



**ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE CORREDOR FERROVIARIO
CANTÁBRICO-MEDITERRÁNEO. TRAMO PAMPLONA-CONEXIÓN Y VASCA.**

FASE 1:5.000

ANEJO 7 PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	1
1.1.	ALCANCE	2
1.2.	TRABAJOS REALIZADOS	2
2.	PLANEAMIENTO URBANÍSTICO.....	3
3.	DOCUMENTACIÓN.....	5
4.	ALTERNATIVAS DE TRAZADO	5
4.1.	ALTERNATIVA H	5
4.2.	ALTERNATIVA V	7
5.	EVALUACIÓN	7

**APÉNDICE 1 PLAN DE ORDENACIÓN TERRITORIAL DE NAVARRA POT2
(NAVARRA ATLÁNTICA)**

**APÉNDICE 2 PLAN DE ORDENACIÓN TERRITORIAL DE NAVARRA POT3 (ÁREA
CENTRAL)**

**APÉNDICE 3 PLANEAMIENTO MUNICIPAL VIGENTE EN EL PAÍS VASCO A
DICIEMBRE DE 2010**

**APÉNDICE 4 SITUACIÓN DE LA REVISIÓN DEL PLANEAMIENTO MUNICIPAL EN
EL PAÍS VASCO A DICIEMBRE DE 2010**

APÉNDICE 5 PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE ÁLAVA CENTRAL (2004)

**APÉNDICE 6 PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE BEASAIN – ZUMÁRRAGA
(GOIERRI)**

**APÉNDICE 7 PLANOS DE PROPUESTA DE BANDA DE RESERVA DE POSIBLE
OCUPACIÓN**

1. **INTRODUCCIÓN**

El análisis del planeamiento urbanístico tiene por objeto determinar las implicaciones de los trazados sobre suelos urbanos y urbanizables, así como el posible efecto barrera que la nueva línea puede provocar sobre las actuaciones urbanísticas previstas o en desarrollo. Complementariamente, se analizan las afecciones de las distintas soluciones de trazado sobre los terrenos calificados en el planeamiento como especialmente protegidos por su interés natural o productivo.

El nuevo trazado puede implicar en alguno de los municipios, la necesidad de modificar el planeamiento vigente para adaptarlo a la nueva situación. En el resto de municipios no sería necesaria la modificación aplicándose la tramitación prevista en la Ley del Suelo para la autorización de usos de utilidad pública o interés social.

En una primera fase del estudio a escala 1/25.000 se recopiló la información del planeamiento vigente en los municipios afectados, según las distintas alternativas de trazado estudiadas.

En esta fase a escala 1/50.000 se han analizado con mayor detalle, las diferentes afecciones a nivel urbanístico de las alternativas que globalmente, se consideraron más ventajosas tras el estudio realizado en la fase inicial.

La línea ferroviaria objeto de este estudio, correspondiente al tramo Pamplona – Y Vasca del Corredor Ferroviario Cantábrico – Mediterráneo afecta a municipios de la Comunidad Foral de Navarra y de las provincias de Araba/Álava y Gipuzkoa de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

1.1. ALCANCE

En esta segunda fase, se han estudiado a escala 1/5.000 las alternativas de trazado que resultaron mejor valoradas en la fase anterior a 1/25.000. Concretamente, las alternativas H y V.

El alcance de los trabajos relativos al planeamiento urbanístico en esta fase ha tenido un carácter principalmente documental, llevando a cabo la revisión y actualización de la documentación correspondiente a los planes urbanísticos de los municipios afectados por los ejes. Hay que tener en cuenta que las escalas mínimas para la regulación de las clases de suelo de mayor afección en el planeamiento urbanístico, suelo urbano y suelo urbanizable (o apto para urbanizar en Normas Subsidiarias) son 1/2.000 y 1/5.000, respectivamente.

Por ello, los trabajos objeto de esta segunda fase han sido:

- a) Identificación de los municipios afectados por las bandas de trazado de las soluciones seleccionadas tras la primera fase del Estudio Informativo.
- b) Planeamiento urbanístico vigente en cada uno de los municipios (Normas Subsidiarias Provinciales, Normas Subsidiarias Comarcales, Planes Generales, Normas Subsidiarias, Delimitación de Suelo Urbano y sus Modificaciones Puntuales con incidencia territorial).
- c) Recopilación del planeamiento urbanístico que ha sido posible recabar por medios telemáticos, sin necesidad de personarse en todos y cada uno de los municipios posiblemente afectados.
- d) Identificación y selección de los documentos de texto y gráficos adecuados al nivel del Estudio.

