

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

DOCUMENTO G. RESUMEN EJECUTIVO

G.1. INTRODUCCIÓN

El presente documento "Resumen Ejecutivo", de la 3ª modificación del plan especial del puerto de Bermeo se origina en las determinaciones del Decreto 46/2020 de 24 de Marzo de regulación de los procedimientos de aprobación de los planes de ordenación del territorio y de los instrumentos de ordenación urbanística.

En el artículo 5 del Decreto citado, titulado "Tramite de información pública en el procedimiento de aprobación del planeamiento territorial y urbanístico", en concreto en su apartado 3 se indica lo siguiente:

3. En los expedientes de modificación de planeamiento, además de la documentación comprensiva de los citados planes e instrumentos, en los términos expuestos en párrafo anterior, deberá ser expuesto al público un resumen ejecutivo expresivo de los siguientes extremos:

- a. Delimitación de los ámbitos en los que la ordenación proyectada altera la vigente, con un plano de situación y alcance de la modificación. Se incluirá una referencia a la toponimia, e instrumentos de información gráfica que permitan comparar el estado actual y la imagen futura prevista por la mencionada ordenación.
- b. En su caso, los ámbitos en los que se suspenda la ordenación urbanística o los procedimientos de su ejecución, y la duración de la citada suspensión.

En relación con el nuevo documento Resumen Ejecutivo creado en el Decreto anteriormente citado, no se conocen antecedentes de su contenido y en consecuencia, se estima preciso interpretar los extremos indicados anteriormente de conformidad con el alcance y las propias determinaciones de la 3ª modificación del plan especial.

Para ello, se realizan dos apartados en los que se va a desarrollar el contenido de los extremos a) y b) indicados anteriormente, sin perjuicio de incorporar algunos otros contenidos de la documentación de la modificación del plan especial que puedan dar una información resumen de su contenido que complementa el contenido principal.

G.2. REFERENCIAS A LA TOPONIMIA DEL ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL

En relación a las referencias a la toponimia contenida en el extremo a) citado, se aporta la establecida en los planos de la versión de la 2ª modificación sin alteración alguna, teniendo en cuenta el mantenimiento de la ordenación en una superficie del plan especial superior al 95% del ámbito total.

En consecuencia con lo indicado anteriormente, no se estima necesario ampliar este apartado relativo a la toponimia del plan especial, ya que en su documentación se contienen y mantienen la denominación de los espacios de mayor interés del puerto, como es la denominación de muelles que lo conforman.

G.3. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL EN LA 3ª MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE BERMEO

G.3.1. Introducción

En relación con la delimitación del ámbito de la 3ª modificación del plan especial del puerto de Bermeo, se ha de indicar que se mantiene toda su delimitación tanto de las superficies de tierra como de mar, con excepción de las derivadas de la ampliación propuesta en el extremo Noreste del Muelle comercial Xixilu situado en el término municipal de Mundaka.

La modificación de la superficie de tierra del dominio público portuario se produce por una traslación en dirección Noreste de la superficie de tierra delimitada por la subzona VII-2 de la vialidad rodada que recorre el borde del muelle de Xixilu, así como de la subzona VII-5 y VII-3 de la ordenación establecida por la 2ª modificación del plan especial.

A los efectos de conocer la diferencia de la delimitación del dominio público portuario en la 2ª modificación del plan especial y en la presente, se aporta el plano que recoge las alteraciones producidas en la delimitación del ámbito del dominio público portuario en relación con la segunda modificación del plan especial. Dicho plano se titula "Análisis de la superposición de la delimitación de las calificaciones globales de las modificaciones 2 y 3". Su contenido se desarrollara posteriormente en el apartado correspondiente.

Completando lo anterior y al objeto de conocer en detalle las modificaciones habidas en la ordenación del ámbito del plan especial, se recogen tres vistas comparativas de la calificación pormenorizada del dominio público portuario en los lugares en los que se producen las alteraciones dignas de análisis y comentarios. Su contenido lo veremos posteriormente en el apartado correspondiente. Que completara la información de la comparativa de las delimitaciones indicadas en el apartado anterior.

Con estas representaciones se podrá observar cuales son las alteraciones producidas en el ámbito de las superficies de tierra y de mar del puerto de Bermeo, entre ambas versiones 2ª y 3ª del plan especial.

