	ANEJO 16. PLANEAMIENTO Y OCUPACIONES
ANEJO 16. PLANEAMIENTO Y OCUPACIONES	

# ÍNDICE

1.	INTRO	DUCCIÓN		.1
2.	PLANE	AMIENTO		.1
	2.1	Normativa	de aplicación	1
	2.2	Planeamier	to vigente	2
		2.2.1	Contenido del PGOU	2
		2.2.2	Descripción Urbanística de los elementos singulares	6
3.	OCUPA	ACIÓN		.7
	3.1	Limitacione	s a la propiedad	7
	3.2	Banda de re	eserva	9
	3.3	Planos		9

APÉNDICE 1. PLANOS DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

APÉNDICE 2. PLANOS DE BANDA DE RESERVA

## 1. INTRODUCCIÓN

El presente Anejo se incluye dentro del "Estudio Informativo para la integración urbana del ferrocarril en Zorrotza". El objeto del Estudio es desarrollar la supresión de la barrera ferroviaria de Zorrotza, contemplándose el soterramiento de las vías y la construcción de un nueva Estación en las proximidades de la estación actual de ADIF RAM (antigua FEVE) de Zorrotza.

El objeto del presente anejo es doble:

- Por un lado, identificar la normativa de aplicación y las clases de suelo, para ver como afecta el trazado propuesto a las figuras de planeamiento actualmente vigentes.
- Por otro, dar cumplimiento a la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector ferroviario, estableciendo una propuesta de la banda de reserva de la previsible ocupación de la infraestructura y de sus zonas de dominio público.

Estos dos objetivos se desarrollan en los siguientes apartados.

#### 2. PLANEAMIENTO

## 2.1 Normativa de aplicación

#### **ESTATAL**

- Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.
- Decreto 635/1964, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Edificación Forzosa y Registro Municipal de Solares.
- Real Decreto 3288/1978, de 25 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Gestión Urbanística para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.
- Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.
- Real Decreto 2187/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Disciplina Urbanística para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.
- Real Decreto 304/1993, de 26 de febrero, por el que se aprueba la tabla de vigencias de los Reglamentos de Planeamiento, Gestión Urbanística, Disciplina Urbanística, Edificación Forzosa y Registro Municipal de Solares y Reparcelaciones, en ejecución de la disposición final única del texto refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.
- Real Decreto 1093/1997, de 4 de julio, por el que se aprueban las normas complementarias al Reglamento para la ejecución de la Ley Hipotecaria sobre Inscripción en el Registro de la Propiedad de Actos de Naturaleza Urbanística.

## **AUTONÓMICA**

- Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo.
- Decreto 28/1997, de 11 de febrero, por el que se aprueban definitivamente las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- Ley 4/1990 de 31 de Mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco.

## **FERROVIARIA**

- Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.
- Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

# 2.2 Planeamiento vigente

El planeamiento vigente es el Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao de 2022 (en adelante PGOU), aprobado definitivamente, mediante acuerdo de 31 de marzo 2022, publicado en BOB el 20 de mayo de 2022.

La actuación objeto de este estudio se desarrolla dentro del marco legal y urbanístico establecido por la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, y de su desarrollo reglamentario en el Real Decreto 2.387/2.004, de 30 de Diciembre.

El conjunto de la actuación se encuadra como de uso ferroviario y supeditado a la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario. Por tanto, se entiende que la intervención en su conjunto puede suponer la necesidad de la modificación o revisión de la normativa urbanística vigente en el municipio.

En el PGOU vigente, los suelos ferroviarios se califican como E2 RED FERROVIARIA (SG), Sistema General Ferroviario.

Respecto del planeamiento, cabe destacar que se incluye la zonificación global transitoria ferroviaria en tanto se proceda a la aprobación del correspondiente estudio informativo y la sustitución de la Red Ferroviaria actual por la nueva propuesta.

Como resultado del análisis de la documentación gráfica del PGOU, se incluyen en el APÉNDICE los planos en los que se recoge la clasificación y zonificación urbanística de los suelos por los que discurren las alternativas estudiadas.

#### 2.2.1 Contenido del PGOU

A continuación se referencian las disposiciones del PGOU respecto de la actuación objeto de este estudio.

Tal y como se recoge en el apartado IV.4.- LA MOVILIDAD, EL TRANSPORTE Y LAS COMUNICACIONES, del documento 1.1 Memoria, el PGOU plantea dar continuidad a los sucesivos procesos de soterramiento ferroviario en el área urbana, soterrando al efecto la actual línea ferroviaria de ancho métrico en Zorrotza, eliminando la barrera urbana que supone, así como los pasos a nivel preexistentes. El Plan General opta por la alternativa que permite construir una nueva estación soterrada en Zorrotza.

Todo ello se ilustra en el plano VI.4 SISTEMA DE MOVILIDAD, en el que el trazado propuesto se señala como SG FERROVIARIO:

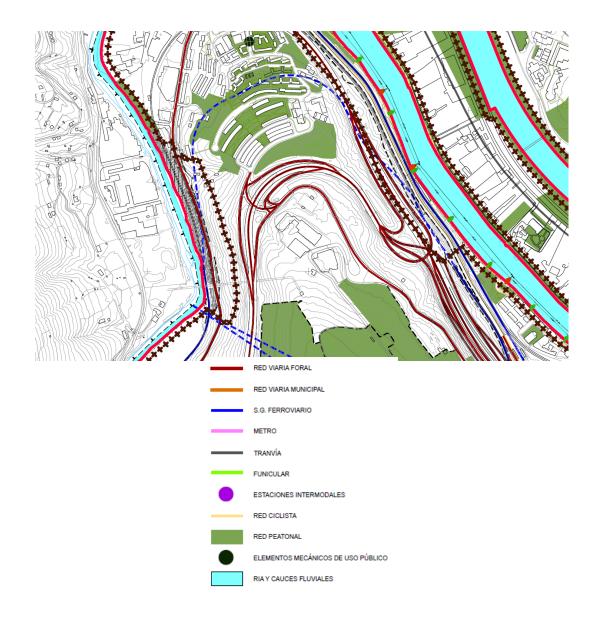


Imagen parcial del plano VI.4 Sistema de movilidad

En el Apéndice se adjunta el plano VI.4 Sistema de movilidad.

Como se define en el documento 2.1 NORMAS URBANÍSTICAS GENERALES, los CONDICIONANTES SUPERPUESTOS complementan la ordenación urbanística planteada. En concreto, respecto del condicionante "CS.14.2 Red ferroviaria", se indica que el régimen de edificación y uso de esa red es el establecido en las disposiciones legales reguladoras de ella (Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario y su Reglamento, aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, etc.). Además, los terrenos y edificaciones situados en sus márgenes están sujetos a los criterios establecidos en esas disposiciones (Capítulo III del Título II de la Ley 38/2015; Capítulo III del Título I del Real Decreto 2387/2004) reguladores de las zonas dominio público y de protección, el límite de edificación, etc. siempre que resulten afectados por éstos.

Complementariamente, como se define en el documento 1.1 MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA Y DE SU EJECUCIÓN, en su capítulo V.- LOS CONDICIONANTES SUPERPUESTOS, la ordenación urbanística planteada se complementa con los denominados condicionantes superpuestos a dicha ordenación. En concreto, respecto del condicionante "CS.14.2 Red ferroviaria", se indica que este Plan General de Ordenación Urbana y sus propuestas se adecúan a las previsiones establecidas en la legislación vigente en la materia, incluida la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario y su Reglamento (RD 2387/2004).

En concreto, se indica que se califican como sistema general ferroviario los terrenos ocupados por la infraestructura existente en la actualidad, así como los afectados por propuestas ferroviarias previstas en estudios informativos definitivamente aprobados; y eso tanto transcurran sobre como bajo rasante. Se califican asimismo como sistema general propuestas ferroviarias que, si bien carecen en este momento del correspondiente estudio informativo definitivamente aprobado, de conformidad con lo expuesto en este Plan, son necesarias para dar respuesta a las demandas generales (urbanísticas, ferroviarias, etc.) de la ciudad.

Finalmente se señala que la precisa y definitiva configuración y formalización de todas esas propuestas ferroviarias está condicionada a lo que resulte del correspondiente estudio informativo ferroviario que se apruebe definitivamente.

Finalmente, con más detalle, en el documento 2.2. NORMAS URBANÍSTICAS PARTICULARES DE LOS ÁMBITOS URBANÍSTICOS referido al ÁMBITO URBANÍSTICO BASURTO-ZORROTZA, se establecen los OBJETIVOS Y CRITERIOS DE ORDENACIÓN, recogiéndose en ellos el soterramiento y desplazamiento de la red ferroviaria de ancho métrico de ADIF con el fin de eliminar las barreras e incomunicaciones que su presencia conlleva.

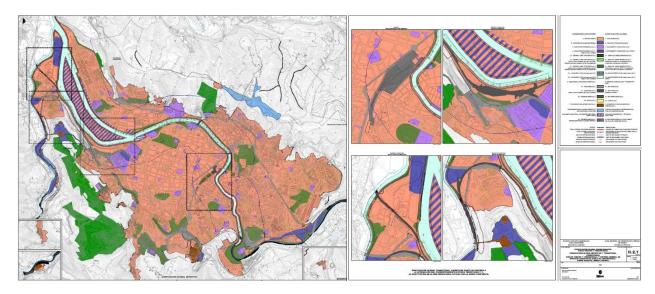
Y se indica como, la precisa y definitiva configuración y formalización de esas propuestas ferroviarias está condicionada a lo que resulte del correspondiente estudio informativo ferroviario que se apruebe definitivamente.

