

**II. DETERMINACIONES DEL PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE LA
RED FERROVIARIA EN LA CAPV**

ÍNDICE

TÍTULO I.- DISPOSICIONES GENERALES

- Artículo 1º.- Definición de la Red Ferroviaria en la CAPV
- Artículo 2º.- Ámbito del Plan Territorial Sectorial en la CAPV
- Artículo 3º.- Naturaleza y objeto del Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la CAPV

TÍTULO II.- CONTENIDO, EFECTOS Y ALCANCE

- Artículo 4º.- Contenido y alcance normativo
- Artículo 5º.- Rango y vinculación de sus determinaciones
- Artículo 6º.- Efectos respecto los instrumentos de planificación urbanística
- Artículo 7º.- Alcance de sus determinaciones
- Artículo 8º.- Ejecutividad, Obligatoriedad y Legitimación Expropiatoria
- Artículo 9º.- Su publicidad

TÍTULO III.- VIGENCIA, REVISIÓN Y MODIFICACIÓN

- Artículo 10º.- Vigencia
- Artículo 11º.- Revisión
- Artículo 12º.- Modificación

TÍTULO IV.- RÉGIMEN JURÍDICO DE LAS ACTUACIONES EN LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA EN LA CAPV

- Artículo 13º.- Red Existente y Nueva Red
- Artículo 14º.- De la Planificación

- Artículo 15º.- De los modos de Gestión y Obtención
- Artículo 16º.- De la Ejecución Material

TÍTULO V.- EL SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIONES DE USO FERROVIARIO

- Artículo 17º.- Virtualidad y alcance
- Artículo 18º.- Criterios de inclusión
- Artículo 19º.- Definición
- Artículo 20º.- Especificaciones de orden técnico

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 21º.- Virtualidad y alcance
- Artículo 22º.- Definición de las zonas inmediatas a la línea férrea
- Artículo 23º.- Régimen de protección en las zonas colindantes al dominio público ferroviario
- Artículo 24º.- Definición de la zona de servidumbre
- Artículo 25º.- Definición de la zona de afección
- Artículo 26º.- Configuración del derecho de propiedad en las zonas colindantes al dominio público ferroviario

CAPÍTULO SEGUNDO: REGIMEN DE USO Y EDIFICACIÓN. PROHIBICIONES, LIMITACIONES Y OCUPACIONES TEMPORALES

- Artículo 27º.- Condiciones de uso y edificación de la zona de dominio público ferroviario. Prohibiciones
- Artículo 28º.- Régimen de uso y edificación de los terrenos comprendidos en la zona de servidumbre. Limitaciones y ocupaciones temporales
- Artículo 29º.- Régimen de uso y edificación de los terrenos comprendidos en la zona de afección. Limitaciones

- Artículo 30º.- Condiciones de uso y edificación comunes a todas las zonas inmediatas a la línea férrea
- Artículo 31º.- Requisitos a cumplimentar para el otorgamiento de las autorizaciones de uso y edificación en las zonas inmediatas a la línea férrea

CAPÍTULO TERCERO: OTRAS CONDICIONES Y REQUISITOS ESPECIALES

- Artículo 32º.- Entrada y tránsito de personas y vehículos en las líneas férreas
- Artículo 33º.- Pasos a nivel
- Artículo 34º.- Del depósito de materiales sobrantes

DISPOSICIONES ADICIONALES

- Disposición Adicional primera.- Plazos de Adaptación de los Instrumentos de ordenación urbanística.
- Disposición Adicional segunda.- Concreción de las zonas inmediatas a la vía férrea.
- Disposición Adicional tercera.- Regulaciones especiales.

APÉNDICE I: ESQUEMAS

TÍTULO I.- DISPOSICIONES GENERALES

- **Artículo 1º.- Definición de la Red Ferroviaria en la CAPV**

- 1.- La Red Ferroviaria en la CAPV 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 de trenes, líneas de suministro entre estaciones, catenarias y edificios adscritos al servicio de la infraestructura.

- **Artículo 2º.- 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 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 3º.- 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 4º.- Contenido y alcance normativo del mismo**

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

I.- Memoria

II.- Determinaciones

III.- Planos:

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

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

Anejos

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

3.- El resto de documentos, Memoria y Anejos, 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 éstos últimos los que prevalezcan.

- **Artículo 5º.- 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 6º.- Efectos respecto de los instrumentos de planificación urbanística**

1.- Respecto de las disposiciones de ordenación, los instrumentos de ordenación urbanística municipales o 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 4/1.990, 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 7º.- 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 vinculantes de carácter genérico, 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 8º.- Ejecutividad, Obligatoriedad, y Legitimación Expropiatoria**

- 1.- El presente Plan Territorial Sectorial será inmediatamente ejecutivo una vez sea publicada su aprobación definitiva.
- 2.- La eficacia de la obligatoriedad del presente Plan Territorial Sectorial se despliega vinculando a las Administraciones en cada caso competentes para el desarrollo de las acciones en el mismo previstas; a los instrumentos de ordenación urbana; y a los instrumentos y actuaciones sectoriales y territoriales que afecten a la Red ferroviaria en la CAPV; así como a los particulares al llevar a cabo actos de uso y edificación del suelo.
- 3.- La aprobación del presente Plan Territorial Sectorial implicará la declaración de utilidad pública de todas las acciones en él comprendidas a efectos de expropiación forzosa de los terrenos necesarios para su ejecución, así como para la imposición de las servidumbres que procedan al mismo fin.

Asimismo, y a los efectos de ampliación de la banda de dominio público de las líneas que integran la Red Existente, implicará la declaración de utilidad pública e imposición de servidumbres, para su adaptación a la normativa sectorial aplicable.

- **Artículo 9º.- 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, y de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente, del Gobierno Vasco.

TÍTULO III.- VIGENCIA, REVISIÓN Y MODIFICACIÓN

- **Artículo 10º.- Vigencia**

La vigencia del presente Plan Territorial Sectorial será indefinida.

- **Artículo 11º.- 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 concurrieren 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 12º.- 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 vengan impuestos en razón de la propia realidad del suelo afectado.

3.- Respecto de las disposiciones 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 modificación 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 13º.- 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 14º.- 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.- 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 15º.- 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 16º.- 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 13º.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 desenvolvimiento 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.

TÍTULO V.- EL SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIONES DE USO FERROVARIO

- **Artículo 17º.- 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 18º.- 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 19º.- Definición**

- 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 20º.- 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.- 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 ("L_D") 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 "L_D", 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 "L_D", 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 ("L_D") 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 21º.- 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.- 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 22º.- 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 23º.- 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 24º.- 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.- 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 25º.- 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.

• Artículo 26º.- Configuración del derecho de propiedad en las zonas colindantes al dominio público ferroviario

- 1.- Las limitaciones de uso y edificación en las zonas colindantes al dominio público ferroviario, no conferirán derecho indemnizatorio alguno, toda vez que constituyen elementos que configuran y delimitan el contenido normal del derecho de propiedad.
- 2.- No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, serán indemnizables la ocupación temporal de la zona de servidumbre y los daños y perjuicios que se causen por su utilización. Las demás prohibiciones, limitaciones, servidumbres y afecciones sobre utilización de la zona de servidumbre que no causen perjuicios económicos tienen la naturaleza de limitaciones generales de la propiedad en favor del servicio público ferroviario, y no serán objeto de indemnización.

- 3.- La prohibición genérica de construir en la zona de servidumbre, así como la denegación de la construcción solicitada en la zona de afección, con ocasión de la ejecución de la Nueva Red o de las acciones sobre la Red existente, que no sean susceptibles de equidistribución urbanística serán objeto de indemnización a los afectados.
- 4.- Las indemnizaciones a que haya lugar según lo establecido en los apartados anteriores, se determinarán según los criterios previstos en la legislación sobre responsabilidad patrimonial de la Administración.

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

• Artículo 27º.- 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 28º.- 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.- 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) 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, sin perjuicio de lo señalado en el art. 26.2 a los efectos de señalamiento de compensación por ocupación.

• **Artículo 29º.- 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.- 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 la empresa titular de la línea. A tal fin, se deberá presentar a la Empresa 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 30º.- 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 de la empresa 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 afección, 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 establecimiento. 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 de la Empresa 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 31º.- 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) Examinada la documentación presentada, la empresa 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 32º.- 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 33º.- 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.- La aprobación administrativa de los proyectos de construcción de cruces a distinto nivel llevará aneja la declaración de utilidad pública y la urgencia de ocupación a efectos de expropiación de los terrenos necesarios.
- 3.- A tal efecto se deberá proceder en los plazos fijados por los programas a suscribir a tal fin entre los órganos administrativos competentes sobre los correspondientes ferrocarriles y carreteras, y las empresas ferroviarias afectadas, a la supresión de los pasos a nivel existentes, y, en su caso, a su sustitución por cruces a distinto nivel, cuando dicha supresión resulte conveniente 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 deberán contar con los sistemas de seguridad y señalización adecuados para garantizar su seguridad que, a tal efecto, se determinen por las Administraciones competentes en materia de transportes ferroviarios y carreteras.
- 5.- La determinación de qué organismos o entidades resulten obligados a sufragar los costes de la supresión de los pasos a nivel, o, en su caso la instalación de los sistemas de protección previstos en el apartado anterior, se llevará de acuerdo con las previsiones contenidas en las disposiciones sectoriales ferroviarias; sin perjuicio de los convenios o acuerdos que al efecto pudieran concluir entre sí los organismos y entidades implicados, así como cualesquiera otros que resultaren interesados en la materia.

- 6.- En cualquier caso, cualquier obra que afecte a las condiciones de vialidad de la carretera deberá someterse a examen del organismo competente sobre la materia, a fin de que el mismo dé su conformidad o imponga las condiciones que estime precisas; recíprocamente, el organismo competente sobre el transporte ferroviario deberá otorgar su conformidad o imponer las condiciones que estime necesarias en todas aquellas obras de carretera que afecten a las condiciones de vialidad del ferrocarril.
- 7.- Los pasos a nivel particulares existentes, establecidos para el servicio de determinadas fincas o de explotaciones de cualquier clase, se regirán por las condiciones fijadas en la correspondiente autorización, quedando expresamente prohibida su utilización por tráfico o personas distintas o para fines comprendidos de los establecidos en aquélla.

- **Artículo 34º.- Del depósito de materiales sobrantes**

- 1.- Constituirá requisito de los proyectos técnicos, la vinculación a la propia obra de ejecución de la infraestructura ferroviaria de terrenos destinados al depósito de materiales sobrantes denominados escombreras o vertederos, que deberán ser localizados e identificados 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.

