

SEGUNDA MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL PUERTO DE BERMEO

Septiembre de 2016

SEGUNDA MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL PUERTO DE BERMEO

INDICE DE LA DOCUMENTACIÓN PRESENTADA

DOCUMENTO A. MEMORIA INFORMATIVO – JUSTIFICATIVA

DOCUMENTO B. NORMAS URBANÍSTICAS DE DESARROLLO

DOCUMENTO C. ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICO FINANCIERA

**DOCUMENTO D. ESTUDIO DE LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN Y GESTIÓN DE LA
EJECUCIÓN**

DOCUMENTO E. PLANOS

INDICE DEL DOCUMENTO A. MEMORIA INFORMATIVO – JUSTIFICATIVA

A.0. ENCARGO Y REDACTORES

A.1. CONTENIDO DE LA PRESENTE VERSIÓN V.2 DE SEPTIEMBRE DE 2016

A.2. ANTECEDENTES URBANÍSTICOS. COMPATIBILIDAD ENTRE EL PLANEAMIENTO GENERAL Y EL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL PUERTO DE BERMEO

A.2.1. Introducción

A.2.2. Antecedentes de la ordenación pormenorizada

A.2.3. Antecedente de la ordenación estructural del plan general de ordenación urbana de Bermeo

A.2.4. Antecedente de la ordenación del plan general de ordenación urbana de Mundaka

A.3. ORGANIZACIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN GRÁFICA DEL PLAN ESPECIAL

A.3.1. Introducción

A.3.2. Formato, sistema de referencia geodésico y criterios de la representación

A.3.3. Límite de los términos municipales

A.4. OBJETO Y DESCRIPCIÓN DE LA MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL

A.4.1. Introducción

A.4.2. Modificaciones de la ordenación pormenorizada en la fracción del plan especial del puerto situada en el término municipal de Bermeo

A.4.3. Modificaciones de la ordenación pormenorizada en la fracción del plan especial del puerto situada en el término municipal de Mundaka

A.4.4. Pequeñas adaptaciones de las determinaciones del plan especial a la terminología de la nueva Ley 2/2006 de suelo y urbanismo y adaptaciones de la documentación gráfica al topográfico

A.5. JUSTIFICACION DE LA PRESENTE MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL

A.6. RESUMEN DE LOS DATOS MÁS RELEVANTES DE LA ORDENACIÓN DEL PLAN ESPECIAL

A.6.1. Datos globales

A.6.2. Datos detallados de la ordenación pormenorizada

INDICE DEL DOCUMENTO B. NORMAS URBANÍSTICAS DE DESARROLLO

ART.1. NORMAS DE CARÁCTER GENERAL

ART.2. ZONA I. MUELLE DE FRANTXUA

ART.3. ZONA II. MUELLE NORTE

ART.4. ZONA III. MUELLE DE LA COFRADIA - PORTU ZARRA

ART.5. ZONA IV. MUELLE DE VARADEROS

ART.6. ZONA V. MUELLE DE MATXIKORTA

ART.7. ZONA VI. MUELLE DE ERROXAPE-BERMEO

ART.8. ZONA VII. MUELLE DE ERROXAPE - MUNDAKA

ART.9. ZONA VIII. NUEVO ACCESO

ART.10. ZONA IX. ANTIGUO ACCESO

ART.11. DATOS DE SUPERFICIES DE DE LAS ZONAS Y SUBZONAS, DE OCUPACIÓN DE LA EDIFICACIÓN Y SUPERFICIES EDIFICABLES MÁXIMAS. NÚMEROS MÁXIMOS DE PLANTAS SOBRE RASANTE

INDICE DEL DOCUMENTO C. ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICO FINANCIERA

C.1. INTRODUCCIÓN

C.2. ETAPAS PROPUESTAS

C.3. ACTUALIZACIÓN DE COSTES

C.4. COSTES DE LOS EDIFICIOS DE LA PRIMERA ETAPA

C.4.1. Primera fase de la ampliación de lonja

C.4.2. Construcción del edificio del muelle Norte. Subzona II-4

C.4.2.1. CONSTRUCCIÓN DEL EDIFICIO DE EQUIPAMIENTO + CAPITANÍA

C.4.2.2. CONSTRUCCIÓN DEL EDIFICIO DE USO PESQUERO

C.4.3. Total edificios del Muelle Norte

C.4.4. Total coste de la primera Etapa

C.5. COSTES DEL EDIFICIO DE FRANTXUA Y DEL PUENTE DE LA SEGUNDA ETAPA

C.5.1. Construcción del edificio de Matxikorta. Subzona V3

C.5.2. Coste de edificio de Muelle de Frantxua. Subzona I-1

C.5.3. Coste del puente de Bokale

C.5.4. Segunda fase de ampliación de la lonja

C.5.5 Total coste de la segunda Etapa

C.6. INVERSIÓN TOTAL PARA COMPLETAR LA EJECUCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DEL PUERTO DE BERMEO

INDICE DEL DOCUMENTO D. ESTUDIO DE LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN Y GESTIÓN DE LA EJECUCIÓN

D.1. INTRODUCCIÓN

D.2. OBRAS CORRESPONDIENTES A CADA ETAPA

INDICE DEL DOCUMENTO E. PLANOS

INFORMACIÓN

I-00	Superposición con ortofoto.....	E:1/2000
I-1	P-1. Planeamiento propuesto. Delimitación	E:1/2000
I-2	P-2. Edificios dentro y fuera de ordenación	E:1/2000
I-3	P-3. Ordenación general	E:1/2000
I-4	P-4. Usos globales.....	E:1/2000
I-5	P-5. Usos pormenorizados	E:1/2000
I-6	P-6. Red viaria. Alineaciones y rasantes.....	E:1/2000

ORDENACIÓN

P-00	Superposición con ortofoto.....	E:1/2000
P-1	Planeamiento propuesto. Delimitación	E:1/2000
P-2	Edificios dentro y fuera de ordenación	E:1/2000
P-3	Ordenación general	E:1/2000
P-4	Usos globales	E:1/2000
P-5	Usos pormenorizados.....	E:1/2000
P-6	Red viaria. Alineaciones y rasantes	E:1/2000

DOCUMENTO A. MEMORIA INFORMATIVO – JUSTIFICATIVA

SEGUNDA MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL PUERTO DE BERMEO

DOCUMENTO A. MEMORIA INFORMATIVO – JUSTIFICATIVA

A.0. ENCARGO Y REDACTORES

Se redacta el presente expediente de la segunda modificación del plan especial de ordenación del puerto de Bermeo, por encargo del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco, expediente número 552P/2015, a la empresa Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa, S.A.

Se redacta el expediente urbanístico citado por el arquitecto Anton Agirregoitia Aretxabaleta, socio de la empresa citada, y por los arquitectos Estebe Uribe Egizabal e Igor Quijano Barturen, arquitectos de la plantilla de la empresa adjudicataria.

A.1. CONTENIDO DE LA PRESENTE VERSIÓN V.2 DE SEPTIEMBRE DE 2016

La presente versión de la redacción del plan especial, denominada V.2 modifica la documentación escrita de la Memoria, normas urbanísticas y estudio económico financiero de la versión V.1 de Octubre de 2015.

Las modificaciones consisten en suprimir tanto en la Memoria como en las normas urbanísticas la exigencia de redactar un anteproyecto de edificación para completar la ordenación pormenorizada de la zona I-1 del Muelle de Frantxua y de la zona II-4 del Muelle Norte, al estimar que la figura de anteproyecto no es una figura urbanística que deba ser recogida en las determinaciones del presente plan especial, bastando con la exigencia de redactar un estudio de detalle.

Igualmente se indica la conveniencia de incluir en el estudio de viabilidad económico financiera, que los costes de ejecución de contrata establecidos para las diversas inversiones a realizar para la ejecución del presente plan especial, deben de ser completados con la necesidad de prever la aplicación del impuesto del valor añadido, IVA, a su resultado, el 21% en el momento de redactar este plan especial.

Teniendo en cuenta que las correcciones anteriormente indicadas no suponen ninguna alteración del contenido de la documentación grafica, se mantienen sin alteración alguna los planos de información y ordenación fechados en Octubre de 2015, formando parte de la documentación que se someta a aprobación inicial.

A.2. ANTECEDENTES URBANÍSTICOS. COMPATIBILIDAD ENTRE EL PLANEAMIENTO GENERAL Y EL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL PUERTO DE BERMEO

A.2.1. Introducción

En este subapartado se van a indicar cuales son los antecedentes urbanísticos del presente expediente, describiendo su contenido y analizando su relación con las determinaciones normativas de esta segunda modificación del plan especial, al objeto de indicar la compatibilidad de las determinaciones del presente expediente en relación con las de la ordenación estructural del planeamiento general vigente, planes generales de ordenación urbana de Bermeo y Mundaka.

A.2.2. Antecedentes de la ordenación pormenorizada

El antecedente urbanístico inmediato de la ordenación pormenorizada del puerto de Bermeo es la versión de la primera modificación del plan especial citado, aprobada por Orden del 9 de Julio del 2001 del Consejero de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente.

A.2.3. Antecedente de la ordenación estructural del plan general de ordenación urbana de Bermeo

Con posterioridad a la aprobación definitiva de la primera modificación del plan especial de ordenación del puerto de Bermeo, se ha aprobado definitivamente el plan general de ordenación urbana del municipio citado, por acuerdo plenario de su Ayuntamiento fechado, el 20 de Septiembre de 2011.

En las normas urbanísticas particulares del plan general de Bermeo, en concreto en el artículo 6.2.51 titulado "Disposiciones para las A.I. del Área Territorial 50", se indica que la regulación de las disposiciones para la zona portuaria (SG), se corresponde íntegramente de acuerdo con los contenidos del plan especial del puerto de Bermeo, en el ámbito territorial del término municipal.

En el ámbito del plan especial de ordenación del puerto de Bermeo, en su extremo Suroeste, se sitúa una fracción de suelo de la zona ferroviaria (SG) del Area Territorial A-47, calificada con la calificación global B-3-c según el artículo 6.2.4.8. titulado "Disposiciones para las A.I. del área territorial A-47" de las normas urbanísticas del plan general de Bermeo.

En dicho artículo se indica que los terrenos citados se corresponden con el deslinde de los afectos a Eusko Trenbidea - Ferrocarriles Vascos. Su regulación, según las determinaciones del artículo citado, se ajustará al cumplimiento de la normativa ferroviaria y del artículo 3.7.7 de las normas urbanísticas del plan general, indicándose también que se tendrá en cuenta la ordenación del plan especial del puerto cuya delimitación afecta a esta zona.

A la vista de lo indicado, se puede afirmar que la ordenación del plan especial establecida en los terrenos citados, hoy libres de edificación, definidos dentro de la subzona V-3 de la zona V. Muelle de Matxikorta, es acorde con las determinaciones del plan general de Bermeo ya que permite el

cumplimiento de la normativa ferroviaria, con el otorgamiento preciso de la autorización correspondiente de la Dirección de infraestructuras del Gobierno Vasco.

El artículo 2.1.2 del plan general de ordenación urbana de Bermeo, titulado "Vigencia de los planeamientos generales y de desarrollo", en su apartado 2, indica que cualquier modificación de los instrumentos de desarrollo que no afecte a los contenidos expresos del plan general, no tendrá carácter de modificación puntual del mismo, determinación que a la luz de lo establecido en la Ley 2/2006 de suelo y urbanismo es claramente aplicable al contenido de la modificación del plan especial de ordenación del puerto de Bermeo, objeto de este expediente urbanístico, tal y como se analizará y justificará posteriormente.