Debido a ello, el Plan General incluye las dos propuestas de zonificación global del sistema general ferroviario reflejadas en el plano general II.2.1:

- Por un lado, la de **carácter transitorio**, coincidente con la red ferroviaria actual y vigente en tanto se proceda a la aprobación del Estudio Informativo, a la ejecución de las obras previstas en él y a la desafectación de la red ferroviaria actual de conformidad con lo establecido en la legislación vigente en materia ferroviaria.
- Por otro, la **propuesta definitiva y/o finalista** de este Plan, sin perjuicio de los reajustes que, en su caso, resulten del Estudio Informativo que se apruebe definitivamente, que se considerarán directamente integradas en este Plan.

• En ese contexto, la aprobación de ese estudio y la sustitución de la red ferroviaria actual por la nueva, complementada con la desafectación de aquella, conllevarán la vigencia de la zonificación global definitiva (resultante del Estudio) y la eliminación / derogación de la zonificación global transitoria.

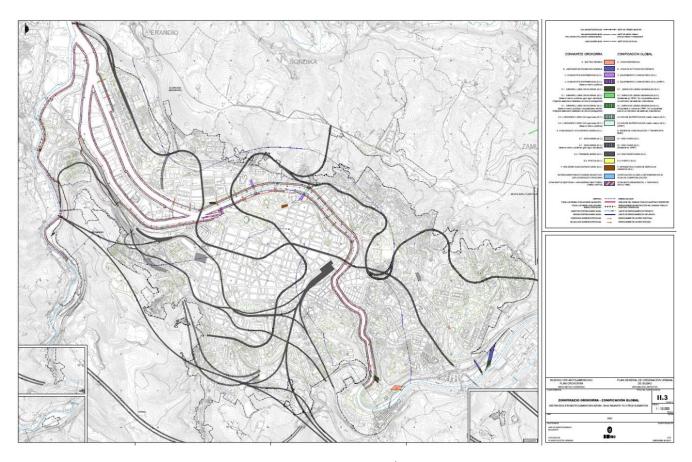
A continuación, se incluyen el plano II.2.1 que recoge la **Zonificación Global definitiva y transitoria (ferroviaria) sobre rasante**. Los suelos ferroviarios se definen como E.2 Red ferroviaria (S.G.). Esta zona global definitiva se sitúa, en su totalidad y/o mayor parte, bajo la rasante de otras zonas globales superpuestas.



Plano II.2.1 Zonificación Global definitiva y transitoria (ferroviaria) suelos urbano y urbanizable (y sistema general de espacios libres en el suelo no urbanizable) sobre rasante (medio urbano)

En el Apéndice se adjunta el plano II.2.1 Zonificación Global definitiva y transitoria (ferroviaria) suelos urbano y urbanizable (y sistema general de espacios libres en el suelo no urbanizable) sobre rasante (medio urbano). Se adjunta también una imagen de la implantación de las Alternativas 1 y 2 de este estudio informativo sobre el mismo.

Respecto de la **Zonificación Global bajo rasante**, es la reflejada en el plano "II.3. Zonificación Global bajo rasante y/u otros elementos", para la solución definitiva indicada anteriormente. Los suelos ferroviarios se definen como E.2 Red ferroviaria (S.G.):



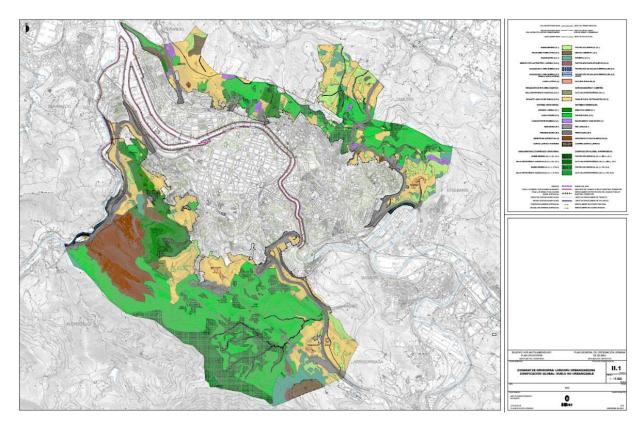
Plano II.3. Zonificación Global bajo rasante y/u otros elementos



El plano califica los suelos de la propuesta de soterramiento recogida en el PGOU hasta el entronque con la red ferroviaria existente como E.2 Red Ferroviaria (S.G.).

En el Apéndice se adjunta el plano II.3. Zonificación Global bajo rasante y/u otros elementos. Se adjunta también una imagen de la implantación de las Alternativas 1 y 2 de este estudio informativo sobre el mismo.

Respecto del **Suelo No Urbanizable**, se adjunta el plano II.1 Zonificación Global: Suelo no urbanizable:

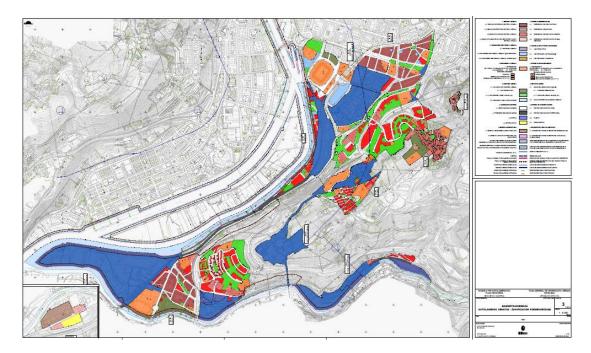


PLANO II.1 Zonificación Global (suelo no urbanizable)



En el Apéndice se adjunta el plano II.1 Zonificación Global (suelo no urbanizable). Se adjunta también una imagen de la implantación de las Alternativas 1 y 2 de este estudio informativo sobre el mismo.

Respecto de la Zonificación Pormenorizada, se adjunta el plano 3 del Ámbito Basurto-Zorrotza.

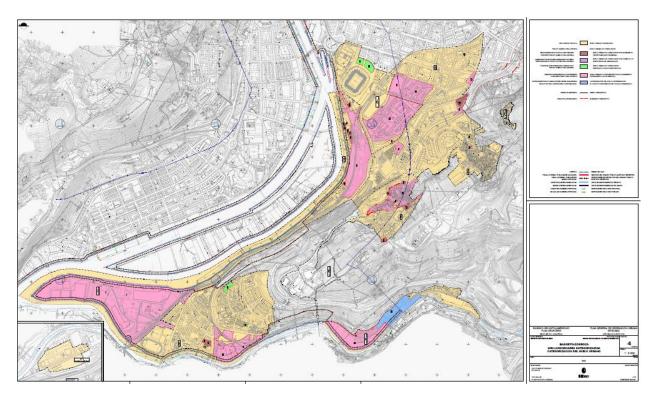


Plano BZ 3. Zonificación Pormenorizada



En el Apéndice se adjunta el plano BZ 3. Zonificación Pormenorizada. Se adjunta también una imagen de la implantación de las Alternativas 1 y 2 de este estudio informativo sobre el mismo.

Respecto de la Categorización del Suelo Urbano, se adjunta el plano 4 del Ámbito Basurto-Zorrotza.



Plano BZ 4. Categorización del Suelo Urbano



En el Apéndice se adjunta el plano BZ 4. Categorización del Suelo Urbano. Se adjunta también una imagen de la implantación de las Alternativas 1 y 2 de este estudio informativo sobre el mismo.

## 2.2.2 Descripción Urbanística de los elementos singulares

El trazado discurre mayoritariamente soterrado, afectando en superficie solamente la entrada y salida del túnel, los cañones de acceso a la estación y ascensores, las salidas de emergencia, y los pozos de ventilación. Se describe a continuación la situación de cada elemento:

• Emboquille de entrada (Oeste). En este punto se inicia el trazado continuando el mismo procedente de la línea. En el mismo emboquille, se localiza la entrada en el túnel de este estudio. La propuesta de este estudio retrae el emboquille hacia el monte, respecto de la solución propuesta en el PGOU. Desde este emboquille nace un camino de evacuación pegado a la vía hasta conectar con el Punto de Evacuación y Rescate (PER 1).

El plano II.3 Zonificación global bajo rasante, del PGOU, califica los suelos soterrados de la propuesta de soterramiento recogida en el PGOU como E.2 Red Ferroviaria (S.G.), hasta el entronque con la red ferroviaria existente que se mantiene (se entiende ya aérea).

Asimismo, en el plano II.1 Zonificación global: suelo no urbanizable, la red ferroviaria existente que se mantiene (se entiende ya aérea) se define como E.2 Red Ferroviaria (S.G.). En este plano, se ha entendido que los suelos sobre el trazado de la zona soterrada de la propuesta del plan, están definidos en él como Protección de aguas superficiales (G.5).

