

ERRETERIAKO UDALA  
AYUNTAMIENTO DE ERRETERIA



Plan Orokorraren Bulegoa  
Oficina del Plan General

---

#### **IV. LEGISLACIÓN SECTORIAL**

---



---

#### IV.01. LEY 22/1988, DE COSTAS

---

La Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, establece, en su artículo 1, que "tiene por objeto la determinación, protección, utilización y policía del dominio marítimo-terrestre y especialmente la ribera del mar."

De conformidad con el artículo 3, son bienes de dominio público marítimo - terrestre estatal, en virtud de lo dispuesto en el artículo 132.2 de la Constitución:

1. La ribera del mar y de las rías, que incluye:

a) La zona marítimo-terrestre o espacio comprendido entre la línea de bajamar escorada o máxima viva equinocial, y el límite hasta donde alcanzan las olas en los mayores temporales conocidos o, cuando lo supere, el de la línea de pleamar máxima viva equinocial. Esta zona se extiende también por las márgenes de los ríos hasta el sitio donde se haga sensible el efecto de las mareas.

Se consideran incluidas en esta zona las marismas, albuferas, marjales, esteros y, en general, los terrenos bajos que se inundan como consecuencia del flujo y reflujo de las mareas, de las olas o de la filtración del agua del mar.

b) Las playas o zonas de depósito de materiales sueltos, tales como arenas, gravas y guijarros, incluyendo escarpes, bermas y dunas, tengan o no vegetación, formadas por la acción del mar o del viento marino, u otras causas naturales o artificiales.

2. El mar territorial y las aguas interiores, con su lecho y subsuelo, definidos y regulados por su legislación específica.

3. Los recursos naturales de la zona económica y la plataforma continental, definidos y regulados por su legislación específica.

La utilización del dominio público marítimo-terrestre y, en todo caso, del mar y su ribera será libre, pública y gratuita para los usos comunes y acordes con la naturaleza de aquél, tales como pasear, estar, bañarse, navegar, embarcar y desembarcar, varar, pescar, coger plantas y mariscos y otros actos semejantes que no requieran obras e instalaciones de ningún tipo y que se realicen de acuerdo con las leyes y reglamentos o normas aprobadas conforme a esta Ley.

#### **Limitaciones de la propiedad**

En el Título II de la Ley se regulan las limitaciones de la propiedad sobre los terrenos contiguos a la ribera del mar por razones de protección del dominio público marítimo - terrestre. En concreto, las servidumbres legales son:



- Servidumbre de protección:

Zona de 100 metros medida tierra adentro desde el límite interior de la ribera de mar en el caso de suelo urbanizable.

En esta zona se prohíben las edificaciones con fines residenciales, tendidos aéreos de alta tensión, cerramientos opacos por encima de un metro de altura, vallas publicitarias y en general cualquier otra actividad que no preste servicios para el uso del dominio público marítimo-terrestre.

Zona de 20 metros en el caso de suelo urbano.

Esta zona deberá dejarse permanentemente expedita para el paso peatonal y para los vehículos de vigilancia y salvamento, salvo en espacios especialmente protegidos.

- Servidumbre de tránsito:

Franja de 6 metros medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar.

- Servidumbre de acceso al mar.

- Zona de influencia.

### **Determinación del dominio público marítimo – terrestre**

Para la determinación del dominio público marítimo – terrestre, según se establece en el artículo 11, "se practicarán por la Administración del Estado los oportunos deslindes, atendándose a las características de los bienes que lo integran" conforme a lo dispuesto en los artículos 3, 4 y 5 de la Ley.

En el caso concreto de Errenteria, el desarrollo normativo de la Ley de Costas afecta al tramo entre la Bahía de Pasaia y la segunda presa de Gabierrota, bajo la pasarela peatonal, lugar hasta donde se hace sensible el efecto de las mareas. Administrativamente la situación es la siguiente:

- Mediante Orden Ministerial de 10 de marzo de 1992 fue aprobado el deslinde del dominio público marítimo-terrestre en el tramo de la ría del Oiartzun comprendido entre el puente del Paseo de Lezo y la presa del barrio de Gabierrota (Luzuriaga, junto a la plaza de Santa Clara), en este término municipal.
- Mediante Orden Ministerial de 3 de abril de 1992 fue aprobado el deslinde del dominio público marítimo-terrestre en el tramo de la ría del Oiartzun comprendido entre el puente del FFCC y el puente del Paseo de Lezo, en los términos municipales de Errenteria y Lezo.



