

## **PLAN ESPECIAL PUERTO DE MUTRIKU**

**Documento "A. MEMORIA"**  
**Documento "B. ORDENANZAS REGULADORAS"**  
**Documento "C. PLAN DE ETAPAS"**  
**Documento "D. ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO"**  
**Documento "E. PLANOS"**

**Mayo 2.001**

---

### **REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

**EQUIPO REDACTOR:**

Gain S.A. Ingenieros de C.C.P.  
Manuel Arruabarrena Florez. Arquitecto.  
Santiago Peñalba Garmendia. Arquitecto.

---

**REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto



## Documento “A. MEMORIA”

---

**REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

EUSKO JAURLARITZA



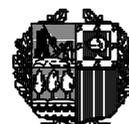
GOBIERNO VASCO

<b>ÍNDICE:</b>	<b>Pág.:</b>
<b>1. INTRODUCCIÓN.</b> .....	2
1.1 Objeto y antecedentes del "proyecto" .....	2
1.2 Marco legislativo vigente.....	2
<b>2. ANÁLISIS URBANÍSTICO DEL ÁREA</b> .....	2
2.1 Descripción del territorio.Edificación e infraestructuras existentes .....	2
2.2 Características geotécnicas del Área .....	3
2.3 Condiciones de la propiedad del suelo.....	3
2.4 Patrimonio urbanístico o naturalístico de interés cultural existente.....	4
<b>3. DETERMINACIONES DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS PARA EL ÁREA</b> .....	4
<b>4. JUSTIFICACIÓN DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA</b> .....	5
<b>5. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA</b> .....	5
5.1 Descripción general de la ordenación .....	5
5.2 El programa de usos portuarios.....	7
5.3 La red viaria .....	10
5.4 Urbanización e infraestructuras de servicios urbanos .....	10
5.4.1 Acondicionamiento del terreno, obras de fábrica y urbanización superficial .....	10
5.4.2 Red de distribución de agua, riego e hidrantes contra incendios .....	11
5.4.3 Red de saneamiento.Depuración de aguas residuales .....	11
5.4.4 Drenaje .....	11
5.4.5 Red de energía eléctrica.....	12
5.4.6 Red de alumbrado público .....	12
5.4.7 Red de telecomunicaciones .....	12
<b>6. GESTIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN ESPECIAL</b> .....	13
6.1 Condiciones generales de gestión y ejecución .....	13
6.2 Ejecución de la urbanización.....	13
6.3 Ejercicio de la facultad de edificar .....	13
<b>ANEXO I. SÍNTESIS DE LA MEMORIA Y CUADROS DE CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN</b> .....	15
Síntesis de la Memoria.....	17
Cuadro de Características generales .....	18
Cuadro de Zonificación Global – Ámbitos Funcionales delimitados en el Puerto .....	18
Cuadro de Calificación Pormenorizada.....	19
Cuadro de Aprovechamientos y Ocupación asignados a las parcelas edificables .....	20
<b>ANEXO II JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA VIGENTE PARA LA PROMOCIÓN DE LA ACCESIBILIDAD</b>	
(Ley del Parlamento Vasco 20/1.997, de 4 de Diciembre, para la promoción de la Accesibilidad, y, Decreto del Gobierno Vasco 68/2.000, de 11 de Abril de Normas Técnicas sobre condiciones de accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificaciones y sistemas de información y comunicación) .....	21

**REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

## 1. INTRODUCCIÓN

### 1.1. OBJETO Y ANTECEDENTES DEL PROYECTO

El objeto del presente Plan Especial es la ordenación pormenorizada del Área "Puerto de Mutriku", de acuerdo con lo establecido por las vigentes Normas Subsidiarias de Planeamiento de dicho municipio.

Su redacción responde al encargo realizado al equipo que suscribe por la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco bajo cuyo seguimiento y dirección técnica se ha realizado. En dicho proceso se han considerado las distintas soluciones técnicas planteadas para la formalización del dique exterior, se ha valorado la configuración de las dársenas, se ha hecho un seguimiento e informe del planeamiento general municipal tramitado paralelamente y se han aportado diversas soluciones de planeamiento de desarrollo, manteniéndose un contacto constante con la dirección del trabajo.

Como resultado de todo ello, en diciembre último se presentó formalmente un primer documento para comentarios<sup>1</sup> de los que resulta el presente proyecto.

### 1.2. MARCO LEGISLATIVO VIGENTE

El presente Plan Especial se formula en el marco legislativo urbanístico vigente, constituido por, entre otras, las siguientes disposiciones legales:

- "Ley estatal del Suelo" de 13 de abril de 1.998
- Artículos de la "Ley del Suelo" de 1.992 no derogados por la citada "Ley de 1.998".
- Ley de la Comunidad Autónoma del País Vasco de participación de la comunidad en las plusvalías generadas por la acción urbanística, de 25 de abril de 1.997 y Modificación de 20 de abril de 1.998.
- Ley de la Comunidad Autónoma del País Vasco 17/1.994, de 30 de junio, de medidas urgentes en materia de vivienda y de tramitación de los instrumentos de planeamiento y gestión urbanística.
- "Ley del suelo de 1.976" y Reglamentos formulados en su desarrollo, en todos aquellos aspectos que no contradigan lo establecido en las disposiciones anteriores.
- Ley de Puertos.

Tal y como se ha señalado con anterioridad, se redacta asimismo a partir de las determinaciones de las Normas Subsidiarias municipales vigentes.

## 2. ANÁLISIS URBANÍSTICO DEL ÁREA

### 2.1. DESCRIPCIÓN DEL TERRITORIO. EDIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES

El Área objeto del presente proyecto se corresponde con el ámbito delimitado para el puerto por las Normas Subsidiarias, constituyendo la zona portuaria del municipio de Mutriku, con inclusión del nuevo espacio marítimo-terrestre necesario para llevar a cabo la ampliación proyectada para sus instalaciones.

---

<sup>1</sup> Escrito de 14 de febrero, Notas de 16 de marzo y Notas de 21 de mayo.

---

#### REDACTORES

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqtº.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqtº



Está limitado al Norte y al Este por el mar abierto, y al Sur y Oeste por el casco urbano, en una línea que viene a coincidir sensiblemente con la del deslinde del dominio marítimo-terrestre.

De forma irregular, presenta una longitud máxima de 950 m. en dirección suroeste-nordeste, y una anchura media de 300 m., alcanzando una superficie de 329.320 m<sup>2</sup>.

Los accesos al ámbito se producen actualmente desde el casco urbano, con un vial principal que, arrancando desde la carretera general desemboca al Sur del área; el resto, como Portu Kalea, BideBerri o el que desciende hasta el grupo de viviendas Burumendi, son itinerarios peatonales o de tráfico rodado restringido.

En cualquier caso, todos ellos disponen de características geométricas complejas, que aconsejan la construcción de un elemento viario adecuado a los usos portuarios, máxime teniendo en cuenta la ampliación proyectada de los mismos.

Las preexistencias de edificación se concretan en un edificio situado sobre el muelle central - antigua Lonja - y otro grupo de edificios pegados a la ladera en el muelle Sur, así como una serie de pequeños almacenes concentrados en dos grupos en el extremo Sur y en el centro del límite Oeste del área.

Todos ellos contienen usos relacionados con la actividad portuaria, si bien el situado en el muelle central está destinado en parte a usos de hostelería.

Las infraestructuras existentes en el Área se limitan a las relacionadas con el puerto actual, con la excepción de la instalación de un aliviadero de tormentas, correspondiente al saneamiento general de Mutriku y que se sitúa enterrado bajo la plataforma viaria correspondiente a la zona Sur del puerto.

Tanto la topografía como las preexistencias urbanizadas del área se reflejan en los planos de información del presente documento.

## 2.2. CARACTERÍSTICAS GEOTÉCNICAS DEL ÁREA

El accidente natural que supone el puerto de Mutriku tiene como origen la erosión marina que ha supuesto la discontinuidad entre la construcción litológica del Keuper con respecto a los materiales más consistentes del flysch Albiense-Cenomaniense.

El flanco Norte de la cadena montañosa costera entre Deba y Ondarroa pertenece a este flysch que se presenta como una alternancia de cuarzo-areniscas y argilitas limosas.

En la zona de Mutriku, existe una lámina diapírica del Keuper, que arrancando desde la zona del Puerto se extiende, aproximadamente, siguiendo el trazado de la carretera hasta Saturrarán. El Keuper, aquí, está formado por arcillas abigarradas y yesos, acompañado ocasionalmente por masas de ofitas.

## 2.3. CONDICIONES DE LA PROPIEDAD DEL SUELO

Los terrenos incluidos en el ámbito, constituyen bienes de dominio público marítimo-terrestre adscritos a la Comunidad Autónoma del país Vasco para el ejercicio de sus competencias de cara a la construcción, utilización y gestión de nuevos puertos y vías de transporte de titularidad de la propia Comunidad Autónoma.

### REDACTORES

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqtó.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqtó

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

Los citados terrenos adscritos conservan la calificación jurídica de bien de dominio público marítimo terrestre, de conformidad con el artículo 49 de la Ley de Costas.

Si de la delimitación del ámbito se deriva la incorporación de terrenos de algún propietario diferente al citado organismo, se formulará el oportuno expediente de expropiación, o acuerdo sustitutorio, para la obtención de la completa titularidad de los terrenos incluidos en el ámbito.

#### **2.4. PATRIMONIO URBANÍSTICO O NATURALÍSTICO DE INTERÉS CULTURAL EXISTENTE**

Mediante resolución de 11 de Septiembre de 1997 del Viceconsejero de Cultura, Juventud y Deportes, han sido declaradas Zonas de Presunción Arqueológica el "Puerto de Mutriku" y "Lonja Zaharra", cuya ubicación y delimitación queda señalada en el gráfico adjunto.

En las citadas Zonas resulta de aplicación el artículo 49 de la Ley de Patrimonio Cultural Vasco 7/1990, desarrollado en el Decreto 234/1996 de 8 de Octubre, por el que se establece el régimen para la determinación de las Zonas de Presunción Arqueológica.

Por otra parte, y en lo que se refiere al Patrimonio Edificado de Interés Cultural existente, se consolida en sus actuales condiciones el edificio de la Cofradía de Pescadores, significándose que todas las intervenciones constructivas de mejora o consolidación que se produzcan en el mismo, se limitarán a las intervenciones de restauración científica y restauración conservadora, en el términos previstos en el Anexo I del Decreto 317/2002.

Se aplicarán idénticos criterios de conservación para la grúa del puerto y las casetas-soto existentes en el ámbito de intervención.

### **3. DETERMINACIONES DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS PARA EL ÁREA**

El planeamiento general de aplicación en Mutriku se corresponde con el documento de Normas Subsidiarias aprobado por el Consejo de Diputados de la Diputación Foral de Gipuzkoa con fecha 18 de Noviembre de 1.997 y con la Modificación de las mismas recientemente aprobada definitivamente por el mismo Consejo de Diputados en relación la ampliación del Puerto y los sectores SR1-Burumendi y SR2-San Nikolas.

Dichas Normas constan de diversos documentos que definen en su conjunto el planeamiento general de aplicación y en particular aquél que corresponde considerar en el marco del presente proyecto. En este sentido, los criterios y objetivos de intervención que el citado expediente propone para el desarrollo del área han sido tenidos en cuenta en el presente Plan Especial.

Por lo que se refiere a las determinaciones específicas básicas de aplicación en el área, se recoge a continuación el contenido íntegro de la Ficha Urbanística del Puerto vigente.

#### **FICHA URBANÍSTICA DEL PUERTO**

- a) Superficie de la zona portuaria: 329.320 m<sup>2</sup>
- b) Planeamiento de desarrollo: Plan Especial de la Zona Portuaria.
- c) Parámetros de ordenación:
  - Aprovechamiento urbanístico total: 30.000 m<sup>2</sup>(t)  
(incluyendo los ya existentes)

- Ocupación en planta: 12.000 m<sup>2</sup>  
(incluyendo la ocupación existente)
- Altura máxima: 10 metros.
- Número máximo de plantas: 3 (incluida la planta baja).

d) Condiciones de aprovechamiento: a definir por el Plan Especial.

El Plan Especial definirá las condiciones de Superficie mínima de parcela, frente mínimo, alineaciones y retranqueos.

El Plan Especial definirá el tráfico rodado en el ámbito portuario, así como las zonas de aparcamiento de vehículos y su régimen de uso.

e) Usos permitidos:

- Residencia: Viviendas de guardas y celadores (vinculado al uso portuario), así como usos residenciales preexistentes.
- Industrial: Actividades directamente vinculadas al desarrollo y mantenimiento del uso portuario.
- Terciarias: Dependientes y/o complementarias de la actividad portuaria. (Hostelería, hospedería, etc.)
- Garaje-Aparcamiento: Vinculado al desarrollo de la actividad portuaria. Se desarrollará en situación de: subterráneo (no computa superficie edificada), superficie (adscrita al Sistema General Portuario) y en edificio (computa superficie edificable).
- Equipamiento: En general, y en particular el Deportivo y Benéfico Asistencial, siempre que esté relacionado con las actividades portuarias.

f) Usos prohibidos:

Todos los demás.

g) Condiciones particulares:

El Plan Especial de la Zona Portuaria no podrá alterar los límites del ámbito de la Zona Portuaria definido en los planos de Modificación de las NN.SS. de Mutriku con el Suelo Urbano.

Con todo ello, queda suficientemente precisado el contexto urbanístico de referencia. El cumplimiento de las referidas determinaciones se justifica en el epígrafe 5 de esta Memoria con ocasión de la descripción de la ordenación y de las soluciones propuestas, así como en los cuadros que se acompañan.

#### **4. JUSTIFICACIÓN DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA**

La conveniencia y oportunidad de la formulación del presente Plan Especial referido al Puerto de Mutriku se justifica en los propios criterios y objetivos de ordenación de las Normas Subsidiarias vigentes en el municipio, a los que nos hemos referido con anterioridad, y cuyo objetivo no es otro que preparar el marco jurídico-urbanístico para posibilitar la ampliación del Puerto de Mutriku sobre la base de las previsiones contenidas en el Plan Director formulado por la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco.

---

##### **REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqtó.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqtó

## 5. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

### 5.1. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN

El Plan Especial cumplimenta íntegramente las determinaciones, criterios y objetivos de las Normas Subsidiarias vigentes como se comprueba de la descripción que del mismo se realiza a continuación. Se recogen así las condiciones básicas de acceso al Área y los usos y aprovechamientos establecidos.

La ordenación del Área viene determinada en gran medida por el diseño de las nuevas instalaciones portuarias que ha sido definido por la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, y cuya definición geométrica se recoge estrictamente en el presente Proyecto.

Asimismo, y aunque se encuentra fuera de los límites del ámbito de intervención del Plan Especial, se ha recogido también a nivel gráfico y desde un punto de vista informativo u orientativo, la nueva playa que, según los estudios realizados por la misma Dirección de Puertos, es posible configurar como consecuencia de la disposición del nuevo dique y las plataformas portuarias proyectadas.

Con estas premisas, la ordenación consiste básicamente en destinar a puerto deportivo la actual dársena pesquera, que se traslada a la nueva obtenida como consecuencia de la construcción del nuevo dique y sus complementos, manteniendo el carácter y usos del área de refugio existente.

Entre el viejo puerto y la nueva dársena se sitúa la plataforma de reparaciones a flote, en una localización que, a la vez que separa y ordena los dos núcleos de atraque, resulta adecuada para dar servicio a las diferentes modalidades náuticas integradas. En el subsuelo de ésta se autoriza la ejecución de un aparcamiento al servicio del puerto.

La organización del puerto podría describirse así esquemáticamente como dos núcleos de atraque diferenciados, -el viejo puerto y la nueva dársena -, unidos entre sí por un elemento de servicio común, -la plataforma de reparaciones a flote -.

En cada uno de estos tres elementos descritos se ha previsto la disposición de edificaciones que den respuesta a las necesidades planteadas por los usos a los que se destinan.

Así, en la nueva dársena pesquera se proyecta una edificación que acoja los usos de Lonja y Cofradía, almacenes de exportadores, fábrica de hielo, dependencias administrativas, capitanía, administración portuaria vasca, etc., y todos aquellos relacionados de una u otra manera con la actividad pesquera y portuaria en general.