DISPOSICIONES ADICIONALES

▪ **Disposición Adicional primera.- Plazos de Adaptación de los Instrumentos de ordenación urbanística**

- 1.- La necesaria adaptación de instrumentos de ordenación urbanística contemplada en el artículo 6º de las presentes Determinaciones se llevará a cabo en el plazo de un año a contar desde su publicación.
- 2.- En cualquier caso, los municipios cuyos instrumentos de planeamiento se encuentren a la entrada en vigor del presente Plan Territorial Sectorial, en fase de revisión, efectuarán la adaptación necesariamente en dicho procedimiento.

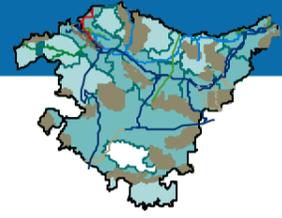
• **Disposición Adicional segunda.- Concreción de las zonas inmediatas a la vía férrea**

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.

▪ **Disposición Adicional tercera.- Regulaciones especiales**

Habida cuenta de las particularidades que presentan la tipología de determinada infraestructura ferroviaria, concretamente por su más intensa imbricación en la trama y estructura urbana, las determinaciones contenidas en los Títulos V y VI de las presentes Determinaciones, no serán de aplicación a la infraestructura de los metros ligeros y funiculares.