Próximo a este emboquille, se localiza un **Punto de Evacuación y Rescate (PER 1)**. Los terrenos sobre los que se sitúa están a caballo de las zonas calificadas en el plano II.1 del PGOU como suelo E.2 Red Ferroviaria (S.G.), y parcialmente sobre suelos clasificados de suelo urbano. Para esta parte, y para el camino de acceso desde el paso elevado existente, se sitúan en el subámbito BZ 04.2. Son suelos clasificados de suelo urbano. Respecto de la zonificación pormenorizada, recogida en el plano BZ -3 se ubican en el uso pormenorizado AMBITOS/SUBÁMBITOS DE PLANEAMIENTO INCORPORADO Y/O A PROMOVER EN EL DESARROLLO DE ESTE PLAN.

• Emboquille de salida (Este): En este punto se finaliza el túnel de este estudio. Tras un tramo posterior en aéreo, se encuentra el túnel existente hoy en día. La propuesta de este estudio separa el túnel nuevo del existente (túnel de Olabeaga), dejando una zona en aéreo, mientras que la solución propuesta en el PGOU considera la continuación del túnel de la propuesta del Plan con el túnel existente. Desde este emboquille nace un camino de evacuación hasta conectar con el Punto de Evacuación y Rescate (PER 2), previsto para necesidad en la carretera actual.

El plano II.3 Zonificación global bajo rasante, del PGOU, califica los suelos soterrados de la propuesta de soterramiento recogida en el PGOU como E.2 Red Ferroviaria (S.G.), hasta el entronque con la red ferroviaria existente que se mantiene (en este caso, el túnel de Olabeaga).

Asimismo, en el plano II.1 Zonificación global: suelo no urbanizable, la red ferroviaria existente que se mantiene se define como E.2 Red Ferroviaria (S.G.). En este plano, se ha entendido que los suelos sobre el trazado de la zona soterrada de la propuesta del plan, están definidos en él como Paisaje rural de transición (G.3.2).

- Acceso desde el Barrio Ignacio Miranda (peatonal): El acceso al cañón que comunica con el interior de la estación se ubica sobre suelos clasificados de suelo urbano. Respecto de la zonificación pormenorizada, recogida en el plano BZ -3 se ubican en el uso pormenorizado Sistema de comunicaciones, particularmente e.1 Red de comunicación viaria.
- Acceso desde el Parque Alazne López Etxebarria (peatonal): El acceso al cañón que comunica con el interior de la estación se ubica sobre suelos clasificados de suelo urbano. Respecto de la zonificación pormenorizada, recogida en el plano BZ -3 se ubican en el uso pormenorizado Sistema de comunicaciones, particularmente e.1 Red de comunicación viaria.
- Batería de ascensores de la calle Zorrotzagana (peatonal): El elemento en superficie que conforma la torre de ascensores para el acceso a la estación desde la parte alta del barrio, se ubica sobre suelos clasificados de suelo urbano. Respecto de la zonificación pormenorizada, recogida en el plano BZ -3 se ubican a caballo de dos zonas, uso pormenorizado Sistema de comunicaciones, particularmente e.1 Red de comunicación viaria, y uso pormenorizado Espacios Libres, particularmente d.1.2 espacios libres locales.
- Salida de Emergencia Canchas de Zazpilanda (peatonal): El elemento en superficie, una trampilla tipo Van der Putten, se ubica sobre suelos clasificados de suelo urbano. Respecto de la zonificación pormenorizada, recogida en el plano BZ -3 se ubican uso pormenorizado Espacios Libres, particularmente d.1.2 espacios libres locales.
- Salida de Emergencia Grupo Aldapeta (peatonal): El elemento en superficie, una trampilla tipo Van der Putten, se ubica sobre suelos clasificados de suelo urbano. Respecto de la zonificación pormenorizada, recogida en el plano BZ -3 se ubican uso pormenorizado Espacios Libres, particularmente d.1.2 espacios libres locales.
- Ventilación de emergencia Sur: El elemento en superficie, una rejilla de ventilación, se ubica sobre suelos clasificados de suelo urbano. Respecto de la zonificación pormenorizada, recogida en el plano BZ -3 se ubican uso pormenorizado Espacios Libres, particularmente d.1.2 espacios libres locales. En concreto la salida de ventilación sur se implanta sobre suelo ahora definido como SUELO URBANO NO CONSOLIDADO DESTINADO A DOTACIONES PÚBLICAS (BZ 02.7)
- Ventilación de emergencia Norte: El elemento en superficie, una rejilla de ventilación, se ubica sobre suelos clasificados de suelo urbano. Respecto de la zonificación pormenorizada, recogida en el plano BZ -3 se ubican en el uso pormenorizado Sistema de comunicaciones, particularmente e.1 Red de comunicación viaria.

 Base de Mantenimiento y Nueva Subestación Eléctrica: se ubica sobre suelos clasificados de suelo urbano. Concretamente a caballo de los subámbito BZ 04.1 y BZ 04.2. Respecto de la zonificación pormenorizada, recogida en el plano BZ -3 se ubican en el uso pormenorizado AMBITOS/SUBÁMBITOS DE PLANEAMIENTO INCORPORADO Y/O A PROMOVER EN EL DESARROLLO DE ESTE PLAN.

Respecto de estos subámbito en el PGOU se indica que el subámbito "BZ.04.1" (compatibilización PGOU Bilbao-Barakaldo), está afectado por la propuesta de formulación de un Plan de Compatibilización del planeamiento general de Barakaldo y Bilbao.

El subámbito "BZ.04.2" se desarrollará en los términos que se determinen en el Plan Especial de Ordenación Urbana a promover en desarrollo de este Plan.

# 3. OCUPACIÓN

El objeto de este apartado es dar cumplimiento a la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector ferroviario, definiendo el ámbito de ocupación de la infraestructura ferroviaria incluida en el Estudio Informativo del soterramiento del ferrocarril en Torrelavega, y su zona de dominio público asociada, y completando esta información con la zona de protección y el límite de edificación.

En la Ley 38/2015 del Sector ferroviario, se establece en el apartado 7 del Artículo 5 "Planificación de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General", lo siguiente:

Completada la tramitación prevista en el apartado anterior corresponderá al Ministerio de Fomento el acto formal de aprobación del estudio informativo, que supondrá la inclusión de la futura línea o tramo de la red a que éste se refiera, en la Red Ferroviaria de Interés General, de conformidad con lo establecido en el artículo 4.2.

Con ocasión de las revisiones de los instrumentos de planeamiento urbanístico, o en los casos que se apruebe un tipo de instrumento distinto al anteriormente vigente, se incluirán las nuevas infraestructuras contenidas en los estudios informativos aprobados definitivamente con anterioridad. Para tal fin, los estudios informativos incluirán una propuesta de la banda de reserva de la previsible ocupación de la infraestructura y de sus zonas de dominio público.

A los solos efectos de la ocupación temporal de los terrenos para la toma de datos y realización de prospecciones necesarias para la elaboración de los proyectos, la aprobación de los estudios informativos implicará la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación temporal de dichos terrenos.

# 3.1 Limitaciones a la propiedad

La Ley 38/2015 del Sector ferroviario, incluye en su articulado, el establecimiento en las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General una zona de dominio público, otra de protección y un límite de edificación.

#### • Zona de dominio público

La zona de dominio público estará constituida por los terrenos ocupados por la línea ferroviaria, sus elementos funcionales y las instalaciones permanentes que tengan por objeto una correcta explotación, así como todos los elementos y obras anexas o complementarias definidas en el Estudio Informativo que coincidan con la rasante del terreno o sobresalgan de él y, en todo caso, las superficies que sean imprescindibles para cumplimentar la normativa legal vigente para este tipo de obras, en especial las contenidas en el artículo 13 "Zona de dominio público" del Capítulo III "Limitaciones a la propiedad" de la citada Ley 38/2015.

En el citado artículo se indica lo siguiente:

- 1. 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.
- 2. Reglamentariamente podrá determinarse una distancia inferior a la establecida en el apartado anterior para delimitar la zona de dominio público y la de protección, en función de las características técnicas de la línea ferroviaria de que se trate y de las características del suelo por el que discurra dicha línea. No se podrá autorizar la reducción de la zona de dominio público, la de protección ni la línea límite de la edificación por intereses particulares.
- 3. La arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural.

En aquellos casos en que las características del terreno no permitan definir la arista exterior de la explanación, conformará dicha arista exterior una línea imaginaria, paralela al eje de la vía, situada a una distancia de tres metros medidos, perpendicularmente a dicho eje, desde el borde externo del carril exterior.

4. En los casos especiales de puentes, viaductos, estructuras u obras similares, como regla general se podrán fijar como aristas exteriores de la explanación las líneas de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno, siendo, en todo caso, de dominio público el terreno comprendido entre las referidas líneas. En aquellos supuestos en que la altura de la estructura sea suficiente, podrá delimitarse como zona de dominio público exclusivamente la zona necesaria para asegurar la conservación y el mantenimiento de la obra, y en todo caso, el contorno de los apoyos y estribos y una franja perimetral suficiente alrededor de estos elementos.

Además, en el artículo 25.1 del *Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario* se indica lo siguiente respecto a los túneles:

En los túneles, la determinación de la zona de dominio público se extenderá a la superficie de los terrenos sobre ellos necesarios para asegurar la conservación y el mantenimiento de la obra, de acuerdo con las características geotécnicas del terreno, su altura sobre aquellos y la disposición de sus elementos, tomando en cuenta circunstancias tales como su ventilación y sus accesos.

