

**CONTESTACIÓN AL ESCRITO PRESENTADO AL AVANCE DE LA REVISIÓN DE LAS DOT****Ekarpen zenbakia:**

33

Aportación nº:

Nork aurkeztu du:

Delegación del Gobierno en la Comunidad

Presentada por:

Autónoma del País Vasco

Aurkezpen data:

28/08/2017

Fecha de presentación:

A. Contenido resumido de la aportación.

El documento señala en primer lugar que hay pocas cosas que decir al Avance, tal como se decía en lo relativo al Documento Base, y finaliza en varios puntos señalando que “*se está de acuerdo con los planteamientos que se establece en el Avance de las DOT*”. Esta apreciación favorable se observa de manera general en el escrito. No obstante, se señalan algunas cuestiones en materias sectoriales:

1. En materia de Paisaje se señala que en lo relativo a las medidas sobre “la protección del paisaje litoral y entorno de las playas, así como su entorno portuario” se recuerda la necesidad de los correspondientes informes de la Administración General del Estado, en función de la materia.
2. En materia de Infraestructura Verde y Servicios de los Ecosistemas, el escrito recuerda la competencia estatal en el caso de que una determinada planificación o gestión afecte a más de una comunidad autónoma.
3. En relación al Hábitat Urbano se realizan varias precisiones sobre las propuestas:
 - En lo relativo a las previsiones para Bilbao Metropolitano, el escrito precisa la última información disponible sobre su desarrollo, y señala además que en lo que respecta al desarrollo de la ría desde Bilbao hacia el Abra Exterior, habrá que estar a lo que diga el Puerto de Bilbao.
 - En relación al Puerto de Pasaia se recuerda que en esta cuestión serán necesarios los preceptivos informes de Puertos del Estado y de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar.
 - En relación a los planteamientos sobre la línea ferroviaria que recorre la Llanada, se recuerda que habrá que estar a lo que establezca ADIF.
 - Se recuerda que cualquier modificación que afecte a los municipios costeros habrá que solicitar y recabar los informes favorables de carácter vinculante de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar.
4. En relación a Movilidad y Logística ferroviaria, se muestra un acuerdo global en las propuestas, si bien se muestran dudas sobre el desarrollo de “la configuración en estación pasante hasta el aeropuerto de Loiu”, sobre el enlace entre Irún y el

Aeropuerto de Hondarribia, y sobre el enlace con el Aeropuerto de Foronda al no estar por el momento esta propuesta determinada en las actuaciones de ADIF.

5. En relación a la infraestructura portuaria, se informa de los avances del Estado para posibilitar operaciones que por su parte están en sintonía con lo señalado en el Avance.
6. En lo referente al sistema aeroportuario, se plantean dudas sobre el enlace de alta velocidad con el Aeropuerto de Loiu.
7. En cuanto a la infraestructura logística, se señala que se está de acuerdo con las propuestas contempladas.

B. Valoración de la aportación.

A partir del escrito y de diversos informes recibidos se ha estimado conveniente incorporar al documento un nuevo anexo a las Normas de Aplicación (Anexo IV a las Normas de Aplicación: Legislación sectorial introducida de acuerdo con los informes de la Administración Central). El mismo incorpora determinaciones de legislación sectorial de Aviación Civil, Red de Carreteras del Estado (AP-68 Bilbao-Zaragoza), Red ferroviaria de interés general y Ley de Costas.

C. Conclusiones.

Lehenik eta behin eta Euskal Autonomia Erkidegoko Gobernuaren Ordezkaritzak egindako ekarpena irakurri ostean, diziplinan eta lurraldearen administrazio arteko kudeaketan mugarri izan nahi duen Lurralde Antolamenduaren Gidalerroak berrikusteko prozesuan esku-hartzeko egindako ahalegina mantentzeak eskatzen duen lankidetzeta-maila aipatu behar da soilik.	El primer lugar, y tras la lectura de la aportación efectuada por la Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma del País Vasco, sólo cabe reseñar el grado de colaboración que implica la observancia del esfuerzo realizado para intervenir en el proceso de revisión de las DOT que quiere marcar un nuevo hito en la disciplina y en la gestión interadministrativa del territorio.
Planteatutako alderdiei dagokienez, gehienak Estatuko arloko hainbat lege betetzea oroitaraztekoak direla ikusten da. Horri dagokionez, IV. Eranskineko edukia Aplikazio Arauetan kopiatzen da: Administrazio Nagusiak egindako txostenen arabera sartutako arloko legeria, hain zuzen, alderdi horiek guztiak barneratzea duena xede:	Respecto a las cuestiones planteadas, se observa que son en su mayoría recordatorios del cumplimiento de diversa legislación sectorial del Estado. En este sentido, se pasa a reproducir el contenido del Anexo IV a las Normas de Aplicación: Legislación sectorial introducida de acuerdo con los informes de la Administración Central, que precisamente tiene como objetivo contemplar todas estas cuestiones:
<i>Aplikatzeko Arauen IV. Eranskina: Administrazio zentralaren txostenen arabera sartutako arloko legeria</i> <i>1. Abiazio zibila</i> <i>a) Bilbo, Donostia edo Vitoria-Gasteizeko aireportuen zerbitzuguneen barruan dauden "Bilbo Metropolitarrako", "Donostiako (Donostia-Bidasoa Beherea)" eta "Araba Erdialdeko"</i>	<i>Anexo IV a las Normas de Aplicación: Legislación sectorial introducida de acuerdo con los informes de la Administración Central</i> <i>1. Aviación Civil</i> <i>a) En relación con los terrenos de las Áreas Funcionales de "Bilbao Metropolitano", "Donostia San Sebastián (Donostia-Bajo Bidasoa)" y "Álava Central" incluidos en las Zonas de Servicio de los</i>