Además de las comparativas de las modificaciones expresadas en la ordenación del plan especial, se va a realizar un pequeño apartado con las principales alteraciones producidas en el alcance normativo del plan especial.

G.3.2. Análisis de las alteraciones producidas en la delimitación del puerto de Bermeo. Modificaciones en zonas de tierra y de mar

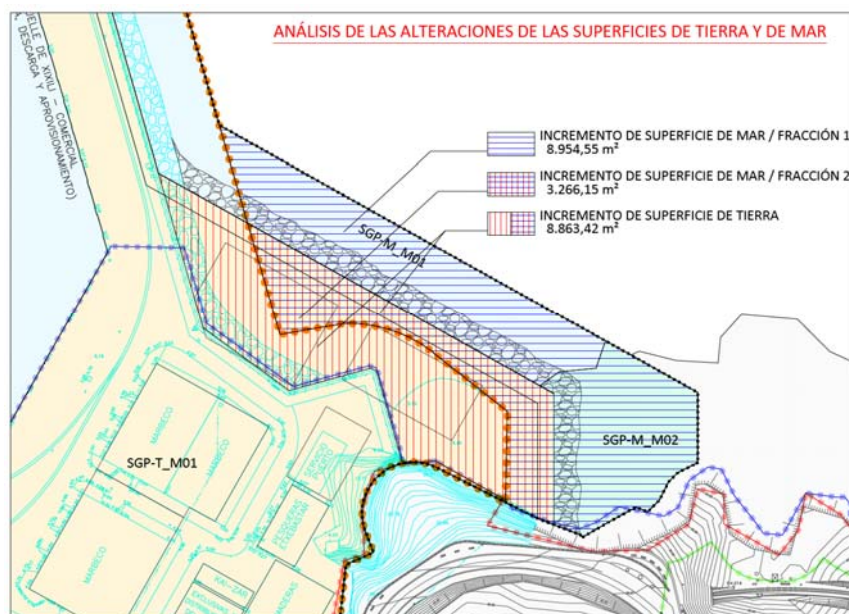
Hay que tener en cuenta que se mantiene en gran parte la delimitación del puerto establecido en la versión de su 2ª modificación, con la excepción del incremento de la zona de tierra y de mar producida en el extremo Noreste del puerto.

Para conocer de manera fácil la alteración del límite del puerto de Bermeo, se ha superpuesto al plano P-1 de esta 3ª modificación del plan especial, que contiene su calificación global, la nueva delimitación, de forma que se puede observar de inmediato cuales es la fracción del perímetro de la delimitación del puerto que se mantiene y cual es aquella otra que se corrige, por su ampliación, en esta 3ª versión del plan especial.

Para ello se ha elaborado un plano que figura como anexo 1 a este resumen ejecutivo, en el cual se recoge la calificación global del plan P-1 del mismo nombre, de este expediente urbanístico, marcando, con una representación diferente, sobre la delimitación de esta 3ª versión, la propia establecida en la 2ª modificación.

Al objeto de desglosar y conocer en detalle la cuantía de las alteraciones producidas por la modificación de esta 3ª versión, se realiza en una ventana grafica la tarea de marcar y medir las alteraciones producidas en las superficies de tierra y de mar.

Para ilustrar la información anteriormente indicada, se aporta el plano citado, que figura como anexo 1 de este resumen ejecutivo de la 3ª modificación del plan especial.



Recogida la ventana grafica en la que se detallan las alteraciones producidas en la delimitación del dominio público portuario, superficies de tierra y de mar, se recogen las siguientes modificaciones:

- ✓ Incremento de superficie de mar / fracción 1 8.954,55 m²
- ✓ Incremento de superficie de mar / fracción 2 3.266,15 m²
- ✓ Incremento de superficie de tierra 8.863,42 m²

Teniendo en cuenta que la superficie total del puerto de Bermeo, incluyendo superficies de tierra y mar en esta 3ª modificación alcanza a 461.866,55 m², se puede observar como las cuantías de las modificaciones son inferiores al 2% de la superficie de tierra e inferiores al 3% de la superficie de mar respecto a la superficie total del puerto.