También en esta misma dársena y en una localización adyacente al espaldón del dique exterior, se plantea la construcción de pequeños almacenes, fundamentalmente de armadores, que vengán a sustituir los existentes implantados de forma un tanto descontrolada en algunos puntos del puerto actual.

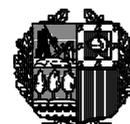
En la plataforma de reparaciones a flote se ha previsto la disposición de una construcción que acoja precisamente los talleres o astilleros para la reparación de embarcaciones.

Por lo que se refiere al puerto actual, se plantea en el mismo la consolidación del edificio de la antigua Cofradía existente sobre el muelle central para su destino a los usos que actualmente contiene.

Igualmente se propone mantener la edificación existente en el muelle Sur, posibilitando su ampliación longitudinal hasta lograr un frente en todo el muelle, adosando a la actual alineación una nueva crujía constituida en planta baja por un porche de uso público; se puede lograr así la

#### REDACTORES

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqtó.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqtó



formalización de un zócalo unitario para la ladera posterior con unas condiciones de aprovechamiento y forma de la edificación adecuadas para los usos terciarios a los que se propone destinar.

Todas las edificaciones previstas se mantienen en los parámetros de altura y perfil de edificación establecidos por el planeamiento general, no superando en ningún caso los 10 metros de altura ni las tres plantas sobre rasante.

Por otro lado, el nuevo programa portuario precisa de un complemento importante para los accesos existentes, lo que ya se contempla en las Normas Subsidiarias vigentes que prevén la ejecución de un nuevo vial a construir por San Nikolas y Burumendi. Así, fuera del Área de intervención del Plan Especial, el presente Proyecto reproduce el nuevo acceso previsto en el planeamiento general.

Por otro lado, el documento introduce algunas medidas tendentes a mejorar los accesos rodados y el aparcamiento en el Área, a la vez que plantea la definición de itinerarios peatonales específicos y áreas estanciales.

Con la ordenación de los aparcamientos junto al actual acceso al puerto - 46 plazas - y al fondo del muelle deportivo - 25 plazas - se logra también separar en alguna medida el tráfico rodado del peatonal, con independencia del tratamiento unitario que pudiera darse a la pavimentación de la zona, excepción hecha de la zona estancial proyectada a la orilla del muelle Oeste de la dársena deportiva, que resulta perfectamente segregada del tráfico rodado.

El nuevo vial de acceso, que desemboca a la altura de la actual piscina de marea, se conecta con el puerto existente a través de un vial segregado con acera que bordea la plataforma de reparaciones, y en el que se disponen adicionalmente 57 plazas de aparcamiento, independientemente de las plazas de garaje que pueden resultar en subsuelo bajo dicha plataforma. El mismo vial se prolonga hasta la nueva dársena pesquera en la que además de resolverse la movilidad rodada se disponen plazas de aparcamiento tanto para camiones como para turismos. Hasta su entrada a la dársena pesquera el vial dispone de acera en sus dos márgenes con 21 plazas de aparcamiento en una de ellas. La otra acera se prolonga bordeando la playa y formando un paseo marítimo que desemboca en una zona estancial complementaria de la nueva piscina de marea proyectada al abrigo del dique exterior.

Fuera del Área de intervención, y como ya ha sido señalado, se grafía a modo orientativo la conformación de la nueva playa incluida su plataforma posterior para ubicación de los servicios complementarios, así como el paseo de conexión con la playa de Burumendi, y la integración en la ordenación de algunos itinerarios peatonales nuevos o existentes.

La ordenación descrita se implanta en una tercera parte aproximadamente sobre muelles existentes, debiendo construirse el resto sobre el fondo marino.

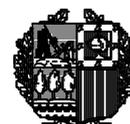
Finalmente, se prevén para el sector las infraestructuras de servicios necesarias para su correcto funcionamiento, entre las que se incluyen las de saneamiento y drenaje y abastecimiento de agua, electricidad y red de telecomunicaciones, que se describen más pormenorizadamente en el punto 5.5 de la presente Memoria. Especial mención merece al respecto la Estación Depuradora que está siendo proyectada, y para la que se ha reservado una parcela específica en el extremo Este del muelle deportivo, con unas condiciones de edificación integradoras en relación al resto del conjunto edificado previsto en la zona.

---

**REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqtó.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqtó

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

## 5.2. EL PROGRAMA DE USOS PORTUARIOS

El presente Plan Especial, de acuerdo con cuanto precede, ordena el sistema general portuario delimitado globalmente por las Normas Subsidiarias distinguiendo en una primera instancia cinco tipologías de subzonas globales en el ámbito portuario general, en las que se encuadran los ámbitos que se delimitan en el plano II.2 de la propuesta:

- Zona Portuaria T2 – “Actividad Productiva”
- Zona Portuaria T2 – “Actividad Náutico Deportiva”
- Zona Portuaria T2 – “Acceso Terrestre”
- Zona Portuaria T2 – “Acceso Marítimo”
- Zona Portuaria T2 – “Litoral”

Tras esta primera subdivisión del sistema general portuario en ámbitos funcionales que matizan la zonificación global de referencia, el Plan Especial contiene la zonificación o calificación pormenorizada del conjunto del ámbito de intervención.

Así con el rango propio del planeamiento de desarrollo se distinguen las siguientes tipologías de zonas pormenorizadas en las que se encuadran los ámbitos y parcelas que se representan en el plano II.3 de la propuesta:

- Zona Productiva P
  - Zona P1 – Productiva de Servicios
  - Zona P2 – Productiva Pesquera
  - Zona P3 – Productiva Portuaria
- Zona Productiva – Lámina de agua
  - Zona PL1 – Productiva de Servicios
  - Zona PL2 – Productiva Portuaria y Pesquera
- Zona Náutico-Deportiva ND
  - Zona ND1
  - Zona ND2
- Zona Náutico-Deportiva – Lámina de agua
  - Zona ND L1 – Refugio
  - Zona ND L2 – Pantalanes
- Zona Residencial R4
- Zona Acceso Marítimo – Lámina de agua AM
- Vialidad Rodada VR (Se distinguen dos zonas: VR1y VR2)
- Vialidad peatonal con acceso restringido de vehículos VTR1
- Vialidad peatonal VP (Se distinguen tres zonas: VP1, VP2 y VP3)
- Infraestructura urbana IU1

### REDACTORES

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

- Infraestructura energética IE1 (Se configura como zonificación superpuesta)
- Infraestructura portuaria (Diques) IP (Se distinguen cuatro zonas: IP1, IP2, IP3 e IP4)
- Espacios libres de protección ELP (Se distinguen seis zonas: ELP1 a 6)
- Espacios libres de ocio ELO1

Con estas tipologías de calificación pormenorizada se proyectan las parcelas edificables destinadas a acoger edificios y usos relacionados con la actividad portuaria, delimitándose cuatro en la zona náutico deportiva (parcelas ND1, ND2, IU1 y R4) y tres más en la zona productiva (parcelas P1, P2 y P3), mientras que las zonas destinadas a viales de comunicación y espacios libres carecen en principio de edificación. Asimismo se distinguen las láminas de agua en relación con el ámbito funcional en el que se localizan y se regulan las condiciones de implantación de la infraestructura energética.

Así, en la zona náutico deportiva, en el muelle deportivo, se ordena una parcela destinada a contener usos portuarios y terciarios complementarios a la actividad portuaria -comerciales, hostelería, hospedería, etc. y auxiliares de éstos-, para la que se establece un aprovechamiento de 5.340 m<sup>2</sup>(t) (parcela ND2).

En esta misma zona, se ordena la parcela que se corresponde con el edificio existente en el muelle central - antigua Lonja -, edificio que se consolida en sus actuales condiciones de forma y superficie edificada, y que se califica para usos terciarios en general. La superficie de techo estimada de éste es de 750 m<sup>2</sup>(t) (parcela ND1).

De forma singular, al este de la primera parcela descrita, en continuidad con aquella, se califica de forma singular una parcela específica para acoger la edificación necesaria para la nueva E.D.A.R. prevista, con una superficie edificable de 1.500 m<sup>2</sup>(t) (parcela IU1).

Finalmente, en la misma zona náutico-deportiva se ha considerado también a efectos de la zonificación pormenorizada, la parte de la casa Ixas-Etxea que está incluida en el ámbito, consolidando el aprovechamiento existente que se evalúa en 178 m<sup>2</sup>(t), así como el porche sito en su planta baja (parcela R4).

Por otra parte, en la zona productiva se localiza por un lado la parcela correspondiente a la plataforma de reparaciones -zona de reparación y talleres-, destinada precisamente a la ubicación de talleres o astilleros de reparación de embarcaciones con un aprovechamiento de 2.800 m<sup>2</sup>(t) (parcela P1).

En esta misma zona productiva se ordena la parcela productiva pesquera (parcela P2) destinada a alojar los edificios en los que se ubicarían los almacenes y la lonja pesquera así como todos sus servicios complementarios. Dicha parcela, en la que se posibilita la construcción de dos edificaciones independientes (P2A y P2B, esta última adyacente al espaldón del dique exterior), vendría a absorber un total de 8.455 m<sup>2</sup>(t).

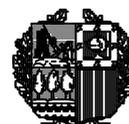
En el extremo suroeste de esta parcela se proyecta la parcela productiva portuaria (parcela P3) destinada a alojar los edificios en los que se ubicarían tanto usos portuarios como la capitanía y la Administración Portuaria Vasca. Dicha parcela, en la que se posibilita la construcción de dos edificaciones independientes (P3A y P3B), contaría con un aprovechamiento de 6.125 m<sup>2</sup>(t) para el conjunto de ambas edificaciones.

---

#### **REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqtó.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqtó

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

Complementariamente de estas parcelas edificables se ordenan las zonas destinadas de forma más singularizada a vialidad, otras infraestructuras y espacios libres, además de las láminas de agua. Entre éstas, con la particularidad de proyectarse como una zona superpuesta, se incluye la zona destinada a infraestructura energética, ámbito que debe superponerse por su funcionalidad a las zonas pormenorizadas de infraestructuras portuarias correspondientes a los diques y, fundamentalmente, a las láminas de agua. Si bien el proyecto define una localización superpuesta concreta para esta infraestructura posibilita análogamente la opción de su relocalización en las zonas pormenorizadas destinadas en general a infraestructuras portuarias (diques) y en las láminas de agua productiva y de acceso marítimo.

Se mantiene en general la unitariedad de la plataforma portuaria existente, si bien ésta se ordena en el muelle Sur con la disposición, en el fondo este, de una hilera de aparcamiento en batería -25 plazas -, separando lo que podríamos denominar el paseo de borde, exclusivamente peatonal, con un itinerario en coexistencia que bordea la edificación, y que finaliza con un ensanchamiento que permite los giros de vehículos.

Las plataformas de la nueva dársena de la zona productiva se proyectan con un nivel unitario de pavimentación, en el que resultarán plazas para el aparcamiento de camiones y turismos, y se segrega un paseo peatonal que, bordeando la nueva playa, da acceso a la nueva piscina de marea y a los espacios estanciales complementarios que allí se proyectan.

Puede ser destacada como un elemento singular del funcionamiento interno del Área, la pasarela proyectada para la conexión rodada y peatonal del "martillo" exento que se proyecta para la conformación de la nueva dársena pesquera, con la finalidad de dar servicio a las embarcaciones atracadas junto al mismo.

### 5.3. LA RED VIARIA

Como ya ha sido señalado, el presente Proyecto, a la vez que se representa gráficamente el nuevo acceso viario al puerto previsto en el planeamiento general, diseña el viario de servicio de la ampliación portuaria e introduce al mismo tiempo algunas medidas tendentes a mejorar la movilidad rodada y el aparcamiento en la parte existente del Área, a la vez que plantea la definición de itinerarios peatonales específicos y espacios libres.

Para el tratamiento en superficie y dada la particularidad del ámbito, la red viaria propuesta se constituye en general por plataformas de suelo en las que se distribuyen tanto itinerarios rodados y peatonales en régimen de coexistencia como algunos tramos de vial segregado.

En la zona oeste se ordena la superficie en la que desemboca el actual acceso al puerto disponiendo un aparcamiento arbolado en batería para 46 plazas y una zona estancial al borde del agua.

Sólo se ha previsto configurar un viario convencional, con segregación de calzada y acera, en el tramo más cercano a la desembocadura en el Área del nuevo de acceso al puerto, proyectado a través de los ámbitos de San Nikolas y Burumendi.

El tramo que conecta el antiguo puerto con la nueva dársena bordea el espacio destinado a la plataforma de reparaciones a flote y dispone de un total de 78 plazas de aparcamiento, 57 de las cuales se localizan frente al edificio de talleres proyectado, y las 21 restantes frente a la nueva playa.

El trazado en planta del viario descrito no presenta mayores dificultades habiéndose previsto curvas circulares de radio superior a los 20 metros y pendientes reducidas.

---

#### REDACTORES

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqtº.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqtº

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

#### **5.4. URBANIZACIÓN E INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS URBANOS.**

De conformidad con las determinaciones del artº 53 del Reglamento de Planeamiento de la Ley del Suelo se determinan en el presente epígrafe los esquemas de los trazados de las redes y galerías de todos los servicios previstos.

##### **5.4.1. Acondicionamiento del terreno, obras de fábrica y urbanización superficial**

El nuevo puerto, se desarrolla a partir de la construcción de un dique de abrigo, que se separa de la bocana actual del puerto una distancia de 500 metros. La alineación del dique, es por el Oeste, en prolongación del arrecife de Burumendi, del que se separa unos 50 metros, integrando el espacio necesario para la formación de la playa y de la piscina de mareas que allí se prevén. Hacia el Este, el dique se dispone con otra alineación recta de orientación aproximada Oeste-Este que se une con una curva circular de radio 200. La longitud total del dique, entre centros de morros, es de 430 metros. Al abrigo del dique se construye el puerto pesquero y la zona de reparaciones. No son precisos dragados importantes, al estar, la mayor parte de la dársena y el canal de entrada, con batimetría por debajo de la cota -5. Los muelles y las plataformas del puerto, se sitúan a la cota +6 y superiores. Teniendo en cuenta, que éstos, se construyen sobre lo que es hoy, fondo marino, se precisan volúmenes importantes de relleno, que se han estimado en 340.000 metros cúbicos.

Los muros del muelle y el espigón que cierra la dársena, son verticales, con talud de escollera hacia el exterior en el caso del espigón. Se prevén de hormigón in situ, o con bloques prefabricados de hormigón y revestidos con mampostería careada.

En el puerto deportivo, sólo se prevén obras de acondicionamiento en dos zonas. La primera, en el nuevo muelle de fondo de dársena, al sustituir el talud en escollera y rectificar el situado frente a Itxas Etxea, para liberar el porche del tráfico rodado. La segunda, en el extremo Norte del muelle actual, completándolo hasta el arranque del espigón de la bocana.

Respecto a la pavimentación, se prevé su construcción con firme rígido, pavimento de hormigón, como viene siendo habitual en los nuevos desarrollos portuarios. Únicamente se emplearían firmes flexibles con pavimento asfáltico en el vial general de acceso entre la miniglorieta de entrada al puerto pesquero y el arranque del muelle principal del puerto deportivo.

##### **5.4.2. Red de distribución de agua, riego e hidrantes contra incendios**

El suministro al nuevo puerto pesquero y a la zona de reparaciones, se prevé mediante una nueva conducción desde la red existente en la calle San Nikolas. Con tubería de fundición de diámetro 150 mm. se extendería por el borde de la zona de reparaciones, por el vial principal del puerto pesquero y por los muelles de avituallamiento.

El suministro al puerto deportivo, se realizaría desde la red actual existente en el muelle, mejorando la conexión con la red municipal y duplicándola en la zona del muelle para facilitar la conectividad con la edificación prevista.

##### **5.4.3. Red de saneamiento. Depuración de aguas residuales**

Se prevé la construcción de un nuevo colector, con origen en los almacenes situados junto al dique de abrigo y que terminará vertiendo al colector, de diámetro 500 mm., existente junto a Itxas Etxea. La longitud del nuevo tramo, 850 metros, y la disposición, prácticamente horizontal, de las plataformas y viales del puerto, obligan a prever bombeos intermedios de las aguas residuales.

