

# ANUNCIO

## BOLETÍN Nº 120 - 17 de junio de 2022

### 1. Comunidad Foral de Navarra

#### 1.3. Ordenación del Territorio y Urbanismo

**ACUERDO del Gobierno de Navarra, de 25 de mayo de 2022, por el que se aprueba inicialmente el expediente de Modificación del Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal de Adecuación de la Vía Verde del Bidasoa, relativo a la ampliación del recorrido con el tramo Doneztebe/Santesteban-Elizondo, promovido por la Asociación Cederna Garalur.**

#### *I. Objeto y antecedentes*

El presente instrumento de ordenación territorial tiene por objeto regular la implantación territorial de la recuperación y adecuación para vía ciclista-peatonal y eje de actividades turísticas y recreativas, del trazado del antiguo ferrocarril del Bidasoa, conocido coloquialmente como el “Tren Chiquito”, a su paso por los términos municipales de Doneztebe/Santesteban, Bertizarana y Baztan.

La recuperación como vía verde del resto del trazado navarro de este antiguo ferrocarril, tramo Endarlatsa-Donztebe/Santesteban y que atraviesa los términos municipales de Doneztebe/Santesteban, Sunbilla, Igantzi y Lesaka, se aborda en el 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”, aprobado por Acuerdo de 4 de julio de 2012 del Gobierno de Navarra.

#### *II. Descripción de la actuación*

El tramo de vía verde que ahora se pretende adecuar tiene una longitud aproximada de 15,3 km y transcurre por las localidades de Doneztebe/Santesteban, Legasa, Narbarte, Oieregi, Oronoz, Mugairi, Arraioz, y Elizondo.

Su trazado se apoya principalmente en la antigua vía del ferrocarril del Bidasoa y en determinados tramos pistas o carreteras locales.

Los principales criterios que se han adoptado para su diseño son:

- Anchura de vía: 3,5 m en los caminos nuevos.
- Cunetas: 1 m.
- Material firme: Zahorra artificial, excepto en zonas de mucha pendiente o inundables que se colocará una capa de hormigón.

La ejecución de esta vía verde precisará de la redacción y tramitación de proyectos de expropiación y de obras.

Se estima un presupuesto de ejecución por contrata y honorarios de 1.649.547,27 euros y para la obtención de terrenos de 165.900 euros.

### **III. Informes sectoriales**

Constan en el expediente informes favorables de la Sección de Comunales y de los Servicios de Ordenación y Fomento del Turismo y del Comercio, de Patrimonio Histórico, y de Protección Civil.

La Sección de Comunales, con fecha 8 de enero de 2022, informa que la disponibilidad de los terrenos comunales se puede incluir en el proyecto de expropiación y que no se detalla el organismo encargado de tramitar las expropiaciones, ni a nombre de quien van a figurar esas expropiaciones, ni quien se va a encargar del mantenimiento y conservación de esta vía verde.

El Servicio de Ordenación y Fomento del Turismo y del Comercio, en su informe de fecha 14 de enero de 2022, concluye señalando que la valoración del proyecto no puede ser sino positiva para la zona y para el turismo y comercio en general de Navarra.

Por otra parte, revisada la normativa aplicable y detectadas las afecciones concurrentes, con fechas 29 de diciembre de 2021 se ha solicitado asimismo informe sobre la materia de su competencia a los siguientes departamentos y organismos:

- Dirección General de Obras Públicas e Infraestructuras.
- Sección de Planificación Territorial y Participación.
- Confederación Hidrográfica del Cantábrico.

### **IV. Evaluación ambiental**

Conforme a la Sección de Impacto Ambiental, por las características del proyecto y conforme a lo previsto en el artículo 7.2. de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el proyecto es objeto de una evaluación de impacto ambiental simplificada.

Por ello, de acuerdo a lo establecido en el artículo 46 de la citada Ley 21/2013, dicha

Sección, como órgano ambiental, el 5 de abril de 2022, ha iniciado el trámite de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, poniendo a su disposición el documento ambiental del proyecto.

