

PLAN ESPECIAL del PUERTO DE GETARIA

Abril 2020

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento corresponde al expediente del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, aprobado inicialmente mediante Orden de 1 de diciembre de 2020, del Consejo de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.

EGINBIDEA: Jasota gera dadin dokumentu hau dagokiola Getariako Portuko Antolamenduko Plan Bereziaren espedienteari. Horrek, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuaren 2020ko abenduaren 1eko Aginduren bidez jaso zuen hasierako onespena.

INDICE GENERAL

Documento "A. MEMORIA"

Documento "B. ORDENANZAS REGULADORAS"

Documento "C. ESTUDIO DE LAS DIRECTRICES DE ORG. Y GESTIÓN DE LA EJECUCIÓN".

Documento "D. ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO Y DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA".

Documento "E". LA PERSPECTIVA DE GÉNERO.

Documento "F". EVALUACIÓN DEL IMPACTO LINGÜÍSTICO.

Documento "G". RESUMEN EJECUTIVO"

Documento "H". PLANOS

EQUIPO REDACTOR:

Manu Arruabarrena Florez, Arquitecto.
Santiago Peñalba Garmendia, Arquitecto
Mikel Iriondo Iturrioz, Abogado

Maria José Fernández Calonge, Delineación y edición

**DIRECCIÓN Y SEGUIMIENTO DE LOS TRABAJOS POR PARTE DEL DEPARTAMENTO DE
DESARROLLO ECONÓMICO E INFRAESTRUCTURAS DEL GOBIERNO VASCO**

Saioa Rezabal Arcena, Responsable de Obras Públicas de Dir. puertos y asuntos marítimos

Documento “A. MEMORIA”

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento corresponde al expediente del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, aprobado inicialmente mediante Orden de 1 de diciembre de 2020, del Consejo de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.

EGINBIDEA: Jasota gero dadin dokumentu hau dagokiola Getariako Portuko Antolamenduko Plan Bereziaren espedienteari. Horrek, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuaren 2020ko abenduaren 1eko Agindua bidez jaso zuen hasierako onespena.

ÍNDICE: **Pág.:**

| | |
|---|-----------|
| 1. INTRODUCCIÓN. | 3 |
| 1.1 Objeto y antecedentes del proyecto | 3 |
| 1.2 Marco legislativo vigente | 3 |
| 2. ANÁLISIS URBANÍSTICO DEL ÁREA | 4 |
| 2.1 Descripción del territorio.Edificación e infraestructuras existentes | 4 |
| 2.2 Descripción general de la situación del puerto | 6 |
| 2.3 Características geotécnicas del Área | 9 |
| 2.4 Condiciones de la propiedad del suelo | 10 |
| 2.5 Patrimonio de interés cultural existente | 11 |
| 3. DETERMINACIONES DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS PARA EL ÁREA | 12 |
| 4. OTROS CRITERIOS Y OBJETIVOS COMPLEMENTARIOS A LOS INCLUIDOS EN LAS NORMAS SUBSIDIARIAS VIGENTES | 20 |
| 5. JUSTIFICACIÓN DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA | 21 |
| 6. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA | 21 |
| 6.1 Cuestiones previas. Alternativas de ordenación que han sido consideradas y valoración de las mismas | 21 |
| 6.2 Valoración de las alternativas por expertos y otras opciones anteriores complementarias del Puerto de Getaria. | 29 |
| 6.3 Conclusión del análisis de alternativas | 30 |
| 6.4 Descripción general de la ordenación. Alternativa a desarrollar | 30 |
| 6.5 El programa de usos portuarios | 34 |
| 6.6 La red viaria | 36 |
| 6.7 Urbanización e infraestructuras de servicios urbanos | 36 |
| 6.7.1 Acondicionamiento del terreno, obras de fábrica y urbanización superficial..... | 36 |
| 6.7.2 Red de distribución de agua, riego e hidrantes contra incendios..... | 37 |
| 6.7.3 Red de saneamiento. Depuración de aguas residuales | 37 |
| 6.7.4 Drenaje | 37 |
| 6.7.5 Red de energía eléctrica..... | 37 |
| 6.7.6 Red de alumbrado público | 38 |
| 6.7.7 Red de telecomunicaciones..... | 38 |
| 6.7.8 Red de gas..... | 38 |
| 7.- EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PLAN ESPECIAL. EVALUACIÓN ACÚSTICA. | 39 |
| 8. LA ACCESIBILIDAD | 39 |
| 9.- LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA DEL PUERTO DE GETARIA Y LA PERSPECTIVA DE GÉNERO. | 39 |
| 10.- EL POSIBLE IMPACTO DEL PLAN EN LA SITUACIÓN SOCIOLINGÜÍSTICA | 40 |

ÍNDICE (Cont.):..... **Pág.:**

| | |
|---|----|
| 11. GESTIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN ESPECIAL | 40 |
| 11.1 Condiciones generales de gestión y ejecución | 40 |
| 11.2 Ejecución de la urbanización..... | 40 |
| 11.3 Ejercicio de la facultad de edificar | 40 |

| | |
|--|---|
| ANEXO I. SÍNTESIS DE LA MEMORIA Y CUADROS DE CARACTERÍSTICAS DE LA ORDENACIÓN | 1 |
| Síntesis de la Memoria | 3 |
| Cuadro de Características generales | 4 |
| Cuadro de Zonificación Global – Ámbitos Funcionales delimitados en el Puerto..... | 5 |
| Cuadro de Calificación Pormenorizada | 6 |
| Cuadro de Edificabilidades y Ocupación asignados a las parcelas edificables..... | 7 |

| | |
|--|---|
| ANEXO II JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA VIGENTE PARA LA PROMOCIÓN DE LA ACCESIBILIDAD | |
| Ley del Parlamento Vasco 20/1.997, de 4 de Diciembre, para la promoción de la Accesibilidad, y, Decreto del Gobierno Vasco 68/2.000, de 11 de Abril de Normas Técnicas sobre condiciones de accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificaciones y sistemas de información y comunicación | 8 |

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento corresponde al expediente de Ordenación del Puerto de Getaria, aprobado inicialmente mediante Orden de 1 de diciembre de 2020, del Consejo de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes. EGINBIDEA: Jasota gero dadin dokumentu hau dagokiola Getariako Portuko Antolamenduko Plan Bereziaren espedienteari. Horrek, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuaren 2020ko abenduaren 1eko Agindua bidez jaso zuen hasierako onespena.

1. INTRODUCCIÓN

1.1. OBJETO Y ANTECEDENTES DEL PROYECTO

El presente Plan Especial se formula por iniciativa del actual Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco, y tiene por objeto concretar la ordenación y la zonificación, en especial la pormenorizada, del ámbito portuario de Getaria. Todo ello de acuerdo con lo dispuesto en la ordenación territorial y sectorial vigente, en el planeamiento general vigente en el municipio (Normas Subsidiarias), y en la nueva legislación de aplicación en la actualidad, en particular en materia de suelo, urbanismo y medio ambiente y evaluación ambiental.

Su redacción responde al encargo realizado al equipo que suscribe por el citado Departamento bajo cuyo seguimiento y dirección técnica se ha realizado.

Con anterioridad, fueron redactados tanto el "Documento de Inicio" como el "Borrador del Plan Especial. Documento de Alternativas", a partir de los cuales se formuló el Documento de Alcance correspondiente al objetivo de la ordenación del Puerto de Getaria, por Resolución de 15 de Julio de 2019 de la Dirección de Administración Ambiental.

De forma paralela a la formulación del presente Plan Especial, se redactan también el Estudio Ambiental Estratégico o Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan Especial, así como de evaluación del posible impacto respecto a la normalización del uso del euskera y de integración de la perspectiva de género.

1.2. MARCO LEGISLATIVO VIGENTE

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

- * Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- * Ley 2/2018, de 28 de Junio, de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco.
- * Ley de Costas, de 28 de julio de 1988, modificada por la Ley de protección y uso sostenible del litoral, de 29 de mayo de 2013, y Reglamento General de Costas, de 10 de octubre de 2014.
- * Ley de Suelo y Urbanismo, de 30 de junio de 2006 (Ley 2/2006) y disposiciones promulgadas en su desarrollo.
- * Ley para la promoción de la accesibilidad, de 4 de diciembre de 1997, y disposiciones promovidas en su desarrollo.
- * Texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, aprobado mediante Real Decreto Legislativo de 30 de octubre de 2015 (Real Decreto Legislativo 7/2015) y Reglamento de valoraciones de la Ley de Suelo (Real Decreto 1492/2011, de 24 de octubre).
- * Ley General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco, de 27 de febrero de 1998, y Decreto de 16 de octubre de 2012, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas (Decreto 211/2012).

A las disposiciones anteriores y en esas mismas materias cabe añadir el Reglamento de evaluación del impacto ambiental de proyectos (Real Decreto de 30 de septiembre de 1998) y la Ley de evaluación ambiental, de 9 de diciembre de 2013.

- * Ley del ruido, de 17 de noviembre de 2003, y Reales Decreto de 16 de diciembre de 2005 y 19 de octubre de 2007, de desarrollo de aquélla en lo referente a evaluación y gestión del ruido ambiental, el primero de ellos, y zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, el segundo.
A las disposiciones anteriores cabe añadir el Decreto de 16 de octubre de 2012, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco (Decreto 213/2012).
- * Ley para la igualdad de mujeres y hombres, de 18 de febrero de 2005 (Ley 4/2005) y Ley de 22 de marzo de 2007, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres (Ley 3/2007).
- * Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi.
- * Decreto 179/2019, de 19 de noviembre, sobre normalización del uso institucional y administrativo de las lenguas oficiales en las instituciones locales de Euskadi.
- * Ley 4/2019, de sostenibilidad energética de la CAPV.
- * Directrices de Ordenación del Territorio (aprobación definitiva: 30 de julio de 2019).
- * Plan Territorial Sectorial de protección y ordenación del litoral de la Comunidad Autónoma del País Vasco (aprobación definitiva: 13 de marzo de 2007). Con posterioridad, con fecha 19 de noviembre de 2013 fue aprobada una modificación de ese Plan.
- * Plan Territorial Parcial del Área Funcional Zarautz-Azpetia (Urola Kosta) (A.D Decreto 32/2006-21 Febrero) y modificaciones posteriores.

Se redacta asimismo a partir de las determinaciones de las Normas Subsidiarias municipales vigentes. (A.D. 19 de junio de 2007 – Aprob. Texto Refundido 15 de Julio de 2008).

2. ANÁLISIS URBANÍSTICO DEL ÁREA

2.1. DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO. EDIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES

Originalmente el lugar se correspondía con un istmo que unía el monte de San Antón con la tierra, lugar que acogió al puerto y a la villa, tal y como cabe observar en la imagen adjunta.



Plano de Francisco Coello, 1857

Allí se asentaron la villa de Getaria y su puerto, ordenándose un nexo de unión entre ambos, que daba acceso al primer recinto portuario que ilustra la citada imagen.

Se trata, sin duda, de un territorio muy singular, único en Gipuzkoa, que, una vez elegido como asentamiento humano, ha ido evolucionando constantemente hasta la actualidad, respetando un cierto equilibrio entre su singularidad y la acción de sus habitantes, actores cotidianos de la escena urbana, que han necesitado modelar el sitio para encontrar las condiciones adecuadas de habitabilidad.

Así, el puerto fue creciendo en el tiempo apoyado primero en el muelle de la cofradía vieja, protegido por unos primeros diques, que, más recientemente, dieron paso al nuevo dique norte y al dique sur que lo abraza. Con ellos, al tiempo que evolucionaba el área urbana, evolucionó también la playa de Malkorbe, hasta alcanzar su actual fisionomía.

Más recientemente, la ejecución del acceso directo al puerto desde Zumaia propició la implantación de Txoritonpe, permitiendo dotar al puerto de suelo y pabellones a su servicio y favoreciendo la actividad portuaria, a la vez que, en este caso, era la playa de Gaztetape la que reajustaba su configuración.

El resultado es un proceso de adaptación continuo que ha respetado los invariantes básicos del lugar, manteniendo su presencia singular en el mismo el monte de San Antón, haciendo frente al mar Cantábrico.



(Txoritonpe), incluido Ketarri.

Hoy en día, cabe distinguir en el puerto los siguientes ámbitos:

- La zona central que se corresponde con el muelle de la cofradía vieja y su trasera
- La zona norte, que se corresponde con el frente de San Antón-azpi y el nuevo dique Norte que acoge a la nueva Cofradía y a la nueva Lonja.
- La zona sur que se corresponde con el muelle y el dique sur, incluida la actual zona náutico-deportiva.
- El frente Oeste comprende el acceso desde Zumaia y el frente de la playa de Gaztetape.
- El frente Este comprende el acceso desde Zarautz y el frente de la playa de Malkorbe.

En ese contexto, el Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria tiene por objeto, sin perjuicio de su precisión en el contexto de su tramitación, un ámbito que cuenta con 22,40 hectáreas, incluida la superficie de la lámina de agua del puerto, ajustado a la delimitación del dominio público portuario, (que a instancias del Departamento incluye la totalidad de los edificios Tintaleku y Viveros), y que es algo menor que el ámbito del Puerto recogido en las vigentes Normas Subsidiarias de Getaria.

Dicho ámbito se localiza entre el casco histórico de Getaria y el monte de San Antón, asomado al Cantábrico, que le sirve de protección, e incluye los accesos terrestres al puerto desde la carretera N-634, desde Zumaia y desde Zarautz. Incluye también en consecuencia el frente de las dos playas de Malkorbe, al este, y Gaztetape, al oeste.



Plano del puerto de Getaria en la actualidad

2.2 DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA SITUACIÓN DEL PUERTO

El Puerto de Getaria cuenta con unas buenas condiciones de accesibilidad marítimas y terrestres, si bien éstas últimas se encuentran condicionadas por la problemática de la carretera N-634, situada al pie del acantilado, que sufre frecuentes cortes de tráfico por la caída de materiales desde éste.

Cuenta asimismo con unas condiciones de integración adecuadas con el casco histórico de la villa, sin perjuicio de la posibilidad y de la oportunidad de su optimización.

Se encuentra por otra parte entre dos playas que ponen en valor la potencialidad del puerto, a la vez que obligan a cuidar en mayor medida las condiciones de compatibilidad en el uso de ambas dotaciones.

Dentro de su recinto, el puerto da respuesta fundamentalmente a dos actividades, una tradicional y originaria que es el sector productivo ligado a la pesca, y otra que se corresponde con el ocio y la actividad náutico-deportiva.

Además, el puerto contribuye a la solución de la viabilidad y de la accesibilidad tanto propia como del casco histórico del municipio, y contribuye también a la dotación de aparcamientos al servicio de ambos, cuestión que debe seguir alcanzando el oportuno equilibrio en la ordenación a establecer.

Acoge además muy diversas infraestructuras de servicios, las unas propias de la actividad portuaria, las otras no exclusivas del puerto, tales como la red de saneamiento local.

LA ACTIVIDAD PRODUCTIVA PESQUERA

La actividad pesquera, tradicional y singular hoy en día en el municipio, ha sufrido una evolución que, de acuerdo con los datos aportados para la realización del trabajo, viene suponiendo un descenso paulatino y continuado de la flota pesquera del puerto de Getaria. No obstante, el número de capturas y el valor de su venta sufren oscilaciones al alza y a la baja, a la vez que van cambiando los tipos de especies objeto de la pesca.

Así desde el año 2000 hasta la actualidad el número de embarcaciones destinadas a la flota de bajura ha descendido progresivamente en el tiempo de 39 a 28 unidades. Asimismo, ha descendido el tamaño de embarcaciones contando tan sólo 15 de ellas una eslora superior a 25 metros, mientras que 10 de ellas tienen 10 o menos metros de eslora.

Cabe contrastar por otra parte que en el año 2006 se alcanzó la cifra de 20.000 toneladas en capturas, cifra que posteriormente se ha ido situando en torno a las 15.000. Por especies, el verdel es la especie con mayor número de capturas en los últimos años, dejando atrás al número de capturas de otras especies tales como el bonito y la anchoa, sin embargo, con mayor valor en venta. No cabe prever un cambio de tendencia en el descenso de la flota, si bien las capturas de pescado y su valor en venta seguirán oscilado tanto a la baja como al alza.

Ello da lugar a que la actual superficie de la lámina de agua de las dársenas pesqueras resulte suficiente para dar respuesta a dicha flota. Cabe añadir que dichas dársenas dan incluso respuesta en momentos puntuales al abrigo de embarcaciones (hasta 15 más) de otras flotas del Cantábrico, fundamentalmente en verano. Es por ello por lo que, sin perjuicio de seguir atendiendo a esas situaciones punta, parece oportuno reordenar y optimizar el uso de las dársenas pesqueras.

Para ello, cabe observar que la actividad pesquera ocupa hoy tanto la dársena interior, íntegramente, como la dársena exterior norte. El uso de la dársena interior es puntual, para la carga de combustible, o para la guarda durante periodos más prolongados, fundamentalmente, acogiendo también embarcaciones de veteranos; mientras que el uso de la dársena exterior norte es el que acoge la mayor actividad: carga y descarga, acceso a lonja...

En cuanto a las características de la zona pesquera cabe destacar que cuenta con una amplia superficie de tierra, protegida por diques, y dispone a su servicio de muelles al aire libre y edificaciones diversas: nueva cofradía de pescadores en el dique norte; lonja de pescado, también en el dique norte; almacenes en el dique norte; fábrica de hielo en el dique norte; antigua fábrica de hielos, cámaras frigoríficas, almacén, y zona de limpieza de cajas, en el muelle de la cofradía vieja; surtidor de combustible en muelle de cofradía vieja; varadero, báscula, grúa y otros.

Adicionalmente cabe hacer mención, al menos, de otros edificios existentes en el muelle de la cofradía vieja, el edificio que alojaba a ésta, actualmente en desuso, y el edificio de Itsas-etxe, en parte sin uso al haberse desalojado recientemente el ambulatorio y el centro de día municipales que se ubicaban en él. Por otro lado, y mediante concesión a la Cofradía de pescadores, se ha construido un almacén de redes en el muelle del dique norte.

Debe señalarse también otra iniciativa a plantear, referida a la identificación de nuevos usos portuarios que pueden demandarse a futuro y de las soluciones a plantear al objeto de darles la oportuna acogida. A tal efecto se dispone de los contenedores preexistentes y de la edificabilidad adicional que el planeamiento general vigente autoriza en el puerto. Como nuevos usos se enuncian, a los efectos de su consideración y debate, la oportunidad de prever edificios para la implantación de usos de primera o segunda transformación del pescado, o el eventual interés de ordenar usos complementarios de carácter terciario (comerciales, hoteleros u hoteleros, entre otros), relacionados con la actividad pesquera. En esa reordenación habrá de considerarse también la necesidad de reserva de suelos al aire libre, a modo de muelles en los que hacer posible la carga y descarga.



Imagen del Puerto de Getaria en inicios de 2016. (Google Earth)

LA ACTIVIDAD NÁUTICO-DEPORTIVA

La actividad náutico-deportiva en el puerto es más reciente, acogiendo la lámina de agua destinada a este uso (dársena exterior sur) un total de 274 amarres gestionados por Euskadiko Kirol Portuak (EKP).

En general se trata de embarcaciones de reducida eslora, siendo la mayoría de menos de 8 metros, superando esta dimensión menos de un 20% de las mismas. Son mayoría las embarcaciones a motor, frente a las de vela (menos de un 20%).

Según la información facilitada al respecto se cuenta con una demanda de 211 embarcaciones en lista de espera (de esloras superiores a la media actual), a la vez que se plantea la oportunidad de mejorar los amarres de tránsito y cortesía, la funcionalidad de las prácticas deportivas, así como la disposición de pantalanes para actividades deportivas y de ocio diversas.

Ello muestra que esta actividad podría evolucionar de forma ascendente de encontrarse el espacio necesario para ello, que la actual ordenación no aporta.

Esta actividad, en mayor medida incluso en el supuesto de que quepa aumentar el actual número de amarres, podría favorecer la atracción de nuevas actividades al puerto, ligadas al mantenimiento y venta de embarcaciones y de suministros para éstas.

Se observa también que en los últimos años han aumentado las actividades deportivas que tienen al puerto y su entorno como lugar de referencia: remo en diversas modalidades, buceo, vela, pesca deportiva, surf, etc., actividades que demandan instalaciones apropiadas a las que podría dar oportuna y adecuada respuesta la adecuación de las edificaciones preexistentes así como la disponibilidad de una edificabilidad adicional que ofrece el planeamiento general vigente.

En la actualidad, la zona náutico-deportiva cuenta con un edificio destinado a puesto de socorro y oficinas de EKP, con otro edificio de servicios y con un restaurante-cafetería. Algunas actividades tan sólo cuentan para su ejercicio con superficies al aire libre. La zona cuenta también con varadero, travelling... y se apunta la oportunidad de contar con una estación de pasajeros y con espacio adicional para el aparcamiento de vehículos.

Por otro lado, la zona acoge los servicios de la playa de Malkorbe, mientras que las instalaciones referidas al surf se localizan frente a la playa de Gaztetape.

LAS CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL PUERTO

Para acoger a las referidas actividades, pesqueras y náutico-deportiva, el puerto cuenta con las siguientes características generales en cuanto a infraestructuras propiamente portuarias de abrigo, amarres y accesibilidad general:

- Dos dársenas, una interior que se valora como más protegida, y otra exterior de mayor dimensión.
- Una anchura de bocana de la dársena exterior de 60 metros, y una anchura de bocana de la dársena interior de 40 metros.
- Sendos calados de 11 y 5 metros en las bocanas exterior e interior, respectivamente.
- Una superficie total de lámina de agua de alrededor de 65.000 m² y una longitud operativa de muelles de atraque de cerca de 800 metros.

Con estas características el puerto da abrigo adecuado a las embarcaciones, si bien se ha percibido que se aprecia como más protegida la dársena interior del puerto, contando la dársena exterior con un mayor nivel de agitación.

OTROS USOS Y ACTIVIDADES EN EL ÁMBITO DEL PUERTO

A las actividades predominantes referidas se añaden por un lado otras actividades económicas diversas, ubicadas fundamentalmente en Txoritonpe; así como otras actividades ligadas con los sectores turístico y comercial, y con la hostelería.

El Plan Especial ordena estos usos, en el contexto de la regulación específica de la implantación de estos en el puerto.

Por otra parte, el ámbito del Puerto constituye el acceso al ámbito de San Antón-azpi, incluyendo incluso parte de las edificaciones que conforman dicho ámbito independiente, de acuerdo con lo establecido en el planeamiento urbanístico. En dicho ámbito se encuentran, entre otros, el edificio del antiguo Club Náutico, la estación depuradora de aguas residuales del municipio y el depósito de combustible que da servicio al puerto.

EL APARCAMIENTO Y EL TRÁNSITO RODADO

En la actualidad, el acceso viario al puerto desde Zarautz cuenta con un sentido único de circulación rodada, de forma que la sección transversal del mismo acoge a una acera y a un aparcamiento en línea. El acceso desde Zumaia acoge sin embargo los dos sentidos de circulación rodada, además de una acera y de un aparcamiento segregado en batería de importantes dimensiones, comunicado con una escalera con el casco histórico.

Dicho viario da adecuada respuesta a la movilidad y a las condiciones de accesibilidad, a la vez que permite acoger numerosas plazas de aparcamiento al aire libre, que se extienden también en diversos muelles. Estas dan servicio en la actualidad tanto al propio puerto, y a la actividad de carga y descarga, como al área urbana de Getaria y a las playas.

El Plan Especial analiza la dotación de aparcamiento necesaria y la forma de darle acogida, así como su especialización en cuanto a la respuesta a las distintas necesidades, en la línea que se ha venido resolviendo hasta ahora.

Un aspecto adicional a tener en cuenta en materia de movilidad y accesibilidad es la mejora de la integración del puerto con el casco histórico, para lo cual ya se avanzan soluciones por parte del Ayuntamiento, sin perjuicio de otras que cabe considerar en el contexto del desarrollo del presente trabajo, como se explica a continuación.

LA INTEGRACIÓN DEL PUERTO EN EL ÁREA URBANA

Cabe señalar que, aún cuando dicha integración se produce adecuadamente como consecuencia de las acciones realizadas en los últimos años, resulta susceptible de ser mejorada en buena medida.

Así, cabría plantear un acceso directo y sin barreras al puerto desde Katrapona y la calle Aldamar a la altura del palacio Zarautz, a la vez que podrían ser mejoradas las condiciones de accesibilidad desde la calle General Arnao. Esta última iniciativa puede completarse con la oportuna apertura del puerto hacia esta calle.

2.3. CARACTERÍSTICAS GEOTECNICAS DEL AREA

Desde el punto de vista tectónico-estructural, la estructura tectónica que marca el lugar es el cabalgamiento de Pagoeta, límite regional entre las dos unidades de San Sebastián y Oiz. Desde el punto de vista estratigráfico, los materiales que afloran en el área, si exceptuamos el Cuaternario, están comprendidos entre el Aptiense y el Eoceno inferior, afectados por la tectónica de la Orogenia Alpina. Los materiales predominantes corresponden al Terciario y, en particular, al Flysch terciario, tratándose mayoritariamente de areniscas y lutitas (Eoceno). Así, los materiales aflorantes corresponden a una alternancia de areniscas y lutitas, con predominio de las primeras (70%). Se trata de capas de areniscas generalmente bastante potentes (hasta 5 m) y con un tamaño de grano que, en ocasiones, llega a la arena gruesa.

Desde el punto de vista geomorfológico y de las formaciones superficiales, es de destacar la presencia de formaciones de acantilado y de áreas o cicatrices de despegue y masas desprendidas, asociadas a los acantilados, de superficie muy reducida, localizadas de forma dispersa y aislada al oeste del monte de San Antón.

Como punto de interés geológico-geomorfológico, se señala el elemento singular que supone precisamente el monte de San Antón. La morfología de esta "minúscula península" obedece a la acción erosiva del mar y del viento sobre materiales de diferente consistencia.

Así, el extremo de la península está compuesto por una alternancia de areniscas y lutitas, con dominio de las segundas sobre las primeras, mientras que el istmo de unión se caracteriza por un dominio de areniscas sobre lutitas. La diferente erosionabilidad de estos materiales ha provocado que la acción del mar haya hecho desaparecer el istmo casi por completo. En las épocas de temporales, el delgado cordón quedaba en su día cubierto por las aguas, que propiciaron la construcción de estructuras artificiales que permiten la conexión permanente de la península con tierra. La forma del monte de San Antón se debe a dos aplanamientos sucesivos y escalonados que perfilan respectivamente el “cuerpo” y la “cabeza” de su figura de ratón. Las dos superficies aplanadas corresponden probablemente a niveles de arrasamiento por erosión marina, producidos en épocas anteriores (cientos de miles de años), cuando el nivel del mar se situaba por encima del actual.

Cabe significar asimismo como punto de interés geológico la franja costera-litoral y, en particular, los acantilados y las playas de arena y cantos.

Las características urbanas del lugar hacen que no existen suelos de especial valor, encontrándose el territorio del ámbito totalmente artificializado y urbanizado.

2.4. CONDICIONES DE LA PROPIEDAD DEL SUELO

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

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

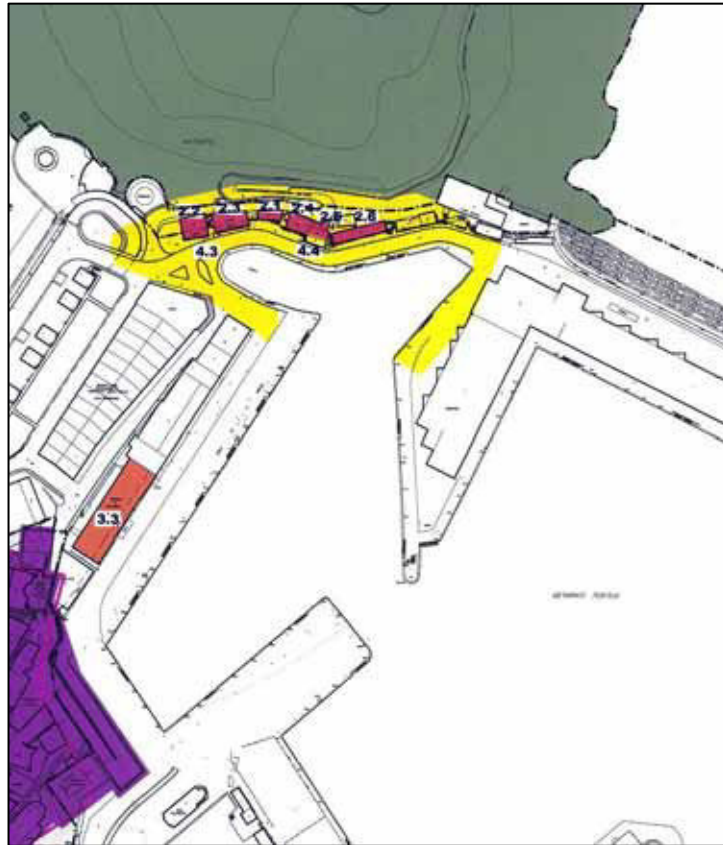
Si de la delimitación del ámbito se deriva eventualmente la incorporación de terrenos de algún propietario diferente al citado organismo, se formulará el oportuno expediente de expropiación, o acuerdo sustitutorio, para la obtención de la completa titularidad de los terrenos incluidos en el ámbito.

2.5. PATRIMONIO DE INTERÉS CULTURAL EXISTENTE

En este sentido las Normas Subsidiarias señalan una serie de elementos en el ámbito que disponen de algún interés en lo que se refiere a su posible pertenencia al patrimonio cultural. Son los siguientes:

- * 2- Elementos arquitectónicos sujetos a un nivel de conservación tipológica/ ambiental
 - 2.1 Soto
 - 2.2 Soto de Chueca
 - 2.3 Soto
 - 2.4 Soto de Balenciaga
 - 2.5 Soto
 - 2.6 Soto Almacén
- * 3- Elementos arquitectónicos sujetos a un nivel de conservación local.
 - 3.3 Cofradía de pescadores
- * 4- Ámbitos y elementos sometidos al régimen de presunción arqueológica
 - 4.3 Puerta de Getaria
 - 4.4 Ermita de San Pedro de Ugarte

Además, y dadas las características de la zona y la posibilidad de que en la misma se encontrasen restos materiales e información arqueológica a nivel subacuático, deberá comunicarse al Departamento de Cultura de la Diputación Foral de Gipuzkoa, toda actividad que suponga extracción de limos, dragados, modificaciones de cauce o similares.