En el plano O.4 del plan general titulado "Aplicación de normativa, planeamiento y gestión" se indica que la superficie del puerto de Bermeo en el término municipal citado queda sujeta a la aplicación normativa del planeamiento y gestión de las normas del planeamiento pormenorizado. En nuestro caso este planeamiento pormenorizado es el plan especial de ordenación del puerto de Bermeo.

La determinación normativa grafica del plano O.4 indicada en el apartado anterior, es prevalente sobre cualquier determinación escrita del plan general, según lo establecido en el apartado 2 del artículo 0.1.6 titulado "Documentos constitutivos del plan general y alcance normativos de los mismos".

En el plano O.4 citado y en los planos O.3.1, O.3.2 y O.2.2. del plan general titulados "Calificación Global", "Calificación Pormenorizada. Detalle del núcleo urbano" y "Clasificación del suelo. Detalle del núcleo urbano", respectivamente, se puede observar la delimitación coincidente del suelo clasificado como urbano y de las zonas del sistema general portuario zona B-4 y del sistema general ferroviario B-3-c situados en la delimitación del plan especial.

Al objeto de ajustar gráficamente la clasificación del suelo urbano del plan general con la fracción de tierra del puerto de Bermeo establecida en su plan especial, en los planos del documento para la aprobación inicial V.1 de esta segunda modificación, se ajusta la delimitación de la subzona I-1 con la superficie de tierra existente diferenciando las subzonas I-1 e I-2 de tierra y agua respectivamente, con la línea recta de la plataforma de tierra.

Además de lo indicado, los usos característicos del régimen del uso "B-4. Puerto" son los usos portuarios conforme a la Ley de puertos y en consecuencia a lo establecido en las normas del plan especial.

De conformidad con el contenido del análisis de la documentación de las determinaciones estructurales del plan general y del contenido normativo del plan especial, se puede justificar que la ordenación pormenorizada del plan especial es conforme con la ordenación estructural del plan general y que, en consecuencia, pueden ser alterados los contenidos urbanísticos de la ordenación pormenorizada del plan especial sin que se modifique el plan general, siempre que se respeten las determinaciones de la ordenación estructural del plan citado, en especial la delimitación de la zona B-

4 del sistema general portuario, la clasificación del suelo urbano, tal y como se ha indicado y los usos permitidos que son los usos portuarios establecidos en la Ley de puertos.

Habida cuenta que en la aprobación definitiva del plan general de Bermeo se suprimió la posibilidad de dotar de un nuevo acceso al puerto en la zona I. Muelle de Frantxua, en este plan especial se deja abierta la posibilidad que, previos los estudios precisos para su concreción, se permita la posibilidad de enlazar la zona I citada con un acceso en túnel, una vez que dicha infraestructura se haya incluido, en su caso, en la ordenación estructural del plan general de ordenación urbana de Bermeo.

A.2.4. Antecedente de la ordenación del plan general de ordenación urbana de Mundaka

Con posterioridad a la aprobación definitiva de la primera modificación del plan especial del puerto de Bermeo ha sido aprobado definitivamente el plan general de ordenación urbana de Mundaka, por Orden Foral 3.627/2015 de 8 de Mayo. Posteriormente se han publicado sus normas urbanísticas en el Boletín Oficial de Bizkaia del 13 de Agosto de 2015.

Las normas urbanísticas del plan general de ordenación urbana de Mundaka, recogen como planeamiento incorporado la ordenación pormenorizada del plan especial de ordenación del puerto de Bermeo, según se indica en su artículo 2.14.7.E2 de su ordenación estructural.

En dicho artículo se recoge la edificabilidad establecida sobre rasante por el plan especial de ordenación del puerto de Bermeo como edificabilidad propia de la ordenación estructural del plan general y se indica expresamente que la ordenación pormenorizada de la superficie del plan especial del puerto de Bermeo situada en el término municipal de Mundaka es la establecida por el plan especial citado.

Los usos permitidos en la calificación global de las normas urbanísticas del plan general de Mundaka, son los comprendidos como usos o actividades del uso "IB.1.1. Puertos comerciales" de la clasificación de usos del suelo de dicho plan general. En la relación de las actividades citadas se comprenden todas las establecidas por las normas de desarrollo del plan especial del puerto de Bermeo.

La edificabilidad sobre rasante que se establece en esta segunda modificación del plan especial del puerto de Bermeo, mantiene la definida en la versión de su primera modificación, produciéndose únicamente la alteración de la determinación de la ordenación pormenorizada, ocupación en planta por la edificación, tal y como se deduce del contenido de las normas urbanísticas de desarrollo de este expediente.

De conformidad con lo indicado se puede afirmar que la ordenación pormenorizada de esta segunda modificación del plan especial de ordenación del puerto de Bermeo es conforme y desarrolla la ordenación estructural del plan general de Mundaka.

Cualquier alteración del plan especial del puerto de Bermeo que no modifique la ordenación estructural del plan general de ordenación urbana de Mundaka, en especial la delimitación del sistema general de transporte portuario, los usos permitidos y la edificabilidad máxima sobre rasante no supone modificación del plan general de Mundaka, circunstancia aplicable al contenido de esta segunda modificación del plan especial del puerto de Bermeo.

A.3. ORGANIZACIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN GRAFICA DEL PLAN ESPECIAL

A.3.1. Introducción

La documentación grafica del plan especial del puerto de Bermeo, de la versión de su primera modificación aprobada definitivamente en Junio de 2001, se estructura en diez planos numerados del P.01 al P.10.

Los seis primeros planos, P.01 a P.06 ambos incluidos, contienen la ordenación pormenorizada propiamente dicha, sin perjuicio del contenido de los trazados de las redes de servicio de alumbrado, teléfono - control, pluviales - fecales y abastecimiento y combustible, establecida en los planos P.07 a P.10, ambos incluidos, determinaciones que, en principio, de acuerdo con lo establecido en la Ley 2/2006 de suelo y urbanismo, no forman parte de la documentación del planeamiento de desarrollo.

En la documentación grafica de esta segunda modificación del plan especial se tienen en cuenta los seis primeros planos anteriormente citados, de los cuales se realiza una versión grafica que recoge íntegramente la ordenación vigente de la primera modificación y a los cuales se les da la consideración de planos de información urbanística. Se añade un plano, I-00 y P-00, con la base de la ortofoto del Gobierno Vasco del año 2014.

Al objeto de establecer el contenido de este expediente de la segunda modificación se realiza una nueva versión de los seis planos anteriormente citados en los que se recogen las alteraciones de la ordenación pormenorizada propuestas.

Ambas versiones de la documentación grafica de la ordenación pormenorizada se distinguen en su leyenda con las expresiones "Documento de la aprobación definitiva. Agosto 2001" y "Documento para la aprobación inicial V.1" respectivamente.

En ambas versiones se mantiene el titulo de los planos, estableciendo para los planos de la primera versión su característica de planos de información y para los de esta segunda modificación su característica de planos de ordenación.

Se adecua la representación grafica del estado actual de los terrenos del puerto de Bermeo y de su entorno inmediato de acuerdo con los criterios que se desarrollan a continuación.

A.3.2. Formato, sistema de referencia geodésico y criterios de la representación

Con objeto de poder utilizar unos planos de fácil manejo, con una dimensión apropiada, se ha realizado la representación gráfica del plan especial de forma adecuada para su edición gráfica en papel a escala 1/2000, ajustando los grosores, tipos de línea y tamaños adecuados de las letras representadas en los planos de información I.01 a I.06 y de ordenación P.01 a P.06.

Se mantiene el tipo de ficheros en formato DWG la primera versión del plan especial y también el sistema geodésico de referencia ED50 con coordenadas UTM, sin perjuicio de realizar una versión en formato PDF, al objeto de facilitar su manejo por personas no especializadas en técnicas de dibujo asistido.

Se ha considerado de especial interés distinguir gráficamente los elementos físicos existentes en cada momento, es decir el contenido del topográfico existente de los trazados de la ordenación proyectada, de forma que el topográfico base o soporte de aquella se representa gráficamente en color cian con línea fina. Los elementos de la ordenación se representan con líneas negras de diferentes trazos y grosores y las diversas "Áreas", "Zonas" y "Usos" con sólidos transparentes de diferentes colores para remarcar y clarificar su superficie.

Para facilitar en el futuro un manejo sencillo de la documentación gráfica, se han reorganizado las diferentes capas gráficas en las que se contienen las entidades de dibujo, utilizando la técnica de las referencias externas, de forma que se puedan diferenciar con facilidad los diferentes grupos de información gráfica y así mejorar y facilitar el análisis del documento y la elaboración de sucesivas modificaciones.

La base topográfica del entorno exterior de la delimitación de la zona de tierra del puerto de Bermeo se ha incluido, en las dos versiones de los planes, utilizando el contenido del topográfico a escala 1/500 oficial del Ayuntamiento de Bermeo recortado con la línea de la delimitación del plan especial.

La superficie del puerto se representa utilizando el topográfico base de la primera modificación del plan especial, topográfico que se ha extraído de su documentación gráfica y que se ha utilizado también en esta segunda modificación, realizando los ajustes gráficos derivados de las modificaciones físicas producidas a partir del año 2001, en especial suprimiendo las edificaciones demolidas.

Con ello se ha creado un topográfico parcialmente actualizado como base de la documentación gráfica de este expediente, sin perjuicio de indicar la conveniencia de levantar un topográfico actualizado del estado actual del puerto de Bermeo y de sus accesos.

En especial debemos indicar que se han corregido los trazados de los accesos desde la red viaria al ámbito del sistema general portuario, introduciendo la actual rotonda en la subzona IX-3 e igualmente se ha corregido el trazado final de la obra del nuevo acceso al puerto y de la variante de Bermeo.

A.3.3. Límite de los términos municipales

En el juego de planos de información que recogen la versión de la primera modificación del plan especial del puerto de Bermeo se mantiene la delimitación gráfica de los términos de Bermeo y Mundaka contenida en ellos.

Con posterioridad, la Diputación Foral de Bizkaia ha realizado una corrección y actualización de la definición gráfica de los límites de los términos municipales de Bizkaia incluyéndola en sus bases topográficas oficiales a escala 1/5000 y las ha situado en coordenadas UTM.

Por ello, a los efectos de adecuar correctamente los límites de ambos términos municipales a esta definición gráfica oficial que recoge el punto de vertido y el trazado del arroyo Larrosa, supervisado por representantes del Instituto Geográfico Nacional, de la Diputación Foral de Bizkaia y de los municipios de Bermeo y Mundaka, se incorpora el trazado del nuevo límite en los planos de ordenación de la versión de este expediente para su aprobación inicial

A.4. OBJETO Y DESCRIPCIÓN DE LA MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL

A.4.1. Introducción

El objeto de la modificación del presente expediente se refiere a la alteración de aspectos propios de la ordenación pormenorizada del plan especial, de pequeño alcance y relacionados básicamente con la forma y situación de las edificaciones soporte que los usos permitidos en su ámbito espacial, sin que se produzca incremento de la edificabilidad o superficie de techo sobre rasante.

Las alteraciones de la forma y situación de las edificaciones posibles de construir, se describen a continuación de forma detallada para cada una de las subzonas afectadas

A.4.2. Modificaciones de la ordenación pormenorizada en la fracción del plan especial del puerto situada en el término municipal de Bermeo

En este subapartado se van a desarrollar, de forma detallada, las modificaciones de la ordenación pormenorizada siguiendo la zonificación y subzonificación realizada en la primera modificación del plan especial, las cuales, con las pequeñas alteraciones que se indican a continuación se mantienen en la presente versión de esta segunda modificación.

✓ Zona I. Muelle de Frantxua

Se realiza la alteración de detalle de los límites de las subzonas I.1 y I.2, para adecuarlas a la clasificación del suelo urbano establecida por el plan general, a través de una pequeña modificación de los límites entre ambas subzonas, recogiendo como superficie de tierra del puerto de Bermeo la actualmente existente y adecuando con ello el límite de la subzona I.1 a la superficie de tierra.

