

3^a MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL PUERTO DE BERMEO

DOCUMENTO A. MEMORIA INFORMATIVA Y JUSTIFICATIVA

A.1. ENCARGO Y REDACTORES

Se redacta el presente expediente de la tercera 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 040-2018-43, a la empresa Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa, S.A.

Los redactores del expediente urbanístico citado son los arquitectos Anton Agirre Goitia Aretxabaleta e Iñaki Peña Gallano, socios de la empresa citada, y el arquitecto Ibon Pascual Arechavaleta, actuando este último en especial en los trabajos relacionados con la documentación gráfica del expediente.

A.2. ANTECEDENTES URBANÍSTICOS

A.2.1. Introducción

En este subapartado se van a indicar cuáles son los antecedentes urbanísticos del presente expediente, describiendo su contenido y analizando su relación con las determinaciones normativas de esta tercera 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 e indicar las conclusiones oportunas al respecto.

A.2.2. Antecedentes urbanísticos relativos a la calificación pormenorizada

El antecedente urbanístico inmediato de la calificación del puerto de Bermeo es la versión de la segunda modificación de su plan especial, informado favorablemente por la Comisión de Ordenación del Territorio de Bizkaia el 24 de Marzo de 2017.

Mediante Orden del 20 de Noviembre del presente año, se ha aprobado definitivamente la segunda modificación del plan especial del Puerto de Bermeo, de conformidad con la documentación redactada a estos efectos, recogiendo el contenido de las alegaciones aceptadas, así como del informe de la Directora General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar de 14 de Agosto de 2018.

En la actualidad está pendiente de ser resuelta la petición de inicio del expediente de adscripción a la Comunidad Autónoma de la regularización de la superficie del dominio público marítimo terrestre afectada por la segunda modificación del plan especial. Esta petición fue cursada por el Director de Puertos y Asuntos Marítimos y presentada ante la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar.

Con la petición citada se pretende la adaptación de los límites de la zona de adscripción establecida en las actas de transferencia de 1982 a la delimitación del plan especial, precisa para recoger las alteraciones físicas, entre otras, producidas en el desarrollo del Muelle Norte del puerto de Bermeo.

A.2.3. Antecedente urbanístico 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 Área 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, según la 2^a Modificación del plan especial y según esta 3^a modificación en la subzona de usos industriales y comerciales SZIC, 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 3^a 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 gráfica 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.

En relación con los usos establecidos por las determinaciones del plan general en la zona del sistema general portuario en el término municipal de Bermeo, se establecen en el artículo 3.7.8 titulado "Compatibilidad de usos globales" el uso característico y los usos autorizados dentro del régimen del "Uso B-4. Puerto".

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 calificación del plan especial es conforme con la ordenación del plan general.

En consecuencia, pueden ser alterados los contenidos urbanísticos de la calificación 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 y lo indicado en el artículo 3.7.8 del plan general anteriormente citado.

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 para que, previos los estudios precisos para su concreción, se permita la posibilidad de enlazar la zona I citada de la 2^a modificación, subzona SZUC_B01 de usos comunitarios en esta 3^a modificación, 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 urbanístico 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 calificación 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 que la edificabilidad establecida sobre rasante por el plan especial de ordenación del puerto de Bermeo como edificabilidad propia, se establece como la edificabilidad estructural del plan general y se indica expresamente que la calificación pormenorizada de la superficie del plan especial del puerto de Bermeo situada en el término municipal de Mundaka es la establecida por al 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 tercera modificación del plan especial del puerto de Bermeo, incrementa la definida en las dos versiones anteriores del plan especial, primera y segunda modificación, produciéndose también la alteración de la calificación, tal y como se deduce del contenido de las determinaciones gráficas y normativa escrita de las normas urbanísticas de desarrollo de este expediente.

De conformidad con lo indicado, se debe afirmar que la aprobación del presente plan especial conlleva la modificación de la ordenación estructural del plan general de ordenación urbana de Mundaka y por ello se deberán tramitar y aprobar simultáneamente ambos expedientes urbanísticos, plan general de ordenación urbana de Mundaka y plan especial del puerto de Bermeo, durante un periodo amplio de procedimiento, siendo precisa al final, la previa aprobación definitiva de la modificación del PGOU de Mundaka, para proceder a la correspondiente aprobación definitiva del plan especial.

A.3. ANTECEDENTES MEDIOAMBIENTALES

A.3.1. Solicitud de inicio. Informe ambiental estratégico

Al efecto de iniciar la evaluación ambiental estratégica de la presente modificación del plan especial, se redactó el borrador de plan como documento preciso para presentar la solicitud de inicio ante el órgano medioambiental del Gobierno Vasco.

Posteriormente, por el promotor del presente documento urbanístico, se encargó a la empresa Basoinsa, S.L. la redacción del documento ambiental de la evaluación ambiental estratégica ordinaria de la 3^a modificación del plan especial del puerto de Bermeo redactado con fecha Agosto de 2019, atendiendo a las consideraciones del alcance medioambiental de la modificación.

Igualmente y al objeto de atender a las consideraciones de la normativa vigente, el órgano promotor encargó la redacción del estudio de impacto en función del género a la empresa Lur Studio, trabajo fechado en Diciembre de 2019, la del estudio de impacto acústico a la empresa ACC Centro de Acústica Aplicada redactado con fecha Marzo de 2019 y la del estudio básico de dinámica litoral en el puerto de Bermeo a la empresa Berenguer Ingenieros, redactado con fecha Julio de 2019.

Estos documentos se acompañan exclusivamente en formato digital como anexo I, II, III y IV respectivamente a la Memoria del presente plan espacial.

A.3.2. Resolución de formulación del documento de alcance del estudio ambiental estratégico de la 3^a modificación del plan especial

Con fecha 8 de Mayo de 2019 el Director de Administración Ambiental del Gobierno Vasco formula la Resolución del documento de alcance de la 3^a modificación del plan especial del puerto de Bermeo, cuyo contenido normativo se acompaña como anexo V a la presente Memoria.

En base a dicha Resolución, se adopta como alternativa a considerar para la redacción del presente plan especial, la alternativa 2 de las propuestas en el borrador del plan, por estimarse que es la que mejor soluciona los problemas de conservación de la edificación y ordenación del incremento de la superficie de tierra propuesta en esta 3^a modificación del plan especial del puerto de Bermeo.

A.4. ORGANIZACIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN ESCRITA Y GRAFICA DEL PRESENTE PLAN ESPECIAL

A.4.1. Introducción

Para redactar esta 3^a modificación del plan especial se ha considerado necesario adaptar la terminología y estructura organizativa de su documentación y determinaciones a lo establecido en la Ley 2/2006 de suelo y urbanismo y en la Ley 2/2018 de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco, bajo cuyas determinaciones se redacta. De esta manera se abandona la estructura de las dos

anteriores modificaciones que seguían la establecida en el documento inicial del plan especial redactado bajo la legislación urbanística estatal.

Para la concreción de los acrónimos de los diversos ámbitos de la calificación global, se distinguen las superficies del sistema general portuario con el acrónimo SGP seguido de una barra baja con la letra M o T, según sea superficie de mar o superficie de tierra, y con otra barra baja y una nueva letra B o M, según pertenezcan al término municipal de Bermeo o de Mundaka, seguidos en ambos casos del numero ordinal correspondiente.

Para realizar idéntica tarea en relación con la concreción de los acrónimos de los diversos ámbitos de las subzonas de la calificación pormenorizada, se sigue el siguiente esquema, dos letras iniciales SZ representativas del termino subzona, seguidas de dos letras representativas del uso predominante de la subzona establecido de acuerdo con la relación de usos portuarios del artículo 12 de la Ley 2/2018, continuando con una barra baja y una letra B o M, según corresponda al término municipal de Bermeo o Mundaka, seguida en ambos casos del ordinal correspondiente.

La concreción de estos ámbitos de zonas de la calificación global, zonas del sistema general portuario y de las subzonas de la calificación pormenorizada, se visualiza en los planos con la medición de las superficies correspondientes, de forma y manera que se conoce de manera desglosada las superficies correspondientes a cada municipio.

Lo indicado afecta tanto a la documentación escrita como a la documentación gráfica, las cuales se redactan de manera coordinada atendiendo básicamente al contenido documental de las dos leyes citadas.

La documentación escrita organiza sus documentos de conformidad con lo establecido para los planes especiales en la Ley 2/2006 de suelo y urbanismo, así como en el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, incluyendo la organización de la calificación pormenorizada, de acuerdo con la regulación de usos establecida en la Ley 2/2018 de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco.

La documentación gráfica recoge los criterios de diseño gráfico anteriormente utilizados, estableciendo la relación de planos y su contenido a lo indicado anteriormente para la documentación escrita.

En la documentación grafica de esta tercera modificación del plan especial se tienen en cuenta los planos P-01 a P-06 de la segunda versión, los cuales pasan a constituir los planos de la información urbanística con la numeración I-0 a I-6, ambos incluidos.

A.4.2. 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 grafica 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.

De acuerdo con lo indicado, en esta tercera versión se mantiene el formato y escala de los planos de la versión de la 2^a modificación, con las alteraciones precisas de la leyenda para su adaptación al nuevo contenido y determinaciones.

El sistema de referencia de la documentación gráfica se adapta a la nueva normativa, pasando la documentación gráfica básica de las anteriores modificaciones a la referencia ETRS89 bajo la cual se completa todos los aspectos de la documentación gráfica del presente plan especial, sin perjuicio de indicar que se mantienen los criterios visibles de la documentación gráfica, como selección, trazado de líneas, inserción de acrónimos y adopción de color de anteriores versiones.

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 "Zonas", "Subzonas" y "Edificios" con sólidos transparentes y rayados de diferentes colores para remarcar y clarificar su superficie.

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 en la segunda y también en esta tercera modificación, realizando los ajustes gráficos derivados de las modificaciones físicas producidas a partir del año 2001, en especial suprimiendo las edificaciones demolidas y completando algunos trazados nuevos con la aplicación de datos de ortofotos recientes en ETRS89.

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 se debe indicar que se han corregido los trazados de los accesos desde la red viaria al ámbito del sistema general portuario, introduciendo la actual mini rotonda urbana en la subzona IX-3 de la versión de la 2^a modificación e igualmente se ha corregido el trazado final de la obra del nuevo acceso al puerto y de la variante de Bermeo.

A.4.3. Límite de los términos municipales

En la documentación grafica de esta tercera modificación del plan especial del puerto de Bermeo, se recoge la actualización de la definición grafica de los límites de los términos municipales de Bizkaia, de conformidad con lo establecido al efecto por la Diputación Foral de Bizkaia.

Para adecuar correctamente los límites de ambos términos municipales a la definición gráfica oficial que recoge el punto de vertido y el trazado del arroyo Larrosa, supervisado por representantes

del Instituto Geográfico Nacional, se incorpora el trazado del nuevo límite en los planos de este expediente.