---

##### **REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqtº.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqtº

La Estación Depuradora de Aguas Residuales de Mutriku, actualmente en fase de proyecto, se emplaza, en el extremo del muelle del puerto actual, integrándola en uno de los edificios que se prevén en este Plan.

#### **5.4.4. Drenaje**

El drenaje de las plataformas portuarias, se realiza directamente a las dársenas, mediante la adecuada pendiente de aquellas.

La escorrentía en los viales y zonas de aparcamientos, se recoge mediante sumideros y redes de colectores. En el puerto pesquero y zona de reparaciones, en los que la circulación y maniobras de vehículos pesados será muy elevada, se protegen los vertidos de los colectores a las dársenas, mediante la incorporación de separadores de hidrocarburos.

#### **5.4.5. Red de energía eléctrica**

El abastecimiento al puerto se realizará mediante dos acometidas de Media Tensión. Desde el tendido aéreo que suministra al Centro de Transformación de Burumendi existente se ejecutará una línea aérea hasta la zona del puerto, donde se soterrará. Desde la línea subterránea que alimenta al Centro de Transformación Kaikale, se ejecutará mediante canalización subterránea la segunda acometida. Estas dos acometidas abastecerán a los dos Centros de Transformación previstos, Centros que asimismo se enlazarán mediante canalización subterránea de media tensión.

El hecho de prever dos acometidas y el enlazar los dos Centros se ha previsto con el fin de garantizar el suministro en caso de avería en algún punto de la red.

Desde los dos Centros de Transformación previstos se distribuirá mediante canalización subterránea en baja tensión a todos los puntos de consumo del puerto.

Las canalizaciones subterráneas se realizarán mediante tuberías de polietileno diámetro 160 de doble pared interior lisa y exterior corrugada. Las arquetas serán las normalizadas por la compañía suministradora.

#### **5.4.6. Red de alumbrado público**

Se prevé la instalación de tres cuadros de maniobra desde los que se abastecerá de energía eléctrica a la totalidad de puntos de luz previstos en el puerto. Estos cuadros dispondrán de reductor de flujo.

Se instalarán tres tipos de puntos de luz:

- 1.- Puntos de luz "de carretera" mediante columnas de 110-12 mm. de longitud con lámparas de 150 y 250 w.
- 2.- Puntos de luz "de zonas peatonales" mediante columnas de 4 m. de longitud con lámparas de 150 w.
- 3.- Puntos de luz "de grandes superficies" mediante torres de gran longitud con proyectores para lámparas de hasta 1000 w.

Todas las lámparas serán de vapor de sodio de alta presión.

---

#### **REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqtó.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqtó

La distribución de energía eléctrica a los puntos de luz se realizará mediante canalización subterránea con tuberías de polietileno diámetro 90 de doble pared lisa interior y corrugada exterior. A lo largo de la canalización se tenderá una línea de tierra conectada a unas picas de toma de tierra en todas las arquetas previstas, situándose éstas en los finales de línea, en los cruces de viales, y cada 100 m. como mínimo.

#### **5.4.7. Red de telecomunicaciones**

La acometida de telefonía se realizará mediante canalización subterránea desde la existente en las proximidades de Itxas-Etxea.

Desde la acometida se distribuirá mediante canalización subterránea a la totalidad de los puntos de consumo.

Las canalizaciones subterráneas se realizarán mediante tuberías de polietileno diámetro 125 de doble pared lisa interior y corrugada exterior. Las cámaras y arquetas serán las normalizadas por la compañía suministradora.

## **6. GESTIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN ESPECIAL**

### **6.1. CONDICIONES GENERALES DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN**

El Plan Especial ordena un ámbito de titularidad pública, cuyo desarrollo será gestionado por el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco a través de su Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos

### **6.2. EJECUCIÓN DE LA URBANIZACIÓN**

El ámbito delimitado como "Puerto de Mutriku" deberá ser objeto de diversos proyectos de obras y de urbanización.

En el Plan de Etapas del presente Plan Especial se han considerado las tres actuaciones siguientes:

- Dique de abrigo. Se cuenta con un proyecto básico, contrastado y modificado a resultas de estudios posteriores mediante un modelo físico.
- Nuevo Puerto Pesquero.
- Puerto Deportivo.

Se debe prever, al menos, un proyecto para cada una de dichas actuaciones independientes, además de los correspondientes proyectos específicos de edificación.

### **6.3. EJERCICIO DE LA FACULTAD DE EDIFICAR**

La ejecución de la edificación en el ámbito se ajustará a los condicionantes de carácter general establecidos en la vigente legislación urbanística y en el presente Plan Especial.

Se proyecta la ejecución de las construcciones ordenadas en una sola etapa, de acuerdo con las determinaciones contenidas en el documento correspondiente al Plan de Etapas del presente proyecto.

---

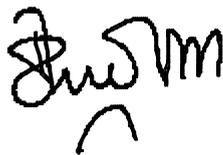
#### **REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqtó.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqtó

En cualquier caso, podrán redactarse Estudios de Detalle con el objeto de precisar o reajustar las determinaciones del presente Proyecto en cuestiones cuyo alcance sea objeto de dicho tipo de documento. En particular, dado que el aprovechamiento asignado explícitamente a las parcelas edificables es inferior al máximo autorizado por las Normas Subsidiarias, este Plan Especial autoriza la asignación del aprovechamiento de 4.852 m<sup>2</sup>(t) que no se preasigna a ninguna parcela, a aquella o aquellas de las delimitadas en que resultara preciso siempre que no se sobrepase en el conjunto de este tipo de actuaciones la cuantía precitada. Ello se realizaría previa la tramitación del correspondiente Estudio de Detalle de acuerdo con las determinaciones del presente Plan Especial.

La elaboración de los proyectos de edificación necesarios y la concesión de las preceptivas licencias municipales de obra correspondientes se realizará de acuerdo con las determinaciones que al respecto se definen en las Ordenanzas Reguladoras del presente proyecto.

Donostia-San Sebastián, Mayo de 2.003



RAUL GARCÍA MASSÉ-GAIN S.A.



MANU ARRUBARRENA



SANTIAGO PEÑALBA

**REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

**Anexo "I"**  
**SINTESIS DE LA MEMORIA Y**  
**CUADROS DE CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN**

---

**REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

**ÍNDICE:**

Pág.:

1. Síntesis de la memoria.....	17
2. Cuadro de Características generales.....	18
3. Cuadro de Zonificación Global – Ámbitos Funcionales delimitados en el Puerto.....	18
4. Cuadro de Calificación Pormenorizada .....	19
4. Cuadro de Aprovechamientos y Ocupación asignados a las parcelas edificables .....	20

---

**REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

## 1. SINTESIS DE LA MEMORIA.

### 1.1.- Objeto del proyecto

El presente Plan Especial desarrolla las determinaciones de las Normas Subsidiarias de Planeamiento vigentes en Mutriku.

### 1.2.- Estado actual

El territorio objeto del Plan corresponde a la actual zona portuaria del Municipio complementada con la superficie de mar necesaria para llevar a cabo la ampliación de la infraestructura portuaria, de acuerdo con los estudios realizados por la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco.

Las preexistencias más destacables son el edificio de la antigua lonja, situado en el muelle central, y un grupo de edificios de servicios portuarios localizados en el muelle Sur al pie de la ladera que limita el puerto por esta orientación.

### 1.3.- Síntesis descriptiva de la ordenación propuesta

El Proyecto tiene como objetivo la ordenación integral del ámbito del Puerto de Mutriku, integrando la infraestructura existente con la nueva ampliación resultante de los estudios realizados por la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco.

El proyecto distingue en una primera instancia cinco tipos de subzonas globales o ámbitos funcionales dentro del Sistema General portuario: la zona náutico deportiva, la zona productiva, el acceso terrestre, el acceso marítimo y la zona litoral.

A partir de esta primera definición el Plan Especial concreta la zonificación pormenorizada del área de intervención distinguiendo las parcelas, edificables o no, en función de su uso y destino. Asimismo, el proyecto concreta las condiciones de edificación de las parcelas resultantes y la definición geométrica de la ordenación, asignando a las parcelas edificables su correspondiente aprovechamiento sin perjuicio de establecer complementariamente una reserva de aprovechamiento que el Plan prevé si bien no localiza directamente, regulando las condiciones de su eventual concreción en el tiempo en atención a las necesidades del propio puerto. Así, en la zona portuaria destinada a la actividad productiva se ordena un aprovechamiento de 17.380 m<sup>2</sup>(t), mientras que la zona portuaria destinada a la actividad náutico-deportiva acoge un total de 7.768 m<sup>2</sup>(t), resultando un aprovechamiento de reserva susceptible de asignar a ambas zonas de 4.852 m<sup>2</sup>(t).

La red viaria se apoya tanto en el acceso existente como en el nuevo previsto en el planeamiento general y diseña el viario de servicio de la ampliación portuaria introduciendo al mismo tiempo algunas medidas tendentes a mejorar los accesos rodados y el aparcamiento en la parte existente del Área, a la vez que plantea la definición de itinerarios peatonales específicos y áreas estanciales.

Todo ello se describe pormenorizadamente en los planos de proyecto y se regula en las normas de aplicación redactadas, acotándose en el tiempo de cara a su ejecución, y evaluándose económicamente.

#### REDACTORES

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqtó.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqtó

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

## 2. CARACTERÍSTICAS GENERALES

	<u>PROPUESTA</u>	<u>NN.SS</u>
<b>SUPERFICIE DEL ÁREA "PUERTO"</b>	<b>329.320 m<sup>2</sup></b>	329.320 m <sup>2</sup>
<b>ZONIFICACIÓN GLOBAL DEL ÁREA "PUERTO"</b>		
S.G. ZP (Zona Portuaria)	<b>329.320 m<sup>2</sup></b>	329.320 m <sup>2</sup>
Ámbitos funcionales delimitados:		
- Actividad productiva:	<b>114.640 m<sup>2</sup></b>	-
- Actividad nautico-deportiva:	<b>55.399 m<sup>2</sup></b>	-
- Acceso terrestre:	<b>12.974 m<sup>2</sup></b>	-
- Acceso marítimo:	<b>141.462 m<sup>2</sup></b>	-
- Litoral:	<b>4.845 m<sup>2</sup></b>	-
<b>APROVECHAMIENTO ORDENADO</b>		
<b>Total Área Puerto</b>	<b>30.000 m<sup>2</sup>(t)</b>	30.000 m <sup>2</sup> (t)
<b>Ocupación en planta</b>	<b>11.954 m<sup>2</sup></b>	12.000 m <sup>2</sup>
<b>LOCALIZACIÓN DEL APROVECHAMIENTO</b>		
Zonas "Productivas":		
- Aprovechamiento:	<b>17.380 m<sup>2</sup>(t)</b>	-
Zonas "Nautico-Deportivas":		
- Aprovechamiento:	<b>6.090 m<sup>2</sup>(t)</b>	-
Zonas de "Infraestructuras":		
- Aprovechamiento:	<b>1.500 m<sup>2</sup>(t)</b>	-
Zonas "Residenciales":		
- Aprovechamiento:	<b>178 m<sup>2</sup>(t)</b>	-
Aprovechamiento autorizado sin localización predefinida	<b>4.852 m<sup>2</sup>(t)</b>	-
<b>Total (Aprovechamiento):</b>	<b>30.000 m<sup>2</sup>(t)</b>	30.000 m <sup>2</sup> (t)

## 3. ZONIFICACIÓN GLOBAL – ÁMBITOS FUNCIONALES DELIMITADOS EN EL PUERTO

<u>AMBITOS</u>	<u>SUPERFICIE</u> (m <sup>2</sup> )	<u>% AREA</u> (%)
ZONA PORTUARIA T2 – ACTIVIDAD PRODUCTIVA	114.640	34,81
ZONA PORTUARIA T2 – ACTIVIDAD NAUTICO-DEPORTIVA	55.399	16,82
ZONA PORTUARIA T2 – ACCESO TERRESTRE	12.974	3,94
ZONA PORTUARIA T2 – ACCESO MARITIMO	141.462	42,96
ZONA PORTUARIA T2 – LITORAL	4.845	1,47
<b>TOTAL ÁREA. "PUERTO"</b>	<b>329.320</b>	<b>100,00</b>

### REDACTORES

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

#### 4. CALIFICACIÓN PORMENORIZADA

<b>ZONAS DE USO PORMENORIZADO</b>	<b>SUPERFICIE (m<sup>2</sup>)</b>	<b>% AREA (%)</b>
<b>R.4 PARCELAS DE USO RESIDENCIAL(Vivienda Colectiva)</b>		
R.4.1 – Parcela existente consolidada	89	
<b>TOTAL R.4 PARCELAS DE USO RESIDENCIAL</b>	<b>89</b>	<b>0,03</b>
<b>P. PARCELAS PRODUCTIVAS</b>		
P.1 – Productivo servicios	15.395	
P.2 – Productivo pesquera	18.116	
P.3 – Productivo portuaria	8.244	
PL.1 – Lámina de agua	9.077	
PL.2 – Lámina de agua	37.696	
<b>TOTAL P PARCELAS PRODUCTIVAS</b>	<b>88.528</b>	<b>26,88</b>
<b>ND. PARCELAS NAUTICO-DEPORTIVAS</b>		
ND.1	394	
ND.2	8.377	
NDL.1 – Lámina de agua refugio	8.693	
NDL.2 – Lámina de agua pantalanes	31.782	
<b>TOTAL ND. PARCELAS NAUTICO-DEPORTIVAS</b>	<b>49.246</b>	<b>14,95</b>
<b>V. VIALIDAD</b>		
VR. – Vialidad Rodada	9.960	
VTR. – Vialidad peatonal con acceso restringido de vehículos	2.063	
VP. – Vialidad peatonal	4.574	
<b>TOTAL V. VIALIDAD</b>	<b>16.597</b>	<b>5,04</b>
<b>EL. ESPACIOS LIBRES</b>		
ELP.1	1.704	
ELP.2	261	
ELP.3	4.756	
ELP.4	1.336	
ELP.5	172	
ELP.6	46	
ELP.7	419	
ELO.1	1.586	
<b>Total EL. ESPACIOS LIBRES</b>	<b>10.280</b>	<b>3,12</b>
<b>I. INFRAESTRUCTURAS<sup>2</sup></b>		
IU. 1 – Infraestructura urbana	683	
IP. 1 – Infraestructura productiva (diques)	829	
IP. 2 – Infraestructura productiva (diques)	457	
IP. 3 – Infraestructura productiva (diques)	390	
IP. 4 – Infraestructura productiva (diques)	25.722	
<b>TOTAL I. INFRAESTRUCTURAS</b>	<b>28.081</b>	<b>8,53</b>
<b>AM. ACCESO MARÍTIMO</b>	136.445	
<b>TOTAL AM. ACCESO MARÍTIMO</b>	<b>136.445</b>	<b>41,43</b>
<b>TOTAL ÁREA. "PUERTO"</b>	<b>329.320</b>	<b>100,00</b>

<sup>2</sup> La zona IE.1 Infraestructura Energética, que cuenta con 2.233 m<sup>2</sup>, no se incluye en el presente cuadro por superponerse con otras zonas correspondientes a la zonificación pormenorizada.

#### REDACTORES

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

**5. APROVECHAMIENTOS Y OCUPACIÓN ASIGNADOS A LAS PARCELAS EDIFICABLES<sup>3</sup>**

PARCELA	SUPERFICIE m <sup>2</sup> (p)	OCUPACION m <sup>2</sup>	APROVECHAMIENTOS				
			Residenc.	Product.	Nautico/ Deportivo	Infraestr.	Total
			Sup. techo m <sup>2</sup> (t)				
R.4.1 (Consol.)	89	89	178 (consol.)	-----	-----	-----	178 (consol.)
P.1	15.395	1.400	-----	2.800	-----	-----	2.800
P.2	18.116	4.270	-----	8.455	-----	-----	8.455
P2A		2.050		5.125			
P2B		2.220		3.330			
P.3	8.244	2.450	-----	6.125	-----	-----	6.125
P3A		400		1.000			
P3B		2.050		5.125			
ND.1	394	392	-----	-----	750 (consol.)	-----	750 (consol.)
ND.2	8.377	2.670	-----	-----	5.340	-----	5.340
IU.1	683	683	-----	-----	-----	1.500	1.500
<b>TOTAL</b>	<b>51.198</b>	<b>11.954</b>	<b>178</b>	<b>17.380</b>	<b>6.090</b>	<b>1.500</b>	<b>25.148</b>

Donostia-San Sebastián, Mayo de 2.003

RAUL GARCÍA MASSÉ-GAIN S.A.