- Mediante Orden Ministerial de 12 de abril de 2002 fue aprobado el deslinde de los bienes de dominio público marítimo del tramo de costa de seiscientos setenta y tres (673) metros de ambas márgenes de la ría del Oiartzun entre las presas de Gabierrota, en el término municipal de Errenteria según se define en los planos fechados el 5 de junio de 2001.



#### IV.02.

#### **REAL DECRETO LEGISLATIVO 1/2001, DE 20 DE JULIO, POR EL QUE SE APRUEBA EL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE AGUAS**

---

El Texto Refundido de la Ley de Aguas tiene por objeto, según se establece en su artículo 1 apartados 1 y 2:

1. Es objeto de este Texto Refundido la regulación del dominio público hidráulico, del uso del agua y del ejercicio de las competencias atribuidas al Estado en las materias relacionadas con dicho dominio en el marco de las competencias delimitadas en el artículo 149 de la Constitución.
2. Las aguas continentales superficiales, así como las subterráneas renovables, integradas todas ellas en el ciclo hidrológico, constituyen un recurso unitario, subordinado al interés general, que forma parte del dominio público estatal como dominio público hidráulico.

El artículo 2 establece que constituyen el dominio público hidráulico del Estado, con las salvedades expresamente establecidas en la Ley, los siguientes elementos:

- a) Las aguas continentales, tanto las superficiales como las subterráneas renovables con independencia del tiempo de renovación.
- b) Los cauces de corrientes naturales, continuas o discontinuas.
- c) Los lechos de los lagos y lagunas y los de los embalses superficiales en cauces públicos.
- d) Los acuíferos subterráneos, a los efectos de los actos de disposición o de afección de los recursos hidráulicos.
- e) Las aguas procedentes de la desalación de agua de mar una vez que, fuera de la planta de producción se incorporen a cualquiera de los elementos señalados en los apartados anteriores.

Son conceptos importantes a tener en consideración los indicados en los artículos 4 y siguientes del Texto Refundido:

- Alveo o cauce natural de una corriente continua o discontinua es el terreno cubierto por las aguas en las máximas crecidas ordinarias.
- Riberas son las fajas laterales de los cauces públicos situadas por encima del nivel de aguas bajas.
- Márgenes los terrenos que lindan con los cauces.

Las márgenes están sujetas, en toda su extensión longitudinal, a las regulaciones siguientes:



- Zona de Servidumbre: franja de 5 metros de anchura medida a partir del cauce natural. a zona de servidumbre para uso público tendrá los fines siguientes:
  - Paso para servicio del personal de vigilancia del cauce.
  - Paso para el ejercicio de actividades de pesca.
  - Paso para el salvamento de personas.
  - Varado y amarre de embarcaciones de forma ocasional y en caso de necesidad.
- Zona de policía: franja de 100 metros de anchura. En la zona de policía quedan sometidos a autorización administrativa las siguientes actividades y usos del suelo:
  - Las alteraciones sustanciales del relieve natural del terreno.
  - Las extracciones de áridos.
  - Las construcciones de todo tipo, tengan carácter definitivo o provisional.
  - Cualquier otro uso o actividad que suponga un obstáculo para la corriente en régimen de avenidas o que pueda ser causa de degradación o deterioro del dominio público hidráulico.

Respecto a los lagos, lagunas o embalses afectados, el contorno a considerar será el alcanzado como consecuencia de las máximas crecidas ordinarias.



#### IV.03.

#### **LEY 25/1988, DE CARRETERAS Y CAMINOS; NORMA FORAL 17/1994.**

La Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras y Caminos tiene por objeto la regulación de la planificación, proyección, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de las carreteras estatales.

El artículo 10.33 del Estatuto de Autonomía para el País Vasco señala la competencia exclusiva de esta Comunidad Autónoma en cuanto a "obras públicas que no tengan la calificación legal de interés general o cuya realización no afecte a otros territorios", reseñando en el apartado siguiente que en materia de carreteras y caminos, además de las competencias referentes a las vías cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma, las Diputaciones Forales de los Territorios Históricos conservarán íntegramente el régimen jurídico y competencias que ostenten o que, en su caso, hayan de recobrar a tenor del artículo 3 del referido Estatuto.

