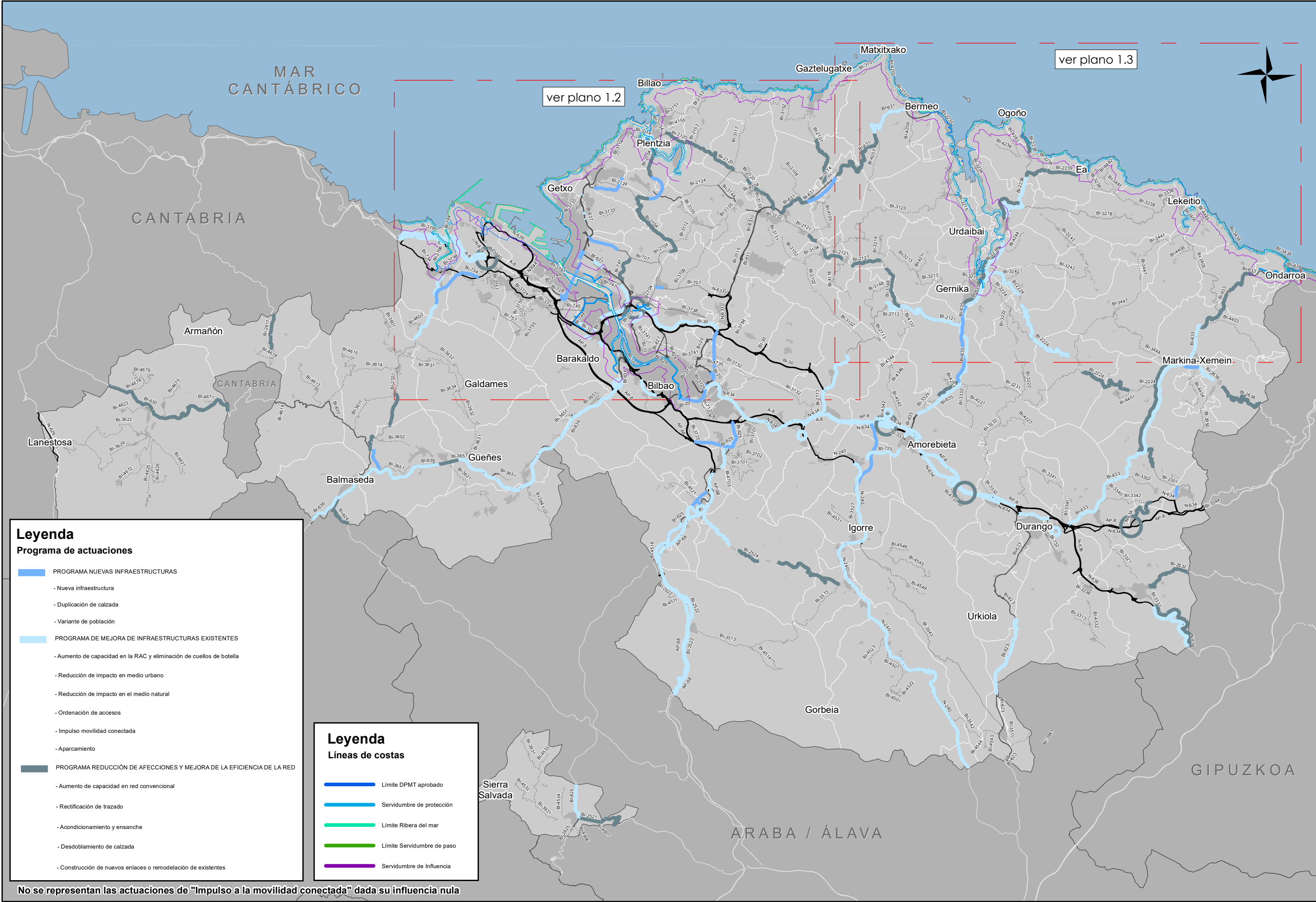
En este sentido, los trazados de los viarios que se propongan deberán localizarse fuera del DPMT, debiendo acreditar en todo caso que los existentes cuentan con el correspondiente título de ocupación.

La utilización del DPMT se regulará según lo especificado en el Título III de la Ley de Costas, y en cualquier caso deberán contar con el correspondiente título habilitante.

- En relación a la **servidumbre de tránsito** se deberán tener en cuenta que esta zona deberá mantenerse permanentemente expedita para el paso público peatonal y de vehículos de vigilancia y salvamento, tal y como dispone el artículo 27 de la Ley de Costas.
- En la zona de **servidumbre de protección**, los usos se deberán ajustar a lo dispuesto en los artículos 24 y 25 de la Ley de Costas, entre ellos cabe destacar:
 - En el artículo 25.1 b) de la Ley de Costas establece que en la zona de servidumbre de protección estará prohibida la construcción o modificación de vías de transporte interurbanas y las de intensidad de tráfico superior a la que se determine reglamentariamente, así como de sus áreas de servicio.
 - Asimismo, en el caso de plantearse cualquier tipo de edificación o instalación, el artículo 25.2 de la Ley de Costas que con carácter ordinario, solo se permitirán en esta zona las obras, instalaciones y actividades que, por su naturaleza, no puedan tener otra ubicación, como los establecimientos de cultivo marino o las salinas marítimas, o aquellos que o presten servicios necesarios o convenientes para el uso del dominio público marítimo-terrestre, así como las instalaciones deportivas.
 - Por lo expuesto, con carácter general, cualquier edificación o instalación deberá localizarse fuera de la servidumbre de protección, sin perjuicio del régimen transitorio que sea de aplicación y, en su caso, de la justificación en debida forma de que las obras e instalaciones pretendidas, de las no expresamente prohibidas, no puedan tener otra ubicación que la contemplada en la zona de servidumbre de protección, o acreditar que a través de esa actuación se prestan los servicios necesarios o convenientes para el uso del dominio público marítimo-terrestre.
 - En todo caso, los usos permitidos en la zona de servidumbre de protección estarán sujetos a autorización de la Comunidad Autónoma, previa solicitud de los informes regulados en la normativa sectorial de Costas.