MANU ARRUBARRENA

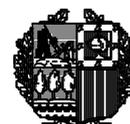
SANTIAGO PEÑALBA

<sup>3</sup> Complementariamente el Plan autoriza un aprovechamiento adicional de 4.852 m<sup>2</sup>(t) que no se preasigna a ninguna de las parcelas edificables y que podrá desarrollarse en cualquiera de ellas en función de las necesidades que se planteen en el tiempo de acuerdo con las condiciones de edificación del presente Plan Especial.

**REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

**Anexo "II"**  
**JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA  
VIGENTE PARA LA PROMOCIÓN DE LA ACCESIBILIDAD**  
**Ley del Parlamento Vasco 20/1.997, de 4 de Diciembre, para la promoción de  
la Accesibilidad, y Decreto del Gobierno Vasco 68/2.000, de 11 de Abril de  
Normas Técnicas sobre condiciones de accesibilidad de los entornos  
urbanos, espacios públicos, edificaciones y sistemas de información y  
comunicación)**

---

**REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

## 1. OBJETO

El presente anexo tiene por objeto dar cumplimiento a lo preceptuado en el artículo 17.2 de la Ley 20/1.997, de 4 de diciembre, para la promoción de la accesibilidad, describiendo, de manera clara y pormenorizada, las medidas adoptadas al respecto.

Éstas se adecúan en todos sus extremos a lo establecido en el Decreto del Gobierno Vasco 68/2.000, de 11 de Abril de Normas Técnicas sobre condiciones de accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificaciones y sistemas de información y comunicación, formulado en desarrollo de la citada Ley.

El alcance de esta justificación comprende únicamente los aspectos de diseño general propios del nivel de planeamiento pormenorizado que corresponden a este documento, debiendo cumplimentarse las especificaciones correspondientes al diseño constructivo en el proyecto de urbanización que se deberá formular en desarrollo de sus determinaciones.

## 2. JUSTIFICACION DEL CUMPLIMIENTO POR ELEMENTOS DE URBANIZACIÓN

### 2.1. DISEÑO Y TRAZADO DE VIAS

Dadas las características absolutamente llanas de la topografía del ámbito, los viales proyectados en el Area presentan en sus itinerarios una pendiente media máxima no superior al 2%, lo que viene a suponer índices muy inferiores a los establecidos como máximo por la citada normativa.

### 2.2. ACERAS E ITINERARIOS PEATONALES

Las aceras, situadas a ambos lados de las calzadas, y los itinerarios de coexistencia, mantienen sus mismos desniveles, siendo por tanto inferiores, al igual que aquellas, a la pendiente límite - 6%- fijada por la referida normativa

Todas ellas disponen de anchuras libres iguales o superiores a 2,00 metros, libres de obstáculos, sin que se produzcan en ningún caso alturas libres de paso inferiores a los 2,20 metros.

### 2.3. APARCAMIENTOS

Como resultado de la proporción exigida por la normativa, al menos seis de las plazas de aparcamiento previstas deberán reservarse para vehículos que transporten a personas de movilidad reducida, reuniendo las condiciones establecidas para las mismas.

Donostia-San Sebastián, Mayo de 2.003

RAUL GARCÍA MASSÉ-GAIN S.A.

MANU ARRUABARRENA

SANTIAGO PEÑALBA

#### REDACTORES

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqtº.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqtº

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

**Documento “B. ORDENANZAS REGULADORAS”**

---

**REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

**ÍNDICE GENERAL:**

Pág.:

**TÍTULO PRELIMINAR**

<b>DISPOSICIONES DE CARÁCTER GENERAL REFERENTES A LA APLICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL .....</b>	<b>5</b>
---	----------

**TÍTULO PRIMERO**

<b>RÉGIMEN URBANÍSTICO GENERAL APLICABLE EN EL ÁREA "Puerto" .....</b>	<b>6</b>
--	----------

CAPÍTULO 1.1. RÉGIMEN DE CALIFICACIÓN GLOBAL APLICABLE EN EL ÁREA.....	6
--	---

CAPÍTULO 1.2. RÉGIMEN DE CALIFICACIÓN PORMENORIZADA APLICABLE EN EL ÁREA .....	6
--	---

CAPÍTULO 1.3. RÉGIMEN JURÍDICO PARA EL DESARROLLO Y EJECUCIÓN DEL PLAN ESPECIAL.....	8
--	---

**TÍTULO SEGUNDO**

<b>ORDENANZAS GENERALES DE EDIFICACIÓN Y USO APLICABLES EN EL ÁREA "Puerto" .....</b>	<b>10</b>
---	-----------

CAPÍTULO 2.1 ORDENANZAS GENERALES APLICABLES A LAS PARCELAS EDIFICABLES (Parcelas P - Productivas y Parcelas ND – Nautico-Deportivas, Parcelas R - Residenciales y Parcelas IU e IE – Infraestructuras).....	10
--	----

CAPITULO 2.2. ORDENANZAS GENERALES APLICABLES A LAS PARCELAS NO EDIFICABLES (Parcelas PL – Lámina de agua, Parcelas NDL – Lámina de agua, Parcelas AM – Acceso marítimo, Parcelas V – Vialidad, Parcelas IP – Infraestructura Portuaria y Parcelas EL – Espacios Libres).....	12
---	----

CAPITULO 2.3. CONDICIONES MÍNIMAS DE CALIDAD CONSTRUCTIVA Y NIVEL DE SERVICIO DE LA URBANIZACIÓN .....	14
--	----

**TÍTULO TERCERO**

<b>ORDENANZAS PARTICULARES DE EDIFICACIÓN Y USO APLICABLES A LAS PARCELAS EDIFICABLES EN EL ÁREA .....</b>	<b>15</b>
--	-----------

**REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqtó.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqtó



**INDICE:**

**Pág.:**

**TITULO PRELIMINAR**

**DISPOSICIONES DE CARACTER GENERAL REFERENTES A LA APLICACION  
DEL PLAN ESPECIAL .....5**

<u>Artículo 0.1.</u>	Ambito de intervención.....	5
<u>Artículo 0.2.</u>	Entrada en vigor y condiciones de vigencia .....	5
<u>Artículo 0.3.</u>	Marco normativo del proyecto.....	5
<u>Artículo 0.4.</u>	Documentos constitutivos del proyecto y alcance normativo de los mismos .....	5

**TITULO PRIMERO**

**REGIMEN URBANISTICO GENERAL APLICABLE EN EL ÁREA "Puerto" .....6**

**CAPITULO 1.1. REGIMEN DE CALIFICACION GLOBAL APLICABLE EN EL  
ÁREA .....6**

<u>Artículo 1.1.1.</u>	Formulación del régimen de calificación global en el Área .....	6
------------------------	---	---

**CAPITULO 1.2. REGIMEN DE CALIFICACION PORMENORIZADA APLICABLE  
EN EL ÁREA.....6**

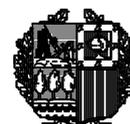
<u>Artículo 1.2.1.</u>	Formulación del régimen de calificación pormenorizada del Área .....	6
------------------------	--	---

**CAPITULO 1.3. REGIMEN JURIDICO PARA EL DESARROLLO Y EJECUCION  
DEL PLAN ESPECIAL .....8**

<u>Artículo 1.3.1.</u>	Régimen general .....	8
<u>Artículo 1.3.2.</u>	Determinación del régimen de ejecución .....	9
<u>Artículo 1.3.3.</u>	Edificios, instalaciones y usos fuera de ordenación .....	9
<u>Artículo 1.3.4.</u>	Régimen para la formulación de los proyectos de obra necesarios para la materialización de las obras de construcción del puerto y la urbanización correspondiente .....	9
<u>Artículo 1.3.5.</u>	Condiciones de financiación de las cargas de urbanización .....	9
<u>Artículo 1.3.6.</u>	Condiciones de parcelación.....	9
<u>Artículo 1.3.7.</u>	Ejercicio de la facultad de edificar .....	9
<u>Artículo 1.3.8.</u>	Condiciones para la concesión de licencias de primera utilización.....	10

**REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto



**INDICE (Cont.):**

**Pág.:**

**TÍTULO SEGUNDO**

**ORDENANZAS GENERALES DE EDIFICACIÓN Y USO APLICABLES EN EL  
ÁREA "Puerto" ..... 10**

**CAPÍTULO 2.1 ORDENANZAS GENERALES APLICABLES A LAS PARCELAS  
EDIFICABLES (Parcelas P – Productivas, Parcelas ND –  
Nautico-Deportivas, Parcelas R - Residenciales y Parcelas IU e  
IE – Infraestructuras). ..... 10**

Artículo 2.1.1. Formulación del régimen de edificación y uso aplicable a las  
parcelas edificables ..... 10  
Artículo 2.1.2. Alineaciones ..... 11  
Artículo 2.1.3. Perfil y altura de los edificios ..... 11  
Artículo 2.1.4. Vuelos y marquesinas..... 11  
Artículo 2.1.5. Condiciones higiénico-sanitarias y de seguridad..... 11  
Artículo 2.1.6. Condiciones de calidad constructiva y tratamiento estético..... 12  
Artículo 2.1.7. Condiciones de uso de los espacios bajo rasante..... 12

**CAPITULO 2.2. ORDENANZAS GENERALES APLICABLES A LAS PARCELAS  
NO EDIFICABLES (Parcelas PL – Lámina de agua, Parcelas  
NDL – Lámina de agua, Parcelas AM – Acceso marítimo,  
Parcelas V – Vialidad, Parcelas IP – Infraestructura Portuaria y  
Parcelas EL – Espacios Libres). ..... 12**

Artículo 2.2.1. Formulación del régimen de edificación y uso aplicable en las parcelas  
PL – Lámina de agua, NDL – Lámina de agua y AM – Acceso  
marítimo ..... 12  
Artículo 2.2.2. Formulación del régimen de edificación y uso aplicable en las parcelas  
V – Vialidad. .... 13  
Artículo 2.2.3. Formulación del régimen de edificación y uso aplicable en las parcelas  
IP – Infraestructura Portuaria. .... 13  
Artículo 2.2.4. Formulación del régimen de edificación y uso aplicable en las parcelas  
EL de Espacios Libres. .... 13

**CAPITULO 2.3. CONDICIONES MÍNIMAS DE CALIDAD CONSTRUCTIVA Y  
NIVEL DE SERVICIO DE LA URBANIZACIÓN ..... 14**

Artículo 2.3.1. Supresión de barreras urbanísticas..... 14  
Artículo 2.3.2. Características generales de las redes de servicios y del tratamiento  
superficial. .... 14  
Artículo 2.3.3. Características de la red de saneamiento. .... 14  
Artículo 2.3.4. Características de la red de abastecimiento de agua. .... 14  
Artículo 2.3.5. Características de la red de energía eléctrica y alumbrado público. .... 14  
Artículo 2.3.6. Pavimentación y afirmado de viales, aceras y espacios peatonales. .... 15

**REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqtó.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqtó



**INDICE (Cont.):**

**Pág.:**

**TÍTULO TERCERO**

**ORDENANZAS PARTICULARES DE EDIFICACIÓN Y USO APLICABLES A  
LAS PARCELAS EDIFICABLES EN EL ÁREA ..... 15**

\* Parcela P.1..... 16

\* Parcela P.2..... 18

\* Parcela P.3..... 20

\* Parcela ND.1 ..... 22

\* Parcela ND.2 ..... 24

\* Parcela IU.1..... 26

---

**REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

## **TITULO PRELIMINAR**

### **DISPOSICIONES DE CARACTER GENERAL REFERENTES A LA APLICACION DEL PLAN ESPECIAL**

#### **Artículo 0.1. Ambito de intervención**

1. El ámbito de intervención del presente Proyecto es el Área Urbanística "Puerto", definida en las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal de Mutriku vigentes.

#### **Artículo 0.2. Entrada en vigor y condiciones de vigencia**

1. El presente Plan Especial entrará en vigor una vez aprobado definitivamente y cumplimentados los requisitos de publicación establecidos en la legislación vigente, y, mantendrá su vigencia en tanto no sea derogado.
2. La nulidad, anulación o modificación de una o varias de las determinaciones del Proyecto no afectará a la validez de las restantes, salvo en el supuesto de que alguna de ellas resulte inaplicable por circunstancias de interrelación o dependencia de aquéllas.

#### **Artículo 0.3. Marco normativo del proyecto**

1. El régimen jurídico-urbanístico general definido en las mencionadas Normas Subsidiarias y, de forma específica, en la Ficha Urbanística de las mismas correspondiente al ámbito de intervención "Puerto"- constituye el marco normativo del presente proyecto.

#### **Artículo 0.4. Documentos constitutivos del proyecto y alcance normativo de los mismos**

##### **1. Documentos constitutivos del Plan Especial**

El presente proyecto está constituido por los siguientes documentos:

- \* **DOCUMENTO "A". MEMORIA**
- \* **DOCUMENTO "B". ORDENANZAS REGULADORAS**
- \* **DOCUMENTO "C". PLAN DE ETAPAS**
- \* **DOCUMENTO "D". ESTUDIO ECONOMICO-FINANCIERO**
- \* **DOCUMENTO "E". PLANOS**

##### **2. Carácter normativo de los documentos**

Si bien el contenido normativo del proyecto queda definido por el conjunto de los documentos señalados en el epígrafe 1 del presente artículo, son los documentos "B. Ordenanzas Reguladoras", "C. Plan de Etapas" y los planos expresamente definidos como tales del apartado "E.II. Planos de Ordenación" del documento "E. Planos" los que poseen, específicamente, ese carácter normativo y de regulación de la intervención urbanística, y, por tanto, ésta se deberá ajustar obligatoriamente a sus determinaciones.

#### **REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

El resto de los documentos poseen un carácter fundamentalmente indicativo, referencial o justificativo, por lo que, en caso de contradicción en su contenido con los citados anteriormente, serán aquellos los que prevalezcan.

### 3. Discordancias entre documentos

Si se advirtiese discordancia respecto a una determinación urbanística concreta entre planos de carácter normativo realizados a diferentes escalas, prevalecerá lo establecido en los planos redactados a una escala más amplia, salvo que la discrepancia responda a un error material manifiesto en el contenido de estos últimos.

## **TITULO PRIMERO** **REGIMEN URBANISTICO GENERAL APLICABLE EN EL ÁREA "Puerto"**

### **CAPITULO 1.1. REGIMEN DE CALIFICACION GLOBAL APLICABLE EN EL ÁREA**

#### **Artículo 1.1.1. Formulación del régimen de "calificación global" del Área "Puerto".**

1. El Área "Puerto" queda sometida al régimen de calificación global establecido en las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal vigentes en el municipio de Mutriku que califican la totalidad del ámbito de referencia como Zona Portuaria T2.
2. El presente proyecto distingue en dicha zona global genérica las cinco tipologías de zonas o ámbitos funcionales siguientes cuya concreción se representa en el plano "II.2. Zonificación global - Ámbitos funcionales":
  - Zona Portuaria T2 – "Actividad Productiva"
  - Zona Portuaria T2 – "Actividad Náutico Deportiva"
  - Zona Portuaria T2 – "Acceso Terrestre"
  - Zona Portuaria T2 – "Acceso Marítimo"
  - Zona Portuaria T2 – "Litoral"

### **CAPITULO 1.2. REGIMEN DE CALIFICACION PORMENORIZADA APLICABLE EN EL ÁREA**

#### **Artículo 1.2.1. Formulación del régimen de "calificación pormenorizada" del Área "Puerto".**

1. El Área "Puerto" queda sometida al régimen de calificación pormenorizada resultante de las determinaciones de zonificación establecidas en el presente proyecto, grafiadas concretamente en el plano "II.3. Calificación Pormenorizada" del mismo, de acuerdo con los tipos de zonas de uso pormenorizado y la definición de parcelas que a continuación se relacionan:
  - Zona Productiva P
    - Zona P1 – Productiva de Servicios
    - Zona P2 – Productiva Pesquera
    - Zona P3 – Productiva Portuaria

Zonas en las que se autorizan la edificación y los usos vinculados a los usos portuarios y a aquellos vinculados con los mismos de acuerdo con la legislación sectorial aplicable, incluyéndose los usos terciarios.