APÉNDICE I. ESQUEMAS



DELIMITACIÓN Y LIMITACIONES

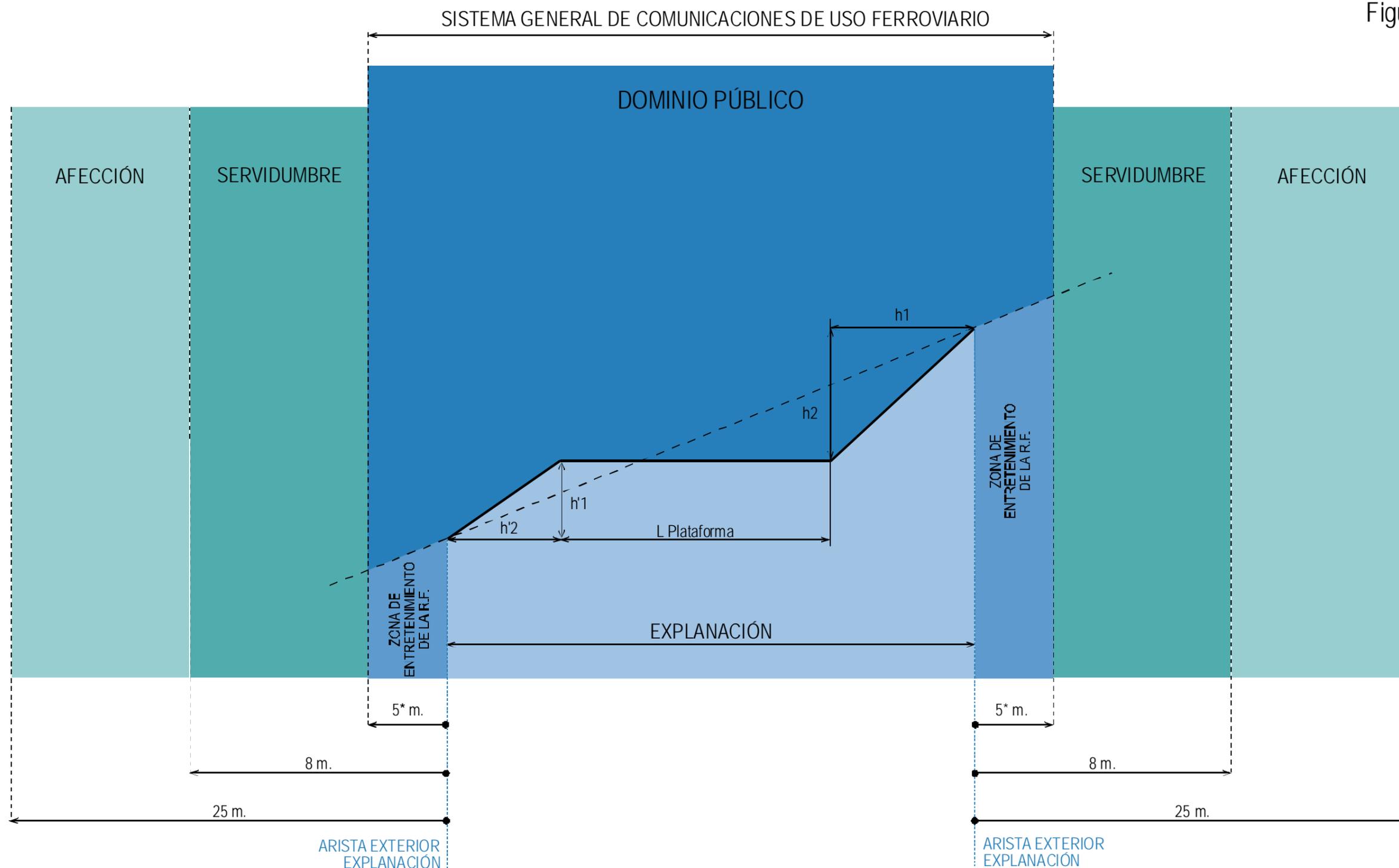


TRAZADO EN SUPERFICIE

SUELO URBANO

(*) Mínimo 2 m, en casos excepcionales

Figura N° 1

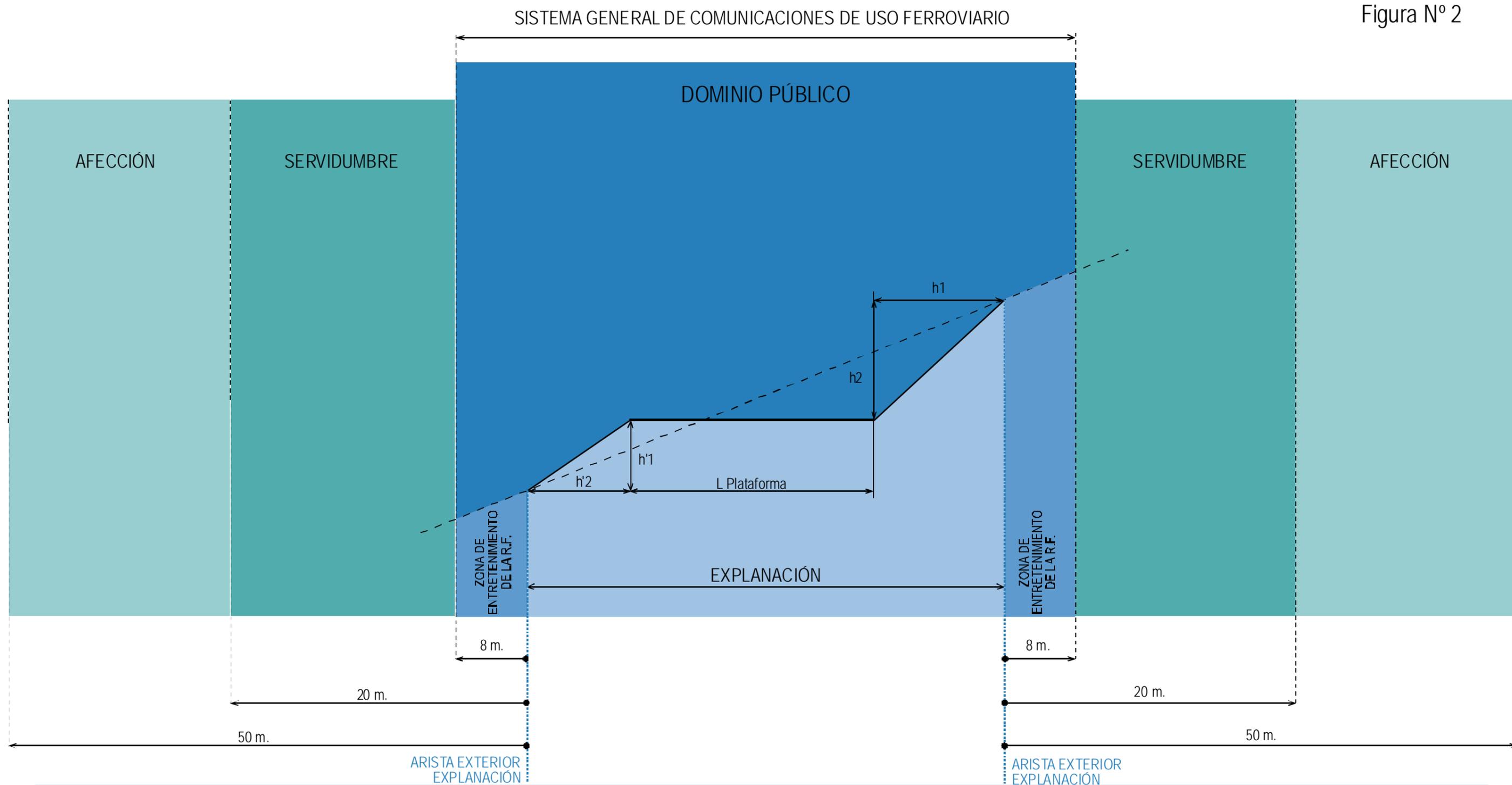




TRAZADO EN SUPERFICIE

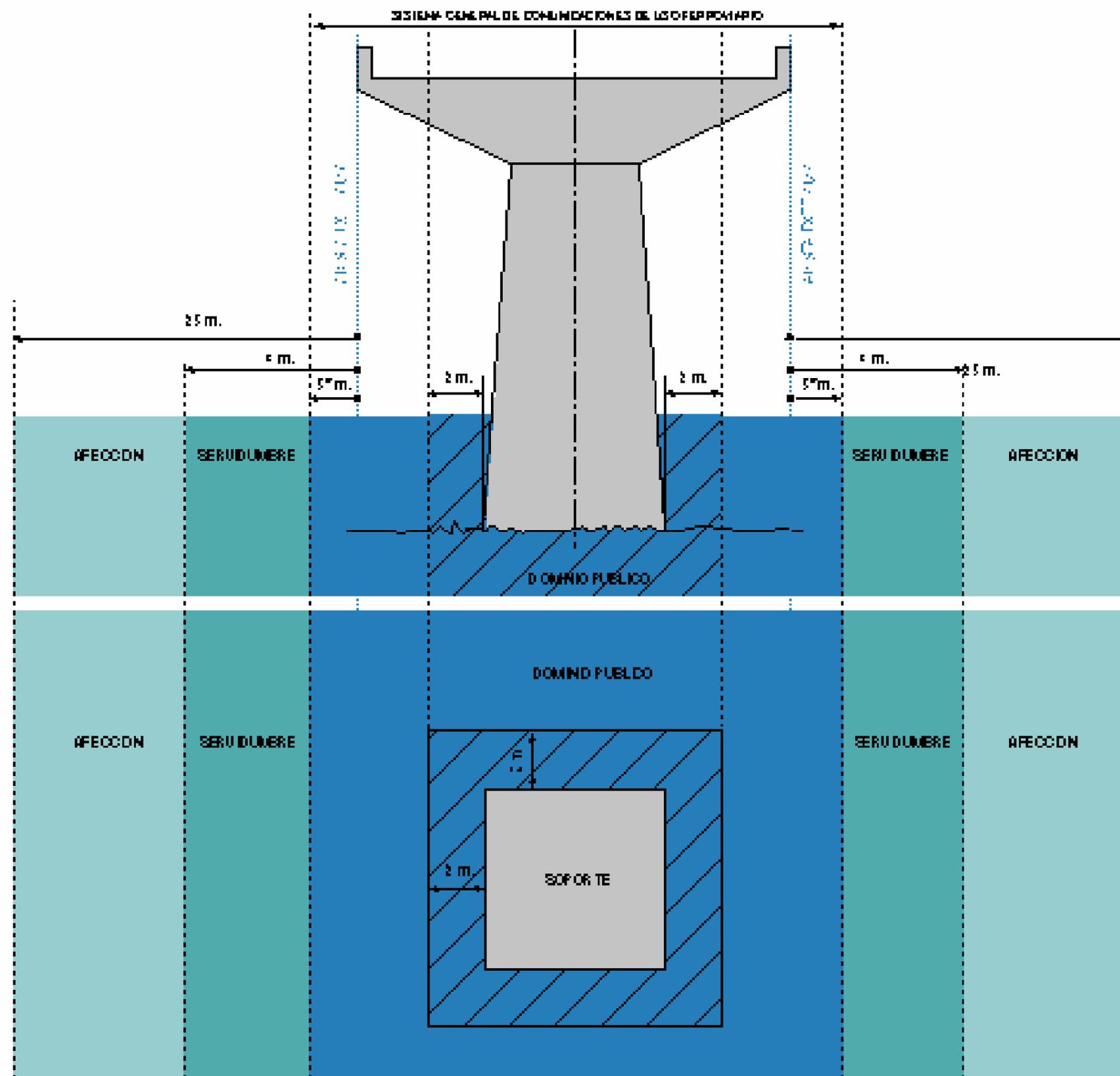