De acuerdo a lo anteriormente expuesto, el límite de la expropiación se ha fijado de acuerdo a los criterios reflejados en el "Anejo Nº 17: Expropiaciones".

# • Zona de protección

La zona de protección de la infraestructura ferroviaria se define en el artículo 14 "Zona de protección" del Capítulo III "Limitaciones a la propiedad" de la citada Ley 38/2015, que se transcribe literalmente a continuación:

- 1. La zona de protección de las líneas ferroviarias consiste en una franja de terreno a cada lado de las mismas delimitada, interiormente, por la zona de dominio público definida en el artículo anterior y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a **70 metros** de las aristas exteriores de la explanación.
- 2. En el **suelo clasificado** por el planeamiento urbanístico como **urbano o urbanizable**, y siempre que el mismo cuente con el planeamiento más preciso que requiera la legislación urbanística aplicable, para iniciar su ejecución, las distancias establecidas en los apartados anteriores para la protección de la infraestructura ferroviaria serán de **cinco metros para la zona de dominio público y de ocho metros para la de protección**, contados en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación. Dichas distancias podrán ser reducidas por los administradores generales de infraestructuras ferroviarias, previo informe de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el ámbito de sus competencias, siempre que se acredite la necesidad o el interés público de la reducción, y no se ocasione perjuicio a la regularidad, conservación y el libre tránsito del ferrocarril sin que, en ningún caso, la correspondiente a la zona de dominio público pueda ser inferior a dos metros. La solicitud de reducción deberá ir acompañada, al menos, de una memoria explicativa y de planos en planta y alzado que describan de forma precisa el objeto de la misma.

## • Límite de edificación

El límite de edificación de la infraestructura ferroviaria se define en el artículo 15 "Límite de edificación" del Capítulo III "Limitaciones a la propiedad" de la citada Ley 38/2015, que se transcribe literalmente a continuación:

1. A ambos lados de las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las edificaciones existentes en el momento de la entrada en vigor de esta ley. Igualmente, queda prohibido el establecimiento de nuevas líneas eléctricas de alta tensión dentro de la superficie afectada por la línea límite de edificación.

En los túneles y en las líneas férreas soterradas o cubiertas con losas no será de aplicación la línea límite de la edificación. Tampoco será de aplicación la línea límite de la edificación cuando la obra a ejecutar sea un vallado o cerramiento.

2. La línea límite de edificación se sitúa a **cincuenta metros de la arista exterior más próxima de la plataforma**, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista.

En las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y que discurran por **zonas urbanas**, la línea límite de la edificación se sitúa a **veinte metros** de la arista más próxima a la plataforma.

Reglamentariamente, podrá determinarse una distancia inferior a la prevista en el párrafo anterior para la línea límite de edificación, en función de las características de las líneas.

- 3. Asimismo, los administradores generales de infraestructuras, previo informe de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el ámbito de sus competencias y de las comunidades autónomas y entidades locales afectadas, podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación diferente a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, en zonas o áreas delimitadas. Esta reducción no afectará a puntos concretos, sino que será de aplicación a lo largo de tramos completos y de longitud significativa.
- 4. Cuando resulte necesaria la ejecución de obras dentro de la zona establecida por la línea límite de la edificación en un punto o área concreta, los administradores generales de infraestructuras, previo informe de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el ámbito de sus competencias, podrán establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a las señaladas en el apartado 2, previa solicitud del interesado y tramitación del correspondiente expediente administrativo, siempre y cuando ello no contravenga la ordenación urbanística y no cause perjuicio a la seguridad, regularidad, conservación y libre tránsito del ferrocarril, así como cuando no sea incompatible con la construcción de nuevas infraestructuras correspondientes a estudios informativos que continúen surtiendo efectos conforme a lo dispuesto en el apartado 8 del artículo 5 de esta ley.

#### 3.2 Banda de reserva

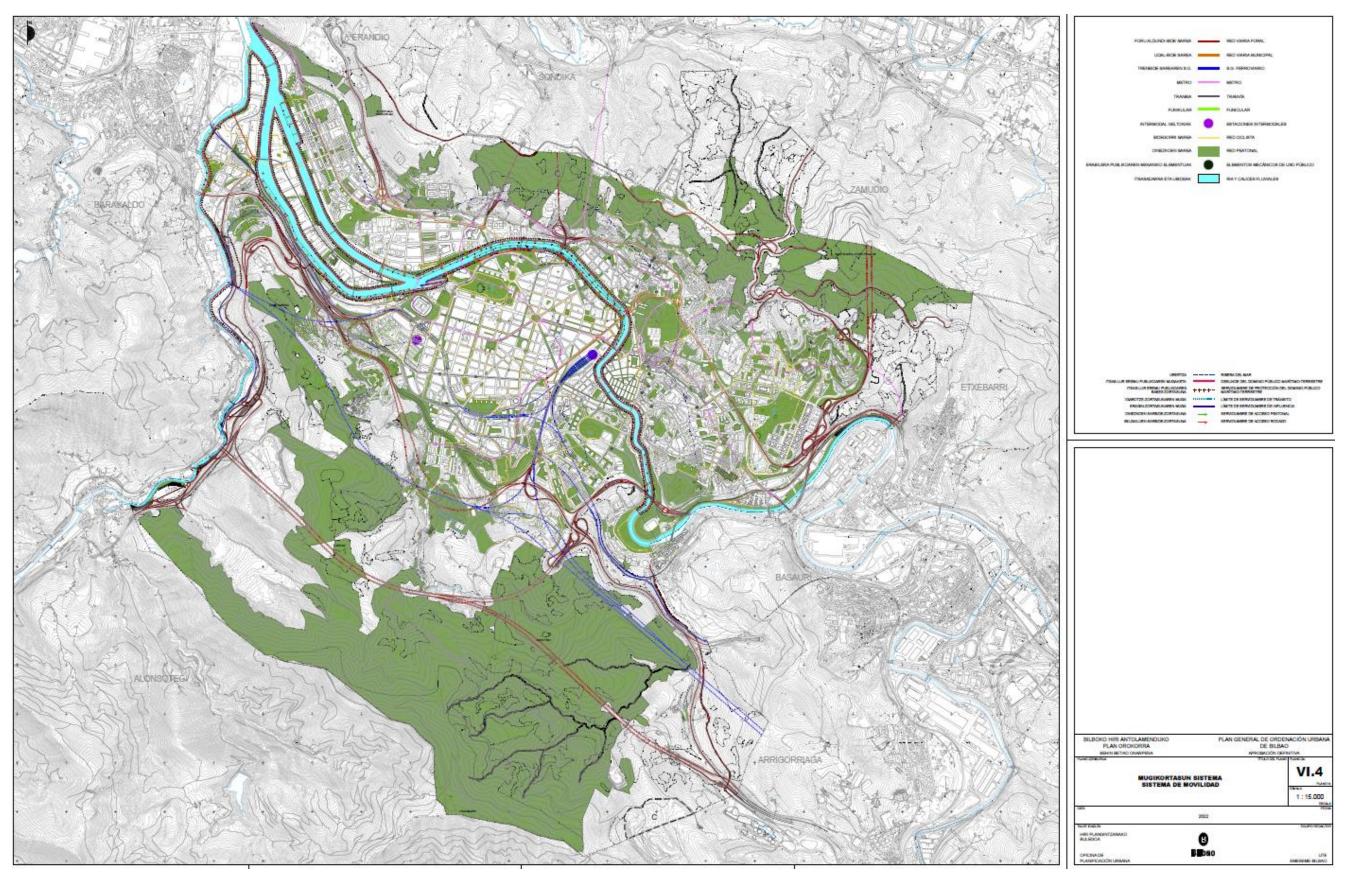
Se han establecido dos bandas de reserva, una en superficie y otra bajo rasante:

- Banda de reserva en superficie: se corresponde con la zona de dominio público definida para la infraestructura ferroviaria en el "Anejo № 17: Expropiaciones".
- Banda de reserva bajo rasante: para los tramos de túnel cuya profundidad sea superior a 2H (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) se ha establecido una distancia de 8,0 metros desde el contorno exterior del túnel para la banda de reserva.