Como usos característicos o propiciados de estas zonas productivas se enuncian el armamento y reparación de buques, el almacenamiento industrial y de suministros y los usos pesqueros y portuarios en general.

Como usos admisibles se enuncia expresamente el uso de aparcamiento tanto en superficie como en subsuelo, así como los usos terciarios auxiliares de aquellos.

- Zona Productiva – Lámina de agua

- Zona PL1 – Productiva de Servicios
- Zona PL2 – Productiva Portuaria y Pesquera

Zonas en las que se autorizan la circulación y estancia de embarcaciones de acuerdo con la legislación sectorial y la normativa aplicables en la materia.

- Zona Náutico-Deportiva ND

- Zona ND1
- Zona ND2

Zonas en las que se autorizan predominantemente la edificación y los usos terciarios: comerciales, hosteleros, recreativos, turísticos, asimilados y auxiliares de éstos, así como la edificación y los usos vinculados a los usos portuarios.

Como usos admisibles se enuncia expresamente el uso de aparcamiento en superficie y los de equipamiento comunitario.

- Zona Nautico-Deportiva – Lámina de agua

- Zona ND L1 – Refugio
- Zona ND L2 – Pantalanes

Zonas en las que se autorizan la circulación y estancia de embarcaciones de acuerdo con la legislación sectorial y la normativa aplicables en la materia.

- Zona Residencial R4

Zona en la que se autoriza puntualmente la edificación y el uso residencial en atención a la preexistencia física de acuerdo con la normativa municipal de aplicación, consolidándose la edificación existente.

- Zona Acceso Marítimo – Lámina de agua AM

Zona en la que se autoriza la circulación de embarcaciones de acuerdo con la legislación sectorial y la normativa aplicables en la materia.

- Zonas de Vialidad V

- Vialidad Rodada VR (Se distinguen dos parcelas: VR1 y VR2)
- Vialidad peatonal con acceso restringido de vehículos VTR1
- Vialidad peatonal VP (Se distinguen tres parcelas: VP1, VP2 y VP3)

**REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqtó.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqtó

Zonas en las que se autorizan la circulación y aparcamiento de vehículos así como el tránsito peatonal de forma libre y segregada (VR), con limitaciones para el tráfico de vehículos (VTR) o limitada al uso peatonal (VP).

- Infraestructura urbana IU1

Zonas en las que la edificación está regulada genéricamente por las condiciones generales que en cada caso defina la legislación sectorial aplicable.

Como usos característicos o propiciados de estas zonas se encuentran los centros de las redes de servicios.

- Infraestructura energética IE (Se considera como una zonificación superpuesta)

Zona, superpuesta a aquellas zonas en las que se autoriza específicamente por el presente Plan Especial, en la que la edificación está regulada genéricamente por las condiciones generales que defina la legislación y la normativa sectorial aplicable en la materia, con el fin de obtener energía a partir de origen marino.

- Infraestructura portuaria (Diques) IP (Se distinguen varias parcelas: IP1, IP2, IP3 e IP4)

Zonas en las que la edificación está regulada genéricamente por las condiciones generales que resultan de la aplicación de la legislación de puertos.

- Espacios libres de protección ELP (Se distinguen seis zonas)

Zonas ajardinadas o pavimentadas en las que se excluye en principio la edificación cuyos usos característicos son el de espacios libres y la circulación peatonal.

- Espacios libres de ocio ELO

Zona mayoritariamente pavimentada en la que se excluye en principio la edificación y cuyos usos característicos son el de espacios libres, la estancia y la circulación peatonal.

2. El régimen de uso y edificación correspondiente a las citadas zonas de uso pormenorizado es el establecido en el presente Plan Especial.

## **CAPITULO 1.3 REGIMEN JURIDICO PARA EL DESARROLLO Y EJECUCION DEL PLAN ESPECIAL**

### **Artículo 1.3.1. Régimen general**

El régimen jurídico para el desarrollo y la ejecución del presente Plan Especial se ajustará a las siguientes determinaciones:

- Régimen establecido en las vigentes Normas Subsidiarias -tanto, con carácter general, como, de forma específica, en la Ficha Urbanística correspondiente al Área "Puerto".
- Determinaciones de régimen jurídico establecidas en su propio contenido.

---

#### **REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

### **Artículo 1.3.2. Determinación del régimen de ejecución**

La totalidad del Área constituye un ámbito de titularidad pública, cuyo desarrollo será gestionado por el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco a través de su Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos.

En el caso de que el ámbito de actuación incluya algún terreno de titularidad distinta a la señalada, se obtendrá a través del correspondiente expediente de expropiación.

### **Artículo 1.3.3. Edificios, instalaciones y usos fuera de ordenación**

Se declaran fuera de ordenación los edificios, instalaciones y usos existentes que no se adecuan al régimen de uso y edificación establecido en el presente proyecto.

### **Artículo 1.3.4. Régimen para la formulación de los proyectos de obra necesarios para la materialización de las obras de construcción del puerto y la urbanización correspondiente**

Las obras de urbanización previstas en el ámbito de intervención del Plan Especial serán objeto de los proyectos necesarios para la construcción de la ampliación del puerto y su urbanización.

### **Artículo 1.3.5. Condiciones de financiación de las cargas de urbanización.**

A los efectos de la financiación de las cargas de urbanización se estará a lo establecido en el documento "D. Estudio Económico Financiero" del presente proyecto.

### **Artículo 1.3.6. Condiciones de parcelación.**

Sin perjuicio de lo establecido en el artículo siguiente en cuanto a la elaboración de proyectos de edificación, las parcelas edificables calificadas podrán subdividirse.

### **Artículo 1.3.7. Ejercicio de la facultad de edificar.**

1. Con carácter general, la ejecución de los edificios previstos en el ámbito estará condicionada a la cumplimentación de los requisitos establecidos tanto en la vigente legislación urbanística como en el presente Plan Especial.
2. En particular la edificación en cada parcela se ajustará a las condiciones de aprovechamiento establecidas para cada una de ellas en el presente Plan Especial.

No obstante, de acuerdo con las determinaciones de este Plan se ordena un aprovechamiento de reserva de 4.852 m<sup>2</sup>(t) que no se preasigna a parcela alguna y que de resultar preciso podrá incorporarse a las parcelas edificables delimitadas en las que resulte oportuno tramitando para ello los correspondientes Estudios de Detalle.

3. La elaboración de los proyectos de edificación de las parcelas edificables y la concesión de las preceptivas licencias municipales se ajustará a los siguientes criterios:

---

#### **REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqtó.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqtó

a/ Formulación de proyectos básicos:

Cada una de las parcelas identificadas como "Productivas" delimitadas por el presente Proyecto podrá ser objeto de varios proyectos básicos de edificación.

La parcela "ND.1" delimitada podrá asimismo ser objeto de diversos proyectos básicos que se redacten para las diferentes unidades de edificación en las que se subdivida la parcela a los efectos de su ejecución.

b/ Concesión de licencias de edificación:

Las edificaciones para las que haya sido formulado un proyecto básico unitario serán objeto de una licencia de edificación.

c/ Formulación de los proyectos de ejecución:

Cada una de las edificaciones cuya ejecución haya sido objeto de una licencia de edificación diferenciada deberá ser objeto de un proyecto de ejecución.

4. La ejecución de las edificaciones en el ámbito se ajustará a los plazos establecidos en el "Documento C. Plan de Etapas" del presente proyecto.

**Artículo 1.3.8. Condiciones para la concesión de licencias de primera utilización.**

La concesión de licencias de primera utilización de los edificios previstos en el Área, estará condicionada a la ejecución previa de las obras de urbanización que se establecen en el "Documento C. Plan de Etapas" del presente proyecto.

**TITULO SEGUNDO**

**ORDENANZAS GENERALES DE EDIFICACION Y USO APLICABLE EN EL ÁREA "Puerto".**

**CAPITULO 2.1. ORDENANZAS GENERALES APLICABLES A LAS PARCELAS EDIFICABLES  
(Parcelas P – Productivas, Parcelas ND – Náutico-Deportivas, Parcelas R -  
Residenciales y Parcelas IU e IE – Infraestructuras)**

**Artículo 2.1.1. Formulación del régimen de edificación y uso aplicable en las parcelas edificables**

1. Régimen general:

Las construcciones que se desarrollen en las parcelas edificables se ajustarán, en cuanto al régimen de edificación y uso aplicable, a las determinaciones siguientes:

- \* Condiciones generales que particularizan dicho régimen para el Área, contenidas en el presente Plan Especial.

**REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

## 2. Condiciones particulares aplicables a las parcelas del ámbito "Puerto"

El presente Plan Especial , en las "Ordenanzas Particulares" correspondientes, prevé para cada parcela una asignación de aprovechamiento y determinadas regulaciones de la forma de las construcciones.

El ajuste entre la forma de las construcciones y el aprovechamiento asignado, se resolverá a través de la solución de alineaciones -ocupación de alineaciones máximas-, y forma volumétrica adoptada.

### **Artículo 2.1.2. Alineaciones**

- Las alineaciones de edificación se ajustarán a lo establecido en cada caso en la Ordenanza Particular correspondiente. Se definen dos tipos diferentes de alineaciones:
  - \* Alineaciones obligatorias
  - \* Alineaciones máximas
- En las alineaciones obligatorias, la fachada de la edificación deberá disponerse obligatoriamente sobre ellas.
- En las alineaciones máximas la fachada de la edificación podrá retirarse de ellas hacia el interior de la parcela.

### **Artículo 2.1.3. Perfil y altura de los edificios**

1. En cada parcela serán de aplicación las condiciones definidas en la Ordenanza Particular correspondiente. Entre éstas últimas se incluye el nivel de referencia, a partir del cual se medirá la altura de edificación aplicable en cada caso.
2. La altura máxima establecida podrá ser superada únicamente por elementos necesarios para el funcionamiento de las instalaciones portuarias en el caso de las Parcelas P y de elementos para las instalaciones en las Parcelas ND e IU.
3. También se aplicarán las condiciones definidas en la Ordenanza Particular correspondiente para el perfil de edificación, que responde a la expresión - I/I – y en la que el primer número romano establece las plantas sobre rasante y el segundo las plantas bajo rasante.

### **Artículo 2.1.4. Condiciones higiénico-sanitarias y de seguridad**

Todas las edificaciones que se desarrollen en las parcelas productivas y náutico-deportivas definidas por el presente Plan Especial deberán estar dotadas de los elementos, servicios y condiciones higiénico-sanitarias y de seguridad establecidas por la legislación vigente al respecto en el momento de su construcción.

El presente Plan Especial prevé la posibilidad de disponer en los perímetros de las zonas P e IU un cierre continuo que permita el control de su accesibilidad.

#### **REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

### **Artículo 2.1.5. Condiciones de calidad constructiva y tratamiento estético**

1. Todas las edificaciones que se desarrollen en las parcelas objeto del presente capítulo definidas por el presente Plan Especial se deberán ajustar a lo establecido al respecto por las Ordenanzas de Edificación y a la Normativa de construcción y calidad de la edificación vigentes en el momento de su ejecución.
2. Las edificaciones se ejecutarán con materiales homologados y de la calidad necesaria para el cumplimiento óptimo de su finalidad, debiendo presentar unas adecuadas condiciones de acabado en todos sus elementos tanto al exterior como al interior.

### **Artículo 2.1.6. Condiciones de uso de los espacios bajo rasante**

Los espacios bajo rasante de las parcelas edificables se destinarán exclusivamente a garaje o a usos auxiliares de los principales.

## **CAPITULO 2.2. ORDENANZAS GENERALES APLICABLES A LAS PARCELAS NO EDIFICABLES**

(Parcelas PL – Lámina de agua, Parcelas NDL – Lámina de agua, Parcelas AM – Acceso marítimo, Parcelas V – Vialidad, Parcelas IP – Infraestructura Portuaria y Parcelas EL – Espacios Libres).

### **Artículo 2.2.1. Formulación del régimen de edificación y uso aplicable en las parcelas PL – Lámina de agua, NDL – Lámina de agua y AM – Acceso marítimo.**

#### **1. Régimen general:**

Los usos característicos de dichas zonas son los de circulación y estacionamiento de embarcaciones.

Se excluye en principio en dichas zonas la edificación, admitiéndose sin embargo aquellos elementos auxiliares autorizados por la legislación sectorial correspondiente -diques y otros-, así como las infraestructuras energéticas, éstas tan sólo en la zona AM, con el objeto de poder acoger instalaciones para la investigación sobre generación de energía en los diques (actividades I+D).

Se distinguen en función de su uso y localización en zonas PL, NDL y AM, singularizándose en cada caso las parcelas oportunas.

#### **2. Condiciones particulares aplicables a las parcelas PL, NDL y AM.**

Estas vendrán dadas por la legislación sectorial y por la normativa portuaria de aplicación.

#### **REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

**Artículo 2.2.2. Formulación del régimen de edificación y uso aplicable en las parcelas V – Vialidad.**

1. Régimen general:

Los usos característicos de dichas zonas son respectivamente los de circulación rodada y peatonal.

Se excluye en principio en dichas zonas la edificación, admitiéndose sin embargo aquellos elementos auxiliares autorizados por la legislación sectorial correspondiente, así como centros de infraestructuras de servicios, básculas de pesaje, y similares.

Se distinguen por un lado las zonas VR con destino peatonal y rodado con distinción de acera y calzada, situadas en las zonas correspondientes a Accesos Terrestres.

Se distinguen por otro lado las zonas VTR asimismo con destino peatonal y rodado, en este caso en régimen de coexistencia, situadas en las zonas náutico-deportivas.

Por otra parte, se distinguen las zonas VP, correspondientes a itinerarios peatonales, situadas tanto en las zonas correspondientes a Accesos Terrestres como en las zonas náutico-deportivas y litoral.

Con carácter general se autoriza el uso de aparcamiento en superficie en las zonas VR y en las zonas VTR.

**Artículo 2.2.3. Formulación del régimen de edificación y uso aplicable en las parcelas IP – Infraestructura Portuaria.**

1. Régimen general:

Los usos característicos de dichas zonas son respectivamente los correspondientes a los diques.

Se excluye en principio en dichas zonas la edificación, admitiéndose sin embargo aquellos elementos auxiliares autorizados por la legislación sectorial correspondiente, así como centros de infraestructuras de servicios e infraestructuras energéticas, éstas tan sólo en los diques exteriores, con el objeto de poder acoger instalaciones para la investigación sobre generación de energía en los diques (actividades I+D).

**Artículo 2.2.4. Formulación del régimen de edificación y uso aplicable en las parcelas EL de Espacios Libres.**

1. Régimen general:

Se trata de aquellos espacios destinados a zonas estanciales de ocio y expansión (ELO) - incluyen la nueva piscina de marea- o bien de aquellas laderas que se consolidan en su actual situación (ELP), en los que se excluye en principio la edificación. Esta podrá sin embargo admitirse ya de forma integrada en el diseño del dique ya como construcción provisional -implantaciones de carácter temporal terciarias en régimen de concesión administrativa-. Se admiten asimismo aquellos elementos auxiliares autorizados por la legislación sectorial correspondiente, así como los centros de infraestructuras de servicios, y los edificios e instalaciones existentes que se protegen para su conservación.

**REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqtó.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqtó

## **CAPITULO 2.3. CONDICIONES MÍNIMAS DE CALIDAD CONSTRUCTIVA Y NIVEL DE SERVICIO DE LA URBANIZACIÓN**

### **Artículo 2.3.1. Supresión de barreras urbanísticas.**

Los proyectos que se tramiten como desarrollo del presente Plan Especial, deberán ajustar sus especificaciones a lo establecido por la Ley del Parlamento Vasco 20/1.997, de 4 de Diciembre, para la promoción de la Accesibilidad, y el Decreto del Gobierno Vasco 68/2.000, de 11 de Abril de Normas Técnicas sobre condiciones de accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificaciones y sistemas de información y comunicación, formulado en desarrollo de la citada Ley.

### **Artículo 2.3.2. Características generales de las redes de servicios y del tratamiento superficial.**

Los planos de Infraestructuras del presente proyecto representan únicamente esquemas de las redes de servicios a implantar en el Área.

