

ANUNCIO

BOLETÍN N° 128 - 21 de junio de 2024

1. Comunidad Foral de Navarra

1.7. Otros

ACUERDO del Gobierno de Navarra, de 5 de junio de 2024, por el que, se aprueba la modificación del Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal "Adecuación del trazado del antiguo ferrocarril del Bidasoa en el Tramo Endarlatsa-Donztebe / Santesteban para su utilización como vía verde" relativa a la adecuación de su normativa urbanística y a la inclusión del tramo Donztebe / Santesteban-Elizondo, promovido por la Asociación Cederna Garalur.

I.–Objeto.

Esta modificación tiene por objeto ampliar la regulación del Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal (PSIS) de "Adecuación del trazado del antiguo ferrocarril del Bidasoa en el Tramo Endarlatsa-Donztebe / Santesteban para su utilización como vía verde", al resto del trazado navarro del citado ferrocarril. Afecta a los términos municipales de Santesteban, Bertizarana y Baztán.

El nuevo tramo se apoya principalmente en la antigua vía del ferrocarril y en determinados tramos de pistas o carreteras locales, tiene una longitud aproximada de 15,3 km y transcurre por las localidades de Santesteban, Legasa, Narbarte, Oierogui, Oronoz-Mugairi, Arraioz, y Elizondo.

Asimismo, se aprovecha la presente modificación para adecuar la normativa urbanística del PSIS a su naturaleza, previsiones y alcance.

II.–Trámites de información pública y de audiencia.

Por Acuerdo del Gobierno de Navarra, de 25 de mayo de 2022, se aprueba inicialmente el expediente de modificación (Boletín Oficial de Navarra número 120-17 de junio de 2022) y se somete a los trámites de información pública y de audiencia a los ayuntamientos afectados sobre los que incide la misma.

Durante dichos trámites se han recibido 4 escritos de alegaciones cuyo resumen y respuesta se incluyen en el anexo I del presente acuerdo.

III.–Informes sectoriales.

Constan en el expediente los informes favorables de la Sección de Comunales, de la Sección de Planificación Territorial y Participación, del Servicio de Ordenación y Fomento del Turismo y del Comercio, del Servicio de Patrimonio Histórico, del Servicio de Protección Civil y Emergencias, de la Dirección General de Obras Públicas e Infraestructuras y de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico. Los dos últimos con consideraciones que deberán atenderse en la redacción, tramitación y ejecución de los proyectos constructivos que desarrollen la modificación.

IV.–Evaluación ambiental.

Mediante Resolución 1086E/2023, de 18 de diciembre, de la directora general de Medio Ambiente se formula informe de impacto ambiental de la modificación del instrumento de planeamiento territorial que nos ocupa. Dicha resolución incluye un condicionado ambiental que ha sido considerado por la promotora en el último documento presentado. Consta a posteriori, informe de la Sección de Evaluación Ambiental, de fecha 19 de abril de 2024, que señala que la documentación y el trazado del PSIS se corresponde a lo establecido en la Resolución 1086E/2023, de 18 de diciembre, por la que se formuló informe de impacto ambiental y advierte un error en la cartografía presentada que la promotora ha subsanado.

V.–Consideraciones.

El Acuerdo del Gobierno de Navarra de 25 de mayo de 2022, por el que se aprueba inicialmente la modificación, recogía una serie de consideraciones que la promotora ha abordado en el documento junto con las consideraciones recogidas en posteriores requerimientos del Servicio de Territorio y Paisaje.