- Respecto a la **zona de influencia** de 500 m deberán tenerse en cuenta las limitaciones establecidas en el artículo 30 de la Ley de costas.

En los siguientes planos se pueden observar las interferencias que podrían existir con las mencionadas líneas de Costas:



Leyenda

Programa de actuaciones

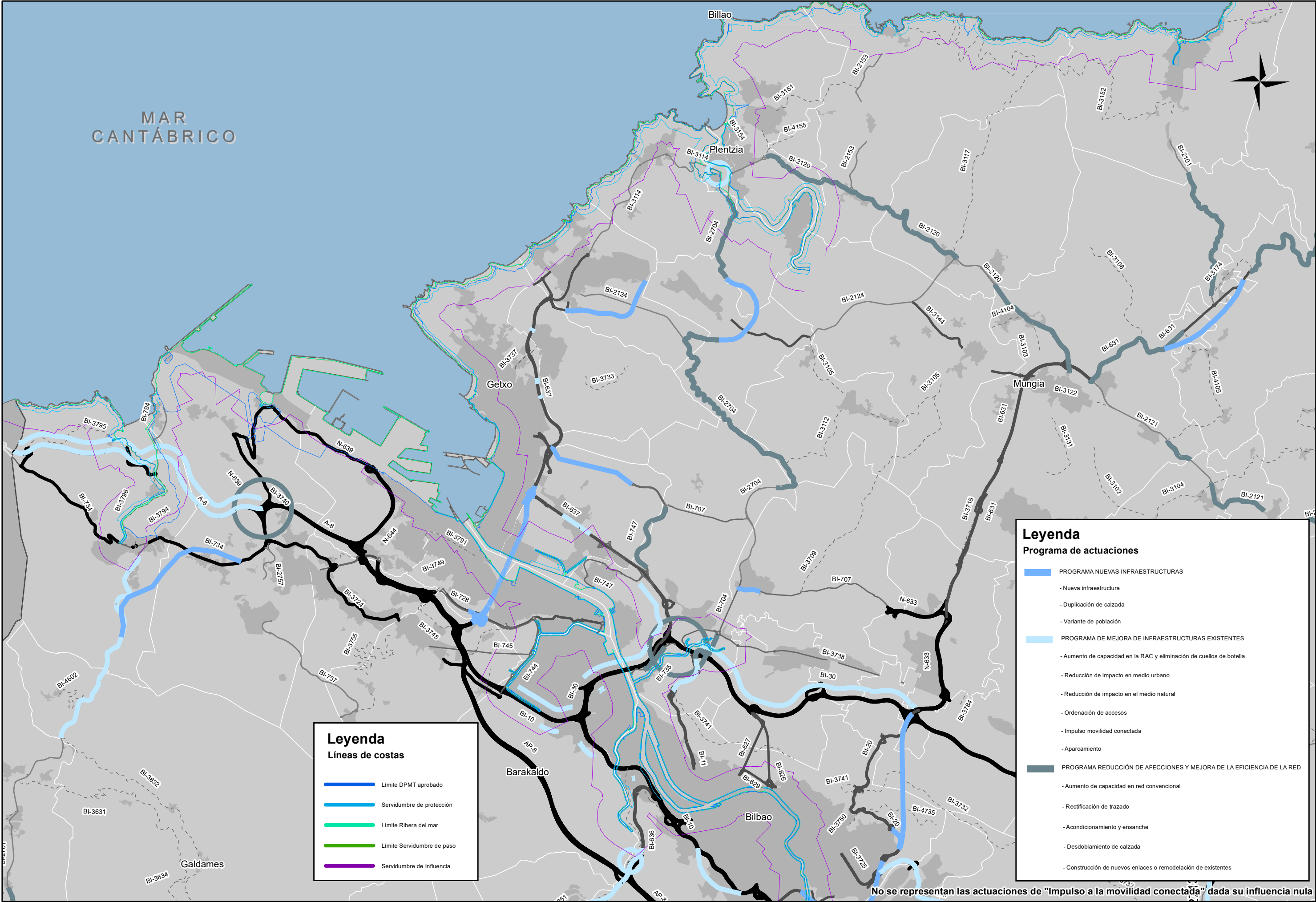
- PROGRAMA NUEVAS INFRAESTRUCTURAS
 - Nueva infraestructura
 - Duplicación de calzada
 - Variante de población
- PROGRAMA DE MEJORA DE INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES
 - Aumento de capacidad en la RAC y eliminación de cuellos de botella
 - Reducción de impacto en medio urbano
 - Reducción de impacto en el medio natural
 - Ordenación de accesos
 - Impulso movilidad conectada
 - Aparcamiento
- PROGRAMA REDUCCIÓN DE AFECCIONES Y MEJORA DE LA EFICIENCIA DE LA RED
 - Aumento de capacidad en red convencional
 - Rectificación de trazado
 - Acondicionamiento y ensanche
 - Desdoblamiento de calzada
 - Construcción de nuevos enlaces o remodelación de existentes