Fragmento del plano "Elementos Catalogados en el Área Urbana"
De las Normas Subsidiarias de Getaria

3. DETERMINACIONES DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS PARA EL ÁREA

El planeamiento general de aplicación en el municipio de Getaria está constituido por las vigentes Normas Subsidiarias aprobadas por el Consejo de Diputados de la Diputación Foral de Gipuzkoa con fecha 19 de Junio de 2007. Con posterioridad, en resolución de 15 de Julio de 2008, fue aprobado su Texto Refundido

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

Por lo que se refiere a las determinaciones específicas básicas de aplicación en el área, se recogen a continuación íntegras las Normas Urbanísticas Particulares referidas al Área Urbanística "A.U. XIV Portua" de las NN.SS. de Getaria.

A.U. "XIV – PORTUA"

(Superficie: 226.584 m²)

I.- CRITERIOS Y OBJETIVOS DE ORDENACION

- * Consolidar el puerto de Getaria y propiciar las condiciones oportunas para su pervivencia y funcionalidad, sin perjuicio de la preservación de la imagen urbana del entorno en el que se localiza.
- * Consolidar la lámina de agua cerrada por lo muelles norte y sur.
- * Consolidar la nueva lonja y la nueva cofradía, así como el muelle pesquero.
- * Consolidar el puerto deportivo y las instalaciones y edificaciones asociadas a este y a la playa de Malkorbe.
- * Consolidar la edificación correspondiente a la cofradía vieja y aquellas que junto a ella se alinean frente al puerto.
- * Consolidar la edificación industrial (industrias auxiliares, fábricas de conservas, etc.) y terciaria (comercial y hostelera) existente al oeste del puerto.
- * Consolidar la edificación correspondiente al Tintaleku.
- * Consolidar los accesos viarios al puerto, a las playas de Malkorbe y Gaztetape, así como a la zona baja del casco histórico y a San Antón, regulando complementariamente el aparcamiento al servicio de todos ellos.
- * Consolidar las playas de Malkorbe y Gaztetape.
- * Favorecer la integración y mixtura de los usos portuarios, terciarios, industriales y dotacionales ordenando sus condiciones de compatibilidad.
- * Plantear intervenciones de adecuación de las infraestructuras de servicios en el Área.
- * Considerar la oportunidad de ubicar en el Área un centro temático o cultural en torno a la figura de Elcano.
- * Ordenar las posibilidades de edificación adicionales oportunas.
- * Remitir la ordenación pormenorizada del Área a la redacción de un Plan Especial de Ordenación del área del puerto cuya promoción corresponde a la dirección General de Puertos del Gobierno Vasco.
- * Ajustar para todo ello la delimitación del Área precisando sus límites, incorporando el acceso por Gaztetape ya ejecutado y toda la edificación ejecutada, así como el edificio Tintaleku íntegramente.
- * Sugerir de cara a la tramitación del Plan Especial el interés de destinar a usos dotacionales al servicio del municipio el edificio Tintaleku y la antigua cofradía, tal y como ya ocurre parcialmente con el edificio Itsas-etxea.



A.U. "XIV" (Cont.)

II.-REGIMEN URBANISTICO GENERAL

1.-CALIFICACION GLOBAL

* **ZONA P.1/I** (Portuaria)(Superficie: 226.584 m²)

- Condiciones particulares de edificación:

- Se consolida el aprovechamiento existente.
Se autoriza la ampliación del aprovechamiento existente en un 15%, para lo cual será precisa la aprobación definitiva del Plan Especial del Puerto.

· Condiciones de regulación del aprovechamiento edificatorio:

* Parámetros reguladores de la forma de la edificación:

- Perfil de edificación: III/I
- Altura de edificación:

Se consolida la existente sin perjuicio de la posible reconsideración del perfil de la edificación e incluso del aumento de dicha altura máxima puntualmente hasta 10 metros.

- Condiciones particulares de uso:

- Se propiciará la adecuada compatibilización de los usos portuarios, industriales, terciarios y dotacionales.
- Se consolidan los usos dotacionales existentes sin perjuicio de su eventual relocalización en el área.
- Se ordenará adecuadamente el tránsito motorizado y no motorizado libre de este a oeste a través del puerto así como el aparcamiento, dando servicio adecuado al puerto, a las playas y al conjunto del área urbana de Getaria.
- Se prohíbe expresamente el uso residencial.



A.U. "XIV" (Cont.)

2.- REGIMEN JURIDICO DE DESARROLLO Y EJECUCION

- * Clasificación del suelo:
 - SUELO URBANO.
Cuenta con la urbanización consolidada de acuerdo con el presente documento.
- * Régimen de desarrollo y ejecución del planeamiento:
 - PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL PUERTO a promover por el Gobierno Vasco en atención a su competencia en la materia.
- * Programa de actuación:
 - EJECUCION DEL PLAN ESPECIAL.
- * Régimen general de asignación del aprovechamiento urbanístico:
 - Se estará a lo dispuesto en la legislación vigente.

III.- ORDENACION PORMENORIZADA

1.-CALIFICACION PORMENORIZADA

- * Las condiciones de zonificación pormenorizada en el área serán las definidas por el correspondiente Plan Especial.

2.-MEDIDAS CORRECTORAS, COMPENSATORIAS Y DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

- * Se habrán de considerar las medidas correctoras y compensatorias establecidas en el estudio de evaluación conjunta de impacto ambiental del presente documento, así como su programa de supervisión.



A.U. "XIV" (Cont.)

IV.- DETERMINACIONES EN RELACIÓN CON LA APLICACIÓN DE LA LEY DE COSTAS

Las determinaciones de las Normas Subsidiarias no alteran el dominio público marítimo-terrestre.

La utilización del dominio público marítimo-terrestre se regula según lo especificado en el Título III de la Ley 22/88 de Costas.

Se plantea la necesidad de incorporar en su momento, en el correspondiente Plan Especial, las limitaciones que dimanen de la Ley 22/88 de Costas y, en particular, de su título II.

Los usos en la zona de servidumbre de protección se ajustarán a lo dispuesto en los artículos 24 y 25 de la Ley 22/88 de Costas, debiendo contar los usos permitidos en esta zona, con la autorización del órgano competente de la Comunidad Autónoma, de conformidad con lo determinado en los artículos 48.1 y 49 del Real Decreto 1112/92 por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley 22/88 de Costas.

Se deberá garantizar el respeto de las servidumbres de tránsito y acceso al mar establecidas en los artículos 27 y 28 de la Ley 22/88 de Costas, respectivamente y el cumplimiento de las condiciones señaladas en el artículo 30 para la zona de influencia.

Las obras e instalaciones existentes a la entrada en vigor de la Ley 22/88 de Costas, situadas en zona de dominio público o de servidumbre, se regularán por lo especificado en la Disposición Transitoria Cuarta de la Ley 22/88 de Costas.

Las instalaciones de la red de saneamiento deberán cumplir las condiciones señaladas en el artículo 44.6 de la Ley 22/88 de Costas y concordantes de su Reglamento.

Se adjunta gráfico relativo a las condiciones de aplicación de la Ley de Costas.

* 1. CONDICIONES DE APLICACIÓN DE LA LEY DE COSTAS Escala 1/2.000



A.U. "XIV" (Cont.)

**V.- EMPLAZAMIENTOS CON ACTIVIDADES POTENCIALMENTE
CONTAMINANTES DEL SUELO**

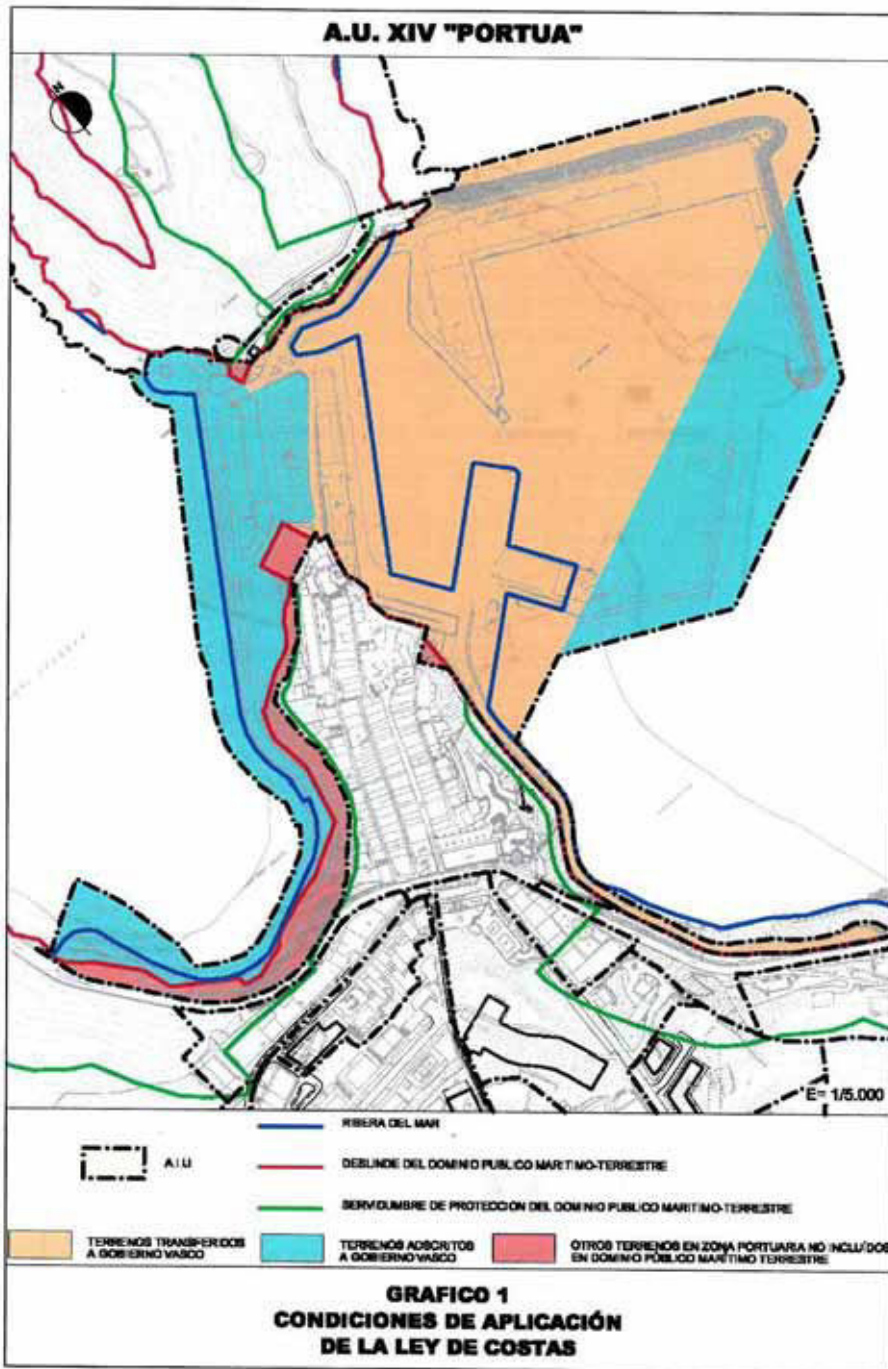
Se identifican en tal situación los ámbitos situados en el puerto denominados A-2 y A-4, incluidos en el inventario realizado al efecto por el IHOBE que se corresponden respectivamente con las parcelas de Hermanos Estolaza, C.B. y de Petronor, estaciones de servicio, S.A..

Será de aplicación en el ámbito la Ley 1/2005, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo, de 4 de febrero de 2005.

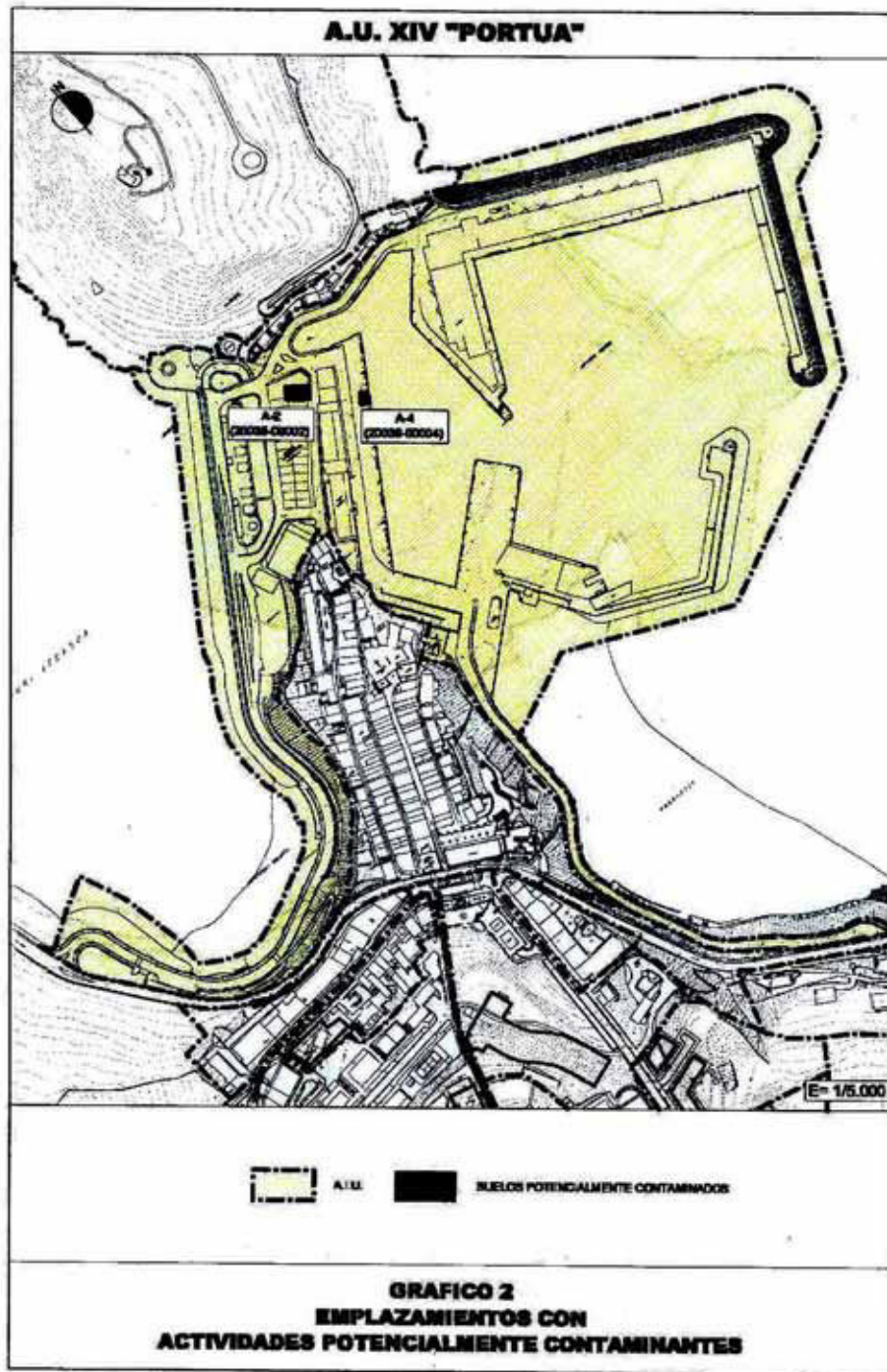
Se adjunta un gráfico en el que identifica la localización de las parcelas referidas.

* 2. EMPLAZAMIENTOS CON ACTIVIDADES POTENCIALMENTE
CONTAMINANTES Escala 1/2.000





NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMIENTO MUNICIPAL NORMAS URBANISTICAS PARTICULARES -80-
GETARIA Agosto 2007



Con todo ello, queda suficientemente precisado el contexto urbanístico de referencia.

El cumplimiento de las referidas determinaciones se justifica en los epígrafes 5 y 6 de esta Memoria a través de la descripción de la ordenación y de las soluciones propuestas, así como en los cuadros que se acompañan.

4. OTROS CRITERIOS Y OBJETIVOS COMPLEMENTARIOS A LOS INCLUIDOS EN LAS NORMAS SUBSIDIARIAS VIGENTES.

A estos criterios y objetivos han de añadirse otros de carácter sectorial portuario y otros de carácter ambiental y paisajístico que a continuación se enuncian:

- * Mejorar la funcionalidad de las instalaciones portuarias y en particular el aprovechamiento de los muelles, la accesibilidad a los mismos tanto por tierra como por mar, y las condiciones de protección de las dársenas. Se apuntan cuestiones tan dispares como la eventual oportunidad de unificar las dos fábricas de hielo preexistentes, o el interés de favorecer las condiciones de accesibilidad tanto peatonal como rodada al muelle de la lonja, para lo cual se considera oportuna la reducción puntual de la lámina de agua frente a San Anton-azpi, sin perjuicio de otras.
- * Posibilitar y definir la complementación de los edificios de la zona pesquera.
- * Adecuar y regular los usos de las instalaciones del ámbito a aquellos usos propios de un entorno portuario.
- * Procurar la mejora en la gestión de los residuos.
- * Mejorar el saneamiento y garantizar el tratamiento de los vertidos.
- * Favorecer la eficiencia energética con medidas en materia de alumbrado y otras.

Adicionalmente, se recogen también a continuación algunos otros objetivos planteados hasta el momento por usuarios del Puerto, el Ayuntamiento, etc. a considerar, en la línea de acciones como la recientemente ejecutada correspondiente a la implantación de un nuevo almacén de redes:

- * Mejorar la oferta de amarres para embarcaciones deportivas respondiendo en lo posible a la demanda existente.
- * Dotar de un área para acoger actividades de ocio, que cuente con un pantalán de acogida.
- * Rehabilitar y poner en valor y uso las edificaciones situadas en el muelle de la Cofradía Vieja, propiciando también la implantación de usos dotacionales, e incluso terciarios, que respondan a las necesidades portuarias: espacio para actividades náutico- deportivas y clubs locales, áreas de reparación y venta referidas a las actividades portuarias, alojamientos, restauración, etc., con las limitaciones establecidas en la Ley de Costas y su Reglamento.
- * Reordenar las instalaciones y edificaciones asociadas al puerto deportivo y a la playa de Malkorbe, dando adecuada respuesta a las múltiples y diversas actividades existentes, sin perjuicio de prever respuestas para aquellas otras que puedan surgir.
- * Garantizar el uso público como espacio libre de la cubierta de Tintaleku.
- * Valorar la posibilidad de aprovechar en mayor medida la superficie de muelle para actividades portuarias, previendo alternativamente al efecto aparcamientos en subsuelo o en altura (edificio de aparcamiento).

El Plan contempla también el objetivo de buscar la mejor integración posible entre el puerto y el área urbana de Getaria, orientándose al efecto las decisiones a tomar en materia de ordenación.

Así, se señalan aquí como aspectos a considerar la accesibilidad y la visibilidad del puerto desde el área urbana, la ordenación interna del propio puerto y en particular de la calle situada entre Txoritonpe y la trasera de la Cofradía Vieja, etc.

Para todo ello, cabe señalar que las Normas Subsidiarias del Puerto consolidan la edificabilidad del ámbito, a la vez que propician su eventual aumento en un 15% si así se plantea y justifica precisamente con ocasión de la redacción del Plan Especial del Puerto.

Finalmente, cabe advertir que si bien son muchas las necesidades que se apuntan, son también muy diversos los contenedores con que en la actualidad cuenta el Puerto, sin perjuicio de su actual estado y uso, cabiendo buscar, y probablemente encontrar, el equilibrio ideal para el adecuado y completo uso y disfrute del puerto.

Para ello, propiciando el consenso más amplio posible, se prevé oportuno considerar una nueva orientación de los usos de muchos de los edificios del puerto.

5. JUSTIFICACIÓN DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

La conveniencia y oportunidad de la formulación del presente Plan Especial referido al Puerto de Getaria se justifica en los propios criterios y objetivos de ordenación de las Normas Subsidiarias vigentes en el municipio, cuyo objetivo no es otro que preparar el marco jurídico-urbanístico para posibilitar la ordenación de la zona portuaria.

6. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

6.1. CUESTIONES PREVIAS. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN QUE HAN SIDO CONSIDERADAS Y VALORACIÓN DE LAS MISMAS

En el contexto de elaboración del Plan Especial, y más concretamente en el Documento de Borrador del Plan Especial que acompañaba a la Solicitud de Inicio, fueron consideradas cinco alternativas de ordenación diferentes como se enuncia a continuación:

- Alternativa "0"

Constituye la opción de la "no actuación", manteniendo congelado el estado actual de la zona portuaria.

Las Normas Subsidiarias de Getaria, definitivamente aprobadas hace ya ocho años, demandan la redacción de un Plan Especial para el puerto, determinando diversos objetivos que justifican esa iniciativa y que exigen intervenciones.

La "no actuación" que supondría optar por esta alternativa, no responde ni a ese mandato, ni a la situación que en la actualidad se constata en el Puerto de Getaria. El municipio está logrando en los últimos años una mejora urbana y ambiental significativa que resulta preciso extender necesariamente también al ámbito portuario.

Sin perjuicio de su consideración, se entiende que las determinaciones del planeamiento jerárquicamente superior llevan a descartar una opción como ésta, que no respondería ni a los objetivos que se plantean ni a las necesidades que se observan.

- Alternativa "1"

La alternativa "1" consiste en intervenir en la ordenación del ámbito sin afectar sustancialmente al uso de la lámina de agua, proponiéndose la reordenación de los muelles y de los usos de los edificios en tierra, manteniéndose la actual situación en lo que se refiere a la utilización de las dársenas, mayoritariamente ocupadas por los usos pesqueros.

Aunque mantiene la respuesta a las necesidades pesquera y náutico-deportiva, no ofrece a esta última, en el horizonte temporal del Plan, soluciones para acoger a la demanda de amarres.

La alternativa no produce impactos sensibles, a la vez que puede favorecer la recuperación de la mejora ambiental del conjunto del Puerto.

- Alternativa "2"

La alternativa "2" es similar a la "1", pero a diferencia de ella viene a incidir en la distribución de usos en la lámina de agua, incrementando en ese sentido la superficie destinada a las embarcaciones deportivas, reservándoles una parte de la dársena interior.

Se propone por tanto la reordenación de los muelles y de los usos de los edificios en tierra; a la vez que se busca un nuevo equilibrio entre la superficie de la lámina de agua con destino a usos pesqueros y usos náutico-deportivos.

Ello reduce en alguna medida la superficie destinada a la flota pesquera, (aunque entendiendo que permanece la suficiente), y ofrece al uso náutico-deportivo soluciones para dar respuesta a la demanda de amarres existente y a otros usos complementarios de interés.

La alternativa no provoca impactos sensibles, a la vez que puede favorecer la recuperación de la mejora ambiental del conjunto del Puerto.

- Alternativa "3"

Esta alternativa consiste en intervenir de forma más significativa, ampliando el puerto y la superficie de su ámbito, mediante la extensión del dique norte en sentido este.

En primer lugar, ha de señalarse que una iniciativa como ésta, de considerarse oportuna, deberá requerir del correspondiente estudio técnico que justifique y valide la propuesta, a la vez que evalúe el eventual impacto que puede resultar, en particular, en la playa de Malkorbe.

Una alternativa en esta línea amplía la lámina de agua destinada a la actividad pesquera en la dársena de la nueva lonja, manteniendo también la zona norte de la dársena interior. Con ello, cabe dar adecuada respuesta a todos los usos asociados a disponer en tierra, al ampliarse el muelle del dique norte. Asimismo, permite que la dársena interior acoja en parte (zona sur) a nuevos usos náutico- deportivos, disponiéndose además de mayor espacio para este destino en la dársena exterior, todo ello de acuerdo con la demanda que se detecta para un horizonte próximo.

La solución da, por tanto, una mejor respuesta a futuro tanto a la demanda pesquera, como al uso náutico-deportivo, manteniendo incluso los pesqueros de la dársena de la Vieja Cofradía.

La alternativa provoca un cierto impacto, como consecuencia de la ampliación del dique, si bien probablemente admisible, sin perjuicio de las conclusiones del estudio a realizar necesariamente en el caso de avanzar en esta línea.

- Alternativa "4"

Consiste en intervenir de forma aún más significativa, al suponer la ampliación del puerto mediante la construcción de un nuevo dique norte a partir del extremo norte del monte de San Antón.

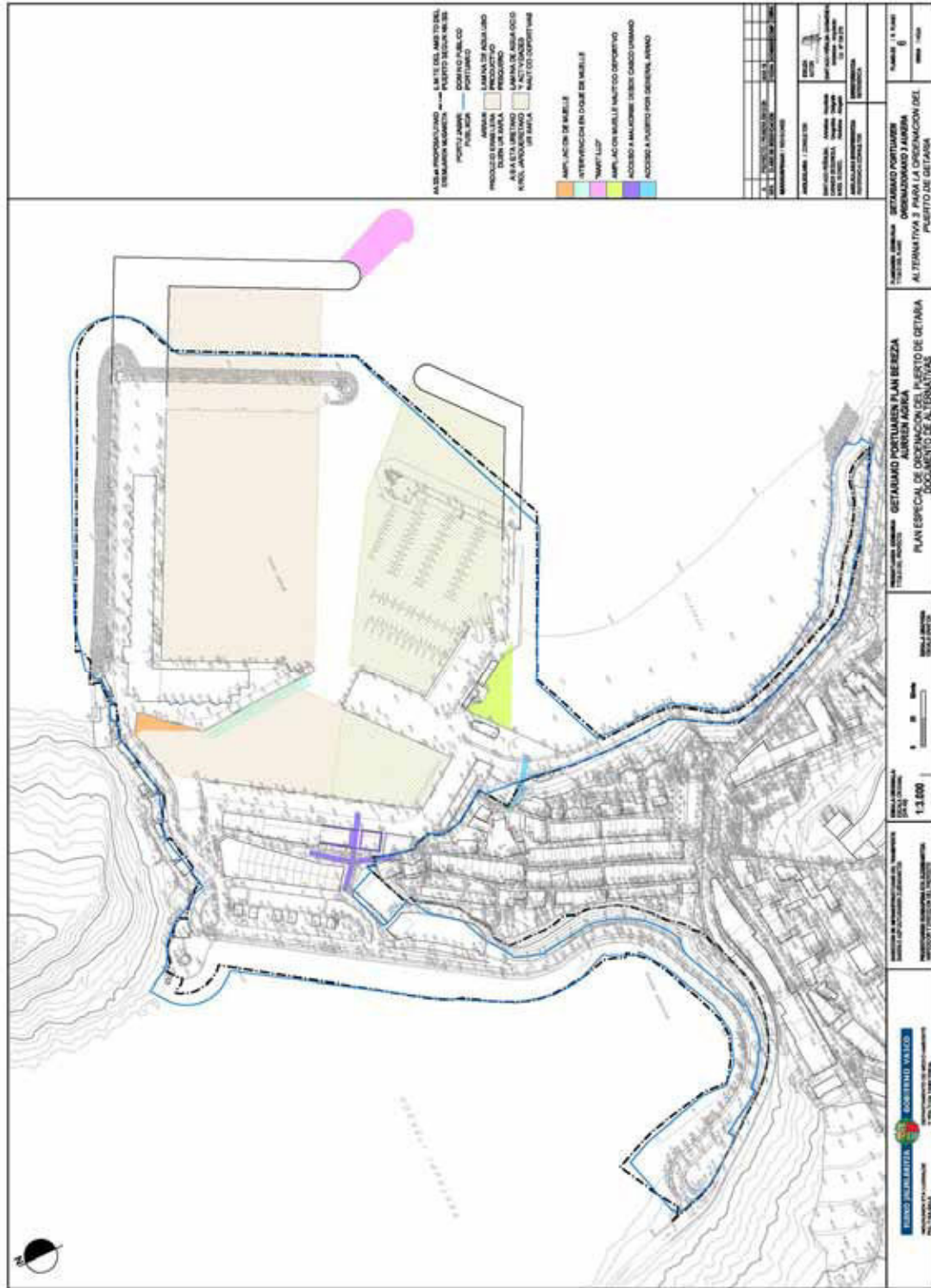
Supone la ordenación de una nueva dársena y se corresponde con la propuesta desarrollada por la ingeniería Asmatu en el año 2004 por encargo de la Cofradía de Pescadores.

Esta alternativa favorece el posible traslado de la totalidad de la actividad pesquera a la nueva dársena norte resultante, diferenciando los tráficos pesqueros y náutico-deportivos; y reservando el actual puerto a la práctica náutico- deportiva.

Ello da una mejor respuesta a futuro tanto a la demanda pesquera, como fundamentalmente al uso náutico-deportivo, si bien provoca la desaparición de los pesqueros de la dársena de la Vieja Cofradía, modificando la actual imagen urbana del puerto.

La alternativa supone un impacto significativo, que habrá de valorarse oportunamente de confirmarse la oportunidad de su consideración. Responde a una iniciativa planteada hace ya más de 10 años, en otra coyuntura, y, a priori, no suscita en la actualidad interés en el horizonte temporal para el que se formula el Plan.

A continuación se incluyen los gráficos de las alternativas que formaban parte de citado borrador.

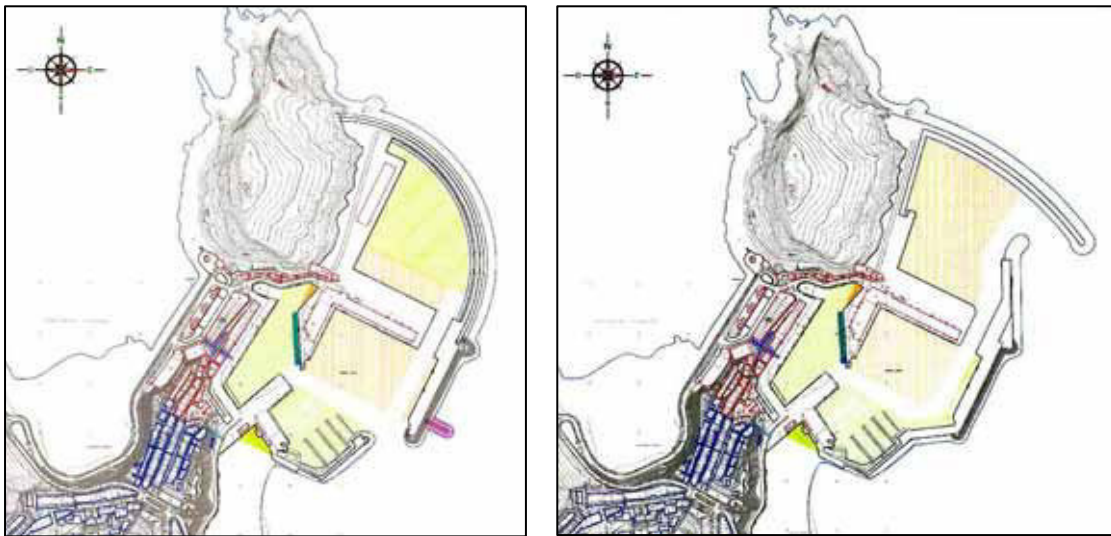


6.2. VALORACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS POR EXPERTOS Y OTRAS OPCIONES ANTERIORES COMPLEMENTARIAS DEL PUERTO DE GETARIA.