Una vez definido el trazado con mayor detalle en la siguiente fase, se procederá al estudio pormenorizado de la afección del trazado ferroviario a su paso por las distintas clases de suelo de cada municipio.

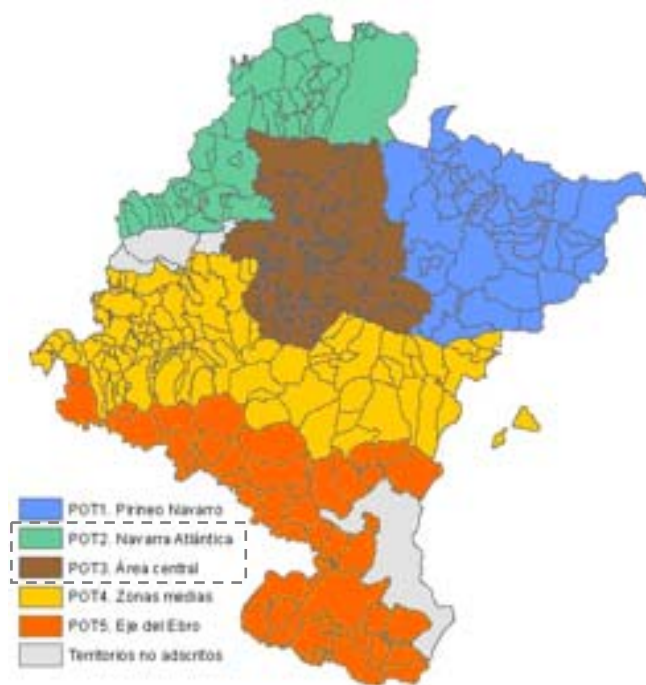
En el presente documento y más concretamente en el Apéndice 7 del presente Anejo, se incluyen los planos con la propuesta de banda de reserva de previsible ocupación para las dos alternativas estudiadas (H y V). Mediante estos planos se da cumplimiento al Artículo 5.7 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, en el que se indica que los estudios informativos incluirán una propuesta de la banda de reserva de la previsible ocupación de la infraestructura y de sus zonas de dominio público.

1.2. TRABAJOS REALIZADOS

En esta fase, se ha llevado a cabo la identificación de los municipios de las tres provincias mediante la superposición de las bandas de trazado con el plano de división de términos municipales proporcionado por el Instituto Geográfico Nacional.

Una vez identificados los municipios, se ha seleccionado la documentación necesaria de cada uno. Esta información se ha obtenido de los siguientes organismos:

- **Gobierno de Navarra. Sistema de Información Territorial de Navarra (SITNA)**
 - Planos de clasificación del suelo o estructura territorial de cada uno de los municipios.
 - Planes de Ordenación Territorial del gobierno de Navarra : POT 2 Navarra Atlántica y POT 3 Área Central (2011)



- **Gobierno Vasco**

- Planos resumen del planeamiento municipal vigente
- Plan Territorial Parcial de Álava Central (2014)
- Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Beasain – Zumárraga (Goierri) (2009)

2. **PLANEAMIENTO URBANÍSTICO**

En las distintas alternativas para la conexión ferroviaria objeto de este Estudio Informativo el trazado afecta a 30 términos municipales pertenecientes a Navarra, Araba/Álava y Gipuzkoa. Concretamente, 15 términos municipales en Navarra, 8 en Araba/Álava, y 7 en Gipuzkoa. Son los que se citan a continuación:

- **NAVARRA**

- Altsasu/Alsasua
- Arakil
- Arruazu
- Arbizu
- Bakaiku
- Ergoiena
- Etxarri-Aranatz
- Irañeta
- Iturmendi
- Iza
- Lakuntza
- Olazti/Olazagutía
- Uharte-Arakil
- Urdiain
- Ziordia

- **ARABA/ÁLAVA**

- Alegría-Dulantzi

- Arrazua-Ubarrundia
- Asparrena
- Elburgo/Burgelu
- Iruraiz-Gauna
- Salvatierra/Agurain
- San Millán/Donemiliaga
- Vitoria-Gasteiz

• **GIPUZKOA**

- Ataun
- Beasain
- Ezkio-Itsaso
- Idiazabal
- Lazkao
- Olaberria
- Ormaiztegi

En la tabla siguiente se detalla el instrumento de planeamiento general existente en cada municipio y la fecha de aprobación definitiva de dicho instrumento de planeamiento.