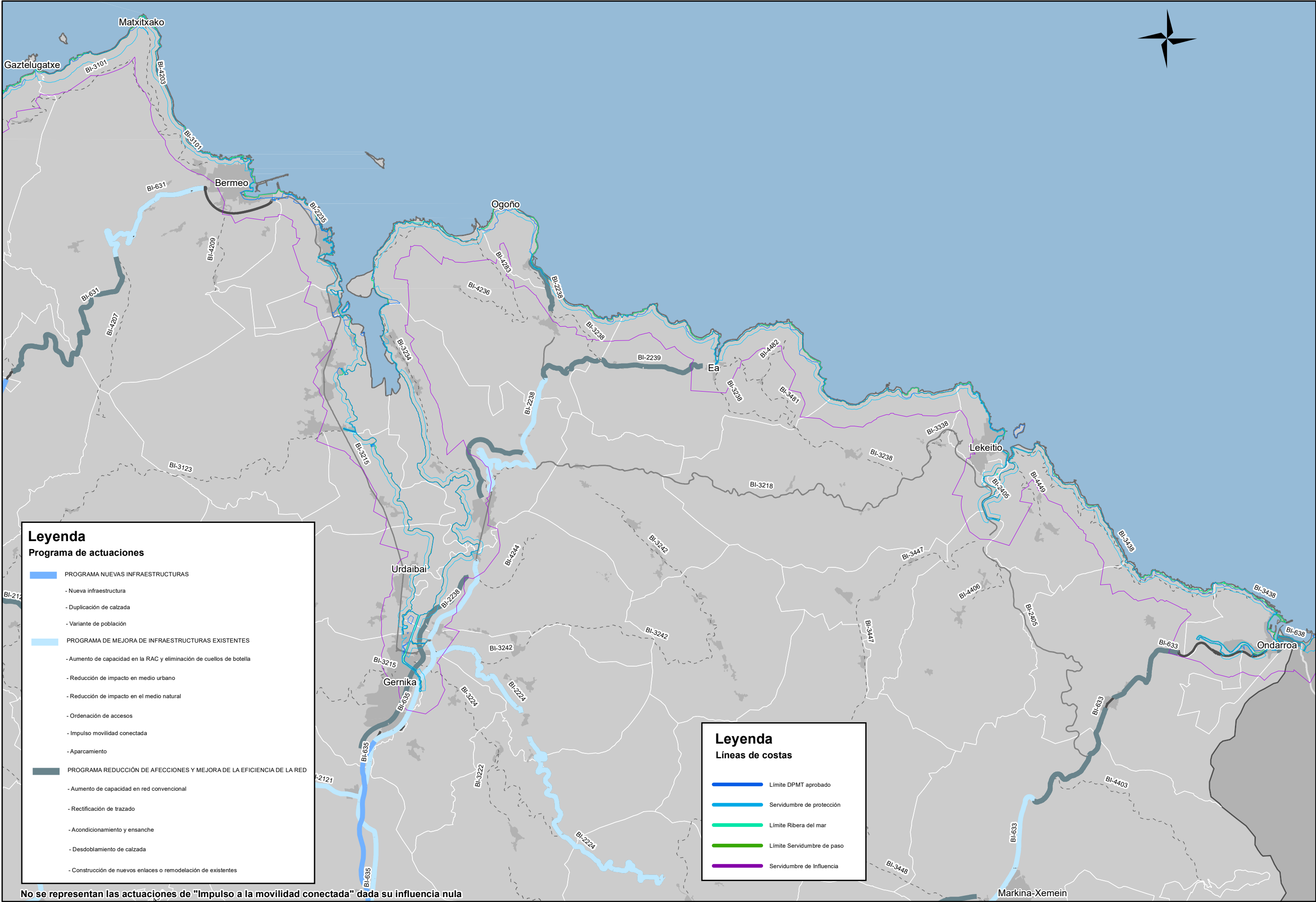
Leyenda

Líneas de costas

- Límite DPMT aprobado
- Servidumbre de protección
- Límite Ribera del mar
- Límite Servidumbre de paso
- Servidumbre de influencia

No se representan las actuaciones de "Impulso a la movilidad conectada" dada su influencia nula





1.2 Aviación Civil

Conforme a lo indicado en el artículo 166 de la ley 13/1996, desarrollada por el Real Decreto 2591/98, de medidas fiscales, Administrativas y del Orden Social, *“el Ministerio de Fomento delimitará para los aeropuertos de interés general una zona de servicio que incluirá las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias de esta y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto y aprobara el correspondiente Plan Director de la misma en el que se incluirán, además de las actividades contempladas en el artículo 30 de la Ley de Navegación Aérea, de 21 de julio de 1960, los usos industriales y comerciales cuya localización en ella resulte necesaria o conveniente por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del mismo.*

Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana calificarán los aeropuertos y su zona de servicio como sistema general aeroportuario y no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria”.