- * En el contexto de las labores de formulación del Plan Especial, y una vez elaborado el Documento Borrador, la Dirección de Infraestructuras del Transporte (Puertos) tuvo la iniciativa de contrastar con diversos expertos la idoneidad de las alternativas desde la perspectiva del diseño y construcción de puertos.

De las respuestas obtenidas cabe concluir que la solución más coherente para una ampliación del puerto es la Alternativa "4" o construcción de un dique al Norte del puerto actual.

De todas las soluciones aportadas, se incluyen a continuación de forma gráfica las que podrían ser más representativas por sus condiciones de diseño y economía, propuestas por la ingeniería Berenguer.



Se trata de un opción ambiciosa que solo sería planteable en el caso de una necesidad clara de incremento significativo de la capacidad del puerto, lo que no parece que vaya a producirse en el horizonte de vigencia del Plan Especial.

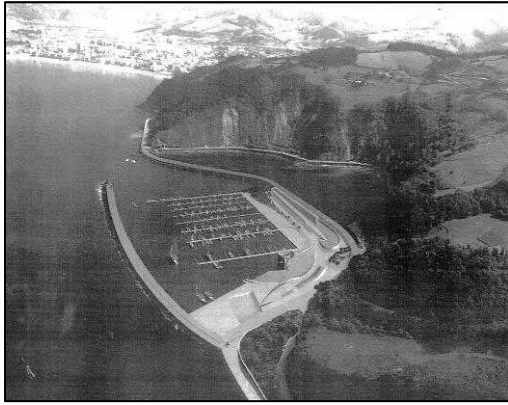
- * Conviene citar igualmente en este apartado otra solución de ampliación de las capacidades del Puerto de Getaria que se viene estudiando hace muchos años.

Se trata de la implantación de un puerto en la ensenada de Ubiri, opción que eliminaría la necesidad de ampliación del propio Puerto de Getaria.

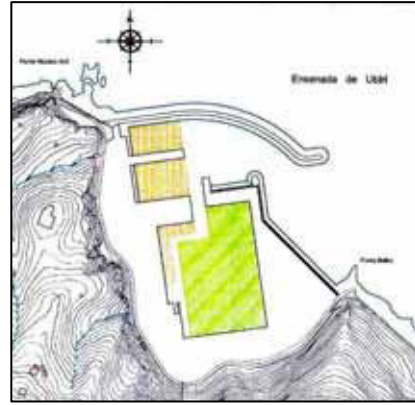
Esta solución aporta, además del notable incremento de capacidad, una posible diversificación de usos, al tiempo que elimina la afección a la base del monte San Antón, afectando, eso sí, a otro punto de la costa menos visible.

También proporciona la posibilidad de "variar" la carretera de la costa en ese punto, alejándola de la ladera que es objeto de continuos desprendimientos.

Los gráficos que se incluyen a continuación corresponden a soluciones propuestas en 1996 por la ingeniería Europrincipia, S.L., y más recientemente, por la Ingeniería Berenguer



Ubiri. Europrincipia, S.L. 1.996



Ubiri. Ingeniería Berenguer, 2016

6.3. CONCLUSIÓN DEL ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

A la vista de todo lo anterior, teniendo en cuenta la actual coyuntura y el horizonte temporal del Plan, y estableciendo la prioridad en la recalificación ambiental y funcional del Puerto, se han descartado en una primera instancia las alternativas que contemplaban la ampliación del Puerto. Evidentemente, en la misma línea, no se considera tampoco la previsión de un nuevo puerto en Ubiri, por tratarse además de otro ámbito.

Y ello se plantea así por no advertirse una necesidad cierta de ampliar el puerto pesquero y por considerarse que las actuales dársenas pueden reordenarse para acoger más adecuadamente las necesidades náutico-deportivas. En consecuencia, se descartan en esta primera aproximación las alternativas 3 y 4 consideradas en origen en el borrador de alternativas, sin perjuicio de reiterar la idoneidad de la nº4 para acometer una eventual ampliación del puerto.

Así, el debate se ha centrado en la consideración de las alternativas 0, 1 y 2, alternativas que se han sometido a su evaluación ambiental paralelamente al proceso de redacción de este Plan Especial.

Como consecuencia de todo ello, se concluye que, en la actual coyuntura, la opción más apropiada es la Alternativa “1”, con algunos matices incluidos en el presente documento, que mejora las condiciones generales de las instalaciones de tierra, abriendo nuevas posibilidades con la introducción de zonas de uso mixto, sin detrimento de las condiciones de la actividad pesquera.

El Plan, con independencia de cuanto pueda resultar de su exposición pública, desarrolla la alternativa “1”, descartándose por tanto el resto de alternativas y soluciones complementarias, sin perjuicio de que, en otras circunstancias, y dependiendo de las necesidades que presente el puerto en un futuro próximo, pudiera adoptarse alguna de las soluciones de ampliación que han sido consideradas en el precedente análisis.

6.4. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN. ALTERNATIVA A DESARROLLAR

La Alternativa “1”, escogida para su desarrollo por el Plan Especial, responde íntegramente a las determinaciones de las Normas Subsidiarias vigentes como se comprueba en la descripción de la propuesta que se realiza a continuación, incluyendo asimismo otra serie de cuestiones surgidas durante el proceso de formulación del presente proyecto y sus documentos preparatorios.

Así pues, la propuesta busca el mantenimiento general de la forma del puerto, tanto en lo que se refiere a su estructura de diques y muelles (con alguna pequeña reforma), como a las instalaciones de servicio existentes en edificios, pabellones, etc., procurando eso sí, la mejora y complementación de todos ellos así como una clara adscripción de usos a cada elemento, buscando un mejor aprovechamiento del espacio y sin perjuicio de que puedan alcanzarse incluso mayores complementaciones como consecuencia de una buena convivencia entre usos.

Se procura asimismo la recuperación de la conexión peatonal del puerto con el casco urbano a través de una escalera instalada en el espacio que hay entre el edificio Itxas Etxe y la Cofradía Vieja, así como la mejora de la urbanización, incorporando zonas de estancia y mobiliario urbano que complementen las acciones a llevar a cabo en los edificios representativos como la Cofradía Vieja, la vieja Fábrica de Hielo, el edificio Tintaleku o incluso el edificio del antiguo Club Náutico, fuera del ámbito.

Las cuestiones más relevantes de la ordenación propuesta son las siguientes:

- AUMENTO DE SUPERFICIE DE MUELLE AL SUR.

Ocupando una parte residual de la playa de Malkorbe, se incrementa en unos 400 m² la superficie de muelle próxima a la dársena de embarcaciones deportivas, con el objetivo de reordenar allí los servicios necesarios para esta actividad, que en la actualidad se encuentran en condiciones inadecuadas.

La playa no sufre en exceso esta reducción de superficie, ya que se trata de un espacio ciertamente residual y arrinconado por el propio puerto que fue origen de su existencia.

Cabe señalar al respecto la posibilidad de que sea necesaria la adopción de medidas de protección del nuevo muelle con escollera u otro método equivalente, para mitigar el golpe de ola que ya se produce en ese punto en la actualidad, o incluso la previsión de un peto frente a la playa como medida, parcial en cualquier caso, ante una eventual subida del nivel del mar.

- AUMENTO DE SUPERFICIE DE MUELLE AL NORTE

En este caso el aumento de superficie (en unos 200 m²) se produce en detrimento de la lámina de agua y tiene por objeto mejorar las condiciones de la circulación rodada en el inicio del dique Norte, en su engarce con el acceso desde San Antón.

La acción mejora sensiblemente las condiciones geométricas del muelle, y no perjudica la operatividad en la lámina de agua.

- LA OCUPACIÓN DE LA LÁMINA DE AGUA

La regulación y delimitación de los usos previstos en la lámina de agua del Puerto de Getaria vendrán determinadas por la DEUP (Delimitación de Espacios y Usos Portuarios) que se formule con ese objetivo.

- OCUPACIÓN DE MUELLES

Como complemento normativo al Uso Mixto del Muelle de la Cofradía, se delimita una franja de cinco metros (5,00 m.) con una servidumbre de uso a favor del uso pesquero, que dé prioridad a las labores de embarque, desembarque, carga y descarga de los barcos pesqueros que operen en el puerto.

- USOS DE LA EDIFICACIÓN

La recuperación de edificios en desuso constituye uno de los objetivos más importantes del presente Plan Especial.

En el Documento Borrador redactado previamente, se hacía un completo análisis de la situación actual y la disponibilidad de las edificaciones existentes en el puerto, base sobre la que se efectúan las propuestas del presente Plan Especial.

Y es que dotar de la debida funcionalidad a edificaciones abandonadas y en claro proceso de deterioro ofrece tanto las ventajas de su nueva utilización, como la mejora ambiental que se da como consecuencia.

Con esta finalidad, se adscribirían al uso Mixto las parcelas de los edificios de la Cofradía Vieja y de la vieja fábrica de hielo (el edificio del Antiguo Club Náutico, fuera del ámbito, ya se encuentra en una zona con la calificación global de Actividades Económicas), con el objetivo de que pudieran acoger actividades tanto productivas- pesqueras, como de equipamiento, ocio, recreativas, terciarias diversas (Restauración, alojamiento, actividades ligadas con el sector pesquero y su transformación, actividades de investigación o desarrollo en esta materia...), actividades de mantenimiento, venta y suministro de embarcaciones, y similares, con las limitaciones establecidas por la Ley de Costas y su Reglamento.

En la misma línea, se propone también destinar el edificio Tintaleku a los mismos usos Mixtos que pudieran dar cabida a clubs deportivos, escuelas de vela, buceo y otras, (almacenamiento...).

Como aspectos complementarios a tener en cuenta, cabría tanto reordenar la lonja nueva al efecto de integrar los usos que puedan ser desplazados eventualmente del muelle de la cofradía vieja, previendo las ampliaciones necesarias, como favorecer el destino del pabellón de Txoritonpe a usos de actividades económicas efectivamente ligados con la actividad portuaria.

Las condiciones constructivas de los edificios u otras características como su nivel de protección, etc. darán las pautas para su conservación o bien para su demolición, en cuyo caso, la nueva edificación se ajustará a los parámetros establecidos por las Ordenanzas Reguladoras del presente Plan Especial.

- MEJORA EN LAS CONDICIONES DE URBANIZACIÓN

Se trata de modificar y mejorar en la medida de lo posible las condiciones de urbanización de los muelles que tienen un estrecho contacto con la zona urbana o la playa de Malkorbe.

Así, en el contexto de las obras de rehabilitación o renovación de los edificios destinados a nuevos usos, procede la mejora de la urbanización circundante como una muestra más de la renovación portuaria que se acomete.

Se incluirían en este apartado el muelle de la Cofradía Vieja y el entorno de los servicios de la actividad náutico-deportiva, en la medida en que transforman su edificación y constituyen áreas de paseo y relación.

El alcance de dichas obras, debería ser definido en el correspondiente proyecto de obras de urbanización que fuera redactado al efecto, una vez concretados los criterios de intervención por parte de la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos.

- MEJORA DE LAS CONEXIONES PEATONALES CASCO URBANO-PUERTO

Una de las operaciones propuestas para lograr este objetivo es la conexión del casco en el extremo Norte de la Calle General Arnao con el puerto de forma más directa como antaño se producía.

Para ello se propone acondicionar un paso entre la Calle General Arnao y el puerto, mediante la instalación de una escalera en el espacio existente entre el edificio Itxas Etxe y la Cofradía Vieja, que podría llevarse a cabo en el contexto de las obras de renovación de los edificios afectados.

La segunda de las acciones propuestas con esta finalidad (que se produciría fuera del ámbito del puerto), consiste en la instalación de un ascensor que salva el desnivel entre la Calle Aldamar -en las inmediaciones del edificio Tintaleku- y la carretera de acceso al puerto.

Todas estas cuestiones suponen en la práctica, el mantenimiento de la forma general que presenta el puerto en la actualidad, de forma que las acciones a llevar a cabo, excluidas las dos pequeñas ampliaciones de muelle, constituyen exclusivamente mejoras en las edificaciones y urbanización existentes y traslados en la disposición de atraques en las dársenas.

Como aspecto singular cabe citar la propuesta de nuevas edificaciones en la parte sur, como reorganización de las construcciones provisionales existentes para el servicio a la actividad náutico-deportiva, y también un nuevo edificio en el dique Este para acoger los usos desplazados del edificio actual junto a la Cofradía vieja (producción de hielo y almacenamiento de cajas).

La organización del puerto podría describirse así esquemáticamente como tres núcleos de atraque diferenciados, con la dársena interior en uso mixto con predominancia del pesquero incluido el muelle de veteranos, la parte norte de la exterior destinada a la actividad pesquera, y la parte sur a la náutico-deportiva, manteniéndose así cada actividad en las cercanías de sus zonas y edificios de servicio, sin perjuicio de lo que se establezca por la DEUP (Delimitación de Espacios y Usos Portuarios) que se formule con ese objetivo.

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

Se mantienen también los accesos viarios Norte y Sur, así como la conexión por la rampa de Plaza Katrapuna, sin que se prevea cambio alguno en sus dimensiones o geometría.

Por lo que se refiere al aparcamiento de vehículos, se propone la ejecución de dos estacionamientos subterráneos: uno de ellos en la unidad edificatoria "A" de la parcela náutico-deportiva "NR.1", con una cabida aproximada de 100 plazas por planta, y otro más en el subsuelo del muelle de la Cofradía vieja con unas 85 plazas por planta.

Finalmente, se prevén las infraestructuras de servicios necesarias para su correcto funcionamiento, entre las que se incluyen las de saneamiento y drenaje, abastecimiento de agua, electricidad y redes de gas y de telecomunicaciones, que se describen más pormenorizadamente más adelante en esta Memoria.

En este sentido, se plantea igualmente la posibilidad de trasladar el depósito y el poste de abastecimiento de gasóleo a la Parcela "P.1", en una posición más conveniente para el servicio de las embarcaciones.

En la ejecución de las intervenciones se tendrá especialmente en cuenta el cumplimiento del Decreto 178/2015, sobre la sostenibilidad energética del sector público de la C.A.P.V..

6.5. EL PROGRAMA DE USOS PORTUARIOS

El presente Plan Especial, de acuerdo con cuanto precede, ordena el sistema general portuario delimitado globalmente por las Normas Subsidiarias distinguiendo en una primera instancia ocho tipologías de Ámbitos Funcionales en el área portuaria general, que se delimitan en el plano II.2 de la propuesta, y que se denominan conforme a lo establecido en la vigente Ley 2/2018 de 28 de Junio de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco.

Son las siguientes:

Zona Portuaria – “USOS PESQUEROS”

Zona Portuaria – “USOS NAÚTICO-RECREATIVOS”

Zona Portuaria – “USOS INDUSTRIALES Y COMERCIALES”

Zona Portuaria – “USOS MIXTOS”

Zona Portuaria – “ACCESO TERRESTRE”

Zona Portuaria – “LÁMINA DE AGUA”

Zona Portuaria – “LITORAL”

Zona Portuaria – “DEPURADORA DE AGUAS RESIDUALES”

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

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

- Zonas de Uso Pesquero “P”.

Se distingue una zona adscrita a este uso, que contiene los edificios de servicios del puerto pesquero.

- Zonas de Uso Náutico- Recreativo “NR”

En este caso son siete las zonas delimitadas para este uso. La primera, “NR.1”, viene a constituir los muelles de la marina deportiva, y las otras seis son edificios sueltos o partes de ellos, destinados a sotos o locales de hostelería, situados en su mayor parte en la falda del monte San Antón.

Cabe señalar al respecto que cuatro de estas zonas - “NR.3”, “NR.4”, “NR.5 y “NR.7”, no entran por completo en el ámbito, y tienen buena parte de su superficie en las Áreas limitrofes .

- Zonas de Usos Industriales y Comerciales “IC”

Las tres zonas delimitadas en esta modalidad se ubican en la zona de Txoritonpe. Dos de ellas contienen almacenes diversos y manipulación de pescado, y la tercera es un establecimiento hostelero.

- Zonas de Usos Mixtos "M"
Integradas por el muelle de la Cofradía vieja, "M.1", y el edificio Katrapuna, "M.2", la primera de ellas contiene los edificios más representativos del Puerto.
- Vialidad Rodada "VR"
Contienen la circulación rodada y se delimitan dos zonas para este uso "VR.1" y "VR.2"
- Vialidad peatonal "VP".
Para el tránsito peatonal se distinguen ocho zonas con este uso. "VP.1" al "VP.8"
- Espacios libres de protección "ELP"
Se distinguen cuatro zonas calificadas con este uso "ELP.1" a "ELP.4".
- Lámina de Agua "LA"
Hay una sola zona adscrita a esta calificación, y contiene toda la superficie de agua del ámbito portuario.
- Infraestructura portuaria (Diques) "IP".
Se distinguen tres zonas: "IP.1", "IP.2" e "IP.3"
- Depuradora de Aguas Residuales."DAR"
Hay una sola zona adscrita que se corresponde con una parte de esa infraestructura que invade el ámbito.

Con estas tipologías de Calificación Pormenorizada se proyectan las parcelas edificables destinadas a acoger edificios y usos relacionados con la actividad portuaria, delimitándose, una para el uso pesquero (zona "P.1"), siete para el uso náutico - recreativo (zonas "NR.1" a "NR.7"), otras tres para el uso industrial- comercial (zonas "IC.1", "IC.2" y "IC.3"), y dos para el uso Mixto (zonas "M.1" y "M.2"), mientras que las zonas destinadas a viales de comunicación y espacios libres carecen en principio de edificación.

De este modo, en la zona "P.1" se delimita una sola unidad edificatoria que regula a los edificios existentes consolidados, y a la nueva edificación propuesta, que supone un incremento de 1.060. m²(t).

En la zona "NR.1" se delimita también una sola unidad edificatoria que envuelve a los edificios existentes, de forma que la edificabilidad autorizada de 2 500 m²(t) proyectados totales, pueda acoger alguna de aquellas. En el resto de las zonas NR, la parcela edificable es coincidente con la zona.

Las zonas "IC.1", "IC.2" y "IC.3", dispone cada una de ellas de una unidad edificatoria, que en el caso de la tercera de ellas, es coincidente con la zona.

En la zona "M.1" por su parte, se distinguen seis unidades edificatorias denominadas "A", "B", "C", "D" "E" y "F",. Para todas ellas se determinan su edificabilidad y sus condiciones de edificación, que vienen a coincidir con las existentes, salvo en las Unidades "D" y "E" en las que se admite su elevación al perfil general y, en consecuencia, el aumento de su edificabilidad en 272 m²(t) y 166 m²(t) respectivamente.

Por último, en la zona "M.2" (Edificio Tintaleku), la parcela edificable es coincidente con la edificación en planta, y a su vez con la delimitación de la zona, aunque su edificabilidad se reduce a los 1.370 m²(t) como consecuencia de la disminución de su perfil a dos plantas sobre rasante, frente a las tres de las que dispone, manteniendo su altura de edificación y complementándolo con un pequeño ático de un máximo de 150 m²(t).

Así pues, en términos generales, se consolida la edificabilidad existente en cada parcela, así como su perfil y altura, con las excepciones del incremento en las Unidades "D" y "E" de la zona "M.1", y de las parcelas edificables de las zonas "P.1" y "NR.1", así como la reducción en el edificio Tintaleku.

Su rehabilitación o renovación por demolición, vendrá determinada tanto por las condiciones constructivas del edificio como por su grado de protección y las características del programa a introducir.

En estas condiciones, se proyecta una edificabilidad total de 33.970 m²(t), cantidad inferior a lo determinado por las NN.SS. que autorizan un incremento del 15% sobre lo existente, como se justifica a continuación.

Teniendo en cuenta que las preexistencias, a la entrada en vigor de las NN.SS, alcanzaban una edificabilidad estimada de 30.232 m²(t), el 15% supone un total autorizado de 4.535 m²(t), cantidad superior en 797 m²(t) a la nueva edificabilidad proyectada de 3.738 m²(t).

Ésta viene constituida por los 700 m²(t) del recientemente construido edificio de redes, más los 3.498 m²(t) proyectados por este Plan Especial como ampliaciones o nuevas edificaciones, y con la deducción de 460 m²(t) del edificio Tintaleku (M.2) al que se le elimina una planta.

En los cuadros incluidos en el presente documento, se definen las edificabilidades de cada unidad edificatoria.

6.6. LA RED VIARIA

Como ya ha sido señalado, el presente Proyecto mantiene los accesos a la zona portuaria, e introduce al mismo tiempo algunas medidas tendentes a mejorar la movilidad peatonal en la conexión casco-puerto, planteando la definición de itinerarios peatonales específicos y espacios libres.

En este sentido se propone acondicionar un paso entre la Calle General Arnao y el puerto, mediante la instalación de una escalera en el espacio existente entre el edificio Itxas Etxe y la Antigua Cofradía, que podría llevarse a cabo en el contexto de las obras de renovación de los edificios afectados.

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

Los dos viales principales de acceso al muelle pesquero y a la dársena deportiva se configuran como un viario convencional, con segregación de calzada y acera.

En el caso del acceso desde el Oeste, la acera discurre en buena parte sobre el muro de costa que protege el puerto por el Noroeste.

Se mantiene por el contrario el carácter de coexistencia de la rampa desde Plaza Katrapuna y de la plataforma del actual muelle pesquero.

Por lo que se refiere al aparcamiento, se posibilita la ordenación de unas 555 plazas en el ámbito portuario: en torno a 300 plazas en la parcela correspondiente a la dársena deportiva, y concretamente en tres plantas del subsuelo de la Unidad Edificatoria de la zona "NR.1". Las otras 255 plazas vendrían a situarse en tres plantas del subsuelo del muelle de la Cofradía vieja.

6.7. URBANIZACIÓN E INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS URBANOS

De conformidad con las determinaciones de aplicación se determinan en el presente epígrafe los esquemas de los trazados de las redes y galerías de todos los servicios previstos.

6.7.1. Acondicionamiento del terreno, obras de fábrica y urbanización superficial

No se precisan movimientos de tierras singulares para el desarrollo y ejecución de la propuesta. Tan sólo se prevén los rellenos necesarios para la formación de dos plataformas de aproximadamente 200 m² y 400 m² en sendas localizaciones puntuales (antiguo puerto pesquero y zona náutico-deportiva, en la playa de Malkorbe) y, por otra parte, para la construcción de aquellas edificaciones que conlleven la eventual ejecución de sótanos, cabiendo programar el oportuno equilibrio en el movimiento de tierras.

Las obras de fábrica necesarias son asimismo limitadas reduciéndose a las precisas para realizar las referidas ampliaciones de plataformas y las edificaciones que se rehabiliten, sustituyan o se realicen "ex-novo". Las soluciones constructivas a adoptar se concretarán en los correspondientes proyectos de obras de urbanización y edificación.

La urbanización superficial consistirá en la pavimentación de las plataformas portuarias cuya reurbanización se considere precisa y se acometa en los proyectos de obras de urbanización correspondientes, de acuerdo con lo dispuesto en el Plan.

6.7.2. Red de distribución de agua, riego e hidrantes contra incendios

Se consolida la red de abastecimiento de agua preexistente, sin perjuicio de que pueda abordarse su mejora.

Se prevé completar la misma con el objeto de dotar de abastecimiento, por un lado, a la nueva parcela edificable que se delimita en la zona náutico-deportiva y, por otro, a los nuevos pantalanés que se instalen.

El esquema del trazado de la red se describe gráficamente en el plano II.4.1.

Se complementará adecuadamente la red de hidrantes contra incendios existente en el ámbito

6.7.3. Red de saneamiento. Depuración de aguas residuales

Se consolida asimismo la red de saneamiento preexistente, en la que se distinguen las aguas que tienen como destino la estación depuradora de San Antón-azpi y aquellas otras que, procediendo de actividades implantadas en el muelle, una vez tratadas, se vierten al mar.

Se prevé completar dicha red proponiendo la acometida a la misma desde la nueva parcela edificable que se delimita en la zona náutico-deportiva.

El esquema del trazado de la red se describe gráficamente en el plano II.4.2.

6.7.4. Drenaje

Se consolida la solución de drenaje del Puerto, resolviéndose en buena medida mediante vertidos directos al mar de gran parte de la superficie de las plataformas de muelles, sin perjuicio de la recogida de aguas en sumideros, completada por la red de drenaje soterrada correspondiente.

El esquema del trazado de la red se describe gráficamente en el plano II.4.2.

En dicho esquema cabe observar la solución proyectada para el drenaje de las aguas que proceden de la zona alta del área urbana de Getaria, fuera del ámbito del Puerto, que propone derivar aquellas aguas hacia la playa de Gaztetape, evitando su paso por los muelles.

6.7.5. Distribución de energía eléctrica

El puerto cuenta con dos Centros de Transformación desde los que se acomete para dar servicio a todas las actividades y necesidades en baja tensión.

El mismo tipo de suministro se efectuará para los nuevos edificios y servicios que resulten de la ordenación propuesta y, en particular, a los nuevos pantalanes que se instalen.

En atención al alcance de las intervenciones propuestas, no se prevé a priori la necesidad de un nuevo Centro de Transformación.

El esquema del trazado de la red se describe gráficamente en el plano II.4.3.

6.7.6. Red de alumbrado público

Se consolida la red de alumbrado público si bien se propone la paulatina sustitución de las luminarias por elementos con lámparas de tipo led de acuerdo con los proyectos de obras de urbanización que se vayan redactando al efecto.

El esquema del trazado de la red se describe gráficamente en el plano II.4.4.

6.7.7. Red de telecomunicaciones

Se consolida la red preexistente, a la vez que se acometerá desde las infraestructuras existentes, propiedad de Euskaltel y Telefónica, para dar servicio a los nuevos edificios que se ejecuten en desarrollo del Plan.

El esquema del trazado de la red se describe gráficamente en el plano II.4.5.

6.7.8. Distribución de gas

Las edificaciones del Puerto se suministrarán desde la infraestructura existente en el municipio de Getaria.

No se ha previsto suministrar gas al Muelle de Actividad Pesquera al ubicarse éste a una gran distancia respecto a las canalizaciones existentes.

El esquema del trazado de la red se describe gráficamente en el plano II.4.6.

6.7.9. Abastecimiento de gasóleo

Se propone posibilitar una nueva ubicación del depósito y poste de distribución de gasóleo en la Zonas "P.1" e "IP" delimitadas.

7.- EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PLAN ESPECIAL. EVALUACIÓN ACÚSTICA.

El estudio de evaluación ambiental estratégica del Plan Especial se desarrolla en un documento autónomo, complementario al presente Plan Especial, si bien realizado coordinada y paralelamente.

El estudio de evaluación ambiental estratégica del Plan, tras la identificación y valoración de los posibles efectos del mismo, y descartada justificadamente la alternativa 0, destaca que no hay prácticamente diferencias entre las dos alternativas planteadas (1 y 2), dado que ambas se materializan en un mismo territorio que además está muy transformado, obteniéndose como mejor opción la alternativa 1 porque favorece en mayor medida la continuidad de la actividad pesquera a corto y medio plazo y, en consecuencia, la identidad del puerto, a la vez que las medidas que se plantean mediante la introducción del uso mixto de determinados muelles favorecen por otra parte la recualificación ambiental del puerto.

El análisis de los posibles efectos del Plan estimados refleja que seis de ellos serían positivos, siempre respecto a las condiciones preoperacionales: cinco de ellos se materializarían en la fase de explotación (calidad del paisaje, mirador paisajístico, uso náutico-deportivo, accesibilidad en el área urbana y bienes de interés cultural) y uno en la fase de obra (generación de empleo). Como afecciones negativas se contabilizarían a su vez cinco, todas ellas valoradas sin embargo como compatibles, correspondiéndose con las ocupaciones del lecho marino y de la playa respectivamente, con el incremento de la superficie impermeabilizada y con la calidad del aire y del paisaje, en los dos últimos casos susceptibles en la fase de obras. Tan sólo se prevé un efecto considerado como desconocido, atribuible a la procedencia del material de relleno, ya que dependiendo de la opción que finalmente se opte puede ser positivo o negativo. Cabe destacar por otra parte que no hay ningún efecto estimado del Plan que se haya valorado como moderado, severo o crítico.

Por todo ello, el Impacto Global producido en el ámbito portuario y, por ende, en la localidad de Getaria por el desarrollo de las propuestas del Plan Especial del Puerto es totalmente COMPATIBLE (afección ambiental muy baja) e incluso BENEFICIOSO, en muchas de ellas.

Hecha esta valoración general, el estudio de evaluación ambiental estratégica del Plan incorpora asimismo un programa de supervisión a considerar en la ejecución del Plan, acompañado para ello de unos indicadores; y concreta una serie de medidas a tener en cuenta igualmente en dicha ejecución.

Por lo que se refiere al Estudio de Evaluación Acústica formulado para el ámbito, y que se incluye como Anejo al EAE, sus conclusiones ponen de manifiesto el cumplimiento de los OCA (Objetivos de Calidad Acústica) aplicables al exterior, tanto en las fachadas como a 2 m. de altura, por lo que no resulta necesario el análisis de medidas correctoras al respecto.

Por otro lado, se señala también que, al tratarse de edificios únicamente industriales y recreativos, no disponen de objetivos aplicables para el espacio interior, por lo que solo será necesario cumplir lo establecido en el documento básico DB-HR del CTE en cuanto a calidad acústica de la edificación.