De conformidad con todo ello, la Administración del Estado, a través del Real Decreto 2339/1980, de 26 de Septiembre, transfirió a la Comunidad Autónoma del País Vasco "todas las funciones y potestades hasta ahora ejercidas por el Gobierno y la Administración del Estado sobre la totalidad de las carreteras, caminos y autopistas no sujetas al régimen de concesión, que hasta la actualidad han sido de titularidad estatal, en aquellos tramos que discurren dentro del territorio de la Comunidad Autónoma Vasca, incluidos los correspondientes itinerarios de las redes nacionales básica, complementaria y regional"

En el marco de las competencias en materia de carreteras y caminos reconocidas a los Territorios Históricos, tanto en el Estatuto de Autonomía como en la Ley de Territorios Históricos, fue elaborada y aprobada la Norma Foral 17/1994, de 25 de noviembre, de Carreteras y Caminos de Gipuzkoa, que en su artículo 1 establece que "La presente Norma Foral tiene por objeto establecer el régimen jurídico privativo de las carreteras y caminos de Gipuzkoa."

El capítulo 2 de la Norma Foral se refiere al Dominio Público Viario: "Las carreteras y caminos de Gipuzkoa son bienes de dominio y uso público, por lo que no son enajenables, embargables ni prescriptibles".

El artículo 8 define el alcance del dominio público viario y la zona de dominio público.

1. Forman parte de las carreteras y, por tanto, del dominio público viario, además de la calzada o superficie destinada al tráfico rodado, todos los elementos de su explanación tales como arcenes, bermas, cunetas, paseos, taludes y terraplenes, los muros de sostenimiento y contención, puentes, viaductos, túneles, estructuras y demás obras de fábrica y, en general, todos los elementos construidos en función de la carretera.
2. También forman parte de la carretera y, por tanto, del dominio público viario los terrenos de titularidad pública situados por encima y por debajo de la carretera y a ambos lados de la misma en una anchura de ocho metros en las Autopistas, Autovías y Vías Rápidas y,



en general, en todas las carreteras de la Red de Interés Preferente (Red Roja), y de tres metros en las restantes carreteras medidos a partir de la línea exterior de la explanación.

3. También forman parte de dominio público viario por su carácter de elementos funcionales de las carreteras:
  - a) Los elementos de señalización, balizamiento e iluminación de las mismas.
  - b) Las instalaciones destinadas al control de aforos.
  - c) Las instalaciones destinadas al pesaje y control de cargas.
  - d) Las zonas de aparcamiento o descanso de titularidad pública destinadas a los usuarios de la carretera.
  - e) Las Áreas de Servicio de titularidad pública.
  - f) Los edificios y construcciones destinados al servicio de las carreteras, tales como centros de control, almacenes y parques de maquinaria.
  - g) Los demás terrenos, construcciones e instalaciones destinados a la correcta conservación y explotación de las carreteras.
4. El dominio público viario de los caminos se extiende a toda su explanación, incluidas sus estructuras, muros, obras de fábrica y demás elementos funcionales.
5. A efectos de lo previsto en esta Norma Foral todos los terrenos de dominio público viario de una carretera o camino constituyen su "zona de dominio público"

### **Zona de Protección de las carreteras y caminos**

#### **Zona de dominio público (artículo 21)**

La zona de dominio público está constituida por los terrenos ocupados por las carreteras y sus elementos funcionales y una franja de ocho metros de anchura en autopistas, autovías y vías rápidas y de tres metros en el resto de las carreteras, a cada lado de la vía, medidas en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de explanación.

En los casos especiales de puentes, viaductos, túneles, estructuras u obras similares, serán de dominio público los terrenos ocupados por los soportes de la estructura.

Es elemento funcional de una carretera toda zona permanentemente afecta a la conservación de la misma o a la explotación del servicio público viario (zonas de descanso, estacionamiento, parada de autobuses, etc.)



En esta zona sólo podrán realizarse obras o instalaciones previa autorización del organismo competente, cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija.

#### **Zona de servidumbre ( artículo 22)**

La zona de servidumbre de las carreteras consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de explanación a una distancia de 25 metros en autopistas, autovías y vías rápidas y de 8 metros en el resto de las carreteras.

En esta zona no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial, previa autorización del organismo competente. Este podrá autorizar la utilización de la zona de servidumbre por razones de interés general o cuando l o requiera el mejor servicio de la carretera.

#### **Zona de afección (artículo 23)**

La zona de afección consiste en dos franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de explanación a una distancia de 100 metros en autopistas, autovías y vías rápidas y de 50 metros en el resto de las carreteras.

Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas y plantar o talar arboles se requerirá la previa autorización del organismo competente.

En las construcciones e instalaciones ya existentes en la zona de afección podrán realizarse obras de reparación y mejora, previa la autorización correspondiente, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquellas comporten puedan ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios.

#### **Línea de edificación (artículo 25).**

La línea de edificación se sitúa a 50 metros de la arista exterior de la calzada (línea blanca) en el caso de las autovías, autopistas y vías rápidas, a 25 metros en las restantes carreteras y a 100 metros en el caso de variantes de población.