Eremu Funtzionaletako lurzoruei dagokionez, aireportuen arloan indarrean dagoen estatuko araudian xedatuta dagoenari jarraituko zaio, eta bidezkoa bada, Bilboko, Donostiako edo Vitoria-Gasteizko Aireportuen Plan Zuzentzaileen xedapenei, eta lurzoru horietan baimen daitekeen erabilera bakar-bakarra aireportuko erabilera publikoa izango da.

b) Bilboko, Donostiako eta Vitoria-Gasteizko Aireportuen Gida Planetan agertzen diren soinu-aztarnen eraginpean dauden esparruetan, ez dira bateragarriak bizitegi-erabilera berriak, ezta hezkuntza-erabileren edo osasun-erabileren zuzkidura-erabilerak ere, eta ez da antolamendu-aldaketarik onartuko, baldin eta aldaketa horien ondorioz erabilera horien eraginpean dauden pertsonen kopurua handitzen bada, indarrean dagoen plangintzarekin alderatuta.

c) Bilboko, Donostiako, Vitoria-Gasteizko eta Logroñoko (Agoncillo) aireportuetako zortasun aeronautikoak mugatzen dituzten azalerek, Euskal Autonomia Erkidegoari eragiten dioten horiek, zehaztu egiten dituzte eraikuntzek (antena, tximistorratz, tximinia, aire girotuaren ekipamendu, igogailuen kutxa, kartel edo dekorazio-muturrak bezalako bere elementu guztiak barne) edo lur horretan edo objektu finkoetan egiten diren aldaketek (zutoinak, antenak, aerosorgailuak – beren palak barne–, kartelak eta abar) gairiditu ezin dituzten altuerak (itsasoaren mailarekin alderatuta).

d) Bilboko, Donostiako, Vitoria-Gasteizko eta Logroñoko (Agoncillo) aireportuetako zortasun aeronautikoen eraginpean dauden esparruetan, lurralde-eta hirigintza-plangintza berriaren edo horien berrikuspen edo aldaketaren berri eman beharko zaio Abiazio Zibileko Zuzendaritza Nagusiari, 2591/1998 Errege Dekretuaren bigarren xedapen gehigarriaren gaur egungo idazkeran xedatuta dagoena betez. Horretarako, txostena eskatuko da

Aeropuertos de Bilbao, San Sebastián o Vitoria-Gasteiz, se estará a la dispuesto en la normativa estatal en materia aeroportuaria y, en su caso, a las disposiciones de los Planes Directores de los Aeropuertos de Bilbao, San Sebastián o Vitoria-Gasteiz, debiendo ser el uso admisible en esos terrenos exclusivamente el uso público aeroportuario.

b) En los ámbitos afectados por las huellas sonoras incluidas en los Planes Directores de los Aeropuertos de Bilbao, San Sebastián y Vitoria-Gasteiz, no son compatibles los nuevos usos residenciales, ni los dotacionales educativos o sanitarios, ni se admiten las modificaciones de ordenación, que supongan un incremento del número de personas afectadas para dichos usos con respecto al planeamiento vigente.

c) Las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas de los Aeropuertos de Bilbao, San Sebastián, Vitoria-Gasteiz y Logroño-Agoncillo que afectan a la Comunidad Autónoma del País Vasco 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.)Mungia, así como el gálbo de viario o vía férrea.