8. LA ACCESIBILIDAD.

En el Anexo II del presente documento se incluye la justificación del cumplimiento de la normativa vigente para la promoción de la accesibilidad

9.- LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA DEL PUERTO DE GETARIA Y LA PERSPECTIVA DE GÉNERO.

El Estudio referido a la ordenación del Plan Especial desde la Perspectiva de Género, se desarrolla en el Documento “E”, que forma parte del presente Plan Especial.

10.- EL POSIBLE IMPACTO DEL PLAN EN LA SITUACIÓN SOCIOLINGÜÍSTICA.

El Estudio referido al impacto del Plan Especial en la situación sociolingüística, se desarrolla en el Documento “F”, que forma parte del presente Plan Especial.

11. GESTIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN ESPECIAL

11.1. CONDICIONES GENERALES DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN

El Plan Especial ordena un ámbito de titularidad pública, cuyo desarrollo será gestionado por el Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco a través de su Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos.

No se declara ningún edificio disconforme con la ordenación o fuera de ordenación.

11.2. EJECUCIÓN DE LA URBANIZACIÓN Y LA EDIFICACIÓN

El ámbito delimitado como “Puerto de Getaria” deberá ser objeto de diversos proyectos de obras y de obras de urbanización.

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

- Ampliación Muelle de Actividad Pesquera
- Ampliación Muelle de actividad Náutico-Deportiva
- Mejora o complemento de la urbanización en muelles.

Se debe prever, al menos, un proyecto para cada una de dichas actuaciones independientes, además de los proyectos específicos de construcción correspondientes a la edificación sobre rasante (edificios portuarios) y bajo rasante (aparcamientos) de las zonas “P.1” y “NR.1”

11.3. EJERCICIO DE LA FACULTAD DE EDIFICAR

La ejecución de la edificación en el ámbito se ajustará a los condicionantes de carácter general establecidos en la vigente legislación urbanística, en las Normas Subsidiarias municipales y en el presente Plan Especial. Se estará en particular a lo dispuesto en el Catálogo de las Normas Subsidiarias.

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

En cualquier caso, podrán redactarse Estudios de Detalle con el objeto de precisar o reajustar las determinaciones del presente Proyecto en cuestiones cuyo alcance sea objeto de dicho tipo de documento.

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


Donostia-San Sebastián, Abril de 2020



MANU ARRUABARRENA



SANTIAGO PEÑALBA



MIKEL IRIONDO

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento corresponde al expediente del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, aprobado inicialmente mediante Orden de 1 de diciembre de 2020, del Consejo de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.

EGINBIDEA: Jasota gera dadin dokumentu hau dagokiola Getariako Portuko Antolamenduko Plan Bereziaren espedienteari. Horrek, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuaren 2020ko abenduaren 1eko Agindua bidez jaso zuen hasierako onespena.

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

ÍNDICE

Pág.:

| | |
|---|---|
| 1. Síntesis de la memoria..... | 3 |
| 2. Cuadro de Características generales..... | 4 |
| 3. Cuadro de Zonificación Global – Ámbitos Funcionales delimitados en el Puerto | 5 |
| 4. Cuadro de Calificación Pormenorizada..... | 6 |
| 4. Cuadro de Aprovechamientos y Ocupación asignados a las parcelas edificables | 7 |

1. SINTESIS DE LA MEMORIA.

1.1.- Objeto del proyecto

El presente Plan Especial desarrolla las determinaciones de las Normas Subsidiarias de Planeamiento vigentes en el municipio de Getaria.

1.2.- Estado actual

El territorio objeto del Plan corresponde a la actual zona portuaria del municipio, para su adecuación a las previsiones del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco.

Se trata de un ámbito de forma sensiblemente rectangular situado al sur del Monte de San Antón (Ratón) en sentido Este Oeste.

El puerto inicial, situado en la falda sur del monte fue ampliado mediante diques al norte y al este, dotándolo de su actual configuración.

Las edificaciones se sitúan tanto sobre el istmo o unión de la tierra con el monte San Antón, donde se encuentran los más antiguos, como sobre el dique norte.

1.3.- Síntesis descriptiva de la ordenación propuesta

El Proyecto tiene como objetivo la ordenación integral del ámbito del Puerto de Getaria, integrando la infraestructura existente con la nueva organización planteada por la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco.

Se distinguen en una primera instancia ocho tipos de subzonas globales o ámbitos funcionales dentro del Sistema General portuario: la zona pesquera, la náutico-recreativa, la zona de usos industriales y comerciales, la zona de usos mixtos, el acceso terrestre, la lámina de agua, la zona litoral, y la depuradora de aguas residuales.

A partir de esta primera definición el Plan Especial concreta la zonificación pormenorizada del área de intervención distinguiendo las zonas, edificables o no, en función de su uso y destino.

Asimismo, el proyecto concreta las condiciones de edificación de las parcelas resultantes y la definición geométrica de la ordenación, asignando a las parcelas edificables su correspondiente edificabilidad. Así, en la zona portuaria destinada a la actividad Pesquera se ordenan 11.058,70 m²(t), mientras que la zona destinada a la actividad Náutico-Recreativa acoge un total de 3.103,86 m²(t). A ello se suman los 10.862,30 m²(t) del uso Industrial-Comercial, los 8.937 m²(t) del uso Mixto y los 8,90 m²(t) de la parte de Estación Depuradora que invade el ámbito, lo que da un resultado total de 33.970,76 m²(t) en una ocupación en planta de 25.463 m². El incremento, respecto de lo existente asciende a 3.738 m²(t), cantidad inferior a los 4.535 m²(t) autorizados por las vigentes NN.SS.

Los accesos al ámbito se mantienen en ambos lados del casco urbano y en su zona central, con viales existentes que no necesitan en principio transformación alguna. Se aportan al mismo tiempo nuevas dotaciones de aparcamiento, tanto en la dársena deportiva como en el muelle de la cofradía, y se definen itinerarios peatonales y áreas estancias.

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

2. CUADRO DE CARACTERÍSTICAS GENERALES

| | PROPUESTA | NN.SS |
|---|-----------------------------------|--|
| SUPERFICIE DEL ÁREA "PORTUA" | 224.050 m² | 226.584 |
| ZONIFICACIÓN GLOBAL DEL ÁREA "PORTUA" | | |
| S.G. ZP (Zona Portuaria) | 224.050 m² | ---- |
| Superficie Terrestre (Deducida lámina de agua) | 124.928 m ² | ---- |
| ÁMBITOS FUNCIONALES DELIMITADOS: Superficies | | |
| - Usos Pesqueros | 34.950 m² | |
| - Usos Nautico - Recreativos: | 14.852 m² | ---- |
| - Usos Industriales y Comerciales | 12.109 m² | |
| - Usos Mixtos | 14.997 m² | |
| - Acceso terrestre: | 28.743 m² | ---- |
| - Lámina de Agua: | 99.122 m² | ---- |
| - Litoral: | 19.273 m² | ---- |
| - Depuradora | 4m² | |
| EDIFICABILIDAD ORDENADA | | |
| Total Área | 33.970,76 m²(t) | Consol existente aprob. NN.SS incremento 15% Estimad. 34.766.- |
| Ocupación en planta (Envolvente máxima) | 25.463 m² | |
| LOCALIZACIÓN DE LA EDIFICABILIDAD | | |
| Zonas "Usos Pesqueros": | | |
| - Edificabilidad: | 11.058,70 m²(t) | |
| Zonas "Nautico-Recreativas": | | |
| - Edificabilidad: | 3.103,86 m²(t) | |
| Zonas "Industriales y Comerciales" | | |
| - Edificabilidad: | 10.862,30 m²(t) | |
| Zona "Usos Mixtos" | | |
| - Edificabilidad: | 8.937,00 m²(t) | |
| Zona "Depuradora de aguas residuales" | | |
| - Edificabilidad: | 8,90 m²(t) | |
| Total Edificabilidad: | 33.970,76 m²(t) | Consol. existente aprob. NN.SS incremento 15% Estim. 34.766.- |

3. ZONIFICACIÓN GLOBAL- ÁMBITOS FUNCIONALES DELIMITADOS

| ÁMBITOS | SUPERFICIE (m ²) | % ÁREA (%) |
|--|---------------------------------|---------------|
| ZONA PORTUARIA – “USOS PESQUEROS | 34.950 | 15,60 |
| ZONA PORTUARIA – “USOS NÁUTICO-RECREATIVOS | 14.852 | 6,63 |
| ZONA PORTUARIA – “USOS INDUSTRIALES Y COMERCIALES” | 12.109 | 5,40 |
| ZONA PORTUARIA – “USOS MIXTOS” | 14.997 | 6,69 |
| ZONA PORTUARIA – ACCESO TERRESTRE | 28.743 | 12,83 |
| ZONA PORTUARIA – “LÁMINA DE AGUA” | 99.122 | 44,24 |
| ZONA PORTUARIA – “LITORAL” | 19.273 | 8,60 |
| ZONA PORTUARIA - DEPURADORA AGUAS RESIDUALES | 4 | 0 |
| TOTAL ÁREA. “ PORTUA ” | 224.050 | 100,00 |

4. CALIFICACIÓN PORMENORIZADA

| ZONAS DE USO PORMENORIZADO | SUPERFICIE (m ²) | % ÁREA (%) |
|--|---------------------------------|---------------|
| P. ZONAS DE USO PESQUERO | | |
| P.1 – Uso pesquero | 20.966 | |
| Total P. ZONAS DE USO PESQUERO | 20.966 | 9,36 |
| NR. ZONAS DE USOS NAUTICO-RECREATIVOS | | |
| NR.1 | 9.306 | |
| NR.2 | 76 | |
| NR.3 | 47 | |
| NR.4 | 65 | |
| NR.5 | 41 | |
| NR.6 | 86 | |
| NR.7 | 61 | |
| Total NR.ZONAS DE USOS NAUTICO-RECREATIVOS | 9.682 | 4,32 |
| IC. ZONAS DE USOS INDUSTRIALES Y COMERCIALES | | |
| IC.1 | 2.191 | |
| IC.2 | 8.319 | |
| IC.3 | 212 | |
| Total IC.ZONAS DE USOS INDUSTRIALES Y COMERCIALES | 10.722 | 4,79 |
| M. ZONAS DE USOS MIXTOS | | |
| M.1 | 13.129 | |
| M.2 | 544 | |
| Total M. ZONAS DE USOS MIXTOS | 13.673 | 6,10 |
| V. VIALIDAD | | |
| VR. – Vialidad Rodada | | |
| VR.1 | 15.964 | 7,13 |
| VR.2 | 5.913 | 2,64 |
| VP. – Vialidad peatonal | | |
| VP.1 | 236 | 0,11 |
| VP.2 | 3.406 | 1,52 |
| VP.3 | 357 | 0,16 |
| VP.4 | 873 | 0,39 |
| VP.5 | 332 | 0,15 |
| VP.6 | 163 | 0,07 |
| VP.7 | 85 | 0,04 |
| VP.8 | 1.721 | 0,77 |
| Total V. VIALIDAD | 29.050 | 12,97 |
| EL. ESPACIOS LIBRES | | |
| ELP. – Espacios Libres de Protección | | |
| ELP.1 | 6.733 | 3,01 |
| ELP.2 | 197 | 0,09 |
| ELP.3 | 320 | 0,14 |
| ELP.4 | 624 | 0,28 |
| ELP.5 | 3.016 | 1,39 |
| ELP.6 | 3.465 | 1,55 |
| Total EL. ESPACIOS LIBRES | 14.445 | 6,45 |
| LA. LÁMINA DE AGUA | | |
| LA.1 | 99.073 | |
| Total LA. LÁMINA DE AGUA | 99.073 | 44,22 |
| I. INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS (Diques) | | |
| IP. 1 | 10.088 | 4,50 |
| IP. 2 | 10.804 | 4,82 |
| IP. 3 | 5.543 | 2,47 |
| Total I. INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS | 26.435 | 11,80 |
| DAR. DEPURADORA DE AGUAS RESIDUALES | | 0 |
| DAR.1 | 4 | |
| Total DAR. DEPURADORA DE AGUAS RESIDUALES | 4 | 0 |
| TOTAL ÁREA. "ZONA PORTUARIA" | 224.050 | 100,00 |

5. EDIFICABILIDADES Y OCUPACIÓN ASIGNADOS A LAS ZONAS EDIFICABLES

| ZONA | SUPERFICIE m ² (p) | OCUPACIÓN (Envolvente máxima) m ² | EDIFICABILIDAD Sobre rasante | | | | | |
|------------------|----------------------------------|---|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| | | | Pesquero | Náutico/ Recreativo | Industrial/ Comercial | Mixto | DAR | Total |
| | | | Sup.Techo m ² (t) | Sup.Techo m ² (t) | Sup.Techo m ² (t) | Sup.Techo m ² (t) | Sup.Techo m ² (t) | Sup.Techo m ² (t) |
| P.1 | 20.966 | 9.600 | 11.058,70 | ---- | ---- | ---- | ---- | 11.058,70 |
| NR.1 | 12.091 | 2091 | ---- | 2.500 | ---- | ---- | ---- | 2.500 |
| NR.2 | 76 | 76 | ---- | 75,85 | ---- | ---- | ---- | 75,85 |
| NR.3 | 47 | 47 | ---- | 108 | ---- | ---- | ---- | 108 |
| NR.4 | 65 | 65 | ---- | 108 | ---- | ---- | ---- | 108 |
| NR.5 | 41 | 41 | ---- | 60 | ---- | ---- | ---- | 60 |
| NR.6 | 86 | 86 | ---- | 191 | ---- | ---- | ---- | 191 |
| NR.7 | 61 | 61 | ---- | 61,01 | ---- | ---- | ---- | 61,01 |
| IC.1 | 2.191 | 2.009 | ---- | ---- | 3.572 | ---- | ---- | 3.572 |
| IC.2 | 8.319 | 7.731 | ---- | ---- | 7.025,90 | ---- | ---- | 7.025,90 |
| IC.3 | 212 | 212 | ---- | ---- | 264,40 | ---- | ---- | 264,40 |
| M.1 | | | | | | | | |
| <i>Unidad A</i> | | 385 | ---- | ---- | ---- | 945 | ---- | 945 |
| <i>Unidad B</i> | | 959 | ---- | ---- | ---- | 2.480 | ---- | 2.480 |
| <i>Unidad C</i> | | 980 | ---- | ---- | ---- | 2.482 | ---- | 2.482 |
| <i>Unidad D</i> | | 139 | ---- | ---- | ---- | 408 | ---- | 408 |
| <i>Unidad E</i> | | 184 | ---- | ---- | ---- | 552 | ---- | 552 |
| <i>Unidad F</i> | | 249 | ---- | ---- | ---- | 700 | ---- | 700 |
| Total M 1 | 13.129 | 2.896 | ---- | ---- | ---- | 7.567 | ---- | 7.567 |
| M.2 | 544 | 544 | ---- | ---- | ---- | 1.370 | ---- | 1.370 |
| DAR | 4 | 4 | ---- | ---- | ---- | ---- | 8,90 | 8,90 |
| TOTAL | 57.832,00 | 25.463,00 | 11.058,70 | 3.103,86 | 10.862,30 | 8.937,00 | 8,90 | 33.970,76 |

- (1) Superficies estimadas. Se consolida la edificabilidad existente, salvo en las Unidades "D" y "E" y en las zonas "NR.1" y "P.1", que se incrementan en 272 m²(t), 166 m²(t), 2.000 m²(t) y 1.060m²(t) nuevos sobre rasante respectivamente.
La zona M.2 ve reducida su edificabilidad en 460 m²(t) con respecto a la actualmente existente.

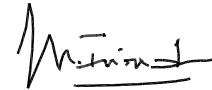
Donostia-San Sebastián, Abril de 2020



MANU ARRUABARRENA



SANTIAGO PEÑALBA



MIKEL IRIONDO

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento corresponde al expediente del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, aprobado inicialmente mediante Orden de 1 de diciembre de 2020, del Consejo de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.

EGINBIDEA: Jasota gero dadin dokumentu hau dagokiola Getariako Portuko Antolamenduko Plan Bereziaren espedienteari. Horrek, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuaren 2020ko abenduaren 1eko Aginduaen bidez jaso zuen hasierako onespena.

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

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento corresponde al expediente del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, aprobado inicialmente mediante Orden de 1 de diciembre de 2020, del Consejo de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.

EGINBIDEA: Jasota gero dadin dokumentu hau dagokiola Getariako Portuko Antolamenduko Plan Bereziaren espedienteari. Horrek, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuaren 2020ko abenduaren 1eko Agindua bidez jaso zuen hasierako onespena.

1. OBJETO

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

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

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

2. JUSTIFICACION DEL CUMPLIMIENTO POR ELEMENTOS DE URBANIZACIÓN

2.1. DISEÑO Y TRAZADO DE VIAS

Dadas las características de la topografía del ámbito, todos los itinerarios peatonales y rodados previstos en el Area, tanto en los accesos como en la zona portuaria propiamente dicha presentan una pendiente media máxima no superior al 2%, lo que viene a suponer índices muy inferiores a los establecidos como máximo por la citada normativa.

Tan solo la rampa de coexistencia que conecta el puerto con la Plaza Katrapuna supera estas medias, con pendientes que están entre el 6% y el 7%.

2.2. ACERAS E ITINERARIOS PEATONALES

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

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

Algunos itinerarios se resuelven con escaleras si bien cuentan con itinerarios alternativos.

2.3. APARCAMIENTOS

De conformidad con la citada normativa, al menos una plaza cada 40 o fracción de las ordenadas deberán reservarse para vehículos que transporten a personas de movilidad reducida, reuniendo las condiciones establecidas para las mismas.

Donostia-San Sebastián, Abril de 2020

MANU ARRUABARRENA

SANTIAGO PEÑALBA

MIKEL IRIONDO

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento corresponde al expediente del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, aprobado inicialmente mediante Orden de 1 de diciembre de 2020, del Consejo de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.

EGINBIDEA: Jasota gera dadin dokumentu hau dagokiola Getariako Portuko Antolamenduko Plan Bereziaren espedienteari. Horrek, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuaren 2020ko abenduaren 1eko Aginduaen bidez jaso zuen hasierako onespena.

Documento “B. ORDENANZAS REGULADORAS”

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento corresponde al expediente del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, aprobado inicialmente mediante Orden de 1 de diciembre de 2020, del Consejo de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.

EGINBIDEA: Jasota gera dadin dokumentu hau dagokiola Getariako Portuko Antolamenduko Plan Bereziaren espedienteari. Horrek, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuaren 2020ko abenduaren 1eko Agindua bidez jaso zuen hasierako onespena.

| <u>ÍNDICE GENERAL:</u> | <u>Pág.:</u> |
|---|---------------------|
| <u>TÍTULO PRELIMINAR</u> | |
| DISPOSICIONES DE CARÁCTER GENERAL REFERENTES A LA APLICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL | 5 |
| <u>TÍTULO PRIMERO</u> | |
| RÉGIMEN URBANÍSTICO GENERAL APLICABLE EN EL ÁREA "XIV Portua" | 6 |
| CAPÍTULO 1.1. RÉGIMEN DE CALIFICACIÓN GLOBAL APLICABLE EN EL ÁREA..... | 6 |
| CAPÍTULO 1.2. RÉGIMEN DE CALIFICACIÓN PORMENORIZADA APLICABLE EN EL ÁREA..... | 6 |
| CAPÍTULO 1.3. RÉGIMEN JURÍDICO PARA EL DESARROLLO Y EJECUCIÓN DEL PLAN ESPECIAL..... | 8 |
| <u>TÍTULO SEGUNDO</u> | |
| ORDENANZAS GENERALES DE EDIFICACIÓN Y USO APLICABLES EN EL ÁREA "XIV Portua" | 10 |
| CAPÍTULO 2.1 ORDENANZAS GENERALES APLICABLES A LAS ZONAS EDIFICABLES (Zonas P – "Uso Pesquero", NR – "Usos Náutico-Recreativos", IC.- "Usos Industriales y Comerciales", y M.- "Usos Mixtos")..... | 10 |
| CAPITULO 2.2. ORDENANZAS GENERALES APLICABLES A LAS ZONAS NO EDIFICABLES (Zonas V. – "Vialidad", EL.- "Espacios Libres", LA.- "Lámina de agua", IP- "Infraestructura Portuaria")..... | 12 |
| CAPITULO 2.3. CONDICIONES MÍNIMAS DE CALIDAD CONSTRUCTIVA Y NIVEL DE SERVICIO DE LA URBANIZACIÓN | 13 |
| <u>TÍTULO TERCERO</u> | |
| ORDENANZAS PARTICULARES DE EDIFICACIÓN Y USO APLICABLES A LAS ZONAS EDIFICABLES EN EL ÁREA..... | 15 |

INDICE: Pág.:

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

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

TITULO PRIMERO
REGIMEN URBANISTICO GENERAL APLICABLE
EN EL ÁREA "XIV Portua"..... 6

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

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

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

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

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

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

INDICE (Cont.): Pág.:

TÍTULO SEGUNDO
ORDENANZAS GENERALES DE EDIFICACIÓN Y USO APLICABLES EN EL
ÁREA "XIV Portua" 10

CAPÍTULO 2.1 ORDENANZAS GENERALES APLICABLES A LAS ZONAS EDIFICABLES
(Zonas P – "Uso Pesquero", NR – "Usos Nautico-Recreativos",
IC.- "Usos Industriales y Comerciales", y M.- "Usos Mixtos"..... 10

Artículo 2.1.1. Formulación del régimen de edificación y uso aplicable a las zonas edificables..... 10

Artículo 2.1.2. Alineaciones 10

Artículo 2.1.3. Perfil y altura de los edificios..... 11

Artículo 2.1.4. Condiciones higiénico-sanitarias y de seguridad..... 11

Artículo 2.1.5. Condiciones de calidad constructiva y tratamiento estético 11

Artículo 2.1.6. Condiciones de uso de los espacios bajo rasante..... 11

Artículo 2.1.7. Condiciones generales de accesibilidad..... 11

CAPITULO 2.2.ORDENANZAS GENERALES APLICABLES A LAS ZONAS NO EDIFICABLES
(Zonas V. – "Vialidad", EL.- "Espacios Libres",
LA.- "Lámina de agua", IP- "Infraestructura Portuaria"). 12

Artículo 2.2.1. Formulación del régimen de edificación y uso aplicable en las zonas V – "Vialidad" 12

Artículo 2.2.2. Formulación del régimen de edificación y uso aplicable en las zonas EL.- "Espacios Libres"

Artículo 2.2.3. Formulación del régimen de edificación y uso aplicable en las zonas LA.- "Lámina de agua"..... 12

Artículo 2.2.4. Formulación del régimen de edificación y uso aplicable en las zonas IP – "Infraestructura Portuaria"..... 13

CAPITULO 2.3.CONDICIONES MÍNIMAS DE CALIDAD CONSTRUCTIVA Y NIVEL DE SERVICIO DE LA URBANIZACIÓN 13

Artículo 2.3.1. Supresión de barreras urbanísticas..... 13

Artículo 2.3.2. Características generales de las redes de servicios y del tratamiento superficial..... 13

Artículo 2.3.3. Características de la red de saneamiento..... 13

Artículo 2.3.4. Características de la red de abastecimiento de agua..... 14

Artículo 2.3.5. Características de la red de energía eléctrica y alumbrado público..... 14

Artículo 2.3.6. Pavimentación y afirmado de viales, aceras y espacios peatonales..... 14

INDICE (Cont.):

Pág.:

TÍTULO TERCERO
ORDENANZAS PARTICULARES DE EDIFICACIÓN Y USO APLICABLES A
LAS ZONAS EDIFICABLES EN EL ÁREA

| | |
|-------------------|----|
| * Zona P.1 | 16 |
| * Zona NR.1 | 17 |
| * Zona NR.2 | 19 |
| * Zona NR.3 | 20 |
| * Zona NR.4 | 21 |
| * Zona NR.5 | 22 |
| * Zona NR.6 | 23 |
| * Zona NR.7 | 24 |
| * Zona IC.1 | 25 |
| * Zona IC.2 | 26 |
| * Zona IC.3 | 27 |
| * Zona M.1 | 28 |
| * Zona M.2 | 30 |

TITULO RELIMINAR

DISPOSICIONES DE CARACTER GENERAL REFERENTES A LA APLICACION DEL PLAN ESPECIAL

Artículo 0.1. Ámbito de intervención

1. El ámbito de intervención del presente Proyecto es el Área Urbanística "XIV Portua", definida en las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal de Getaria actualmente vigentes.

Artículo 0.2. Entrada en vigor y condiciones de vigencia

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

Artículo 0.3. Marco normativo del proyecto

1. El régimen jurídico-urbanístico general definido en las mencionadas Normas Subsidiarias y, de forma específica, en las determinaciones de las mismas correspondientes al ámbito de intervención -"XIV Portua"- constituye el marco normativo del presente proyecto.

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

1. Documentos constitutivos del Plan Especial

El presente proyecto está constituido por los siguientes documentos:

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

2. Carácter normativo de los documentos

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

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

3. Discordancias entre documentos

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

TITULO PRIMERO

REGIMEN URBANISTICO GENERAL APLICABLE EN EL ÁREA "XIV Portua"

CAPITULO 1.1.REGIMEN DE CALIFICACION GLOBAL APLICABLE EN EL ÁREA

Artículo 1.1.1. Formulación del régimen de "calificación global" del Área " XIV Portua".

1. El Área " XIV Portua " queda sometida al régimen de calificación global establecido en las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal vigentes en el municipio de Getaria que califican la totalidad del ámbito de referencia como Zona Portuaria.
2. El presente proyecto distingue en dicha zona global genérica las ocho tipologías de zonas o ámbitos funcionales siguientes cuya concreción se representa en el plano "II.2. - Ámbitos funcionales":
 - Zona Portuaria – "USOS PESQUEROS"
 - Zona Portuaria – "USOS NÁUTICO RECREATIVOS"
 - Zona Portuaria – "USOS INDUSTRIALES Y COMERCIALES"
 - Zona Portuaria – "USOS MIXTOS"
 - Zona Portuaria – "ACCESO TERRESTRE"
 - Zona Portuaria – "LÁMINA DE AGUA"
 - Zona Portuaria – "LITORAL"
 - Zona Portuaria – "DEPURADORA DE AGUAS RESIDUALES"

CAPITULO 1.2.REGIMEN DE CALIFICACION PORMENORIZADA APLICABLE EN EL ÁREA

Artículo 1.2.1. Formulación del régimen de "calificación pormenorizada" del Área " XIV Portua".

1. El Área " XIV Portua " queda sometida al régimen de calificación pormenorizada resultante de las determinaciones de zonificación establecidas en el presente proyecto, grafadas concretamente en el plano "II.3. Calificación Pormenorizada" del mismo, de acuerdo con los tipos de zonas de uso pormenorizado y la definición de zonas que a continuación se relacionan:

* Zona de Uso Pesquero. P.

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

Como usos característicos de estas zonas productivas se enuncian el armamento y reparación de buques, el almacenamiento industrial y de suministros y los usos pesqueros y portuarios en general. Se admite asimismo el uso de aparatos, grúas y utillaje móvil para manipulación de cargas y embarcaciones, así como para realización de obras de construcción y mantenimiento de las instalaciones portuarias"

Como usos admisibles se autoriza expresamente el uso de aparcamiento tanto en superficie como en subsuelo, así como los usos terciarios auxiliares de aquellos y el de suministro de combustible para embarcaciones.

* Zona de Usos Náutico-Recreativos. NR.

Zonas en las que se autorizan predominantemente la edificación y los usos terciarios: comerciales, hoteleros, hosteleros, recreativos, turísticos, asimilados y auxiliares de éstos, así como la edificación y los usos vinculados a los usos portuarios, con las limitaciones establecidas en la Ley de Costas y su Reglamento..

Como usos admisibles se autoriza expresamente el uso de aparcamiento en superficie y subsuelo, y los de equipamiento comunitario y el de suministro de combustible para embarcaciones.

* Zona de Usos Industriales y Comerciales. IC

Zonas en las que se autorizan predominantemente aquellas actividades de carácter mercantil, industrial o comercial que, sin constituir servicios portuarios, se pueden realizar en zona de servicio.

* Zona de Usos Mixtos. M

Zonas en las que se autorizan cualquiera de los usos propios de las zonas portuarias, anteriormente relacionados.(P, NR, IC)

* Zonas de Vialidad. V.

- Vialidad Rodada VR.
- Vialidad peatonal VP.

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

* Espacios libres de protección. ELP.

Zonas naturales de playa, espacios verdes o pavimentados en los que se excluye en principio la edificación cuyos usos característicos son el de espacios libres para la protección paisajística y la circulación peatonal.

* Lámina de agua. LA

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

* Infraestructura portuaria (Diques.). IP.

Zonas en las que la edificación está regulada genéricamente por las condiciones generales que resultan de la aplicación de la legislación de puertos. Se autoriza expresamente la disposición de infraestructuras energéticas para la investigación y producción de energía.

Como usos admisibles se autoriza expresamente el uso de suministro de combustible para embarcaciones.

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

Artículo 1.3.1. Régimen general

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

- Régimen establecido en las vigentes Normas Subsidiarias -tanto, con carácter general, como, de forma específica, en las determinaciones correspondientes al Área "XIV Portua".
- Determinaciones de régimen jurídico establecidas en su propio contenido.

Artículo 1.3.2. Determinación del régimen de ejecución

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

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

Artículo 1.3.3. Edificios, instalaciones y usos fuera de ordenación

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

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

Las obras de urbanización previstas en el ámbito de intervención del Plan Especial serán objeto de los proyectos necesarios para la construcción de las pequeñas ampliaciones de muelles y su urbanización.

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

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

Artículo 1.3.6. Condiciones de parcelación.

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

Artículo 1.3.7. Ejercicio de la facultad de edificar.

1. Con carácter general, la ejecución de los edificios previstos en el ámbito estará condicionada a la cumplimentación de los requisitos establecidos tanto en la vigente legislación urbanística como en el presente Plan Especial.
2. En particular la edificación en cada parcela se ajustará a las condiciones de edificabilidad establecidas para cada una de ellas en el presente Plan Especial.
3. La elaboración de los proyectos de edificación de las parcelas edificables y la concesión de las preceptivas licencias municipales se ajustará a los siguientes criterios para los edificios e instalaciones en concesión:

a/ Formulación de proyectos básicos:

Las edificaciones incluidas en zonas de "Uso Pesquero" o "Uso Industrial y Comercial" delimitadas por el presente Proyecto, podrá ser objeto de uno o varios proyectos básicos de edificación.