SUELO URBANIZABLE Y NO URBANIZABLE

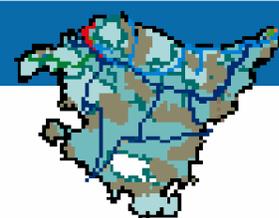
Figura Nº 2





TRAZADO EN VIADUCTO

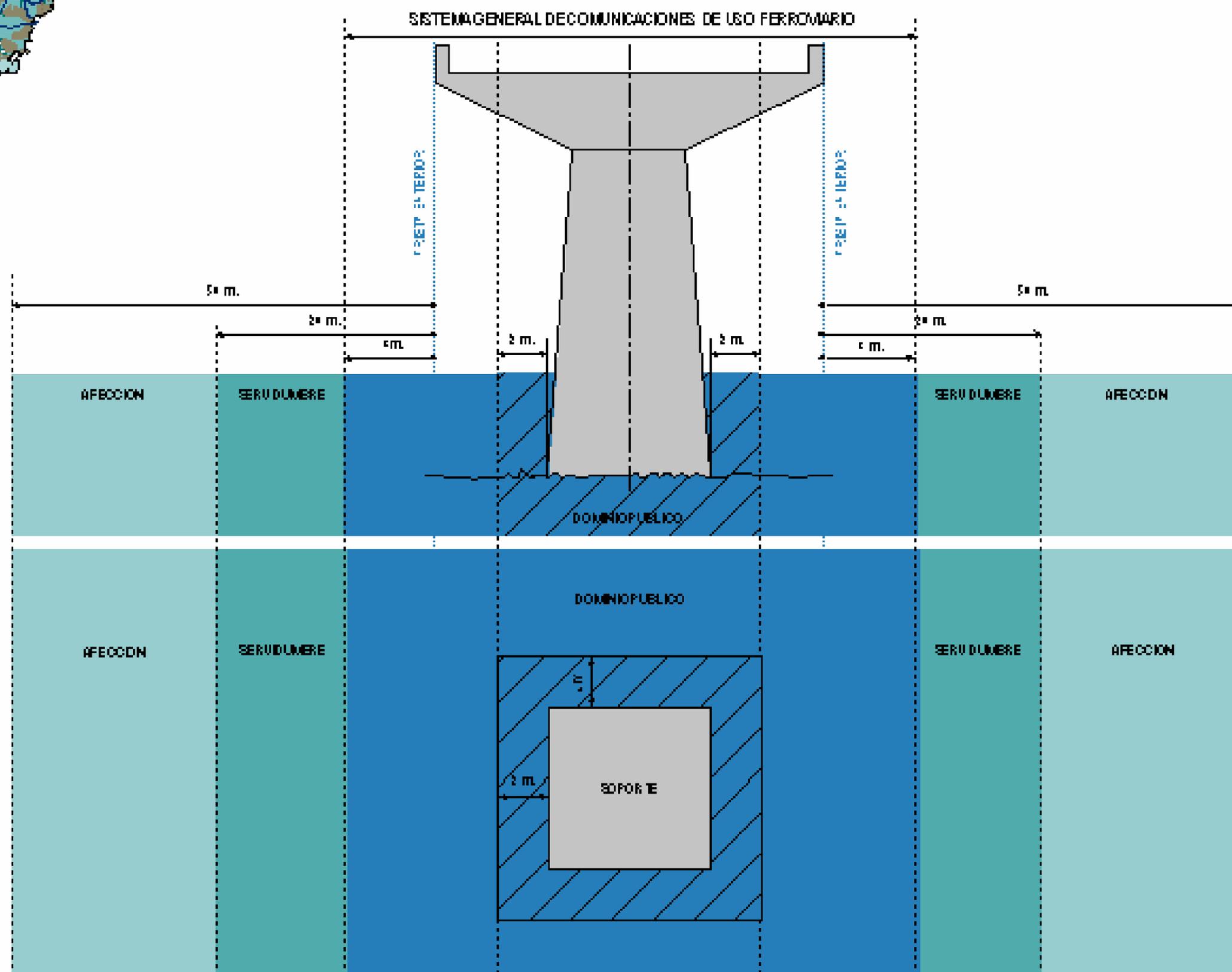




TRAZADO EN VIADUCTO

SUELO URBANIZABLE Y NO URBANIZABLE

Figura N° 4

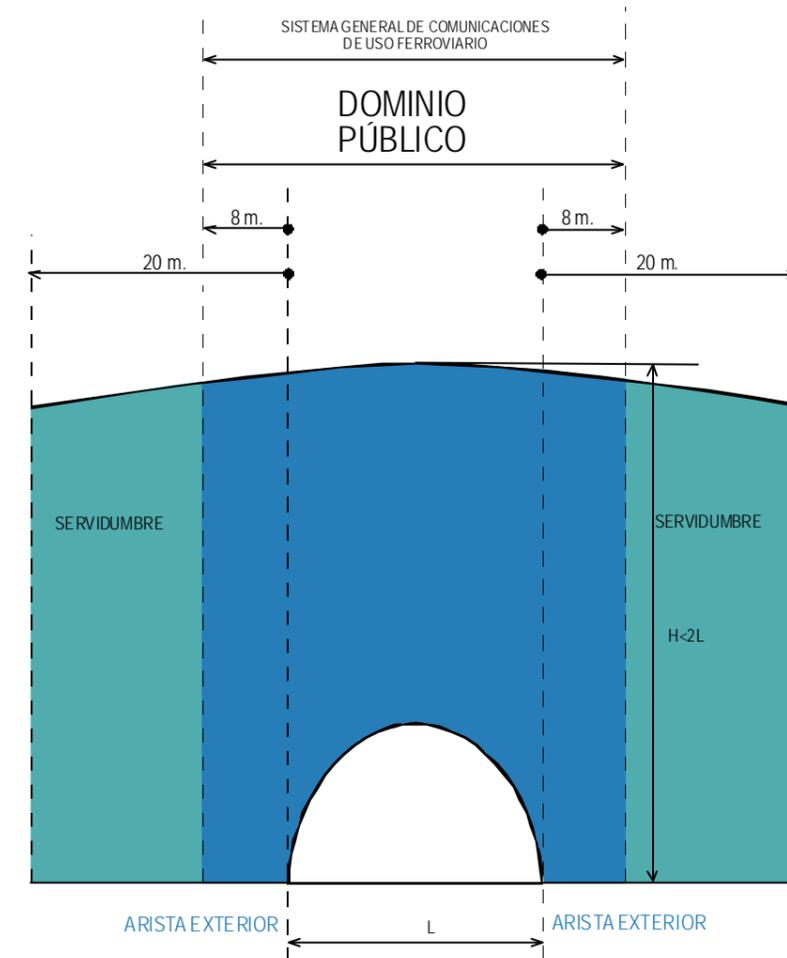
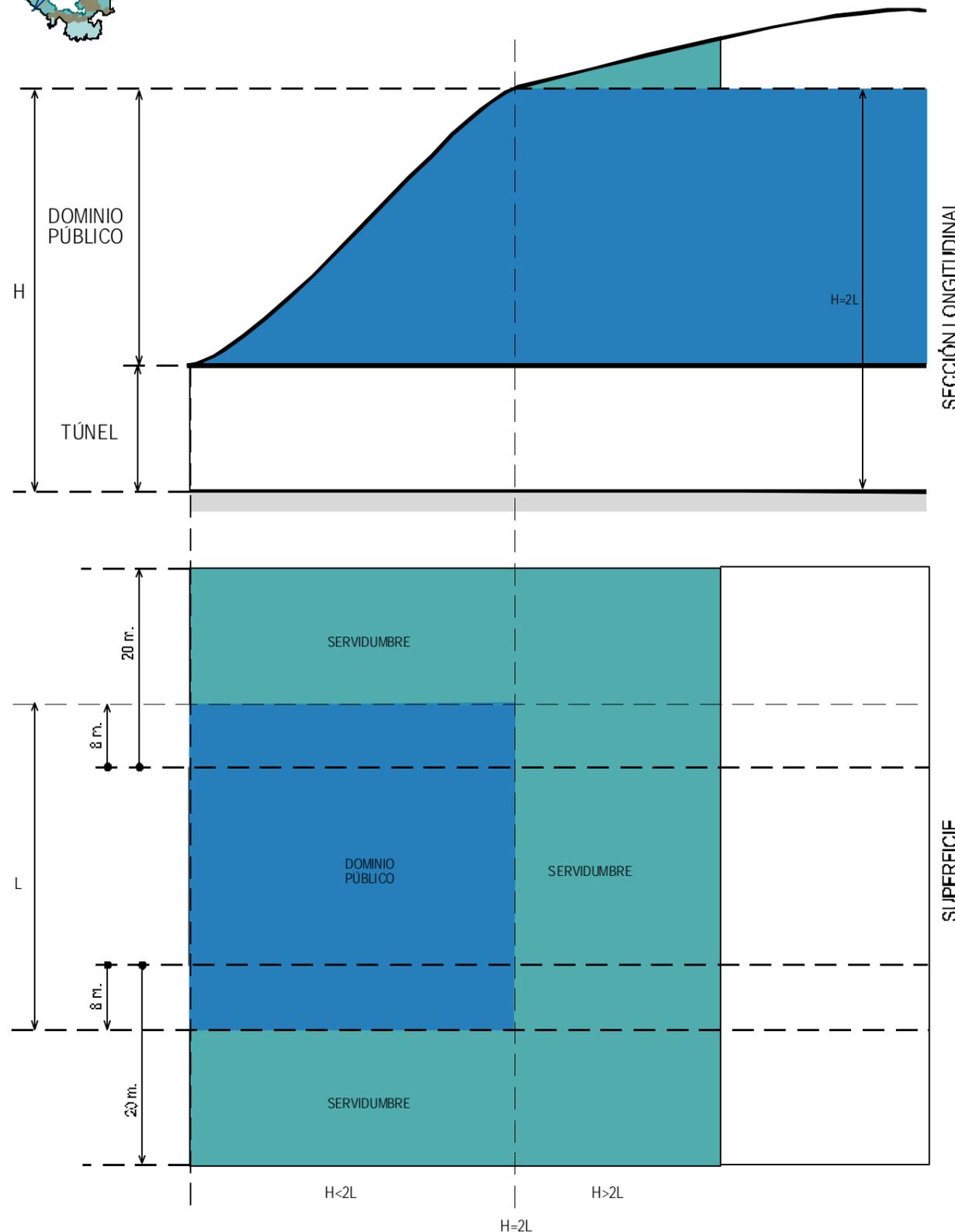


