

4. ANTECEDENTES

4.1 Consideraciones previas a la redacción del Plan Territorial Sectorial

En el Capítulo 6 de la Memoria de este Documento del Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en el País Vasco se incluye una descripción de los estudios y conclusiones anteriores a la Redacción del PTS. Dado que estos antecedentes son inherentes a la propia planificación se han incluido en el correspondiente capítulo dedicado a la Planificación Sectorial y de Ordenación del Territorio.

En éste capítulo 4 se recogen los antecedentes propios al procedimiento de tramitación del PTS, cuyo fase inicial la constituye el documento de Avance.

4.2 Avance del Plan Territorial Sectorial

La vigente Ley de Ordenación del Territorio del País Vasco (LOTPV), en su Disposición Adicional Primera, establece la analogía en cuanto a la formulación y preparación de los Planes Territoriales Sectoriales con el procedimiento establecido por la misma Ley para los Planes Territoriales Parciales. En este sentido, antes del documento de Aprobación Inicial se ha elaborado un Avance, que fue remitido con fecha 19 de Marzo de 1997 a todos los Ayuntamientos de la Comunidad Autónoma del país Vasco y Administraciones Públicas Territoriales interesadas, para que en un plazo de dos meses pudieran formular sus observaciones y/o sugerencias.

El mencionado Avance, establecido como "Fase de Criterios y Objetivos", con diversas Alternativas, para que tras un análisis contrastado de las mismas, y a través de la consulta a las Administraciones interesadas, pudieran confirmarse los criterios sobre la propuesta recogida en este documento, y con el objetivo último de, una vez realizada la siguiente fase de Información Pública, culminar los trabajos de implantación territorial de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco, todo ello sobre una base previamente conocida y aceptada.

Dado el interés suscitado y por decisión del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, competente en la elaboración del citado Plan Territorial Sectorial, se

remitió escrito de fecha de 15 de Mayo ampliando el plazo de presentación de sugerencias un mes más, es decir, hasta el 20 de Junio de 1997.

Una vez finalizado dicho plazo, se procedió a la consideración y análisis de las sugerencias presentadas incluyendo aquellas recibidas hasta Septiembre de 1997, para poder elaborar así un documento de Plan Territorial Sectorial (PTS), que una vez informado por la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco (COTPV) se sometió a Aprobación Inicial por el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco.

4.3 Información a las Administraciones Públicas

En el plazo de Información a las Administraciones Públicas además de enviar el documento de Avance a todas las Instituciones y Entidades interesadas, se mantuvieron reuniones informativas con las tres Diputaciones Forales, con el Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco, con los Ayuntamientos afectados (convocados por Áreas Funcionales) y, en especial, y posteriormente con el Ministerio de Fomento para la transmisión de las sugerencias recibidas y su toma en consideración en la redacción del Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental.

En esta fase de Información a las Administraciones se recibieron en el Departamento de Transportes y Obras Públicas 106 escritos de Sugerencias y Observaciones al Avance, con la siguiente caracterización:

PLAZO	
15	dentro del plazo inicial de dos (2) meses
47	dentro del plazo de ampliación de un (1) mes
44	fueras de plazo

CONTENIDO DE LAS SUGERENCIAS	
85	referidos a la Nueva Red de Largo Recorrido
11	referidos a otras Nuevas Redes
10	referidos exclusivamente a la Red Existente

ADMINISTRACIONES	
67	Ayuntamientos
1	Ministerio de Fomento
1	Diputación Foral de Alava
1	Diputación Foral de Bizkaia. Obras Públicas
3	Diputación Foral de Gipuzkoa. Urbanismo y Carreteras
3	Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente. G.V.
2	Zaisa
1	Mancomunidad del Alto Deba
1	Junta de Angiozar
1	Tolosaldea Garatzen
1	Eusko Tren
1	RENFE
OTROS	
1	Asamblea contra el TAV
1	HB de Pasaia

4.3.1 Sugerencias presentadas

- Después del periodo de Información a las Administraciones territoriales y de las sugerencias presentadas, se dedujeron los siguientes aspectos generales, en relación a la Nueva Red Ferroviaria de Largo Recorrido:

- El proceso fué sustancial e importante ya que permitió trasladar las sugerencias y observaciones de los Ayuntamientos al Ministerio de Fomento, de manera que éste recogiese y resolviera dichas sugerencias con anterioridad a la Información Pública del Estudio Informativo.
- En general las sugerencias de cambios de trazado por interferencias fueron de carácter puntual, salvo la propuesta realizada en el Alto Deba de nuevo trazado en la zona de Epele y la propuesta del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz de trazado por Foronda. Tanto las primeras como las segundas se consideraron y transmitieron al Ministerio de Fomento para tenerlas en cuenta en el Estudio Informativo a escala 1:5.000. Se consideró importante que desde éste Estudio se

diese respuesta a estas interferencias en el sentido de confirmar los trazados propuestos.

- Se confirmó la importancia de la localización de una Estación intermedia, como factor de aceptación de la Nueva Red.
- Con respecto a la Alternativa a desarrollar en el Ramal a Bilbao, y desde el punto de vista del desarrollo urbanístico de los municipios interesados, pareció clara la preferencia por la Alternativa B.1.2 al Sur del Ibaizabal, poniendo especial hincapié en el cuidado en minimizar los impactos ambientales, por lo que se propuso dicha alternativa para su desarrollo a nivel de Anteproyecto en las fases finales del Estudio Informativo.
- Con respecto a la Alternativa en el Valle del Oria, debido a la no participación de todos los municipios afectados y la no coincidencia entre las propuestas de los municipios de ambas márgenes, no se ofreció una posición tan clara como la anterior. En este caso los aspectos urbanísticos debieron valorarse en conjunto con los aspectos técnicos y medioambientales del Estudio Informativo que, en principio, aconsejaban como más adecuada a desarrollar la Alternativa A.3.1 al Oeste del Oria.
- Con respecto a las Alternativas en la zona de Donostialdea, parecía clara la Alternativa con Estación en Astigarraga, como la que se debía desarrollar, teniendo especial consideración las observaciones del Ayuntamiento de Irún en relación con el transporte de mercancías.
- Era importante proseguir con la coordinación y consideración del resto de actuaciones y proyectos en Infraestructura viaria, previstos fundamentalmente por las Diputaciones Forales de Bizkaia y Gipuzkoa, así como de Infraestructura Hidráulica.
- Con respecto a las demás redes existentes o propuestas de nuevas líneas se destacó la aceptación en general, por parte de los municipios interesados (salvo Bilbao que no parti-

cipó y Vitoria-Gasteiz que no estaba de acuerdo) de las nuevas propuestas, participando en el proceso con sugerencias y cambios que, fundamentalmente, representaban un mayor alcance en las mismas (nuevos trazados, nuevas estaciones, desdoblamientos).

Sin embargo, para estas redes, el PTS, únicamente podía considerar las nuevas propuestas a nivel de planificación territorial, sin efectos vinculantes, dejando su pormenorización a los diversos proyectos de detalle que se pudiesen originar, en especial para aquellas redes que no son competencia de la CAPV.

Se hizo hincapié, aún siendo competencia del Ministerio de Fomento y RENFE, en señalar la necesidad de reordenación de instalaciones ferroviarias existentes en municipios con una gran ocupación del suelo y obsolescencia de éstas, tales como Irun o Andoain, dado el interés territorial de estas actuaciones, que pueden sobrepasar el interés local.

4.4 Documento de Aprobación Inicial

Una vez analizadas las sugerencias presentadas en la fase de Avance y una vez el Ministerio de Fomento acordó la alternativa a desarrollar a nivel de Anteproyecto en la fase final del Estudio Informativo, se procedió por parte del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco a su Aprobación Inicial y posterior Información Pública.

Por su parte el Ministerio de Fomento una vez elaborado el Estudio Informativo de la Nueva Red Ferroviaria , incluyendo el Estudio de Impacto Ambiental lo somete al trámite de Información Pública, cuyo plazo finalizó el 30 de Octubre de 1998.

En la fase final de dicho Estudio Informativo se consideraron las sugerencias que desde las Administraciones interesadas se han hecho al Avance del PTS, y que desde el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco se han transmitido al citado Ministerio.

4.5 Fase de Información Pública

Con posterioridad a la fase de Aprobación Inicial y según se establece en la ya citada Disposición Adicional Primera de la LOTPV, el PTS se somete al trámite de Información Pública y Oficial por el plazo de dos meses y un mes, respectiva y coincidentemente.