En particular, se han introducido en el documento los siguientes cambios: el documento se ha renombrado como modificación no como un instrumento o PSIS independiente; se ha completado con los contenidos exigidos en el texto refundido de la Ley Foral de Ordenación del Territorio y Urbanismo, aprobado por Decreto Foral Legislativo 1/2017, de 26 de julio (delimitación gráfica del ámbito objeto de ampliación, duración temporal estimada de las obras, aval bancario y se ha completado el estudio de viabilidad económica) y en la Ley Foral 12/2018, de 14 de junio, de Accesibilidad Universal (apartado justificativo de su cumplimiento); se han corregido las referencias a Plan Sectorial por Proyecto Sectorial; los planos que no contenían determinaciones urbanísticas se han trasladado a planos de información (P.5 Parcelario a I.5); se ha justificado la coherencia con el planeamiento vigente (con la previsión de "Servicios urbanos" en Doneztebe / Santesteban); en Oronoz-Mugairi se ha eliminado el trazado diferenciado de peatones y ciclistas; en Arraioz se aclara que los cruces de la carretera N-121B previstos no son a nivel (por pasos inferiores existentes); en Oronoz-Mugairi, atendiendo al informe de impacto ambiental, el trazado se ha alejado del ZEC río Bidasoa; por último, se han corregido las incoherencias advertidas entre los planos del documento.

No obstante lo anterior, la promotora no ha atendido a la revisión recomendada de la normativa urbanística que recoge las determinaciones de ordenación urbanística o regulación urbanística aplicable al ámbito del PSIS. Tal revisión se ha realizado de oficio, eliminando todos los textos descriptivos o justificativos así como aquellas determinaciones o cuestiones ajenas a las previsiones y alcance del PSIS, en particular, se han excluido las determinaciones relativas al uso público de la vía que exceden del alcance de una norma de protección y deben, en su caso, establecerse a través de ordenanzas reguladoras de uso, las determinaciones o recomendaciones

al planeamiento municipal que no se acotan al ámbito geográfico del PSIS y se refieren a suelos no incluidos en el mismo, y las determinaciones que posibilitan al planeamiento municipal o sectorial reducir la franja de protección. Asimismo, de oficio y conforme a las exigencias del Decreto Foral 253/2019, de 16 de octubre, por el que se regula el Registro de Planeamiento de Navarra y el formato de presentación de los instrumentos de planificación urbanística y territorial de Navarra, se renombran los planos de proyecto como planos de ordenación, y la normativa, presentada como un anexo a la memoria informativa y justificativa, se independiza y se traslada a un documento específico de normativa urbanística.

En otro orden de cosas, la promotora ha solicitado, de conformidad con la habilitación contenida en el artículo 45.4 del texto refundido de la Ley Foral de Ordenación del Territorio y Urbanismo, la declaración de utilidad pública o interés social, así como la urgencia, a efectos expropiatorios. La promotora ha justificado la solicitud señalada indicando que el proyecto de adecuación en vía verde del antiguo trazado del antiguo ferrocarril del Bidasoa, tramo Doneztebe / Santesteban-Elizondo, que motiva la presente modificación de PSIS, es una actuación incluida en el Plan de Sostenibilidad Turística en Destino Baztan Bidasoa y que dicho plan está financiado por el Ministerio de Turismo en el marco del Componente 14 Inversión 1 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, Estrategia española para canalizar los fondos Next Generation destinados por Europa para reparar los daños provocados por la crisis del COVID-19. Financiación sujeta al cumplimiento de hitos y objetivos entre los que se recoge el finalizar la ejecución de la actuación en 3 años a partir de su concesión: 27 de diciembre de 2022.

Tal justificación se ha presentado como documento independiente y debe integrarse en la memoria, en concreto, en el apartado "6.–Justificación del interés público y la utilidad social de la instalación". Este cambio se realiza de oficio.

En este punto, procede aclarar que, en su caso, una vez aprobada la presente modificación, la ejecución de la actuación objeto de la misma requiere la previa tramitación del oportuno expediente expropiatorio y de los pertinentes proyectos de obras ante los ayuntamientos correspondientes.

En su virtud, de acuerdo con el informe emitido en fecha 20 de mayo de 2024 por la Comisión de Ordenación del Territorio, y de conformidad con el texto refundido de la Ley Foral de Ordenación del Territorio y Urbanismo aprobado por Decreto Foral Legislativo 1/2017, de 26 de julio, y demás normas de aplicación, el Gobierno de Navarra, a propuesta del consejero de Cohesión Territorial,

ACUERDA:

- 1.º Resolver las alegaciones presentadas en los términos expuestos en el anexo I del presente acuerdo.
- 2.º Aprobar la modificación del Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal "Adecuación del trazado del antiguo ferrocarril del Bidasoa en el tramo Endarlatsa-Donztebe / Santesteban para su utilización como vía verde" relativa a la adecuación de su normativa urbanística y a la inclusión del tramo Doneztebe / Santesteban-Elizondo, promovido por la Asociación Cederna Garalur.
- 3.º En la redacción, tramitación y ejecución de los proyectos constructivos que desarrollen la presente modificación y se tramiten ante los ayuntamientos correspondientes, se estará a lo dispuesto en la Resolución 1086E/2023, de 18 de diciembre, de la directora general de Medio

Ambiente por la que se formula informe de impacto ambiental y en los informes sectoriales emitidos durante la tramitación del expediente. En particular, deberá observarse el condicionado ambiental, así como los condicionados de los informes de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico y de la Dirección General de Obras Públicas e Infraestructuras, de fecha 25 de agosto de 2022 y 24 de marzo de 2023, respectivamente.

A tal efecto, deben trasladarse a la promotora la citada resolución e informes sectoriales.

En cualquier caso, respecto a otras infraestructuras y servidumbres que pudieran quedar afectadas por la ejecución de las obras derivadas de la modificación o que pudieran condicionar, en su caso, dicha ejecución, la promotora se proveerá de cuantas autorizaciones fueren precisas de los órganos competentes en razón de la materia de que se trate.

4.º Declarar de utilidad pública o de interés social, así como la urgencia a efectos expropiatorios, la presente modificación.

5.º Publicar este acuerdo junto con las normas urbanísticas contenidas en el instrumento y que se recogen como anexo II, en el Boletín Oficial de Navarra para su general conocimiento.

El documento aprobado estará disponible en el sitio web del Sistema de Información Urbanística de Navarra (SIUN).

6.º Trasladar este acuerdo a la Sección de Comunes de la Dirección General de Agricultura y Ganadería, a la Sección de Planificación Territorial y Participación de la Dirección General de Ordenación del Territorio, al Servicio de Ordenación y Fomento del Turismo y del Comercio de la Dirección General de Turismo, Comercio y Consumo, al Servicio de Patrimonio Histórico de la Dirección General de Cultura-Institución Príncipe de Viana, al Servicio de Protección Civil y Emergencias de la Dirección General de Interior, a la Dirección General de Obras Públicas e Infraestructuras, a la Confederación Hidrográfica del Cantábrico, a los Ayuntamientos de Doneztebe / Santesteban, Sunbilla, Igantzi, Lesaka, Bertizarana y Baztan, a las personas alegantes y a la asociación promotora, a los efectos oportunos.

7.º Señalar que contra este acuerdo, que agota la vía administrativa, cabe interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Navarra en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente al de su publicación.

No obstante, las Administraciones públicas podrán efectuar el requerimiento previo ante el Gobierno de Navarra en la forma y plazo determinados en el artículo 44 de la Ley 29/1998, de 13 de julio reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

Pamplona, 5 de junio de 2024.–El consejero secretario del Gobierno de Navarra, Félix Taberna Monzón.

ANEXO I.–ALEGACIONES

Durante los trámites de información pública y audiencia a los que ha sido sometido el expediente se han registrado cuatro escritos de alegaciones que a continuación se resumen y responden.

C.1. Escrito de alegaciones presentado por doña Lourdes Karrikaburu Gortari.

Resumen:

La interesada, propietaria de las parcelas 371, 334, 365 y 319 del polígono 12, atravesadas por la vía verde propuesta, solicita que el trazado discurra por el camino existente que linda y bordea sus parcelas, sin invadirlas, y que, en el caso de que la anchura del antiguo camino no sea suficiente y tengan que afectar alguna de sus parcelas, los cierres de parcela entren dentro de los costos de ejecución del proyecto de la Vía Verde.

Por otra parte, la alegante solicita que por la vía verde puedan circular puntualmente los vehículos agrícolas para realizar los trabajos propios de actividad agrícola-ganadera y que siga siendo una vía de acceso a las parcelas y a las posibles construcciones ganaderas o construcciones de otro tipo que se puedan construir.