A.5. OBJETO Y DESCRIPCIÓN DE LA TERCERA MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE BERMEO

A.5.1. Información urbanística

Atendiendo al hecho de considerar que el presente expediente supone una modificación puntual del contenido normativo de la calificación de la segunda versión del plan especial del puerto de Bermeo, se considera que la información urbanística correspondiente, está constituida por la ordenación de la segunda versión, en la que se puede observar el estado actual de la ordenación de la superficie de tierra y de mar del puerto de Bermeo, con anterioridad a las alteraciones puntuales que se establecen en este expediente en la zona IV. Varadero y en concreto, en la subzona Iv-2 de armamento y reparación de barcos, así como en el extremo Norte de la zona de tierra en el término municipal de Mundaka, en la cual se aumenta su superficie al objeto de albergar los nuevos usos previstos.

Se estima que con el conjunto de los planos de información y la consulta a los demás documentos escritos de la 2^a modificación del plan especial, se dispone de la información urbanística precisa para servir de conocimiento de las preexistencias de la ordenación existente y propuesta con anterioridad a la redacción de esta 3^a modificación.

A.5.2. Trabajos previos realizados para redactar el contenido de la calificación pormenorizada de esta 3^a modificación del plan especial del puerto de Bermeo

Con objeto de disponer de la información precisa y al mismo tiempo cumplir la normativa legal y reglamentaria vigentes, se han redactado, además del documento ambiental estratégico, de carácter medioambiental, los siguientes documentos que posibilitan su mejor redacción y complementan en su caso el contenido de la calificación pormenorizada de esta 3^a modificación del plan especial del puerto de Bermeo.

Los trabajos previos, sin incluir la evaluación ambiental estratégica, realizados a estos efectos son:

- ✓ Impacto en función del género
- ✓ Impacto acústico
- ✓ Estudio de dinámica del litoral

El presente expediente no precisa el análisis y justificación del cumplimiento de las servidumbres aeronáuticas por estar exento de su aplicación, al no interferir su superficie con la establecida por la normativa aeronáutica para la ubicación de las servidumbres citadas.

A.5.3. Documentación complementaria a la propiamente urbanística de este plan especial

Sin perjuicio de los trabajos indicados en el subapartado anterior y al objeto de cumplir con la normativa sectorial que afecta a la redacción y gestión de los planes urbanísticos, en este expediente se redactan, de acuerdo, en su caso, con lo indicado en sus correspondientes apartados, los siguientes informes y estudios:

- ✓ Principios de buena regulación
- ✓ Estudio de impacto lingüístico
- ✓ Informe de sostenibilidad energética
- ✓ Normas de la calificación pormenorizada del plan especial relativas al cumplimiento de la normativa sectorial de telecomunicaciones

El contenido de esta documentación complementaria constituyen aspectos que influyen de manera muy residual en el contenido de la documentación de esta 3^a modificación y sin perjuicio de su posterior aportación, se pasa a establecer el contenido de las modificaciones, describiendo igualmente los objetivos y criterios tenidos en cuenta para su redacción.

El resumen ejecutivo se redacta como documento G independiente.

A.5.4. Criterios, objetivos y descripción de las determinaciones que informan y constituyen el contenido de esta modificación del plan especial

- ✓ **Mejora de la calidad urbana en los espacios en los que se produce la interacción Puerto - Ciudad**

Se plantea como objetivo principal de esta tercera modificación, lograr que el entorno portuario, en las superficies de contacto con el suelo urbano residencial, contenga las actividades portuarias que produzcan un mínimo de afecciones al suelo urbano residencial y a los habitantes del suelo urbano de Bermeo. A dichos efectos se considera como un objetivo principal de esta tercera modificación lograr que las actividades portuarias de construcción de embarcaciones se trasladen desde el muelle Varadero a unos nuevos espacios portuarios más separados de la zona urbana residencial.

A los efectos indicados, en la definición del régimen de la edificación y de los usos se califican los usos de construcción de embarcaciones y sus edificios contenidos, ubicados en la zona IV. Muelle de Varaderos, subzona IV-1 de la 2^a modificación, en situación de fuera de ordenación, de acuerdo con lo establecido en el artículo 101 de la Ley 2/2006 de suelo y urbanismo.

La zona IV anteriormente citada, se transforma en la ordenación de este plan especial, en dos subzonas, la subzona SZVR_B01 en la que se mantienen los actuales varaderos y la subzona SZUC_B02, en la que se sitúan los usos comunitarios públicos que pretenden posibilitar una mejor interacción de los usos portuarios con la Ciudad.

Se plantea en consecuencia suprimir, en la subzona IV-1, las actividades de construcción de nuevas embarcaciones, sin perjuicio de mantener la zona de fondeo y los carros varaderos, así como las actividades de pequeñas reparaciones de mantenimiento de embarcaciones de pequeño porte.

De acuerdo con lo indicado, se plantea poder situar en la nueva subzona SZUC_B02, subzona de usos de servicios complementarios a la actividad portuaria, los usos comunitarios públicos, establecidos en la Ley del Puerto 2/2018 de la Comunidad Autónoma del País Vasco, artículo 12.2.d):

Artículo 12. La delimitación de los espacios y usos portuarios

2. La delimitación de los espacios y usos portuarios incluirá los usos previstos para las diferentes zonas del puerto, de acuerdo con las actividades previstas en la zona de servicio y según los siguientes usos portuarios:

d) Usos comunitarios públicos: son aquellas actividades de prestación de servicios públicos que sean titularidad de la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi.

Lo anterior se corresponde igualmente con el contenido del artículo 3.7.8 del plan general de ordenación urbana de Bermeo, con carácter restringido, como usos hoteleros y de equipamiento comunitario.

Para posibilitar la implantación de los nuevos usos indicados en los párrafos anteriores, se diseña la forma y situación de una nueva edificación que ocupa la totalidad de la subzona SZUC_B02 y se genera igualmente una mejora de los espacios de los accesos desde el cruce del Casino hacia el muelle Sur, ampliando al efecto la dimensión de la subzona peatonal IX-1 del plan vigente.

Esta subzona se transforma unificando las actuales subzonas de vialidad peatonal y vialidad rodada, IX-1 y IX-3 respectivamente, en una única subzona de tráfico compartido, denominada en este expediente “subzona de transporte viario SZT_B01”, en la cual, de manera totalmente indicativa, se define con una línea fina las superficies diferenciadas de los dos tráficos, rodado y peatonal, sin carácter normativo y a desarrollar, sus características de diseño, en posteriores proyectos de obras portuarias.

El edificio diseñado en la subzona SZUC_B02, coincidente con la concreción de los límites de dicha subzona, define sus alineaciones máximas, con un fondo máximo de 16 metros con una longitud de aproximadamente 100 metros, con una planta curva y una superficie de 1.566,46 m².

En este edificio se han de albergar los nuevos usos de equipamiento comunitario de titularidad pública, anteriormente indicados, usos cuyas actividades no producen una influencia negativa en el entorno urbano colindante, antes bien crean un foco de atracción para los habitantes y visitantes del entorno urbano, permitiendo una correcta interacción Puerto - Ciudad.

✓ Criterios y objetivos en relación con la igualdad de mujeres y hombres

Sin perjuicio del contenido del informe de impacto en función del género que se aporta en el apartado A.8 de esta Memoria, se considera relevante indicar dentro de este apartado de criterios y

objetivos de las determinaciones que informan el contenido de la ordenación de esta 3^a modificación del plan especial, los siguientes criterios y objetivos:

1. Señalar de manera expresa que en la ejecución y el desarrollo de las actividades portuarias en el ámbito del plan especial del puerto de Bermeo, se promoverán las actuaciones que pudieran resultar de la aplicación del contenido de la Evaluación del Impacto en Función del Género y cuales quiera otra que se estimen correctas en la mejora de la igualdad de género
 2. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 4/2005, de 18 de Febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres, se estima necesario fomentar una mayor participación social de las mujeres en el proceso de aprobación de la ordenación espacial del puerto de Bermeo, conforme los trámites legales establecidos al efecto
- ✓ **Mejora y flexibilización del régimen de la edificación y los usos existentes. Nueva concreción de las edificaciones, instalaciones y usos de acuerdo con la Ley 2/2006 de suelo y urbanismo**

En las anteriores versiones del plan especial portuario, derivado de las determinaciones de la legislación urbanística anterior a la Ley 2/2006 de suelo y urbanismo, se establecía, en relación con las edificaciones y los usos existentes, las calificaciones de edificación en ordenación y de edificación fuera de ordenación, exclusivamente.

Teniendo en cuenta que la nueva Ley 2/2006 de suelo y urbanismo crea, en relación con el grado de disconformidad de la edificación, instalaciones y los usos con el planeamiento vigente, una nueva categoría, más flexible desde el punto de vista normativo, para calificar el régimen de las edificaciones e instalaciones y usos existentes, la categoría de "disconforme con el planeamiento", se estima necesario aplicar esta categoría a algunos de los edificios, en su caso instalaciones y usos existentes que anteriormente se calificaban en situación de fuera de ordenación exclusivamente.

Por ello, en el plano P-3 titulado "Régimen de la edificación existente", se definen además de los edificios existentes dentro de ordenación, los edificios fuera de ordenación y los edificios disconformes con el planeamiento.

Posteriormente, en las normas urbanísticas del régimen de la edificación y los usos existentes, se concretan los grados de disconformidad y los usos e intervenciones constructivas posibles de permitir en los edificios disconformes con el planeamiento.

En relación con los edificios fuera de ordenación, se indica expresamente el alcance de su calificación, de conformidad con lo establecido al efecto en el artículo 101 de la Ley 2/2006 de suelo y urbanismo anteriormente citado.

A continuación se indican los edificios fuera de ordenación y los disconformes con el planeamiento, con sus características más importantes:

ANTOLAMENDUZ KANPOKO ERAIKINA
EDIFICIO FUERA DE ORDENACION

PORTUKO ERREF. REF. PUERTO	TITULOA TITULO	EMAKIDA CONCESIONARIO	OKUPAZIOA OCUPACION	ERAIAKITAKO AZAL. SUP. EDIFICADA
1 C-M3-4/98	Izotz fabrika Fábrica de Hielo	"San Pedro" arrantzaleen kofradia Cofradía Pescadores "San Pedro"	543,12	680,00
2	Etxebizitza (Biltegirekin) Vivienda con Almacén	Bermeoko Portua Puerto de Bermeo	179,34	385,68
3	BERMEOIMEGA/Ontziola/Tailerra BERMEOIMEGA/Astillero/Taller			938,06
		Guztira Total	1.659,52	

PLANEAMENDUAREKIN BAT EZ DATORREN ERAIKINA
EDIFICIO DISCONFORME CON EL PLANEAMIENTO

PORTUKO ERREF. REF. PUERTO	TITULOA TITULO	EMAKIDA CONCESIONARIO	OKUPAZIOA OCUPACION	ERAIAKITAKO AZAL. SUP. EDIFICADA
4 C-M-1/86	Cortazar Ontziola Astilleros Cortazar	A. Cortazar	283,42	283,42
5 C-M-1/92 a 38/92	Lonjak Lonjas	Armadoreak Armadores	1.840,22	1.840,22
6 C-M-2/79	Biltegi txikiak Almacenillos	Asoc. Armadores de E. Pesqueras	229,26	229,26
7	Etxebizitza (Biltegi txikirekin) Viviendas y Almacenillo	Bermeoko Portua Puerto de Bermeo	69,27	470,00
8	Gurutze Gorria Cruz Roja	Gurutze Gorria Cruz Roja	132,23	253,03
9	Ertzaintza Ertzaintza	Ertzaintza Ertzaintza	26,08	26,08
10	Bermeoko Udal Arraundegia Club de Remo Municipal		395,48	790,96
11	Transformadorea Transformador		18,81	-
12	Pilatutako kontenedoreak Contenedores apilados		52,18	-
		Guztira Total	2.714,97	

El resto de los edificios existentes en el ámbito del plan especial, se definen en situación de dentro de ordenación.