Este plazo fué sucesivamente ampliado, según Orden del Consejero de Transportes y Obras Públicas de 13 de Mayo de 1998 hasta el 24 de Julio de 1998; según Orden de 24 de Julio de 1998 hasta el 30 de Septiembre de 1998 y según Orden del Consejero de 21 de Septiembre de 1998 hasta el 31 de Octubre de 1998, fecha en la que se da por finalizada, tras siete meses de duración la Fase de Información Pública y Oficial del Plan.

Las órdenes referidas fueron publicadas en el Boletín Oficial del Territorio Histórico de Alava, el Boletín Oficial del Territorio Histórico de Bizkaia, el Boletín Oficial del Territorio Histórico de Gipuzkoa, en el Boletín Oficial del País Vasco y en el Boletín Oficial del Estado.

En la fase de información Pública y de Información a las Instituciones se envió la publicación del Plan (Memoria, Planos y Determinaciones) a todas las Instituciones y Entidades interesadas.

A su vez la totalidad de la documentación del Plan, incluyendo los Anejos, ha estado en el Departamento de Transportes y Obras Públicas a disposición de cualquiera que lo solicitase.

Durante la fase de Información Pública se ha llevado a cabo una exposición itinerante por las tres capitales de la Comunidad autónoma.

Hasta la fecha de finalización de la fase de Información Pública (31.10.98) se enviaron al Departamento mil seiscientas treinta y cuatro (1.643) alegaciones al Plan Territorial.

Con posterioridad a esta fecha, durante los meses de Noviembre de 1998 a Julio de 1999 se recibieron fuera de plazo veinticuatro (24) alegaciones.

PLAZO	
15	dentro del plazo legal de dos (2) meses
1.619	dentro del plazo de ampliación de cinco (5) meses
1.643	Total alegaciones en plazo de Información Pública
24	fueras de plazo
CONTENIDO DE LAS SUGERENCIAS	
1.635	referidos a la Nueva Red de Largo Recorrido ancho UIC
32	referidos únicamente a otras Nuevas Redes o Red Existente
1.667	Total alegaciones presentadas
INSTITUCIONES –AYUNTAMIENTOS / OTROS	
73	Ayuntamientos
2	FEVE
1	Ministerio de Fomento
1	Mancomunidad de San Marcos
1	Ministerio Defensa. Delegación Gipuzkoa
1	Junta del Valle de Angiozar
3	Unión de Agricultores y Ganaderos Vascos. EHNE-UGAV
1	Mancomunidad de la Merindad de Durango
2	Elorrio Independienteak
1	HB del Ayuntamiento de Astigarraga
2	EuskoTren
2	Junta Administrativa de Luko
1	Grupo Parlamentario EZKER ABERTZALEAK
1	HB del Duranguesado
1	HB del Ayuntamiento de Berastegi
1	Diputación Foral de Gipuzkoa. Dpto Transportes y Carreteras
1	Diputación Foral de Bizkaia. Dpto Transportes y Carreteras
1	UPV. Facultad de Filología, Geografía e Historia.
1	Tolosaldea Garatzen S.A.
2	Izquierda Unida – Ezker Batua
1	HB del Ayuntamiento de Astigarraga
1	Junta Administrativa de Retana
1	Junta Administrativa de Ibarraza
1	Junta Administrativa de Antezana
1	HB del Ayuntamiento de Hernani
1	LAB
1	Mancomunidad del Alto Deba
1	Cámaras de Comercio Industria y Navegación
1	Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del País Vasco.
1	Reserva de la Biosfera del Urdaibai
109	TOTAL

PARTICULARES	
2	Asociación de Usuarios del Transporte en Getxo. SENDOA
1	Hidróxidos de Kobate, S.A.
2	Asamblea contra el TAV
1	Cantera y Calera de Kobate, S.A.
1	Cantera de Campazar, S.A.
1	Asociación ecologista EGUZKI
1	Angel Iglesias S.A.
1	Parque Tecnológico de Alava, S.A.
1	Tokiola, Ikergas y Aspiza S.L.
1	Abaroa S.A. y Propietarios SR-5
1	Golf Larrabea, S.A.
1	Asociación de Vecinos Landetxa
1	ZAISA, S.A.
26	Modelo Urumea
266	Modelo Atxondo
14	Modelo Anti TAV
1003	Modelo Anti TAV . Resumido
166	Modelo Anti TAV . Resumido en 6 puntos
68	Otros Particulares
1558	TOTAL

4.5.1 Conclusiones de las alegaciones

A. Nueva Red Ferroviaria Ancho UIC

El proceso ha sido sustancial e importante tanto por las aportaciones recibidas como por el grado de participación de Instituciones (la casi totalidad de los Ayuntamientos por los que discurre la Nueva Red de ancho UIC), como por particulares.