Los tratamientos superficiales de viales, aceras y espacios peatonales que se describen en el presente capítulo tienen el carácter de mínimos.

Tanto unas como los otros serán estudiados detalladamente en los Proyectos correspondientes y sus características deberán ser acordes con la normativa específica que les afecte.

### **Artículo 2.3.3. Características de la red de saneamiento.**

La red de saneamiento será de tipo separativo.

### **Artículo 2.3.4. Características de la red de abastecimiento de agua.**

1. La red de abastecimiento de agua estará diseñada para cumplir, atendiendo en cada caso la normativa correspondiente en vigencia, las previsiones de:

- a. Suministro de agua potable
- b. Riego
- c. Protección contra incendios. (Hidrantes)

2. El suministro de agua será municipal.

### **Artículo 2.3.5. Características de la red de energía eléctrica y alumbrado público.**

1. Todos los tendidos e instalaciones eléctricas cumplirán con los reglamentos oficiales vigentes, así como con las normas de las compañías concesionarias.

2. La iluminación media de los viales de circulación rodada será como mínimo de 25 lux., y la de las áreas peatonales de 18 lux.

#### **REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

**Artículo 2.3.6. Pavimentación y afirmado de viales, aceras y espacios peatonales.**

Los muelles y plataformas portuarias se pavimentarán con firme rígido, con hormigón vibrado sobre una capa de base de zahorra artificial. El vial de conexión del puerto deportivo con el pesquero y con la nueva carretera de acceso se pavimentará con firme flexible, con mezclas asfálticas, sobre una capa de base de zahorra artificial y otra de subbase granular.

Las aceras y espacios peatonales se conformarán mediante una solera de hormigón ligeramente armada sobre base granular compactada, bordillos de hormigón y superficie de acabado en asfalto o losetas del material a definir por el proyecto correspondiente.

**TÍTULO TERCERO**

**ORDENANZAS PARTICULARES DE EDIFICACIÓN Y USO APLICABLES A LAS PARCELAS EDIFICABLES EN EL ÁREA "Puerto"**

**ÍNDICE**

**Pág.:**

* Parcela P.1.....	16
* Parcela P.2.....	18
* Parcela P.3.....	20
* Parcela ND.1 .....	22
* Parcela ND.2 .....	24
* Parcela IU.1.....	26

**REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

## "PARCELA P.1"

SUPERFICIE:

**15.395 m<sup>2</sup>(p)**

CALIFICACIÓN PORMENORIZADA:

\* **"Zona Productiva de Servicios"**  
(Uso característico: "Portuario")

CONDICIONES DE EDIFICACIÓN:

\* Aprovechamiento edificatorio:

- Uso Instalaciones Portuarias:

**2.800 m<sup>2</sup>(t)**

(Se desarrollará el aprovechamiento edificatorio señalado en la presente Norma Particular, ajustándose el cumplimiento de esta condición dentro de la envolvente volumétrica autorizada de acuerdo con las condiciones de ocupación, perfil y altura establecidas).

\* Regulación de la implantación del aprovechamiento:

- "Alineaciones":

Los límites de la ocupación de la parcela por la edificación se definen en los planos II.3 y II.4 del presente proyecto configurándose como alineaciones máximas de la edificación.

- "Ocupación en planta máxima de edificación": **1.400 m<sup>2</sup>**

- "Perfil de edificación":

**I/II**

\* Se autoriza la construcción adicional de dos niveles de "entreplanta", computables a efectos de aprovechamiento, en áreas de oficina, con una altura libre mínima de 2,50 m.

- Altura de edificación:

**10,00 m.**

\* Se tomará como referencia normativa para su definición el nivel del punto medio de la longitud de fachada.

**REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

**"P.1" (Cont.)**

**CONDICIONES DE USO:**

- |                             |  |
|-----------------------------|--|
| * Condiciones generales:    | * Las condiciones de uso y dominio de la parcela y de la edificación se ajustarán a las exigencias propias de los usos portuarios de acuerdo con la legislación sectorial correspondiente. |
| * Condiciones particulares: | * Se autoriza el uso de garaje en situación de sótano (dos plantas) en la totalidad de la parcela.   |

**CONDICIONES DE EJECUCIÓN:**

- \* A los efectos de la posible subdivisión de la "parcela", se estará a lo dispuesto en los artículos "1.3.6." y "1.3.7." del presente Documento.
- \* La concesión de licencia de primera utilización de las construcciones se condiciona a la previa ejecución de las obligaciones de urbanización establecidas en el Documento "D. Plan de Etapas" del presente Proyecto.

---

**REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

## "PARCELA P.2"

### SUPERFICIE:

**18.116 m<sup>2</sup>(p)**

### CALIFICACIÓN PORMENORIZADA:

\* **"Zona Productiva Pesquera"**  
(Uso característico: "Portuario")

### CONDICIONES DE EDIFICACIÓN:

\* Aprovechamiento edificatorio:

- Uso Instalaciones Portuarias :

**8.455 m<sup>2</sup>(t)**

(Se desarrollará el aprovechamiento edificatorio señalado en la presente Norma Particular, ajustándose el cumplimiento de esta condición dentro de la envolvente volumétrica autorizada de acuerdo con las condiciones de ocupación, perfil y altura establecidas).

\* Regulación de la implantación del aprovechamiento:

- "Alineaciones":

Los límites de la ocupación de la parcela por la edificación se definen en los planos II.3 y II.4 del presente proyecto configurándose como alineaciones máximas de la edificación.

Como resultado de ello se ordenan dos unidades edificatorias P2A y P2B a las que se asignan respectivamente un aprovechamiento edificatorio de 5.125 m<sup>2</sup>(t) y de 3.330 m<sup>2</sup>(t).

- "Ocupación en planta máxima de edificación": **4.270 m<sup>2</sup>**

- "Perfil de edificación":

**III/I (II/I para la unidad edificatoria P2B)**

- Altura de edificación:

**10,00 m.**

\* Se tomará como referencia normativa para su definición el nivel del punto medio de la longitud de fachada. La unidad edificatoria P2B se ajustará a la altura que alcance definitivamente el paseo inferior del espaldón del dique

#### REDACTORES

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

**"P.2" (Cont.)**

**CONDICIONES DE USO:**

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>* Condiciones generales:</li><br/><br/><li>* Condiciones particulares:</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>* Las condiciones de uso y dominio de la parcela y de la edificación se ajustarán a las exigencias propias de los usos portuarios de acuerdo con la legislación sectorial correspondiente.</li><br/><br/><li>* Se establece una servidumbre paso en esta parcela en favor de esta parcela en la parcela P3, al objeto de garantizar su accesibilidad.</li></ul> |
|--|---|

**CONDICIONES DE EJECUCIÓN:**

- \* A los efectos de la posible subdivisión de la "parcela", se estará a lo dispuesto en los artículos "1.3.6." y "1.3.7." del presente Documento.
  
- \* La concesión de licencia de primera utilización de las construcciones se condiciona a la previa ejecución de las obligaciones de urbanización establecidas en el Documento "D. Plan de Etapas" del presente Proyecto.

---

**REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto



## "PARCELA P.3"

### SUPERFICIE:

**8.244 m<sup>2</sup>(p)**

### CALIFICACIÓN PORMENORIZADA:

\* **"Zona Productiva Portuaria"**  
(Uso característico: "Portuario")

### CONDICIONES DE EDIFICACIÓN:

\* Aprovechamiento edificatorio:

- Uso Instalaciones Portuarias:

**6.125 m<sup>2</sup>(t)**

(Se desarrollará el aprovechamiento edificatorio señalado en la presente Norma Particular, ajustándose el cumplimiento de esta condición dentro de la envolvente volumétrica autorizada de acuerdo con las condiciones de ocupación, perfil y altura establecidas).

\* Regulación de la implantación del aprovechamiento:

- "Alineaciones":

Los límites de la ocupación de la parcela por la edificación se definen en los planos II.3 y II.4 del presente proyecto configurándose como alineaciones máximas de la edificación.

Como resultado de ello se ordenan dos unidades edificatorias P3A y P3B a las que se asignan respectivamente un aprovechamiento edificatorio de 1.000 m<sup>2</sup>(t) y de 5.125 m<sup>2</sup>(t).

- "Ocupación en planta máxima de edificación": **2.450 m<sup>2</sup>**

- "Perfil de edificación":

**III/I**

Se autoriza la disposición singular de torreones de observación, antenas y otros elementos, por encima de dicho perfil en la unidad edificatoria P3A.

- Altura de edificación:

**10,00 m.**

Se autoriza la disposición singular de torreones de observación, antenas y otros elementos, por encima de dicha altura en la unidad edificatoria P3A.

### REDACTORES

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

**"P.3" (Cont.)**

- \* Se tomará como referencia normativa para su definición en la edificación el nivel del punto medio de la longitud de fachada.

**CONDICIONES DE USO:**

- \* Condiciones generales:
  - \* Las condiciones de uso y dominio de la parcela y de la edificación se ajustarán a las exigencias propias de los usos portuarios de acuerdo con la legislación sectorial correspondiente.  
  
En particular se plantea localizar la Administración Portuaria Vasca en la unidad edificatoria P3A.
- \* Condiciones particulares:
  - \* Se establece una servidumbre paso en esta parcela a favor de la parcela P2, al objeto de garantizar la accesibilidad a ésta.

**CONDICIONES DE EJECUCIÓN:**

- \* A los efectos de la posible subdivisión de la "parcela", se estará a lo dispuesto en los artículos "1.3.6." y "1.3.7." del presente Documento.
- \* La concesión de licencia de primera utilización de las construcciones se condiciona a la previa ejecución de las obligaciones de urbanización establecidas en el Documento "D. Plan de Etapas" del presente Proyecto.

---

**REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

## "PARCELA ND.1"

### SUPERFICIE:

**394 m<sup>2</sup>(p)**

### CALIFICACIÓN PORMENORIZADA:

\* **"Zona Náutico-Deportiva"**  
(Uso característico: "Terciario")

### CONDICIONES DE EDIFICACIÓN:

\* Aprovechamiento edificatorio:

- Uso terciario:

**750 m<sup>2</sup>(t)**

(Estimado. Se consolida en todo caso el aprovechamiento existente)

\* Regulación de la implantación del aprovechamiento:

- "Alineaciones":

Los límites de la ocupación de la parcela por la edificación se definen en los planos II.3 y II.4 del presente proyecto configurándose como alineaciones máximas de la edificación.

En la planta baja de la edificación, se consolida el porche preexistente.

- "Ocupación en planta máxima de edificación":

**392 m<sup>2</sup>**

(incluye el porche)

- "Perfil de edificación":

**III/I**

- Altura de edificación:

**10,00 m.**

\* Se tomará como referencia normativa para su definición el nivel del punto medio de la longitud de fachada.

### CONDICIONES DE USO:

- \* Condiciones generales:

\* Las condiciones de uso y dominio de la parcela y de la edificación se ajustarán a las exigencias propias de los usos terciarios.

#### REDACTORES

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

**"ND.1" (Cont.)**

- \* Serán asimismo compatibles los usos portuarios relacionados con la actividad náutico-deportiva de la zona en la que se implanta la parcela.

**CONDICIONES DE EJECUCIÓN:**

- \* A los efectos de la posible subdivisión de la "parcela", se estará a lo dispuesto en los artículos "1.3.6." y "1.3.7." del presente Documento.
- \* La concesión de licencia de primera utilización de las construcciones se condiciona a la previa ejecución de las obligaciones de urbanización establecidas en el Documento "D. Plan de Etapas" del presente Proyecto.

---

**REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto



**"PARCELA ND.2"**

**SUPERFICIE:**

**8.377 m<sup>2</sup>(p)**

**CALIFICACIÓN PORMENORIZADA:**

\* **"Zona Náutico-Deportiva"**  
(Uso característico: "Terciario")

**CONDICIONES DE EDIFICACIÓN:**

\* Aprovechamiento edificatorio:

- Uso terciario:

**5.340 m<sup>2</sup>(t)**

(Se desarrollará el aprovechamiento edificatorio señalado en la presente Norma Particular, ajustándose el cumplimiento de esta condición dentro de la envolvente volumétrica autorizada de acuerdo con las condiciones de ocupación, perfil y altura establecidas).

\* Regulación de la implantación del aprovechamiento:

- "Alineaciones":

Los límites de la ocupación de la parcela por la edificación se definen en los planos II.3 y II.4 del presente proyecto configurándose como alineaciones máximas de la edificación, con la excepción del frente al puerto que se fija como alineación obligatoria para la nueva edificación.

En la planta baja de la nueva edificación, en el frente al puerto, se deberá disponer un porche continuo de 4,00 metros de fondo.

De forma singular se consolida la edificación preexistente, sin perjuicio de su eventual sustitución, en sus actuales condiciones de edificación, incluida su alineación quebrada en el frente al puerto.

- "Ocupación en planta máxima de edificación":

**2.670 m<sup>2</sup>**

(incluye el porche)

- "Perfil de edificación":

**III/I**

- Altura de edificación:

**10,00 m.**

**REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

**"ND.2" (Cont.)**

- \* Se tomará como referencia normativa para su definición en la edificación el nivel del punto medio de la longitud de fachada.

**CONDICIONES DE USO:**

- \* Condiciones generales:
  - \* Las condiciones de uso y dominio de la parcela y de la edificación se ajustarán a las exigencias propias de los usos terciarios.
  - \* Serán asimismo compatibles los usos portuarios relacionados con la actividad náutico-deportiva de la zona en la que se implanta la parcela.

**CONDICIONES DE EJECUCIÓN:**

- \* A los efectos de la posible subdivisión de la "parcela", se estará a lo dispuesto en los artículos "1.3.6." y "1.3.7." del presente Documento.
- \* La concesión de licencia de primera utilización de las construcciones se condiciona a la previa ejecución de las obligaciones de urbanización establecidas en el Documento "D. Plan de Etapas" del presente Proyecto.

---

**REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

## "PARCELA IU.1"

### SUPERFICIE:

**683 m<sup>2</sup>(p)**

### CALIFICACIÓN PORMENORIZADA:

\* **"Infraestructuras Urbanas"**  
(Uso característico: "Servicios Generales del Territorio" - Estación depuradora de la red de saneamiento municipal)

### CONDICIONES DE EDIFICACIÓN:

\* Aprovechamiento edificatorio:

- Uso servicios generales del territorio:

**1.500 m<sup>2</sup>(t)**

(Se desarrollará exclusivamente el aprovechamiento edificatorio señalado en la presente Norma Particular, ajustándose el cumplimiento de esta condición por medio de la solución volumétrica adoptada, dentro de las condiciones de edificación establecidas).

\* Regulación de la implantación del aprovechamiento":

- "Alineaciones":

Los límites de la parcela edificable se configuran como alineaciones máximas de la edificación.

- "Ocupación en planta máxima de edificación": **683 m<sup>2</sup>**

- "Perfil de edificación":

**III/I**

- Altura de edificación:

**10,00 m.**

\* Se tomará como referencia normativa para su definición en cada edificación el nivel del punto medio de la longitud de fachada.

### CONDICIONES DE USO:

- \* Condiciones generales:

\* Las condiciones de uso y dominio de la parcela y de la edificación se ajustarán a las exigencias propias de los usos de servicios generales del territorio.

#### REDACTORES

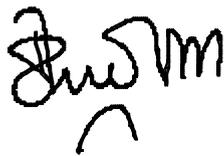
Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqtó.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqtó

**"IU.1" (Cont.)**

**CONDICIONES DE EJECUCIÓN:**

- \* La concesión de licencia de primera utilización de las construcciones se condiciona a la previa ejecución de las obligaciones de urbanización establecidas en el Documento "D. Plan de Etapas" del presente Proyecto.

Donostia-San Sebastian, Mayo de 2.003



RAUL GARCÍA MASSÉ-GAIN S.A.



MANU ARRUBARRENA



SANTIAGO PEÑALBA

---

**REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto



## Documento "C. PLAN DE ETAPAS"

---

**REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

**ÍNDICE:**

**Pág.:**

1. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROCESO DE EJECUCIÓN. INICIATIVA DE EJECUCIÓN Y RESPONSABILIDADES DE FINANCIACIÓN.....	2
2- PROGRAMA PARA LA EJECUCIÓN DE LA URBANIZACIÓN Y LA EDIFICACIÓN.....	3

---

**REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

## **1. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROCESO DE EJECUCIÓN. INICIATIVA DE EJECUCIÓN Y RESPONSABILIDADES DE FINANCIACIÓN**

Tal y como se describe en la Memoria del presente proyecto, la ejecución de la urbanización abarca a la totalidad del ámbito afectado por el Plan Especial a gestionar por la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco como titular del ámbito, el cual asumirá los deberes y obligaciones que de la ordenación resultan.