Las instalaciones de suministro de combustibles existentes en la subzona SZIC_B03 se califican en situación de dentro de ordenación y se grafían de manera diferenciada de las edificaciones. En el caso de su sustitución, total o parcial, por edificación, se podrá alcanzar una edificabilidad física dotacional máxima equivalente a su superficie, multiplicada por dos, sin que ello suponga modificación de esta versión del plan especial.

✓ **Tratamiento de los edificios situados en la zona I de la 2^a modificación. Muelle de Frantxua. Subzona SZUC_B01 en la ordenación de este plan especial**

Sin perjuicio de mantener los criterios de la nueva ordenación de la edificación que ha de albergar los usos portuarios de equipamiento comunitario, aparcamiento y garaje, actualmente comprendidos dentro de los usos permitidos en la nueva edificación propuesta en la zona I. Muelle de Frantxua, se realiza una flexibilización en relación con el mantenimiento de la edificación y los usos existentes.

Los edificios existentes, después de un análisis detallado de cada uno de ellos y de sus características, pasaran a ser calificados como edificios "disconformes con el planeamiento", indicándose tanto para el soporte edificado como para las actividades o usos existentes, cuáles serán los usos y/o actividades permitidos y las intervenciones constructivas posibles de realizar en dichos edificios.

De esta manera se flexibiliza el régimen de la edificación existente que podrá albergar determinados usos sin necesidad de establecer una calificación fuertemente restrictiva como es la actualmente existente en el plan especial, como edificios fuera de ordenación.

- ✓ **Alteración de la calificación global de la subzona I-2 situada al Norte de Frantxua por declaración de la ZEC ES213007 Litoral de Urdaibai**

La superficie de la subzona I-2 calificada como subzona de protección en la 2^a versión del plan especial, se incorpora al sistema general portuario, superficie de mar, SGP-M-B02 en la calificación global de este expediente, al objeto de diferenciar su calificación de la del resto de la superficie de mar, al estar incluida en la superficie afectada por la zona de especial conservación ZEC ES2130007 Litoral de Urdaibai, por lo que se le clasifica acorde con la normativa protectora de la ZEC citada.

Idéntica consideración se establece en el extremo Este de la ampliación de la zona de tierra, en el término municipal de Mundaka, en el sistema general portuario, zona de mar, calificado como SGP-M-M02. Al respecto consultar el epígrafe posterior titulado “Ampliación de la superficie de tierra y de mar del puerto de Bermeo”.

- ✓ **Ampliación de los usos permitidos en la subzona V-2 de la 2^a versión del plan especial, definida como SZIC_B03 en esta versión del plan especial situada del muelle de Matxikorta**

En esta subzona SZIC_B03 cuyos terrenos están inicialmente destinados a albergar una planta frigorífica de procesamiento de pescado, se considera oportuno permitir que, además del uso citado, se autorice el uso de marina seca de pequeñas embarcaciones, de forma que con esta previsión se posibilite un mejor aprovechamiento de toda la superficie edificada.

- ✓ **Ampliación de la superficie de tierra y de mar del puerto de Bermeo**

Teniendo en cuenta la transformación de la edificación y los usos actualmente existentes en la zona Varadero, en la que se suprime una gran parte de la edificación, instalaciones y el uso de astillero existentes, declarándolos fuera de ordenación, se considera correcto posibilitar dentro del ámbito portuario de tierra de Bermeo, unos espacios en los que se permitan situar los usos de construcción y reparación naval, denominados en la definición de usos portuarios de la Ley 2/2018 de Puertos y Transporte Marítimo de la Comunidad Autónoma del País Vasco como usos industriales y comerciales, según la concreción que se aporta a continuación, sin perjuicio de la posibilidad de su combinación con almacenes y oficinas relacionados con la actividad portuaria:

e) *Usos industriales y comerciales: son todas aquellas actividades de carácter mercantil, industrial o comercial que, sin constituir servicios portuarios, se pueden realizar en zona de servicio, y que no sean constitutivas de ninguna de las actividades mencionadas en los apartados anteriores.*

A estos efectos, es necesario ampliar la superficie de tierra del puerto de Bermeo en las actuales zonas VII.6 y VII.7 del Muelle de Erroxape - Mundaka, en su extremo Noreste, dando continuidad al muelle de Xixili con un esquema constructivo semejante al existente, cuya idoneidad se ha testado favorablemente en el estudio denominado Estudio de dinámica del litoral, que se acompaña como anexo IV a esta Memoria.

Para ello se da continuidad a la subzona viaria SZTV_M01, según la definición de la ordenación de esta 3^a modificación, creando dos nuevas subzonas, las subzonas SZIC_M02 y SZIC_M03, en las que se permiten ubicar los citados usos industriales y comerciales, con instalaciones, almacenes y oficinas, de forma que se puedan situar en ellas, entre otras, las actividades de construcción y reparación naval o industria naval anteriormente indicada.

En la ordenación de esta 3^a modificación, es preciso incrementar la edificabilidad del actual edificio de servicios del puerto y a estos efectos no se puede mantener la continuidad viaria del tramo Oeste de la subzona SZTV_M01 que da frente al edificio proyectado en la subzona SZIC_M01, creando un pequeño decalaje en los trazados adoptados para la vialidad proyectada.

De acuerdo con ello se define la situación y forma del edificio a ubicar en la subzona SZIC_M03 con una planta rectangular con una superficie máxima de 2.055,04 m² e igualmente se define la superficie del segundo nuevo edificio propuesto en la subzona SZIC_M02 con una superficie en planta de 3.823,28 m², constituyendo básicamente las nuevas edificaciones proyectadas en esta zona Norte del Muelle de Erroxape – Mundaka.

En estos dos edificios, citados en el apartado anterior, las nuevas subzonas permitirán la ubicación de las actividades de industria naval, básicamente construcción y reparación de barcos y también, al objeto de no establecer una normativa de usos restrictiva, se autorizaran los usos de almacenes y oficinas, tal y como se ha indicado anteriormente.

El actual edificio de servicios portuarios se amplía con unas dimensiones en planta superiores a las existentes, con 34 x 22 metros, superando el fondo edificable del edificio colindante el cual se mantiene en su estado actual, quedando ambos dentro de la subzona SZIC_M04.

Para completar la ordenación anteriormente descrita, se amplían las superficies de la subzona de transporte viario, que abarca la vialidad rodada y peatonal, incluyendo una superficie en el lado Este de la subzona industrial SZIC_M03, en la que se posibilitara una superficie libre de edificación que puede servir de pequeño aparcamiento o almacén de materias posibles de situar a la intemperie.

Para lograr la ampliación de las construcciones y los espacios anteriormente descritos, es preciso incrementar la superficie de tierra del Puerto de Bermeo y con ello también la superficie de mar.

Según se puede observar en el plano P-4 de usos pormenorizados, para lograr la ampliación de los edificios destinados a los usos de industria naval, almacén y oficinas, ha sido preciso realizar una superficie de un nuevo relleno ganado al mar de 8.807 m², con la creación de un nuevo muelle en dirección Sureste - Noroeste.

Como consecuencia de estas alteraciones de la superficie portuaria descritas en los dos párrafos anteriores, también se produce una ampliación de la zona de mar del puerto de Bermeo con una nueva delimitación del plan especial, de forma que se incluyen 20 metros en el frente de la escollera a realizar y un pequeño remate en el extremo Este, en el frente del nuevo dominio público marítimo terrestre, definido como sistema general portuario SGP-M-M02 que se califica como superficie de mar de especial protección.

Esta alteración de la superficie de tierra del dominio público marítimo terrestre del puerto de Bermeo o sistema general portuario, se produce exclusivamente en el término municipal de Mundaka.

También se produce, en colindancia con la anterior alteración, otra alteración del sistema general portuario en zona de mar, según se puede observar en el plano P-1 de este expediente titulado "Calificación global", en la cual se describen de manera detallada todas las superficies en las que se desglosa por municipios y por superficies de tierra y mar, la totalidad del ámbito del dominio público portuario del puerto de Bermeo.

- ✓ **Criterios utilizados para establecer la ordenación de este plan especial de acuerdo con lo establecido en la Ley 2/2006 de suelo y urbanismo y la Ley 2/2018 de puertos y transporte marítimo del País Vasco**

Para establecer la ordenación del ámbito del plan especial del puerto de Bermeo, es decir, de las superficies de tierra y mar, la totalidad del dominio público marítimo terrestre del puerto de Bermeo, es preciso tener en cuenta su característica de sistema general, es decir, de zonas públicas de la totalidad de su ámbito, sin que existan superficies de dominio privado.

Por ello, en la documentación gráfica de la ordenación, se establecen dos planos diferenciados el plano P-1 "Calificación global", en el cual se definen la totalidad de las zonas públicas del ámbito del plan especial, que se denominan en todos los casos, sistemas generales portuarios, distinguiendo en cada caso las superficies de tierra y de mar de dicho sistema general representando gráficamente estas consideraciones y midiendo de manera desglosada la superficie de dichos sistemas generales incluidos en la delimitación del puerto de Bermeo.

Teniendo en cuenta que una fracción de sistema general portuario de mar, está afectada por la zona de especial conservación ZEC, ES2013007 Litoral de Urdaibai, se diferencia dentro del sistema general de transporte terrestre de mar de Bermeo y de Mundaka, una fracción en cada municipio, de dicho sistema general, que recoge las superficies afectadas por el ZEC anteriormente indicado, para distinguirlas del resto de las superficies del sistema general portuario, superficie de mar.

Pasando a indicar el establecimiento de la calificación pormenorizada, en esta versión del plan especial, en el plano P-2 titulado “Calificación pormenorizada”, se divide la superficie del sistema general de transporte terrestre. Superficie de tierra, en subzonas, atendiendo al establecimiento del uso predominante establecido en cada una de ellas.

Los usos que se utilizan para establecer la calificación pormenorizada, son los indicados en el artículo 12 de la Ley 2/2018 de puertos y transporte marítimo del País Vasco, según la siguiente relación:

- a) Usos comerciales portuarios
- b) Usos pesqueros
- c) Usos náutico-recreativos
- d) Usos comunitarios públicos
- e) Usos industriales y comerciales
- f) Usos mixtos

Además de los usos citados, se incluyen también los usos de transporte terrestre. Vialidad, rodada peatonal y la servidumbre del trazado del ferrocarril interno del puerto sobre la superficie de las subzonas, SZTV y las subzonas SZCP, así como el uso de espacios libres de protección de superficies de taludes, según se concreta en el documento de las normas urbanísticas.

La utilización de los usos indicados para la calificación pormenorizada de las subzonas de tierra, se indica, sin perjuicio de su aplicación, en su caso, para la calificación global los sistemas generales portuarios en aquellos casos que le sean de aplicación.