Los edificios previstos en las zonas "M.1" y "NR.1" delimitadas, podrá asimismo ser objeto de diversos proyectos básicos que se redacten para las diferentes unidades de edificación definidas o por definir en las parcelas a los efectos de su ejecución. El edificio de la zona "M.2" será objeto de un único proyecto de edificación.

b/ Concesión de licencias de edificación:

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

c/ Formulación de los proyectos de ejecución:

Cada una de las edificaciones a la que haya sido concedida una licencia de edificación diferenciada, deberá ser objeto de un proyecto de ejecución.

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

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

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

TITULO SEGUNDO

ORDENANZAS GENERALES DE EDIFICACION Y USO APLICABLE EN EL ÁREA "XIV Portua".

CAPITULO 2.1. ORDENANZAS GENERALES APLICABLES A LAS ZONAS EDIFICABLES (Zonas P – "Uso Pesquero", NR – "Usos Nautico-Recreativos", IC.- "Usos Industriales y Comerciales" y M. – "Usos Mixtos".

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

1. Régimen general:

Las construcciones que se desarrollen en las zonas edificables se ajustarán, en cuanto al régimen de edificación y uso aplicable, a las Condiciones generales que particularizan dicho régimen para el Área, contenidas en el presente Plan Especial.

2. Condiciones particulares de edificación aplicables a las zonas del ámbito "XIV Portua"

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

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

3. Condiciones particulares de uso aplicables a las zonas del ámbito "XIV Portua"

De acuerdo con el artículo 105 del Real Decreto 876/2014, de 10 de Octubre, se podrán permitir usos comerciales y de restauración siempre que no perjudiquen al dominio público marítimo-terrestre ni a la actividad portuaria y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico, siendo la superficie máxima permitida en todo caso:

- a) Inferior al 16% de la lámina de agua interior del puerto.
- b) Inferior al 10% de la superficie de tierra del puerto.
- c) Inferior a 20 metros cuadrados por amarre.

Por tanto, deberá justificarse la superficie máxima permitida para estos usos conforme a lo regulado reglamentariamente.

Artículo 2.1.2. Alineaciones

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

Artículo 2.1.3. Perfil y altura de los edificios

1. En cada parcela serán de aplicación las condiciones definidas en la Ordenanza Particular correspondiente. Entre éstas últimas se incluye el nivel de referencia, a partir del cual se medirá la altura de edificación aplicable en cada caso.
2. La altura máxima establecida podrá ser superada únicamente por elementos necesarios para el funcionamiento de las instalaciones portuarias en el caso de las zonas "P" y de elementos para las instalaciones en las zonas "NR", "IC" y "M".
3. También se aplicarán las condiciones definidas en la Ordenanza Particular correspondiente para el perfil de edificación, que responde a la expresión - I/I – y en la que el primer número romano establece las plantas bajo rasante y el segundo las plantas sobre rasante.
4. En las zonas "P" e "IC", se autoriza la disposición de altillos en las condiciones establecidas en las NN.SS. vigentes para las zonas de uso Industrial. (Art. 100.11")

Artículo 2.1.4. Condiciones higiénico-sanitarias y de seguridad

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

El presente Plan Especial prevé la posibilidad de disponer en los perímetros de la zona "P" un cierre continuo que permita el control de su accesibilidad.

Artículo 2.1.5. Condiciones de calidad constructiva y tratamiento estético

1. Todas las edificaciones que se desarrollen en las zonas objeto del presente capítulo definidas por el presente Plan Especial, se deberán ajustar a lo establecido al respecto por las Ordenanzas de Edificación y a la Normativa de construcción y calidad de la edificación vigentes en el momento de su ejecución.
2. Las edificaciones se ejecutarán con materiales homologados y de la calidad necesaria para el cumplimiento óptimo de su finalidad, debiendo presentar unas adecuadas condiciones de acabado en todos sus elementos tanto al exterior como al interior.
3. Al objeto de asegurar una calidad paisajística y arquitectónica adecuada, las superficies de los paramentos de las fachadas y cubiertas tendrán unos acabados que guarden armonía con los de su entorno, exceptuando los elementos que se constituyan como icónicos y representativos.

Artículo 2.1.6. Condiciones de uso de los espacios bajo rasante

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

Artículo 2.1.7. Condiciones generales de accesibilidad

Todas las edificaciones y entornos urbanos que se desarrollen en las zonas edificables definidas por el presente Plan Especial, deberán cumplir las condiciones mínimas de accesibilidad universal establecidas al respecto por la legislación vigente en el momento de su construcción.

CAPITULO 2.2. ORDENANZAS GENERALES APLICABLES A LAS ZONAS NO EDIFICABLES (Zonas V. – “Vialidad”, EL.– “Espacios Libres”, LA.– “Lámina de agua”, IP– “Infraestructuras Portuarias”).

Artículo 2.2.1. Formulación del régimen de edificación y uso aplicable en las zonas V–“Vialidad”.

1. Régimen general:

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

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

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

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

Con carácter general se autoriza el uso de aparcamiento en superficie en las zonas “VR”.

Artículo 2.2.2. Formulación del régimen de edificación y uso aplicable en las zonas EL. “Espacios Libres”.

1. Régimen general:

Se trata de espacios de protección que se consolidan en su actual situación (ELP), en los que se excluye en principio la edificación. Ésta podrá sin embargo admitirse, bien de forma integrada en el diseño del dique, o como construcción provisional -implantaciones de carácter temporal terciarias en régimen de concesión administrativa-. Se admiten asimismo aquellos elementos auxiliares autorizados por la legislación sectorial correspondiente, así como los centros de infraestructuras de servicios.

Artículo 2.2.3. Formulación del régimen de edificación y uso aplicable en la zona LA.– “Lámina de agua”.

1. Régimen general:

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

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

2. Condiciones particulares aplicables a la zona "LA".

Estas vendrán dadas por la legislación sectorial y por la normativa portuaria de aplicación, en particular por la DEUP (Delimitación de Espacios y Usos Portuarios) que se formule con ese objetivo.

Artículo 2.2.4. Formulación del régimen de edificación y uso aplicable en las zonas IP- "Infraestructura Portuaria".

1. Régimen general:

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

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

Como usos admisibles se autoriza expresamente el uso de suministro de combustible para embarcaciones.

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

Artículo 2.3.1. Supresión de barreras urbanísticas.

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

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

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

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

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

Artículo 2.3.3. Características de la red de saneamiento.

La red de saneamiento será de tipo separativo.

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

1. La red de abastecimiento de agua estará diseñada para cumplir, atendiendo en cada caso la normativa correspondiente en vigencia, las previsiones de:
 - a. Suministro de agua potable
 - b. Riego
 - c. Protección contra incendios. (Hidrantas)
2. El suministro de agua será municipal.

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

1. Todos los tendidos e instalaciones eléctricas cumplirán con los reglamentos oficiales vigentes, así como con las normas de las compañías concesionarias.
2. La iluminación media de los viales de circulación rodada será como mínimo de 25 lux., y la de las áreas peatonales de 18 lux.

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

Los muelles y plataformas portuarias, así como las aceras y espacios peatonales se pavimentarán conforme a los criterios que, en cada momento, establezca el Departamento competente.

TÍTULO TERCERO
ORDENANZAS PARTICULARES DE EDIFICACIÓN Y USO APLICABLES A LAS ZONAS
EDIFICABLES EN EL ÁREA

ÍNDICE

Pág.:

| | |
|-------------------|----|
| * Zona P.1 | 16 |
| * Zona NR.1 | 19 |
| * Zona NR.2 | 21 |
| * Zona NR.3 | 23 |
| * Zona NR.4 | 24 |
| * Zona NR.5 | 25 |
| * Zona NR.6 | 26 |
| * Zona NR.7 | 27 |
| * Zona IC.1 | 28 |
| * Zona IC.2 | 29 |
| * Zona IC.3 | 30 |
| * Zona M.1 | 30 |
| * Zona M.2 | 30 |

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento corresponde al expediente del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, aprobado inicialmente mediante Orden de 1 de diciembre de 2020, del Consejo de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.

EGINBIDEA: Jasota gero dadin dokumentu hau dagokiola Getariako Portuko Antolamenduko Plan Bereziaren espedienteari. Horrek, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuaren 2020ko abenduaren 1eko Agindua bidez jaso zuen hasierako onespena.

ZONA "P.1"

SUPERFICIE:

20.966 m²

CALIFICACIÓN PORMENORIZADA:

"Zona de Usos Pesqueros"

CONDICIONES DE EDIFICACIÓN:

- * Edificabilidad sobre rasante:
 - Existente (Estimada) 9.998,70 m²(t)
(Se consolida la edificación existente).
 - Nueva 1.060 m²(t)
 - **TOTAL 11.058,70 m²(t)**
- * Edificabilidad Bajo rasante
Es la asociada a las tres plantas bajo rasante autorizadas en las condiciones establecidas en el Artículo 68 de las NN.GG del documento "B.1 Normas Urbanísticas Generales" de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Getaria.
- * Regulación de la implantación de la edificabilidad:
 - Edificación existente Se convalidan las características geométricas de la edificación existente.
 - Nueva La nueva edificación se ejecutará con arreglo a los actuales parámetros generales de la edificación existente, y dentro de la ocupación máxima establecida según el gráfico incluido en la presente Norma Particular.

CONDICIONES DE USO:

- * Condiciones generales:
Las condiciones de uso y dominio de la zona y de la edificación se ajustarán a las determinaciones del presente Plan Especial y a las exigencias propias de los usos portuarios de acuerdo con la legislación sectorial correspondiente.

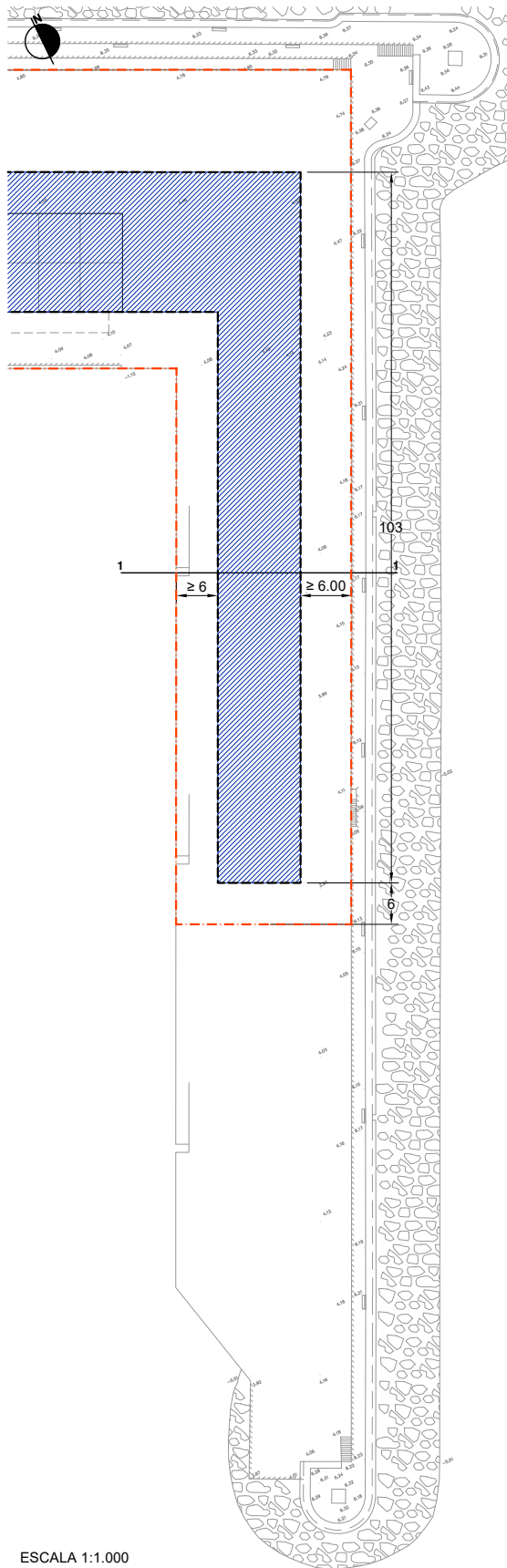
GRÁFICOS

1. Condiciones de edificación. Ocupación máxima. (Detalle)

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento corresponde al expediente del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, aprobado inicialmente mediante Orden de 1 de diciembre de 2020, del Consejo de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.

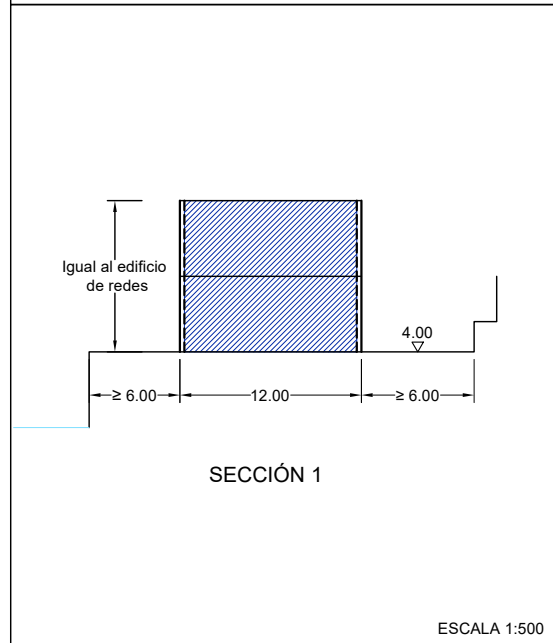
EGINBIDEA: Jasota gero dadin dokumentu hau dagokiola Getariako Portuko Antolamenduko Plan Bereziaren espedienteari. Horrek, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuaren 2020ko abenduaren 1eko Agindua bidez jaso zuen hasierako onespena.

ZONA P.1



ESCALA 1:1.000

| | | |
|-----------------------------------|--|--------------------------------|
| Zonaren muga | | Límite de zona |
| Sotoen lerrokatzea (Gehienekoa) | | Alineación de sótanos (Máxima) |
| Derrigorrezko lerrokatzea | | Alineación obligatoria |
| Gehieneko lerrokatzea | | Alineación máxima |
| Baimendutako hegalaletuen fatxada | | Fachada con vuelos autorizados |
| Arrantza erabilerak | | Uso pesquero |
| Garajea eta erabilera osagarriak | | Garaje y usos auxiliares |



SECCIÓN 1

ESCALA 1:500

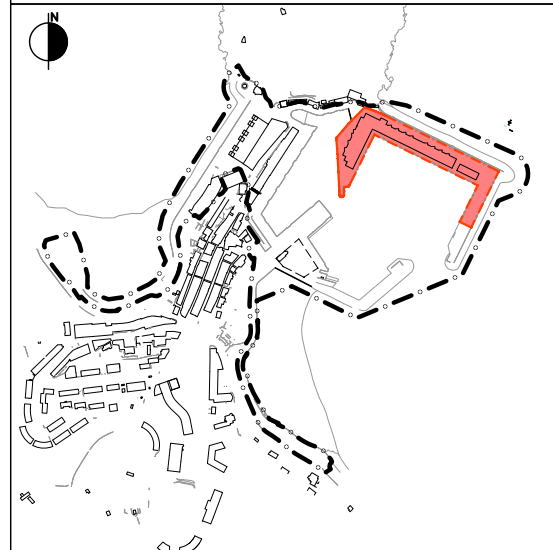


GRÁFICO 1
CONDICIONES DE EDIFICACIÓN
OCUPACIÓN MÁXIMA (DETALLE)
ESCALA: 1:1.000 y 1:500

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento corresponde al expediente del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, aprobado inicialmente mediante Orden de 1 de diciembre de 2020, del Consejo de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.

EGINBIDEA: Jasota gero dadin dokumentu hau dagokiola Getariako Portuko Antolamenduko Plan Bereziaren espedienteari. Horrek, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuaren 2020ko abenduaren 1eko Agindua bidez jaso zuen hasierako onespena.

ZONA "NR.1"

SUPERFICIE:

12.091 m²

CALIFICACIÓN PORMENORIZADA:

"Zona Náutico-Recreativa"

CONDICIONES DE EDIFICACIÓN:

- * Edificabilidad sobre rasante:
 - Existente (Estimada) 500 m²(t)
(Se consolida la edificación existente).
 - Nueva 2.000 m²(t)
 - TOTAL S.R. 2.500 m²(t)

- * Edificabilidad bajo rasante: Es la resultante de las tres plantas autorizadas con las alineaciones máximas delimitadas en el Gráfico 1 de la presente Norma Particular.

- * Regulación de la implantación de la edificabilidad:
 - "Alineaciones": Los límites de la ocupación de la zona por la edificación se definen en los gráficos de la presente Norma Particular, definiéndose como alineaciones máximas.
 - "Perfil de edificación": III/II (Tres sótanos y dos plantas. sobre rasante.)
 - Altura de edificación: **7,00 m.**

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

CONDICIONES DE USO:

- * Condiciones generales: Las condiciones de uso y dominio de la zona y de la edificación se ajustarán a las determinaciones del presente Plan Especial y a las exigencias propias de los usos portuarios de acuerdo con la legislación sectorial correspondiente

"NR.1" (Cont.)

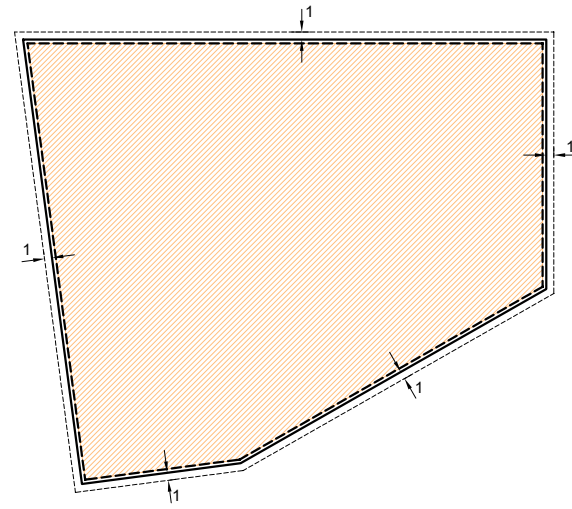
CONDICIONES DE EJECUCIÓN:

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

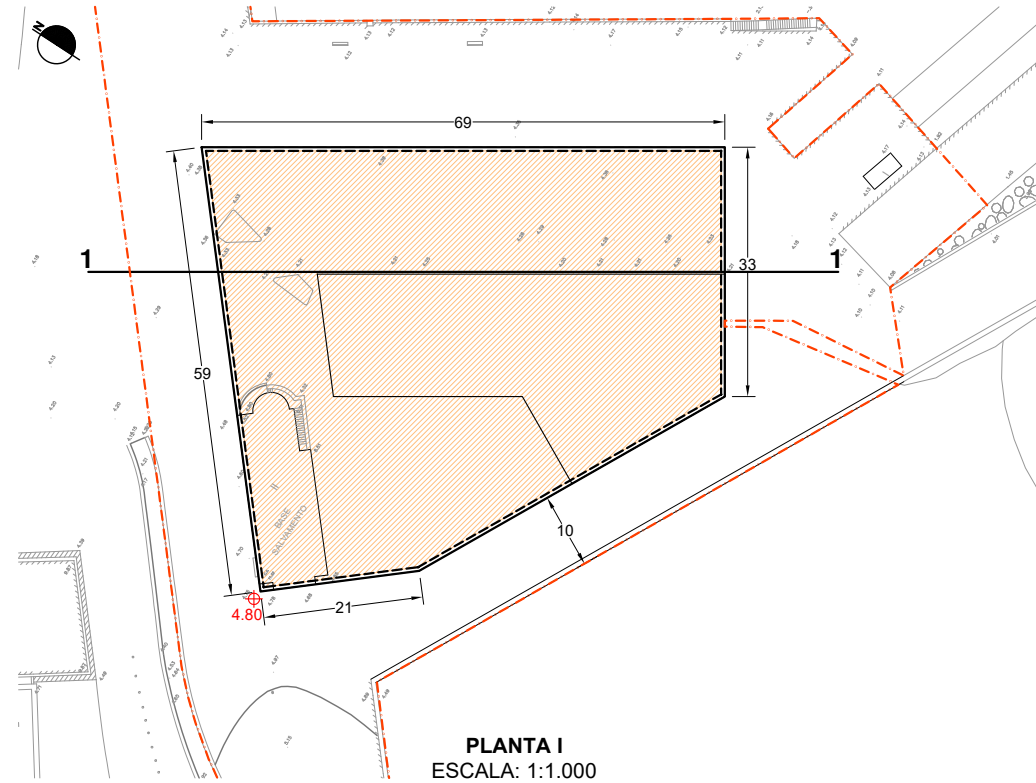
GRÁFICOS

1. Condiciones de edificación .

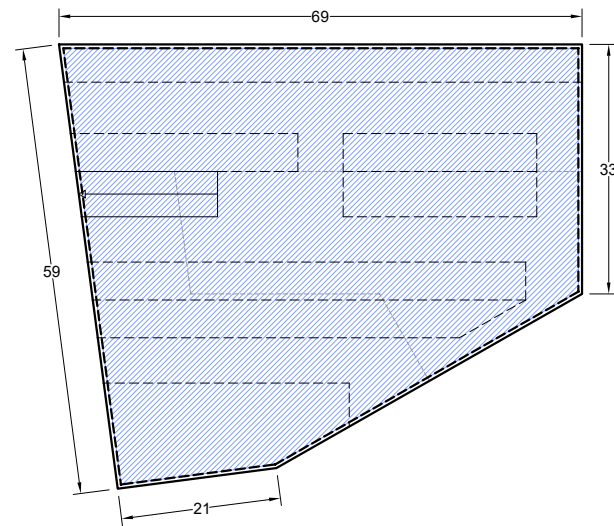
ZONA NR.1



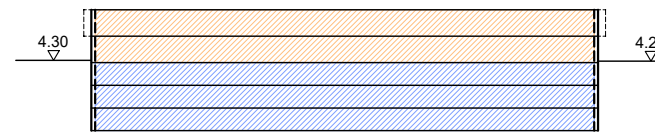
PLANTA II
ESCALA: 1:1.000



PLANTA I
ESCALA: 1:1.000



PLANTAS SÓTANO I, II y III
ESCALA: 1:1.000



SECCIÓN 1
ESCALA: 1:1.000

| | | |
|--------------------------------------|-------|---|
| Zonaren muga | | Límite de zona |
| Sotoen lerrokatzea (Gehienekoa) | | Alineación de sótanos (Máxima) |
| Derrigorrezko lerrokatzea | | Alineación obligatoria |
| Gehieneko lerrokatzea | | Alineación máxima |
| Baimendutako hegala dituen fatxada | | Fachada con vuelos autorizados |
| Uretako eta olgetarako erabilera | | Uso náutico-recreativo |
| Garajea eta erabilera osagarriak | | Garaje y usos auxiliares |
| Perimetro sestra | +4.00 | Rasante perimetral |
| Eraikuntzen altuera neurtzeko sestra | 4.00 | Rasante para la medición de la altura de la edificación |



GRÁFICO 1
CONDICIONES DE EDIFICACIÓN Y USO
ESCALA: 1:1.000

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento corresponde al expediente del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, aprobado inicialmente mediante Orden de 1 de diciembre de 2020, del Consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.

EGINBIDEA: Jasota gera dadin dokumentu hau dagokiola Getariako Portuko Antolamenduko Plan Bereziaren espedienteari. Horrek, Lurralde Plangintza, Exeibitza eta Carraiotako salburuaren 2020ko abenduaren 1eko Aginduen bidez jaso zuten hasierako onespena.

ZONA "NR.2"

SUPERFICIE:

76 m²

CALIFICACIÓN PORMENORIZADA:

Zona Náutico-Recreativa"

CONDICIONES DE EDIFICACIÓN:

* Edificabilidad sobre rasante:

76 m²(t) (Estimado)
(Se consolida la edificación existente)

* Edificabilidad Bajo rasante

Es la asociada a las tres plantas bajo rasante autorizadas en las condiciones establecidas en el Artículo 68 de las NN.GG del documento "B.1 Normas Urbanísticas Generales" de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Getaria.

* Regulación de la implantación de la edificabilidad:

Se convalidan las características geométricas de la edificación existente

CONDICIONES DE USO:

* Condiciones generales:

Las condiciones de uso y dominio de la parcela y de la edificación se ajustarán a las determinaciones del presente Plan Especial y a las exigencias propias de los usos portuarios de acuerdo con la legislación sectorial correspondiente.

ZONA "NR.3"

SUPERFICIE:

47 m²

CALIFICACIÓN PORMENORIZADA:

Zona Náutico-Recreativa"

CONDICIONES DE EDIFICACIÓN:

* Edificabilidad sobre rasante:

108 m²(t) (Estimado)
(Se consolida la edificación existente)

* Edificabilidad Bajo rasante

Es la asociada a las tres plantas bajo rasante autorizadas en las condiciones establecidas en el Artículo 68 de las NN.GG del documento "B.1 Normas Urbanísticas Generales" de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Getaria.

* Regulación de la implantación de la edificabilidad:

Se convalidan las características geométricas de la edificación existente

CONDICIONES DE USO:

* Condiciones generales:

Las condiciones de uso y dominio de la zona y de la edificación se ajustarán a las determinaciones del presente Plan Especial y a las exigencias propias de los usos portuarios de acuerdo con la legislación sectorial correspondiente.

ZONA "NR.4"

SUPERFICIE:

65 m²

CALIFICACIÓN PORMENORIZADA:

Zona Náutico-Recreativa"

CONDICIONES DE EDIFICACIÓN:

* Edificabilidad sobre rasante:

108 m²(t) (Estimado)
(Se consolida la edificación existente)

* Edificabilidad Bajo rasante

Es la asociada a las tres plantas bajo rasante autorizadas en las condiciones establecidas en el Artículo 68 de las NN.GG del documento "B.1 Normas Urbanísticas Generales" de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Getaria.

* Regulación de la implantación de la edificabilidad:

Se convalidan las características geométricas de la edificación existente

CONDICIONES DE USO:

* Condiciones generales:

Las condiciones de uso y dominio de la zona y de la edificación se ajustarán a las determinaciones del presente Plan Especial y a las exigencias propias de los usos portuarios de acuerdo con la legislación sectorial correspondiente.

ZONA "NR.5"

SUPERFICIE:

41 m²

CALIFICACIÓN PORMENORIZADA:

Zona Náutico-Recreativa"

CONDICIONES DE EDIFICACIÓN:

* Edificabilidad sobre rasante:

60 m²(t) (Estimado)
(Se consolida la edificación existente)

* Edificabilidad Bajo rasante

Es la asociada a las tres plantas bajo rasante autorizadas en las condiciones establecidas en el Artículo 68 de las NN.GG del documento "B.1 Normas Urbanísticas Generales" de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Getaria.

* Regulación de la implantación de la edificabilidad:

Se convalidan las características geométricas de la edificación existente

CONDICIONES DE USO:

* Condiciones generales:

Las condiciones de uso y dominio de la zona y de la edificación se ajustarán a las determinaciones del presente Plan Especial y a las exigencias propias de los usos portuarios de acuerdo con la legislación sectorial correspondiente.

ZONA "NR.6"

SUPERFICIE:

86 m²

CALIFICACIÓN PORMENORIZADA:

Zona Náutico-Recreativa"

CONDICIONES DE EDIFICACIÓN:

* Edificabilidad sobre rasante:

191 m²(t) (Estimado)
(Se consolida la edificación existente)

* Edificabilidad Bajo rasante

Es la asociada a las tres plantas bajo rasante autorizadas en las condiciones establecidas en el Artículo 68 de las NN.GG del documento "B.1 Normas Urbanísticas Generales" de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Getaria.

* Regulación de la implantación de la edificabilidad:

Se convalidan las características geométricas de la edificación existente

CONDICIONES DE USO:

* Condiciones generales:

Las condiciones de uso y dominio de la zona y de la edificación se ajustarán a las determinaciones del presente Plan Especial y a las exigencias propias de los usos portuarios de acuerdo con la legislación sectorial correspondiente.

ZONA "NR.7"

SUPERFICIE:

61 m²

CALIFICACIÓN PORMENORIZADA:

Zona Náutico-Recreativa"

CONDICIONES DE EDIFICACIÓN:

* Edificabilidad sobre rasante:

61 m²(t) (Estimado)
(Se consolida la edificación existente)

* Edificabilidad Bajo rasante

Es la asociada a las tres plantas bajo rasante autorizadas en las condiciones establecidas en el Artículo 68 de las NN.GG del documento "B.1 Normas Urbanísticas Generales" de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Getaria.

* Regulación de la implantación de la edificabilidad:

Se convalidan las características geométricas de la edificación existente

CONDICIONES DE USO:

* Condiciones generales:

Las condiciones de uso y dominio de la zona y de la edificación se ajustarán a las determinaciones del presente Plan Especial y a las exigencias propias de los usos portuarios de acuerdo con la legislación sectorial correspondiente.

ZONA "IC.1"

SUPERFICIE:

2.191 m²(p)

CALIFICACIÓN PORMENORIZADA:

"Zona de Usos Industriales y Comerciales"

CONDICIONES DE EDIFICACIÓN:

* Edificabilidad sobre rasante:

3.572 m²(t) (Estimado)
(Se consolida la edificación existente).

* Edificabilidad Bajo rasante

Es la asociada a las tres plantas bajo rasante autorizadas en las condiciones establecidas en el Artículo 68 de las NN.GG del documento "B.1 Normas Urbanísticas Generales" de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Getaria.

* Regulación de la implantación de la edificabilidad:

Se convalidan las características geométricas de la edificación existente

CONDICIONES DE USO:

* Condiciones generales:

Las condiciones de uso y dominio de la zona y de la edificación se ajustarán a las determinaciones del presente Plan Especial y a las exigencias propias de los usos portuarios de acuerdo con la legislación sectorial correspondiente.

ZONA "IC.2"

SUPERFICIE:

8.319 m²(p)

CALIFICACIÓN PORMENORIZADA:

"Zona de Usos Industriales y Comerciales"

CONDICIONES DE EDIFICACIÓN:

* Edificabilidad sobre rasante:

7.025,90 m²(t) (Estimado)
(Se consolida la edificación existente)

* Edificabilidad Bajo rasante

Es la asociada a las tres plantas bajo rasante autorizadas en las condiciones establecidas en el Artículo 68 de las NN.GG del documento "B.1 Normas Urbanísticas Generales" de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Getaria.