Sistema general aeroportuario

Como puede observarse en los planos adjuntos, parte de las actuaciones establecidas por el Plan Territorial Sectorial son colindantes con la Zona de Servicio del Aeropuerto de Bilbao, aunque las determinaciones del “II Plan Territorial Sectorial de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia (PTSCB)” no afectan a terrenos dentro de la misma.

Por otro lado, el Plan Director del Aeropuerto de Bilbao establece un Área de Cautela Aeroportuaria con objeto de reservar suelos para una futura ampliación de las infraestructuras aeronáuticas. Como se puede ver, el II PTSCB no incluye ninguna actuación en esta área.

Servidumbre aeronáuticas:

En lo que respecta a las servidumbres acústicas, con carácter general, no son compatibles los usos residenciales ni los dotacionales educativos o sanitarios en los terrenos afectados por las curvas isófonas $L_d \geq 60$ dB(A), $L_e \geq 60$ dB(A) ni $L_n \geq 50$ dB(A).

Parte de las actuaciones establecidas por el Plan Territorial Sectorial se encuentran dentro de dichas curvas y por tanto sometidas a las servidumbres aeronáuticas acústicas originadas en la operación de las aeronaves en el Aeropuerto de Bilbao.

No obstante, teniendo en cuenta dicha servidumbre sobre el ámbito del “II Plan Territorial Sectorial de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia (PTSCB)”, el uso de Infraestructura viaria contemplado es compatible con los niveles sonoros presentes.

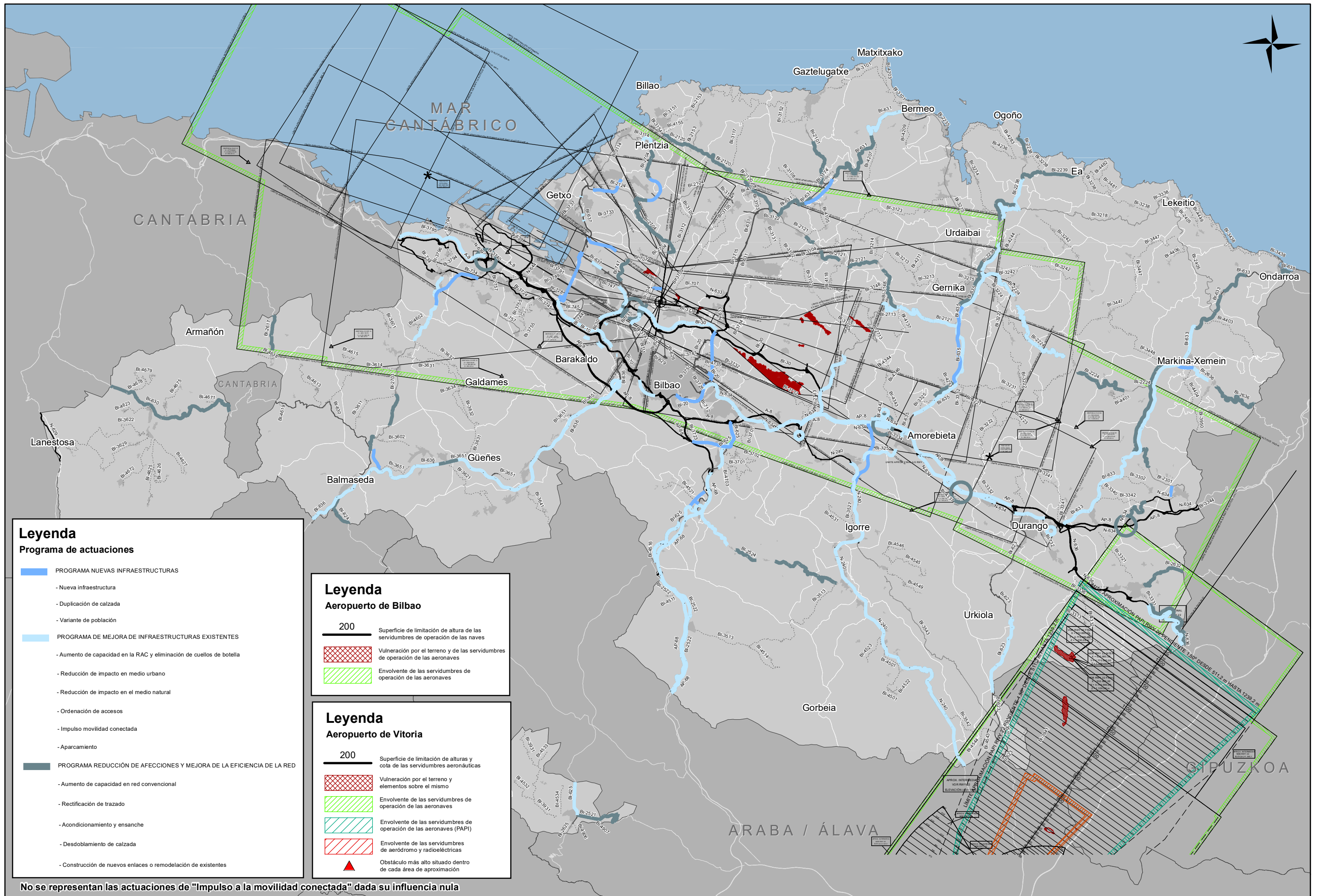
Respecto a las servidumbres aeronáuticas, parte de las actuaciones establecidas por el Plan Territorial Sectorial se encuentran incluidas en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas correspondientes al Aeropuerto de Bilbao y al Aeropuerto de Vitoria.