Cabe señalar la existencia de un sector de la población, que plantea una oposición general, no tanto al trazado como a la propia red ferroviaria. Esta actitud se manifiesta en una alegación con un formato-tipo, firmada y enviada por particulares. Esta oposición se basa en la agudización de los desequilibrios económicos, sociales y territoriales, y a los gravísimos efectos ecológicos que supuestamente, a juicio de los alegantes, la Nueva Red Ferroviaria produciría, pidiéndose la paralización del Proyecto y solicitando un cambio radical del

modelo propuesto, la pertura de un proceso de debate social continuado y participativo, y un replanteamiento total de los sistemas de participación y consulta.

En general las sugerencias de cambios de trazado por interferencias son de carácter puntual, salvo las propuestas realizadas en tres puntos: en el Alto Deba de nuevo trazado en la zona de Epele, la del Ayuntamiento de Elorrio de cambio de trazado en el intercambiador y la del Ayuntamiento de Vitoria, para el abandono del trazado actual a su paso por el centro urbano. Asimismo se ha presentado una alegación por las Cámaras de Comercio de Alava, Bizkaia y Gipuzkoa proponiendo un cambio total de trazado.

Con respecto al trazado en el Oria, las alegaciones presentadas son de carácter puntual, a cambios de trazado.

Hay que señalar que en la fase anterior, fase de información del Avance, desarrollada en el año 1997, se presentaron diversas sugerencias de Ayuntamientos y particulares los cuales una vez analizados detalladamente sirvieron para la siguiente fase.

Por otra parte la totalidad de las sugerencias fueron remitidas al Ministerio de Fomento para su toma en consideración.

Hay que destacar que, naturalmente, el contenido del proyecto del Estudio Informativo y el correspondiente del PTS son coincidentes.

Se puntuiza que el nivel de participación, en esta fase, de los Ayuntamientos por los que discurre la nueva red, u organismos que los representan, ha sido superior a la ya importante manifestada en la fase de sugerencias al Avance.

Lógicamente, dada la concreción del proyecto, a escala de definición 1:5.000 (reducción a 1:10.000) ha posibilitado que las alegaciones de los Ayuntamientos se hayan referido a matizaciones puntuales y que se materializan en propuestas de cambios puntuales de trazado.

B. Otras Redes

Con respecto a las demás redes existentes o propuestas de nuevas líneas se destaca la aceptación en general de las nuevas propuestas realizadas por parte de los municipios interesados, participando en el proceso con sugerencias y cambios que fundamentalmente representan un mayor alcance en las mismas (nuevos trazados, nuevas estaciones, desdoblamientos).

Sin embargo, para estas redes, el PTS, únicamente puede considerar las nuevas propuestas a nivel de planificación territorial, con una vinculación genérica, dejando su pormenorización a los diversos proyectos de detalle que se pudiesen originar, en especial para aquellas redes que no son competencia de la CAPV.

En lo que respecta a la sugerencia sobre la variante propuesta en la línea de FMB en Getxo, el PTS la recoge, sin embargo entiende que debe mantenerse también como reserva la actual traza entre Bidezabal y el límite municipal con Berango, incluyendo el ensanchamiento necesario en la prevista Estación de Martiturri.