De acuerdo con ello, corresponderá al citado organismo la ejecución de la totalidad de las obras de configuración de la ampliación del puerto y urbanización a realizar en el ámbito.

Su ejecución requiere la aprobación del correspondiente proyecto de construcción del puerto y urbanización y , en el caso de que ello resultase puntualmente necesario, del oportuno expediente de expropiación para la obtención de la titularidad de terrenos incluidos en el ámbito.

La titularidad pública del ámbito garantiza suficientemente el adecuado desarrollo del área de común acuerdo con la Administración municipal. La necesidad o conveniencia de la intervención se justifica en virtud del interés del desarrollo propuesto en el área definido por el planeamiento general vigente.

Dada la importancia de la obra a realizar y lo considerable de su coste económico, se establece la intervención en tres etapas:

- **Dique de abrigo**

Con estudios ya realizados y planteándose su ejecución como obra independiente. Plazo estimado de ejecución DOS AÑOS.

- **Puerto pesquero y zona de reparaciones**

Iniciándose su desarrollo una vez finalizado el dique de abrigo. Plazo estimado de ejecución DOS AÑOS.

- **Puerto deportivo**

Siendo necesario esperar para su ejecución a la finalización de las obras del puerto pesquero y traslado de las instalaciones. Plazo estimado de ejecución. UN AÑO.

Con este motivo, será preciso compatibilizar la redacción y ejecución del proyecto de construcción del nuevo puerto y urbanización con el proyecto y ejecución de la edificación prevista en cada parcela.

Se hace necesaria igualmente la coordinación con las previsiones viarias existentes referidas a la ejecución de la nueva carretera de acceso al puerto, teniendo en cuenta que las soluciones de vialidad internas adoptadas en el sector, resultan compatibles con cualquiera de las opciones barajadas para la construcción de aquella.

### **REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

## 2. PROGRAMA PARA LA EJECUCIÓN DE LA URBANIZACIÓN Y LA EDIFICACIÓN

Este Plan de Etapas propone tres etapas para el desarrollo del ámbito con un plazo global de ejecución de ocho años para solicitar licencia de edificación para las parcelas resultantes a contar desde la definitiva aprobación del Plan Especial, requiriéndose el desarrollo de las siguientes acciones de gestión, urbanización y edificación más relevantes.

### A.- Trámites preparatorios

- Tramitación del Plan Especial.

Se prevé su definitiva aprobación en el último trimestre del año 2.001.

- Redacción y tramitación del Proyecto de Construcción del dique de abrigo.

Podría concluirse su tramitación a finales del año 2001.

### B.- Obras portuarias

- Construcción del dique de abrigo

Que podría terminarse a finales del año 2003.

- Construcción del puerto pesquero y zona de reparaciones

Finales del 2005.

- Construcción del puerto deportivo

Finales del 2006.

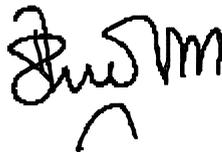
- Redacción y tramitación del Proyecto de Construcción de la Ampliación del Puerto y de Urbanización.

### C.- Edificación

- Fase única.

Se establece un plazo máximo de ocho años, a contar desde la aprobación definitiva del Plan Especial, para la solicitud de licencias de edificación, atemperándose en su caso a las obras de construcción y urbanización del nuevo puerto.

Donostia-San Sebastián, Mayo de 2.003



RAUL GARCÍA MASSÉ-GAIN S.A.



MANU ARRUBARRENA



SANTIAGO PEÑALBA

#### REDACTORES

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqtó.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqtó

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

**Documento "D. ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO"**

---

**REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

<b><u>ÍNDICE:</u></b>	<b><u>Pág.:</u></b>
A. ALCANCE DE LA INVERSION .....	2
B. VALORACIÓN ECONÓMICA (10 <sup>6</sup> pts).....	8
C. ESTUDIO DE RELACIÓN ENTRE COSTES Y EXPLOTACIÓN .....	11

---

**REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

## A ALCANCE DE LA INVERSION

### 1 Justificación de la valoración

Los siguientes precios se corresponden con precios de ejecución material.

Para luego agrupar las valoraciones según los distintos usos, se señala su imputación según Puerto Pesquero: P.P.

Zona Reparaciones: Z.R.

Puerto Deportivo: P.D.

Dique de abrigo: D.A.

#### 1. Infraestructura

##### 1.1 Dragados

Únicamente se necesitará dragar para la formación de las dársenas, en las zonas próximas al muelle de descarga y al muelle de reparaciones.

Estos dragados, previsiblemente en su mayor parte en roca, suponen un volumen reducido, del orden de 5000 m<sup>3</sup>, en comparación con el de los rellenos, unos 340.000 m<sup>3</sup>. Parece razonable, que el volumen de estos últimos se realice mediante dragados en arenas en zonas exteriores. Se imputan así, los costes correspondientes a los mismos volúmenes de dragado, que los de relleno (1.2) en cada uso portuario.

1.1.1 Puerto Pesquero (P.P.) 250.000 m <sup>3</sup> x 900 pts/m <sup>3</sup>	225.000.000.-
1.1.2 Zona Reparaciones (Z.R.) 80.000 m <sup>3</sup> x 900 pts/m <sup>3</sup>	72.000.000.-
1.1.3 Puerto Deportivo (P.D.) 10.000 m <sup>3</sup> x 900 pts/m <sup>3</sup>	9.000.000.-

##### 1.2 Rellenos

No se contabilizan los correspondientes a los núcleos del dique de abrigo y muelle de estancia, al incluirse en su precio por ml.

1.2.1 Puerto Pesquero (P.P.) 250.000 m <sup>3</sup> x 350 pts/m <sup>3</sup>	87.500.000.-
1.2.2 Zona Reparaciones (Z.R.) 80.000 m <sup>3</sup> x 350 pts/m <sup>3</sup>	28.000.000.-
1.2.3 Puerto Deportivo (P.D.) 10.000 m <sup>3</sup> x 350 pts/m <sup>3</sup>	3.500.000.-

#### REDACTORES

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto



### 1.3 Dique de abrigo

Tiene una longitud de 430 metros, entre los 2 centros de morro de sus extremos.

Se valora por el mismo presupuesto que el obtenido en el AProyecto Básico de dique de abrigo en el Puerto de Mutriku, redactado por la Dirección de Puertos en 1997. La menor longitud del dique que se incluye en el Plan Especial, en comparación con el antes proyectado (530 ml), se considera que compensa el incremento de precios desde 1997 hasta hoy y la disposición del dique, situado, en su zona Este, mas al exterior que el del Proyecto Básico.

Presupuesto.....1.950.000.000.-

### 1.4 Muelles

Los muelles verticales excepto el correspondiente al espigón de cierre de la dársena se valora por metro lineal según:

- 15 m <sup>3</sup> dragado en roca x 9.000 pts/m <sup>3</sup> .....	135.000.-
- 70 m <sup>3</sup> hormigón x 15.000 pts/m <sup>3</sup> .....	1.050.000.-
- 7 m <sup>5</sup> mampostería careada x 15.000 pts/m <sup>5</sup> .....	90.000.-
- Otros: imposta, defensas, .....	45.000.-
.....	1.320.000.-

Y el espigón de cierre:

- 80 m <sup>3</sup> todo uno en núcleo x 1.500 pts/m <sup>3</sup> .....	120.000.-
- 120 m <sup>3</sup> escollera x 2.500 pts/m <sup>3</sup> .....	300.000.-
- 110 m <sup>3</sup> hormigón x 15.000 pts/m <sup>3</sup> .....	1.650.000.-
- 9 m <sup>5</sup> mampostería careada x 15000 pts/m <sup>5</sup> .....	135.000.-
- Otros: imposta, defensas, ... ..	45.000.-
.....	2.250.000.-

1.4.1 Muelle de descarga (P.P.)  
290 ml x 1.320.000 pts/ml ..... 382.800.000.-

1.4.2 Muelle NE (P.P.)  
110 ml x 1.320.000 pts/ml ..... 145.200.000.-

1.4.3 Muelle de estancia y avituallamiento (espigón de cierre) (P.P.)  
400 ml x 2.250.000 pts/ml ..... 900.000.000.-

1.4.4 Muelle de reparaciones a flote (Z.R.)  
190 ml x 1.320.000 ..... 250.800.000.-

#### REDACTORES

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

1.4.5	Muelle Sur Puerto Deportivo (P.D.) En fondo dársena De menor altura que los del Puerto Pesquero, se estima su precio en 800.000 pts/ml 110 ml x 800.000 pts/ml .....	88.000.000.-
1.4.6	Prolongación Muelle Este en Puerto Deportivo (P.D.) 50 ml x 800.000 pts/ml .....	40.000.000.-

## 2. Urbanización

### 2.1 Pavimentación

Se estima el precio para firme rígido, con la siguiente sección por metro cuadrado

-	0,22 m <sup>3</sup> de hormigón HP-40 x 15.000 pts/m <sup>3</sup> .....	3.300.-
-	0,25 m <sup>3</sup> de zahorra artificial x 3.000 pts/m <sup>3</sup> .....	750.-
-	0,25 m <sup>3</sup> de subbase x 2.600 pts/m <sup>3</sup> .....	520.-
-	Juntas, mallazo, .....	1.000.-
.....		5.570.-

2.1.1	Puerto Pesquero (P.P.) 22.000 m <sup>5</sup> x 5.570 pts/m <sup>5</sup> .....	122.540.000.-
2.1.2	Zona Reparaciones (Z.R.) 15.800 m <sup>5</sup> x 5.570 pts/m <sup>5</sup> .....	88.006.000.-
2.1.3	Puerto Deportivo (P.D.) 2.000 m <sup>5</sup> x 5.570 pts/m <sup>5</sup> .....	11.140.000.-

### 2.2 Redes de servicios

#### 2.2.1 Drenaje y saneamiento

Se estiman por longitud de colectores, con precio de 25.000 pts/ml, incluyendo en este precio la parte proporcional de pozos, arquetas, badenes, cunetas, separadores, impulsión, etc.

2.2.1.1	Puerto Pesquero Drenaje: 800 ml Saneamiento: <u>400 ml</u> 1.200 ml x 25.000 pts/ml .....	30.000.000.-
2.2.1.2	Zona Reparaciones Drenaje: 350 ml Saneamiento: <u>400 ml</u> 750 ml x 25.000 pts/ml .....	18.750.000.-

#### REDACTORES

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

2.2.1.3 Puerto Deportivo  
Drenaje: 200 ml  
Saneamiento: 200 ml  
400 ml x 25.000 pts/ml..... 10.000.000.-

2.2.2 Abastecimiento de agua

Se estima por longitud de conducción, con precio de 15.000 pts/ml, incluyendo acometidas, voladuras, decorre, hidrantes, riego, etc. La longitud de la acometida general se reparte entre el Puerto Pesquero y Zona de Reparaciones.

2.2.2.1 Puerto Pesquero  
1.100 ml x 15.000 pts/ml ..... 16.500.000.-

2.2.2.2 Zona Reparaciones  
500 ml x 15.000 pts/ml ..... 7.500.000.-

2.2.3 Puerto Deportivo  
500 ml x 15.000 pts/ml ..... 7.500.000.-

2.2.3 Energía eléctrica, alumbrado y telefonía

2.2.3.1 Energía eléctrica

Se valora por unidad de centro de transformación y por metro lineal de canalización con independencia del número de conductos, estimamos los precios siguientes:

- \* Ud. de centro de transformación, incluso la obra civil a 12.000.000 pts/ud
- \* Ml. tendido aéreo en media tensión incluso p.p. de postes a 10.000 pts/ml.
- \* Ml. de canalización, incluso excavación, cualquier número de conductos cableado, rellenos, reposiciones, arquetas, etc. a 23.000 pts/m.

2.2.3.1.1 Puerto Pesquero:

- \* 800 ml canalización x 23.000 pts/ml ..... 18.400.000.-
- \* 1 ud centro de transformación x 12.000.000 ..... 12.000.000.-  
30.400.000.-

2.2.3.1.2 Zona reparaciones:

- \* 350 ml canalización x 23.000 pts/ml ..... 8.050.000.-

**REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto



*	175 ml tendido aéreo x 10.000 pts/ml .....	1.750.000.-
*	1 ud centro de transformación x 12.000.000.....	<u>12.000.000.-</u>
		21.800.000.-

#### 2.2.3.1.2 Puerto deportivo:

*	700 ml canalización x 23.000 pts/ml .....	16.100.000.-
*	1 ud centro de transformación x 12.000.000.....	<u>12.000.000.-</u>
		28.100.000.-

#### 2.2.3.2 Telefonía

Se valora por metro lineal de canalización, incluyendo excavación, cualquier número de conductos, cableado, rellenos, reposiciones, arquetas, etc.: 15.000 pts/ml.

##### 2.2.3.2.1 Puerto pesquero:

*	650 ml x 25.000 pts/ml.....	9.750.000.-
---	-----------------------------	-------------

##### 2.2.3.2.2 Zona reparaciones:

*	300 ml x 15.000 pts/ml.....	4.500.000.-
---	-----------------------------	-------------

##### 2.2.3.2.3 Puerto deportivo:

*	450 ml x 15.000 pts/ml.....	6.750.000.-
---	-----------------------------	-------------

#### 2.2.3.3 Alumbrado

Se valora por unidad de punto de luz, previsto en los planos, incluyendo conductos, cableado, cimentación, columnas, luminarias, lámparas, arquetas, picas y cuadros de maniobra a 350.000 pts/ud.

##### 2.2.3.3.1 Puerto pesquero:

*	67 ud punto de luz x 350.000 pts/ud .....	23.450.000.-
---	---	--------------

##### 2.2.3.3.2 Zona reparaciones:

*	22 ud punto de luz x 350.000 pts/ud .....	7.700.000.-
---	---	-------------

##### 2.2.3.3.3 Puerto deportivo:

*	57 ud punto de luz x 350.000 pts/ud .....	19.950.000.-
---	---	--------------

#### REDACTORES

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto



### 2.3 Otros

#### 2.3.1 Muro playa y piscina de mareas

Se imputan al puerto pesquero, considerándolo una reposición de servicios afectados por la construcción del mismo.

- Muro playa (P.P.)  
(180x3x0,5)m5 x 50.000 pts/m5 ..... 13.500.000.-
  
- Piscina de mareas y gradas (P.P.)  
Se estima el precio por metro cúbico de hormigón a 17.500 pts/m<sup>3</sup>  
2000 m<sup>3</sup> hormigón x 17.500 pts/m<sup>3</sup> ..... 35.000.000.-

#### 2.3.2 Señalización, balizamiento y jardinería

Se estima una partida de 25.000.000.- pts., repartida según

- Puerto pesquero:  
40% s/25.000.000 = ..... 10.000.000.-
  
- Zona reparaciones:  
20% s/25.000.000 = ..... 5.000.000.-
  
- Puerto deportivo:  
40% s/25.000.000 = ..... 10.000.000.-

## 4. INSTALACIONES

### 4.1 Rampa, varadero y travelift (Z.R.)

En la valoración no se incluye la obra civil, ya valorada en apartados anteriores. Se estima el coste de las instalaciones y equipos en la cantidad de 120.000.000 pts., que se incluyen en la Zona de Reparaciones.

### 4.2 Pantalanes (P.D.)

Se estima el coste por metro lineal de pantalan con independencia de esloras y con el valor de 160.000 pts/ml de pantalan, incluyendo en el precio los pilotes, fingers, escalas y rampas.

600 ml x 160.000 pts/ml ..... 96.000.000.-

---

#### REDACTORES

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto



## 5. EDIFICACION

Únicamente se valoran los edificios correspondientes a las parcelas P.2 "Productivo Pesquera" y P.3 "Productivo Portuaria", considerando que el resto de la edificación la desarrolla la iniciativa privada a través de concesiones de suelo.

Parcela P.2: Con una superficie edificatoria de 8.455 metros cuadrados de techo, se valora en 600.000.000 pts (71.000 pts/m<sup>5</sup>).