* Regulación de la implantación de la edificabilidad:

Se convalidan las características geométricas de la edificación existente

CONDICIONES DE USO:

* Condiciones generales:

Las condiciones de uso y dominio de la zona y de la edificación se ajustarán a las determinaciones del presente Plan Especial y a las exigencias propias de los usos portuarios de acuerdo con la legislación sectorial correspondiente.

ZONA "IC.3"

SUPERFICIE:

212 m²(p)

CALIFICACIÓN PORMENORIZADA:

"Zona de Usos Industriales y Comerciales"

CONDICIONES DE EDIFICACIÓN:

* Edificabilidad sobre rasante:

264,40 m²(t) (Estimado)
(Se consolida la edificación existente)

* Edificabilidad Bajo rasante

Es la asociada a las tres plantas bajo rasante autorizadas en las condiciones establecidas en el Artículo 68 de las NN.GG del documento "B.1 Normas Urbanísticas Generales" de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Getaria.

* Regulación de la implantación de la edificabilidad:

Se convalidan las características geométricas de la edificación existente

CONDICIONES DE USO:

* Condiciones generales:

Las condiciones de uso y dominio de la zona y de la edificación se ajustarán a las determinaciones del presente Plan Especial y a las exigencias propias de los usos portuarios de acuerdo con la legislación sectorial correspondiente.

ZONA "M.1"

SUPERFICIE:

13.129 m²

CALIFICACIÓN PORMENORIZADA:

"Zona de Usos Mixtos"

CONDICIONES DE EDIFICACIÓN:

- * Edificabilidad Sobre rasante
 - Unidad Edificatoria "A": 945 m²(t) (Estimado)
Se consolida la edificabilidad existente.
 - Unidad Edificatoria "B": 2.480 m²(t) (Estimado)
Se consolida la edificabilidad existente.
 - Unidad Edificatoria "C": 2.482 m²(t) (Estimado)
Se consolida la edificabilidad existente.
 - Unidad Edificatoria "D"
 - . Existente (Estimada) 136 m²(t)
(Se consolida la edificación existente).
 - . Nueva 272 m²(t)
 - . Total S.R. UE. "D" 408 m²(t)
 - Unidad Edificatoria "E":
 - . Existente (Estimada) 386 m²(t)
(Se consolida la edificación existente).
 - . Nueva 166 m²(t)
 - . Total S.R. UE. "E" 552 m²(t)
 - Unidad Edificatoria "F": 700 m²(t) (Estimado)
Se consolida la edificabilidad existente.
 - TOTAL Edificabilidad S.R. **7.567 m²(t)**

- * Edificabilidad Bajo rasante en las UE
Es la asociada a las tres plantas bajo rasante autorizadas en las condiciones establecidas en el Artículo 68 de las NN.GG del documento "B.1 Normas Urbanísticas Generales" de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Getaria.

- * Edificabilidad Bajo rasante en el Muelle de la cofradía
Es la resultante de las tres plantas autorizadas con las alineaciones máximas delimitadas en el gráfico 3 de la presente Norma Particular.

"M.1" (Cont.)

- * Regulación de la implantación de la edificabilidad:
 - Unidades Edificatorias "A", "B", "C", y "F":
Se convalidan las características geométricas de la edificación existente
 - Unidades Edificatorias "D" y "E":
 - . Perfil de edificación
III/III (Tres sótanos y tres plantas sobre rasante.)
 - . Altura de edificación
10 m.

CONDICIONES DE USO:

- * Condiciones generales:
Las condiciones de uso y dominio de la zona y de la edificación se ajustarán a las determinaciones del presente Plan Especial y a las exigencias propias de los usos portuarios de acuerdo con la legislación sectorial correspondiente.
- * Condiciones particulares:
En una franja de cinco metros (5,00 m.) delimitada en el frente de los muelles de la dársena interior, se establece una servidumbre de uso a favor del uso pesquero, que dé prioridad a las labores de embarque, desembarque, carga y descarga de los barcos pesqueros que operen en el puerto.

CONDICIONES DE EJECUCIÓN:

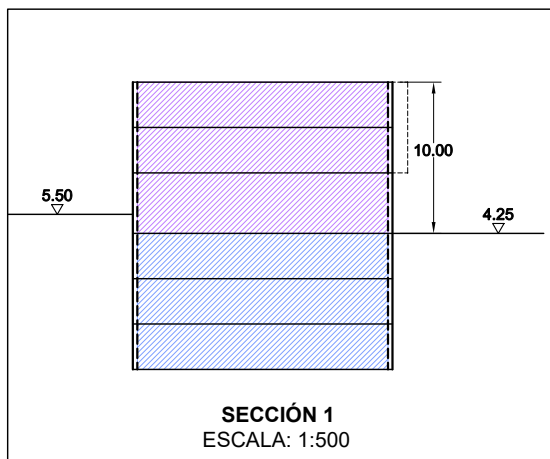
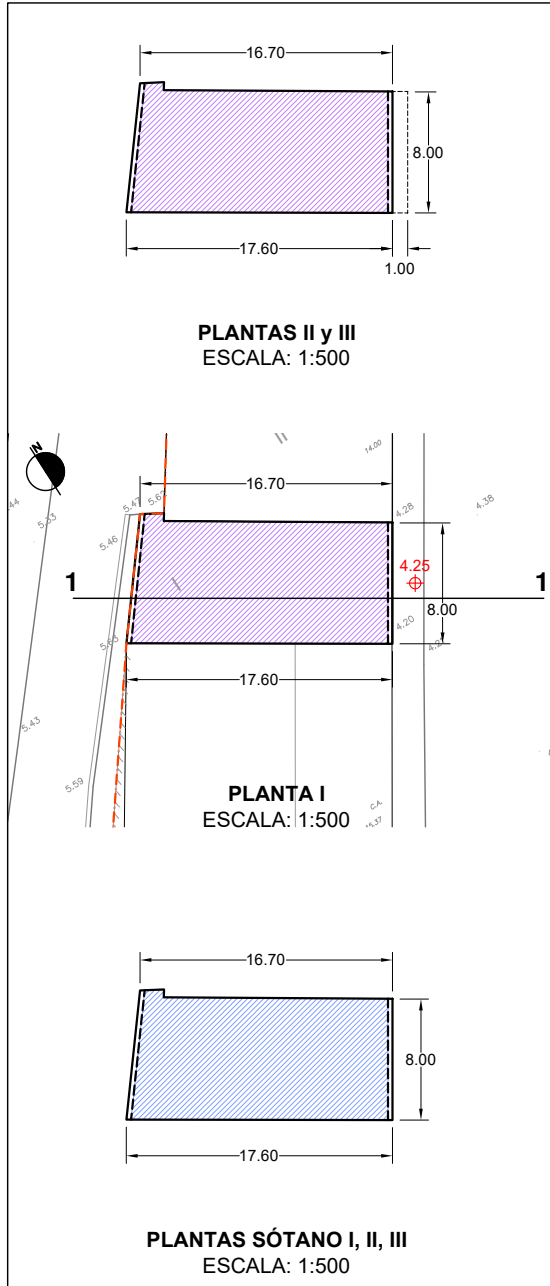
- * La concesión de licencia de primera utilización de las construcciones se condiciona a la previa ejecución de las obligaciones de urbanización establecidas en el Documento "D. Plan de Etapas" del presente Proyecto.

GRÁFICOS

1. Condiciones de edificación. Unidad Edificatoria "D".
2. Condiciones de edificación. Unidad Edificatoria "E".
3. Condiciones de edificación. Muelle de la Cofradía.
4. Condiciones de uso.

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento corresponde al expediente del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, aprobado inicialmente mediante Orden de 1 de diciembre de 2020, del Consejo de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.

EGINBIDEA: Jasota gero dadin dokumentu hau dagokiola Getariako Portuko Antolamenduko Plan Bereziaren espedienteari. Horrek, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuaren 2020ko abenduaren 1eko Agindua bidez jaso zuen hasierako onespena.



ZONA M.1
UNIDAD EDIFICATORIA "D"

| | | |
|--------------------------------------|--|---|
| Zonaren muga | | Límite de zona |
| Sotoen lerrokatzea (Gehienekoa) | | Alineación de sótanos (Máxima) |
| Derrigorrezko lerrokatzea | | Alineación obligatoria |
| Gehieneko lerrokatzea | | Alineación máxima |
| Baimendutako hegalkak dituen fatxada | | Fachada con vuelos autorizados |
| Erabilera mistoa | | Uso mixto |
| Garajea eta erabilera osagarriak | | Garaje y usos auxiliares |
| Perimetro sestra | | Rasante perimetral |
| Eraikuntzen altuera neurtzeko sestra | | Rasante para la medición de la altura de la edificación |

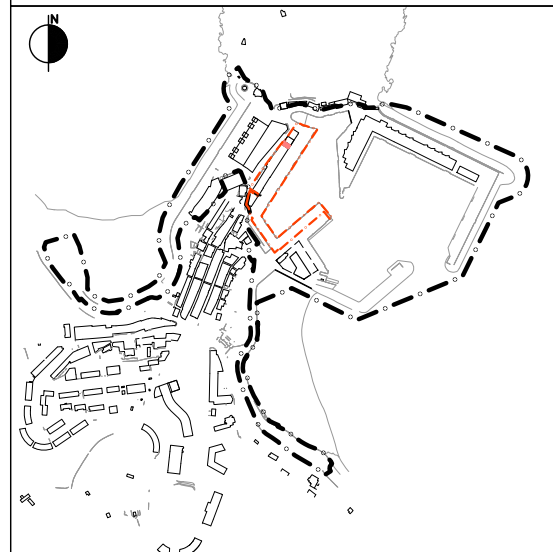
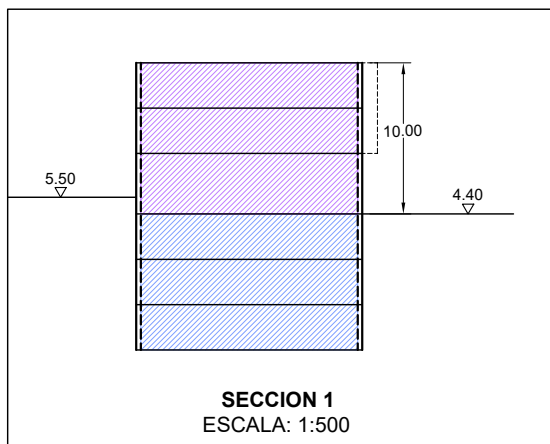
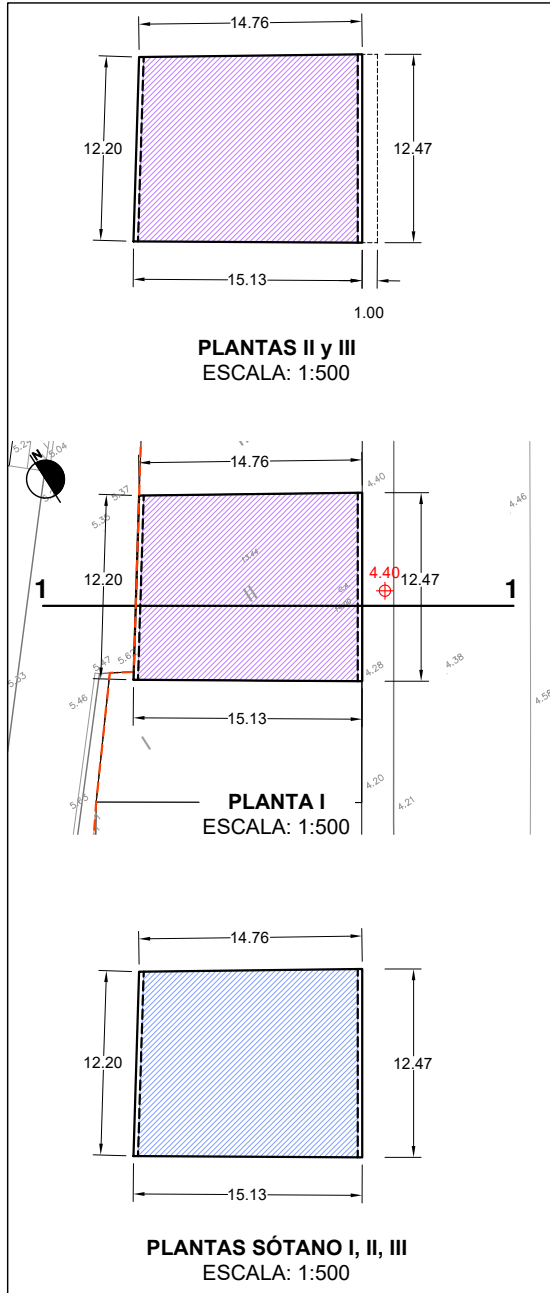


GRÁFICO 1
CONDICIONES DE EDIFICACIÓN Y USO
ESCALA: 1:500

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento corresponde al expediente del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, aprobado inicialmente mediante Orden de 1 de diciembre de 2020, del Consejo de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.

EGINBIDEA: Jasota gero dadin dokumentu hau dagokiola Getariako Portuko Antolamenduko Plan Bereziaren espedienteari. Horrek, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuaren 2020ko abenduaren 1eko Agindua bidez jaso zuen hasierako onespena.



ZONA M.1
UNIDAD EDIFICATORIA "E"

| | | |
|--------------------------------------|--|---|
| Zonaren muga | | Límite de zona |
| Sotoen lerrokatzea (Gehienekoa) | | Alineación de sótanos (Máxima) |
| Derrigorrezko lerrokatzea | | Alineación obligatoria |
| Gehieneko lerrokatzea | | Alineación máxima |
| nendutako hegalak dituen fatxada | | Fachada con vuelos autorizados |
| Erabilera mistoa | | Uso mixto |
| Garajea eta erabilera osagarriak | | Garaje y usos auxiliares |
| Perimetro sestra | | Rasante perimetral |
| Eraikuntzen altuera neurtzeko sestra | | Rasante para la medición de la altura de la edificación |

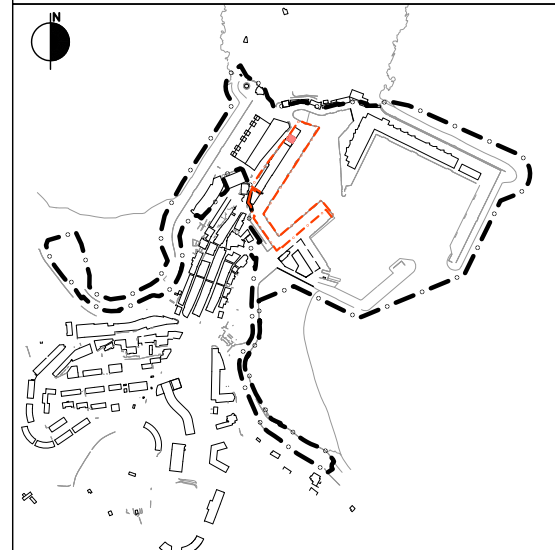
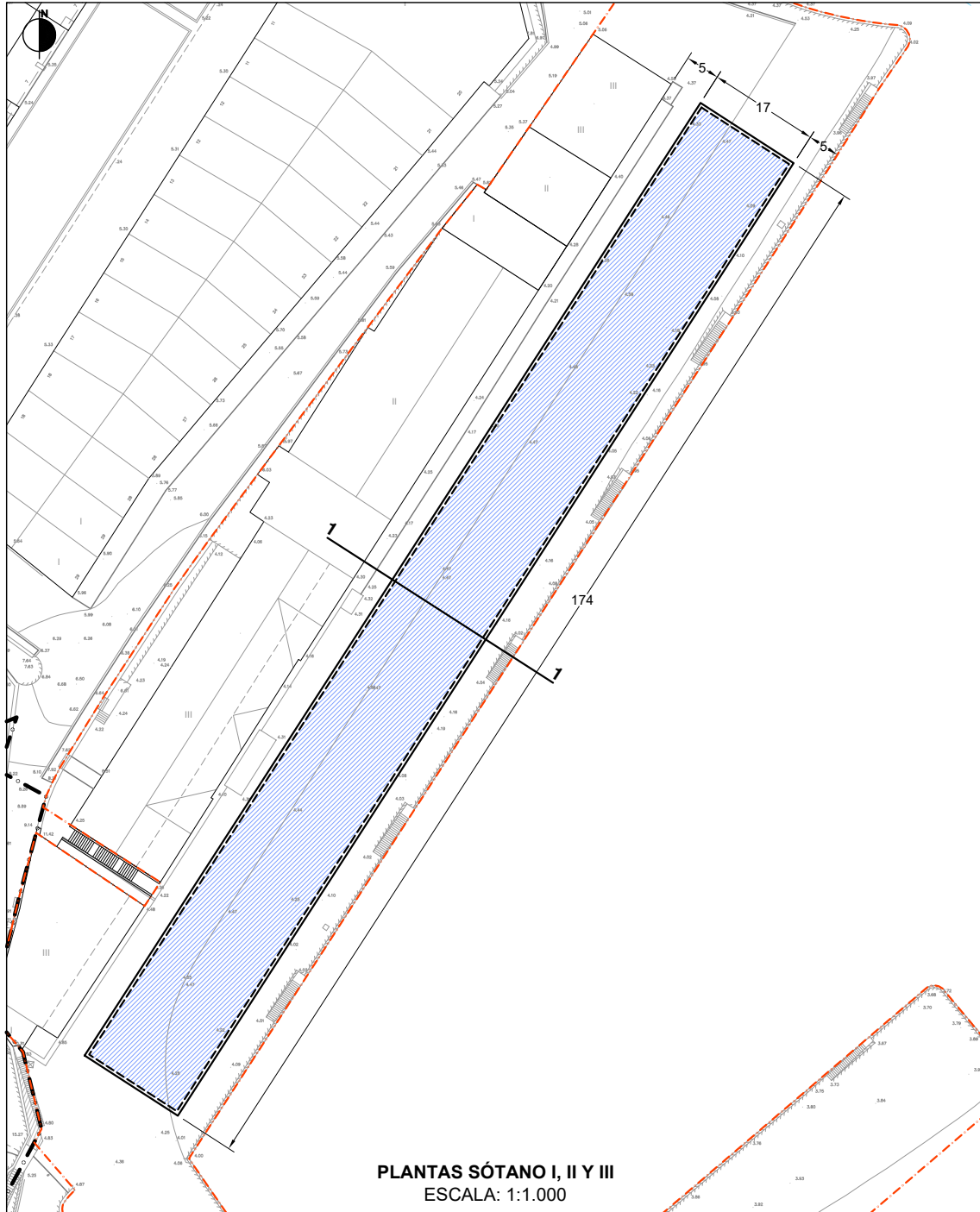


GRÁFICO 2
CONDICIONES DE EDIFICACIÓN YUSO
ESCALA: 1:500

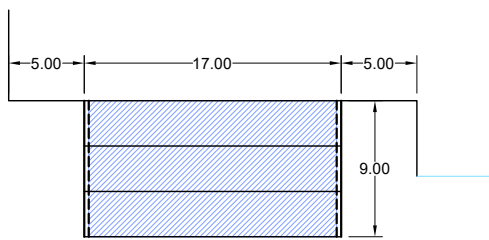
DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento corresponde al expediente del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, aprobado inicialmente mediante Orden de 1 de diciembre de 2020, del Consejo de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.

EGINBIDEA: Jasota gera dadin dokumentu hau dagokiola Getariako Portuko Antolamenduko Plan Bereziaren espedienteari. Horrek, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuaren 2020ko abenduaren 1eko Aginduaen bidez jaso zuen hasierako onespena.

ZONA M.1



PLANTAS SÓTANO I, II Y III
ESCALA: 1:1.000



SECCIÓN 1
ESCALA: 1:500

- | | | |
|----------------------------------|--|--------------------------------|
| Zonaren muga | | Límite de zona |
| Sotoen lerrokatzea (Gehienekoa) | | Alineación de sótanos (Máxima) |
| Garajea eta erabilera osagarriak | | Garaje y usos auxiliares |
| Perimetro sestra +4,00 | | Rasante perimetral |

GRÁFICO 3
CONDICIONES DE EDIFICACIÓN.
APARCAMIENTO EN SUBSUELO

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento corresponde al expediente del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, aprobado inicialmente mediante Orden de 1 de diciembre de 2020, del Consejo de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.

EGINBIDEA: Jasota gera dadin dokumentu hau dagokiola Getariako Portuko Antolamenduko Plan Bereziaren espedienteari. Horrek, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuaren 2020ko abenduaren 1eko Aginduaen bidez jaso zuen hasierako onespena.

ZONA M.1

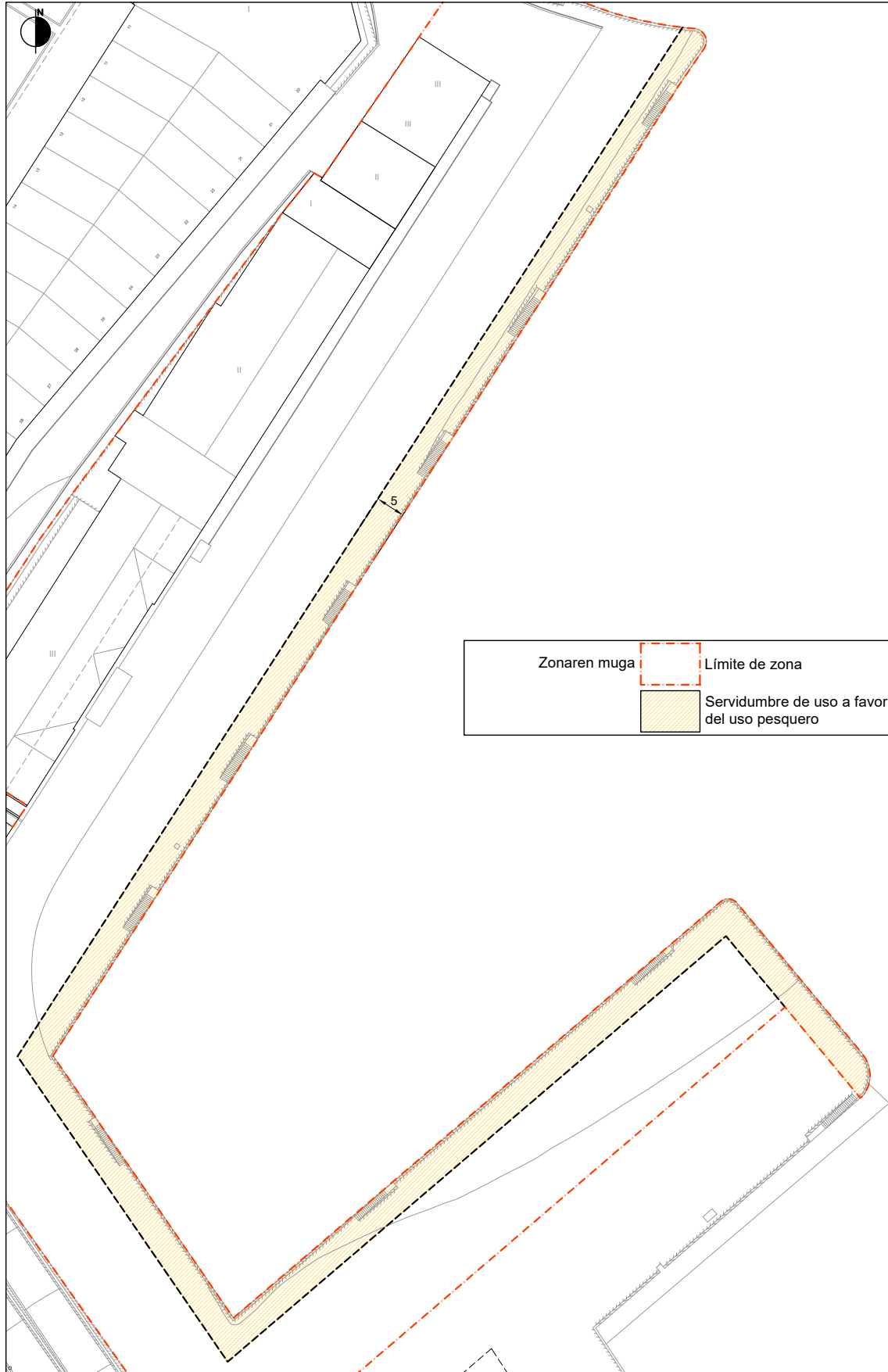


GRÁFICO 4
CONDICIONES DE USO
ESCALA: 1:1.000

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento corresponde al expediente del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, aprobado inicialmente mediante Orden de 1 de diciembre de 2020, del Consejo de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes. EGINBIDEA: Jasota gera dadin dokumentu hau dagokiola Getariako Portuko Antolamenduko Plan Bereziaren espedienteari. Horrek, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako salburuaren 2020ko abenduaren 1eko Aginduren bidez jaso zuten hasierako onespena.

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento corresponde al expediente del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, aprobado inicialmente mediante Orden de 1 de diciembre de 2020, del Consejo de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.

EGINBIDEA: Jasota gero dadin dokumentu hau dagokiola Getariako Portuko Antolamenduko Plan Bereziaren espedienteari. Horrek, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuaren 2020ko abenduaren 1eko Agindua bidez jaso zuen hasierako onespena.

ZONA "M.2"

SUPERFICIE:

544 m²(p)

CALIFICACIÓN PORMENORIZADA:

Zona de Usos Mixtos"

CONDICIONES DE EDIFICACIÓN:

- * Edificabilidad sobre rasante: **1.370 m²(t)** (Estimado)
(Es la resultante de la consolidación de la edificación existente, eliminando una planta de las tres actuales y autorizando la construcción de un ático de hasta 150 m²(t) sobre la cubierta actual)

- * Edificabilidad Bajo rasante: Es la asociada a las tres plantas bajo rasante autorizadas en las condiciones establecidas en el Artículo 68 de las NN.GG del documento "B.1 Normas Urbanísticas Generales" de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Getaria.

- * Regulación de la implantación de la edificabilidad: Se convalidan las características geométricas de la envolvente de la actual edificación – alineaciones y altura de la edificación-
Se autoriza la edificación de hasta 150 m²(t) en un ático sobre la cubierta actual.
Dicho ático deberá estar dispuesto de forma adyacente a las alineaciones NO y/o SO, y sin contacto alguno con las otras dos alineaciones.

- . Perfil de edificación III/II(a) (Tres sótanos, dos plantas sobre rasante y ático.)
- . Altura de edificación Altura actual de la edificación más 3,00 m. del ático.

CONDICIONES DE USO:

- * Condiciones generales: Las condiciones de uso y dominio de la zona y de la edificación se ajustarán a las determinaciones del presente Plan Especial y a las exigencias propias de los usos portuarios de acuerdo con la legislación sectorial correspondiente.

Donostia-San Sebastián, Abril de 2020



MANU ARRUABARRENA



SANTIAGO PEÑALBA



MIKEL IRIONDO

**Documento "C. ESTUDIO DE LAS DIRECTRICES DE ORGANIZACIÓN
Y GESTIÓN DE LA EJECUCIÓN"**

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento corresponde al expediente del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, aprobado inicialmente mediante Orden de 1 de diciembre de 2020, del Consejo de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.

EGINBIDEA: Jasota gera dadin dokumentu hau dagokiola Getariako Portuko Antolamenduko Plan Bereziaren espedienteari. Horrek, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuaren 2020ko abenduaren 1eko Agindua bidez jaso zuen hasierako onespena.

ÍNDICE:

Pág.:

| | |
|---|---|
| 1. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROCESO DE EJECUCIÓN. INICIATIVA DE EJECUCIÓN Y RESPONSABILIDADES DE FINANCIACIÓN..... | 2 |
| 2- ORGANIZACIÓN Y PROGRAMA PARA LA EJECUCIÓN DE LA URBANIZACIÓN Y LA EDIFICACIÓN | 2 |
| 3. OBLIGACIONES URBANÍSTICAS PARA LA PUESTA EN USO DE LAS EDIFICACIONES..... | 3 |

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento corresponde al expediente del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, aprobado inicialmente mediante Orden de 1 de diciembre de 2020, del Consejo de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.

EGINBIDEA: Jasota gero dadin dokumentu hau dagokiola Getariako Portuko Antolamenduko Plan Bereziaren espedienteari. Horrek, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuaren 2020ko abenduaren 1eko Aginduaen bidez jaso zuen hasierako onespena.

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

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

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

Su ejecución requiere la aprobación de los correspondientes proyectos de construcción y urbanización, así como de aquellos de gestión que en su caso resultaran oportunos.

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

Se establece así la intervención en las siguientes etapas.

- Ampliación de muelles en zona veteranos y zona playa de Malkorbe
Plazo estimado de ejecución: CUATRO AÑOS
- Mejora de la urbanización en muelles de parcelas “M” y “NR”
Plazo estimado de ejecución: CUATRO AÑOS.
- Ejecución de la Unidad Edificatoria de la parcela “P.1”
Plazo estimado de ejecución: OCHO AÑOS
- Ejecución de la Unidad Edificatoria de la parcela “NR.1”
Plazo estimado de ejecución: OCHO AÑOS
- Ejecución de las demás unidades edificatorias
Plazo estimado de ejecución: OCHO AÑOS
- Ejecución de otras actuaciones (infraestructuras de servicios, etc.).
Plazo estimado de ejecución: CUATRO AÑOS

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

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

A.- Trámites preparatorios

- Tramitación del Plan Especial.

Se prevé su definitiva aprobación a finales del año 2021.

B.- Obras portuarias

- Construcción de ampliación de muelle en zona de veteranos.
Podría terminarse a finales del año 2024.
- Construcción de ampliación de muelle en zona de playa de Malkorbe.
Podría terminarse a finales del año 2024.
- Construcción de mejora de la urbanización en muelles de parcelas "M" y "NR"
Podría terminarse a finales del año 2024.
- Mejora de las infraestructuras de servicios
Podrían terminarse a finales del año 2024.

C.- Edificación

- Construcción de la Unidad Edificatoria de la parcela "P.1"
Podría terminarse a finales del año 2028.
- Construcción de la Unidad Edificatoria de la parcela "NR.1"
Podría terminarse a finales del año 2028.
- Otras actuaciones de rehabilitación o sustitución
Podrían terminarse a finales del año 2028.