En este caso de apoyos, excepcionalmente será esta zona Dominio Público

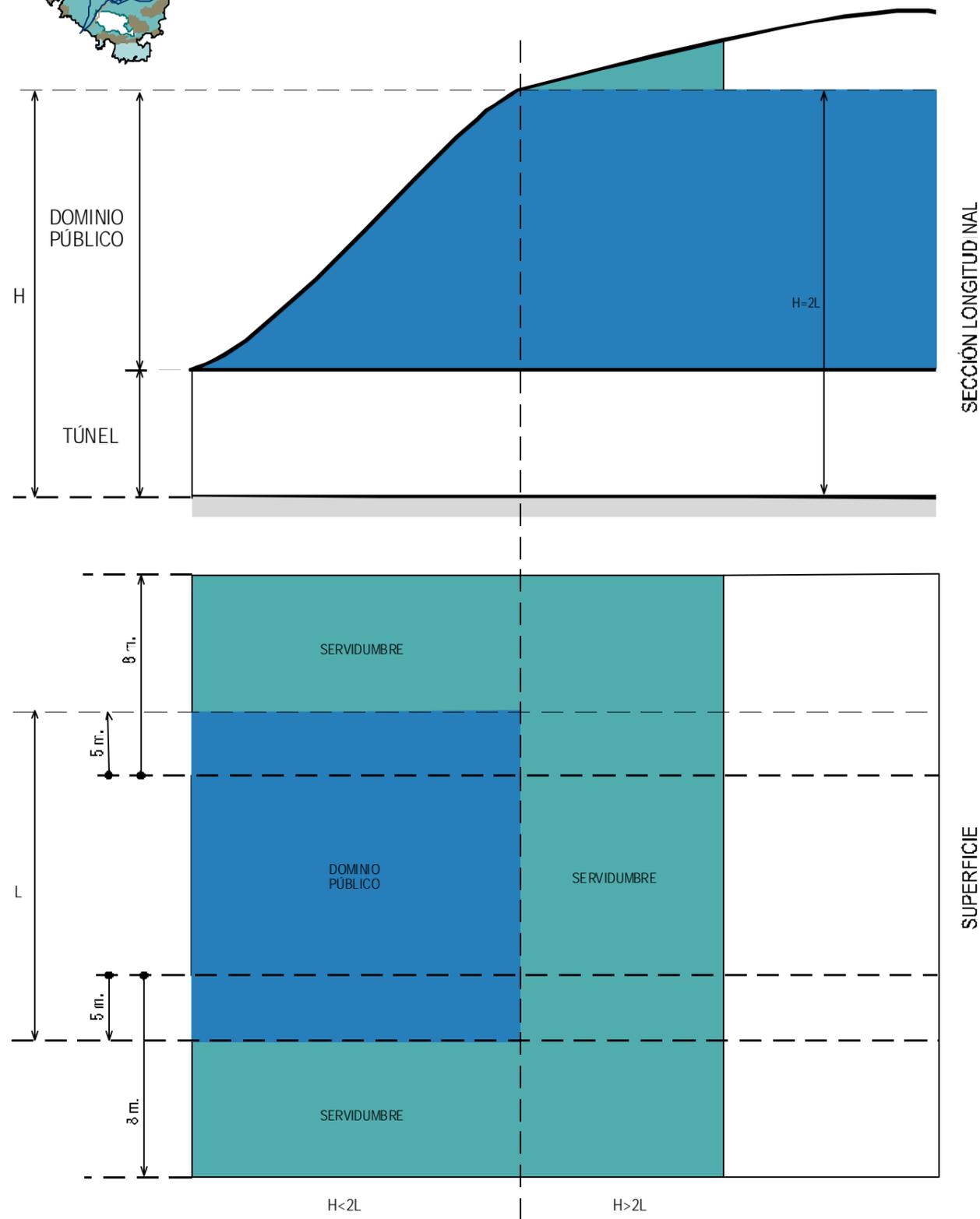
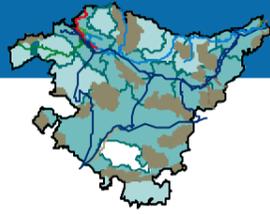


SUELO URBANIZABLE Y NO URBANIZABLE (**)

Figura Nº 5

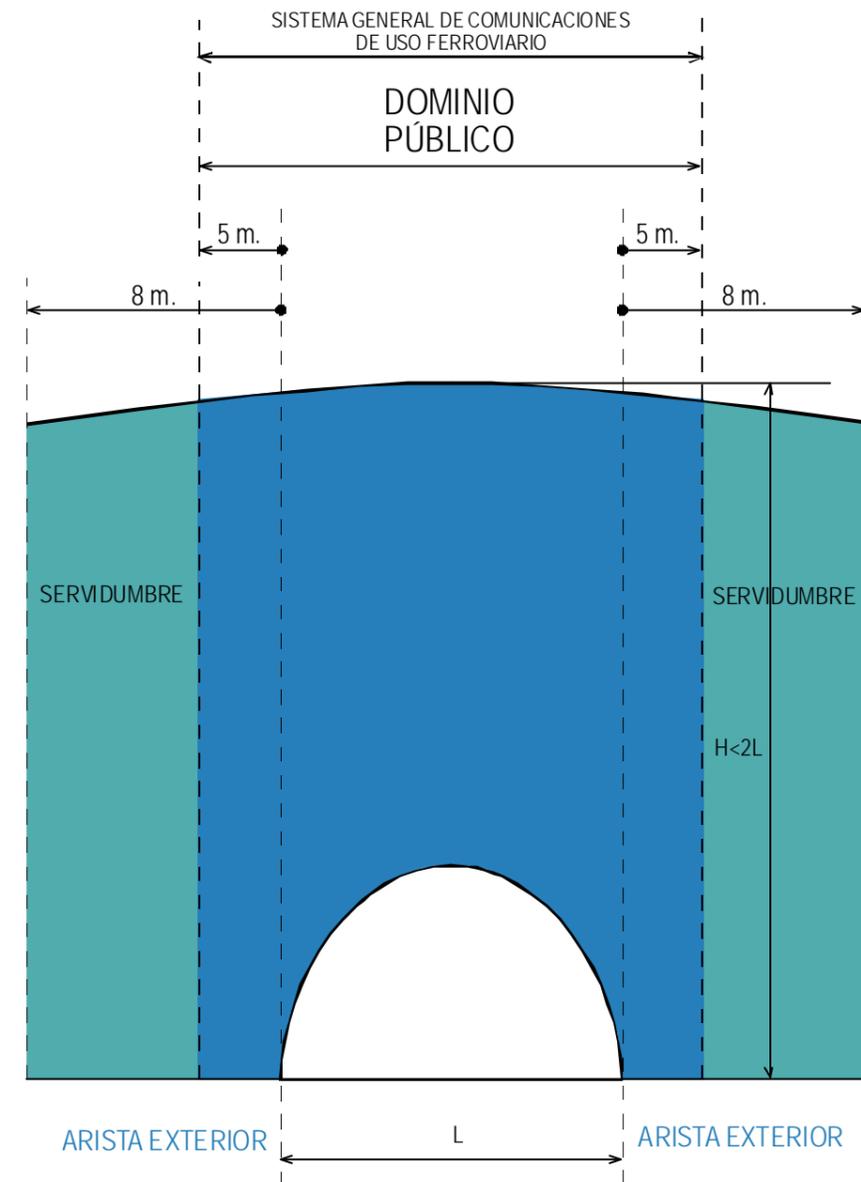


(**) Según características geotécnicas del terreno
 CRITERIO ORIENTATIVO. Si $H > 2L$, no hay zona de dominio Público,
 ni otra clase de dominio.