Parcela P.3: Con superficie edificatoria de 6.125 metros cuadrados de techo, se valora en 435.000.000 pts (71.0000 pts/m<sup>2</sup>).

Se imputa, bajo este concepto, al Puerto Pesquero 1.035.000.000 pts.

## B Valoración económica (10<sup>6</sup> pts)

### 2.1 Valoración ejecución material

1.	DIQUE DE ABRIGO .....		1.950,0
2.	PUERTO PESQUERO:		
2.1	Infraestructura:		
-	Dragados	225,0	
-	Rellenos	87,5	
-	Muelles:		
*	Descarga	382,8	
*	NE	145,2	
*	Espigón	<u>900,0</u>	1.428,0
2.2	Urbanización:		
-	Pavimentación	122,5	
-	Redes servicios:		
*	Drenaje y san.	30	
*	Agua	16,5	
*	Electricidad	30,4	
*	Telefonía	9,8	
*	Alumbrado	<u>23,5</u>	110,2
2.3	Otros:		
-	Muro playa	13,5	
-	Piscina mareas	35,0	
-	Señalización	10,0	
2.5	Edificación	<u>1035,0</u>	3.066,7

#### REDACTORES

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

### 3 ZONA REPARACIONES

#### 3.1 Infraestructura

-	Dragados		72,0
-	Rellenos		28,0
-	Muelles		250,8

#### 3.2 Urbanización

-	Pavimentación		88,0
-	Redes servicios		
	* Drenaje y san.	18,8	
	* Agua	7,5	
	* Electricidad	21,8	
	* Telefonía	4,5	
	* Alumbrado	<u>7,7</u>	60,3

3.3 Señalización, balizamiento y jardinería 5,0

3.4 Instalaciones varada 120,0 624,1

### 4. PUERTO DEPORTIVO

#### 4.1 Infraestructuras

-	Dragados		9,0
-	Rellenos		3,5
-	Muelles:		
	* Sur	88,0	
	* Este	<u>40,0</u>	128

#### 4.2 Urbanización

-	Pavimentación		11,1
-	Redes de servicios		
	* Drenaje y san.	10,0	
	* Agua	7,5	
	* Electricidad	28,1	
	* Telefonía	6,8	
	* Alumbrado	<u>20,0</u>	72,4

4.3 Señalización, balizamiento y jardinería 10,0

4.4 Instalaciones. Pantalanes 96,0 330,0

#### REDACTORES

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

## **2.2 Valoración Ejecución por Contrata**

### 1. Dique de abrigo:

V.E.M.	1.950,0	
22% G.G. y B.I.	<u>429,0</u>	
	2.379,0	
16% I.V.A.	<u>380,6</u>	2.759,6

### 2. Puerto Pesquero:

V.E.M.	3.066,7	
22% G.G. y B.I.	<u>674,7</u>	
	3.741,4	
16% I.V.A.	<u>598,6</u>	4.340,0

### 3. Zona Reparaciones

V.E.M.	624,1	
22% G.G. y B.I.	<u>137,3</u>	
	761,4	
16% I.V.A.	<u>121,8</u>	883,2

### 4. Puerto Deportivo

V.E.M.	330,0	
22% G.G. y B.I.	<u>72,6</u>	
	402,6	
16% I.V.A.	<u>64,4</u>	<u>467,0</u>

VALORACION EJECUCION CONTRATA (I.V.A. INCLUIDO) .....8.449,8

#### **REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

## C ESTUDIO DE RELACION ENTRE COSTES Y EXPLOTACION

### 1. INTRODUCCION

En este apartado, se realiza una aproximación de la relación entre ingresos y costes para la situación del puerto totalmente desarrollado.

Los costes e ingresos, se refieren a importes sin I.V.A.

Sólo se consideran las inversiones en edificación que se han considerado lógicas, con iniciativa de la Administración: Cofradía, lonja, almacenes exportadores, Gobierno Vasco, fábrica de hielo y edificio de Capitanía.

### 2. INGRESOS

#### 2.1 Puerto Pesquero

##### 2.1.1 Ingresos por descarga

A partir de la tarifa del 2% del valor de la pesca descarga, y deduciendo el 0,5% correspondiente a la Cofradía, se estiman los ingresos anuales, adoptando la hipótesis establecida en el Plan Director del Puerto de Mutriku, que se resumirá en:

Descarga flota local futura: ..... 550.000.000.-  
Descarga flota otros puertos ..... 640.000.000.-

Total descarga/año ..... 1.190.000.000.-

Ingresos por descarga:  
1,5% s/1.190.000.000..... 17.850.000.-

##### 2.1.2 Ingresos por concesiones

Concesiones de suelo y edificio:

Tarifa: 2.480 pts/m<sup>2</sup>/año

Parcela P.2 = 8.455 m<sup>2</sup>

Ingresos concesiones de suelo y edificio:

8.455 m<sup>2</sup> x 2.480 pts/m<sup>2</sup>/año = ..... 21.000.000.-

---

#### REDACTORES

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

## 2.2 Zona de reparaciones

### 2.2.1 Ingresos por varada

#### - Buques pesqueros

En la hipótesis establecida en el Plan Director, se preveía la futura flota de Mutriku formada por 15 buques con una capacidad media de 60 TRB

Estimando un valor medio de 2,5 varadas/buque/año con estancia de 8 días/buque/año, se obtienen:

N1 de izadas y bajadas:  
 $15 \times 2 \times 2,5 = 75$

Días de estancia:  
 $15 \times 8 = 120$

Para buques de entre 50 y 150 TRB, la tarifa es:

Izada o bajada: 69 x TRB  
Con valor medio de 60 TRB, el ingreso es:  
 $75 \times 69 \times 60 = 310.500 \text{ pts.}$

Estancia: 40 x TRB/día  
 $120 \times 40 \times 60 = 288.000 \text{ pts.}$

Total ingresos por varadas buques pesqueros:

$$310.500 + 288.000 = 598.500 \text{ pts/año}$$

#### Barcos deportivos

En el esquema establecido en el puerto deportivo se preven 323 plazas de atraque, con eslora media de 6,5 metros.

Estimando que el barco deportivo entra al varadero una vez cada 2 años, con estancia de 3 días por varada, se obtiene:

N1 de izadas y bajadas:  
 $323 \times 0,5 \times 2 = 323$

Días de estancia:  
 $323 \times 0,5 \times 3 = 485$

---

#### REDACTORES

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

Para barcos menores de 50 TRB, la tarifa es:

Izada o bajada: 144 x ml eslora. Para barcos de 6,5 ml, el ingreso anual sería:  
 $323 \times 144 \times 6,5 = 302.328 \text{ pts.}$   
Estancia: 72 x ml eslora/día  
 $485 \times 72 \times 6,5 = 226.980 \text{ pts.}$

Total ingresos por varada barcos deportivos:

$$302.328 + 226.980 = 529.308 \text{ pts/año}$$

### 2.2.2 Ingresos por concesiones de suelo

Superficie parcela talleres: 2.800 m<sup>2</sup>  
Tarifa: 1.240 pts/m<sup>2</sup>/año  
Ingresos concesiones suelo:  
 $2.800 \text{ m}^2 \times 1.240 \text{ pts/m}^2/\text{año} = 3.472.000 \text{ pts/año}$

## 2.3 Puerto deportivo

### 2.3.1 Ingresos por autorizaciones de atraque

Se estima una superficie media de 18 m<sup>2</sup>/plaza y una distribución de ocupación de:

- \* 60% de las plazas con autorizaciones anuales
- \* 10% con ocupación completa de la temporada alta (5 meses)
- \* 5% con ocupación completa en la temporada baja (7 meses)
- \* 100 días plaza/año para barcos en tránsito en temporada alta

Las tarifas son:

- \* Anual: 26 pts/m<sup>2</sup>/día
- \* Temporada alta: 36 pts/m<sup>2</sup>/día
- \* Temporada baja: 20 pts/m<sup>2</sup>/día
- \* Tránsito: 68 pts/m<sup>2</sup>/día (temporada alta)

Los ingresos serían:

- \* Autorizaciones anuales:  
 $60\% \text{ s}/323 \times 26 \times 18 \times 365 = 33.104.916.-$
- \* Autorizaciones temporada alta:  
 $10\% \text{ s}/ 323 \times 36 \times 18 \times 5 \times 30 = 3.139.560.-$
- \* Autorizaciones temporada baja:  
 $5\% \text{ s}/ 323 \times 20 \times 18 \times 7 \times 30 = 1.220.940.-$

#### REDACTORES

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto



* Barcos de tránsito:	
100 x 68 x 18 =	<u>122.400.-</u>
Total ingresos por autorizaciones de atraque	37.587.816.- pts/año

### 2.3.2 Ingresos por concesiones de suelo

Total parcela uso terciario:	5.340 m <sup>5</sup>
Tarifa: 1.240 pts/m <sup>5</sup> /año	
Ingreso concesiones suelo:	
5.340 m <sup>5</sup> x 1.240 pts/m <sup>5</sup> /año	6.621.600 pts/año

## 3. COSTES

### 3.1 Amortizaciones

Únicamente se consideran amortizaciones correspondientes a edificios e instalaciones, y con los siguientes plazos de amortización.

Edificios: 50 años

Instalaciones y equipos de varada: 25 años

Pantalanes : 25 años

Con costes de amortización constantes y para las inversiones antes estimadas, se obtienen los siguientes valores de amortizaciones por año.

#### 3.1.1 Puerto pesquero

Edificación: 1.035.000.000 pts x 1,22 = 1.263.000.000  
Amortización: 1.263.000.000 pts/50 años = 25.260.000 pts/año

#### 3.1.2 Zona reparaciones

Instalaciones y equipos de varada: 120.000.000 pts x 1,200 = 146.400.000  
Amortización: 146.400.000 pts/25 años = 5.856.000 pts/año

#### 3.1.3 Puerto deportivo

Pantalanes: 96.000.000 pts x 1,22 = 117.120.000  
Amortización: 117.120.000 pts/25 años = 4.684.800 pts/año

---

#### REDACTORES

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto



### 3.2 Reparaciones y mantenimiento

#### 3.2.1 Dique de abrigo

La acción del mar, puede provocar daños en la estructura del dique que exijan importantes reparaciones. Se estiman costes de reparación por valor del 2% del dique y necesarias cada 20 años.

Suponen:  $(2\% \text{ s}/2.379.000.000)/20 = 2.379.000$

Este coste, se reparte proporcionalmente a las inversiones en cada zona.

##### 3.2.1.1 Puerto pesquero

$$2.379.000 \times \frac{3066,7}{(3066,7+624,1+330)} = \dots\dots\dots 1.814.485 \text{ pts/año}$$

##### 3.2.1.2 Zona reparaciones

$$2.379.000 \times \frac{624,1}{(3066,7+624,1+330)} = \dots\dots\dots 369.263 \text{ pts/año}$$

##### 3.2.1.3 Puerto deportivo

$$2.379.000 \times \frac{330,0}{(3066,7+624,1+330)} = \dots\dots\dots 195.252 \text{ pts/año}$$

#### 3.2.2 Urbanización

El coste anual mantenimiento de la pavimentación y redes de servicio, se estima en el 1% de la inversión:

##### 3.2.2.1 Puerto pesquero

$$1\% \text{ s}/(122,5+110,2) \times 10^6 \times 1,22 = \dots\dots\dots 2.838.940.-$$

##### 3.2.2.2 Zona reparaciones

$$1\% \text{ s}/(88+60,3) \times 10^6 \times 1,22 = \dots\dots\dots 1.809.260.-$$

##### 3.2.2.3 Puerto deportivo

$$1\% \text{ s}/(11,1+72,4) \times 10^6 \times 1,22 = \dots\dots\dots 1.018.700.-$$

---

#### REDACTORES

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto



### 3.3 Personal

#### 3.3.1 Puerto pesquero

Personal: 1 cabo de celadores  
2 celadores

Coste medio persona/año: 5.000.000 pts.

Total: 3 x 5.000.000 pts/año ..... 15.000.000 pts/año

#### 3.3.3 Puerto deportivo

Personal: 1 gerente  
3 celadores

Coste medio persona/año: 5.000.000 pts.

Total: 4 x 5.000.000 pts/año ..... 20.000.000 pts/año

### 3.4 Limpieza, energía, y otros gastos

Se consideran los siguientes costes anuales:

3.4.1 Puerto pesquero ..... 5.000.000 pts/año

3.4.2 Zona reparaciones ..... 2.000.000 pts/año

3.4.3 Puerto deportivo ..... 3.000.000 pts/año

## 4. RELACION ENTRE INGRESOS Y COSTES

### 4.1 Puerto pesquero

	Ingresos	Costes
Ingresos por descarga	17.850.000	
Ingresos por concesiones	21.000.000	
Amortizaciones		25.260.000
Reparaciones y mantenimiento		
* Dique de abrigo		1.814.485
* Urbanización		2.838.940
Coste personal		15.000.000
Otros costes		<u>5.000.000</u>
TOTAL INGRESOS	38.850.000	
TOTAL COSTES		49.913.425
DEFICIT: 11.063.425 pts/año		

#### REDACTORES

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto



4.2 Zona reparaciones

	Ingresos	Costes
Ingresos por varada		
* pesqueros	598.500	
* deportivos	529.308	
Ingresos por concesiones	3.472.000	
Amortizaciones		5.856.000
Reparaciones y mantenimiento		
* Dique de abrigo		369.263
* Urbanización		1.809.260
Otros costes		<u>2.000.000</u>
TOTAL INGRESOS	<u>4.599.809</u>	
TOTAL COSTES		10.034.523
DEFICIT: 5.434.714 pts/año		

4.3 Puerto deportivo

	Ingresos	Costes
Ingresos por autorizaciones de atraque	37.587.816	
Ingresos por concesiones	6.621.600	
Amortizaciones		4.684.800
Reparaciones y mantenimiento		
* Dique de abrigo		195.252
* Urbanización		1.018.700
Coste personal		20.000.000
Otros costes		<u>3.000.000</u>
TOTAL INGRESOS	<u>44.209.416</u>	
TOTAL COSTES		28.898.752
SUPERAVIT: 15.310.664 pts/año		

Donostia-San Sebastián, Mayo de 2003

RAUL GARCIA MASSE-GAIN S.A.

MANU ARRUABARRENA

SANTIAGO PEÑALBA

**REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

## Documento "E. PLANOS"

---

**REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

**ÍNDICE:**..... **Escala:**

**I. INFORMACIÓN**

I.1 Situación del Area ..... 1/5.000

I.2 ESTADO ACTUAL DEL AREA

I.2.1 Topográfico ..... 1/1.000

I.2.2 Redes de Infraestructuras

I.2.2.1 Red de distribución de agua ..... 1/1.000

I.2.2.2 Red de drenaje y saneamiento ..... 1/1.000

I.2.2.3 Redes de suministro de energía eléctrica, alumbrado y telecomunicaciones .... 1/1.000

I.3 NORMAS SUBSIDIARIAS DE MUTRIKU  
Modificación de las Normas Subsidiarias referida a la ampliación del Puerto y los sectores SR1-Burumendi y SR2-San Nikolas

I.3.1 Clasificación del suelo. Usos globales y pormenorizados. Alineaciones.  
Determinaciones de la legislación de costas ..... 1/1.000

I.3.2 Sistema general y local de comunicaciones ..... 1/1.000

**II. PROYECTO**

II.1 Ordenación general ilustrativa..... 1/1.000

II.2 Zonificación Global - Ámbitos funcionales. Límites de adscripción y deslinde..... 1/1.000

II.3 Zonificación Pormenorizada..... 1/1.000

II.4 Definición geométrica de la ordenación. Planta..... 1/1.000

**II.5 INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS URBANOS**

II.5.1 Red de distribución de agua ..... 1/1.000

II.5.2 Red de saneamiento ..... 1/1.000

II.5.3 Red de drenaje ..... 1/1.000

II.5.4 Red de suministro de energía eléctrica..... 1/1.000

II.5.5 Red de alumbrado Público..... 1/1.000

II.5.6 Red de telecomunicaciones ..... 1/1.000

**REDACTORES**

Gain.S.A.Ingenieros de C.C.P.  
Manu Arruabarrena Florez.Arqto.  
Santiago Peñalba Garmendia.Arqto