Se completa la calificación pormenorizada con la concreción de las alineaciones máximas de edificación, en las cuales se deben situar los edificios existentes que se recogen dentro de ordenación, los edificios proyectados y cualquier alteración que se pueda producir en la situación y forma de los edificios existentes, con las indicaciones correspondientes para su transformación en su caso, en las normas urbanísticas correspondientes.

En el plano P-4 anteriormente indicado, se numeran los edificios de cada una de las subzonas, con el acrónimo ED seguido de una barra baja y un ordinal, de forma que quedan concretados todos los edificios dentro de ordenación. No se numeran los edificios que se califican en régimen de fuera de ordenación y disconformes con el planeamiento, sin perjuicio del establecimiento de la normativa aplicable a cada uno de esta clase de edificios contenida en las normas urbanísticas de la calificación pormenorizada.

Además de las alineaciones máximas contenedoras de la edificación, se establecen el número de plantas y las alturas máximas de cada uno de los edificios proyectados, conforme se indica en la documentación gráfica del plano P-4 “Alineaciones y rasantes de la edificación” y en las normas urbanísticas.

Teniendo en cuenta que en el establecimiento y desarrollo de las actividades portuarias, además del soporte en edificación, determinadas actividades precisas para su soporte y desarrollo, elementos construidos de instalaciones, en las normas urbanísticas se indican, en su caso, los criterios a tener en cuenta para permitir la implantación de instalaciones portuarias en las distintas zonas y subzonas.

- ✓ **Criterios utilizados para establecer los condicionantes superpuestos resultantes de las indicaciones contenidas en el documento de alcance de la evaluación ambiental estratégica**

Para cumplimentar el contenido de los aspectos fundamentales a considerar en el estudio ambiental estratégico y en consecuencia, a recoger las determinaciones del plan especial, establecidas en el apartado f) del documento de alcance, se remite el contenido de este subapartado al correspondiente del documento B de “Memoria justificativa del cumplimiento del documento de alcance”.

- ✓ **Resumen de los datos resultantes de la calificación global, de acuerdo con lo establecido en esta 3^a modificación del plan especial del puerto de Bermeo**

Al objeto de poder conocer de manera sintética cual ha sido el resultado de la calificación global resultante de las alteraciones habidas en la superficie de tierra y mar del dominio público portuario del puerto de Bermeo, se considera ilustrativo mostrar un resumen de las citadas superficies desglosadas en ambos municipios.

Sin perjuicio de las mayores precisiones que se indican en el subapartado A.7.1 de esta Memoria en la que se reproduce el cuadro dela calificación global.

KALIFIKAZIO OROKORRA CALIFICACIÓN GLOBAL

BERMEOKO PORTUKO LUR AZALERAK SUPERFICIES DE TIERRA DEL PUERTO DE BERMEO

LURRA GUZTIRA / TOTAL TIERRA: 160.508,33 m²

		PORTU ERAPIDE OROKORRA, LUR AZALEKOA - BERMEO SISTEMA GENERAL PORTUARIO, SUPERFICIE DE TIERRA - BERMEO
SGP-T_B01	97.731,16	m ² ————— HIRI LURZORUA / SUELO URBANO
SGP-T_B02	12.072,89	m ² ————— L. URBANIZAEZINA / S. NO URBANIZABLE

		PORTU ERAPIDE OROKORRA, LUR AZALEKOA - MUNDAKA SISTEMA GENERAL PORTUARIO, SUPERFICIE DE TIERRA - MUNDAKA
SGP-T_M01	44.872,18	m ² ————— HIRI LURZORUA / SUELO URBANO
SGP-T_M02	5.832,10	m ² ————— HIRI LURZORUA / SUELO URBANO

**BERMEOKO PORTUKO ITSAS AZALERAK
SUPERFICIES DE MAR DEL PUERTO DE BERMEO**

ITSASOA GUZTIRA / TOTAL MAR: 301.358,22 m²

PORTU ERAPIDE OROKORRA, ITSAS AZALEKOA - BERMEO SISTEMA GENERAL PORTUARIO, SUPERFICIE DE MAR - BERMEO	SGP-M_B01	225.444,14 m ²
PORTU ERAPIDE OROKORRA, ITSAS AZALEKOA - MUNDAKA SISTEMA GENERAL PORTUARIO, SUPERFICIE DE MAR - MUNDAKA	SGP-M_M01	52.758,04 m ²
PORTU ERAPIDE OROKORRA, ITSAS AZALEKOA, ITSASERTZ BABES EREMU - MUNDAKA SISTEMA GENERAL PORTUARIO, SUPERFICIE DE MAR, ZONA DE PROTECCIÓN DEL LITORAL- MUNDAKA	SGP-M_B02	19.383,63 m ²
PORTU ERAPIDE OROKORRA, ITSAS AZALEKOA, ITSASERTZ BABES EREMU - BERMEO SISTEMA GENERAL PORTUARIO, SUPERFICIE DE MAR, ZONA DE PROTECCIÓN N4 DEL LITORAL - BERMEO	SGP-M_M02	3.772,41 m ²

- ✓ **Resumen de los datos resultantes de la calificación pormenorizada, de acuerdo con lo establecido en esta 3ª modificación del plan especial del puerto de Bermeo**

Al objeto de visualizar los datos resultantes del diseño de las subzonas establecidas en la calificación pormenorizada de este plan especial, desglosadas igualmente en los dos municipios afectados por el ámbito del dominio público marítimo terrestre del puerto de Bermeo, se acompaña una tabla en la que se pueden observar las diferentes subzonas con sus superficies y su asignación a cada uno de los dos municipios.

Para interpretar la documentación que se aporta a continuación de los datos de las subzonas de la calificación pormenorizada propuesta, se debe consultar el contenido gráfico del plano P-2 titulado "Calificación pormenorizada".

**XEHATUTAKO KALIFIKAZIOA
CALIFICACIÓN PORMENORIZADA**

SZCP	MERKATARITZA ETA PORTU ERABILEREN AZPIZONA SUBZONA DE USOS COMERCIALES Y PORTUARIOS	27.127,91 m ²
SZCP_B01	17.649,91 m ² ————— T.M. BERMEO	
SZCP_M01	9.478,00 m ² ————— T.M. MUNDAKA	
SZPS	ARRANTZA ERABILEREN AZPIZONA SUBZONA DE USOS PESQUEROS	5.187,89 m ²
SZPS_B01	5.187,89 m ² ————— T.M. BERMEO	
SZNR	ITSAS KIROL ETA AISIALDI ERABILEREN AZPIZONA SUBZONA DE USOS NÁUTICOS Y RECREATIVOS	6.202,45 m ²
SZNR_B01	6.202,45 m ² ————— T.M. BERMEO	
SZVR	ONTZITEGI AZPIZONA SUBZONA DE VARADERO	5.582,60 m ²
SZVR_B01	5.582,60 m ² ————— T.M. BERMEO	

SZIC	INDUSTRI ETA MERKATARITZA ERABILEREN AZPIZONA SUBZONA DE USOS INDUSTRIALES Y COMERCIALES	46.720,00 m²
SZIC_B01	3.850,40 m ²	T.M. BERMEO
SZIC_B02	4.602,99 m ²	T.M. BERMEO
SZIC_B03	11.518,31 m ²	T.M. BERMEO
SZIC_B04	3.816,61 m ²	T.M. BERMEO
SZIC_B05	74,68 m ²	T.M. BERMEO
SZIC_M01	7.226,02 m ²	T.M. MUNDAKA
SZIC_M02	3.823,28 m ²	T.M. MUNDAKA
SZIC_M03	2.055,09 m ²	T.M. MUNDAKA
SZIC_M04	9.752,62 m ²	T.M. MUNDAKA
SZUC	KOMUNITATEKO ERABILERA PUBLIKOETAKO AZPIZONA SUBZONA DE USOS COMUNITARIOS PÚBLICOS	6.369,29 m²
SZUC_B01	4.792,83 m ²	T.M. BERMEO
SZUC_B02	1.576,46 m ²	T.M. BERMEO
SZTV	BIDE GARRAIO AZPIZONA SUBZONA DE TRANSPORTE VIARIO	47.873,40 m²
SZTV_B01	31.164,37 m ²	T.M. BERMEO
SZTV_B02	5.119,74 m ²	T.M. BERMEO
SZTV_M01	9.874,55 m ²	T.M. MUNDAKA
SZTV_M02	1.714,74 m ²	T.M. MUNDAKA
	BIDE GARRAIO AZPIZONA - ITSAS GAINeko ZUBI ALTXAGARRIA SUBZONA DE TRANSPORTE VIARIO - PUENTE LEVADIZO SOBRE MAR	
SZPT	MAGALEN BABESERAKO AZPIZONA SUBZONA DE PROTECCIÓN DE TALUDES	15.444,80 m²
SZPT_B01	727,88 m ²	T.M. BERMEO
SZPT_B02	983,79 m ²	T.M. BERMEO
SZPT_B03	6.953,15 m ²	T.M. BERMEO
SZPT_M01	2.660,78 m ²	T.M. MUNDAKA
SZPT_M02	4.119,20 m ²	T.M. MUNDAKA

✓ Descripción de la situación y forma de las edificaciones e instalaciones

En el plano P-4 titulado “Alineaciones de la edificación y rasantes”, se definen las alineaciones máximas de las edificaciones existentes y proyectadas con un grafiado perimetral de línea discontinua y un rayado interior superpuesto al fondo de la subzona en la que se sitúan.

Igualmente, en dicho plano se sitúan los acrónimos de las subzonas de forma y manera que se pueden conocer los usos permitidos en cada una de las edificaciones proyectadas, en una primera lectura de su contenido, que deberá ser completado con el de las normas urbanísticas correspondiente.

✓ Resumen de los datos de los edificios dentro de ordenación de las subzonas del dominio público marítimo terrestre del puerto de Bermeo. Superficie de tierra

Al objeto de conocer los datos relativos a las superficies de las alineaciones máximas contenedoras de la situación y forma de los edificios calificados dentro de ordenación, es especial de su superficie en planta, número de plantas sobre rasante y edificabilidad física dotacional de cada uno de los edificios, ordenados por subzonas, es preciso consultar por un lado la documentación gráfica del plano P-4 titulado “Alienaciones de la edificación y rasantes” y la tabla que se acompaña en el

subapartado A.7.2 de esta memoria, y que también se recoge dentro del artículo correspondiente de las normas de la calificación pormenorizada.

✓ **Diseño de la vialidad rodada y peatonal. Alineaciones y rasantes de la vialidad de las subzonas de transporte viario**

Para diseñar la vialidad rodada y peatonal de este plan especial, se ha considerado el establecimiento de una única subzona que abarca las superficies de las dos anteriores subzonas viarias desglosadas en vialidad peatonal y vialidad rodada, como elemento que permita una más fácil y flexible gestión de los espacios viarios del puerto de Bermeo, precisos para dotar de accesibilidad a todas las subzonas proyectadas con edificaciones, usos e instalaciones.

Se ha concretado únicamente una subzona, de forma y manera que se recoge las actuales superficies destinadas en la ordenación de la versión segunda a contener la vialidad peatonal y rodada, la cual se mantiene con las pequeñas correcciones indicadas en el diseño del vial de Portuzarra y de la nueva vialidad generada en el diseño de la ampliación de la zona de tierra en el extremo Noreste del muelle Erroxape en Mundaka.