También se tienen en cuenta las intervenciones urbanísticas que con "carácter orientativo" se contienen en el artículo 6.2.51, del plan general de Bermeo titulado "Disposiciones para las A.I. del área territorial A-50", en especial las que se describen para los lugares 50-1 Baztarre-Frantxua y 50-2 Bajos de Frantxunatxe, suprimiendo en estos bajos las zonas de baños.

Al efecto, respetando igualmente las determinaciones del plan especial del puerto de Bermeo se redacta en el artículo 2 de las normas urbanísticas propuestas titulado "Zona 1. Muelle de Frantxua" una ordenación pormenorizada en el que se desarrollan los contenidos de los usos y las plantas de edificación autorizadas, incluyendo también los criterios detallados de la ordenación pormenorizada final a establecer por medio de un estudio de detalle que regule los aspectos y características estéticas y compositivas de las obras de la edificación y de la urbanización de la plaza de uso público peatonal que enlace con la actual plaza Baztarre.

Esta ordenación pormenorizada, que debe complementar a la de la versión de la segunda modificación del plan especial, se culminará a través de la tramitación y aprobación de un estudio de detalle sujeto a las limitaciones establecidas en el presente expediente urbanístico.

Cualquier actuación que se desarrolle en la subzona I-2 lugar 50-2. Bajos de Frantxunatxe, estará sujeta a la autorización del órgano competente del Gobierno Vasco establecida en el artículo 49 del Reglamento General de Costas.

✓ **Zona II. Muelle Norte**

Se suprime la subzona II-6 con uso Administración-Capitanía, con una superficie de 1.000 m² y edificabilidad de 500 m² de techo en la que, según la documentación gráfica de la primera modificación del plan especial está prevista la construcción del edificio de la Capitanía del puerto de Bermeo. De esta forma se amplía la superficie de la subzona II-1 con uso predominante de carga, descarga y avituallamiento en la que no existe posibilidad de realizar ningún tipo de edificación, salvo la instalación de un punto de servicio de combustible a embarcaciones.

En la subzona II.4 se mantienen los usos permitidos en la primera modificación del plan especial, con el añadido dentro de aquellos del uso administrativo de las actividades propias de la Capitanía del puerto de Bermeo, mientras que su delimitación se corrige mínimamente pasando su ocupación de 3.995 m² a 3.900 m².

Se mantiene igualmente la edificabilidad máxima sobre rasante establecida en 3.995 de m² de techo y se establece en las normas de la subzona II-4 un reparto flexible de la edificabilidad máxima total entre los diversos usos permitidos, con la técnica de establecer cuantías máximas y mínimas para cada uso o, en su caso, grupos de usos, con el respeto lógico de la edificabilidad máxima total.

Igualmente, al objeto de posibilitar un diseño adecuado de la nueva o nuevas edificaciones que han de constituir el soporte de los usos permitidos, se autoriza que aquellos se puedan materializar en una planta baja y, en su caso, también en una planta de piso, con una altura máxima

del alero de 12 metros, ya que la utilización de esta primera planta de piso se estima que, al menos en parte de la edificación, resolverá de forma más adecuada el diseño arquitectónico, de un programa de usos complejo.

En aquellos aspectos arquitectónicos icónicos y/o estrictamente precisos para la funcionalidad de las actividades de los usos permitidos se podrá autorizar una altura superior a los 12 metros citados en una pequeña fracción de la ocupación en planta de la edificación a realizar.

El estudio de detalle de la subzona II-4 regulará los aspectos y características compositivas de la edificación y del entorno de la urbanización y demás elementos urbanos relacionados con aquella, debiendo alcanzar el conjunto una elevada calidad formal y una correcta inserción paisajística en el puerto y en su entorno urbano inmediato.

Resumiendo, las modificaciones que se proponen en este expediente urbanístico de la segunda modificación del plan especial, en la zona II. Muelle Norte, podemos afirmar que todas ellas son modificaciones de la ordenación pormenorizada, forma y situación de la edificación y que se plantea una reducción de la edificabilidad construida sobre rasante de 500 m² de techo que dejan de ser autorizados en la inmediata subzona II-1, estableciendo una mayor flexibilidad para definir la forma y situación de la edificación que se destine a albergar los diversos usos permitidos en la subzona II-4.

Por otro lado se introduce un mecanismo de control de la calidad arquitectónica y de su inserción correcta en el paisaje del puerto y de su entorno inmediato, en el que se le otorga un nivel prevalente al Ayuntamiento de Bermeo.

✓ **Zonas III y IV. Muelle de la Cofradía Portu Zaharra, y Muelle de Varaderos**

El presente expediente no introduce ninguna alteración en las determinaciones de estas dos zonas, que permanecen de acuerdo con lo establecido en la primera modificación del plan especial de ordenación de Bermeo

✓ **Zona V. Muelle Matxikorta**

En la subzona V-3 se corrige la superficie de la ocupación en planta de la edificación situada entre el edificio propuesto en la primera modificación del plan especial y la zona de protección V-5, respetando la separación mínima de 5 metros al vial que discurre por el límite Norte.

✓ **Zona VI. Muelle Eroxape - Bermeo**

En la subzona VI-4 situada en el área comercial de la calificación global del plan especial, se altera la definición de la superficie de la ocupación de la edificación propuesta. En concreto se amplía la superficie de la ocupación en planta de la edificación situada en la colindancia del lado Oeste del edificio existente marcado como "Bermeo off shore" según la documentación gráfica del soporte topográfico.

La ampliación de la ocupación en planta de dicho edificio se realiza de forma que respete la delimitación mínima del dominio público ferroviario establecida en suelo urbano por el plan territorial sectorial de la red ferroviaria en la Comunidad Autónoma del País Vasco.

La modificación de la definición gráfica de la edificación propuesta anteriormente indicada, origina que la ocupación de la edificación existente y de la propuesta, en la subzona VI-4 alcance a 6.883 m², cuantía ligeramente inferior a la máxima permitida en la subzona que alcanza a 6.965 m².

En consecuencia, esta alteración de la ocupación en planta de la edificación citada no supone incremento de la ocupación máxima por la edificación establecida por las normas urbanísticas de la subzona VI-4, ya que esta alcanza a 6.965 m². La modificación en esta subzona supone exclusivamente una concreción de la forma en planta de la edificación, que en cualquier caso se podría haber hecho de manera directa por un proyecto de edificación.

Igualmente, al aplicar el número máximo de plantas permitidos en las normas urbanísticas de la primera modificación del plan especial, planta baja más dos de piso, tampoco se produce alteración de la edificabilidad permitida por las normas urbanísticas del plan especial.

A.4.3. Modificaciones de la ordenación pormenorizada en la fracción del plan especial del puerto situada en el término municipal de Mundaka

✓ Zona VII. Muelle Erroxape - Mundaka

En la presente zona se plantea modificar la ocupación en planta de la edificación propuesta en la subzona VII-3, ampliando la ocupación del actual edificio del servicio del puerto, situado en el extremo Este del puerto.

La ampliación de la superficie de la edificación propuesta en la subzona VII-3 permite mantener la edificabilidad máxima de la subzona establecida en las determinaciones de la primera modificación del plan especial, considerando que en los edificios existentes se pueden construir tres plantas sobre rasante en la totalidad de su ocupación y que en el edificio cuya ampliación en planta se propone se autoriza exclusivamente una planta sobre rasante.

El proyecto que solicite la concesión de la autorización del uso portuario y también la licencia de obras correspondiente, deberá establecer la forma del edificio con una única planta sobre rasante y justificar con ello que no se sobrepasa la edificabilidad máxima de la subzona.

En las subzonas VII-4 y VII-5 se amplían ligeramente las ocupaciones en planta de la edificación propuesta en relación con la de los edificios existentes pasando de 2.020 a 2.513 m² y de 2.585 a 2.799 m² respectivamente, a costa de reducir la superficie de la vialidad rodada de la subzona VII-6.

Las ampliaciones de ocupación en planta anteriormente indicadas no suponen incremento de la edificabilidad sobre rasante y del número máximo de plantas de la edificación propuesta en las dos

subzonas VII-4 y VII-5, ya que se mantiene la superficie total edificable sobre rasante establecida en las normas urbanísticas de la primera modificación del plan especial de ordenación del puerto de Bermeo.

Teniendo en cuenta lo indicado anteriormente, la modificación de la ordenación del plan especial en las subzonas VII-3, VII-4 y VII-5 se limita a alterar un parámetro de la ordenación pormenorizada como es la forma en planta u ocupación de las edificaciones y en consecuencia, no afecta a las determinaciones de la ordenación estructural del plan general de Mundaka que establece los usos permitidos y la edificabilidad geométrica máxima coincidente con la establecida por el plan especial de ordenación del puerto de Bermeo y en la superficie de dicho puerto en el término municipal de Mundaka.

A.4.4. Pequeñas adaptaciones de las determinaciones del plan especial a la terminología de la nueva Ley 2/2006 de suelo y urbanismo y adaptaciones de la documentación grafica al topográfico

En la elaboración de esta versión que se realiza para la segunda modificación del plan especial de Bermeo, además de los aspectos indicados en los anteriores subapartados, se han introducido unas pequeñas correcciones y adaptaciones tanto en la documentación gráfica como en la documentación escrita, al objeto de adaptar su contenido a la nomenclatura y denominaciones de la Ley 2/2006 de suelo y urbanismo y también al contenido del plan general de ordenación urbana de Bermeo.

Además, se han realizado pequeñas correcciones de sintaxis y redacción de la memoria y de las normas urbanísticas, adecuando y uniformizando, de manera especial, la terminología y aplicación de los ámbitos espaciales de las zonas y subzonas establecidas en las determinaciones del plan especial, denominación que en determinados documentos no se producía con la precisión deseada.

Igualmente en la representación gráfica de la ordenación del puerto se ha actualizado la definición de las subzonas VIII-1 y VIII-2 del nuevo acceso al puerto de Bermeo, aprovechando la existencia del topográfico oficial municipal a escala 1/500, actualizado después de su ejecución, de forma que estas se pueden adaptar de manera clara a la realidad existente del uso viario y del uso de protección, según lo ejecutado.

A.5. JUSTIFICACION DE LA PRESENTE MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL

El contenido substantivo del presente expediente de modificación del plan especial del puerto de Bermeo, consiste en la alteración de la forma y situación en planta de las edificaciones en las subzonas II-4, V-3, VI-4, VII-3, VII-4 y VII-5, al objeto de flexibilizar la materialización de la edificabilidad sobre rasante posible de construir en las subzonas edificables del puerto, de forma y manera que se permita ampliar las edificaciones existentes, sin que se incremente la superficie máxima de techo establecida en la primera modificación del plan especial.

Por otro lado, en relación con la zona II. Muelle Norte, se ha de indicar que se propone una disminución de 500 m² de superficie edificada en la subzona II-1 destinada a albergar el uso administrativo de la Capitanía del puerto de Bermeo, ya que dicho uso pasa a ser ubicado en la subzona II-4 sin que se incremente la edificabilidad propuesta en ella por la primera modificación del plan especial.

Además de lo indicado en relación con los parámetros de la ordenación pormenorizada relativos a la ocupación en planta por las edificaciones y a la edificabilidad sobre rasante, en las normas urbanísticas de esta modificación, se realiza una tarea de flexibilizar la aplicación normativa de la edificabilidad por usos y se establecen la concreción de los proyectos arquitectónicos de especial interés que deben ser realizados en las subzonas I-1 y II-4, como paso previo a su edificación a través del procedimiento de la tramitación y aprobación de sendos estudios de detalle.