Entre la línea de edificación y la carretera queda prohibida toda obra de construcción, así como la reconstrucción y ampliación de las existentes, salvo cuando se trate de obras imprescindibles para la conservación y el mantenimiento de las construcciones existentes. El mantenimiento de estas bandas exentas de edificación trata de compatibilizar la carretera y su entorno, preservando el nivel de seguridad vial y funcionalidad de la vía, posibilitando futuras ampliaciones.



Con carácter general, en las carreteras estatales que discurren total y parcialmente por zonas urbanas el organismo competente podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a la fijada con carácter general, siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente, con arreglo al procedimiento que reglamentariamente se establezca.



---

#### IV.04. LEY 16/1987, DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES

---

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres establece normas de general aplicación. En concreto, el Capítulo IV está dedicado a la Policía de Ferrocarriles. Así, el artículo 168 establece que:

"Son aplicables a los ferrocarriles las normas y disposiciones relativas al uso y defensa de las carreteras que tengan por objeto:

- a. La conservación de la vía, sus elementos, obras de fábrica e instalaciones de cualquier clase necesarias para la explotación.
- b. Las limitaciones impuestas en relación con los terrenos inmediatos al ferrocarril, según sean zonas de dominio público, servidumbre o afección, comenzándose a contar la correspondiente distancia, a partir de la arista exterior de la explanación.<sup>1</sup>
- c. Las prohibiciones que tiendan a evitar toda clase de daño o deterioro de las vías o riesgo o peligro para las personas.
- d. Las prohibiciones necesarias para no interrumpir el libre tránsito."

Pero es en el Título VIII del Real Decreto 1211/1990 de 28 de septiembre por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en el que se establecen las reglas de conceptualización y delimitación de las zonas de dominio público, servidumbre y afección, que por estar inmediatas al ferrocarril están sujetas a una serie de limitaciones en cuanto a las obras y actividades que se puedan realizar en las mismas.

#### **Delimitación de los terrenos inmediatos al ferrocarril**

- Dominio público

Son de dominio público los terrenos ocupados por la explanación de la línea férrea, sus elementos funcionales e instalaciones que tengan por objeto su correcta explotación, y una franja de ocho metros de anchura a cada lado de la misma. Estos terrenos de dominio público se determinan midiendo a cada lado y desde el carril exterior que se toma como referencia, una zona que llega hasta la arista exterior de la explanación, a la que se añade una segunda zona a partir de la citada arista, de ocho metros de anchura, medida en horizontal y perpendicularmente al carril exterior correspondiente.

A efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior:

---

<sup>1</sup> Modificado a través de la Ley 50/1998, de 30 de julio, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social



Se considera explanación la franja de terreno 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.

Se considera arista exterior de la explanación la intersección del pie de talud del terraplén o línea de coronación de trinchera o desmonte o, en su caso, de los muros de sostenimiento con el terreno natural.

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.

- Zona de servidumbre

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 20 metros, medidos en horizontal y perpendicularmente al carril exterior de la vía férrea desde las aristas exteriores a la explanación.

- Zona de afección

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 50 metros medidos en horizontal y perpendicularmente al carril exterior de la vía férrea desde las aristas exteriores de la explanación.

#### **Limitaciones impuestas en relación con los terrenos inmediatos al ferrocarril**

- Dominio público

Sólo podrán realizarse obras o instalaciones en la zona de dominio público del ferrocarril cuando sean necesarias 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 sobre el ferrocarril, oída la Empresa titular de la línea.

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.



- Zona de servidumbre

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, la empresa explotadora del mismo así lo autorice, dando su previa conformidad a las mismas.

- Zona de afección

Para construir y reedificar en la zona de afección, así como para realizar en dicha zona cualquier tipo de obra 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 de la Empresa titular de la línea, la cual podrá establecer las condiciones en las que deba ser realizada la actividad de que se trate.

### Pasos a nivel

El "Plan de Actuación Ferroviaria 1994-1999", aprobado por el Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma del País Vasco en fecha 27 de septiembre de 1994, en el volumen de actuaciones en pasos a nivel, propone el cumplimiento de forma gradual y progresiva de lo dispuesto en el artículo 235 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres<sup>2</sup>, y en las órdenes ministeriales que lo desarrollan.

Por su parte, el PTS de la Red Ferroviaria de la CAPV, aprobado inicialmente, define, con carácter prioritario:

"Actuaciones en pasos a nivel mediante propuestas para su resolución incorporando a las Administraciones y particulares implicados."