Posteriormente, y de acuerdo con las necesidades de accesibilidad viaria y peatonal, la Administración portuaria podrá especializar las superficies de la subzona de transporte viario con los condicionantes precisos para regular la compatibilidad de vehículos y peatones, así como la correspondiente a la servidumbre que en su caso se pretenda conservar o mantener del ferrocarril interno al puerto.

Las líneas que aparecen dentro de la trama de la subzona SZTV, que pueden sugerir en algunos casos la previsión de una zona de acera, son totalmente indicativas sin ningún carácter normativo y para su ejecución se tendrá la completa libertad necesaria para una correcta gestión del tráfico viario y peatonal.

En el plano P-4 se representa de manera detallada, con los elementos gráficos de su diseño, las diferentes subzonas de transporte viario SZTV desglosadas por municipios y con los ordinados correspondientes, así como las subzonas de protección de la vialidad del acceso al puerto denominadas con el acrónimo SZTPV o subzona de protección de la vialidad, la cual protege la vialidad del acceso.

Para poder diseñar el trazado del vial Portuzarra y adecuarlo a la situación actual de los muelles existentes, se ha realizado una pequeña corrección de los trazados de la modificación 2^a, de forma y manera que se enlace correctamente dentro de la superficie de la subzona de transporte viario SZTV_B01, con el trazado del puente móvil proyectado.

Al efecto se indican de manera detallada en el plano citado P-4, los radios de las diferentes curvas de su trazado, respetando las superficies de la subzona SZNR, subzonas de usos náuticos recreativos, con lo cual se permite el acceso desde el muelle de La Cofradía hasta las superficies de la subzona de uso comunitario SZUC_B01 de Frantxua.

A.6. PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO A TENER EN CUENTA PARA LA TRAMITACIÓN DE LA PRESENTE MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE BERMEO

Es evidente que esta operación de ampliación del dominio público portuario supone la necesidad de una modificación de la adscripción del dominio público marítimo terrestre del puerto de Bermeo al Gobierno Vasco y conlleva la utilización de una superficie del mar territorial, bien incluido en el dominio público marítimo terrestre estatal, a cuyos efectos se considera imprescindible la autorización correspondiente de la Administración del Estado y su adscripción a la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Como consecuencia de lo indicado anteriormente, se hace notar que el presente expediente de la tercera modificación del plan especial del puerto de Bermeo está condicionado en el procedimiento de su tramitación y aprobación a la conformidad y autorizaciones de la Administración del Estado.

A.7. RESUMEN DE LOS DATOS MÁS RELEVANTES DE LA ORDENACIÓN DEL PLAN ESPECIAL

A.7.1. Datos globales. Superficie de tierra y mar. Calificación global

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 calificación global del puerto de Bermeo. Se incluye la nueva definición gráfica de los límites del plan especial portuario, con la ampliación propuesta en la zona Erroxape - Mundaka, y con ello se han recalculado las superficies totales de tierra resultantes.

Además de lo anterior, se ha adecuado la superficie de mar del puerto de Bermeo, teniendo en cuenta la nueva ordenación del plan especial con la modificación de la superficie de mar en su extremo Noreste, ampliación de la zona Erroxape - Mundaka y manteniendo la delimitación de mar de la anterior versión de la segunda modificación del plan especial, sin perjuicio de las consideraciones que, en relación con la modificación de las superficies de adscripción al puerto de Bermeo, están pendientes de resolver.

A continuación, en primer lugar, se aportan las superficies de mar y de tierra, desglosadas ambas en superficies del sistema general portuario correspondientes al municipio de Bermeo y de Mundaka, y recogiendo igualmente la corrección de la delimitación de dichos términos municipales en la desembocadura del arroyo Larrosa:

KALIFIKAZIO OROKORRA CALIFICACIÓN GLOBAL

BERMEOKO PORTUKO LUR AZALERAK

SUPERFICIES DE TIERRA DEL PUERTO DE BERMEO

LURRA GUZTIRA / TOTAL TIERRA: 160.508,33 m²

		PORTU GARRAIOKO ERAPIDE OROKORRA, LUR AZALEKOA - BERMEO SISTEMA GENERAL DE TRANSPORTE PORTUARIO, SUPERFICIE DE TIERRA - BERMEO
SGTP-T_B01	97.731,16	m ² HIRI LURZORUA / SUELO URBANO
SGTP-T_B02	12.072,89	m ² L. URBANIZAEZINA / S. NO URBANIZABLE
		PORTU GARRAIOKO ERAPIDE OROKORRA, LUR AZALEKOA - MUNDAKA SISTEMA GENERAL DE TRANSPORTE PORTUARIO, SUPERFICIE DE TIERRA - MUNDAKA
SGTP-T_M01	44.872,18	m ² HIRI LURZORUA / SUELO URBANO
SGTP-T_M02	5.832,10	m ² HIRI LURZORUA / SUELO URBANO

BERMEOKO PORTUKO ITSAS AZALERAK

SUPERFICIES DE MAR DEL PUERTO DE BERMEO

ITSASOA GUZTIRA / TOTAL MAR: 301.358,22 m²

	PORTU GARRAIOKO ERAPIDE OROKORRA, ITSAS AZALEKOA - BERMEO SISTEMA GENERAL DE TRANSPORTE PORTUARIO, SUPERFICIE DE MAR - BERMEO
SGTP-M_B01	225.444,14 m ²
	PORTU GARRAIOKO ERAPIDE OROKORRA, ITSAS AZALEKOA - MUNDAKA SISTEMA GENERAL DE TRANSPORTE PORTUARIO, SUPERFICIE DE MAR - MUNDAKA
SGTP-M_M01	52.758,04 m ²
	PORTU GARRAIOKO ERAPIDE OROKORRA, ITSAS AZALEKOA, ITSASERTZ BABES EREMUA - MUNDAKA SISTEMA GENERAL DE TRANSPORTE PORTUARIO, SUPERFICIE DE MAR, ZONA DE PROTECCIÓN DEL LITORAL- MUNDAKA
SGTP-M_B02	19.383,63 m ²
	PORTU GARRAIOKO ERAPIDE OROKORRA, ITSAS AZALEKOA, ITSASERTZ BABES EREMUA - BERMEO SISTEMA GENERAL DE TRANSPORTE PORTUARIO, SUPERFICIE DE MAR, ZONA DE PROTECCIÓN N4 DEL LITORAL - BERMEO
SGTP-M_M02	3.772,41 m ²

La superficie del puerto de Bermeo incluyendo la superficie terrestre y superficie de mar alcanza a 461.866,55 m², ampliando dicha superficie, que en la segunda versión del plan especial alcanzaba a 449.644 m².

Lo mismo sucede con la superficie de tierra que pasa de 155.309 m² en la segunda modificación del plan especial a 160.508,33 m², por efecto de la ampliación producida en el término municipal de Mundaka.

En relación con la superficie de tierra de Mundaka y de Bermeo, se producen unas ligeras alteraciones, dado que se han recogido y superficiado los ámbitos del plan especial en los dos términos municipales, según la modificación de sus límites derivados del punto de la desembocadura del arroyo Larrosa en el puerto de Bermeo, definido en coordenadas UTM por la cartografía oficial de la Diputación Foral de Bizkaia.

Fruto de una nueva medición de las zonas de tierra, hay ligeras alteraciones de sus superficies. A continuación se van a describir las modificaciones más relevantes al respecto, comparando las superficies de la segunda versión del plan especial y las de la presente.

La zona IV. Muelle varadero de la 2^a modificación, disminuye por efecto de la ampliación del antiguo acceso, efectuada para posibilitar una mejora de la compatibilización entre el acceso rodado y peatonal, de forma que permite una mejora del acercamiento de los peatones del suelo urbano de Bermeo a la nueva zona de usos comunitarios SZUC_B02, la cual adquiere un carácter equipamental y de servicios.

La zona VI. Muelle Erroxape – Bermeo de la 2^a modificación, se incrementa por efecto de la nueva delimitación entre términos municipales, ya que en esta versión se corrigen sus superficies y se miden y aportan correctamente las superficies resultantes de las dos zonas de Erroxape - Bermeo y Erroxape - Mundaka.

La zona VII. Muelle Erroxape – Mundaka de la 2^a modificación, se incrementa, a pesar de lo indicado anteriormente, por efecto de la ampliación del dominio público portuario, pasando de 38.090 m² a 44.872,18 m² en la 3^a modificación.

Se puede afirmar que en el presente expediente no se alteran de manera sustancial, a excepción de la ampliación que se plantea en el extremo Este del puerto de Bermeo, las determinaciones básicas de la calificación global, en relación con el contenido de dichas determinaciones en la segunda modificación del presente plan especial.

A.7.2. Datos detallados de la calificación pormenorizada. Subzonas y sus superficies

Como resumen del resultado de la calificación pormenorizada, se aportan las superficies de las subzonas establecidas de acuerdo con los usos predominantes de cada una de ellas, como contenido previo para poder en el apartado siguiente realizar un análisis comparativo de las modificaciones que se han producido entre la versión de la 2^a modificación y la presente.

Se van a detallar las subzonas establecidas en la calificación pormenorizada y sus superficies en un cuadro que se acompaña a continuación:

SUBZONA	ACRONIMO DE SUBZONAS	SUPERFICIE DE SUBZONAS (M ²)
CONJUNTO DE SUBZONAS DE USOS COMERCIALES Y PORTUARIOS SZCP		
DATOS DE SUBZONA SZCP_B01	SZCP_B01	17.649,91
TOTAL DE SUBZONA SZCP_B01		17.649,91
DATOS DE SUBZONA SZCP_M01	SZCP_M01	9.478,00
TOTAL DE SUBZONA SZCP_B01		9.478,00
TOTAL CONJUNTO DE SUBZONAS DE USOS COMERCIALES Y PORTUARIOS SZCP		27.127,91

SUBZONA DE USOS PESQUEROS	SZPS_B01	5.187,89
TOTAL SUBZONA DE USOS PESQUEROS		5.187,89
SUBZONA DE USOS NAUTICOS Y RECREATIVOS	SZNR_B01	6.202,45
TOTAL SUBZONA DE USOS NAUTICOS Y RECREATIVOS		6.202,45
SUBZONA DE VARADERO	SZVR_B01	5.582,60
TOTAL SUBZONA VARADERO		5.582,60
CONJUNTO DE SUBZONAS DE USOS INDUSTRIALES Y COMERCIALES SZIC		
DATOS DE SUBZONA SZIC_B01	SZIC_B01	3.850,40
TOTAL DE SUBZONA SZIC_B01		3.850,40
DATOS DE SUBZONA SZIC_B02	SZIC_B02	4.602,99
TOTAL DE SUBZONA SZIC_B02		4.602,99
DATOS DE SUBZONA SZIC_B03	SZIC_B03	11.518,31
TOTAL DE SUBZONA SZIC_B03		11.518,31
DATOS DE SUBZONA SZIC_B04	SZIC_B04	3.816,61
TOTAL DE SUBZONA SZIC_B04		3.816,61
DATOS DE SUBZONA SZIC_B05	SZIC_B05	74,68
TOTAL DE SUBZONA SZIC_B05		74,68
DATOS DE SUBZONA SZIC_M01	SZIC_M01	7.226,02
TOTAL DE SUBZONA SZIC_M01		7.226,02
DATOS DE SUBZONA SZIC_M02	SZIC_M02	3.823,28
TOTAL DE SUBZONA SZIC_M02		3.823,28
DATOS DE SUBZONA SZIC_M03	SZIC_M03	2.055,09
TOTAL DE SUBZONA SZIC_M03		2.055,09
DATOS DE SUBZONA SZIC_M04	SZIC_M04	9.752,62
TOTAL DE SUBZONA SZIC_M04		9.752,62
TOTAL SUBZONAS DE USOS INDUSTRIALES Y COMERCIALES		46.720,00
SUBZONA DE USOS COMUNITARIOS PUBLICOS	SZUC_B01	4.792,83
	SZUC_B02	1.576,46
TOTAL SUBZONA		6.369,29