Por todo ello, se estima que queda justificada la presente modificación del plan especial, ya que permite una mayor flexibilidad para realizar las edificaciones en las que se pueden situar los usos portuarios y al mismo tiempo, en los casos de especial interés arquitectónico y paisajístico, conjuntamente con una normativa flexible, se propone realizar una materialización cuidada del diseño arquitectónico de la edificación a través de los oportunos mecanismos de control con expedientes interpuestos de estudio de detalle.

Por otro lado, la presente modificación supone una actualización y modernización de las determinaciones urbanísticas del plan general, adaptándolas en determinados casos a la realidad física existente y en otros a las determinaciones normativas y a la terminología urbanística derivada de la nueva Ley 2/2006 de suelo y urbanismo y de los nuevos planes generales de Bermeo y Mundaka.

A.6. RESUMEN DE LOS DATOS MÁS RELEVANTES DE LA ORDENACIÓN DEL PLAN ESPECIAL

A.6.1. Datos globales

A continuación se aporta el contenido de las superficies que nos describen de manera directa las determinaciones más importantes de la utilización del suelo establecida por la ordenación pormenorizada del puerto de Bermeo, de su zona de servicio:

SUPERFICIES DEL PUERTO, SUPERFICIACION DE USOS GLOBALES POR AREAS Y SUPERFICIACION DE ZONAS, DE LA SEGUNDA MODIFICACION DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DEL PUERTO DE BERMEO		
AMBITO PLAN ESPECIAL PORTUARIO	SUPERFICIE (m2)	%
PLAN ESPECIAL PORTUARIO	449.644 m2	100%
SUPERFICIE DE MAR	294.335 m2	65%
SUPERFICIE DE TIERRA	155.309 m2	35%
BERMEO	111.684 m2	

AREA 50	111.684 m2
MUNDAKA	43.626 m2
AREA M-1	7.621 m2
AREA M-2	36.004 m2

USOS GLOBALES POR AREAS	SUPERFICIE (m2)	% MAR-TIERRA
AREA 1 - NAUTICA / DEPORTIVA	56.409 m2	
MAR	32.905 m2	58%
TIERRA	23.504 m2	42%
AREA 2 - PESQUERA	122.167 m2	
MAR	76.275 m2	62%
TIERRA	45.891 m2	38%
AREA 3 - COMERCIAL	139.835 m2	
MAR	82.870 m2	59%
TIERRA	56.965 m2	41%

AREA 4 - ACCESOS	23.370 m2	
MAR	0 m2	0%
TIERRA	23.370 m2	100%

ZONAS	SUPERFICIE (m2)	% BERMEO-MUNDAKA	% ZONAS
ZONA I - FRANTXUA	14.333 m2		9%
BERMEO	14.333 m2	100%	
MUNDAKA	0 m2	0%	
ZONA II - MUELLE NORTE	22.227 m2		14%
BERMEO	22.227 m2	100%	
MUNDAKA	0 m2	0%	
ZONA III - MUELLE COFRADIA - PORTU ZAHARRA	8.874 m2		5%
BERMEO	8.874 m2	100%	
MUNDAKA	0 m2	0%	
ZONA IV - MUELLE VARADERO	8.285 m2		5%
BERMEO	8.285 m2	100%	
MUNDAKA	0 m2	0%	
ZONA V - MUELLE MATXIKORTA	15.775 m2		10%
BERMEO	15.775 m2	100%	
MUNDAKA	0 m2	0%	
ZONA VI - MUELLE ERROXAPE-BERMEO	32.138 m2		20%
BERMEO	32.137 m2	100%	
MUNDAKA	2 m2	0%	
ZONA VII - MUELLE ERROXAPE-MUNDAKA	38.090 m2		23%
BERMEO	299 m2	1%	

MUNDAKA	37.792 m2	99%	
ZONA VIII - NUEVO ACCESO	17.905 m2		11%
BERMEO	12.073 m2	67%	
MUNDAKA	5.832 m2	33%	
ZONA IX - ANTIGUO ACCESO	5.469 m2		3%
BERMEO	5.469 m2	100%	
MUNDAKA	0 m2	0%	
TOTAL ZONAS	163.097 m2		100%

La superficie del puerto de Bermeo incluyendo la superficie terrestre y superficie de mar se mantiene en 449.644 m², mientras que la superficie terrestre pasa de 155.815 m² en la primera modificación del plan especial a 155.309 m², por efecto de la adaptación de la subzona I-1 en Frantxua, a la superficie de tierra existente y a la clasificación de suelo urbano del plan general de ordenación urbana de Bermeo, así como a la alteración del límite de los términos municipales que se produce en este expediente.

En relación con la superficie de tierra de Mundaka se produce una ligera modificación de la superficie en este expediente, que alcanza a 43.626 m² mientras que en la primera modificación, dicha superficie alcanza a 44.731 m². Estos datos se alteran por efecto de la corrección de la línea que define los términos municipales de Mundaka y Bermeo.

Las superficies por áreas se mantienen para el área II pesquera en 122.167 m² y para el área III comercial 139.835 m², mientras que la superficie del área I náutico-deportiva varía de 56.920 m² en la primera modificación a 56.409 m² en este expediente urbanístico. La alteración del área náutico-deportiva se produce por la adaptación de la subzona I-1 a la superficie de tierra existente, y a la clasificación del suelo urbano del plan general de Bermeo anteriormente indicada.

Si realizamos una comparación entre las superficies de las zonas de la primera modificación del plan especial de Bermeo y la resultante de la documentación gráfica de este expediente vemos que con excepción de la zona I Frantxua en la cual hay una diferencia de 239 metros entre las superficies de ambas versiones, originada por las causas anteriormente citadas, la superficie de las demás zonas coinciden prácticamente en ambas versiones del plan especial, con pequeñas alteraciones derivadas de la medición gráfica digitalizada efectuada, que no supera en ningún caso la diferencia de 3 m² por lo que se pueden dar por equivalentes.

Lo indicado anteriormente permite afirmar que en el presente expediente no se alteran las determinaciones básicas de la calificación global, si exceptuamos la obligada adaptación que se debe hacer de la superficie de tierra de la subzona I-1 en Frantxua, originada por la necesidad de reconocer la superficie de tierra existente, y la adaptación a la delimitación del suelo urbano establecida en el plan general de Bermeo.

A.6.2. Datos detallados de la ordenación pormenorizada

Como resumen el resultado de la zonificación y subzonificación realizadas por la ordenación pormenorizada del plan especial en esta segunda modificación, vamos a detallar un cuadro en el que se puede observar de manera ordenada las superficies de las zonas y de las subzonas resultantes.

También se van a acompañar, en el cuadro que se aporta a continuación las superficies máximas ocupables por la edificación, las superficies máximas edificables bajo y sobre rasante y el número máximo de plantas sobre rasante:

SUPERFICIES DE ZONAS Y SUBZONAS. OCUPACION MAXIMA DE LAS EDIFICACIONES. SUPERFICIES EDIFICABLES Y NUMERO DE PLANTAS MAXIMAS SOBRE RASANTE . EDIFICABILIDAD BAJO RASANTE . DE LA SEGUNDA MODIFICACION DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DEL PUERTO DE BERMEO							
ZONA	SUBZONA	USO PORMENORIZADO	SUPERFICIES DE ZONAS Y SUBZONAS (M2)	SUP. MAXIMA OCUPABLE POR LAS EDIFICACIONES (M2)	SUP. MAXIMA EDIFICABLE BAJO RASANTE (M2)	SUP. MAXIMA EDIFICABLE SOBRE RASANTE (M2)	Nº MAXIMO DE PLANTAS SOBRE RASANTE
ZONA I FRANTXUA							
	I-1	COMUNITARIO	4793	4.150	4.150	12.150	PB+2
	I-2	PROTECCION	7788	-	-	-	-
	I-3	V. PEATONAL	478	-	-	-	-
	I-4	V. PEATONAL	259	-	-	-	-
	I-5	V. RODADA	1015	-	-	-	-
TOTAL ZONA I FRANTXUA			14333	4.150	4.150	12.150	
ZONA II-MUELLE NORTE							
	II-1	CARGA	9.819	-	-	-	-
	II-2	V. PEATONAL	7.038	-	-	-	-
	II-3	V. PEATONAL	138	-	-	-	-
	II-4	SERVICIOS	3.900	3.900	-	3.995	PB+1
	II-5	V. RODADA	1.333	-	-	-	-
TOTAL ZONA II MUELLE NORTE			22.227	3.900	0	3.995	
ZONA III- M. COFRADIA - PORTU ZARRA							
	III-1	V. PEATONAL	6.162	-	-	-	-
	III-2	V. PEATONAL	707	-	-	-	-
	III-3	V. PEATONAL	659	-	-	-	-
	III-4	V. RODADA	914	-	-	-	-
	III-5	V. RODADA	432	-	-	-	-
TOTAL ZONA III COFRADIA - PORTU ZARRA			8.874	0	0	0	
ZONA IV - MUELLE VARADEROS							
	IV-1	VARADERO	5.450	-	-	-	-
	IV-2	REPARACION	2.835	2.835	-	3.685	PB+ENTREPLANTA
TOTAL ZONA IV - MUELLE VARADEROS			8.285	2835	0	3685	
ZONA V - MUELLE MATXIKORTA							

V-1	CARGA	4.683	-	-	-	-
V-2	SERVICIOS	3.850	3.850	-	5.005	PB+1
V-3	SERVICIOS	4.614	3.225	-	9.500	PB+2
V-4	V, RODADA	2.012	-	-	-	-
V-5	PROTECCION	616	-	-	-	-
TOTAL ZONA V - MUELLE MATXIKORTA		15.775	7075	0	14505	

ZONA VI - M.ERROXAPE-BERMEO						
VI-1	CARGA	7.345	-	-	-	-
VI-2	CARGA	5.447	-	-	-	-
VI-3	SERVICIOS	3.817	3.817	3.817	7.634	PB+1
VI-4	SERVICIOS	11.520	6.965	6.965	20.736	PB+2
VI-5	V, RODADA	2.927	-	-	-	-
VI-6	PROTECCION	984	-	-	-	-
VI-7	PROTECCION	100	-	-	-	-
TOTAL ZONA VI - M. ERROXAPE BERMEO		32.138	10782	10782	28370	

ZONA VII - M.ERROXAPE-MUNDAKA						
VII-1	CARGA	9.653	-	-	-	-
VII-2	V. PEATONAL	2.180	-	-	-	-
VII-3	SERVICIOS	9.912	6.414	6.414	17.841	PB+2
VII-4	SERVICIOS	3.348	2.513	2.513	6.060	PB+2
VII-5	SERVICIOS	4.082	2.799	2.799	7.755	PB+2
VII-6	V, RODADA	4.749	-	-	-	-
VII-7	PROTECCION	4.165	-	-	-	-
TOTAL ZONA VII - M.ERROXAPE MUNDAKA		38.090	11726	11726	31656	

ZONA VIII - NUEVO ACCESO						
VIII-1	V, RODADA	6.833	-	-	-	-
VIII-2	PROTECCION	11.072	-	-	-	-
TOTAL ZONA VIII - NUEVO ACCESO		17.905	0	0	0	

ZONA IX - ANTIGUO ACCESO						
IX-1	V. PEATONAL	958	-	-	-	-
IX-2	V. PEATONAL	56	-	-	-	-
IX-3	V, RODADA	4.455	-	-	-	-
TOTAL ZONA IX - ANTIGUO ACCESO		5.469	0	0	0	

TOTALES		163.097	40.468	26.658	94.361	
----------------	--	----------------	---------------	---------------	---------------	--

Al final, si observamos la superficie total de la ocupación máxima por las edificaciones resultantes de este expediente urbanístico podemos ver que la superficie alcanza a 40.468 m², mientras que en la primera modificación del plan especial alcanza a 40.231 m² de superficie de suelo.