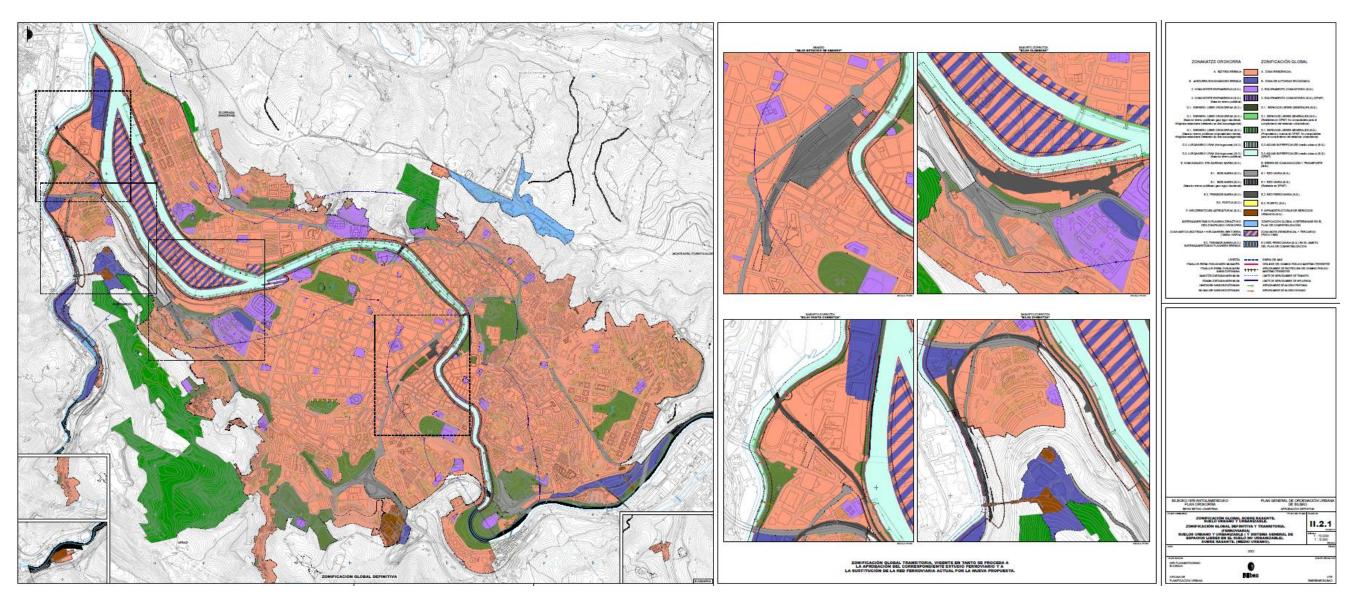
#### 3.3 Planos

En el Apéndice 2 se incluyen los planos de planta en los que se reflejan la ocupación de terrenos y la zona de dominio público limitadas por las líneas de expropiación, para las alternativas estudiadas, de acuerdo a los criterios indicados en los apartados anteriores.

		ANEJO 16. PLANEAMIENTO Y OCUPACIONES
	APÉNDICE 1. PLANOS DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO	
ESTUDIO INFORMATIVO PARA LA INTEGRACIÓN URBANA DEL FERROCARRIL EN ZORROTZA.		



Plano VI.4 Sistema de movilidad del PGOU 2022



Plano II.2.1 Zonificación Global definitiva y transitoria (ferroviaria) suelos urbano y urbanizable (y sistema general de espacios libres en el suelo no urbanizable) sobre rasante (medio urbano) del PGOU 2022

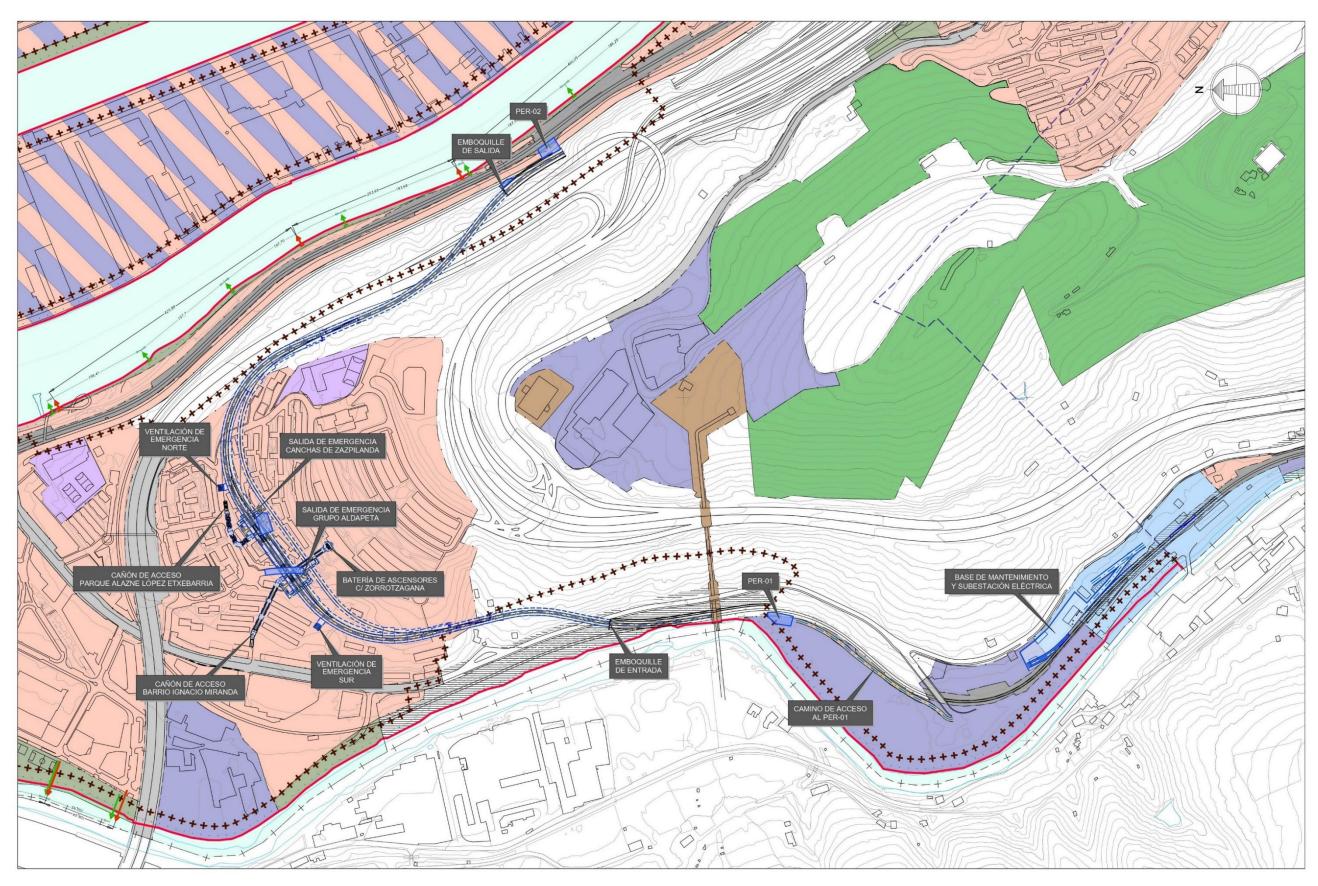
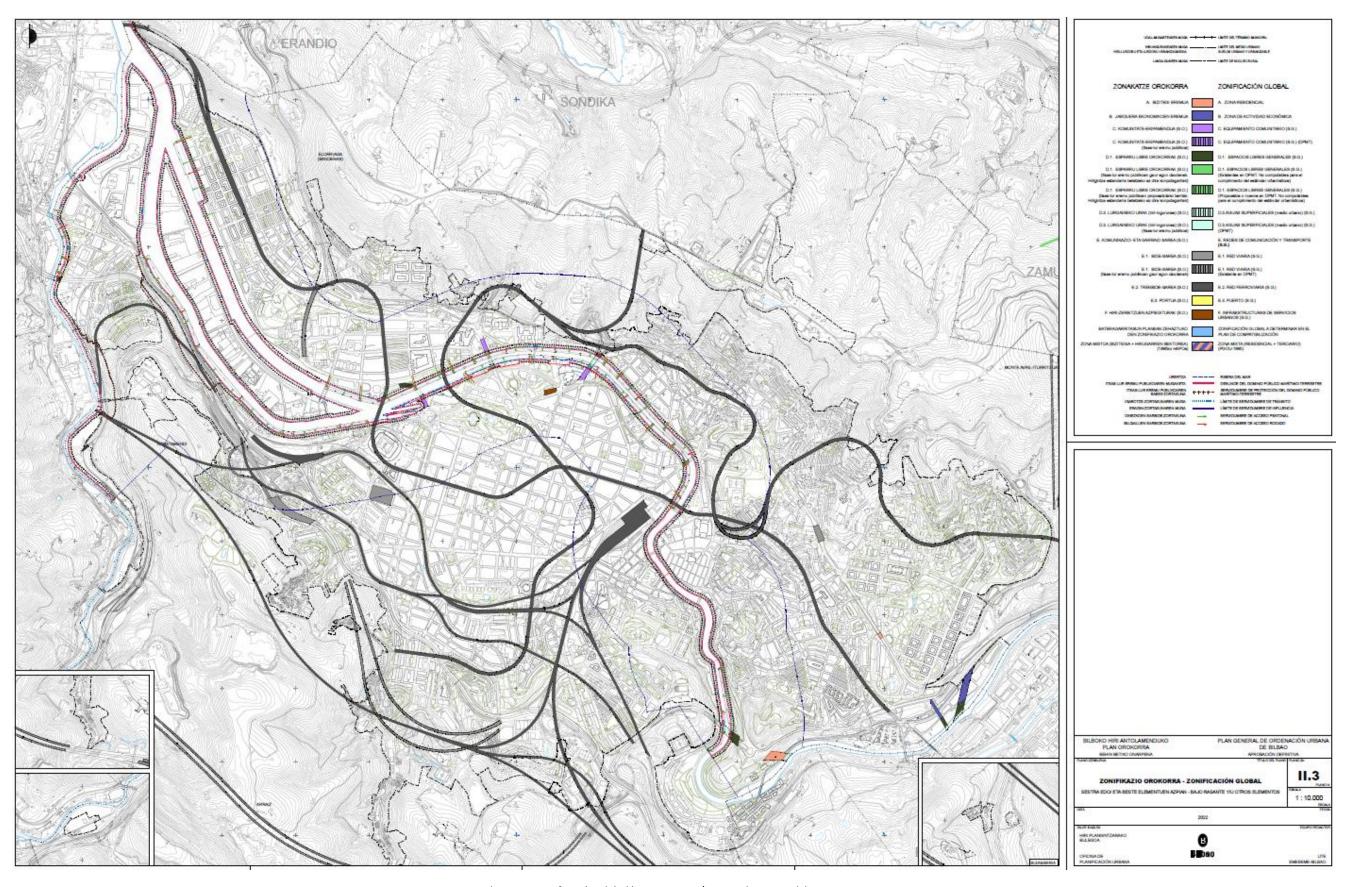