Finalmente solicita que el trazado definitivo no suponga la merma de la superficie de la parcela 319 del polígono 12 hasta una superficie inferior a la hectárea, para preservar la posibilidad de construcción de una vivienda unifamiliar.

Respuesta:

La variante solicitada por la interesada fue estudiada y desechada como alternativa, tal y como se argumenta en el punto 7.2 del documento número 1 Memoria. Tal alternativa o antiguo trazado del ferrocarril se encuentra actualmente ocupado por el terraplén de la rotonda existente.

Por otra parte, todas las instalaciones afectadas por la actuación serán indemnizadas conforme a la legislación expropiatoria.

En cuanto a lo alegado respecto al uso público de la vía, procede indicar que tal regulación excede del alcance de los instrumentos de ordenación territorial y de planeamiento urbanístico municipal, es propia de una ordenanza reguladora de uso.

Por último, debe recordarse que el planeamiento conlleva el ejercicio de una potestad administrativa con un gran margen de discrecionalidad, que faculta a la Administración a optar por aquella alternativa que, entre otras igualmente admisibles, es considerada más adecuada al interés general. Además, procede asimismo recordar que la implantación de vivienda unifamiliar en suelo no urbanizable está sujeta al cumplimiento de varios requisitos, entre ellos distar 200 metros a un núcleo urbano de población, condición que la parcela alegada no cumple.

Se desestima por lo tanto la alegación.

C.2. Escritos de alegaciones presentados por el Ayuntamiento de Baztan.

Resumen:

El Ayuntamiento de Baztan remite dos escritos de alegaciones.

En el primero hace suyas las alegaciones presentadas por doña Lourdes karrikaburu Gortari.

En el segundo escrito reproduce las inquietudes del escrito de alegaciones presentado por don José María Hualde Ruiz Gamiz y otros, si bien concluye señalando que para el tramo alegado

(entre el punto 13.000-13.800) entre las propuestas estudiadas no está la óptima. A juicio del consistorio, la alternativa más óptima para dicho tramo es la antigua carretera que unía y une Irurita y el Colegio de Lekaroz, por ser un tramo conocido y transitado por peatones y ciclistas y por estimar que, su adecuación del mismo para vía verde puede realizarse con una inversión similar (o menor) que la planteada (bien ampliando la calzada o reservando parte de esta a la activada pretendida), además de ofrecer un trazado más directo para unir Elizondo con el nuevo centro de estudios planteado en Oronoz-Mugaire.

Respuesta primer escrito:

Se remite la respuesta a esta alegación a la formulada para el escrito de alegaciones presentado por doña Lourdes karrikaburu Gortari.

Respuesta segundo escrito:

La variante alegada no puede considerarse atendiendo al informe de la Dirección General de Obras Públicas de fecha 2 de abril de 2013, que, entre otras determinaciones, recoge la siguiente: "para salvar el puente sobre el río Baztan en la carretera NA-4404 se proyectará una pasarela totalmente independiente a la estructura actual". Dicha determinación no permite el uso compartido del puente sobre el río Baztan en la carretera NA-4404 por tener una plataforma de 4 m y no disponer de accesos.

Además, el trazado junto a la citada carretera supondría una mayor longitud de recorrido respecto al propuesto.

Se desestima por lo tanto la alegación.

C.3. Escrito de alegaciones presentado por don José María Hualde Ruiz Gamiz y otros.

Resumen:

Los alegantes, propietarios respectivamente de las parcelas 367, 382, 370, y 499-217 del polígono 14, atravesadas o lindantes con la vía verde propuesta, solicitan que el trazado definitivo del PSIS entre el punto 13.000-13.800, sea sustituido por una de las variantes estudiadas, concretamente la opción que discurre por la orilla del río Baztan evitando la construcción de un nuevo puente y las servidumbres de infraestructuras existentes (conducción de gas natural que llega a Elizondo y tendido aéreo eléctrico). Entienden que esta opción, que sólo precisa adecuar 250-300 m de terreno llano para salvar la zona inundable, potencia la inmersión en la naturaleza del usuario de la vía verde, al evitar una zona de viviendas unifamiliares y disfrutar de la vegetación de la orilla del río.