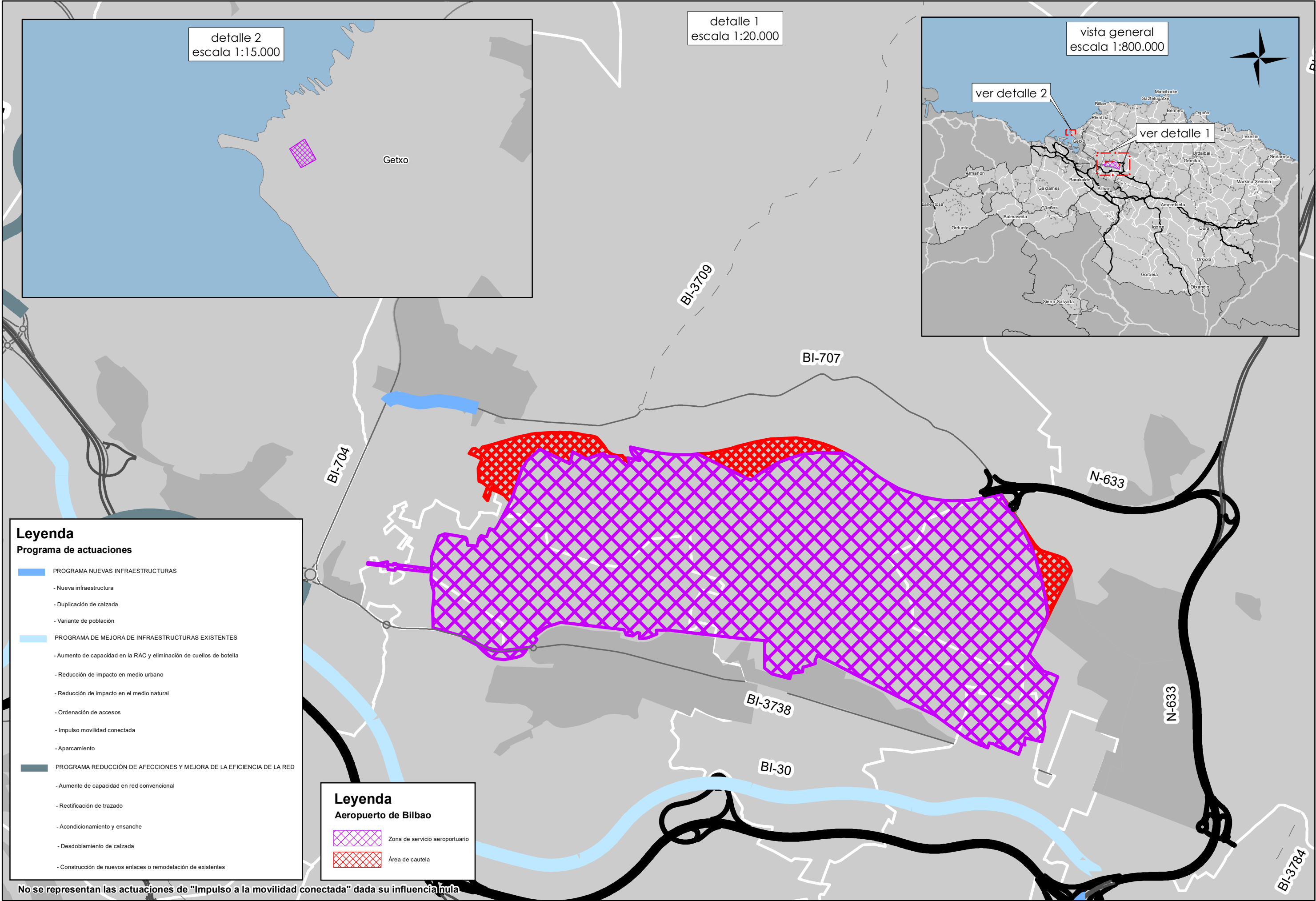
La Subdirección general de Aeropuertos y Navegación Aérea ha facilitado la información relativa a las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Bilbao y del Aeropuerto de Vitoria que afectan a la provincia de Bizkaia, las cuales determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores

incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea, salvo que quede acreditado, a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en el Decreto 584/72, en su actual redacción. En los mencionados planos se representan mediante un tramado las zonas en las que el propio terreno vulnera dichas servidumbres.

Se incluyen a continuación los planos de Servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Vitoria y Bilbao, donde se deberán cumplir las siguientes disposiciones:

- *“Las construcciones e instalaciones, así como cualquier otra actuación que se contemple en las zonas afectadas por las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Bilbao y del Aeropuerto de Vitoria, incluidos todos sus elementos (como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos), así como cualquier otro añadido sobre tales construcciones, así como los medios mecánicos necesarios para su construcción (grúas, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea, no pueden vulnerar las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Bilbao y del Aeropuerto de Vitoria, que vienen representadas en los planos XXX [nombre a determinar por el equipo redactor del PTSCB] de servidumbres aeronáuticas del “II Plan Territorial Sectorial de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia (PTSCB)”, salvo que quede acreditado, a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en el Decreto 584/72, en su actual redacción.”*
- *“En caso de que las limitaciones y requisitos impuestos por las servidumbres aeronáuticas no permitan que se lleven a cabo las actuaciones previstas, no se generará ningún tipo de derecho a indemnización por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, ni del gestor aeroportuario ni del prestador de los Servicios de Navegación Aérea, salvo cuando afecte a derechos ya patrimonializados.”*
- *“En las zonas y espacios afectados por las servidumbres aeronáuticas, la ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores-incluidas las palas-, medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares)) o plantación en esta parte afectada, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/72, en su actual redacción.”*