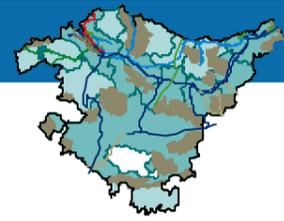


SUELO URBANO (**)

Figura Nº 6



(**) Según características geotécnicas del terreno
 CRITERIO ORIENTATIVO. Si $H > 2L$, no hay zona de dominio Público, ni otra clase de dominio.



PARÁMETROS GEOMÉTRICOS

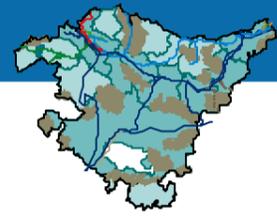
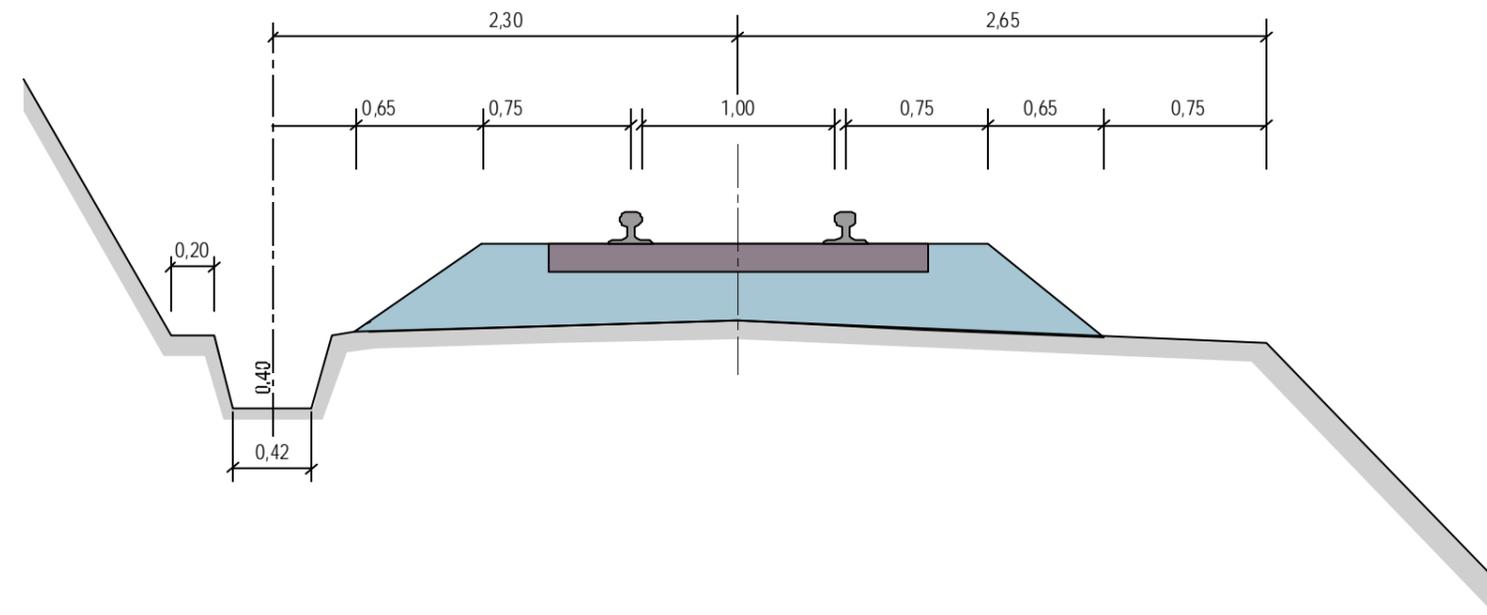


Figura Nº 1



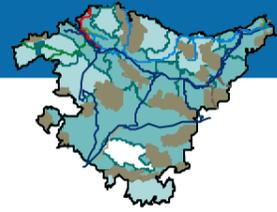
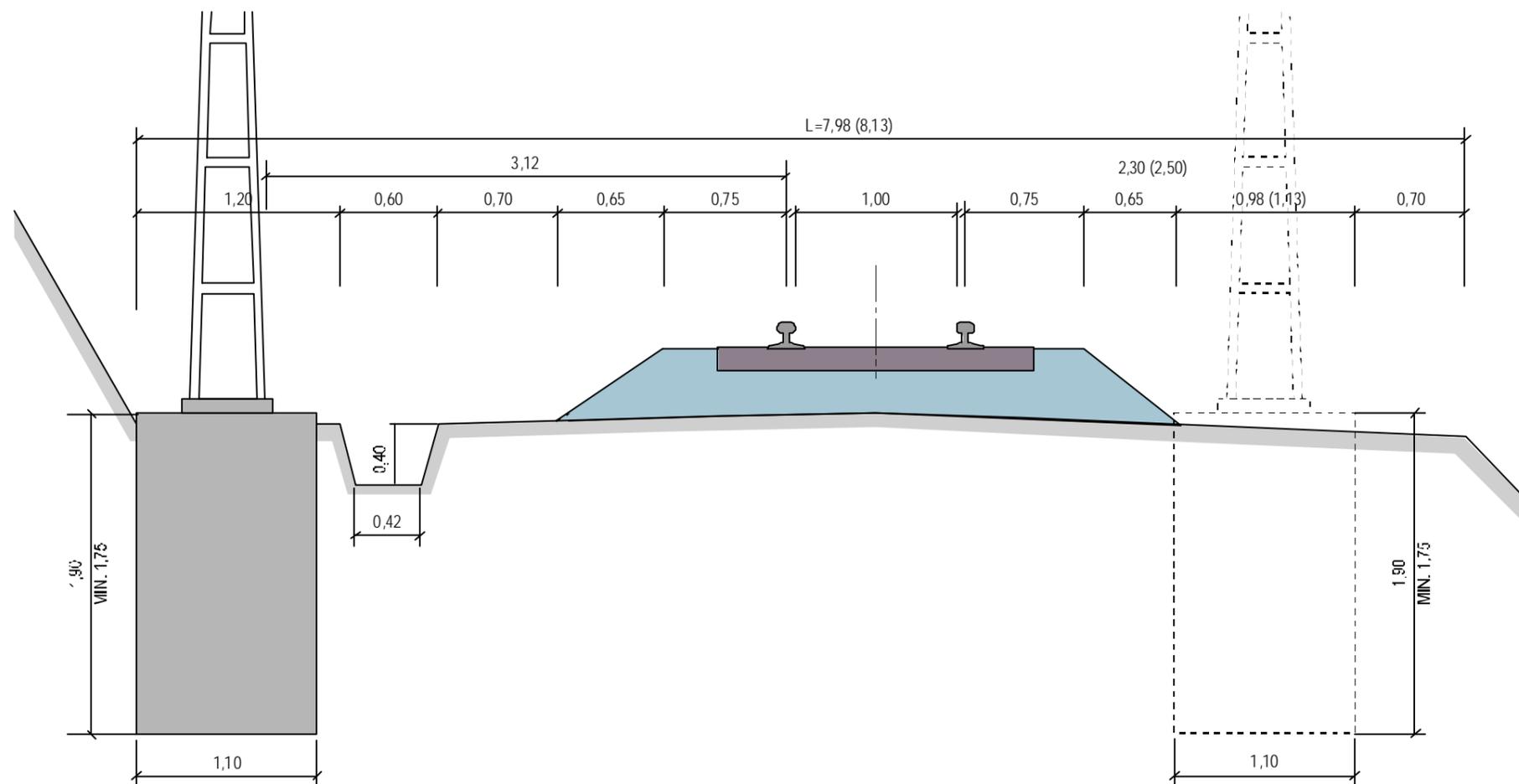


Figura N° 2



7,98	RECTA
(8,13)	CURVA

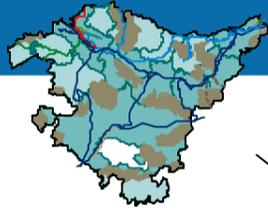
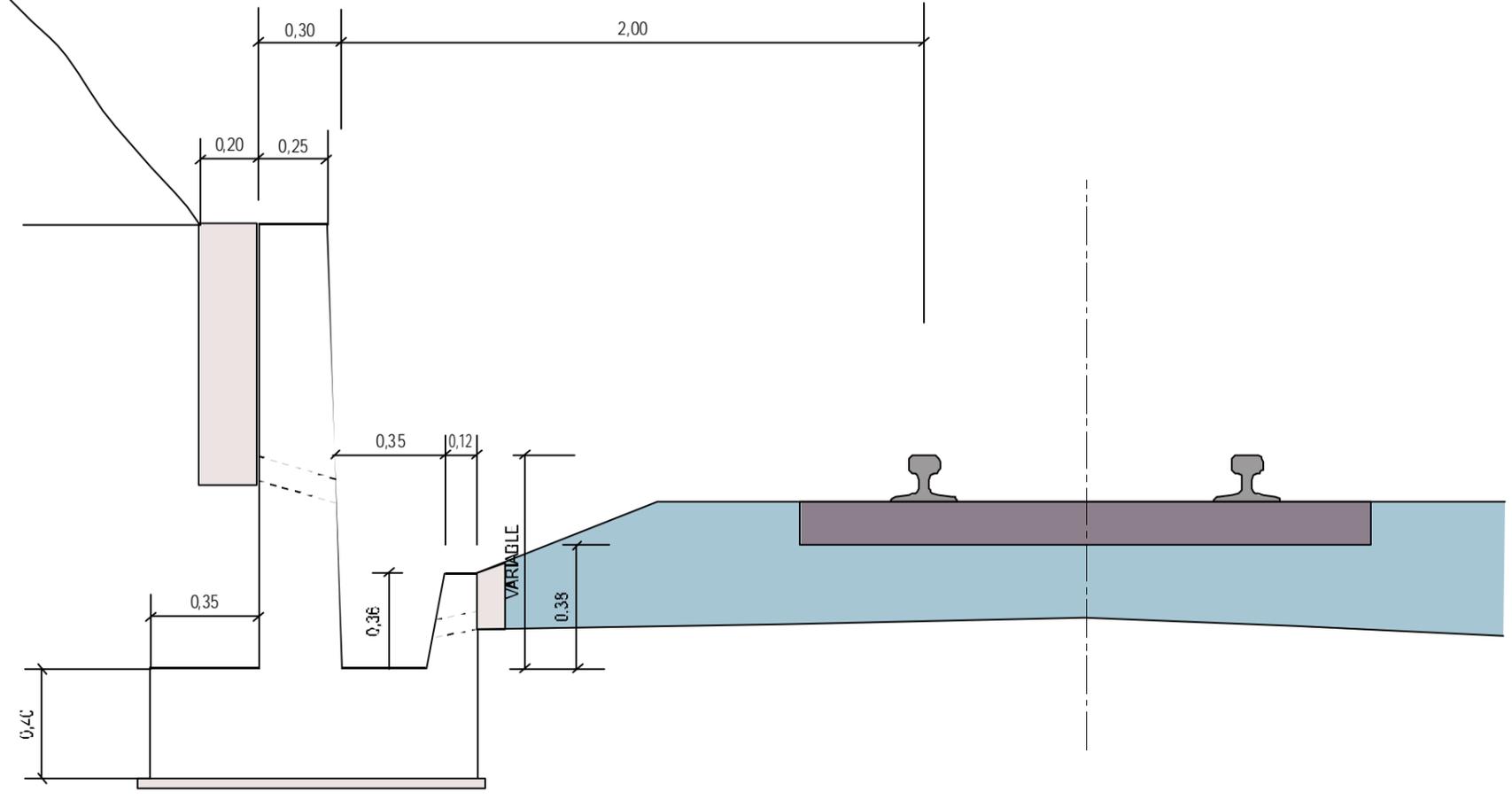
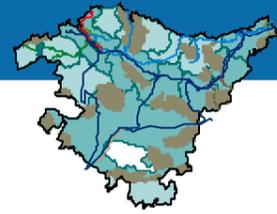