Sin embargo, la edificabilidad construida en la que se puede sustentar los usos permitidos disminuye en el presente expediente pasando de 96.391 m² a 94.361 m², aun cuando es preciso indicar que la superficie edificable en la subzona I-1 de la primera modificación del plan especial establecida en 12.800 m² no es un dato correcto, ya que en él se incluye una cuantía incorrecta de edificabilidad bajo rasante.

Comparando las edificabilidades sobre rasante en las demás zonas se observa que la zona II. Muelle Norte mantiene la edificabilidad de 3.995 m² sobre rasante mientras que la zona III. Cofradía Portu - Zaharra disminuye su edificabilidad de 500 m² sobre rasante, resultando inedificable y ubicando la superficie de techo precisa en a la zona II del muelle Norte sin que en esta se incremente su edificabilidad.

La zona IV. Muelle Varaderos mantiene la edificabilidad de 3.685 m² de techo, mientras que la zona V. Muelle de Matxikorta reduce su edificabilidad de 15.385 m² a 14.505 m² por efecto de la reducción de edificabilidad resultante por el paso en planta baja del ramal portuario del ferrocarril.

En la zona VI. Muelle de Erroxape Bermeo y zona VI. Muelle de Erroxape Mundaka se mantienen las edificabilidades sobre rasante en 28.370 m² de techo y 31.656 m² de techo respectivamente.

Resumiendo, la edificabilidad máxima sobre rasante de esta segunda modificación del plan especial de Bermeo se establece en 94.361 m², mientras que la definida en la primera modificación del plan especial se establece en 96.391 m² de techo, produciéndose una ligera reducción de 2.030 m² de techo.

Bilbao, Septiembre de 2016
LOS ARQUITECTOS

Fdo.: Anton Agirregoitia Aretxabaleta - Estebe Uribe Egizabal - Igor Quijano Barturen

DOCUMENTO B. NORMAS URBANÍSTICAS DE DESARROLLO

SEGUNDA MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL PUERTO DE BERMEO

DOCUMENTO B. NORMAS URBANÍSTICAS DE DESARROLLO

ART.1. NORMAS DE CARÁCTER GENERAL

1. Las presentes normas urbanísticas se redactan en desarrollo de las normas de la ordenación estructural de los planes generales de Bermeo y Mundaka, al objeto de establecer la ordenación pormenorizada del puerto de Bermeo.

2. Estas normas urbanísticas se ajustan a lo establecido en la ordenación estructural del planteamiento general vigente, planes generales de los municipios de Bermeo y Mundaka, desarrollando su contenido en las distintas zonas y subzonas de ordenación pormenorizada en las que se han dividido los terrenos comprendidos en el ámbito del plan especial.

3. Para la ejecución de obras en el ámbito afectado por la calificación del Casco Histórico de Bermeo como bien cultural con la categoría de Conjunto Monumental, en el puerto viejo de Bermeo y en la explanada de Frantxua, en este plan especial denominadas zona I y zona III, se deberá contar con la autorización del Departamento de Cultura de la Diputación Foral de Bizkaia.

4. Se definen como alineaciones máximas de edificación, de las subzonas en las que se autoriza la construcción de edificaciones, las líneas que forman el contorno de las superficies en las que se deben situar aquellas, sin que puedan ser sobrepasadas hacia el exterior del contorno que forman por cualquier elemento de la edificación. En las normas de cada subzona se definen, de manera expresa, para cada una de ellas.

En cualquier caso, las líneas que definen el perímetro de la edificación propuesta tienen el carácter de alineaciones máximas de edificación.

ART.2. ZONA I. MUELLE DE FRANTXUA

1. **Subzona I-1.** Es una subzona en la que se autoriza la ejecución de la edificación soporte de los usos siguientes:

- USOS PORTUARIOS: Almacenes, industria, servicios e instalaciones relacionadas con la portuaria

- USOS DE EQUIPAMIENTO COMUNITARIO: Usos socio-culturales
- USO DE APARCAMIENTO Y GARAJE: Categoría 3ª y 4ª
- USO DE ESPACIOS LIBRES en la cubierta plana del edificio, destinada a plaza de uso peatonal

Igualmente en esta subzona se autoriza la posibilidad de realizar una conexión en túnel a la fracción Norte del puerto de Bermeo. Al efecto, previamente se deberán realizar los estudios y los expedientes urbanísticos que definen el diseño de dicho acceso, parcialmente en túnel y su conexión con la red viaria de carácter básico.

Se autoriza la construcción de una edificación, con una planta de sótano bajo rasante, una planta baja y como máximo dos plantas de piso sobre la rasante del muelle de Frantxua, hasta alcanzar con la cubierta de la edificación la cota que permita realizar una plaza abierta al mar, ampliación de la de Baztarre para mejorar la calidad del espacio urbano del Casco Histórico.

La distribución espacial orientativa de los usos permitidos en las diversas plantas de la edificación a realizar en esta subzona I-1 es la siguiente:

- Garaje, en categorías 3ª y 4ª, en la planta de sótano y planta baja
- Usos portuarios en planta baja y primera
- Usos de equipamiento comunitario en plantas primera, segunda y tercera

La ocupación en planta de la edificación no será superior a 4.150 m², superficie que podrá en su totalidad ser ocupada por la edificación bajo rasante.

La edificabilidad máxima sobre rasante no será superior a 12.150 m² de techo.

La distribución de los usos permitidos se establecerá en el estudio de detalle que culmine la ordenación de la subzona I-1, con el respeto de las cuantías máximas y el número máximo de plantas anteriormente indicadas.

Las alturas libres orientativas de las diversas plantas de la edificación, a concretar en el estudio de detalle, serán para el uso de los garajes en planta bajo rasante de 2,50 metros y para el resto de los usos 3,50 metros en planta baja y 2,80 metros en el resto de las plantas, de forma que, con carácter prioritario, se logre alcanzar con la cubierta plana del edificio las rasantes de la plaza Baztarre y enlazar correctamente con el diseño existente.

En el estudio de detalle se concretará el número de plantas, sus alturas y la distribución pormenorizada de los usos anteriormente indicados como usos permitidos y los demás aspectos y características estéticas y compositivas de las obras de urbanización de las edificaciones e instalaciones y demás obras y elementos urbanos complementarios definidos en la ordenación pormenorizada del presente plan especial, según el artículo 73.2.c) de la Ley 2/2006 de suelo y

urbanismo. Las alineaciones máximas de la edificación no podrán sobrepasar las señaladas para la edificación propuesta en el plano P-5 titulado "Usos pormenorizados".

2. Subzona I-2. Es una subzona situada al Norte de la subzona I-1, forma parte de la superficie de mar del puerto de Bermeo y tiene el uso de espacio de protección compatible con la utilización del dominio público marítimo terrestre, según lo establecido por la Ley de Costas y por el artículo 85 "Área del litoral" del PRUG de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai.

No se podrá realizar en su superficie ningún tipo de edificación o construcción.

3. Subzona I.3 y I.4. Son dos subzonas destinadas exclusivamente a uso peatonal, la primera sirve de acceso a las instalaciones y la segunda corresponde al paseo por la zona alta del dique de protección y se conectarán con la zona de la plaza I-1.

No se podrá ocupar su superficie por ningún tipo de edificación.

4. Subzona I-5. Es la subzona destinada a vialidad rodada y se sitúa en la cota de planta baja. Sirve para dar acceso a los usos situados en la edificación de la subzona I-1.

No se podrá ocupar por ningún tipo de edificación.

ART.3. ZONA II. MUELLE NORTE

1. Esta zona se divide en cinco subzonas conforme se indica a continuación y se representa en el plano P-3 de ordenación para la aprobación inicial titulado "Ordenación general".

2. Subzona II-1. Es la subzona destinada a carga, descarga y avituallamiento, y suministro de combustibles a embarcaciones, así como a almacenamiento de útiles y pertrechos.

No se permite la realización de ningún tipo de edificación, salvo la instalación de un punto de servicio de combustible a embarcaciones.

Se admiten aparatos, grúas y utillaje móvil para manipulación de cargas y embarcaciones, así como para realización de obras de construcción y mantenimiento de las instalaciones portuarias.

3. Subzonas II-2 y II-3. Son subzonas destinadas exclusivamente a uso peatonal que conectan con zonas peatonales de otras subzonas.

No se podrá ocupar su superficie por ningún tipo de edificación.

4. Subzona II-4. Es la subzona del muelle Norte destinada a albergar edificaciones.

Se queda fuera de ordenación la fábrica de hielo, aunque su uso se mantiene tolerado hasta que no finalice su actividad.

En esta subzona se permiten los usos de equipamientos deportivo y comercial relacionados con los usos náutico-deportivos como la Cruz Roja, el Club de remo y también los usos administrativos de la Capitanía del puerto de Bermeo.

Los edificios soporte de los usos anteriormente citados y el de la Capitanía se situarán en el frente Oeste de la subzona II-4.

Además de los usos anteriormente indicados, en esta subzona II-4 se permite el uso pesquero, en concreto el almacenamiento de útiles y pertrechos de pesca, lonjas de armadores.

El edificio o, en su caso, edificios soporte del uso pesquero, se situarán en el frente Este de la subzona II-4, a continuación hacia el Oeste del edificio o los edificios soporte de los usos de equipamiento deportivo y comercial y de la Capitanía.

Las líneas que definen el ámbito de la subzona II-4 constituyen las alineaciones máximas del futuro edificio o edificios soporte de los usos permitidos. No podrán ser sobrepasadas por ningún elemento construido de los edificios y, en su caso, de las instalaciones soporte de los usos permitidos.

La edificabilidad máxima o superficie de techo sobre rasante autorizada en la subzona II-4 alcanza a 3.995 m² de techo.

El reparto de la edificabilidad máxima entre los diversos usos permitidos se deberá materializar respetando las edificabilidades máximas y mínimas siguientes así como el total de 3.995 m² de techo, según la relación indicada a continuación:

- Edificabilidad máxima de los edificios soporte de los usos de equipamiento deportivo y comercial..... 2.500 m² de techo
- Edificabilidad mínima de los edificios soporte de los usos de equipamiento deportivo y comercial 1.000 m² de techo
- Edificabilidad máxima del edificio soporte de la Capitanía 500 m² de techo
- Edificabilidad mínima del edificio soporte de la Capitanía 200 m² de techo
- Edificabilidad máxima de los edificios soporte del uso pesquero 2.795 m² de techo
- Edificabilidad mínima de los edificios soporte del uso pesquero 995 m² de techo

El edificio o los edificios que se construyan en esta subzona II-4 tendrán una planta baja y, en su caso, una planta de piso, con una altura del alero igual o inferior a 12 metros. Sobre la altura citada,

computada a partir de la rasante del muelle norte en el encuentro con los planos verticales de las fachadas, solamente se autorizan realizar aquellos elementos construidos precisos para la funcionalidad de los usos situados en cota inferior y los que se constituyan como elementos icónicos y representativos de los usos citados.

La indicación de edificio o edificios soporte de los diversos usos contenidos en el apartado anterior no obliga a diseñar edificios independientes para cada uno de los tres usos o grupos de uso indicados, debiendo ser definido su diseño concreto a través del estudio de detalle que se establecen posteriormente.

Al objeto de asegurar una calidad paisajística y arquitectónica adecuada a la ubicación de la subzona II-4, previamente a la concesión de licencia de obras para la edificación proyectada, se deberá presentar ante el Ayuntamiento de Bermeo un estudio de detalle de la totalidad de la edificación a realizar en la subzona citada.