Leyenda

Programa de actuaciones

PROGRAMA NUEVAS INFRAESTRUCTURAS

- Nueva infraestructura

- Duplicación de calzada

- Variante de población

PROGRAMA DE MEJORA DE INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES

- Aumento de capacidad en la RAC y eliminación de cuellos de botella

- Reducción de impacto en medio urbano

- Reducción de impacto en el medio natural

- Ordenación de accesos

- Impulso movilidad conectada

- Aparcamiento

PROGRAMA REDUCCIÓN DE AFECCIONES Y MEJORA DE LA EFICIENCIA DE LA RED

- Aumento de capacidad en red convencional

- Rectificación de trazado

- Acondicionamiento y ensanche

- Desdoblamiento de calzada

- Construcción de nuevos enlaces o remodelación de existentes

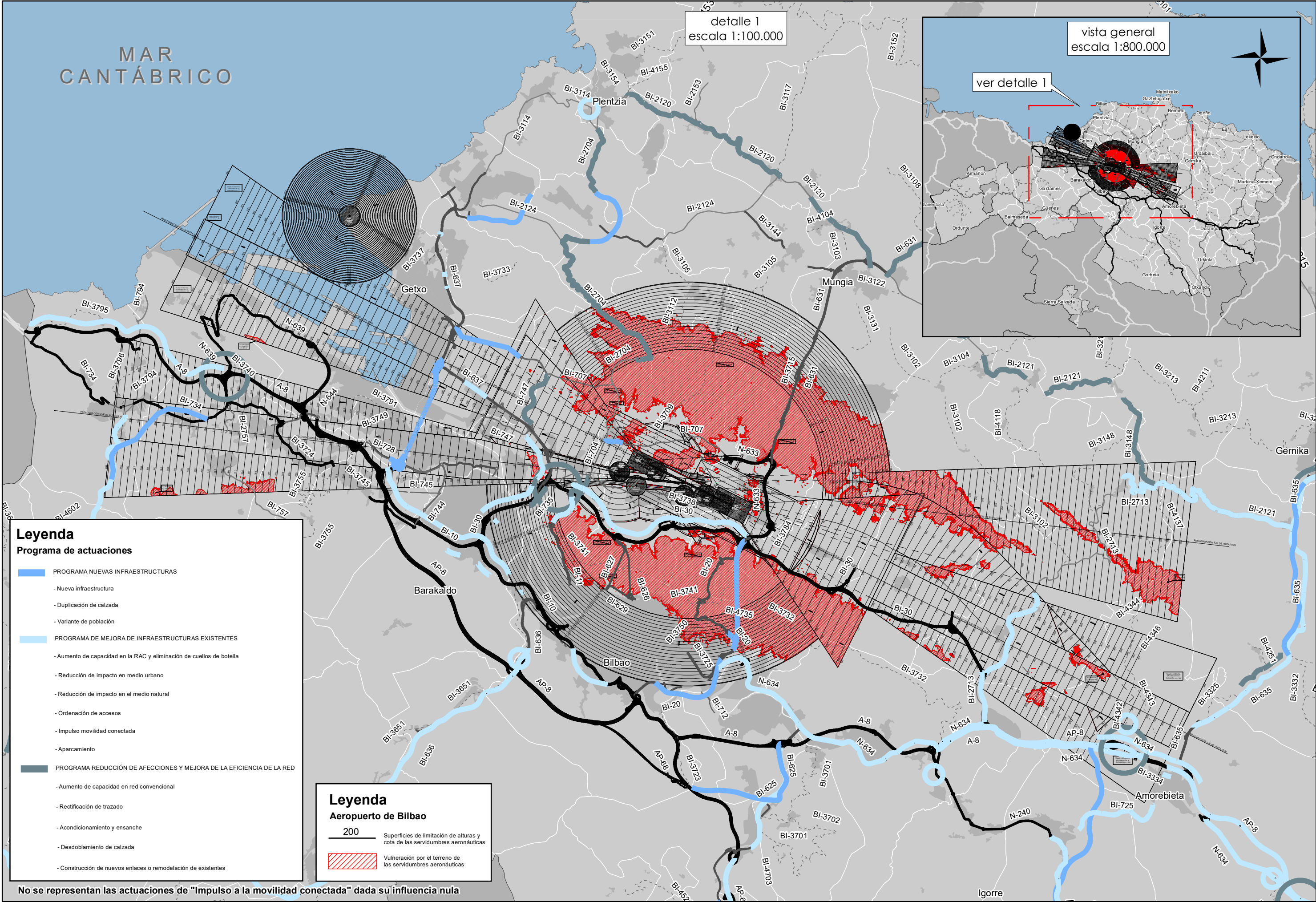
Leyenda

Aeropuerto de Bilbao

Zona de servicio aeroportuario

Área de cautela

No se representan las actuaciones de "Impulso a la movilidad conectada" dada su influencia nula