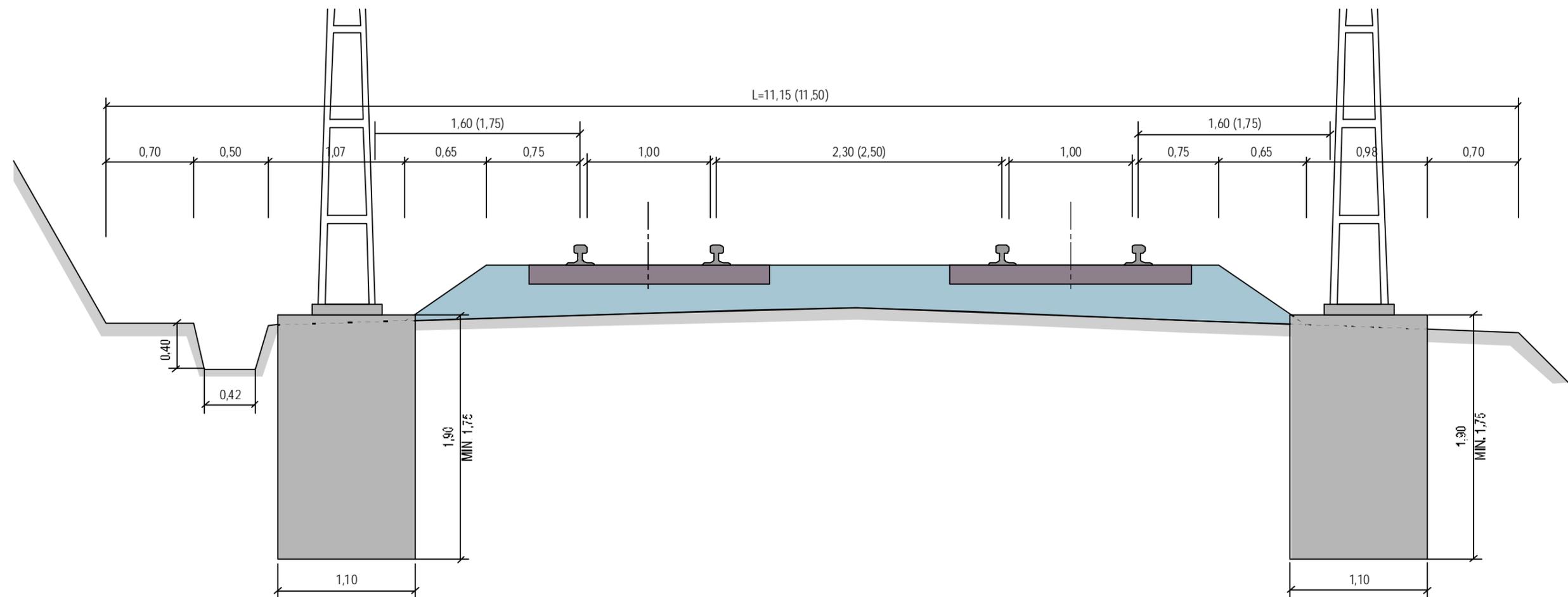
Figura N° 3





PARÁMETROS GEOMÉTRICOS

Figura N° 4



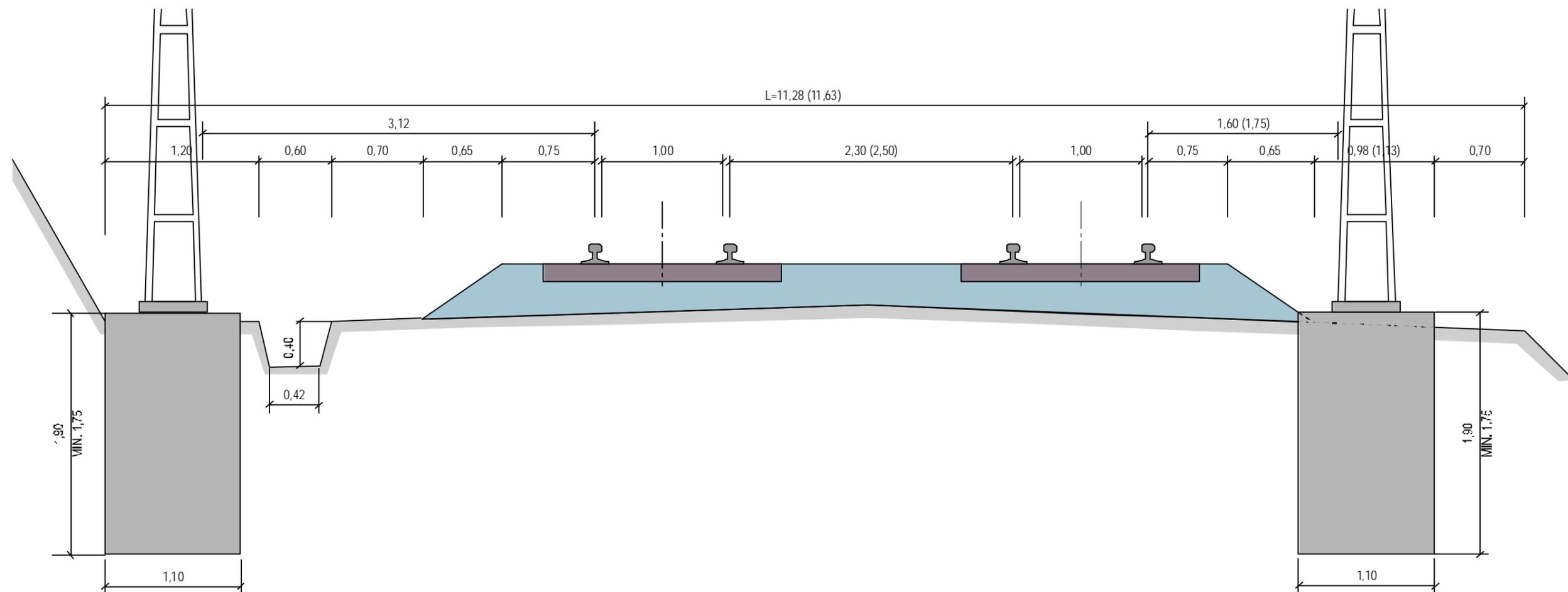
EuskoTren

PLATAFORMA VÍA DOBLE I

11,15	RECTA
(11,50)	CURVA



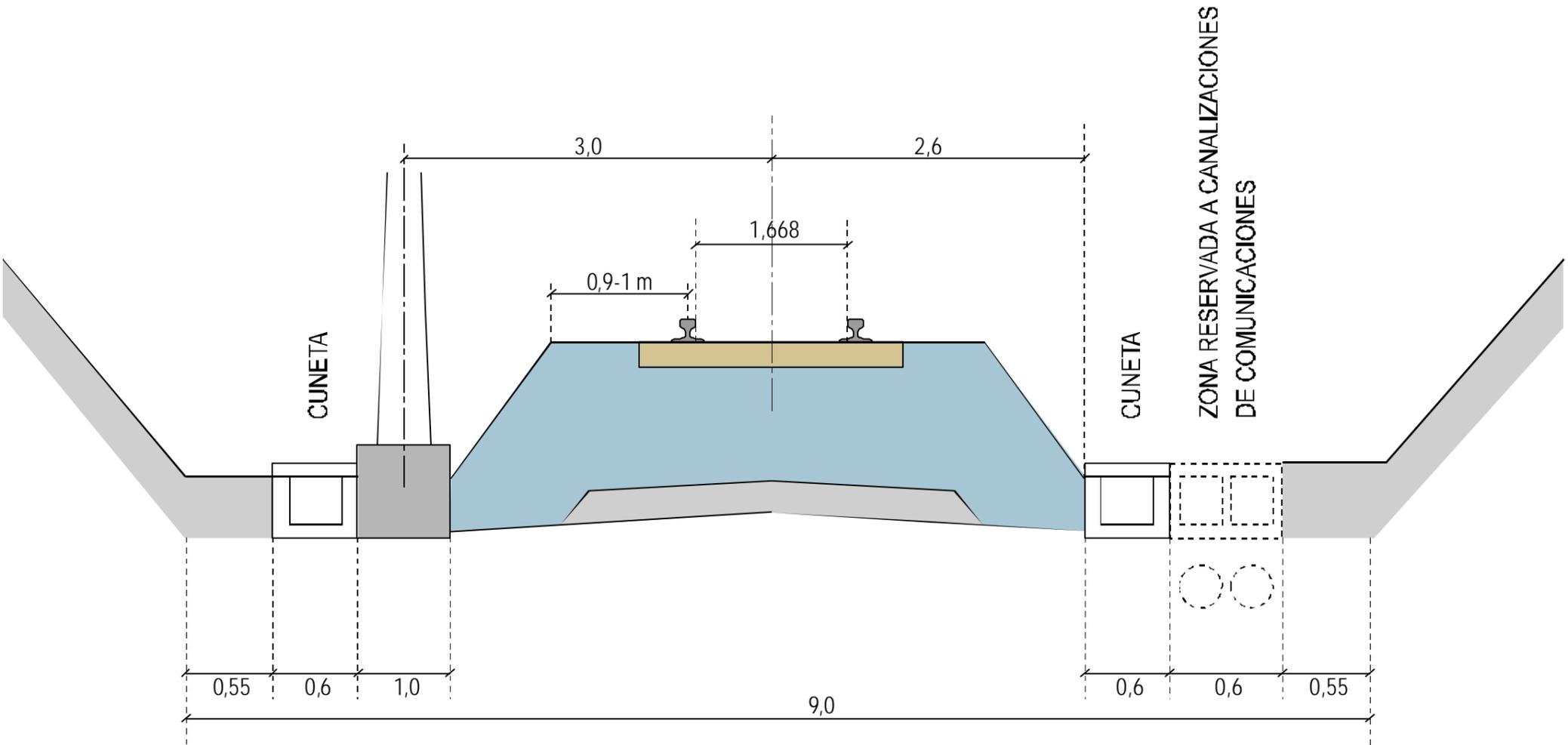
Figura N° 5



11,28	RECTA
(11,63)	CURVA



Figura N° 6



SECCIÓN TIPO VÍA ÚNICA I

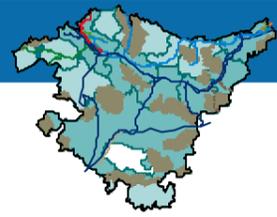
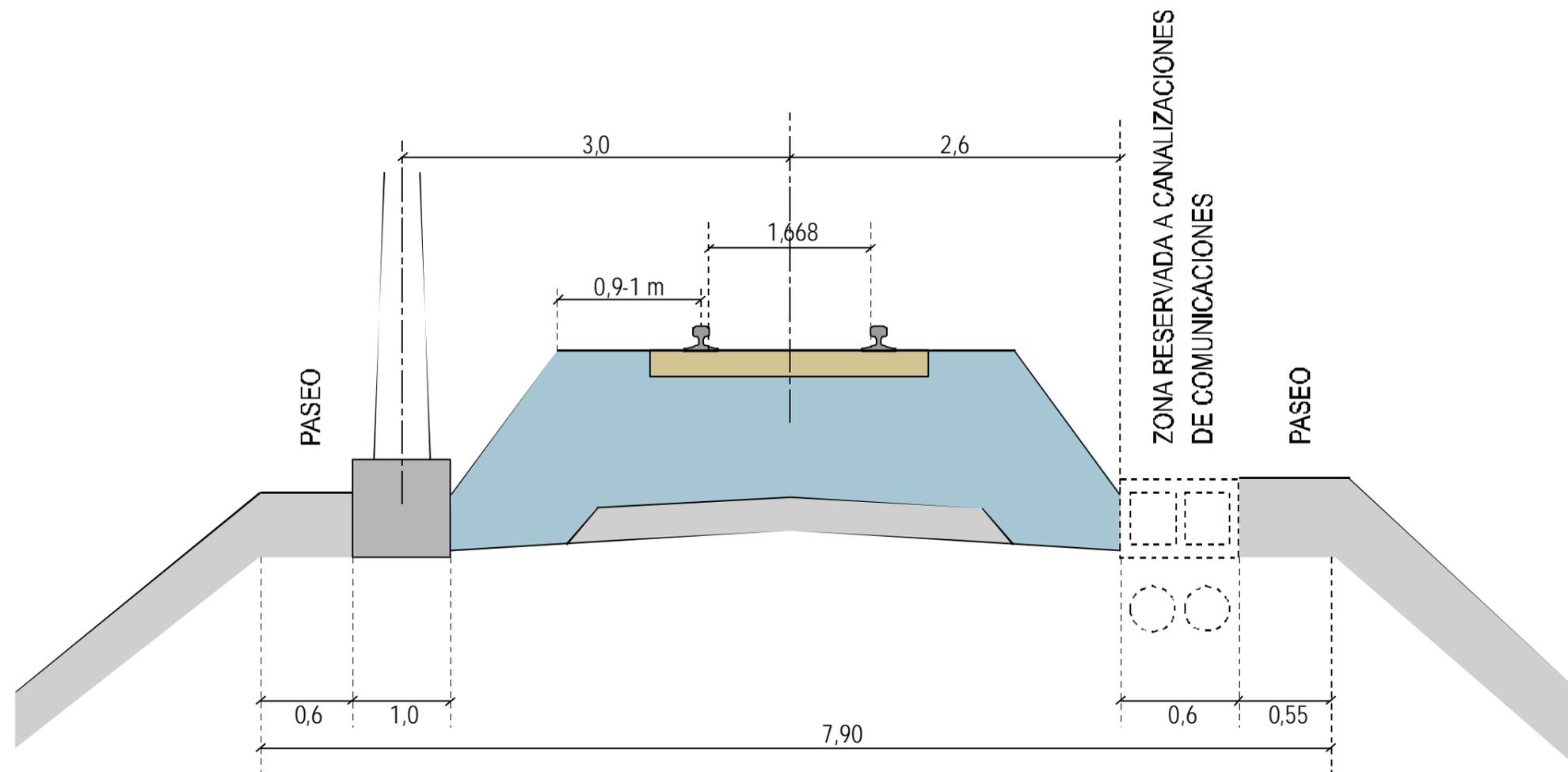
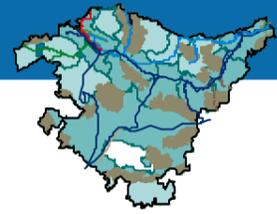