Imagen de la Implantación del trazado de las Alternativas 1 y 2 sobre el Plano II.2.1 Zonificación Global definitiva y transitoria (ferroviaria) suelos urbano y urbanizable (y sistema general de espacios libres en el suelo no urbanizable) sobre rasante (medio urbano)



Plano II.3. Zonificación Global bajo rasante y/u otros elementos del PGOU 2022

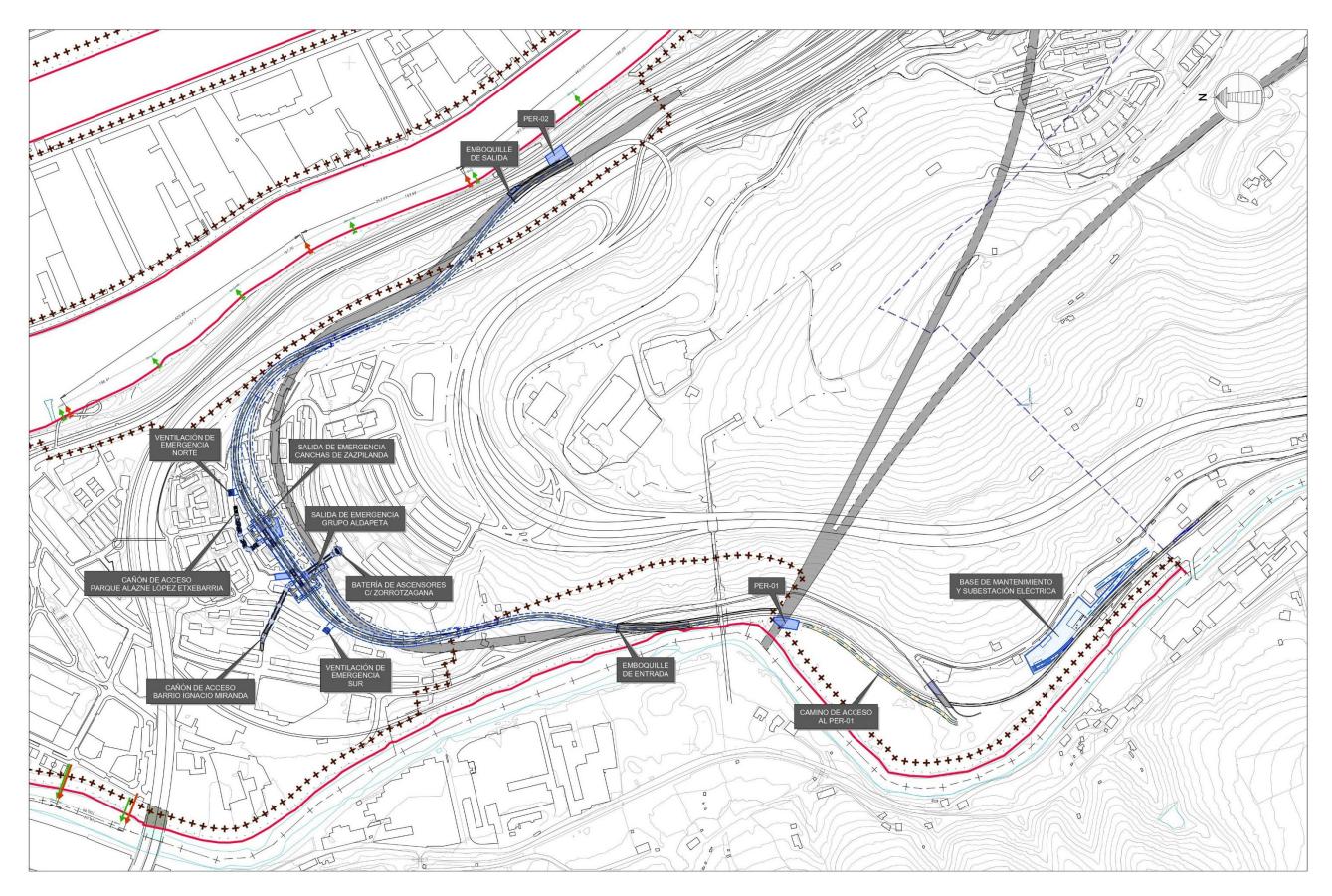
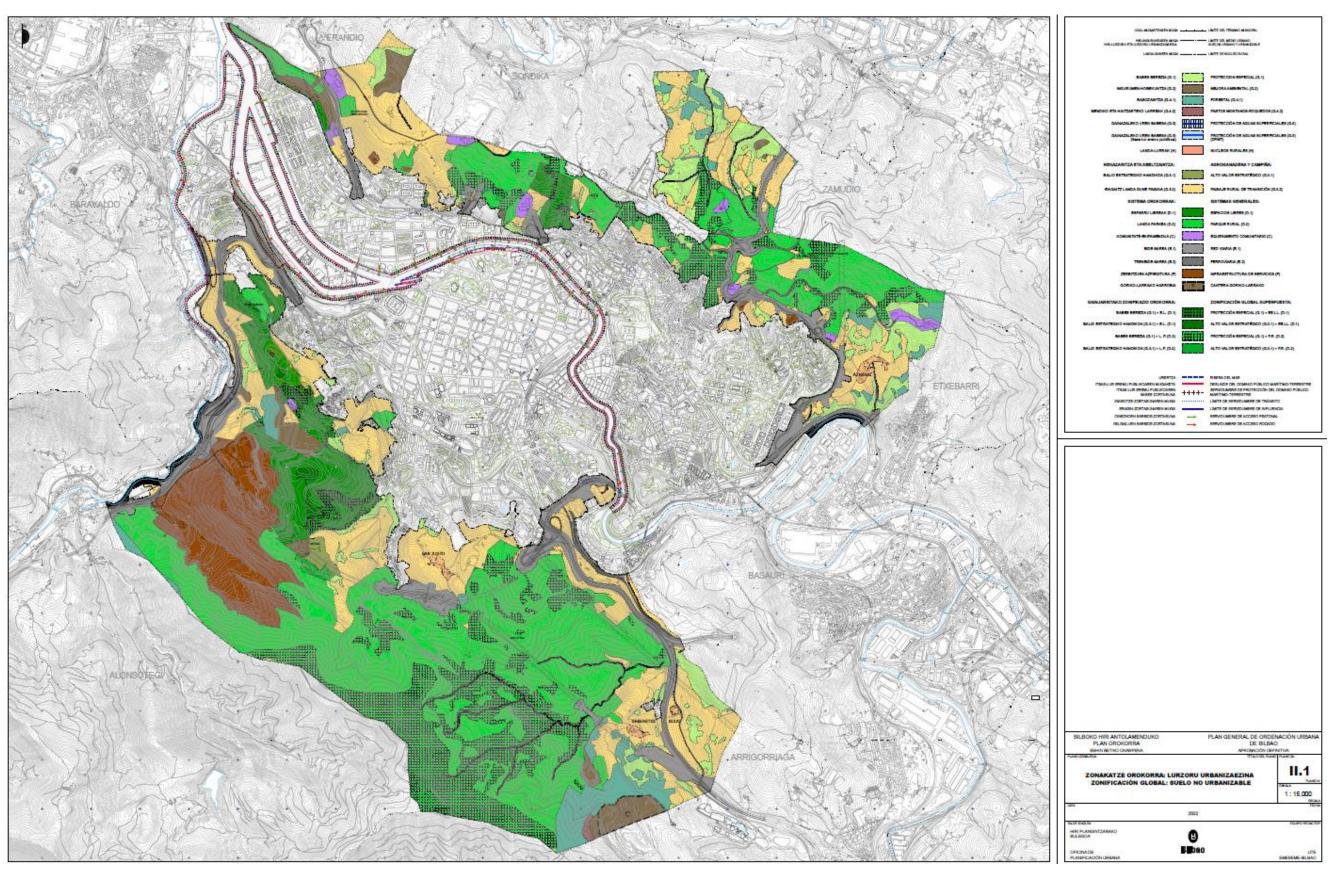


Imagen de la Implantación del trazado de las Alternativas 1 y 2 sobre el Plano II.3. Zonificación Global bajo rasante y/u otros elementos