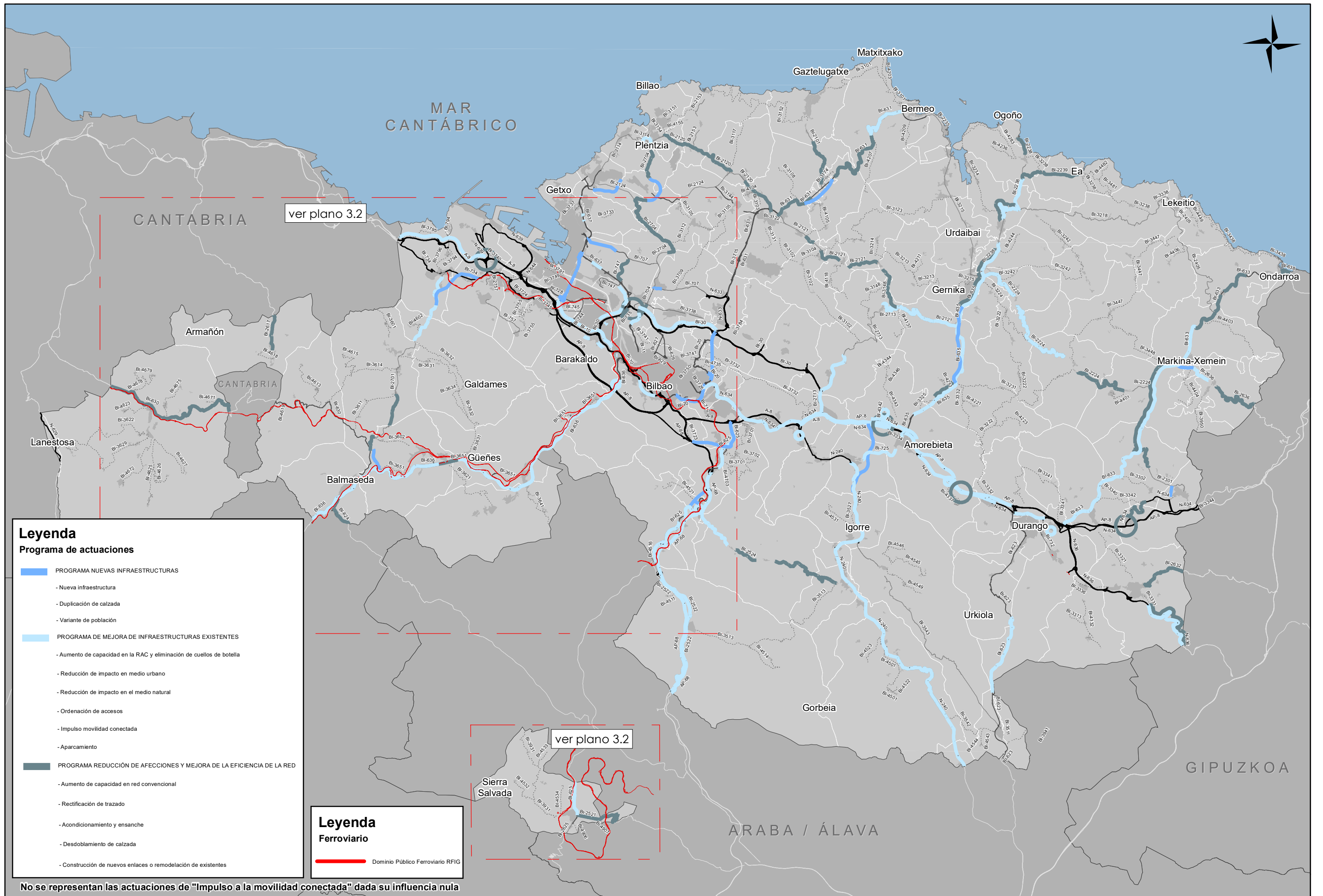


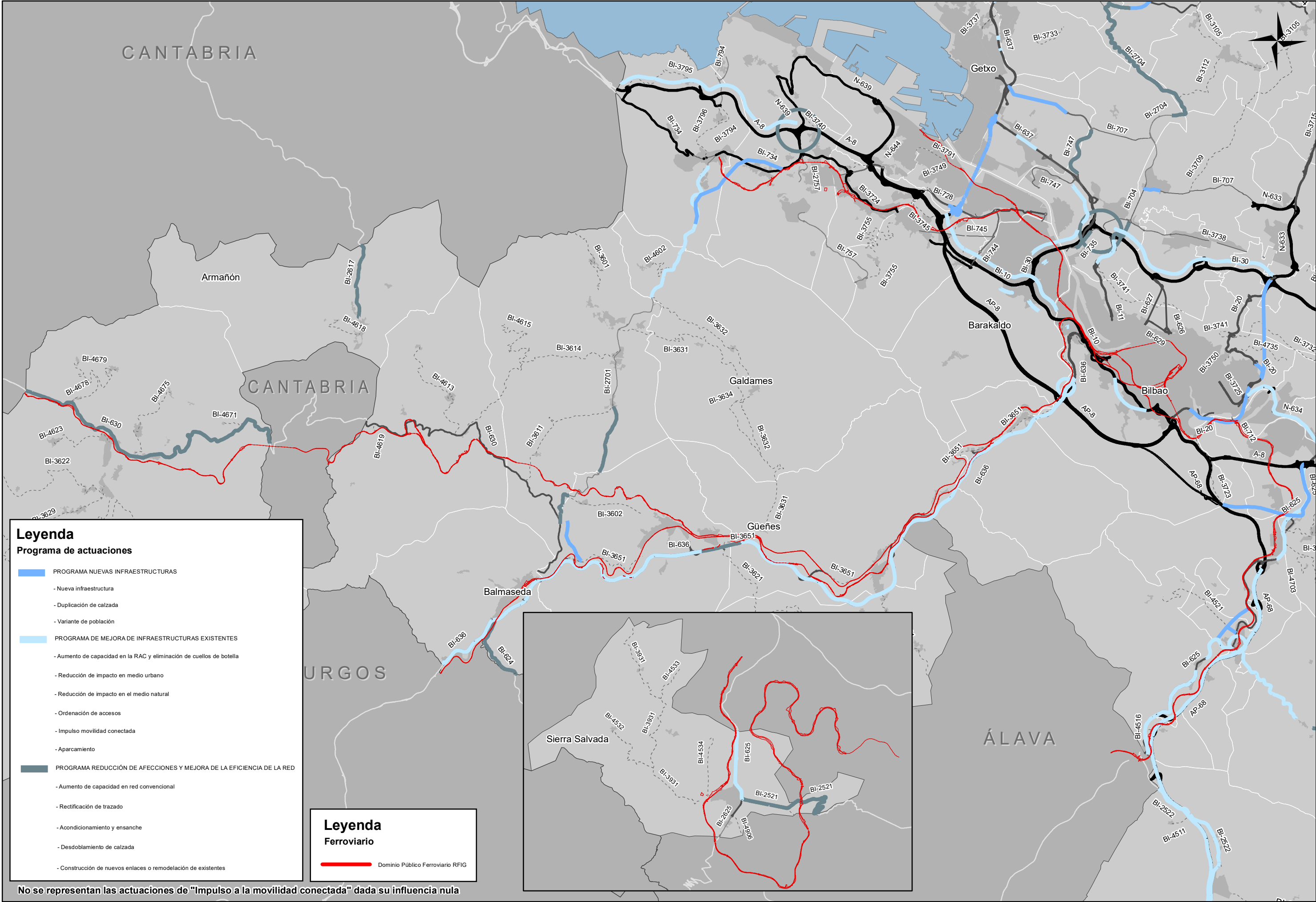
1.3 Planificación Ferroviaria

De acuerdo a lo recogido en el artículo 7 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, *“en los casos en que se acuerde la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a líneas ferroviarias, a tramos de las mismas, a otros elementos de la infraestructura ferroviaria o a las zonas de servicio reguladas en el artículo 9, el órgano con facultades para acordar su aprobación inicial deberá enviar, con anterioridad a ésta, el contenido del proyecto al Ministerio de Fomento para que por éste se emita, en el plazo de dos meses computados desde la fecha de su recepción y con carácter vinculante en lo relativo a las materias de su competencia, un informe comprensivo de las observaciones que, en su caso, estime convenientes. Si transcurrido dicho plazo no se hubiera evacuado el informe citado por el referido Ministerio, se entenderá su conformidad con el proyecto urbanístico”*.

A continuación se recogen unos planos donde se puede observar el dominio público ferroviario de la Red de Interés General, así como su interferencia con las actuaciones propuestas en el II PTSCB.

Según queda recogido en el artículo 13 de la Ley 38/2015, *comprenden la zona de dominio público los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y una franja de terreno de ocho metros a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación*.





Leyenda

Programa de actuaciones