Dicho estudio de detalle contendrá la regulación de los aspectos y características estéticas y compositivas de las obras de la edificación y las obras de urbanización y demás elementos urbanos complementarios del entorno del edificio. Dicho estudio de detalle contendrá un anexo, sin carácter estrictamente normativo en el que se indiquen de manera orientativa una vista orientativa de las plantas, alzados y secciones, con un mínimo de tres presentaciones en perspectiva cónica 3D, renderizadas e integradas en las diversas vistas del puerto de Bermeo, de forma que quede expresada gráficamente la inserción paisajística de la edificación y su contenido arquitectónico.

El anexo citado, suscrito por técnico competente se integrará, con carácter orientativo, en la documentación de un estudio de detalle, el cual se deberá tramitar y aprobar por el órgano urbanístico municipal competente.

5. Subzona II-5. Es la subzona destinada a vialidad rodada. Sirve para dar acceso a las distintas zonas del muelle Norte y al edificio de la subzona Frantxua I-1. No se podrá ocupar por ningún tipo de edificación.

Su uso es compatible con la zona destinada a carga y descarga como la subzona II-1.

Como unión de las dos subzonas de la red viaria II-5 y III-4, se ha previsto un puente móvil o giratorio, que unirá ambos muelles.

Para la definición del puente, se realizará un proyecto en el que se realice un análisis detallado de la incidencia paisajística y formal de la citada obra en el entorno de Portu - Zarra, y su relación con el Casco Histórico, calificado como Bien Cultural con la categoría de Conjunto Monumental.

La definición del puente móvil, deberá tener en cuenta en su diseño, la definición de un gálibo mínimo que permita el paso de pequeñas embarcaciones de recreo y pesca, tipo merluceras, sin ser necesaria su apertura. En el proyecto básico del puente se incluirá, en un anexo, un reglamento de

uso para su apertura para embarcaciones de vela que compatibilice la explotación general del puerto con las operaciones de apertura y cierre.

ART.4. ZONA III. MUELLE DE LA COFRADIA - PORTU ZARRA

1. Subzona III-1. Es una subzona destinada principalmente al uso de vialidad peatonal y ocasionalmente destinada a carga, descarga y aprovisionamiento de útiles y pertrechos.

No se permite la construcción de ningún tipo de edificio.

Dentro de esta subzona se proyecta la ampliación de una zona del muelle existente para la mejora de los accesos a Portu - Zarra. Se compatibilizará el uso de vialidad peatonal, con el de carga y descarga, siendo estos usos secundarios del principal.

2. Subzona III-2 y III-3. Son unas subzonas destinadas a uso peatonal. No se permite la construcción de ningún tipo de edificio. Sirven para dar acceso al puente previsto de la Cofradía y a la vialidad peatonal de Portu - Zaharra. Conectan con la vialidad peatonal de las subzonas I-3, II-2, para formar un itinerario de paseo, muy utilizado.

3. Subzona III-4. Es una subzona destinada a vialidad rodada. Se sitúa en el muelle de la Cofradía, y servirá de acceso rodado al fondeadero de Portu - Zarra, así como a la subzona I-1 del muelle de Frantxua y a la zona II. Muelle Norte.

No se podrá ocupar por ningún tipo de edificación. En su extremo se prevé la construcción del puente de Bokale.

ART.5. ZONA IV. MUELLE DE VARADEROS

1. Subzona IV-1. Es una subzona destinada a la reparación, construcción y puesta a punto de embarcaciones.

No se admite la construcción de edificios, excepto los destinados a maquinaria o material eléctrico de los elementos de elevación, así como el uso de pertrechos y avituallamiento, entre los que se incluye la ubicación de una zona de depósitos y suministro de combustible, con una capacidad de almacenamiento máxima de 120.000 litros.

Se admiten aparatos y utillaje, tanto fijos como móviles, tales como grúas y travel-lifts.

Dentro de la subzona se recoge el uso de los seis carros varaderos actualmente en funcionamiento.

2. Subzona IV-2. Es la subzona destinada a la construcción, armamento y reparación de cascos y motores de barcos.

Los edificios pueden ocupar la totalidad de la superficie de la zona, es decir, 2.835 m². Las líneas que delimitan la subzona son alineaciones máximas de edificación.

Los edificios serán de una sola planta, PB, de 7 metros de altura máxima al alero, excepto en los carros de armamento que podrán tener hasta una altura máxima de 9 metros a alero.

Las fachadas de estos edificios deberán disponer de superficies caladas o acristaladas en un porcentaje mínimo de un 50% de su superficie.

Las fachadas situadas al Oeste, cercanas al vial, estarán moduladas en sentido vertical y en ellas se situarán los accesos a los locales.

Las superficies de los paramentos de fachada serán de piedra, raseadas ó aplacadas.

Las cubiertas serán obligatoriamente de color rojo a dos ó más aguas en sentido perpendicular a la fachada Oeste, cuando alguno de los edificios sobrepase los 6 metros de altura del alero.

Dichas cubiertas inclinadas tendrán una pendiente entre el 30% y el 40%.

Se podrá construir una entreplanta para uso de oficinas ó almacenamiento en una superficie máxima sobre la de la concesión del 30%.

En los edificios colindantes a los carros de armamento se permitirán entreplantas de apoyo a los mismos, con una superficie máxima del 30% de su ocupación en planta.

El total de la superficie edificable máxima de la subzona alcanza a 3.685 m² de techo.

ART.6. ZONA V. MUELLE DE MATXIKORTA

1. Subzona V-1. Es una subzona destinada a carga, descarga y aprovisionamiento de útiles y pertrechos.

No se permite la construcción de edificios.

2. Subzona V-2. Es una subzona edificable destinada a albergar un edificio de planta frigorífica de procesamiento de pescado.

El ámbito de la subzona es ocupable al 100% por la edificación y tiene una superficie de 3.850 m². Las líneas que definen el perímetro de la subzona son alineaciones máximas de edificación.

La superficie edificable máxima es de 5.005 m² de techo, lo que supone que se puede ocupar en planta primera un 30% de la superficie ocupada en planta baja.

La edificación tendrá como máximo PB+1, con una altura máxima de 13 metros, en el contenedor máximo.

La planta primera se destinará a uso de oficinas, vestuarios e instalaciones industriales y almacenamiento.

Las superficies de los paramentos de las fachadas y de la cubierta tendrán un acabado con materiales de primera calidad. Se formará un zócalo, de hormigón visto, aplacado de piedra, bloque, ladrillo, cara vista, o material de calidad equivalente, con una altura mínima de 1 metro.

La cubierta se realizará a dos aguas, siendo la limatesa paralela a la línea del muelle.

La separación del edificio con respecto al muelle y al vial será la señalada en los planos de ordenación.

3. Subzona V-3. Es una subzona destinada a ser edificable para albergar instalaciones, almacenamiento industrial y servicios, con actividad principal de pesca. También puede albergar el uso de vivienda de guardería y oficinas.

Las edificaciones tendrán una altura máxima de 12 metros al alero, con un número máximo de PB+2 plantas permitidas sobre rasante.

Los edificios tendrán una separación mínima de 5 metros al vial que discurre por el límite Norte. La alineación máxima de la edificación de la fachada zaguera se sitúa en el límite del plan especial con la zona ferroviaria.

Respetando los condicionantes indicados, la edificación puede ocupar como máximo 3.225 m².

La superficie total máxima edificable sobre rasante será de 9.500 m², en las tres plantas autorizadas. En la superficie indicada no se computan los 190 m² ubicados en planta baja y precisos para el paso del ramal del ferrocarril portuario.

En la planta baja se situarán los usos de almacenamiento y lonjas de armadores. Se deberá reservar el paso del ferrocarril por la planta baja. En consecuencia la edificación de la planta primera deberá respetar un gálibo mínimo de 5,50 metros, para permitir el paso de los trenes de mercancías.

En los planos de ordenación se ha grafiado el paso que debe respetar el gálibo citado con un ancho en planta de 4 metros.

Las superficies de los paramentos de las fachadas y de la cubierta tendrán un acabado con materiales de primera calidad. Se formará un zócalo realizado en hormigón visto, aplacado de piedra, ladrillo caravista, bloque de hormigón visto, o con acabado raseado y pintado de primera calidad, o material equivalente, con una altura mínima de 1 metro.

4. Subzona V-4. Es una subzona destinada a vialidad rodada. Comprende el vial de acceso al muelle Sur con una sección tipo de 7 metros.

No se permite ningún tipo de edificación.

Parte de la superficie destinada a vialidad rodada compartirá su uso con la del trazado del ferrocarril proyectado para dar acceso a los muelles de Erroxape y Xixili.

5. Subzona V-5. Es una subzona de espacio de protección no edificable. Comprende la zona de la ladera entre el vial y el límite del plan especial. No se permite ningún uso, salvo la ejecución de las obras precisas para el mantenimiento y sostenimiento del talud. Tiene una superficie de 616 m².

ART.7. ZONA VI. MUELLE DE ERROXAPE-BERMEO

1. Subzona VI-1. Es una subzona destinada a carga, descarga y aprovisionamiento de útiles y pertrechos pesqueros.

No se permite la construcción de edificios.

Se admiten aparatos y utillaje móvil, así como los fijos tales como grúas.

2. Subzona VI-2. Es una subzona destinada a carga, descarga, así como armamento de barcos y reparación.

No se permite la construcción de edificios.

Se admiten aperos y utillaje móvil, así como los fijos tales como grúas.

3. Subzona VI-3. Es una subzona destinada a la venta, primera manipulación y almacenamiento de la pesca, así como a labores de control y salida del pescado.

La superficie ocupable por la edificación es el 100% de la subzona, es decir, 3.817 m², de los cuales 1.823 m² se encuentran ocupados por el edificio de la NUEVA LONJA, con un superficie edificada total de 2.413 m² de techo, la cual se encuentra dentro de ordenación.

Las líneas que delimitan la subzona son alineaciones máximas de edificación.

Las edificaciones tendrán como máximo PB+1, con una altura máxima de 9 metros al alero. Sobre la altura citada, computada a partir de la rasante del muelle Erroxape en el encuentro con los planos verticales de las fachadas, solamente se autorizan realizar aquellos elementos construidos precisos para la funcionalidad de los usos situados en cota inferior y los que se constituyan como elementos icónicos y representativos de los usos citados.

La superficie total máxima edificable sobre rasante será de 7.634 m² de techo. Se permite usos bajo rasante con una superficie máxima de techo 3.817 m².

Las superficies de los paramentos de las fachadas y de las cubiertas tendrá un acabado con materiales de primera calidad. Se formará un zócalo realizado en hormigón visto. Las cubiertas serán como mínimo a dos aguas y de color rojo, similares a las del edificio actual de la lonja. Se procurará que el edificio de ampliación guarde armonía con el edificio existente.

4. Subzona VI-4. Es una subzona destinada a almacenes, talleres, oficinas y servicios relacionados con la actividad pesquera y comercial.

Quedan dentro de ordenación los edificios de Astillero, oficinas de Campsa y los restantes edificios indicados como edificios en ordenación en el plano P-3 titulado "Ordenación general" de la documentación grafica para la aprobación inicial V.1, así como los usos de Astillero y almacenamiento de combustibles.

Los edificios mantendrán, como mínimo, la separación al vial de la subzona VI-5 definida en la documentación grafica del plano P-3 anteriormente citado.

El edificio marcado como edificación propuesta de usos portuarios se situará dentro del perímetro de la edificación propuesta, el cual tiene el carácter de alineaciones máximas.

La superficie máxima ocupable no superará la extensión de 6.965 m².

Las edificaciones tendrán como máximo planta baja más dos, PB+2, con 12 metros de altura máxima al alero.

La superficie edificable máxima de la subzona VI-4 es de 20.736 m² de techo sobre rasante. Se permite el uso bajo rasante con una superficie de techo máxima de 6.965 m².