Nº	TÉRMINO MUNICIPAL	INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO	APROBACIÓN DEFINITIVA
NAVARRA			
	Altsasu/Alsasua	Plan Municipal	18/11/2002
	Arakil	NN.SS.	21/11/1994
	Arbizu	Plan Municipal	15/01/1999
	Arruazu	NN.SS.	05/10/1992
	Bakaiku	Plan Municipal	24/01/2005

Nº	TÉRMINO MUNICIPAL	INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO	APROBACIÓN DEFINITIVA
	Ergoiena	Plan Municipal	27/07/1998
	Etxarri-Aranatz	Plan Municipal	01/09/2004
	Irañeta	NN.SS.	23/03/1992
	Iturmendi	Plan Municipal	14/02/2005
	Iza	NN.SS.	25/12/1995
	Lakuntza	NN.SS.	28/05/1990
	Olazti/Olazagutía	Plan Municipal	04/08/1999
	Uharte-Arakil	NN.SS.	14/08/1991
	Urdiain	NN.SS.	28/03/1990
	Ziordia	Plan Municipal	08/06/2011
ARABA/ÁLAVA			
	Alegría-Dulantzi	NN.SS.	23/10/2009
	Arrazua-Ubarrundia	NN.SS.	1999
	Asparrena	NN.SS.	2004
	Elburgo/Burgelu	NN.SS.	2002
	Iruraiz-Gauna	NN.SS.	2007
	Salvatierra/Agurain	P.G.O.U.	2010
	San Millán/Donemiliaga	NN.SS.	2009
	Vitoria-Gasteiz	P.G.O.U.	2001
GIPUZKOA			
	Ataun	NN.SS.	2005
	Beasain	NN.SS.	2007
	Ezkio-Itsaso	NN.SS.	2008
	Idiazabal	NN.SS.	1987
	Lazkao	NN.SS.	2009
	Olaberria	NN.SS.	2005
	Ormaiztegi	NN.SS.	2009

3. DOCUMENTACIÓN

Tal y como se ha mencionado en la introducción, se ha seleccionado la documentación necesaria que, dada la escala de trabajo, comprende principalmente a los planos de ordenación de los instrumentos de ordenación territorial de rango regional o de Comunidad Autónoma: Planes de Ordenación Territorial en Navarra por áreas y Planes Territoriales Parciales por comarcas en el País Vasco.

Estos planos pueden consultarse en los apéndices de este anejo.

No obstante, se dispone de planos de cada uno de los municipios posiblemente afectados de la Comunidad Autónoma de Navarra, aunque se considera que en esta fase no son necesarios dada la escala de trabajo. Estos planos contienen la clasificación del suelo con sus categorías, suelo urbano, urbanizable y no urbanizable, distinguiendo aquellos que son objeto de especial protección. Únicamente se ha considerado el planeamiento aprobado definitivamente, y vigente en la actualidad.

4. ALTERNATIVAS DE TRAZADO

4.1. ALTERNATIVA H

La alternativa H se inicia en el término municipal de Iza, junto a Aldaba y Zuasti y toma una dirección noroeste en prolongación del tramo precedente. En este primer tramo, hasta las proximidades de Izurdiaga, se atraviesa el extremo oriental de la Sierra de Satrústegui, interrumpida por el cauce excavado por el río Arakil en el entorno de Errotz. Una vez sobrepasada esta sierra se entra en el término municipal de Arakil, situándose al sur de la autopista A-15 y el núcleo de Irurtzun.

A partir de Irurtzun la traza se orienta de este a oeste aproximadamente, en la vega del río Arakil, en la banda entre los pies de las laderas de las sierras que la limitan al norte y al sur. Los núcleos situados en este tramo son Etxarren, Hiriberri/Villanueva e Ihabar, todos pertenecientes al municipio de Arakil.

A la altura de Ergoiena y Etxarri-Aranatz, va tomando una dirección noroeste para atravesar mediante túnel la Sierra de Aralar.

El corredor avanza hacia el oeste, progresando por el valle del río Arakil por los términos de Bakaiku, Iturmendi y Urdiain, antes de orientarse hacia el noroeste.

Atraviesa la Sierra de Alzania mediante túneles consecutivos cuyo final se sitúa en el término de Olaberría, tras atravesar territorios en los términos municipales de Ataun y Lazkao.