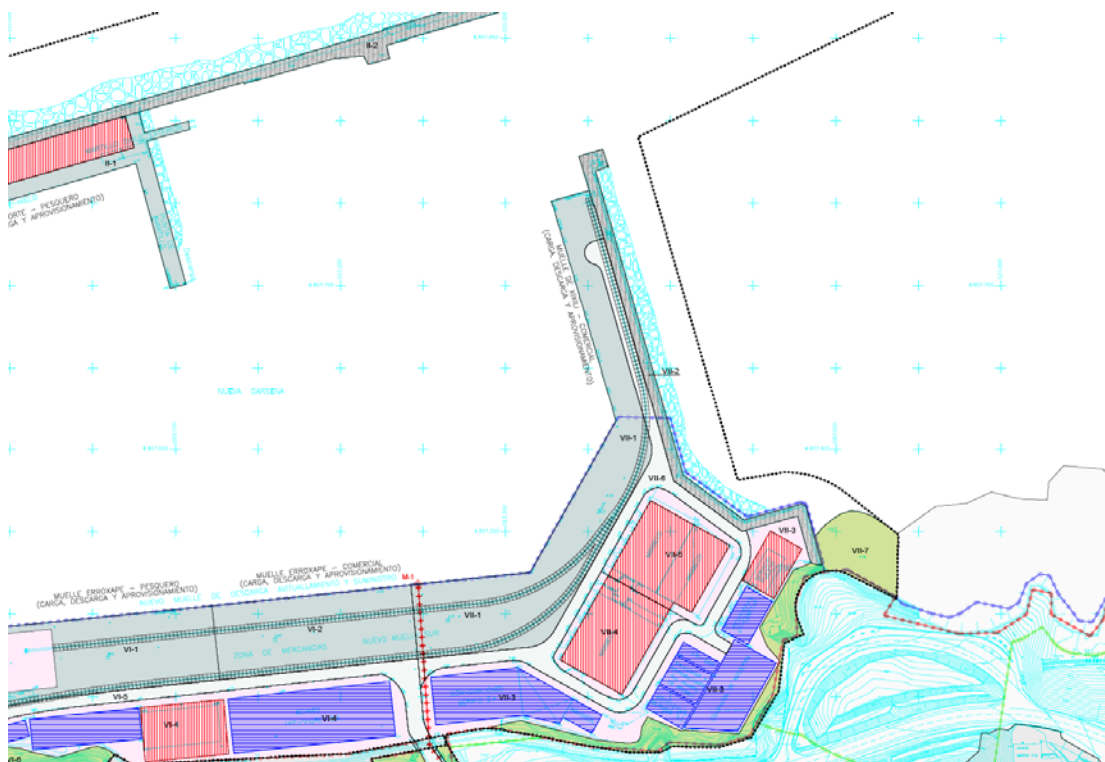
Por ello se estima que la presente modificación tiene un alcance reducido en relación con el actual contenido de la infraestructura del puerto de Bermeo.