PLANO II.1 Zonificación Global (suelo no urbanizable) del PGOU 2022

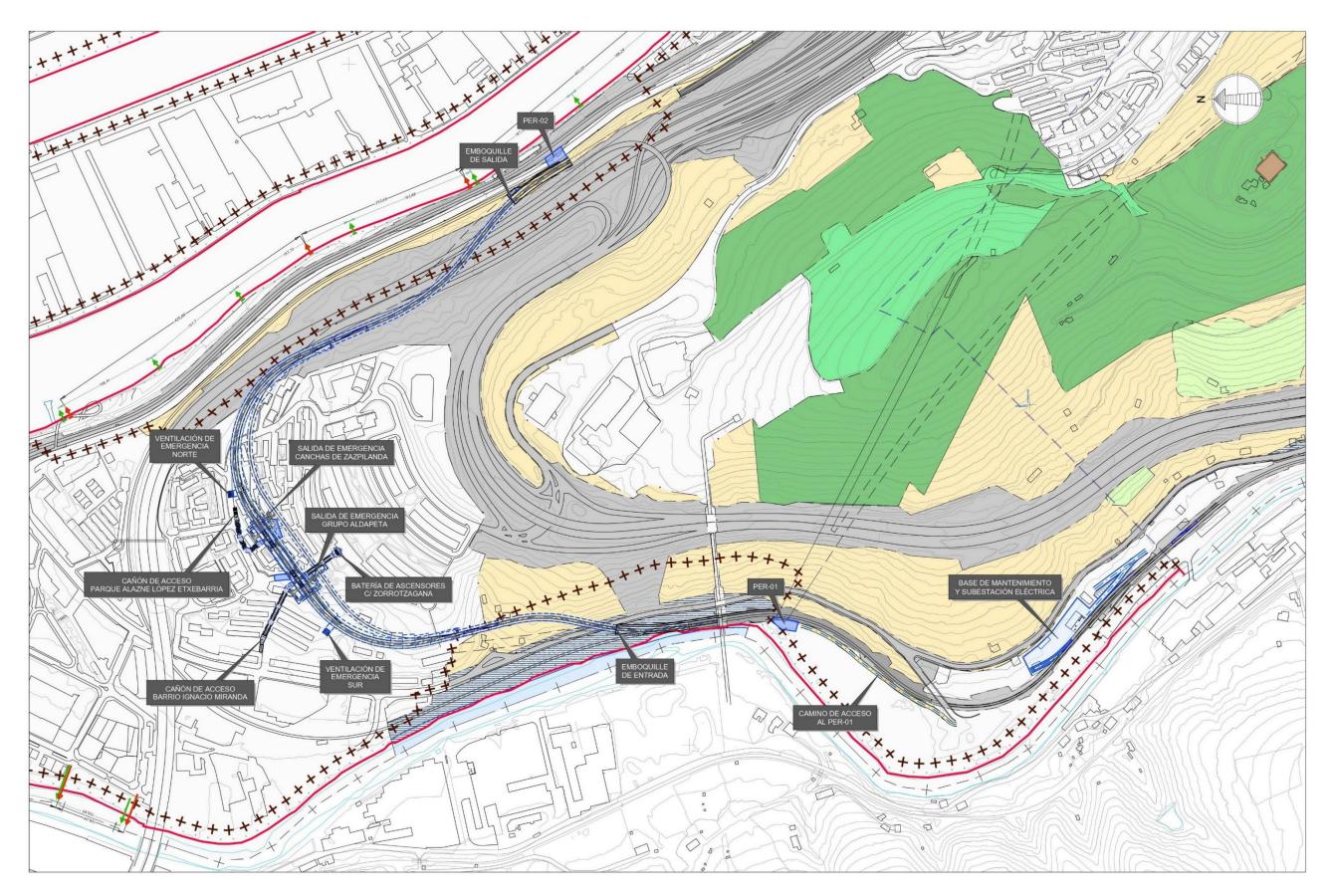
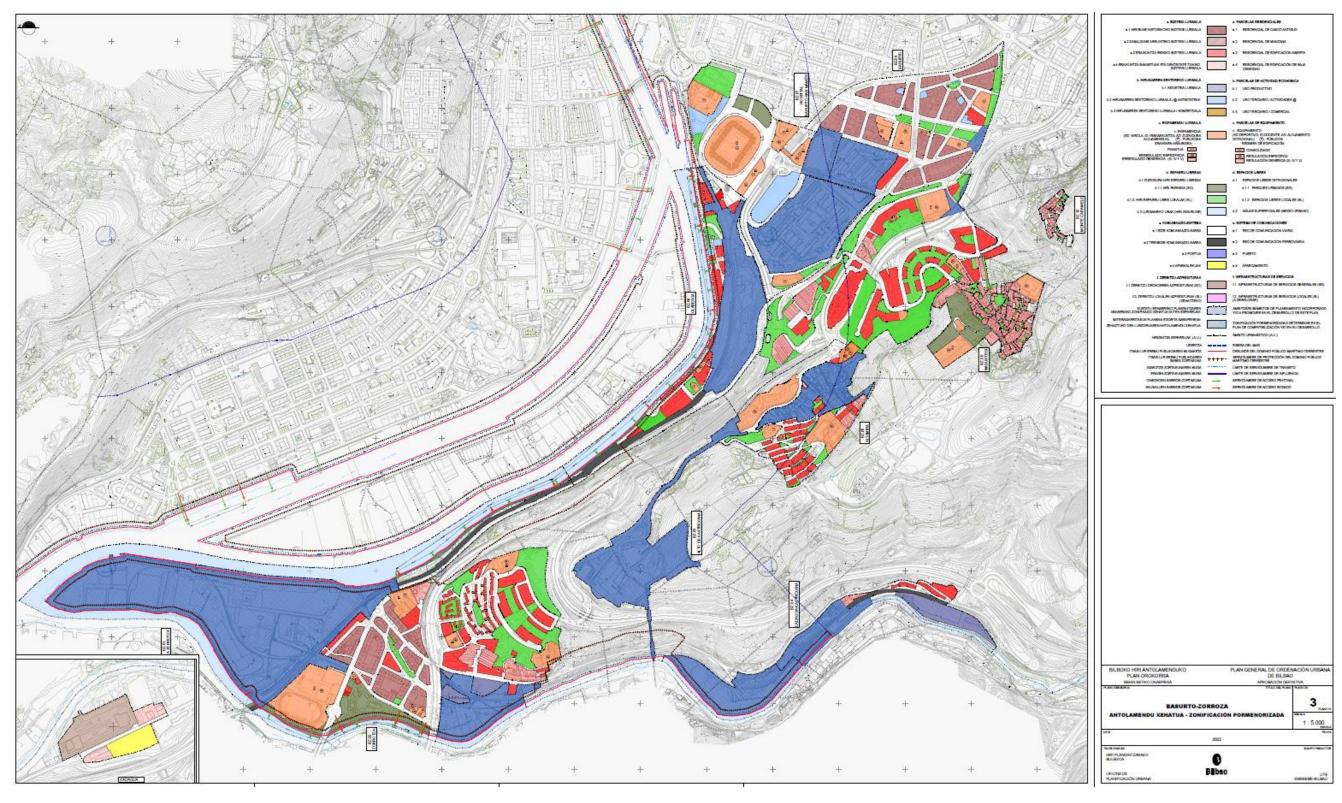


Imagen de la Implantación del trazado de las Alternativas 1 y 2 sobre el PLANO II.1 Zonificación Global (suelo no urbanizable)