En el inventario de pasos a nivel de la línea Donostia - Hendaia de ET/FV se localizan, en el término municipal de Errenteria, según los correspondientes códigos, los siguientes:

REN401: .....	Acceso al barrio de Gaztaño.
REN402: .....	Paso entre andenes en la estación de Errenteria
REN403: .....	en La Fanderia.

<sup>2</sup> El artículo 235 del Reglamento de la LOTT(R.D. 1211/1990), regula la supresión de los pasos a nivel en los supuestos en que se dé una determinada intensidad de tráfico y cuando, de conformidad con la normativa reguladora de los mismos, dicha supresión resulte necesaria o conveniente, indicando a quién corresponde asumir el coste de la supresión en función del tráfico que soporta el paso, y atribuyendo el coste del establecimiento de un nuevo cruce a distinto nivel al promotor del mismo, todo ello sin perjuicio de los convenios o acuerdo que puedan concluir entre sí los organismos o entidades interesados.



Hay que señalar, sin embargo, que el REN403, como consecuencia del desarrollo urbanístico de La Fandería, ya ha desaparecido.

Se debe destacar que los únicos pasos a nivel existentes entre Donostia/San Sebastián y Oiartzun en esta línea son precisamente estos. En la actualidad el acceso al barrio de Gaztaño y, por tanto a los talleres de Euskotren, se debe efectuar, precisamente cruzando la vía por el paso a nivel REN401.



#### IV.05.

#### **LEY 27/1992, DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE**

La Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante establece, en su artículo 1, que tiene por objeto, entre otros, "determinar y clasificar los puertos e instalaciones marítimas que sean competencia de la Administración del Estado".

En el Anexo de la Ley se relacionan los puertos de interés general de competencia exclusiva de la Administración del Estado entre los que se encuentra, precisamente, el de Pasajes.

En el artículo 15 de la Ley se efectúa la regulación de la Zona de servicios de competencia estatal:

"El Ministerio de Obras Públicas y Transportes delimitará en los puertos de competencia estatal una zona de servicio que incluirá las superficies de tierra y de agua necesarias para la ejecución de sus actividades, las destinadas a tareas complementarias de aquéllas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria."

En el caso concreto de Errenteria, la situación administrativa es la siguiente:

El deslinde de la zona portuaria fue aprobado mediante Orden Ministerial de 20 de noviembre de 1990. Asimismo, ha de tenerse en cuenta que por Orden Ministerial de 27 de mayo de 1998 se desafectaron del dominio público portuario determinados terrenos necesarios para la construcción de la Variante de la N-I a su paso por Errenteria, por lo que el deslinde inicial quedó, en ese sentido, modificado.

Asimismo, y en relación con los enclaves privados existentes en la Península de Capuchinos en el momento de aprobarse el deslinde de 1990 (Asturiana del Zinc, y KOIPE, S.A.) han sido incorporados a la zona de servicio y se han realizado los oportunos cambios de titularidad a favor de la Autoridad Portuaria mediante expropiación y compraventa, respectivamente.

La Ley regula en su Sección 3ª Planificación, Proyectos y Construcción y, en concreto, en el artículo 18 la "Consideración urbanística de los puertos" en los términos siguientes:

1. Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria.
2. Dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que se instrumentará de la forma siguiente:



- a) La Autoridad Portuaria formulará dicho plan especial.
- b) Su tramitación y aprobación se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo.
- c) Concluida la tramitación, y con carácter previo a la aprobación definitiva de dicho plan especial, la Administración competente en materia de urbanismo, en un plazo de quince días, a contar desde la aprobación provisional, dará traslado del contenido de aquél a la Autoridad Portuaria para que ésta, en el plazo de un mes, se pronuncie sobre los aspectos de su competencia.

En caso de que el traslado no se realice o de que la Autoridad Portuaria se pronuncie negativamente sobre la propuesta de la Administración competente en materia urbanística, ésta no podrá proceder a la aprobación definitiva del plan especial, debiendo efectuarse las consultas necesarias con la Autoridad Portuaria, a fin de llegar a un acuerdo expreso sobre el contenido del mismo.

De persistir el desacuerdo, durante un período de seis meses, contados a partir del pronunciamiento negativo de la Autoridad Portuaria, corresponderá al Consejo de Ministros informar con carácter vinculante.

La aprobación definitiva de los planes especiales a que hace referencia este apartado deberá ser notificada a la Autoridad con los requisitos establecidos en la Ley de Procedimiento Administrativo ((RCL 1958/1258, 1469, 1504; RCL 1959/585 y NDL 24708).

3. El plan especial deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.