G.3.3. Análisis de las modificaciones producidas en la ordenación pormenorizada

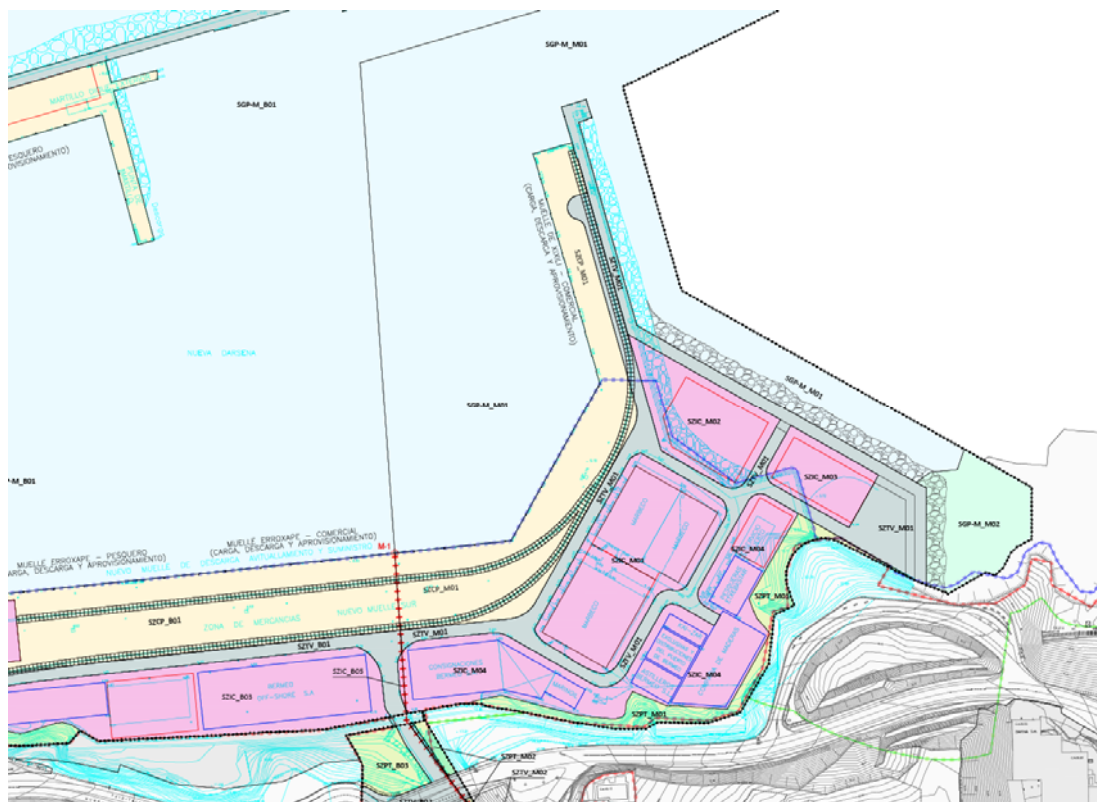
Para poder conocer las alteraciones producidas en la ordenación pormenorizada, teniendo en cuenta que en gran parte se mantienen los criterios de la ordenación establecida en la 2ª versión del plan especial, se estima que lo más correcto es aportar de manera comparativa las ordenaciones de la 2ª y 3ª versiones del plan especial en aquellos puntos en los que se producen alteraciones significativas de la ordenación portuaria.

Teniendo en cuenta lo indicado, a continuación se recogen las imágenes de las tres fracciones citadas de las alteraciones producidas en la ordenación del plan especial:

- Fracción 1. Extremo Noreste. Muelle Xixilu. Ampliación ámbito de tierra



2ª modificación

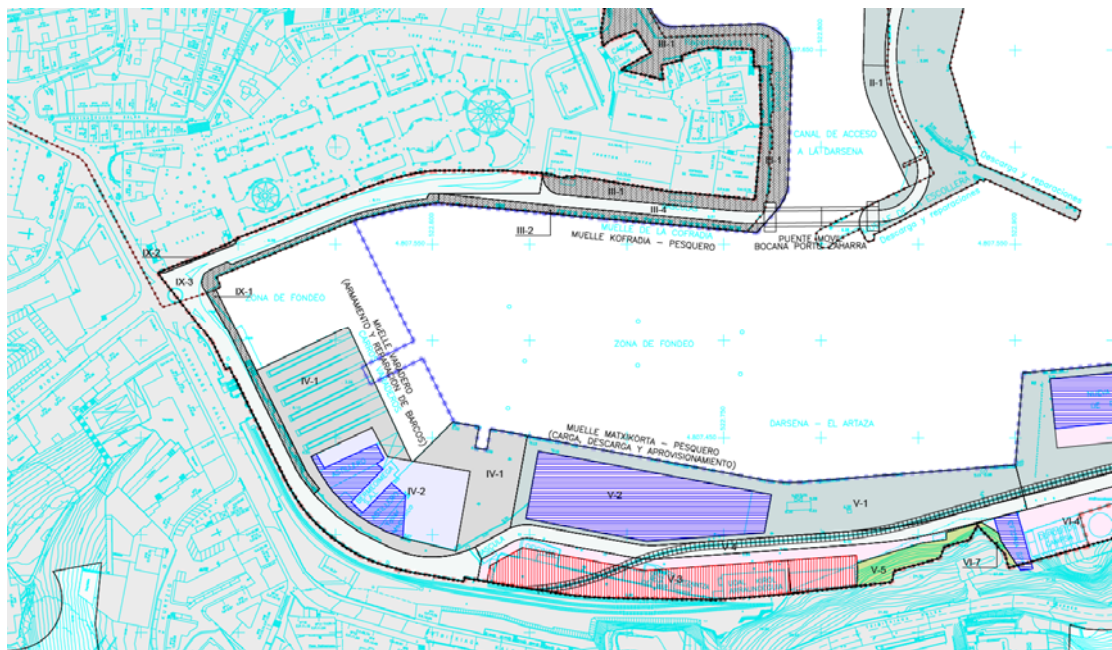


3ª modificación

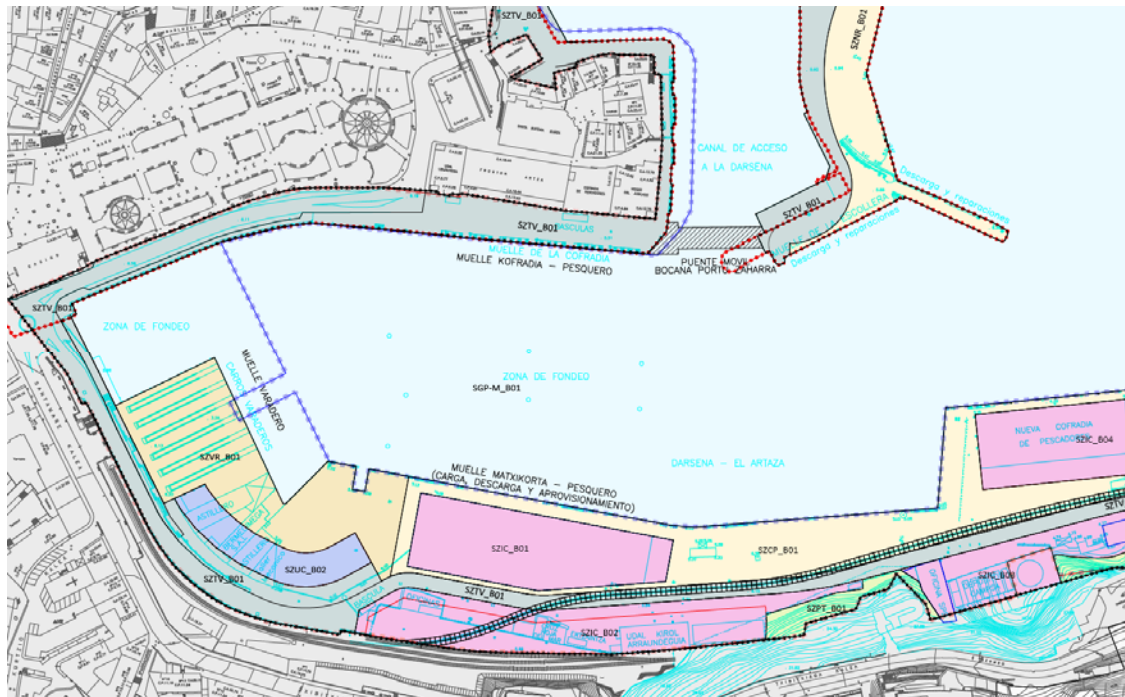
En las ordenaciones de la alternativa 2 y alternativa 3 se observa cómo se mantiene gráficamente la ordenación de los terrenos del muelle Erroxape de Mundaka y únicamente se observa la creación de dos nuevas subzonas con uso industrial y comercial, SZIC_M01 y SZIC_M02, en las cuales, sin perjuicio de otros usos, se podrán albergar el uso de talleres de construcciones y reparación de embarcaciones situados en la actualidad en la subzona IV-2. Muelle Varadero.

Igualmente se puede observar la ampliación del sistema general portuario, zona de mar, derivada de la ampliación de dicho sistema general en zona de tierra, con la creación de las dos nuevas subzonas industriales y comercial SZIC_M01 y SZIC_M02, anteriormente indicadas.