Según el artículo 47 de la citada norma, el órgano ambiental, teniendo en cuenta la información facilitada por la promotora, el resultado de las consultas realizadas y, en su caso, los resultados de verificaciones preliminares o evaluaciones de los efectos medioambientales realizadas de acuerdo con otra legislación, resolverá mediante la emisión del informe de impacto ambiental.

## **V. Consideraciones**

–Consideración previa:

Como ya se ha señalado con anterioridad, la recuperación como vía verde del resto del recorrido navarro del antiguo ferrocarril del Bidasoa, tramo Endarlatsa-Donztebe/Santesteban, se regula en un Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal (PrSIS) aprobado por Acuerdo del Gobierno de Navarra, de 4 de julio de 2012.

Teniendo el mismo objeto, recuperar el antiguo trazado ferroviario como vía verde, con toda lógica, la normativa que ahora se propone para el nuevo tramo a recuperar es la misma que la del tramo aprobado.

En este contexto, no se entiende justificada la tramitación de dos instrumentos independientes. La presente propuesta debe tramitarse como ampliación del PrSIS aprobado y no como un PrSIS independiente. Ello no afecta al procedimiento para su aprobación ni al alcance de la propuesta ahora presentada, solo implica cambiar la denominación del expediente a “Ampliación del Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal de Adecuación de la vía verde del Bidasoa, tramo Donztebe/Santesteban-Elizondo”.

–Documentación:

El proyecto presentado responde esencialmente a los contenidos exigidos por el Texto Refundido de la Ley Foral de Ordenación del Territorio y Urbanismo, aprobado por Decreto Foral Legislativo 1/2017, de 26 de julio (TRLFOTU). No obstante, debe corregirse o completarse con:

- Delimitación del ámbito objeto de ordenación (trazado y zona de protección).
- Duración temporal estimada para la ejecución de las actuaciones previstas y con los compromisos de la promotora para el cumplimiento de las obligaciones que se deriven del proyecto que será obligatorio garantizar (aval 6% del coste que resulte para la implantación de los servicios y ejecución de las obras de urbanización).
- El estudio de viabilidad económica solo contempla una estimación del presupuesto de ejecución y de obtención de los terrenos, debe completarse.
- El anexo de condiciones de accesibilidad debe completarse con la valoración del cumplimiento del artículo 18 de la Ley Foral 12/2018, de 14 de junio, de Accesibilidad

Universal. La Normativa debe asimismo completarse con las determinaciones de dicha norma que correspondan en relación a la señalización o elementos de urbanización que deban observarse en los proyectos de obras que se redacten para la ejecución del proyecto.

- La documentación gráfica debe distinguirse en planos de información y de ordenación con las coordenadas geográficas de sus 4 esquinas. Además, debe aportarse información geográfica vectorial del ámbito del proyecto.
- Las referencias a Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal aprobado deben sustituirse por Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal.

–Coherencia con el planeamiento vigente y trazado:

En Doneztebe/Santesteban debe justificarse la compatibilidad del recorrido propuesto con la previsión de “Servicio urbanos” grafiada, entre el Área de suelo consolidado UC-6 y el río Baztan, en el plano 8 de “Determinaciones pormenorizadas 1/1000” del Plan General Municipal vigente.

Conforme a los planos del anejo 02. Estudio de incidencia ambiental del documento, el trazado, a su paso por los núcleos de Oronoz y Mugairi, discurre por el lateral Norte del área edificable para la implantación de un centro educativo público, prevista en la Modificación estructurante de Plan Municipal de Baztan en la UE-3, UE-5, AR-1 y SGZV-1, aprobada por Orden Foral 13E/2020, de 6 de febrero, del Consejero de Ordenación del Territorio, Vivienda, Paisaje y Proyectos Estratégicos. No obstante, conforme al Plano P.02 del proyecto la vía verde atraviesa tal área. Esta incoherencia y descoordinación debe corregirse y, en todo caso, justificarse la compatibilidad del recorrido propuesto con la previsión de área edificable para la implantación del centro educativo público.

No obstante lo anterior, a su paso por estos núcleos de población se considera oportuno que se estudie un trazado único (no diferenciado para peatones y ciclistas), con menos quiebros y, como en el resto de núcleos, que discurra por calles con cierta centralidad o atractivo cultural.