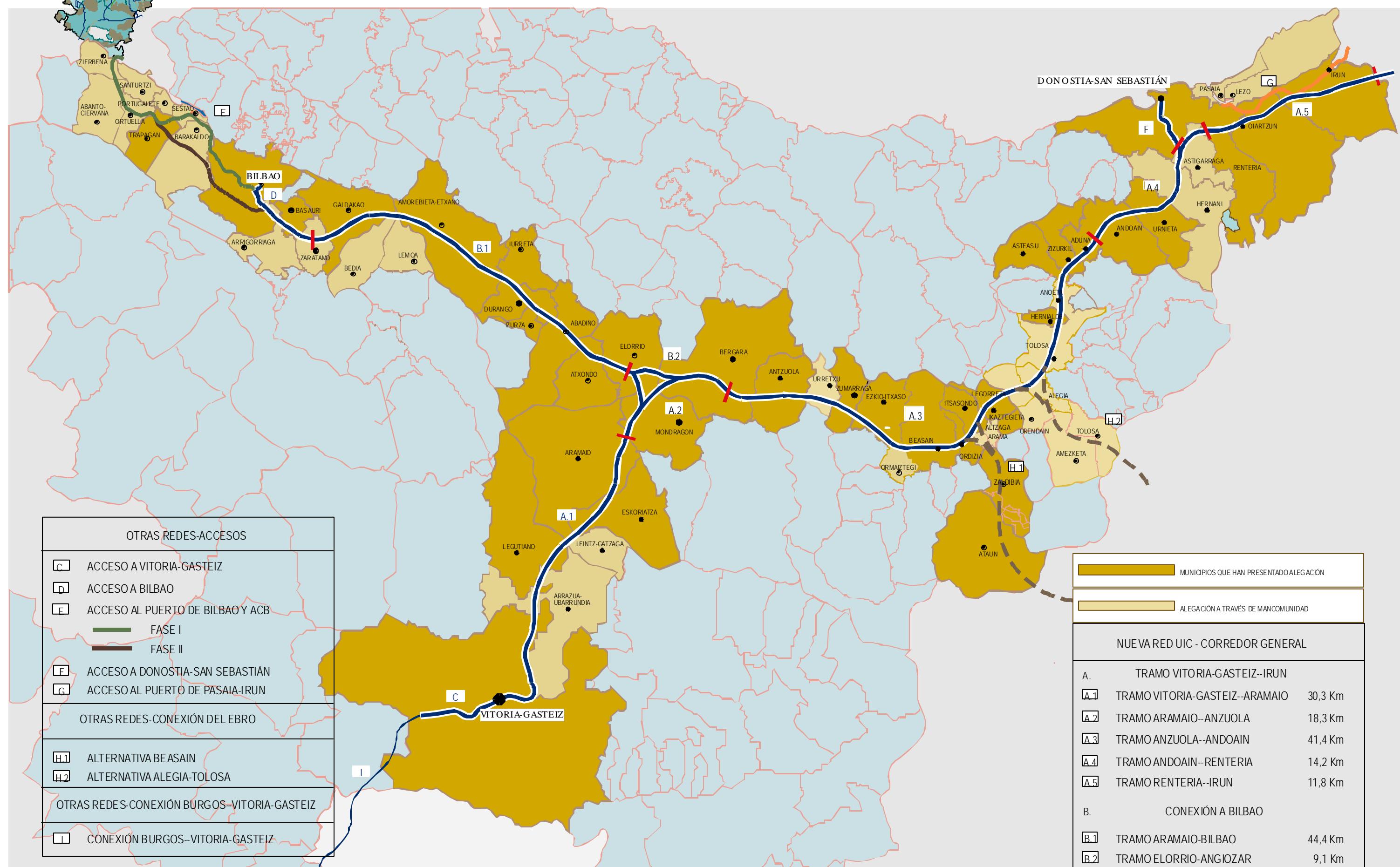
Es decir, en general se seguirá con el mismo planteamiento, acordado con el Departamento, para las redes existentes y nuevas propuestas.

Se deberá hacer hincapié aún siendo competencia del Ministerio de Fomento y RENFE en señalar la necesidad de reordenación de instalaciones ferroviarias existentes en municipios con una gran ocupación del suelo y obsolescencia de éstas, dado el interés territorial de estas actuaciones, que pueden sobrepasar el interés local.

4.6 Remisión al Órgano Medioambiental

En Noviembre de 1999 el Ministerio de Fomento envió el expediente (Estudio Informativo, Estudio de Impacto Ambiental, Informe de Alegaciones) al Ministerio de Medio Ambiente, órgano competente para la Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto.

ALEGACIONES PRESENTADAS



ALEGACIONES PRESENTADAS