Las conexiones con la red ferroviaria de alta velocidad del País Vasco, tanto en dirección San Sebastián, como en dirección Vitoria-Gasteiz y Bilbao, se realiza a la altura de la estación de Ezkio-Itsaso.

ALTERNATIVA H			
MUNICIPIO	CLASIFICACIÓN DEL SUELO	GRADO DE RESTRICCIÓN	OBSERVACIONES
IZA	SUELO NO URBANIZABLE DE VALOR AMBIENTAL, MONTES DE UTILIDAD PÚBLICA	BAJO	CONSIDERADO DE PROTECCIÓN Y PRESERVACIÓN
ARAKIL	SUELO NO URBANIZABLE DE CARÁCTER NATURAL O RURAL	BAJO	
IRAÑETA	SUELO NO URBANIZABLE DE CARÁCTER NATURAL O RURAL	BAJO	CONSIDERADA EN LAS NN.SS. COMO ZONA DE VALOR MEDIO PRODUCTIVO
ARRUAZU	SUELO NO URBANIZABLE DE CARÁCTER NATURAL O RURAL	BAJO	
LAKUNTZA	SUELO DE EXPLOTACIÓN AGROPECUARIA	BAJO	
ARBIZU	SUELO FORESTAL	MEDIO	
ETXARRI-ARANAZ	SUELO FORESTAL	MEDIO	
BAKAIKU	SUELO FORESTAL	MEDIO	

ALTERNATIVA H			
MUNICIPIO	CLASIFICACIÓN DEL SUELO	GRADO DE RESTRICCIÓN	OBSERVACIONES
ITURMENDI	SUELO FORESTAL	MEDIO	
ATAUN	ZONA RURAL DE PROTECCIÓN ESPECIAL	ALTO	PARQUE NATURAL DE ARALAR
LAZKAO			SIN INFORMACIÓN DISPONIBLE
OLABERRIA			SIN INFORMACIÓN DISPONIBLE
IDIAZABAL	SUELO FORESTAL	MEDIO	
ORMAIZTEGI			SIN INFORMACIÓN DISPONIBLE
BEASAIN			SIN INFORMACIÓN DISPONIBLE
EZKIO-ITSASO			SIN INFORMACIÓN DISPONIBLE

4.2. ALTERNATIVA V

El corredor de la alternativa V aprovecha el canal natural que ofrece el valle del río Arakil, aprovechado también por las principales infraestructuras existentes, especialmente la autovía A-10 y la línea de ferrocarril Pamplona- Altsasu/Alsasua. No obstante, la alternativa V se sitúa al sur del valle del Arakil, al pie de la Sierra de Urbasa. Ello permite una menor afección en el valle, situándose, en general, más al sur de la Autovía de La Barranca.

A partir del núcleo de Altsasu/Alsasua, este corredor continúa en dirección este-oeste hacia Vitoria, aprovechando las condiciones orográficas más favorables en esta parte de la zona de estudio, y en paralelo a la doble vía de ferrocarril Madrid-Irún y a la carretera nacional N-I. Olatzi/Olazagutía y Ziordia son los dos últimos municipios de la Comunidad Foral de Navarra, antes de entrar en Araba/Álava por este corredor. A continuación se atraviesan los municipios de Asparrena, San Millán/Donemiliaga y Salvatierra/Agurain.

A partir de este punto, la vertiente cambia hacia el oeste, drenando hacia el río Zadorra. No obstante, la orografía sigue siendo plana o ligeramente ondulada como así lo ponen de manifiesto el trazado de las principales vías de comunicación.

Iruraitz-Gauna, Alegría-Dulantzi, Barrundia y Elburgo/Burgelu son los últimos municipios alaveses que pueden acoger parte del trazado de este corredor antes de su conexión con la red ferroviaria del País Vasco, cuyo enlace se situará al este del casco urbano de Vitoria-Gasteiz. El punto final del tramo está coordinado con el Estudio Informativo de integración en Vitoria.

5. EVALUACIÓN

En la presente fase de este estudio y dada la escala de trabajo (1:5.000) se considera que este indicador no tiene una incidencia directa en la valoración y posterior elección de la solución que debe ser desarrollada en fase posterior de mayor detalle. Considerando además que el entorno territorial no ofrece demasiada holgura de movimiento en los recorridos y que los condicionantes más estrictos no los impone el planeamiento urbanístico sino el medio ambiente, la geología y la mayor o menor facilidad de conectar con la red ferroviaria de alta velocidad del País Vasco.