–Normativa reguladora:

Como ya se ha señalado anteriormente, el presente proyecto propone la misma normativa que la del tramo o PrSIS aprobado, si bien, añade dos nuevas determinaciones.

Al respecto, procede recordar que las determinaciones contenidas en los Planes o Proyectos Sectoriales de Incidencia Supramunicipal:

- Vinculan al planeamiento del ente o de los entes locales a los que afecte. Por ello, el planeamiento urbanístico debe adaptarse a aquellas determinaciones relativas al mismo con ocasión de su revisión o su modificación, siempre y cuando el objeto de esta se viera directamente afectado por dichas determinaciones.
- Deben acotarse al ámbito geográfico sobre el que se regula la actuación. Dicho de otro modo, solo pueden referirse a terrenos incluidos en el ámbito territorial que

defina el instrumento, en este caso al trazado de la vía verde y su zona de protección.

Por todo lo anterior, las nuevas determinaciones deben eliminarse, una por no ser necesaria, otra por excederse del alcance del instrumento.

Sin perjuicio de lo anterior, y atendiendo a lo anteriormente señalado, se recomienda la revisión de la normativa del PrSIS vigente al objeto de corregir aquellas determinaciones o cuestiones ajenas a las previsiones y alcance del PrSIS, en particular a su ámbito geográfico (p. ej. En los núcleos de carácter rural, los edificios de nueva planta situados en las proximidades de la vía verde deberán resultar acordes con las invariantes constructivas de la arquitectura del entorno) y al carácter de instrumento de ordenación del territorio (se incluyen determinaciones de carácter ambiental o de regulación del uso público. P. ej. se prohíben aquellas actividades que produzcan olores desagradables, excepción hecha de las tareas agropecuarias tradicionales o propias del lugar. En todo caso se permite en situaciones de emergencia el tráfico de ambulancias o de otros vehículos de protección civil).

Asimismo, se recomienda actualizar dicha normativa y completarse con las determinaciones de la Ley Foral 12/2018, de 14 de junio, de Accesibilidad Universal relativas a la señalización o elementos de urbanización que deban observarse en los proyectos de obras que se redacten para la ejecución del proyecto que, en su caso, correspondan.

En su virtud, de acuerdo con el informe emitido en fecha 16 de mayo de 2022 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 Ordenación del Territorio, Vivienda, Paisaje y Proyectos Estratégicos,

ACUERDA:

1.º Aprobar inicialmente el expediente de Modificación del Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal de Adecuación de la Vía Verde del Bidasoa, relativo a la ampliación del recorrido con el tramo Doneztebe/Santesteban-Elizondo, promovido por la Asociación Cederna Garalur.

2.º De modo previo a la resolución del expediente la promotora deberá atender a las consideraciones de este acuerdo, así como a lo que dispongan los informes sectoriales relativos al mismo.

En cualquier caso, respecto a otras infraestructuras y servidumbres que pudieran quedar afectadas por la ejecución de las obras 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.

3.º Someter el proyecto, por el plazo de un mes, a los trámites simultáneos de información pública, y audiencia a los Ayuntamientos afectados, a los efectos previstos en el Texto Refundido de la Ley Foral de Ordenación del Territorio y Urbanismo.

El plazo de ambos tramites computará a partir del día siguiente de la publicación del presente acuerdo en el Boletín Oficial de Navarra.

A tales efectos, el expediente se podrá consultar en la página web de la Dirección General de Ordenación del Territorio, pudiéndose presentar, por escrito, durante dicho plazo, cuantas alegaciones se consideren oportunas.

4.º Publicar el presente acuerdo en el Boletín Oficial de Navarra para su general conocimiento, trasladarlo a la Sección de Comunales 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, y notificarlo a la Confederación Hidrográfica del Cantábrico, a los Ayuntamientos de Doneztebe/Santesteban, Bertizarana y Baztan, y a la promotora, a los efectos oportunos.

Pamplona, 25 de mayo de 2022.–El consejero secretario del Gobierno de Navarra, Javier Remírez Apesteguía.

Código del anuncio: F2207808