d) Las propuestas del nuevo planeamiento territorial y urbanístico, de su revisión o modificación, en aquellos ámbitos que se encuentren afectados por las Servidumbres Aeronáuticas de los Aeropuertos de Bilbao, San Sebastián, Vitoria-Gasteiz o Logroño-Agoncillo, deberán ser informadas por la Dirección General de Aviación Civil conforme a la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 en su



plangintzaren edo izapide baliokidearen lehen onespina egin baino lehen. Nahitaezko txosten hori eskatzen ez bada edo kontrako erantzuna jasotzen bada, ezingo da plangintzaren behin betiko onespina egin estatuaren eskumenei dagozkien alorretan. e) Zortasun aeronautikoen eraginpean dauden eremu eta espazioetan dagoenez, zein-nahi eraikuntzaren, instalazioen (zutoinak, antenak, aerosorgailuak –palak barne–, eraikuntzarako behar diren bitartekoak –eraikuntzarako garabiak eta antzekoak barne–) edo landaketaren gauzatzeak Aireko Segurtasunaren Estatuko Agentziaren aldez aurreko aldeko akordioa beharko du, 584/72 Dekretuaren 30. eta 31. artikuluen arabera, gaur egungo idazkeran.	actual redacción, para lo que se solicitará informe antes de la Aprobación Inicial del planeamiento, o trámite equivalente. A falta de solicitud del informe preceptivo así como en el supuesto de disconformidad, no se podrá aprobar definitivamente el planeamiento en lo que afecte al ejercicio de las competencias estatales. e) En las zonas y espacios afectados por 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, 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.
2. Estatuko Errepide Sarea AP-68 Bilbo-Zaragoza	2. Red de Carreteras del Estado AP-68 Bilbao-Zaragoza
a) Estatuaren titulartasuneko lurzoruak (jabari publikoa eta desjabetutako lurzoruak) Azpiegituretarako Babes bereziko lurzoru urbanizaezin gisa (A-BBLU) edo antzeko baten gisa sailkatu beharko dira. b) Planoetan eskala egokiarekin eta Tresnaren araudiari dagokion zatian azalduko dira estatuko bideen babeseko zonak (jabari publikoko zona, zortasun-zona eta eraginpeko zona), eraikinaren muga-lerroa eta lur-berdinketaren kanpoko ertza. c) Estatuko errepideen babeseko zonen barruan dagoen edozein jarduketa egiteko, irai-laren 29ko 37/2015 Legean, Errepideenean ezarrita dagoenak arautzen duenari jarraituko zaio. d) Tresnaren araudiari dagokion zatian agerraraziko da bide-jabari publikoa eraiki, konpondu, kontserbatu edo ustiatzeko obra eta zerbitzuak ez direla egongo udalaren kontrol prebentiboko ekintzen mende.	a) Se deberá clasificar los terrenos de titularidad estatal (dominio público y terrenos expropiados) como Suelo NO Urbanizable de Protección Especial-Infraestructuras (SNUPE-I) o similar. b) Se reflejarán en los planos, a una escala adecuada, y en la parte normativa del Instrumento, las zonas de protección del viario estatal (zona de dominio público, zona de servidumbre y zona de afección), la línea límite de la edificación y la arista exterior de la explanación. c) La ejecución de cualquier tipo de actuación que se encuentre dentro de las zonas de protección de las carreteras estatales, quedará regulada por lo establecido en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras y el Reglamento de desarrollo. d) Se hará constar en la parte normativa del Instrumento que las obras y servicios de construcción, reparación, conservación o explotación del dominio público viario, no están sometidas a los actos de control preventivo



e) Estatuko Errepide Sarerako konexio berriak egiteko edo lehendik dauden konexioak aldatzeko proposamen bat egiteko, Trafikoari eta Ahalmenari buruzko azterlan bat aurkeztu beharko da nahitaez.

f) Estatuko errepideen gaur egungo drainatzea ezin dute ukitu aurreikusitako hirigintza-garapenek, ezta garapen horien eraikuntza-obrek ere, eta hirigintza-garapenen nahiz eta garapen horien eraikuntza-obrek ez dute isurketarik eragingo estatuko errepideen drainatzeetan.

g) Tresnaren araudiari dagokion zatian honako hau agerraraziko da: lehendik dauden edo aurreikusita dauden Estatuko errepideetatik hurbil dauden eraikuntza berrietarako, eraikuntzarako lizentziak eman aurretik azterlan egokiak egingo dira espero daitezkeen soinu-mailak zehazteko; halaber, nahitaez ezarri beharko dira eraikigarritasunerako mugak, edo nahitaez eduki beharko dira ezinbesteko babes akustikoko bitartekoak, baldin eta indarrean dagoen araudian ezarritako atalaseak gainditzen badira.

h) Tresnaren araudiari dagokion zatian agerraraziko da debekatuta dagoela publizitatea egitea hiriko tarteetatik kanpo, errepidearen galtzadetatik ikus daitezkeen edozein lekutan.

i) Tresnaren araudiari dagokion zatian agerraraziko da aurreikusitako garapenetan instalatu beharreko argiek ezin diotela itsualdirik eragin Estatuko errepideetan zirkulatzen duen trafikoari.

j) Plan Orokorrean aurreikusitako jarduketa guztiak bateragarriak izango dira Sustapen Ministerioak aurreikusitako errepideei buruzko azterlanekin.