Respuesta:

La variante u opción alegada no puede considerarse por los mismos motivos expuestos en la respuesta al segundo escrito de alegaciones presentado por el Ayuntamiento de Baztan.

Se desestima por lo tanto la alegación.

C.4. Escrito de alegaciones presentado por don José María Tellechea Iriarte.

Resumen:

El interesado solicita el cambio de trazado de la vía verde a su paso por la parcela catastral 216-A del polígono 8 de Arraioz, en particular solicita se adopte la alternativa estudiada en el plano P.02 hoja 5 de 6. A su entender se trata de una alternativa más óptima, mejor habilitada, en uso y con menos perjudicados en el pueblo. Al respecto añade que "la vía verde atraviesa la parcela por la mitad, por ello solo quedan dos orillas en los que es imposible el aprovechamiento agrícola y de pastos para lo que actualmente se usa. Teniendo como consecuencia su desuso absoluto y con el pertinente abandono de los laterales de la vía verde".

En caso de modificar el recorrido, solicita que la expropiación sea de todos los metros cuadrados de la parcela, con la opción de realizar una permuta.

Respuesta:

La variante propuesta fue estudiada como alternativa, y desechada tal y como se argumenta en el punto 7.2 del documento número 1 Memoria, debido al incremento sustancial de la longitud, así como la exigencia de uso (fuertes pendientes). Sin perjuicio de lo anterior, cabe indicar que el trazado previsto no atraviesa por la mitad la parcela objeto de la alegación (216 del polígono 8}, sino que lo hace por el lindero con las parcelas 212 y 215, por lo que no parece necesaria la expropiación completa de la parcela de 1.158,31m² de superficie. No obstante, esta cuestión será abordada en la fase de consecución de los terrenos para la instalación de la infraestructura, en el caso que nos ocupa, en el correspondiente proyecto de expropiación. Aclarar al respecto que, en principio, serán objeto de expropiación todos aquellos suelos afectados por los movimientos de tierras necesarios a la adecuación de la vía verde.

Por otra parte, la promotora ha modificado el trazado propuesto para la vía en el extremo oeste de la parcela 216 del polígono 8 ajustándolo al quiebro del camino y arbolado existente.

Se desestima por lo tanto la alegación.

ANEXO II.-NORMATIVA URBANISTICA

A. Los terrenos incluidos en el ámbito del presente Proyecto Sectorial y que se emplacen en el suelo clasificado como no urbanizable en el planeamiento municipal general, tendrán la categoría de suelo no urbanizable de protección, con la subcategoría de "Suelo destinado a infraestructuras". Los que se emplacen en suelo urbano o urbanizable tendrán la consideración de vial público.

B. En los terrenos afectados por la calzada o trazado de la vía verde, además de las obras necesarias para su utilización como ruta turística, deportiva y/o recreativa, podrán autorizarse las infraestructuras enterradas, tanto longitudinalmente como transversalmente, garantizándose, en cualquier caso, la continuidad del recorrido sin impedimentos de paso. En caso de suelo urbano o urbanizable, se permitirá la ejecución de infraestructuras de acuerdo a lo establecido en el planeamiento municipal general o de desarrollo de este.

C. La franja de protección a preservar a ambos lados de la vía a su paso por el suelo no urbanizable, en orden a salvaguardar las características medioambientales que proporcionan atractivo al recorrido, tendrá una anchura de 8 metros medidos desde cada borde exterior de la calzada del Bidasoa. El régimen de protección de esta franja será el siguiente:

1. Quedan prohibidas la explotación minera, la extracción de gravas y arenas, así como los vertederos y escombreras.
2. Podrán autorizarse las actividades constructivas vinculadas al uso y destino de la calzada del Bidasoa (áreas de descanso, etc.), las obras que se precisen para la conservación y mantenimiento de los edificios existentes legales, las infraestructuras, y los cierres de fincas. Estos se situarán, como mínimo, a tres metros de distancia de cada borde exterior de la calzada.
3. Se prohíben los movimientos de tierra que alteren el sistema de drenaje previsto para la vía verde. El planeamiento municipal o sectorial podrá adoptar una franja de protección de mayor anchura.

Código del anuncio: F2409128