- **Fracción 2. Reordenación del Muelle Varadero y su entorno**



2ª modificación

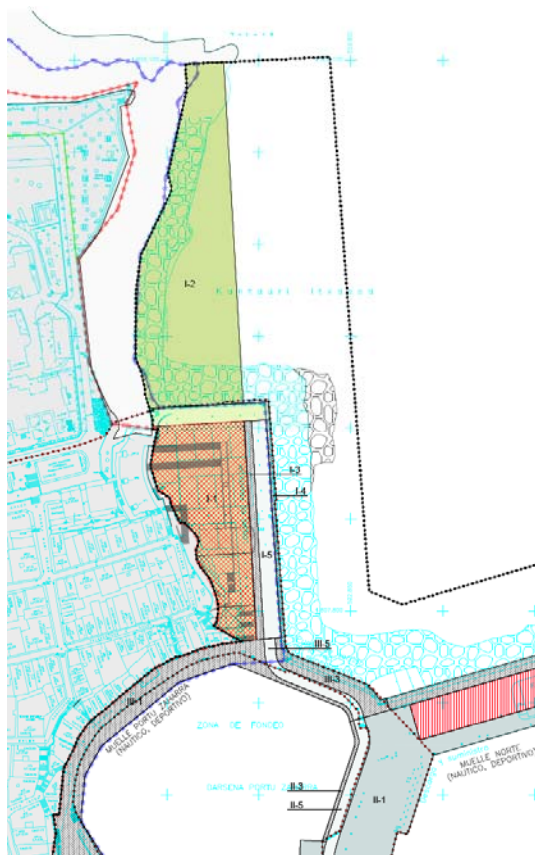


3ª modificación

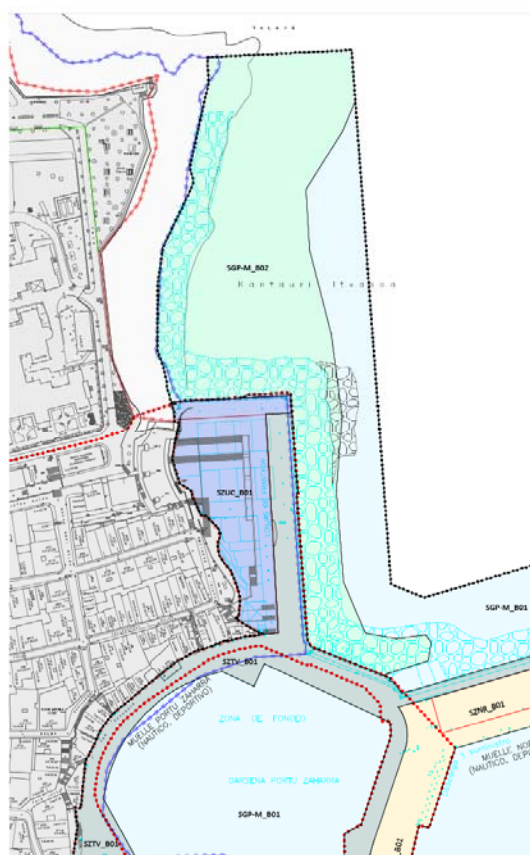
En este ámbito del plan especial se recoge la alteración de los usos de construcción y reparación de buques que se trasladan al extremo Norte del Muelle Xixilu, para alejar sus actividades del entorno urbano residencial próximo, sustituyendo el uso del suelo existente por la ubicación de una subzona de usos comunitarios públicos, en la que fundamentalmente se sitúen actividades propias de los equipamientos y servicios a prestar por la Administración pública portuaria a los usuarios del puerto y también a los ciudadanos de Bermeo, Mundaka y su entorno.

Se puede observar en dichas imágenes el mantenimiento de los varaderos existentes, y la sustitución de las edificaciones de los astilleros por un edificio equipamental con forma curva, con la consiguiente ampliación de espacios libres de edificación en el frente hacia los muelles del Varadero y de Matxikorta, incluyendo la mejora del acceso peatonal desde el parque y el muelle de La Florida, así como del entorno urbano colindante, aportando una mejor solución a la relación puerto – ciudad.

- **Fracción 3. Frantxua y su entorno**



2ª modificación



3ª modificación

En el ámbito de Frantxua y su entorno las alteraciones que se producen en la zona de tierra son poco significativa, la delimitación de las superficies edificables de la subzona de usos comunitarios SZUC_B01, con una ligera adaptación del vial Portu Zarra para acoplarse al nuevo trazado de los muelles de dicha dársena en su extremo Este.