Figura N° 7

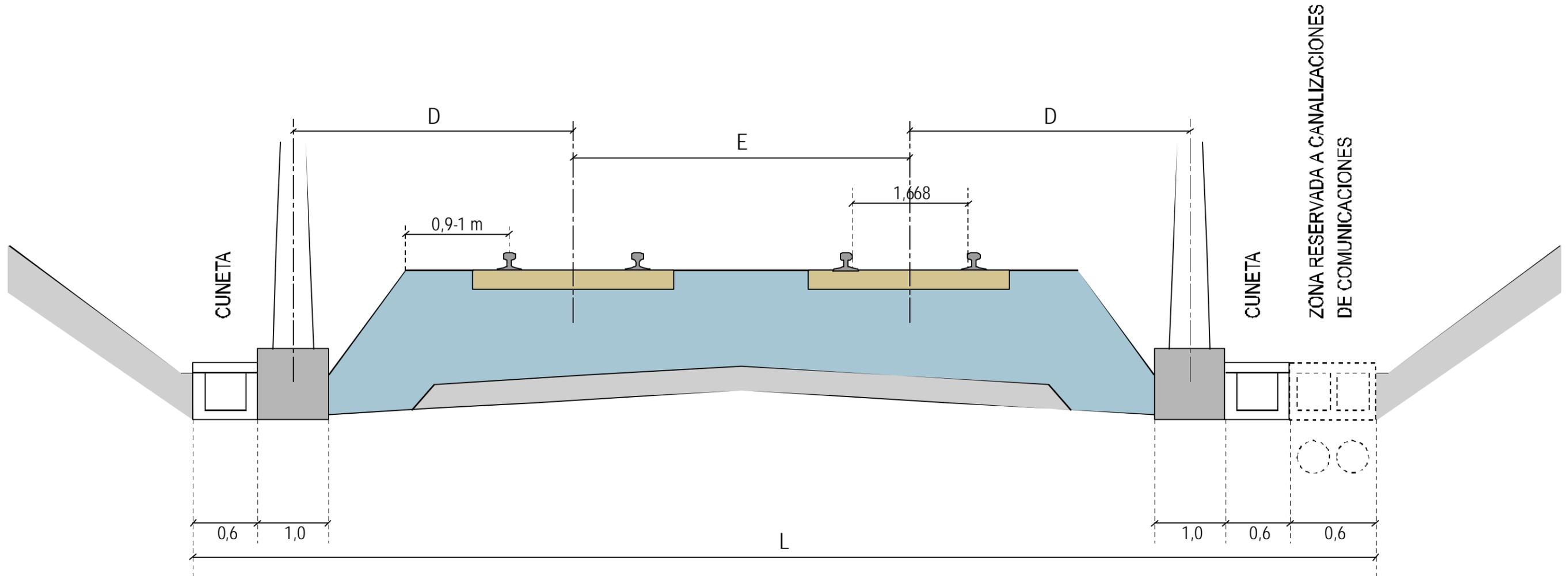


SECCIÓN TIPO VÍA ÚNICA II



NUEVAS LÍNEAS Y DESDOBLAMIENTO DE ACTUALES CON MODIFICACIÓN DE TRAZADO

Figura N° 8



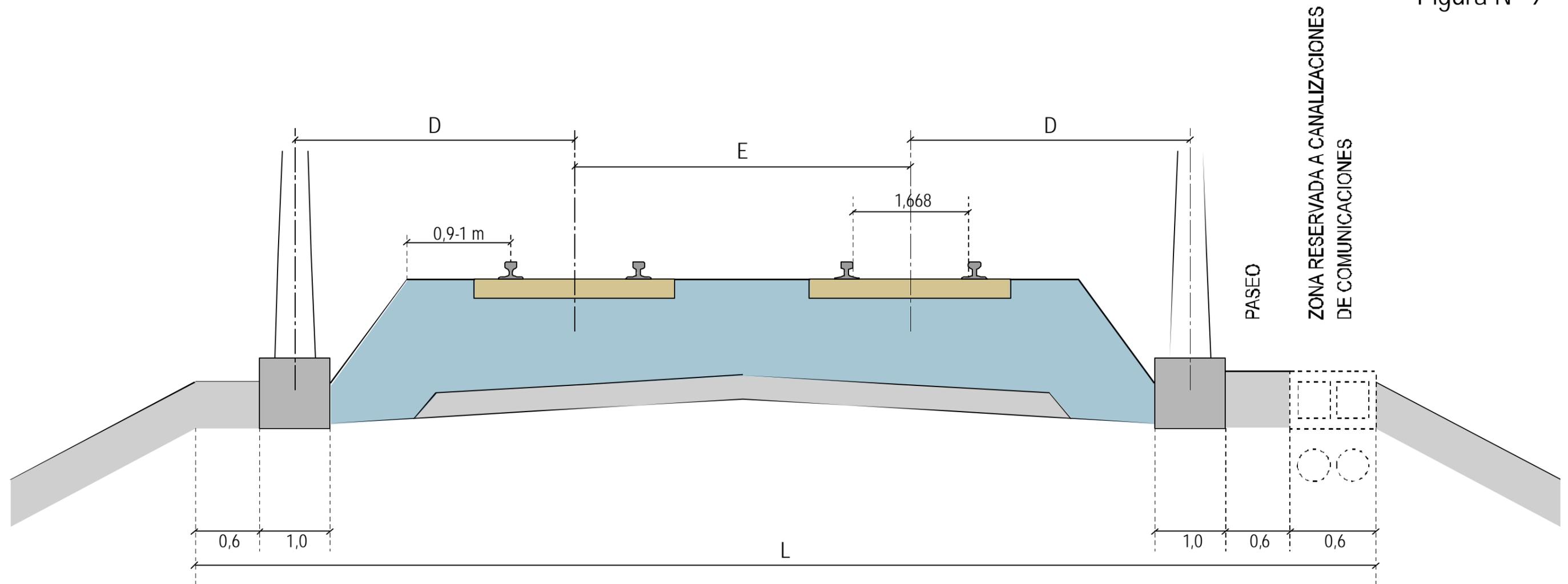
SECCIÓN TIPO VÍA DOBLE I

VELOCIDAD	L	E	D
250	13,300	4,300	3,100
200	12,900	4,000	3,000
160	12,820	3,920	3,000



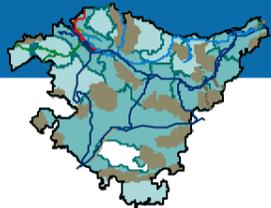
NUEVAS LÍNEAS Y DESDOBLAMIENTO DE ACTUALES CON MODIFICACIÓN DE TRAZADO

Figura N° 9



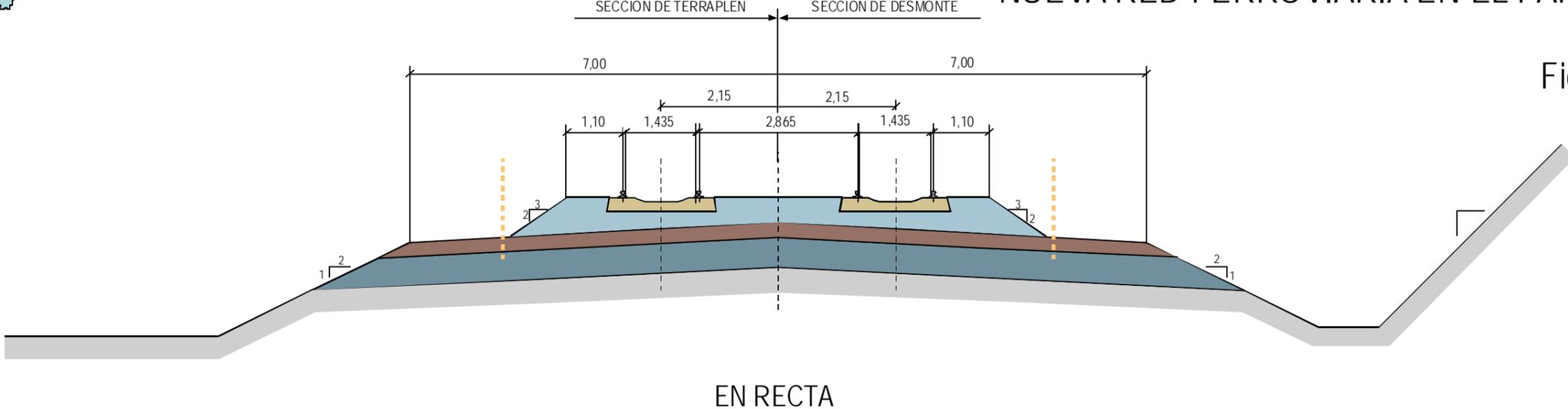
SECCIÓN TIPO VÍA DOBLE II

VELOCIDAD	L	E	D
250	13,300	4,300	3,100
200	12,900	4,000	3,000
160	12,820	3,920	3,000



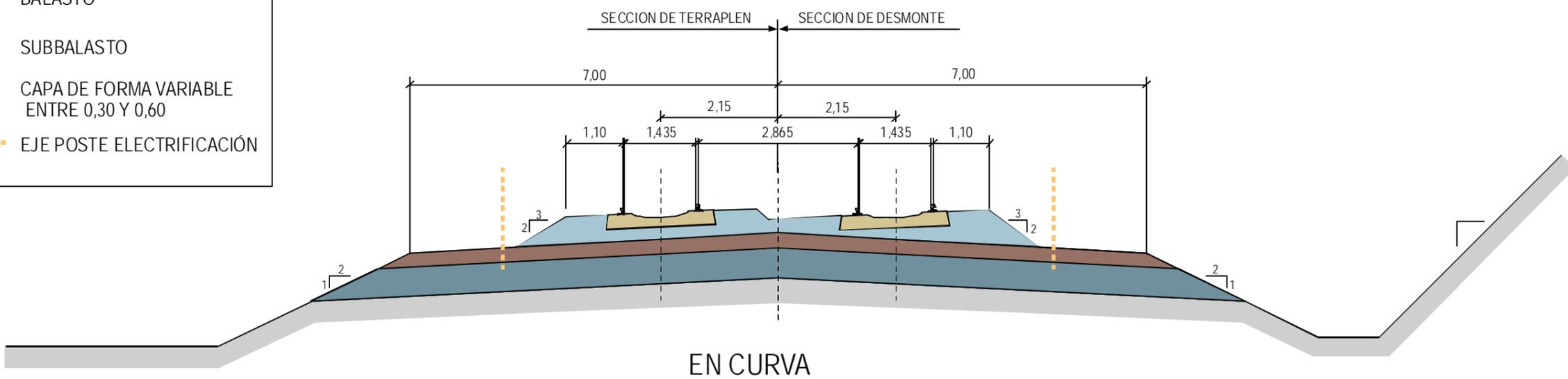
NUEVA RED FERROVIARIA EN EL PAÍS VASCO

Figura N° 10



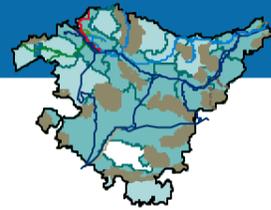
EN RECTA

- TRAVIESA
- BALASTO
- SUBBALASTO
- CAPA DE FORMA VARIABLE ENTRE 0,30 Y 0,60
- EJE POSTE ELECTRIFICACIÓN



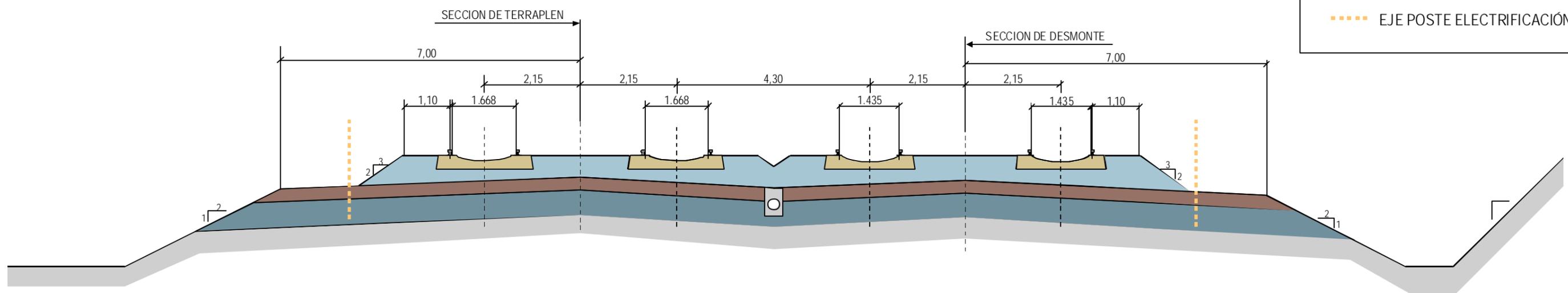
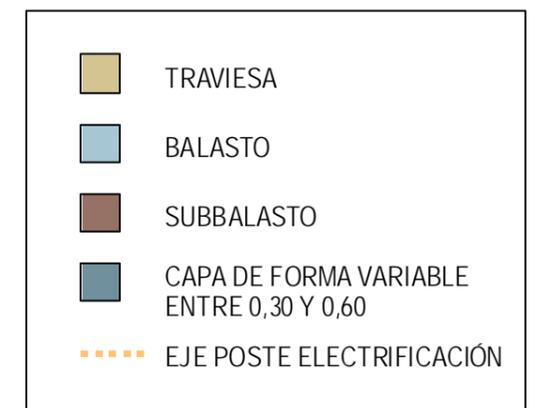
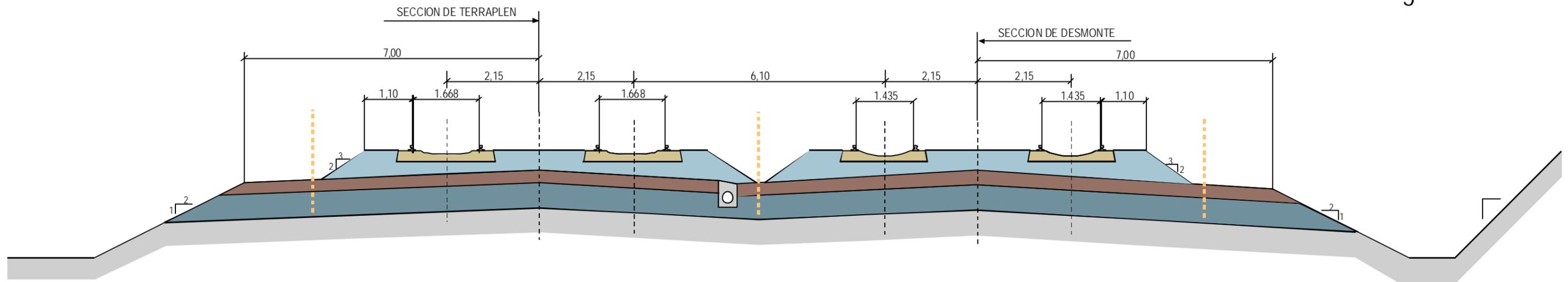
EN CURVA

SECCIÓN TIPO VÍA DOBLE



NUEVA RED FERROVIARIA EN EL PAÍS VASCO

Figura Nº 11



SECCIONES TIPO VÍA CUADRUPLE