5. Subzona VI-5. Es una subzona destinada a vialidad rodada. Comprende el vial de acceso al muelle Sur con una sección tipo de 7 metros.

No se permite ningún tipo de edificación.

6. Subzonas VI-6 y VI-7. Son unas subzonas de espacios de protección no edificables. Comprenden las subzonas de la ladera entre el vial y el límite del plan especial. No se permite ningún tipo de uso, autorizándose las otras para el de mantenimiento y sostenimiento del talud.

ART.8. ZONA VII. MUELLE DE ERROXAPE - MUNDAKA

1. Subzona VII-1. Es una subzona destinada a carga y descarga así como armamento de barcos y reparación.

No se permite la construcción de edificios de carácter permanente.

Se admiten aparatos y utillaje móvil, así como los fijos, tales como grúas.

2. Subzona VII.2. Es una subzona destinada exclusivamente a uso peatonal, sin perjuicio de la utilización peatonal del resto de las zonas no ocupadas por la edificación.

No se podrá ocupar por ningún tipo de edificaciones.

3. Subzona VII-3. Es una subzona destinada a industria naval, almacenes y oficinas relacionadas con la actividad portuaria.

La superficie máxima ocupable por la edificación es de 6.414 m², siendo la superficie máxima sobre rasante de 17.841 m² de techo.

Los edificios tendrán, como máximo, planta baja más dos, PB+2, con 12 metros de altura máxima al alero.

Los edificios tendrán acceso directo desde los viales.

Las alineaciones máximas de la edificación son las señaladas para los edificios en ordenación y para las edificaciones propuestas en el plano P-3 titulado "Ordenación general" de la documentación para la aprobación inicial V.1.

Se admite una pequeña modificación de las alineaciones máximas de edificación para regularizar la forma de los edificios situados en el conjunto de los tres edificios en ordenación situados en el extremo Suroeste de la subzona. La modificación citada mantendrá la ocupación de suelo existente y respetará como mínimo la separación a la vialidad definida en la documentación gráfica del plano P-3. Esta modificación de alineaciones no supone modificación de la ordenación del plan especial.

Se permite el uso bajo rasante con una superficie de techo máxima de 6.414 m².

4. Subzona VII-4. Es una subzona destinada a industria naval, almacenes y oficinas relacionadas con la actividad portuaria.

La superficie máxima ocupable por la edificación alcanza a 2.513 m², siendo la superficie edificable máxima sobre rasante de 6.060 m² de techo.

Los edificios tendrán, como máximo, planta baja más dos, PB+2, con 12 metros de altura máxima al alero.

Los edificios tendrán acceso directo desde los viales.

Las alineaciones máximas de la edificación son las señaladas para la edificación propuesta en el plano P-3 titulado "Ordenación general" de la documentación para la aprobación inicial V.1.

Se permite el uso bajo rasante con una superficie de techo máxima de 2.513 m².

5. Subzona VII-5. Es una subzona destinada a industria naval, almacenes y oficinas relacionadas con la actividad portuaria.

La superficie máxima ocupable por la edificación alcanza a 2.799 m², siendo la superficie edificable máxima sobre rasante de 7.755 m² de techo.

Los edificios tendrán, como máximo, planta baja más dos, PB+2, con 12 metros de altura máxima al alero.

Los edificios tendrán acceso directo desde los viales.

Las alineaciones máximas de la edificación son las señaladas para la edificación propuesta en el plano P-3 titulado "Ordenación general" de la documentación para la aprobación inicial V.1.

Se permite el uso bajo rasante con una superficie de techo máxima de 2.799 m².

6. Subzona VII-6. Es una subzona destinada a viabilidad rodada. Comprende el vial de acceso a los muelles, así como a las subzonas edificables VII-3, VII-4 y VII-5. El vial tiene una sección tipo de 7 metros.

No se permite ningún tipo de edificación.

7. Subzona VII-7. Es una subzona de espacio de protección no edificable. Comprende el límite Este del plan especial contra la ladera y la zona de aguas fuera del dique. No se permite ningún tipo de uso, autorizándose las obras de mantenimiento y sostenimiento del talud.

ART.9. ZONA VIII. NUEVO ACCESO

1. Subzona VIII-1. Corresponde al vial nuevo de acceso al puerto, enlazando con la rotonda de la nueva variante de Bermeo. Ocupa terrenos de Mundaka y Bermeo, no se permite ninguna edificación.

Dispone de una pequeña superficie, en su extremo Noroeste, coincidente con el trazado de la rotonda y su brazo principal en dirección a Mundaka de la carretera foral BI-2235. Se compatibilizarán en ella los usos viarios de la carretera foral BI-2235 y del acceso al puerto.

En su extremo Sureste se sitúa un enlace con la vialidad de los accesos al sistema general de instalaciones de depuración de agua, EDAR del Lamiaran, y de la zona industrial ZI_03 Lamiaran del suelo urbano de Mundaka.

Es compatible con el uso para instalaciones urbanas de abastecimiento, saneamiento, gas, energía eléctrica, telefonía y comunicaciones, en general situadas bajo rasante.

2. Subzona VIII-2. Es una subzona de espacio de protección que comprende los terrenos del entorno del vial del nuevo acceso al puerto. No se permite ninguna edificación.

Es compatible con el uso de instalaciones urbanas o del puerto, alojadas en canalizaciones y elementos subterráneos. Podrá albergar el uso de una estación de bombeo de aguas residuales que, preferentemente, se situará bajo rasante.

ART.10. ZONA IX. ANTIGUO ACCESO

1. Subzona IX-1 y IX-2. Son unas subzonas destinadas a vialidad peatonal y comprenden el acceso al puerto desde el cruce del Casino y el paseo peatonal del muelle del frente de la Lamera, parque de Ercilla.

No se permite ningún uso de edificación. Se permitirá su uso para alojamiento de instalaciones urbanas y del puerto, en situación bajo rasante.

2. Subzona IX-3. Corresponde al vial de acceso desde el cruce del Casino, hacia el muelle Sur y al vial que discurre paralelo al parque de Ercilla.

No se permite ningún uso de edificación.

Se permitirá su uso para alojamiento de instalaciones urbanas, en especial estación de bombeo de saneamiento y del puerto, las cuales se ubicarán bajo rasante.

ART.11. DATOS DE SUPERFICIES DE DE LAS ZONAS Y SUBZONAS, DE OCUPACIÓN DE LA EDIFICACIÓN Y SUPERFICIES EDIFICABLES MÁXIMAS. NÚMEROS MÁXIMOS DE PLANTAS SOBRE RASANTE

1. En este artículo se recogen, ordenadas en una tabla, los datos de mayor interés que se definen en la ordenación pormenorizada del plan especial del puerto de Bermeo, desglosados por zonas y subzonas y estableciendo igualmente el total de la ocupación en planta y las edificabilidades sobre y bajo rasante de las subzonas con edificación.

2. También se indican los datos que permiten completar la forma de la edificación indicando el número máximo de plantas sobre rasante.

3. En aquellas subzonas en las que se autoriza el uso bajo rasante se indica que dicho uso supone poder acoger, en una primera y única planta de sótano, actividades y/o usos complementarios al

servicio de los usos situados en plantas sobre rasante, debiendo tener las superficies construidas bajo rasante acceso directo desde la planta baja.

SUPERFICIES DE ZONAS Y SUBZONAS. OCUPACION MAXIMA DE LAS EDIFICACIONES. SUPERFICIES EDIFICABLES Y NUMERO DE PLANTAS MAXIMAS SOBRE RASANTE . EDIFICABILIDAD BAJO RASANTE . DE LA SEGUNDA MODIFICACION DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DEL PUERTO DE BERMEO							
ZONA	SUBZONA	USO PORMENORIZADO	SUPERFICIES DE ZONAS Y SUBZONAS (M2)	SUP. MAXIMA OCUPABLE POR LAS EDIFICACIONES (M2)	SUP. MAXIMA EDIFICABLE BAJO RASANTE (M2)	SUP. MAXIMA EDIFICABLE SOBRE RASANTE (M2)	Nº MAXIMO DE PLANTAS SOBRE RASANTE
ZONA I FRANTXUA							
	I-1	COMUNITARIO	4793	4.150	4.150	12.150	PB+2
	I-2	PROTECCION	7788	-	-	-	-
	I-3	V. PEATONAL	478	-	-	-	-
	I-4	V. PEATONAL	259	-	-	-	-
	I-5	V. RODADA	1015	-	-	-	-
TOTAL ZONA I FRANTXUA			14333	4.150	4.150	12.150	
ZONA II-MUELLE NORTE							
	II-1	CARGA	9.819	-	-	-	-
	II-2	V. PEATONAL	7.038	-	-	-	-
	II-3	V. PEATONAL	138	-	-	-	-
	II-4	SERVICIOS	3.900	3.900	-	3.995	PB+1
	II-5	V. RODADA	1.333	-	-	-	-
TOTAL ZONA II MUELLE NORTE			22.227	3.900	0	3.995	
ZONA III- M. COFRADIA - PORTU ZARRA							
	III-1	V. PEATONAL	6.162	-	-	-	-
	III-2	V. PEATONAL	707	-	-	-	-
	III-3	V. PEATONAL	659	-	-	-	-
	III-4	V. RODADA	914	-	-	-	-
	III-5	V. RODADA	432	-	-	-	-
TOTAL ZONA III COFRADIA - PORTU ZARRA			8.874	0	0	0	
ZONA IV - MUELLE VARADEROS							
	IV-1	VARADERO	5.450	-	-	-	-
	IV-2	REPARACION	2.835	2.835	-	3.685	PB+ENTREPLANTA
TOTAL ZONA IV - MUELLE VARADEROS			8.285	2835	0	3685	
ZONA V - MUELLE MATXIKORTA							
	V-1	CARGA	4.683	-	-	-	-
	V-2	SERVICIOS	3.850	3.850	-	5.005	PB+1
	V-3	SERVICIOS	4.614	3.225	-	9.500	PB+2
	V-4	V. RODADA	2.012	-	-	-	-

	V-5	PROTECCION	616	-	-	-	-
TOTAL ZONA V - MUELLE MATXIKORTA			15.775	7075	0	14505	
ZONA VI - M.ERROXAPE-BERMEO							
	VI-1	CARGA	7.345	-	-	-	-
	VI-2	CARGA	5.447	-	-	-	-
	VI-3	SERVICIOS	3.817	3.817	3.817	7.634	PB+1
	VI-4	SERVICIOS	11.520	6.965	6.965	20.736	PB+2
	VI-5	V, RODADA	2.927	-	-	-	-
	VI-6	PROTECCION	984	-	-	-	-
	VI-7	PROTECCION	100	-	-	-	-
TOTAL ZONA VI - M. ERROXAPE BERMEO			32.138	10782	10782	28370	
ZONA VII - M.ERROXAPE-MUNDAKA							
	VII-1	CARGA	9.653	-	-	-	-
	VII-2	V. PEATONAL	2.180	-	-	-	-
	VII-3	SERVICIOS	9.912	6.414	6.414	17.841	PB+2
	VII-4	SERVICIOS	3.348	2.513	2.513	6.060	PB+2
	VII-5	SERVICIOS	4.082	2.799	2.799	7.755	PB+2
	VII-6	V, RODADA	4.749	-	-	-	-
	VII-7	PROTECCION	4.165	-	-	-	-
TOTAL ZONA VII - M.ERROXAPE MUNDAKA			38.090	11726	11726	31656	
ZONA VIII - NUEVO ACCESO							
	VIII-1	V, RODADA	6.833	-	-	-	-
	VIII-2	PROTECCION	11.072	-	-	-	-
TOTAL ZONA VIII - NUEVO ACCESO			17.905	0	0	0	
ZONA IX - ANTIGUO ACCESO							
	IX-1	V. PEATONAL	958	-	-	-	-
	IX-2	V. PEATONAL	56	-	-	-	-
	IX-3	V, RODADA	4.455	-	-	-	-
TOTAL ZONA IX - ANTIGUO ACCESO			5.469	0	0	0	
TOTALES			163.097	40.468	26.658	94.361	

Bilbao, Septiembre de 2016
LOS ARQUITECTOS

Fdo.: Anton Agirregoitia Aretxabaleta - Estebe Uribe Egizabal - Igor Quijano Barturen

DOCUMENTO C. ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICO FINANCIERA

SEGUNDA MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL PUERTO DE BERMEO

DOCUMENTO C. ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICO FINANCIERA

C.1. INTRODUCCIÓN

El estudio de viabilidad económico-financiera de este plan especial, teniendo en cuenta que se trata de una infraestructura pública que se gestiona por el Gobierno Vasco, va a consistir en conocer el coste de ejecución de las obras que completen la ordenación propuesta y así disponer de la referencia de su cuantía, al efecto de conocer por la Administración General del País Vasco los compromisos económicos que, en principio, se plantean en esta segunda modificación del plan especial del puerto de Bermeo.