Hay que considerar también que se amplía la protección de la zona de mar situada al Norte del muelle de Frantxua, por efecto de la aprobación de la zona de especial conservación ZEC ES-2130007 Litoral de Urdaibai, que afecta a una superficie importante de zona de mar colindante con Frantxua, de manera que se amplía la zona de especial protección anterior establecida por el PRUG de la Reserva de Urdaibai.

En el resto del ámbito del plan especial portuario, la ordenación pormenorizada se mantiene prácticamente semejante en esta 3ª modificación, con la concreción de pequeños detalles en la definición de la vialidad interna, que pasa a denominarse subzona de transporte viario y que se establece de manera flexible sin distinción de las superficies de tráfico rodado, peatonal y mixto.

G.4. REORGANIZACION DE LA DOCUMENTACION DE LAS NORMAS URBANISTICAS Y DE LOS CONDICIONANTES SUPERPUESTOS

En esta 3ª versión de la modificación del plan especial, una vez entrada en vigor la Ley 2/2028 de puertos y de transporte terrestre del País Vasco, se reorganiza la estructura de las normas urbanísticas del plan especial portuario, atendiendo al establecimiento de los usos portuarios establecidos en dicha Ley y adaptando igualmente la organización normativa a lo establecido en la Ley 2/2006 de suelo y urbanismo.

En consecuencia, las normas urbanísticas, aun cuando mantienen en gran parte el contenido de las anteriores, se completan con una nueva terminología de los usos y las actividades, así como de la organización de sus capítulos y secciones, según lo establecido por adaptación terminológica y organizativa al contenido de las leyes indicadas en el párrafo anterior.

Una vez emitido el documento de alcance de la evaluación ambiental estratégica de este plan especial y de acuerdo con su contenido y del documento de la evaluación ambiental estratégica soporte del documento de alcance, conjuntamente con el borrador de plan, se incluye en este plan especial, las determinaciones referentes a los condicionantes superpuestos de la zona Red Natura 2000 de los lugares de interés geológico, de protección del paisaje, de los hábitat de interés, los hábitat de la Directiva Europea 92/43/CEE, así como de la protección de las aves frente a tendidos eléctricos.

G.5. CONCLUSIONES DEL CONTENIDO DE ESTE RESUMEN EJECUTIVO

Atendiendo a los apartados anteriores de toponimia y de concreción gráfica y escrita de las alteraciones producidas entre la anterior versión del plan especial y de lo indicado en relación con las normas urbanísticas, y evaluación ambiental estratégica de la presente 3ª versión, se estima que se aporta la suficiente información como resumen ejecutivo de las alteraciones producidas, cumpliendo lo establecido en el apartado 3, del artículo 5, del Decreto 46/2020 de 24 de Marzo de regulación de los procedimientos de aprobación de los planes de ordenación del territorio y de los instrumentos de ordenación urbanística.

G.6. AMBITOS DE SUSPENSION DE LA ORDENACION URBANISTICA O LOS PROCEDIMIENTOS DE SU EJECUCION Y LA DURACION DE LA CITADA SUSPENSION

Teniendo en cuenta que las alteraciones producidas en la ordenación pormenorizada de las subzonas tienen un alcance espacial muy reducido y prácticamente se resume a las alteraciones producidas en la subzona Varadero y en concreto, en la declaración de fuera de ordenación de los edificios existentes del astillero.

En el resto de las subzonas existe una compatibilidad para la ejecución de las edificaciones y los usos proyectados en esta 3ª modificación del plan especial, por lo que no se produce alteración en la adopción de autorizaciones y/o concesiones por la Autoridad portuaria en las subzonas edificables.

En la subzona de vialidad, denominada subzona de transporte viario SZTV, la nueva ordenación es compatible con la existente y en cualquier caso, la actuación en dicha subzona se debe producir a través del correspondiente proyecto de obras portuarias que en cualquier caso se podrán ejecutar atendiendo a lo establecido en la 2ª versión que no es incompatible con la normativa flexible de la calificación pormenorizada de estas subzonas de transporte viario.

En consecuencia y sin perjuicio de las excepciones indicadas anteriormente, se estima que la nueva ordenación de esta 3ª versión del plan especial produce unas afecciones muy ligeras en la continuación de la gestión de las obras portuarias y de edificación soporte de los usos portuarios actualmente existente.

Bilbao, Julio de 2020
LOS ARQUITECTOS



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