3. Interes orokorreko trenbide sarea

a) Lurralde-antolamenduaren gidalerroak garatzeko hirigintza-antolamenduko plan orokorrek eta gainerako erreminta orokorrek Estatuaren titulartasuneko trenbide-

municipal.

e) Cualquier propuesta de nuevas conexiones a la Red de Carreteras del Estado o modificación de las existentes, o de su uso, requerirá como condición necesaria la presentación de un Estudio de Tráfico y Capacidad.

f) Ni los desarrollos urbanísticos previstos ni sus obras de construcción deberán afectar al drenaje actual de las carreteras estatales y sus redes de evacuación no deberán aportar vertidos a los drenajes existentes de aquellas.

g) Se incluirá en la parte normativa del Instrumento, que para las nuevas construcciones próximas a carreteras del Estado, existentes o previstas, será necesario que con carácter previo al otorgamiento de licencias de edificación se lleven a cabo los estudios correspondientes de determinación de los niveles sonoros esperables así como la obligación de establecer limitaciones a la edificabilidad o de disponer los medios de protección acústica imprescindibles en caso de superarse los umbrales establecidos en la normativa vigente.

h) Se deberá reflejar en la parte normativa del Instrumento, la prohibición expresa de realizar publicidad fuera de los tramos urbanos en cualquier lugar que sea visible desde las calzadas de la carretera.

i) Se deberá reflejar en la parte normativa del Instrumento, que la iluminación a instalar en los desarrollos previstos no deberá producir deslumbramientos al tráfico que circula por las carreteras del Estado.

j) Cualquier actuación prevista en el Plan General, deberá ser compatible con los estudios de carreteras previstos por el Ministerio de Fomento.

3. Red ferroviaria de interés general

a) Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística que desarrollen las Directrices de Ordenación Territorial calificarán los



sistema orokor edo baliokide gisa kalifikatuko dituzte Interes Orokorreko Trenbide Sarea osatzen duten tren-azpiegiturek hartzen dituzten lursailak eta xede horrekin okupatu beharreko lursailak, betiere behin betiko izaeraz onartutako informazio-azterlanekin bat etorriz; horietan ez dira gehituko tren-azpiegituren administratzaileari esleitutako eskumenak oztopatzen edo asaldatzen dituzten eskumenak. b) Hirigintza-antolamendurako plan eta bitarteko orokorrek jabari publikoko eremu eta babes-eremu bana eta eraikigarritasun-muga bat ezarri behar dituzte Estatuaren eskumeneko trenbideetan, baita eremuotako lursailen jabetzari dagozkion mugak ere. 4. Kostaldeei buruzko legedia Lurralde Plan Partzialek nahiz Sektorialek, eta hirigintza-plangintzak, Gidalerroen laburpen-mapa garatuko dute, zeinek bere eskalan jasota hauek: itsasertzaren lerroa, itsaso eta lehorraren arteko jabari publikoaren mugaketa, babes-zortasuna, bide-zortasuna, eragin-eremua eta itsasorako sarbide-zortasuna. Horretarako, 22/1988 Legea, uztailaren 28koa, Kostaldeei buruzkoan ezarritakoa bete eta dagozkion mugaketak aplikatuko dira.	terrenos que se ocupen por las infraestructuras ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, así como aquellos que deban ocuparse para tal finalidad, de acuerdo con los estudios informativos aprobados definitivamente, como sistema general ferroviario o equivalente, de titularidad estatal, y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias atribuidas al administrador de infraestructuras ferroviarias. b) Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deben establecer en las líneas ferroviarias de competencia estatal una zona de dominio público, otra de protección y un límite de edificación, y definir las limitaciones a la propiedad de los terrenos incluidos en dichas zonas. 4. Legislación de Costas Los Planes Territoriales Parciales y Sectoriales, así como el planeamiento urbanístico desarrollarán el Mapa de Síntesis de las Directrices, recogiendo cada uno a su escala 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, conforme a lo dispuesto en la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas y aplicación de las limitaciones correspondientes.

(Dirección de Planificación Territorial, Urbanismo y Regeneración Urbana, febrero 2018)