- PROGRAMA NUEVAS INFRAESTRUCTURAS
 - Nueva infraestructura
 - Duplicación de calzada
 - Variante de población
- PROGRAMA DE MEJORA DE INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES
 - Aumento de capacidad en la RAC y eliminación de cuellos de botella
 - Reducción de impacto en medio urbano
 - Reducción de impacto en el medio natural
 - Ordenación de accesos
 - Impulso movilidad conectada
 - Aparcamiento
- PROGRAMA REDUCCIÓN DE AFECCIONES Y MEJORA DE LA EFICIENCIA DE LA RED
 - Aumento de capacidad en red convencional
 - Rectificación de trazado
 - Acondicionamiento y ensanche
 - Desdoblamiento de calzada
 - Construcción de nuevos enlaces o remodelación de existentes

Leyenda

Ferrovio

— Dominio Público Ferroviario RFI

No se representan las actuaciones de "Impulso a la movilidad conectada" dada su influencia nula



AZPIGITUARAKO ETALURRALDE
GARAPENERAKO ZUZENDARITZANAGUSIA
Bide-sare Kudeatzeko Zuzendaritza Nagusia
Plangintza Zerbitzua

DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
Y DESARROLLO TERRITORIAL
Subdirección General de Gestión de la Red Vial
Servicio de Planificación

aholkularia
consultor



proiektu izenburua / título del proyecto:

II PLAN TERRITORIAL SECTORIAL
DE CARRETERAS DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE BIZKAIA

gela
clave

data
lehen

Junio 2022

planoaren izenburua / título del plano

Dominio Público Ferroviario (RFI). Planta de detalle

eskala (k) / escala (s):

1:110.000

1 0.5 0 1 Km

zbk / nº:

3.2