SUBZONA DE TRANSPORTE VIARIO	SZTV_B01	31.164,37
	SZTV_B02	5.119,74
	SZTV_M01	9.874,55
	SZTV_M02	1.714,74
TOTAL SUBZONA		47.873,40
SUBZONA DE PROTECCION DE TALUDES	SZPT_B01	727,88
	SZPT_B02	983,79
	SZPT_B03	6.953,15
	SZPT_M01	2.660,78
	SZPT_M02	4.119,20
TOTAL SUBZONA		15.444,80
DATOS TOTALES DE LAS SUBZONAS DE LA SUPERFICIE DE TIERRA DEL PUERTO DE BERMEO		160.508,34

A.7.3. Análisis comparativo de las subzonas establecidas en la 3^a modificación en relación con la anterior modificación segunda

Al objeto de dar una pequeña información relativa a las modificaciones producidas en esta 3^a modificación en relación con la definición de las subzonas propias de la calificación pormenorizada, se acompaña a continuación dos tablas en las que se contienen, agrupadas por conjuntos equiparables, las subzonas y sus superficies. Dichas tablas se elaboran para esta 3^a modificación, y se comparan sus datos con los de la modificación anterior, al objeto de visualizar las alteraciones producidas y analizar sus valores y circunstancias habidas en las alteraciones.

A continuación se aporta la tabla relativa a la calificación pormenorizada de la 2^a modificación:

DATOS DE ORDENACION DE LA SEGUNDA MODIFICACION DEL PLAN ESPECIAL	
DENOMINACION DE SUBZONAS	SUPERFICIES
TOTAL DEL CONJUNTO DE SUBZONAS EDIFICABLES	52.673,00
TOTAL SUBZONA VARADERO	5.450,00
TOTAL SUBZONAS DE CARGA Y DESCARGA	36.947,00
TOTAL SUBZONAS DE VIALIDAD PEATONAL	18.632,00
TOTAL SUBZONAS DE VIALIDAD RODADA	24.670,00
TOTAL SUBZONAS DE VIALIDAD	43.302,00
TOTAL SUBZONAS DE PROTECCION DE TALUDES	16.937,00

TOTAL SISTEMA GENERAL PORTUARIO DE TIERRA SGP_T	155.309,00
--	-------------------

Igualmente aportamos la misma tabla en relación con la calificación pormenorizada de 3^a modificación:

DATOS DE ORDENACION DE LA TERCERA MODIFICACION DEL PLAN ESPECIAL	
DENOMINACION DE SUBZONAS	SUPERFICIES
TOTAL DEL CONJUNTO DE SUBZONAS EDIFICABLES	64.479,63
TOTAL SUBZONA VARADERO	5.582,60
TOTAL SUBZONAS DE CARGA Y DESCARGA	27.127,91
TOTAL SUBZONAS DE VIALIDAD PEATONAL	
TOTAL SUBZONAS DE VIALIDAD RODADA	
TOTAL SUBZONAS DE VIALIDAD	47.873,40
TOTAL SUBZONAS DE PROTECCION DE TALUDES	15.444,80
TOTAL SISTEMA GENERAL PORTUARIO DE TIERRA SGP_T	160.508,34

Como se puede apreciar hay pequeñas diferencias en una subzona que se individualiza, la subzona Varadero, por no ser incluible en ninguno de los demás conjuntos.

La disminución de las subzonas de carga y descarga se produce por el hecho de introducir una fracción de la superficie de este tipo de subzona en la subzonas de uso náutico y recreativo y de usos pesqueros.

El conjunto de las subzonas de vialidad que agrupa a las de vialidad peatonal y rodada tiene un ligero incremento por el nuevo diseño establecido para mejorar el acceso a la nueva subzona de uso comunitario SZUC_B02 en la que se sitúan los nuevos equipamientos públicos.

Las subzonas de protección de taludes, mantienen en su conjunto una superficie parecida, producida exclusivamente por ligeros cambios de sus delimitaciones.

El punto más interesante de esta comparativa la relación entre el total del conjunto de las subzonas edificables, que se incrementan notablemente de 52.673 m² a 64.479,63 m², producto del incremento de la superficie de tierra, y por otro de lo indicado anteriormente en relación con las subzonas de uso náutico y recreo y de usos pesqueros.

Como conclusión, se indica que el incremento de la superficie global es de 160.508,34 – 155.309,00 = 5.199,34 m², correspondiente al incremento de la superficie de tierra producido por la ampliación del dominio público portuario en la presente modificación del plan especial.

A.7.4. Edificabilidad física dotacional de las diversas subzonas. Indicación de edificios dentro de ordenación con sus superficies edificables y el número de plantas

Como complemento de la calificación pormenorizada, en el plano P-4 se indican las alineaciones máximas de la edificación, como contenedores espaciales de la ocupación en planta de los diversos edificios y/o instalaciones que se permiten implantar en cada una de las subzonas establecidas por la calificación pormenorizada.

Utilizando los datos de las alineaciones máximas y del número de plantas, se realiza un primer cálculo de la edificabilidad física dotacional posible de materializar en cada una de las subzonas, dato que se analiza comparativamente con el correspondiente en la ordenación de la 2^a modificación del plan especial, para conocer su relación y poder disponer de los criterios precisos para establecer la cuantía de la edificabilidad física dotacional que se estima conveniente establecer en esta 3^a modificación, para un mejor uso del espacio portuario.

Realizada dicha tarea, se elabora un cuadro de superficies de subzona, superficies de alineaciones máximas de edificación, ubicación y acrónimos de los diversos edificios dentro de ordenación y número máximo de plantas y edificabilidad física dotacional máxima. Estos datos se contienen a su vez en el plano P-4 titulado “Alineaciones de la edificación y rasantes” y serán introducidos y complementados en su carácter normativo en las normas urbanísticas de la calificación pormenorizada de este plan especial.

Igualmente se indica que se recogen también dentro del plano de régimen de la edificación, aunque su nombre no se relaciona directamente con las instalaciones, la superficie de las instalaciones de suministro de energía de Repsol, en situación de dentro de ordenación, marcando su superficie ocupada con una diferente grafía en relación con la de las edificaciones dentro de ordenación.

Es preciso indicar que el número máximo de plantas propuesto para las superficies ocupables por las edificaciones, no origina una superficie máxima edificable sobre rasante equivalente al producto de la superficie de la ocupación máxima en planta por el número de plantas, ya que se estima que en ambos casos dichos números son máximos y la edificabilidad resultante será la que se estima correcta, según lo indicado anteriormente, que se recoge en la tabla que se acompaña a continuación.

Lo indicado supone establecer un cierto criterio de flexibilidad en relación con la forma de la edificación y las cuantías máximas de la edificabilidad física dotacional establecidas en la ordenación gráfica y escrita de la calificación pormenorizada.

CONJUNTOS-DATOS-SUBZONAS	ACRONIMO DE SUBZONAS	SUPERFICIE DE SUBZONAS (M2)	ACRONIMO DE EDIFICIOS POR CADASUBZONA	NUMERO MAXIMO DE PLANTAS SOBRE RASANTE POR EDIFICIOS	EDIFICABILIDAD FISICA DOTACIONAL SOBRE RASANTE POR EDIFICIO (M2)	EDIFICABILIDAD FISICA DOTACIONAL SOBRE RASANTE POR SUBZONA (M2)	SUPERFICIE DE ALINEACIONES MAXIMAS DE LOS EDIFICIOS POR SUBZONA(M2)
CONJUNTO DE SUBZONAS DE USOS COMERCIALES Y PORTUARIOS SZCP							
DATOS DE SUBZONA SZCP_B01	SZCP_B01	17.649,91	no edificable	no edificable	no edificable	no edificable	no edificable
TOTAL DE SUBZONA SZCP_B01		17.649,91					
TOTAL DEL CONJUNTO DE SUBZONAS DE USOS COMERCIALES Y PORTUARIOS SZCP							
SUBZONA DE USOS PESQUEROS	SZPS_B01	5.187,89	SZPS_B01_ED1	PB+1	5.388,22	5.388,22	2.694,11
TOTAL SUBZONA DE USOS PESQUEROS		5.187,89			5.388,22	5.388,22	2.694,11
SUBZONA DE USOS NAUTICOS Y RECREATIVOS	SZNR_B01	6.202,45	SZNR_B01_ED1	PB+1	2.411,74	2.411,74	1.205,87
TOTAL SUBZONA DE USOS NAUTICOS Y RECREATIVOS		6.202,45			2.411,74	2.411,74	1.205,87
SUBZONA DE VARADERO	SZVR_B01	5.582,60	no edificable	no edificable	no edificable	no edificable	no edificable
TOTAL SUBZONA VARADERO		5.582,60					
CONJUNTO DE SUBZONAS DE USOS INDUSTRIALES Y COMERCIALES SZIC							
DATOS DE SUBZONA SZIC_B01	SZIC_B01	3.850,40	SZIC_B01_ED1	PB+1	5.005,52	5.005,52	3.850,40
TOTAL DE SUBZONA SZIC_B01		3.850,40			5.005,52	5.005,52	3.850,40
DATOS DE SUBZONA SZIC_B02	SZIC_B02	4.602,99	SZIC_B02_ED1	PB+2	9.674,28	9.674,28	3.224,76
TOTAL DE SUBZONA SZIC_B02		4.602,99			9.674,28	9.674,28	3.224,76
DATOS DE SUBZONA SZIC_B03	SZIC_B03	11.518,31	SZIC_B03_ED1	PB+1	615,74	615,74	307,87
			SZIC_B03_ED2	PB+2	960,21	960,21	320,07
			SZIC_B03_ED3	PB+2	3.737,49	3.737,49	1.245,83
			SZIC_B03_ED4	PB+2	5.041,74	5.041,74	1.680,58
			SZIC_B03_ED5	PB+2	9.827,88	9.827,88	3.275,96
TOTAL DE SUBZONA SZIC_B03		11.518,31			20.183,06	20.183,06	6.830,31
DATOS DE SUBZONA SZIC_B04	SZIC_B04	3.816,61	SZIC_B04_ED1	PB+1	7.633,22	7.633,22	3.816,61
TOTAL DE SUBZONA SZIC_B04		3.816,61			7.633,22	7.633,22	3.816,61