Plano BZ 3. Zonificación Pormenorizada del PGOU 2022

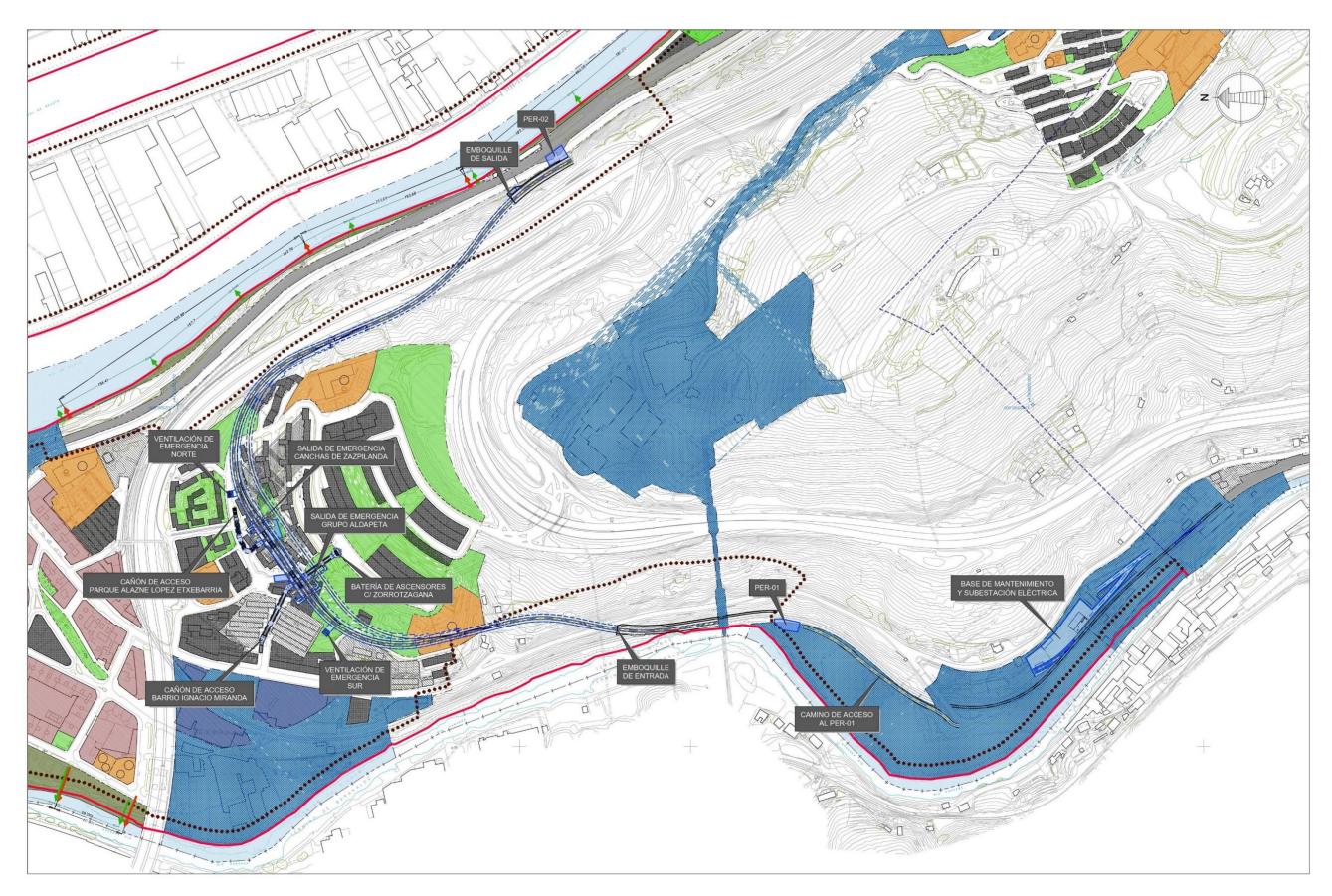
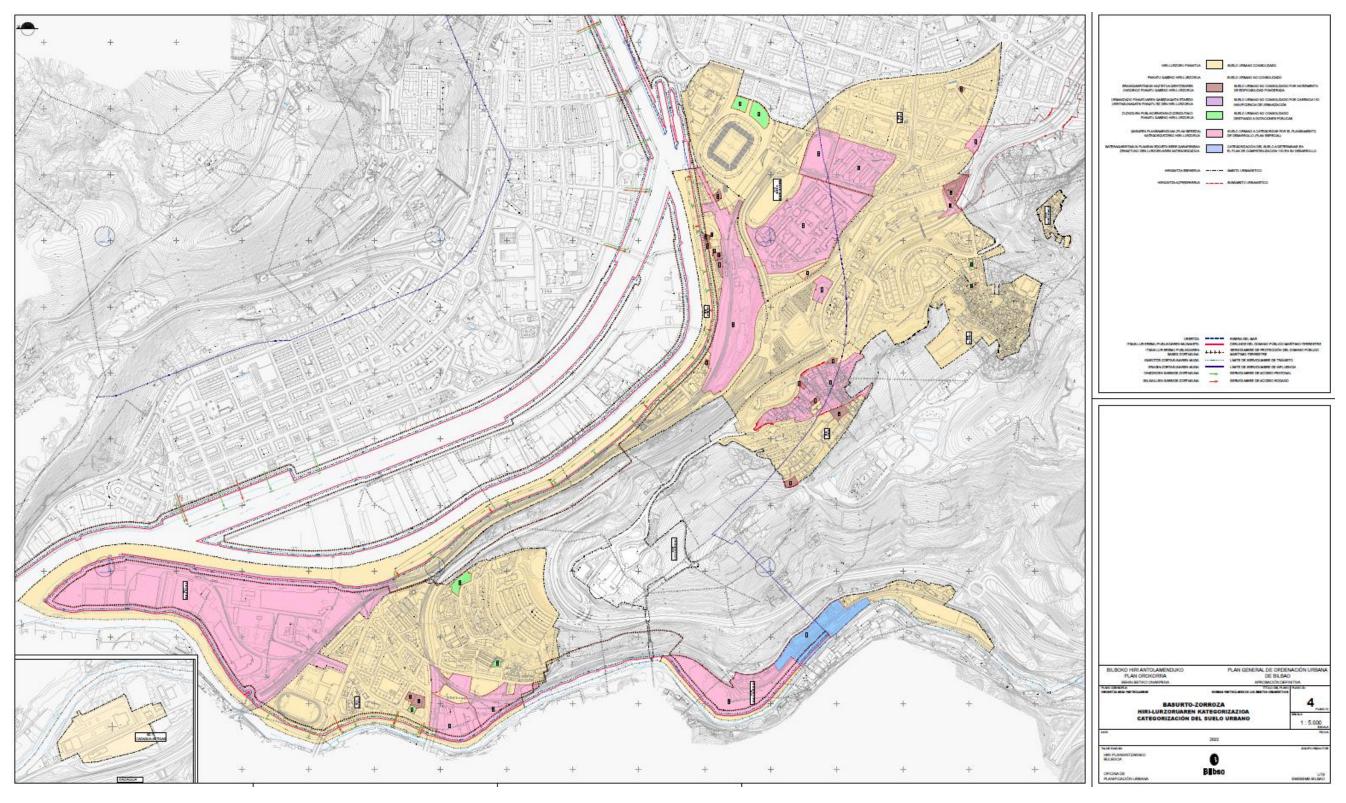


Imagen de la Implantación del trazado de las Alternativas 1 y 2 sobre el Plano BZ 3. Zonificación Pormenorizada



Plano BZ 4. Categorización del Suelo Urbano del PGOU 2022

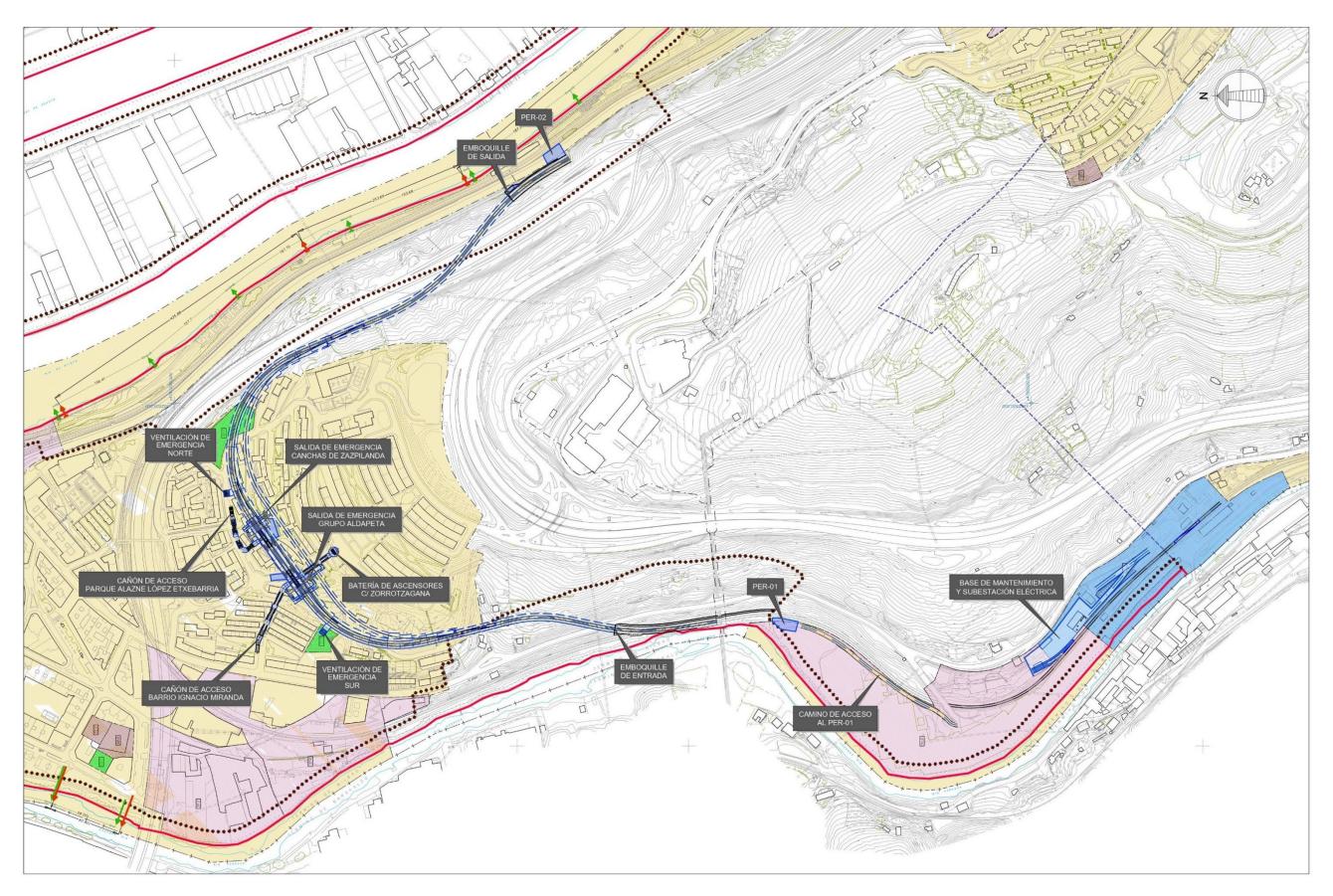


Imagen de la Implantación del trazado de las Alternativas 1 y 2 sobre el Plano BZ 4. Categorización del Suelo Urbano

	ANEJO 16. PLANEAMIENTO Y OCUPACIONES
APÉNDICE 2. P	LANOS DE BANDA DE RESERVA