Se establece con carácter general un plazo máximo de ocho años, a contar desde la aprobación definitiva del Plan Especial, para la ejecución de las obras previstas, atemperándose en su caso a las obras de construcción y urbanización.

3. OBLIGACIONES URBANÍSTICAS
PARA LA PUESTA EN USO DE LAS EDIFICACIONES

Se exigirá para ello el correcto acabado de la urbanización perimetral de las edificaciones así como la realización de las oportunas acometidas a los servicios precisos con la finalidad de garantizar su adecuado funcionamiento.

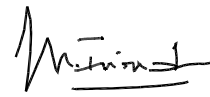
Donostia-San Sebastián, Abril de 2020



MANU ARRUABARRENA



SANTIAGO PEÑALBA



MIKEL IRIONDO

**Documento "D. ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICO FINANCIERA
Y DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA"**

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento corresponde al expediente del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, aprobado inicialmente mediante Orden de 1 de diciembre de 2020, del Consejo de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.

EGINBIDEA: Jasota gera dadin dokumentu hau dagokiola Getariako Portuko Antolamenduko Plan Bereziaren espedienteari. Horrek, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuaren 2020ko abenduaren 1eko Agindua bidez jaso zuen hasierako onespena.

ÍNDICE:

Pág.:

| | |
|---|---|
| I. INTRODUCCIÓN..... | 2 |
| II. PREMISAS GENERALES DE REALIZACIÓN DE LA EVALUACIÓN ECONÓMICA CONTENIDA EN ESTE DOCUMENTO | 2 |
| III. ANÁLISIS DE LA VIABILIDAD ECONÓMICA DE LA PROPUESTA DEL PLAN ESPECIAL..... | 2 |
| IV. ESTUDIO DE LA SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA DE LA PROPUESTA | 6 |
| V. CONCLUSIONES EN RELACIÓN CON LA VIABILIDAD Y LA SOSTENIBILIDAD ECONÓMICAS | 8 |

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento corresponde al expediente del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, aprobado inicialmente mediante Orden de 1 de diciembre de 2020, del Consejo de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.

EGINBIDEA: Jasota gera dadin dokumentu hau dagokiola Getariako Portuko Antolamenduko Plan Bereziaren espedienteari. Horrek, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuaren 2020ko abenduaren 1eko Agindua bidez jaso zuen hasierako onespena.

I INTRODUCCIÓN

Este documento forma parte del Plan Especial de ordenación del Puerto de Getaria y su objetivo es el de analizar, desde una perspectiva económica, las propuestas urbanísticas planteadas en dicho Plan.

II.- PREMISAS GENERALES DE REALIZACIÓN DE LA EVALUACIÓN ECONÓMICA CONTENIDA EN ESTE DOCUMENTO.

Algunas de esas premisas son concretamente las siguientes:

- * Las establecidas en el marco legal vigente, con incidencia en el análisis económico objeto de este documento. Ese marco está conformado por, entre otras, las disposiciones siguientes:
 - Promovidas por la Administración central, y vigentes en esta Comunidad Autónoma:
 - . Texto refundido de la Ley de Suelo, aprobado mediante Real Decreto Legislativo de 20 de junio de 2008 (Real Decreto Legislativo 2/2008).
 - . Reglamento de valoraciones de la Ley del Suelo, aprobado mediante Real Decreto de 24 de octubre de 2011 (Real Decreto 1492/2011).
 - Promovidas y vigentes en la Comunidad Autónoma del País Vasco:
 - . Ley de Suelo y Urbanismo, de 30 de junio de 2006 (Ley 2/2006).
 - . Ley de 28 de noviembre de 2008, por la que se modifica la participación de la comunidad en las plusvalías generadas por la acción urbanística.
- * Las establecidas en las vigentes Normas Subsidiarias de Getaria y, en concreto, en sus Normas Urbanísticas.

III.- ANÁLISIS DE LA VIABILIDAD ECONÓMICA DE LA PROPUESTA DEL PLAN ESPECIAL.

1.- Introducción.

Las intervenciones objeto de atención en este momento, a los efectos del análisis de su viabilidad económica, son, en concreto, las planteadas en el ámbito del Puerto, tanto aquellas de nueva planta como aquellas otras de rehabilitación, regeneración, reurbanización o de modificaciones en la implantación de instalaciones y servicios.

Se trata de una intervención de carácter público en suelo de dominio público, sin perjuicio de la ordenación de actividades y usos lucrativos en régimen de concesión de acuerdo con la legislación de aplicación.

2.- Alcance de la inversión.

Se aborda en primer lugar una estimación del coste de la ejecución de las determinaciones previstas por el Plan.

1. Muelles

Los muelles verticales se valoran por metro lineal según:

| | |
|---|----------|
| - 25 m ³ dragado x 20 €/m ³ | 500.- |
| - 70 m ³ hormigón x 200 €/m ³ | 14.000.- |
| - 7 m ² mampostería careada x 110 €/m ² | 770.- |
| - Otros: imposta, defensas, | 500.- |
| TOTAL..... | 15.770.- |

| | |
|---------------------------------|-----------|
| 1.1 Ampliación Muelle veteranos | |
| 20 ml x 15.770 €/ml..... | 315.400.- |

| | |
|---|-------------|
| 1.2 Ampliación Muelle puerto deportivo. | |
| 80 ml x 15.770 €/ml..... | 1.261.600.- |

2. Urbanización superficial

Se estima un precio de 150 €/m² para la reforma de la urbanización en el muelle de la antigua cofradía, incluidos pavimentos, reposición de infraestructuras, y mobiliario urbano necesarios. Incluye la ejecución de la conexión del muelle con la calle General Arnao mediante la apertura de una conexión con escaleras.

| | |
|---|-----------|
| 2.1.1 Muelle de la antigua Cofradía | |
| 4.200 m ² x 150 €/m ² | 630.000.- |

3. Redes de servicios

Se consideran en este apartado las infraestructuras de drenaje y saneamiento, de abastecimiento de agua, de energía eléctrica, alumbrado y telefonía, de instalación de gas, y de señalización, balizamiento y jardinería, todo ello de acuerdo con las determinaciones del Plan Especial y los esquemas previstos para las distintas redes de infraestructuras que se consolidan en general, sin perjuicio de completarse y mejorarse las mismas.

| | |
|-----------------------------|---------|
| 3.1 Partida alzada estimada | |
| P.A infraestructuras | 185.000 |

4. Edificación (Se considera la ejecución de dos plantas bajo rasante)

4.1 Unidad edificatoria en parcela "P.1".

| | |
|---|-------------|
| Sobre rasante 1.060 m ² (t) x 600 €/m ² (t) = | 636.000.- |
| Bajo rasante 6.000 m ² (t) x 360 €/m ² (t) = | 2.160.000.- |

4.2 Unidad edificatoria en parcela "NR-1"

| | |
|---|-------------|
| Sobre rasante 2.000 m ² (t) x 600 €/m ² (t) = | 1.200.000.- |
| Bajo rasante 6.000 m ² (t) x 360 €/m ² (t) = | 2.160.000.- |

4.3 Otras unidades edificatorias.

No se estima su coste unitario como consecuencia de desconocerse en la actualidad los usos concretos a implantar y el alcance de las intervenciones. No obstante, en atención al objetivo del Plan especial de rehabilitar y recalificar el ámbito de estima una partida alzada correspondiente a la inversión considerada en el horizonte del Plan en la intervención en edificaciones preexistentes.

P.A estimada en intervenciones en otras udes. edificatorias 3.600.000.-

Esta evaluación da lugar a un coste estimado de 12.148.000 euros, según el resumen que se describe a continuación:

1. Muelles

| | | |
|---|-----------|-------------|
| 1.1 Ampliación Muelle veteranos | 315.400 | |
| 1.2 Ampliación Muelle puerto deportivo. | 1.261.600 | |
| Total | | 1.577.000.- |

2. Urbanización superficial

| | | |
|-----------------------------------|---------|-----------|
| 2.1 Muelle de la antigua cofradía | 630.000 | |
| Total | | 630.000.- |

3. Redes de servicios

| | |
|--------------------------------|-----------|
| 3.1 P.A infraestructuras | 185.000.- |
|--------------------------------|-----------|

4. Edificación

| | | |
|---|-----------|-------------|
| 4.1 Unidad edificatoria en parcela "P-1" | | |
| Sobre rasante | 636.000 | |
| Bajo rasante | 2.160.000 | |
| 4.2 Unidad edificatoria en parcela "NR-1" | | |
| Sobre rasante | 1.200.000 | |
| Bajo rasante | 2.160.000 | |
| 4.3 Otras unidades edificatorias | 3.600.000 | |
| Total | | 9.756.000.- |

Teniendo en cuenta que la valoración anterior se refiere a la ejecución material de las actuaciones descritas, se estima el siguiente coste ejecución por contrata:

| | |
|---|--------------|
| Coste de ejecución material | 12.148.000.- |
| 19% G.G. y B.I. | 2.308.120.- |
| Coste de Ejecución por contrata | 14.456.120.- |
| 21% I.V.A. | 3.035.785.- |
| Total de ejecución por contrata con IVA | 17.491.905.- |

Esta evaluación da lugar a un coste estimado total de la inversión en el horizonte temporal del Plan de doce millones quinientos sesenta y siete mil cuatrocientos cuarenta y siete euros.

No se estiman por otra parte otros costes adicionales derivados de la gestión del suelo, de realojos o indemnizaciones, o de otras necesidades por no preverse estas situaciones. En los costes estimados se consideran incluidos tanto los costes de implantación de las medidas ambientales precisas como los honorarios correspondientes a proyectos y estudios.

No se consideran sin embargo incluidos los costes que pudieran resultar, en su caso, para la realización de trabajos asociados a los suelos potencialmente contaminantes identificados (declaración y descontaminación). En todo caso, en tales situaciones se actuará según lo establecido en la legislación vigente en la materia (art. "147.3" de la Ley de Suelo y Urbanismo, de 30 de junio de 2006; etc.). Así, en principio y en el supuesto de confirmarse la existencia de suelos contaminados, esos gastos son responsabilidad de las personas físicas o jurídicas causantes de la contaminación o alteración

3.- Viabilidad económica de la propuesta.

Dado el alcance de la propuesta, que se limita a consolidar el actual puerto, procurando sin embargo su necesaria recualificación ambiental y funcional, así como la obtención de las mayores sinergias posibles, la inversión a realizar resulta acotada, respondiendo a las necesidades advertidas y a los contenidos objetivos propuestos.

Dicha inversión supone una inversión anual en el ámbito de 2.186.488 euros, que, en todo caso, se ajustará a los presupuestos de la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco y de EKP (Euskadiko Kirol Portuak).

La inversión estimada se verá por otra parte reducida como resultado de las actuaciones que corran a cargo de los concesionarios oportunos: intervenciones en edificaciones preexistentes u otras.

Asimismo, la inversión resultará compensada por los ingresos complementarios que resulten del mayor uso de los servicios náutico-deportivos, de la gestión de las nuevas plazas de aparcamiento, etc.

Por otra parte las iniciativas planteadas no van a suponer costes de mantenimiento mayores en el Puerto, a la vez que van a suponer una reducción de los mismos en el horizonte temporal del Plan por el hecho de acometerse obras nuevas.

Los datos y referencias anteriores permiten concluir que la propuesta del Plan Especial es en consecuencia económicamente viable.

En todo caso, se ha de tener en cuenta a ese respecto que la totalidad de esos datos y estimaciones económicas no son sino una aproximación al análisis de la valoración económica del desarrollo propuesto para el Puerto de Getaria.

Así, deberá estarse a ese respecto a lo que se determine en el futuro en los proyectos a formular en desarrollo de este Plan.

IV ESTUDIO DE LA SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA DE LA PROPUESTA

1.- Introducción.

De conformidad con lo previsto en la legislación vigente (artículo "15.4" del Texto Refundido de la Ley de Suelo de 20 de junio de 2008 -Real Decreto Legislativo 2/2008-, modificado por la Ley 8/2013, de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas; artículo 3 del Real Decreto 1492/2011, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de valoraciones de la Ley de Suelo; artículo 31 del Decreto 105/2008, de 3 de junio, de medidas urgentes), los *instrumentos de ordenación de las actuaciones de nueva urbanización, de reforma o renovación de la urbanización y de las actuaciones de dotación deberá incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica*. Ello se refrenda asimismo 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.

Eso requiere, entre otros extremos, la cuantificación de los *costes de mantenimiento por la puesta en marcha y la prestación de los servicios públicos necesarios para atender el crecimiento urbano previsto en el instrumento de ordenación*, y la estimación de los *ingresos municipales derivados de los principales tributos locales, en función de la edificación y población potencial previstas, evaluados en función de los escenarios socio-económicos previsibles hasta que se encuentren terminadas las edificaciones que la actuación comporta*.

Este apartado tiene, por lo tanto, los dos objetivos siguientes:

- * Por un lado, analizar y/o ponderar el impacto económico que la ejecución del desarrollo urbanístico puede conllevar en las Haciendas Públicas, teniendo en cuenta a ese respecto las afecciones asociadas a:
 - Los costes de ejecución, implantación y mantenimiento de las dotaciones, las infraestructuras y los servicios públicos proyectados, así como la prestación de dichos servicios.
 - Los ingresos estimados.
- * Por otro, el análisis de la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.

Elaborado en ese contexto, el objeto de este apartado es el de, cumpliendo el citado requisito legal, dar respuesta a esos objetivos y analizar esas cuestiones.

2.- Actuaciones objeto de consideración.

Las actuaciones a considerar son las previstas por este Plan Especial. Dado su alcance, en el que se propone básicamente consolidar la ordenación preexistente, las más significativas son en concreto las siguientes y ya han sido valoradas en el apartado III anterior:

- 1.1 Ampliación Muelle veteranos
- 1.2 Ampliación Muelle puerto deportivo.
- 2.1 Muelle de la antigua cofradía
- 3.1 Complementación de infraestructuras
- 4.1 Unidades edificatorias en parcela "P-1"
- 4.2 Unidad edificatoria en parcela "NR-1"
- 4.3 Otras unidades edificatorias

En atención a su relevancia económica, merecen ser destacados también los condicionantes generales que guían la propuesta y que se exponen a continuación:

- * Las características asociadas al emplazamiento del ámbito y al alcance de la propuesta hacen que la proyección y ejecución del desarrollo urbanístico proyectado se plantee en condiciones que conllevan, entre otros extremos:
 - Su apoyo en infraestructuras, redes y servicios públicos existentes en el Puerto de Getaria que, en su caso, han de ser objeto de complementos y mejoras, pero no de nueva creación.
 - Minimizar los gastos de mantenimiento de las citadas infraestructuras, redes, dotaciones y servicios públicos, así como los de prestación de dichos servicios.
 - Incrementar y racionalizar la utilización de esas infraestructuras, redes, dotaciones y servicios públicos, y, con ello, optimizar y racionalizar su rendimiento económico.
- * Se prevé la ejecución del desarrollo del Puerto desde la iniciativa pública de acuerdo con cuanto se señala en el apartado III precedente, justificando su viabilidad, de forma que no se produce, por lo tanto, un impacto económico negativo en la hacienda municipal.
- * Corresponderá a la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco el abono de los costes de mantenimiento de la urbanización que se ejecute, sin perjuicio de que, en su caso, se repercutan a las entidades concesionarias de los usos portuarios o a aquellas otras prestadoras de los correspondientes servicios (redes e instalaciones eléctricas, de telefonía y telecomunicación, gas, etc.).
- * El alcance de las propuestas del Plan conlleva un uso más intensivo del Puerto sin requerir de medios adicionales significativos lo que propicia la mejora de las condiciones de equilibrio entre ingresos y gastos en la explotación del puerto.
- * Se estima que la ejecución del Plan pueda acometerse en un plazo de ocho (8) años contados a partir de su aprobación definitiva.

3.- Ingresos vinculados al nuevo desarrollo proyectado en el ámbito.

Resulta complejo evaluar con precisión los ingresos que pueden resultar de la propuesta del Plan Especial y, en particular, disociarlos de aquellos que ya se producen de la explotación del puerto dado el pequeño alcance de las intervenciones en relación con la dinámica global del puerto.

En cualquier caso, como ya se ha argumentado y concluido en el apartado III precedente, la propuesta del Plan Especial es económicamente viable, sin perjuicio de que, en todo caso, se ha de tener en cuenta que las estimaciones económicas realizadas no son sino una aproximación al análisis de la valoración económica del desarrollo propuesto para el Puerto de Getaria en la fase que nos ocupa y que deberá estarse a ese respecto a lo que se determine en el futuro en los proyectos a formular en desarrollo de este Plan.

Por otro lado, dada la condición de dominio público del Puerto de Getaria y teniendo en cuenta la competencia de la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco para su gestión, de acuerdo con lo señalado en el apartado III precedente, corresponderá a esta tanto la inversión precisa como la gestión de los ingresos que resulten.

Como ya se ha apuntado, estos ingresos resultarán bien de aquellas obras que puedan eventualmente realizar los correspondientes concesionarios de las mismas, o de los ingresos

complementarios que provengan del mayor uso de los servicios náutico-deportivos, de la gestión de las nuevas plazas de aparcamiento, etc.. de acuerdo ya con las actuales tasas o tarifas, ya con las que oportunamente se propongan alternativamente en orden a alcanzar el oportuno equilibrio.

Como ya se ha señalado también, las iniciativas planteadas van a suponer una reducción de los costes de mantenimiento en el horizonte temporal del Plan por el hecho de acometerse obras nuevas.

Por otra parte, en cualquier caso, corresponderán al Ayuntamiento los ingresos de carácter patrimonial o asimilable resultantes de la nueva edificabilidad urbanística que resulte de la ejecución del Plan como consecuencia del derecho de participación de la comunidad en las plusvalías urbanísticas resultantes (15 %), en los supuestos en los que se proceda al cumplimiento de esa obligación en términos económicos.

Asimismo, corresponderá al Ayuntamiento el ingreso de los importes correspondientes al Impuesto de Construcciones, Instalaciones y Obras (I.C.I.O.); a las tasas por otorgamiento de licencias urbanísticas; a las tasas por actividades en locales; al Impuesto sobre el Incremento de Valor de los Terrenos de Naturaleza Urbana; etc.

No se prevén sin embargo cambios sustanciales en los otros ingresos corrientes o habituales, tales como el Impuesto de Bienes Inmuebles; el Impuesto sobre Actividades Económicas; el Impuesto sobre Vehículos; tasas por el suministro del agua; tasa por la prestación del servicio de saneamiento; tasa por recogida de basuras; tasa por ocupación del dominio público por empresas de telefonía móvil; etc..

Dado el alcance del Plan y del grado de consolidación del Puerto, no se consideran significativos los cambios que resultan en esta materia como consecuencia de la aprobación del Plan.

V CONCLUSIONES EN RELACIÓN CON LA VIABILIDAD Y LA SOSTENIBILIDAD ECONÓMICAS

Como consecuencia de cuanto antecede se considera que la propuesta del Plan Especial procura la recualificación ambiental y funcional del puerto con un coste económico y ambiental que hace la intervención viable además de estrictamente necesaria para responder, de manera sostenible, a la situación advertida.

Donostia-San Sebastián, Abril de 2020

MANU ARRUABARRENA

SANTIAGO PEÑALBA

MIKEL IRIONDO

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento corresponde al expediente del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, aprobado inicialmente mediante Orden de 1 de diciembre de 2020, del Consejo de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.

EGINBIDEA: Jasota gero dadin dokumentu hau dagokiola Getariako Portuko Antolamenduko Plan Bereziaren espedienteari. Horrek, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuaren 2020ko abenduaren 1eko Aginduaen bidez jaso zuen hasierako onespena.

Documento "E. LA PERSPECTIVA DE GÉNERO".

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento corresponde al expediente del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, aprobado inicialmente mediante Orden de 1 de diciembre de 2020, del Consejo de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.

EGINBIDEA: Jasota gero dadin dokumentu hau dagokiola Getariako Portuko Antolamenduko Plan Bereziaren espedienteari. Horrek, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuaren 2020ko abenduaren 1eko Agindua bidez jaso zuen hasierako onespena.

INDICE

- I.- Introducción.
- II.- Marco general de realización de esta evaluación.
- III.- El ámbito del Plan Especial.
- IV.- Diagnóstico de la situación actual de Getaria desde la perspectiva de género.
- V.- Evaluación del Plan Especial desde la perspectiva de género y, más en concreto, de las directrices contenidas en el anexo I de la resolución 40/2012 del Gobierno Vasco.

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento corresponde al expediente del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, aprobado inicialmente mediante Orden de 1 de diciembre de 2020, del Consejo de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.

EGINBIDEA: Jasota gera dadin dokumentu hau dagokiola Getariako Portuko Antolamenduko Plan Bereziaren espedienteari. Horrek, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuaren 2020ko abenduaren 1eko Agindua bidez jaso zuen hasierako onespena.

I. INTRODUCCIÓN.

La evaluación del Plan Especial del Puerto de Getaria y de sus propuestas desde la perspectiva de sus posibles impactos en materia de género constituye el objeto de este documento.

II. MARCO GENERAL DE REALIZACIÓN DE ESTA EVALUACIÓN.

La evaluación planteada se realiza en el marco general conformado por las previsiones contenidas, entre otras, en las disposiciones y documentos siguientes:

1.- Disposiciones promovidas por la Administración del Estado:

- * Ley para la igualdad efectiva de hombres y mujeres, de 22 de marzo de 2007 (Ley 3/2007).
- * Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, de 30 de octubre de 2015 (RDL 7/2015) (artículos "20.1.c"...).

2.- Disposiciones promovidas por la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco:

- * Ley para la igualdad de hombres y mujeres, de 18 de febrero de 2005 (Ley 4/2005).
- * Directrices aprobadas por el Consejo de Gobierno del Gobierno Vasco mediante resolución 40/2012.

Si bien, conforme a lo indicado en ellas, la citadas Directrices de 2012 son de aplicación por parte de la Administración General de la Comunidad Autónoma, sus organismos autónomos y los entes públicos adscritos o vinculados a aquella, sus previsiones también son objeto de consideración en esta evaluación en los términos y con el alcance adecuados para su realización.

III. EL ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL.

El Puerto de Getaria es el ámbito objeto del Plan Especial. Tiene una superficie de 22,40 ha. Está situado entre el Casco Histórico de Getaria y el monte San Anton, tal como se refleja en la siguiente imagen.



IV. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL DE GETARIA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO.

1. Diagnóstico y medidas resultantes de la consideración del conjunto del medio urbano de Getaria.

1.1.- Datos referentes a la población (EUSTAT).

A.- Datos generales correspondientes al año 2019.

- * Las mujeres constituyen el 49,82% de la población. Y los hombres el 50,18%.
- * En la franja de 0 – 19 años, las mujeres constituyen el 50,71%. Y los hombres el 49,29%,
- * En la franja de 20 – 64 años, las mujeres constituyen el 52,15%. Y los hombres el 47,85%,
- * A partir de los 65 años se registra un aumento progresivo de las mujeres (55,04%) frente a los hombres (44,96%).

B.- Datos generales relacionados con la evolución de la población.

Algunos de esos datos son los reflejados en el siguiente cuadro.

| SEXO | 2001 -nº / %- | 2006 -nº / %- | 2010 -nº / %- | 2019 -nº / %- |
|---------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Mujeres | 1.214 / 50,08 | 1.233 / 49,84 | 1.324 / 49,94 | 1.418 / 49,82 |
| Hombres | 1.210 / 49,92 | 1.241 / 50,16 | 1.327 / 50,06 | 1.428 / 50,18 |
| Total | 2.424 / 100 | 2.474 / 100 | 2.651 / 100 | 2.846 / 100 |

1.2.- Datos referentes al trabajo productivo.

A.- Tasa de actividad

| SEXO | TASA DE ACTIVIDAD -%- | |
|---------|-----------------------|------|
| | 2010 | 2018 |
| Mujeres | 48,8 | 49,1 |
| Hombres | 52,3 | 54,9 |
| Total | 48,8 | 52,0 |

B.- Tasa de inactividad

| SEXO | TASA DE INACTIVIDAD -%- | |
|---------|-------------------------|-------|
| | 2010 | 2018 |
| Mujeres | 724 | 717 |
| Hombres | 633 | 643 |
| Total | 1.350 | 1.360 |

C.- Tasa de ocupación.

| SEXO | TASA DE OCUPACIÓN -%- | |
|---------|-----------------------|------|
| | 2010 | 2018 |
| Mujeres | 48,9 | 52,3 |
| Hombres | 57,2 | 59,2 |
| Total | 53,0 | 55,7 |

D.- Tasa de paro.

| SEXO | TASA DE PARO -%- | |
|---------|------------------|------|
| | 2010 | 2018 |
| Mujeres | 9,7 | 9,8 |
| Hombres | 10,1 | 9,5 |
| Total | 9,9 | 9,7 |

1.3.- Datos referentes al trabajo reproductivo.

No se han obtenido datos específicos referentes a los trabajos de cuidado y domésticos. En todo caso, la realidad es que sigue siendo trabajos realizados fundamentalmente por las mujeres, pese a la progresiva mayor implicación de los hombres.

1.4.- Datos referentes a la integración y a la violencia sexista.

En el año 2018 se contabilizaron 4 casos de violencia contra las mujeres.

2. La situación actual del Puerto de Getaria. La necesidad de su ordenación también por razones de género.

2.1.- Situación actual.

El Puerto de Getaria forma parte de la trama urbana de Getaria y, además, de su idiosincrasia social y cultural. Así, su tradición marinera y pesquera forma parte de dicha idiosincrasia, si bien esa última actividad ha sido y es objeto de un progresivo descenso.

Cuenta con unas buenas condiciones de accesibilidad marítimas y terrestres, si bien éstas últimas se encuentran condicionadas por la problemática de la carretera N-634, situada al pie del acantilado, que sufre frecuentes cortes de tráfico por la caída de materiales desde éste.

Dispone, asimismo, de unas adecuadas condiciones de integración con el Casco Histórico de Getaria, sin perjuicio de la posibilidad y de la oportunidad de su optimización.

Esta situado entre dos playas que ponen en valor la potencialidad del puerto, a la vez que obligan a cuidar en mayor medida las condiciones de compatibilidad en el uso de ambas dotaciones.

Dentro de su recinto, da respuesta fundamentalmente a dos actividades, una tradicional y originaria que es el sector productivo ligado a la pesca, y otra que se corresponde con el ocio y la actividad náutico-deportiva.

Además, contribuye a la solución de la viabilidad y de la accesibilidad tanto propia como del casco histórico del municipio, y contribuye también a la dotación de aparcamientos al servicio de ambos, cuestión que debe seguir alcanzando el oportuno equilibrio en la ordenación a establecer.

Acoge además diversas infraestructuras de servicios, tanto portuarias como de otro tipo (red de saneamiento local...).

2.2.-La necesidad de su ordenación, también por razones de género.

De conformidad con lo expuesto en él, el objetivo del Plan Especial es el de, tras descartarse su ampliación, ordenar con detalle el ámbito del Puerto de Getaria en condiciones que conlleven, fundamentalmente, la mejora y regeneración del espacio portuario actual con, entre otros, los tres fines siguientes.

Por un lado, el desarrollo de las actividades pesqueras y náutico-deportivas en las debidas condiciones.

Por otro, la activación y recuperación de edificaciones en desuso mediante su rehabilitación y destino a los usos adecuados.

Por último, la mejora de la urbanización del espacio portuario y de sus conexiones peatonales con el Casco Urbano y, con ello, la integración de aquél en la trama urbana de Getaria.

Ese objetivo de limpieza, de reforma y renovación y activación del espacio portuario, al tiempo que de refuerzo de su integración en la trama urbana de Getaria, también es necesaria desde la perspectiva de género en la medida en que actuaciones como las planteadas contribuyen a la mejora de la calidad del medio urbano del municipio y, dentro de él, del citado espacio portuario y, con ello, a incentivar su seguridad y su carácter inclusivo.

V.- **EVALUACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO Y, MÁS EN CONCRETO, DE LAS DIRECTRICES CONTENIDAS EN EL ANEXO I DE LA RESOLUCIÓN 40/2012 DEL GOBIERNO VASCO.**

1. Descripción del proyecto.

1.1. Denominación.

Plan Especial del Puerto de Getaria.

1.2 Administración promotora.

Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco.

1.3. Objetivos, criterios y propuestas del Plan Especial.

A. Objetivos y criterios generales.

- * Los establecidos en las vigentes Normas Subsidiarias de Planeamiento de Getaria (AD: 19-VI-2007), de los que cabe destacar:
 - Consolidar el puerto (con sus edificaciones e instalaciones pesqueras, náutico-deportivas, industriales, terciarias..., su lámina de agua, etc.) y propiciar las condiciones oportunas para su pervivencia y funcionalidad, sin perjuicio de la preservación de la imagen urbana del entorno en el que se localiza.
 - Consolidar las playas de Malkorbe y Gaztetape.
 - Consolidar el acceso viario al puerto, a las playas, a la parte baja del Casco Histórico, a San Antón...
 - Favorecer la integración y mixtura de los usos portuarios, terciarios, industriales, dotacionales...
- * De carácter portuario, ambiental y paisajístico:

- Mejorar la funcionalidad de las instalaciones portuarias y en particular el aprovechamiento de los muelles, la accesibilidad a ellos tanto por tierra como por mar, y las condiciones de protección de las dársenas.
- Posibilitar y definir la complementación de los edificios de la zona pesquera.
- Adecuar y regular los usos de las instalaciones del ámbito a aquellos usos propios de un entorno portuario.
- Procurar la mejora en la gestión de los residuos.
- Mejorar el saneamiento y garantizar el tratamiento de los vertidos.
- Favorecer la eficiencia energética con medidas en materia de alumbrado y otras.
- * Planteados por los usuarios del puerto, el Ayuntamiento, etc.:
 - Mejorar la oferta de amarres para embarcaciones deportivas respondiendo en lo posible a la demanda existente.
 - Dotar de un área para acoger actividades de ocio, que cuente con un pantalán de acogida.
 - Rehabilitar y poner en valor y uso las edificaciones situadas en el muelle de la Cofradía Vieja, propiciando también la implantación de usos dotacionales, e incluso terciarios, que respondan a las necesidades portuarias: espacio para actividades náutico- deportivas y clubs locales, áreas de reparación y venta referidas a las actividades portuarias, alojamientos, restauración, etc..
 - Reordenar las instalaciones y edificaciones asociadas al puerto deportivo y a la playa de Malkorbe, dando adecuada respuesta a las múltiples y diversas actividades existentes, sin perjuicio de prever respuestas para aquellas otras que puedan surgir.
 - Garantizar el uso público como espacio libre de la cubierta de Tintaleku.
 - Valorar la posibilidad de aprovechar en mayor medida la superficie de muelle para actividades portuarias, previendo alternativamente al efecto aparcamientos en subsuelo o en altura (edificio de aparcamiento).
- * Reforzar la integración y complementación del puerto y el área urbana de Getaria.