BERMEOKO PORTU ANTOLAMENDU PLAN BEREZIAREN 3. ALDAKETA - 3^a MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL PUERTO DE BERMEO

DATOS DE SUBZONA SZIC_B05	SZIC_B05	74,68	no edificable	no edificable	no edificable	no edificable	no edificable
TOTAL DE SUBZONA SZIC_B05		74,68					
DATOS DE SUBZONA SZIC_M01	SZIC_M01	7.226,02	SZIC_M01_ED1	PB+2	6.060,00	6.060,00	2.512,85
			SZIC_M01_ED2	PB+2	7.755,00	7.755,00	2.799,85
TOTAL DE SUBZONA SZIC_M01		7.226,02			13.815,00	13.815,00	5.312,70
DATOS DE SUBZONA SZIC_M02	SZIC_M02	3.823,28	SZIC_M02_ED1	PB+2	6.370,26	6.370,26	2.123,42
TOTAL DE SUBZONA SZIC_M02		3.823,28			6.370,26	6.370,26	2.123,42
DATOS DE SUBZONA SZIC_M03	SZIC_M03	2.055,09	SZIC_M03_ED1	PB+2	4.360,62	4.360,62	1.453,54
TOTAL DE SUBZONA SZIC_M03		2.055,09			4.360,62	4.360,62	1.453,54
DATOS DE SUBZONA SZIC_M04	SZIC_M04	9.752,62	SZIC_M04_ED1	PB+2	7.281,69	7.281,69	2.427,23
			SZIC_M04_ED2	PB+2	1.200,12	1.200,12	400,04
			SZIC_M04_ED3	PB+2	1.498,53	1.498,53	499,51
			SZIC_M04_ED4	PB+2	600,00	600,00	200,00
			SZIC_M04_ED5	PB+2	4.745,55	4.745,55	1.581,85
			SZIC_M04_ED6	PB+2	1.646,31	1.646,31	548,77
			SZIC_M04_ED7	PB+2	2.270,40	2.270,40	756,80
TOTAL DE SUBZONA SZIC_M04		9.752,62			19.242,60	19.242,60	6.414,20
TOTAL DEL CONJUNTO DE SUBZONAS DE USOS INDUSTRIALES Y COMERCIALES SZIC		46.720,00			86.284,56	33.025,94	
CONJUNTO DE SUBZONAS DE USOS COMUNITARIOS PUBLICOS SZUC							
DATOS DE SUBZONA SZUC_B01	SZUC_B01	4.792,83	SZUC_B01_ED1	PB+2	12.450,12	12.450,12	4.150,04
TOTAL DE SUBZONA SZUC_B01		4.792,83			12.450,12	12.450,12	4.150,04
DATOS DE SUBZONA SZUC_B02	SZUC_B02	1.576,46	SZUC_B02_ED1	PB	1.576,46	1.576,46	1.576,46
TOTAL DE SUBZONA SZUC_B02		1.576,46			1.576,46	1.576,46	1.576,46
TOTAL DEL CONJUNTO DE SUBZONAS DE USOS COMUNITARIOS PUBLICOS SZUC		6.369,29			14.026,58		5.726,50
SUBZONA DE TRANSPORTE VIARIO	SZTV_B01	31.164,37	no edificable	no edificable	no edificable	no edificable	no edificable
	SZTV_B02	5.119,74	no edificable	no edificable	no edificable	no edificable	no edificable
	SZTV_M01	9.874,55	no edificable	no edificable	no edificable	no edificable	no edificable
	SZTV_M02	1.714,74	no edificable	no edificable	no edificable	no edificable	no edificable
TOTAL SUBZONA		47.873,40					
SUBZONA DE PROTECCION DE TALUDES	SZPT_B01	727,88	no edificable	no edificable	no edificable	no edificable	no edificable

SZPT_B02	983,79	no edificable	no edificable	no edificable	no edificable	no edificable	no edificable
SZPT_B03	6.953,15	no edificable	no edificable	no edificable	no edificable	no edificable	no edificable
SZPT_M01	2.660,78	no edificable	no edificable	no edificable	no edificable	no edificable	no edificable
SZPT_M02	4.119,20	no edificable	no edificable	no edificable	no edificable	no edificable	no edificable
TOTAL SUBZONA		15.444,80					
DATOS TOTALES DE LAS SUBZONAS DE LA SUPERFICIE DE TIERRA DEL PUERTO DE BERMEO				160.508,34	108.111,10	42.652,42	

Sin perjuicio de la aportación de esta información en la tabla anterior, para una mejor lectura de su contenido, se aporta como anexo VI, en formato PDF y Excel.

Si observamos la cuantía de la superficie total de la ocupación máxima por las edificaciones, equivalente a las alineaciones máximas por edificios indicadas en la tabla, resultantes de este expediente urbanístico, la superficie alcanza a 42.652,42 m², mientras que en la segunda modificación del plan especial alcanza a 40.648 m² de superficie de suelo.

La edificabilidad física dotacional construida y a construir en la que se puede sustentar los usos permitidos pasa de 94.361 m² de techo de la 2^a modificación a 108.111,10 m² de techo, en ambos casos de edificabilidad dotacional.

Comparando las edificabilidades sobre rasante de las zonas de ambas versiones de la 2^a y 3^a modificación, se puede indicar lo siguiente:

- ✓ En el Muelle Norte, ahora subzonas de usos pesqueros y de usos náuticos recreativos, se mantiene la edificabilidad de 3.995 m² sobre rasante de la anterior versión del plan especial
- ✓ En el Muelle Varaderos, ahora en esta versión, disminuye la edificabilidad pasando de 3.685 m² de techo en la segunda versión del plan especial, a 1.576 m² de techo en la subzona ZRUC_B02 de usos comunitarios públicos en la presente versión, acorde con los criterios de ordenación indicados en los anteriores apartados de esta memoria, relativos a la mejora de la calidad ambiental, colindante con el suelo urbano residencial de Bermeo, al objeto de mejorar la interacción Puerto - Cuidad.
- ✓ En el Muelle de Matxikorta se reduce ligeramente la edificabilidad de las subzonas V-2 y V-3 de la 2^a modificación que alcanza a 14.505 m² de techo sobre rasante, pasando a 14.679,80 m² de techo sobre rasante para las nuevas subzonas SZIC_B01 y SZIC_B02, con un pequeño incremento
- ✓ En el Muelle de Erroxape – Bermeo, subzonas VI-3 y VI-4 de la 2^a modificación, se disminuye la edificabilidad de 28.370 m² a 27.816,28 m² de techo, por efecto de la disminución de la ocupación en planta de las edificaciones existentes dentro de ordenación y propuestas. En las normas urbanísticas se indicará la posibilidad de situar edificabilidad física dotacional en

la superficie de instalaciones de almacenamiento de combustible, en el caso de la sustitución de dicha actividad por otra edificatoria

- ✓ En el Muelle de Erroxape – Mundaka, subzonas VII-3, VII-4 y VII-5, se aumenta la edificabilidad sobre rasante pasando de 31.656 m² de techo a 43.788,48 m² de techo, por efecto de la ampliación de la superficie del dominio público portuario indicada anteriormente.

La edificabilidad máxima sobre rasante de esta tercera modificación del plan especial de Bermeo se establece en 108.111,10 m², mientras que la definida en la segunda modificación del plan especial se establece en 94.361 m² de techo, produciéndose una ampliación de 13.750,10 m² de techo. Al efecto de aclarar este incremento, hay que considerar que en las subzonas SZIC_M02 y SZIC_M03, se sitúan 8.370,28 + 4.360,62 = 12.730,88 m² de techo derivados de la ampliación de la superficie de tierra.

Resumiendo, el incremento de la edificabilidad supone 12.730,88 / 94.361 = 13,45% de la edificabilidad física dotacional establecida en la versión de la 2^a modificación del plan especial.

A.8. RESUMEN DEL INFORME DE IMPACTO EN FUNCIÓN DEL GÉNERO

El documento del informe de impacto en función del género analiza dicho impacto teniendo en cuenta la ordenación propuesta en las dos alternativas, 1 y 2, del documento del borrador de plan redactado para elaborar la solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica.

El informe realiza una evaluación del impacto en función del género e indica unas medidas para eliminar desigualdades y promover la igualdad. Finaliza el informe en el apartado de conclusiones, en el cual indica lo siguiente:

Tras el análisis de los diferentes aspectos de impacto en función de género en las alternativas 1 y 2 de la 3^a Modificación del Plan Especial del Puerto de Bermeo, se concluye que ambas contribuyen de manera similar a la promoción de la igualdad entre mujeres y hombres.

Ambas proponen mejoras de la calidad urbana en los espacios en los que se produce la interacción Puerto – Ciudad, a través de la movilidad peatonal, un nuevo espacio público y una edificación de equipamiento comunitario. Esta mejora es el aspecto con mayor relevancia en función del género en la medida en que impacta en toda la ciudadanía de Bermeo, mujeres y hombres.

De conformidad con lo indicado, se remite al lector al anexo II de esta Memoria para un mayor conocimiento del impacto en función del género de esta 3^a modificación del plan especial del puerto de Bermeo.

Sin perjuicio del contenido del informe de impacto en función del género que incluye en la documentación del presente plan especial, se recuerda el contenido de los criterios y objetivos al respecto que se establecen en el epígrafe “Criterios, objetivos y descripción de las determinaciones que informan y constituyen el contenido de esta modificación del plan especial” indicado en el apartado A.5.4 de esta Memoria.

A.9. RESUMEN DEL ESTUDIO DE IMPACTO ACUSTICO

A.9.1. Introducción

El documento del estudio de impacto acústico analiza dicho impacto teniendo en cuenta la ordenación propuesta en las dos alternativas, 1 y 2, del documento del borrador de plan redactado para elaborar la solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica.

Teniendo en cuenta que para la redacción del plan especial de esta 3^a versión se ha seleccionado la alternativa 2, se debe considerar del estudio citado lo indicado al efecto para la alternativa citada, a, sin perjuicio de indicar que sus resultados son prácticamente iguales en ambas alternativas.

El estudio de impacto acústico se debe considerar dividido en dos grandes partes, una primera que es el estudio del impacto acústico en el interior del dominio público marítimo terrestre portuario, dentro del ámbito del plan especial, y una segunda parte correspondiente a las afecciones que produce las actividades portuarias en el entorno de las edificaciones existentes junto al mismo que se contiene en el anexo III denominado “Impacto acústico de las nuevas actividades previstas en el puerto de Bermeo”.

Pasando a describir la normativa aplicable para el estudio de impacto acústico ha sido la establecida por el Decreto 213/2012 de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco que engloba la normativa estatal también la ordenanza de protección contra ruido y vibraciones aprobada definitivamente por el Ayuntamiento de Bermeo el 30 de Abril del 2003.

Los focos de ruido ambiental se tienen del escenario actual, tráfico en calles y carreteras, ferrocarril e industria que considera las actividades situadas en las subzonas de tierra del puerto de Bermeo. El escenario del análisis parte del escenario actual al escenario futuro a 20 años.

A.9.2. Resumen de resultados en el interior del puerto de Bermeo

Recogiendo los resultados que interesan del escenario futuro de la alternativa 2, se puede observar que durante los períodos de día, tarde y noche se cumplen los OCAs aplicables para los edificios “industriales” existentes y proyectados con L_{de} inferiores a los de la normativa aplicable, incluso también en el edificio posible de situar en la subzona SZUC_B02 que podría tener un uso terciario, en los períodos de día, tarde y noche.