Las inversiones que se recogen en este estudio de viabilidad son inversiones públicas, que se establecen con independencia de las que se realicen por la iniciativa privada para el desarrollo de sus actividades relacionadas con el puerto.

Todos los datos de costes posteriormente indicados no incluyen el impuesto del valor añadido, IVA. En el momento de redactar el presente plan especial, habría que aplicar el 21% sobre los costes indicados.

C.2. ETAPAS PROPUESTAS

En este capítulo se va a realizar una valoración de las obras de la inversión pública a ejecutar en las dos etapas que se proponen en el documento D "Estudio de las directrices de ordenación y gestión de la ejecución".

C.3. ACTUALIZACIÓN DE COSTES

Teniendo en cuenta que la ampliación del Muelle de Portu - Zarra se considera realizada, se van a actualizar los costes de la ejecución de los edificios pendientes de realizar a 2015 y también el coste del puente de la Cofradía, obras previstas en la primera modificación del plan especial.

Se dispone de un conocimiento adecuado del coste de los diversos edificios propuestos en el plan especial y también de las superficies a construir correspondientes. En consecuencia, se va a partir del coste ejecución de contrata de cada metro cuadrado de techo, sobre y bajo rasante, de cada edificio considerado dotación pública y se le añadirán los costes de honorarios, topografía y geotecnia, así como impuestos municipales y seguros de la edificación.

Para el coste del puente de Bokale, se aplica una actualización del 60% desde el año 2001 al 2015 amplificando el coste de la primera modificación del plan especial por el coeficiente 1,6, coeficiente que representa correctamente la evolución del coste de la obra pública en el plazo citado.

C.4. COSTES DE LOS EDIFICIOS DE LA PRIMERA ETAPA

C.4.1. Primera fase de la ampliación de lonja

- Coste de ejecución de contrata:2.220.250,00€
- Coste de honorarios de proyecto + dirección + control de calidad + seguridad y salud + gestión de residuos + libro del edificio + topografía + estudio geotécnico
(2.220.250 / 1,19) x 0,085 158.589,28€
- Coste de impuestos municipales y seguros de la edificación
(2.220.250 / 1,19) x 0,065 121.274,16€
- **Total primera fase de la ampliación de lonja 2.500.113,44€**

C.4.2. Construcción del edificio del muelle Norte. Subzona II-4

Se divide la superficie total construida en dos fracciones diferentes que se refieren por un lado, a la superficie construida soporte de la edificación de los usos de equipamiento deportivo y comercial y los usos administrativos de la Capitanía y por otro a la edificación soporte del uso pesquero.

La anterior división se plantea, teniendo en cuenta que los dos soportes edificados, en virtud de su programa, tendrán unos costes de ejecución diferentes.

Se plantea que el primer grupo tendría una superficie construida de 2.300 m² de techo sobre rasante y que el segundo grupo, tendría una superficie de techo sobre rasante de 1.695 m².

Este reparto no tiene ningún carácter normativo. Se realiza de forma indicativa, a los meros efectos de calcular un coste de esta edificación con un carácter presupuestario conservador.

C.4.2.1. CONSTRUCCIÓN DEL EDIFICIO DE EQUIPAMIENTO + CAPITANÍA

- Coste de ejecución del contrata:
 - 2.300 m²t sobre rasante x 1.100 €/m² techo 2.530.000€
- Coste de honorarios de proyecto + dirección + control de calidad + seguridad y salud + gestión de residuos + libro del edificio + topografía + estudio geotécnico:
 - 2.300 m²t x (1.100/1,19) x (8,5/100) 180.714€
- Coste de impuestos municipales y seguros de la edificación
 - 2.300 m²t x (1.100/1,19) x (6,5 /100) 138.193€
- **Total edificio de equipamiento + Capitanía 2.848.907€**

C.4.2.2. CONSTRUCCIÓN DEL EDIFICIO DE USO PESQUERO

- Coste de ejecución de contrata:
 - 1.695 m²t sobre rasante x 800 €/m² techo 1.356.000€
- Coste de honorarios de proyecto y dirección + control de calidad + seguridad y salud + gestión de residuos + libro del edificio + topografía + estudio geotécnico:
 - 1.695 m²t x (800/1,19) x (8,5/100) 96.857€
- Coste de impuestos municipales y seguros de la edificación:
 - 1.695 m²t x (800/1,19) x (6,5/100) 74.067€
- **Total edificio uso pesquero 1.526.924€**

C.4.3. Total edificios del Muelle Norte

Total edificios del Muelle Norte. Subzona II-4 4.375.831€

C.4.4. Total coste de la primera Etapa

- Primera fase de la ampliación de lonja 2.500.113,44€
- Edificación en Muelle Norte 4.375.831,00€

– **Total** **6.875.944,44€**

C.5. COSTES DEL EDIFICIO DE FRANTXUA Y DEL PUENTE DE LA SEGUNDA ETAPA

C.5.1. Construcción del edificio de Matxikorta. Subzona V3

– Coste de ejecución de contrata:

9.238 m² techo sobre rasante x 600 €/m² techo 5.542.800€

– Coste de honorarios proyecto + dirección + control de calidad + seguridad y salud + gestión de residuos + libro de edificio + topografía + estudio geotécnico:

9.238 m²t x (600/1,19) x (8,5 /100) 395.914€

– Coste de impuestos municipales y seguros de la edificación:

9.238 m²t x (600/1,19) x (6,5/100) = 302.758€

– **Total** **6.241.472€**

C.5.2. Coste de edificio de Muelle de Frantxua. Subzona I-1

No se incluye la urbanización de la plaza superior. En el coste de ejecución de contrata, se incluye la parte proporcional del coste de la superficie bajo rasante prorrateándola entre toda la superficie sobre rasante, adoptando un coste de 1.100 €/m² de techo.

– Coste de ejecución de contrata. Sobre rasante + parte proporcional bajo rasante

12.150 m²t x 1.100€/m²t 13.365.000€

– Coste de honorarios de proyecto y dirección + control de calidad + seguridad y salud + gestión de residuos + libro del edificio + topografía + estudio geotécnico:

12.150 m²t x (1.100/1,19) x (8,5/100) 954.643€

– Coste de impuestos municipales + seguros de la edificación

12.150 m²t x (1.100/1,19) x (6,5/100) 730.021€

– **Total edificio Frantxua** **15.049.664€**

C.5.3. Coste del puente de Bokale

Aplicando el coeficiente de mayoración 1,6 al coste del año 2001:

2.705.000€ x 1,6 = 4.328.000€

C.5.4. Segunda fase de ampliación de la lonja

- Coste de ejecución de contrata:3.108.348,00€
- Coste de honorarios: proyecto + dirección + control de calidad + seguridad y salud + gestión de residuos + libro del edificio + topografía + estudio geotécnico
(3.108.348 / 1,19) x 0,085 222.024,86€
- Coste de impuestos municipales y seguros de la edificación
(3.108.348 / 1,19) x 0,065 169.783,71€
- **Total primera fase de la ampliación de lonja..... 3.500.156,57€**

C.5.5 Total coste de la segunda Etapa

- Coste de edificio de Muelle de Frantxua. Subzona I-1..... 6.241.472,00€
- Coste de edificio de Muelle de Frantxua. Subzona I-1..... 15.049.664,00€
- Coste del puente de Bokale 4.328.000,00€
- Segunda fase de ampliación de la lonja..... 3.500.156,57€
- **Total 29.119.292,57€**

C.6. INVERSIÓN TOTAL PARA COMPLETAR LA EJECUCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DEL PUERTO DE BERMEO

La inversión total de las edificaciones y del puente de servicio público alcanza a **35.995.237,01€**

Bilbao, Septiembre de 2016
LOS ARQUITECTOS

Fdo.: Anton Agirregoitia Aretxabaleta - Estebe Uribe Egizabal - Igor Quijano Barturen

**DOCUMENTO D. ESTUDIO DE LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN Y GESTIÓN DE LA
EJECUCIÓN**

SEGUNDA MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL PUERTO DE BERMEO

DOCUMENTO D. ESTUDIO DE LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN Y GESTIÓN DE LA EJECUCIÓN

D.1. INTRODUCCIÓN

El plan especial es un documento que desarrolla la ordenación de detalle de una infraestructura pública cuya gestión corresponde al Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco, a través de la Dirección de Infraestructuras del Transporte.

En consecuencia, el desarrollo de las obras de dicha infraestructura portuaria depende de la capacidad inversora del Departamento citado.

Al efecto de aportar las referencias orientativas de las cuantías de la inversión precisa para completar la ejecución de este plan especial portuario se realiza una aproximación del coste de la ejecución de las obras a desarrollar durante un nuevo plazo de diez años que se establece para completar la ejecución de los elementos infraestructurales y dotacionales del puerto de Bermeo, año 2016 a 2026 ambos incluidos.

Las obras más importantes de infraestructura son las siguientes:

1. Ampliación de lonja
2. Construcción del edificio del muelle Norte zona II-4
3. Construcción del edificio de servicios del muelle de Matxikorta situado en la zona V-3
4. Construcción del edificio de Frantxua, zona I-1
5. Construcción del puente de la Cofradía

Todas estas obras pueden ser consideradas obras de la infraestructura portuaria debido a su interés derivado de la necesidad de su ejecución para la puesta en funcionamiento de diversos servicios. De todas formas en su financiación y construcción puede actuar además de la Administración que gestiona el puerto, otras Administraciones y entidades particulares que puedan tener interés en la explotación de los servicios que estas infraestructuras pudieran albergar.

Se divide la ejecución de las obras en dos etapas que tendrán una duración aproximada de cinco años cada una. La cuantía del coste de las obras indicadas en cada etapa se contiene en el documento C. Estudio de viabilidad económico - financiera.

D.2. OBRAS CORRESPONDIENTES A CADA ETAPA

A continuación se relacionan las obras que se prevé ejecutar, en cada etapa:

1ª ETAPA

1. Primera fase de la ampliación de lonja
2. Construcción del edificio del muelle Norte zona II-4. Incluye el edificio de la Capitanía

2ª ETAPA

3. Construcción del edificio de servicios del muelle de Matxikorta. Zona V-3
4. Construcción del edificio de Frantxua
5. Segunda fase de la ampliación de lonja
6. Construcción del puente de la Cofradía

Además de estas obras existen una serie de obras complementarias de urbanización, que completarán los servicios portuarios actuales de Bermeo.

Bilbao, Septiembre de 2016
LOS ARQUITECTOS

Fdo.: Anton Agirregoitia Aretxabaleta - Estebe Uribe Egizabal - Igor Quijano Barturen