Únicamente se excluye de este cumplimiento general el edificio situado en la subzona SZIC_B02 lindante con los terrenos de uso ferroviario en los cuales se superan en dos decibelios los OCAs de inmisión y en consecuencia en dicho edificio se propone las medidas correctoras alternativas de no tener actividad en periodo nocturno o en su caso, diseñarse su construcción sin apertura de ventanas en el frente que obra al ferrocarril.

En cualquier caso, los locales de las posibles oficinas que se puedan situar en los edificios existentes y proyectados indicados en la ordenación del plan especial, deberán cumplir el documento básico DB-HR del CTE en cuanto a calidad acústica de la edificación.

A.9.3. Resumen de resultados del impacto acústico en el entorno residencial del puerto de Bermeo

Para el cálculo de las inmisiones de los ruidos producidos por las actividades del puerto de Bermeo, se ha seleccionado únicamente la primera fila de los edificios situados más próximos al puerto.

Sin perjuicio de lo indicado en el informe del estudio de impacto acústico, es preciso hacer notar que Mundaka dispone de zonificación acústica.

Resumiendo los condicionantes se indica lo siguiente:

- ✓ Las nuevas actividades que se ubiquen en el futuro polígono industrial no pueden superar, debido al ruido generado por ellas mismas, en todas las viviendas próximas $L_{k,d} = 55\text{dB(A)}$ y $L_{k,n} = 45\text{ dB(A)}$, así como los niveles máximos de $L_{max} = 85\text{ dB(A)}$ en las edificaciones situadas junto al polígono
- ✓ El conjunto de actividades y los nuevos viales que se creen, no pueden contribuir a la superación de los objetivos de calidad acústica ($L_{d,e} = 65\text{ dB(A)}$ y $L_n = 55\text{ dB(A)}$) en el exterior de las viviendas ubicadas en suelo urbano residencial, así como los OCAs establecidos en el interior de todas las edificaciones cercanas

Realizado el análisis de la afección acústica, se indican los valores límites a las nuevas actividades, los objetivos de calidad acústica y se indica que se aprecia que únicamente se incumplen los OCAs en uno de los edificios que se sitúa entre la calle Txibitzaga y el puerto.

Finalmente se indica el número máximo de actividades ruidosas para cada ámbito del análisis realizado en el interno del puerto de Bermeo.

Para una mejor comprensión de este subapartado y el anterior, remitimos el lector al anexo III del estudio acústico titulado “Impacto acústico de las nuevas actividades previstas en el puerto de Bermeo”.

A.10. RESUMEN DEL ESTUDIO BASICO DE DINAMICA DEL LITORAL

A.10.1. Objeto y encargo y redactor del estudio

Teniendo en cuenta que es preciso cumplimentar el artículo 91.3 del Real Decreto 876/2014, de 10 de Octubre, por el que se aprueba el Reglamento general de Costas, en el que se indica que

los proyectos que contengan la previsión de actuaciones en el mar o en la zona marítimo terrestre, deberán aportar o comprender un estudio básico de la dinámica del litoral referido a la unidad geográfica correspondiente, así como de los efectos de las actuaciones previstas, la Dirección de puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco ha encargado un estudio básico de dinámica del litoral referido a las afecciones derivadas de la 3^a modificación del plan especial del puerto de Bermeo.

El contenido del estudio básico de dinámica del litoral es el establecido en el artículo 93 del Reglamento general de Costas, que se desarrolla en el trabajo realizado por la empresa Berenguer Ingenieros.

A.10.2. Resumen ejecutivo

Sin perjuicio de remitir al lector al contenido completo del estudio básico de dinámica del litoral, que figura como anexo IV de esta Memoria, aportamos el trabajo realizado, el contenido de su apartado titulado “Resumen ejecutivo”:

Se han analizado las características geológicas y morfológicas de la costa en torno a Bermeo, con el objeto de determinar el material disponible para el transporte sedimentario. Se ha comprobado que los fondos de este tramo litoral, hasta una profundidad de 10-12m, están compuestos por arrecife (roca infralitoral). En la zona al sur de Bermeo, el fondo rocoso llega hasta profundidades de 15-20 metros. A profundidades superiores el fondo está cubierto por bancos de arena.

Los procesos sedimentarios en el entorno de Bermeo tienen muy poca relevancia, debido a la ausencia de sedimento arenoso en casi todo el perfil activo, y a la composición del sedimento en las zonas de menor profundidad, donde el material preponderante son gravas muy gruesas y grandes bolos, formados por material desprendido del acantilado y redondeado por los temporales. El escaso material fino que pudiera desprenderse del acantilado es rápidamente transportado hacia aguas profundas o hacia el sur por el oleaje, de forma que su presencia en la zona de transporte sedimentario es muy reducida o nula.

Según se ha comprobado mediante la aplicación de un modelo de transporte sedimentario, las obras previstas no tendrán impacto alguno sobre la dinámica sedimentaria general, y no provocarán afección alguna a la costa.

Dado que no hay playas o bancos de arena en el entorno que puedan ser susceptibles de verse afectados por las obras propuestas, no se considera necesario llevar a cabo un análisis de posibles medidas correctoras o compensatorias del impacto de la actuación.

Por el mismo motivo, no se requiere un plan de seguimiento de las actuaciones previstas, en lo que se refiere a la dinámica sedimentaria.

Los subrayados en negrita en el resumen ejecutivo nos indican las afecciones a la costa de los trabajos de ampliación de la superficie de tierra del puerto de Bermeo prevista en la ordenación de esta 3^a modificación del plan especial.

A.10.3. Valores del cambio climático

Por su interés, del apartado correspondiente en el que se analiza y estudia los valores del cambio climático que afectan al futuro desarrollo del puerto de Bermeo, aportamos su contenido sintético 6.4. Valores del cambio climático en un periodo de 50 años

Como resumen de la información anterior, las variaciones del nivel medio del mar, la altura de ola y la dirección del flujo de energía se presentan en la Tabla 7. Puede observarse cómo es de esperar un aumento del nivel medio del mar de 5.93 cm en un periodo de 50 años, un giro del flujo medio de la energía hacia el oeste y un aumento de las alturas de ola Hs y Hs12.

Tabla 7. Estimación del cambio de los parámetros de nivel medio del mar y oleaje en el punto 008
(Fuente: Visor C3E)

Parámetro	Valor actual	Incremento previsto en 50 años		
		Histórico	B1	A1B
Nivel medio del mar (cm)	2.540	5.933		
Dirección flujo medio de	317.630	-1.377	0.057	0.102
Altura de ola Hs (m)	1.520	0.080	0.006	-0.005
Altura de ola Hs12 (m)	5.414	0.345	-0.041	-0.072

A.11. PRINCIPIOS DE BUENA REGULACIÓN

A.11.1. Introducción

Se redacta este informe para cumplimentar el contenido de las determinaciones relativas a los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 del mismo nombre de la Ley de procedimiento administrativo común de las administraciones públicas.

Al objeto de cumplimentar lo indicado en el apartado anterior, se redacta este informe dentro de esta Memoria justificativa de este expediente de 3^a modificación del plan especial del puerto de Bermeo.

A.11.2. Principios de necesidad y eficacia. Razones de interés general

La redacción de este expediente de la 3^a modificación del plan especial del puerto de Bermeo se realiza por ser necesaria su tramitación y aprobación a los efectos de permitir una mejor ordenación del dominio público marítimo terrestre del puerto de Bermeo, mejorando la calidad del resultado de la interacción puerto – ciudad, con la adopción de una ubicación correcta de los usos y actividades portuarias que más afectan a las zonas residenciales urbanas colindantes.

Es evidente que el cumplimiento de las necesidades anteriormente indicadas, debe ser establecido de conformidad con la normativa urbanística correspondiente. En dicho sentido el trámite más eficaz para establecer jurídicamente de manera correcta las necesidades normativas detectadas, es la modificación de las determinaciones de la ordenación del plan especial, siendo por otra parte una obligación insoslayable, habida cuenta del contenido de la legislación urbanística.

Por otro lado, la presente modificación se plantea de acuerdo con el interés público de conseguir unos espacios urbanos públicos mejor diseñados, con una mayor calidad ambiental y con la posibilidad de establecer una ubicación más adecuada de los usos que mejor compatibilizan la actividad portuaria con las zonas residenciales, mejorando la interacción puerto - ciudad.

A.11.3. Seguridad jurídica y eficiencia del presente expediente de modificación del plan general

Teniendo en cuenta la vigente legislación urbanística, es evidente que el mejor procedimiento técnico y jurídico para lograr los objetivos de mejora del espacio público y de una mejor ubicación de los usos portuarios, consiste en la redacción de la modificación de la ordenación del plan especial, procedimiento que asegura el establecimiento de la norma jurídica urbanística necesaria para que la calificación pormenorizada realice la concreción de los espacios del dominio público portuario, con una más correcta ubicación de los usos adecuados a la mejora de la interacción puerto – ciudad.

Por otro lado, la documentación redactada es proporcional al objetivo que se busca y contiene la regulación precisa para establecer normativamente el régimen jurídico necesario para possibilitar una mejor calificación pormenorizada y un mejor resultado urbano.

La modificación de la calificación pormenorizada que se realiza en este expediente se ha concebido con un criterio de flexibilidad que evite la creación de normas restrictivas de derechos o que impongan unas obligaciones inadecuadas a los destinatarios de la ejecución del planeamiento urbanístico.

A.12. INFORME DE SOSTENIBILIDAD ENERGÉTICA

De acuerdo con lo establecido en la Ley 4/2019, de 21 de Febrero, de sostenibilidad energética de la Comunidad Autónoma Vasca y considerando que el presente expediente de 3^a modificación del plan especial del puerto de Bermeo, solamente establece su calificación pormenorizada, atendiendo a lo indicado en el artículo 7.2 de dicha Ley, titulado “Ordenación del territorio y el urbanismo”.

Teniendo en cuenta que no existe un desarrollo reglamentario de dicha Ley, no procede redactar la documentación correspondiente al impacto energético del plan especial.

A.13. NORMAS DE LA CALIFICACIÓN PORMENORIZADA DEL PLAN ESPECIAL RELATIVAS AL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA SECTORIAL DE TELECOMUNICACIONES

En las normas urbanísticas de la 3^a modificación del plan especial del puerto de Bermeo se establece que en la redacción y ejecución de las obras portuarias a realizar en el ámbito del dominio público portuario, precisas para el desarrollo de las actividades portuarias, así como en los proyectos de las instalaciones de telecomunicaciones contenidos en los proyectos de edificación propuestos para albergar los usos portuarios en las determinaciones de su calificación pormenorizada, se debe

cumplir con la normativa sectorial de telecomunicaciones establecida por la legislación correspondiente, siguiendo lo indicado en el artículo 35.2 de telecomunicaciones de la Ley 9/2014.

Bilbao, Julio de 2020

LOS ARQUITECTOS



Fdo.: Anton Agirre Goitia Aretxabaleta - Iñaki Peña Gallano - Ibon Pascual Arechavaleta