B. Propuestas del Plan Especial.

Descartadas las opciones de ampliar el puerto, las propuestas planteadas responden al objetivo general de ordenar el ámbito de conformidad con estas premisas: mantenimiento de la forma general del puerto con su estructura de diques y muelles (sin perjuicio de alguna reforma) y sus edificaciones e instalaciones, sin perjuicio de la mejora y complementación de todos ellos; determinación del régimen de usos de cada elemento en aras a un mejor aprovechamiento del espacio; recuperación de la conexión peatonal del puerto con el casco urbano; mejora de la urbanización, incorporando zonas de estancia, mobiliario urbano; impulsar la activación y puesta en uso de edificios representativos (Cofradía Vieja, la vieja Fábrica de Hielo, Tintaleku...). Algunas de las propuestas planteadas en ese contexto son las siguientes:

- * Aumento de la superficie del muelle al Sur, en unos 400 m², en las inmediaciones de la dársena de embarcaciones deportivas y ocupando una parte residual de la playa de Malkorbe, con el fin de reordenar adecuadamente los servicios necesarios para la dichas actividades deportivas.
- * Aumento de la superficie del muelle al Norte, en unos 200 m², en detrimento de la lámina de agua y con el fin de mejorar las condiciones de la circulación rodada en el inicio del dique Norte.
- * La regulación y delimitación de los usos previstos en la lámina de agua de conformidad con lo que se determine en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios a promover.

- * La recuperación (rehabilitación...) y activación de edificaciones en desuso, destinando a usos mixtos (pesqueros, náutico-recreativos, industriales y comerciales), entre otras, las siguientes: Cofradía Vieja, vieja Fábrica de Hielo, Tintaleku....
- * Mejora de las condiciones de urbanización mediante actuaciones vinculadas, entre otras, a las propuestas de rehabilitación y renovación de las citadas edificaciones (muelle de la Cofradía Vieja; entorno de las actividades náutico-pesqueras...).
- * Mejora de las conexiones peatonales Puerto – Casco Urbano mediante actuaciones como estas: conexión en el extremo Norte de la calle General Arnao; instalación de un ascensor para salvar el desnivel existente entra la calle Aldamar (en las inmediaciones del edificio Tintaleku) y la carretera de acceso al Puerto; etc.

La edificabilidad total resultante sobre rasante es de 33.970 m²(t). De estos, 30.232 m²(t) se corresponden con la edificabilidad de edificaciones existentes y consolidadas. Y los restantes 3.738 m²(t), con la edificabilidad nueva o de incremento ahora planteada, inferior a la prevista en las vigentes Normas Subsidiarias.

La ordenación propuesta es la reflejada en el siguiente gráfico.



A su vez, los ámbitos funcionales diferenciados en atención a su destino preferente a actividades productivas, náutico-deportivas, usos mixtos, etc. son los reflejados en el siguiente gráfico.



1.4. Objetivos para promover la igualdad entre hombres y mujeres.

Del conjunto de los objetivos y criterios planteados, los que se exponen a continuación tienen una directa incidencia en la promoción de la igualdad de mujeres y hombres:

- * Relacionados con el modelo urbano a promover:
 - Consolidación del Puerto de Getaria como realidad y/o parte indisoluble de la trama urbana del municipio, complementada con la determinación de las medidas necesarias para su mejora y renovación, al tiempo que para reforzar su conexión e integración en dicha trama.
 - Determinación de las propuestas de ordenación del Puerto en el contexto de la ratificación del modelo urbano actual de Getaria, que participa de las características y los condicionantes propios de un modelo cualitativo y cuantitativamente compacto, dotado de servicios de proximidad (comercio, equipamientos...), y que da respuesta a las demandas de las personas que residen y trabajan en el municipio.
 - Ordenación del Puerto como espacio público cualitativo y cuantitativamente significativo y de calidad que complemente su función de espacio de actividad, estancia, ocio, disfrute..., con la de espacio de conexión física, visual y paisajística del Casco Histórico de Getaria con el monte San Antón.

- * Específicamente relacionados con la perspectiva de género:
 - Determinación de las propuestas urbanísticas a partir de la expresa consideración de dicha perspectiva.
 - Complementación del Plan con su evaluación desde esa perspectiva.
 - Determinación de la ordenación urbanística del Puerto en el marco del modelo urbano antes expuesto y, en consonancia con ello, creación de un espacio urbano inclusivo, dotado de las debidas medidas de seguridad.

2. Evaluación previa del impacto en función del género.

2.1. ¿Se prevé que la presencia de mujeres y hombres en los beneficios o resultados derivados de la futura norma o acto administrativo contribuya a la disminución de las desigualdades en el sector?

Conforme a lo indicado, el objetivo del Plan Especial es el de determinar la ordenación detallada del Puerto de Getaria con los fines y en los términos expuestos en el apartado 1.

Sus propuestas afectarán directamente a las personas (mujeres, hombres, ancianos, niños....) que residen y trabajan en Getaria, en la medida en que el Puerto forma parte de su trama urbana. Debido a ello, la mejora de la calidad del espacio portuario contribuirá a la mejora de la calidad de vida de dichas personas y de su acceso a los recursos y/o espacios que les ofrece el Puerto.

A esos efectos, teniendo en cuenta que las mujeres y los hombres están en situaciones distintas en atención a los roles de género asignados y/o asumidos, su ordenación, renovación y mejora contribuye a hacer del espacio portuario un escenario urbano inclusivo al servicio del conjunto de las citadas personas y accesible por todas ellas.

2.2. ¿Se prevé que la futura norma o acto administrativo produzca la eliminación o, al menos, una disminución de las desigualdades en cuanto al acceso a los recursos?

Los roles de género asignados y/o asumidos hacen que las personas tengan distintas necesidades y/o enfoques en lo referente a la utilización del territorio, el espacio urbano y los recursos que se materializan en ellos.

Considerado desde ese punto de vista, el hecho de que el Puerto forme parte de la trama urbana de Getaria hace de él, ya en este momento, un espacio urbano al servicio del conjunto de las personas que residen y trabajan en el municipio.

En todo caso, sus características y condicionantes (emplazamiento; desniveles entre el Puerto y el Casco Urbano; espacio singular diferenciado del Casco Histórico en el que programa y el horario de desarrollo de las actividades que se desarrollan en él determina, en gran medida, su consideración como espacio socialmente vivo y dinámico o vacío; existencia de edificaciones carentes de uso; etc.) hacen que el espacio portuario no sea, en este momento, igualmente accesible para el conjunto de las personas.

Así, la orografía del entorno, los desniveles entre el Puerto y el casco urbano, el tipo de conexiones peatonales actuales, etc. hacen que el espacio portuario sea de difícil acceso para determinados colectivos (discapacitados, personas mayores...). Consideradas desde esa perspectiva, las propuestas de mejora de la conexión peatonal entre esas dos partes del municipio (ascensor...), de reurbanización, etc, contribuirán a la disminución de las desigualdades hoy día existentes a ese respecto.

A su vez, la singularidad del espacio portuario (en cuanto que parte diferenciada del Casco Histórico en la que, la existencia o no de vida y dinámica social en su espacio público está en gran medida condicionada por el programa y el horario de las actividades que se desarrollan en él; etc.) puede hacer de él un espacio inseguro o poco atractivo en los momentos y/o "vacíos" en los que dichas actividades están cerradas o no se desarrollan, especialmente para determinados colectivos (mujeres...). Consideradas desde ese punto de vista, las propuestas de rehabilitación y puesta en uso de edificaciones actualmente en desuso, de renovación de la urbanización, de mejora de la conexión peatonal Puerto –

Casco Histórico, etc. contribuirán a la disminución de las desigualdades hoy día existentes a ese respecto.

De esa manera, la ordenación urbanística del Puerto contribuirá a acentuar y reforzar las características de cercanía, proximidad, diversidad, etc. del medio urbano actual de Getaria y, con ello, su condición de recurso al servicio de todo tipo de personas, incluidas mujeres, niños, mayores... El Puerto y sus distintos espacios y elementos más accesibles para el conjunto de personas que viven y trabajan en el municipio.

2.3. ¿En cuanto a la toma de decisiones, la futura norma o acto administrativo prevé una representación equilibrada de mujeres y hombres o, al menos, una representación similar al de su presencia en el ámbito?

El Plan Especial del Puerto de Getaria es un instrumento urbanístico cuya elaboración y tramitación se ha de adecuar a los criterios establecidos en las disposiciones legales vigentes (art. "97.2" de la Ley de Suelo 2/2006, etc.).

Considerado en ese contexto, la aprobación del Plan y de sus propuestas se ha de adecuar a esos criterios sin que puedan reajustarlas o complementarlas en modo alguno.

2.4. ¿Se prevé que los objetivos y las medidas planteadas en la futura norma o acto administrativo contribuyan a la superación o modificación de las normas sociales o valores de lo que se atribuye a las mujeres o a los hombres?

El Plan Especial del Puerto de Getaria apuesta por la incentivación del modelo urbano existente en el municipio, caracterizado por su compacidad y su diversidad, la existencia de servicios (comercio, equipamientos...) de proximidad, etc.

Esa apuesta conlleva, entre otros extremos, el refuerzo de la integración del Puerto en la trama urbana del municipio.

Eso no supone, en sí mismo, la modificación de normas sociales o valores, pero sí favorece la realización, dentro de la citada trama urbana, de trabajos remunerados y no remunerados, la gestión del tiempo por parte de las personas que los desarrollan, etc.

2.5. ¿Se garantiza el cumplimiento de las normas y otros instrumentos jurídicos dirigidos a evitar la discriminación y promover la igualdad y se prevé una mejora de las mismas?

El Plan Especial se promueve en el marco legal conformado por, entre otras, las disposiciones que se mencionan a continuación, en las que se determinan los criterios que asimismo se indican:

* Ley para la igualdad de mujeres y hombres, de 18 de febrero de 2005 (Ley 4/2005):

- Artículo 3 (igualdad de oportunidades).

Los poderes públicos vascos deben adoptar las medidas oportunas para garantizar el ejercicio efectivo por parte de mujeres y hombres, en condiciones de igualdad, de los derechos políticos, civiles, económicos, sociales y culturales y del resto de derechos fundamentales que puedan ser reconocidos en las normas, incluido el control y acceso al poder y a los recursos y beneficios económicos y sociales. A efectos de esta ley, la igualdad de oportunidades se ha de entender referida no sólo a las condiciones de partida o inicio en el acceso al poder y a los recursos y

beneficios, sino también a las condiciones para el ejercicio y control efectivo de aquéllos.

Asimismo, los poderes públicos vascos garantizarán que el ejercicio efectivo de los derechos y el acceso a los recursos regulados en esta ley no se vea obstaculizado o impedido por la existencia de barreras cuya eliminación se contemple en la Ley 20/1997, de 4 de diciembre, para la Promoción de la Accesibilidad

- Artículo 19 (evaluación previa del impacto en función del género).
Antes de acometer la elaboración de una norma o acto administrativo, el órgano administrativo que lo promueva ha de evaluar el impacto potencial de la propuesta en la situación de las mujeres y en los hombres como colectivo. Para ello, ha de analizar si la actividad proyectada en la norma o acto administrativo puede tener repercusiones positivas o adversas en el objetivo global de eliminar las desigualdades entre mujeres y hombres y promover su igualdad.

- Artículo 46 (medio ambiente y vivienda).
Los poderes públicos vascos arbitrarán los medios necesarios para garantizar que sus políticas y programas en materia de medio ambiente, vivienda, urbanismo y transporte integren la perspectiva de género, considerando, entre otras, cuestiones relativas a la seguridad de las personas, a facilitar la realización del trabajo doméstico y de cuidado de las personas y la conciliación de la vida personal, familiar y laboral, así como a fomentar una mayor participación de las mujeres en el diseño y ejecución de las citadas políticas y programas.

* Ley para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, de 22 de marzo de 2007 (Ley 3/3007) (artículo 31. Políticas urbanas, de ordenación territorial y vivienda):

- *Las políticas y planes de las Administraciones públicas en materia de acceso a la vivienda incluirán medidas destinadas a hacer efectivo el principio de igualdad entre mujeres y hombres.*

Del mismo modo, las políticas urbanas y de ordenación del territorio tomarán en consideración las necesidades de los distintos grupos sociales y de los diversos tipos de estructuras familiares, y favorecerán el acceso en condiciones de igualdad a los distintos servicios e infraestructuras urbanas.

- *El Gobierno, en el ámbito de sus competencias, fomentará el acceso a la vivienda de las mujeres en situación de necesidad o en riesgo de exclusión, y de las que hayan sido víctimas de la violencia de género, en especial cuando, en ambos casos, tengan hijos menores exclusivamente a su cargo.*
- *Las Administraciones públicas tendrán en cuenta en el diseño de la ciudad, en las políticas urbanas, en la definición y ejecución del planeamiento urbanístico, la perspectiva de género, utilizando para ello, especialmente, mecanismos e instrumentos que fomenten y favorezcan la participación ciudadana y la transparencia.*

* Texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, de 30 de octubre de 2015 (RDL 7/2015) (art. 20. Criterios básicos de utilización del suelo):

Atender, en la ordenación que hagan de los usos del suelo, a los principios de accesibilidad universal, de igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres (...).

La adecuación del documento urbanístico y de sus propuestas a esos objetivos y criterios legales de igualdad forma parte de las premisas de su elaboración y determinación.

3. Medidas para eliminar las desigualdades y promover la igualdad de hombres y mujeres.

3.1. Medidas establecidas para promover la incorporación de la perspectiva de género.

A.- *Mejorando el conocimiento de la situación diferencial de mujeres y hombres.*

Cabe destacar a ese respecto, entre otras, las dos medidas siguientes:

- * Primera medida: conocimiento de la situación diferencial en el momento de la elaboración del documento urbanístico en el conjunto del medio urbano de Getaria
- * Segunda medida: conocimiento de la realidad urbana actual del Puerto para reforzar su integración en la trama urbana de Getaria y, con ello, su seguridad y su carácter inclusivo.

B.- *Incorporando la igualdad de mujeres y hombres como principio, objetivo, propuesta o a título declarativo o expositivo.*

Algunas de los criterios y propuestas planteados a ese respecto en el Plan Especial son los siguientes:

- a) El modelo urbano planteado responde a los objetivos y criterios expuestos, entre otros, en el apartado "1.4", incluidos los relacionados con la promoción de la igualdad de hombres y mujeres.
- b) La ordenación urbanística planteada tiene, entre otros, los tres objetivos que se exponen a continuación.

Por un lado, la reforma y reactivación de edificaciones singulares existentes en el Puerto y actualmente en desuso (Cofradía Vieja, la vieja Fábrica de Hielo, Tintaleku...), complementada con su destino a usos mixtos (actividades económicas, equipamiento...).

Por otro, la mejora y renovación de la urbanización del espacio portuario, con la consiguiente recualificación del mismo.

Por último, la mejora y el refuerzo de las conexiones peatonales con el casco urbano.

Esas propuestas contribuyen a hacer del Puerto un espacio seguro e inclusivo.

3.2. Medidas establecidas para promover una participación equilibrada de mujeres y hombres.

Integración de la perspectiva de género en los procesos de participación a promover en el marco de elaboración y tramitación del proyecto urbanístico.

3.3. Medidas de acción positiva.

El conjunto de las medidas expuestas en este apartado 3.

3.4.- Medidas aparentemente neutras pero con un previsible impacto de género positivo.

- * Determinación e inserción de la ordenación urbanística del Puerto de Getaria en el marco del modelo urbano actual del municipio (cualitativa y cuantitativamente denso y compacto generador, a su vez, de un entorno urbano y social denso, vivo y dinámico) .
- * Ratificación y refuerzo de las medidas de conexión del Puerto con el casco urbano de Getaria, así como de su integración en este.

3.5. Medidas para disminuir las desigualdades de las mujeres que sufren discriminación.

El documento urbanístico no incluye medidas para disminuir las desigualdades de las mujeres que sufren discriminación (por edad, clase social, opción sexual, discapacidad, etnia y/o raza, origen nacional, etc.) al no incidir en ese tipo de cuestiones.

3.6. Medidas prohibitivas o sancionadoras.

El documento urbanístico no incluye medidas prohibitivas o sancionadoras (por incurrir en discriminación por razón de sexo, por hacer un uso sexista del lenguaje y las imágenes, etc.) al no incidir en ese tipo de cuestiones.

3.7. Medidas dirigidas a complementar o incrementar la eficacia de los objetivos y propuestas del Plan para la igualdad, más allá de su contenido.

A. El y/o los proyectos de obras de urbanización a promover en desarrollo del Plan.

Adecuación de los proyectos a los objetivos y criterios de intervención planteados en el documento urbanístico desde la perspectiva de género (expuestos en los apartados anteriores), así como a los restantes que desde esa misma perspectiva se estimen convenientes, y justificación de la adecuación de sus propuestas a ellos.

En concreto, ese proyecto ha de determinar las correspondientes y adecuadas medidas de intervención en materia de accesibilidad, transparencia e iluminación, ausencia de recovecos y barreras, etc. del espacio público, en coherencia con los indicados objetivos.

B. Los proyectos de reforma y rehabilitación de las edificaciones existentes.

Adecuación de los proyectos de edificación a los objetivos y criterios de intervención planteados en el documento urbanístico desde la perspectiva de género (expuestos en los apartados anteriores), así como a los restantes que desde esa misma perspectiva se estimen convenientes, y justificación de la adecuación de sus propuestas a ellos.

C.- El documento urbanístico no incluye acciones de refuerzo a la difusión, de seguimiento y evaluación, de información, sensibilización y formación, de elaboración de planes para la igualdad y de creación de estructuras o servicios al no incidir en ese tipo de cuestiones.

Donostia/ San Sebastián, Abril de 2020.

Santiago Peñalba

Manu Arruabarrena

Mikel Iriondo

Madalen Gzlez. Bereciartua

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento corresponde al expediente del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, aprobado inicialmente mediante Orden de 1 de diciembre de 2020, del Consejo de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.

EGINBIDEA: Jasota gero dadin dokumentu hau dagokiola Getariako Portuko Antolamenduko Plan Bereziaren espedienteari. Horrek, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuaren 2020ko abenduaren 1eko Agindua bidez jaso zuen hasierako onespena.

Documento "F. EVALUACIÓN DEL IMPACTO LINGÜÍSTICO".

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento corresponde al expediente del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, aprobado inicialmente mediante Orden de 1 de diciembre de 2020, del Consejo de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.

EGINBIDEA: Jasota gero dadin dokumentu hau dagokiola Getariako Portuko Antolamenduko Plan Bereziaren espedienteari. Horrek, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuaren 2020ko abenduaren 1eko Agindua bidez jaso zuen hasierako onespena.

ÍNDICE.

- I.- Objeto.
- II.- Marco general de realización de la evaluación del impacto lingüístico. Metodología.
- III.- El ámbito del Plan Especial.
- IV.- El Plan Especial y sus propuestas. Situación actual.
- V.- Situación sociolingüística actual de Getaria.
- VI.- La necesidad o no de la evaluación lingüística del Plan Especial.
- VII.- Conclusiones.

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento corresponde al expediente del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, aprobado inicialmente mediante Orden de 1 de diciembre de 2020, del Consejo de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.

EGINBIDEA: Jasota gero dadin dokumentu hau dagokiola Getariako Portuko Antolamenduko Plan Bereziaren espedienteari. Horrek, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuaren 2020ko abenduaren 1eko Agindua bidez jaso zuen hasierako onespena.

I.- OBJETO.

El Plan Especial del Puerto de Getaria ha sido elaborado a iniciativa del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco.

Su objetivo es el de determinar la ordenación urbanística y, en concreto, la ordenación pormenorizada del citado ámbito portuario.

De conformidad con lo establecido en el artículo "7.7" de la Ley de Instituciones Locales de Euskadi, de 7 de abril de 2016 (Ley 2/2016), así como en el Decreto 179/2019 (art. 49), en el procedimiento de aprobación de proyectos o planes que pudieran afectar a la situación sociolingüística de los municipios se ha de evaluar su posible impacto respecto a la normalización del uso del euskera, y se han de proponer las medidas derivadas de esa evaluación que se estimen pertinentes.

En atención a lo indicado en el citado Decreto, dicha evaluación ha de ser realizada por los servicios técnicos municipales.

Elaborado en ese contexto, los objetivos de este documento son, básicamente, los dos que se exponen a continuación.

Por un lado, dar cuenta, de manera sintetizada, de las propuestas urbanísticas del citado Plan Especial para que, por su parte, los servicios técnicos del Ayuntamiento de Getaria puedan acometer su evaluación lingüística. Dichas propuestas se exponen, de manera sintetizada, en el siguiente epígrafe IV.

Por otro, realizar una primera aproximación a dicha evaluación en los términos expuestos en el propio documento.

II.- MARCO GENERAL DE REALIZACIÓN DE LA EVALUACIÓN DEL IMPACTO LINGÜÍSTICO. METODOLOGÍA.

La evaluación del impacto lingüístico del Plan Especial del Puerto de Getaria ha de ser realizada en el marco conformado por, por un lado, la Ley 2/2016 y el Decreto 179/2019.

En ese contexto se ha de tener en cuenta, en primer lugar, que el Plan Especial es de competencia no municipal y su aprobación corresponde al Gobierno Vasco. Debido a eso, su evaluación lingüística se ha de adecuar a lo establecido, entre otros, en la Disposición Adicional Cuarta del Decreto 179/2019, en la que se indica expresamente:

En el procedimiento de aprobación de proyectos y planes de ámbito supramunicipal que pudieran afectar a la situación sociolingüística de los municipios, el órgano municipal competente que tiene atribuida la evaluación de planes y proyectos, analizará su impacto lingüístico y propondrá las condiciones y medidas para prevenir y corregir los posibles impactos negativos de los mismos, así como en su caso, las medidas de compensación correspondientes

Por lo tanto, la evaluación del impacto lingüístico del Plan Especial ha de ser realizada por los servicios técnicos del Ayuntamiento de Getaria en el marco de su procedimiento de aprobación, concretamente tras su remisión a dicha entidad en el trámite de exposición pública del Plan.

En todo caso, eso no supone un obstáculo para, en este momento, adelantar dicha evaluación lingüística, analizando a ese respecto dicho Plan a la manera de un plan especial urbanístico municipal. Y eso, sin cuestionar en modo alguno el trabajo a realizar a ese respecto por los citados servicios técnicos municipales en el momento antes mencionado.

La realización de la citada evaluación se adecúa, además de a los criterios establecidos en el Decreto 179/2019, a las directrices o instrucciones promovidas por el Departamento de Cultura y Política Lingüística del Gobierno Vasco (<https://www.euskadi.eus/evaluacion-del-impacto-linguistico/web01-a2kultur/es/>). Y de conformidad con esos criterios y directrices cabe diferenciar las siguientes fases de trabajo:

A.- En primer lugar, se ha de analizar si el Plan Especial está o no en alguno de los supuestos excluidos de la evaluación lingüística (art. 51 del Decreto 179/2019).

Ese análisis se complementa con las respuestas al cuestionario breve de las citadas directrices del Gobierno Vasco

B.- En caso de concluir que no está excluido, se ha de continuar con la evaluación mediante la realización de, en concreto, estos trabajos:

- a) Primero: determinación del alcance del estudio lingüístico (art. 53 del Decreto 179/2019).
- b) Segundo: elaboración del estudio de impacto lingüístico (art. 54 del Decreto 179/2019).

En todo caso, en atención a lo establecido en el artículo 53, ese último estudio es necesario, exclusivamente, en el supuesto de que del primer trabajo se deduzca que el citado documento urbanístico puede conllevar impactos lingüísticos relevantes.

En ese contexto, en el epígrafe VI se evalúa, en concreto, la cuestión mencionada en el apartado.

III.- EL ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL.

El Puerto de Getaria es el ámbito objeto del Plan Especial. Tiene una superficie de 22,40 ha. Está situado entre el Casco Histórico de Getaria y el monte San Anton, tal como se refleja en la siguiente imagen.



IV.- EL PLAN ESPECIAL Y SUS PROPUESTAS. SITUACIÓN ACTUAL.

1.- Situación actual del Puerto de Getaria.

Cuenta con unas buenas condiciones de accesibilidad marítimas y terrestres, si bien éstas últimas se encuentran condicionadas por la problemática de la carretera N-634, situada al pie del acantilado, que sufre frecuentes cortes de tráfico por la caída de materiales desde éste.

Dispone, asimismo, de unas adecuadas condiciones de integración con el Casco Histórico de Getaria, sin perjuicio de la posibilidad y de la oportunidad de su optimización.

Esta situado entre dos playas que ponen en valor la potencialidad del puerto, a la vez que obligan a cuidar en mayor medida las condiciones de compatibilidad en el uso de ambas dotaciones.

Dentro de su recinto, da respuesta fundamentalmente a dos actividades, una tradicional y originaria que es el sector productivo ligado a la pesca, y otra que se corresponde con el ocio y la actividad náutico-deportiva.

Además, contribuye a la solución de la viabilidad y de la accesibilidad tanto propia como del casco histórico del municipio, y contribuye también a la dotación de aparcamientos al servicio de ambos, cuestión que debe seguir alcanzando el oportuno equilibrio en la ordenación a establecer.

Acoge además diversas infraestructuras de servicios, tanto portuarias como de otro tipo (red de saneamiento local...).

2.- Objetivos y criterios del Plan Especial.

- * Los establecidos en las vigentes Normas Subsidiarias de Planeamiento de Getaria (AD: 19-VI-2007), de los que cabe destacar:
 - Consolidar el puerto (con sus edificaciones e instalaciones pesqueras, náutico-deportivas, industriales, terciarias..., su lámina de agua, etc.) y propiciar las condiciones oportunas para su pervivencia y funcionalidad, sin perjuicio de la preservación de la imagen urbana del entorno en el que se localiza.
 - Consolidar las playas de Malkorbe y Gaztetape.
 - Consolidar el acceso viario al puerto, a las playas, a la parte baja del Casco Histórico, a San Antón...
 - Favorecer la integración y mixtura de los usos portuarios, terciarios, industriales, dotacionales...
- * De carácter portuario, ambiental y paisajístico:
 - Mejorar la funcionalidad de las instalaciones portuarias y en particular el aprovechamiento de los muelles, la accesibilidad a ellos tanto por tierra como por mar, y las condiciones de protección de las dársenas.
 - Posibilitar y definir la complementación de los edificios de la zona pesquera.
 - Adecuar y regular los usos de las instalaciones del ámbito a aquellos usos propios de un entorno portuario.
 - Procurar la mejora en la gestión de los residuos.
 - Mejorar el saneamiento y garantizar el tratamiento de los vertidos.
 - Favorecer la eficiencia energética con medidas en materia de alumbrado y otras.
- * Planteados por los usuarios del puerto, el Ayuntamiento, etc.:
 - Mejorar la oferta de amarres para embarcaciones deportivas respondiendo en lo posible a la demanda existente.
 - Dotar de un área para acoger actividades de ocio, que cuente con un pantalán de acogida.

- Rehabilitar y poner en valor y uso las edificaciones situadas en el muelle de la Cofradía Vieja, propiciando también la implantación de usos dotacionales, e incluso terciarios, que respondan a las necesidades portuarias: espacio para actividades náutico- deportivas y clubs locales, áreas de reparación y venta referidas a las actividades portuarias, alojamientos, restauración, etc..
 - Reordenar las instalaciones y edificaciones asociadas al puerto deportivo y a la playa de Malkorbe, dando adecuada respuesta a las múltiples y diversas actividades existentes, sin perjuicio de prever respuestas para aquellas otras que puedan surgir.
 - Garantizar el uso público como espacio libre de la cubierta de Tintaleku.
 - Valorar la posibilidad de aprovechar en mayor medida la superficie de muelle para actividades portuarias, previendo alternativamente al efecto aparcamientos en subsuelo o en altura (edificio de aparcamiento).
- * Reforzar la integración y complementación del puerto y el área urbana de Getaria.

3.- Las propuestas del Plan Especial.

Descartadas las opciones de ampliar el puerto, las propuestas planteadas responden al objetivo general de ordenar el ámbito de conformidad con estas premisas: mantenimiento de la forma general del puerto con su estructura de diques y muelles (sin perjuicio de alguna reforma) y sus edificaciones e instalaciones, sin perjuicio de la mejora y complementación de todos ellos; determinación del régimen de usos de cada elemento en aras a un mejor aprovechamiento del espacio; recuperación de la conexión peatonal del puerto con el casco urbano; mejora de la urbanización, incorporando zonas de estancia, mobiliario urbano; impulsar la activación y puesta en uso de edificios representativos (Cofradía Vieja, la vieja Fábrica de Hielo, Tintaleku...). Algunas de las propuestas planteadas en ese contexto son las siguientes:

- * Aumento de la superficie del muelle al Sur, en unos 400 m², en las inmediaciones de la dársena de embarcaciones deportivas y ocupando una parte residual de la playa de Malkorbe, con el fin de reordenar adecuadamente los servicios necesarios para la dichas actividades deportivas.
- * Aumento de la superficie del muelle al Norte, en unos 200 m², en detrimento de la lámina de agua y con el fin de mejorar las condiciones de la circulación rodada en el inicio del dique Norte.
- * La regulación y delimitación de los usos previstos en la lámina de agua de conformidad con lo que se determine en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios a promover.
- * La recuperación (rehabilitación...) y activación de edificaciones en desuso, destinando a usos mixtos (pesqueros, náutico-recreativos, industriales y comerciales), entre otras, las siguientes: Cofradía Vieja, vieja Fábrica de Hielo, Tintaleku....
- * Mejora de las condiciones de urbanización mediante actuaciones vinculadas, entre otras, a las propuestas de rehabilitación y renovación de las citadas edificaciones (muelle de la Cofradía Vieja; entorno de las actividades náutico-pesqueras...).
- * Mejora de las conexiones peatonales Puerto – Casco Urbano mediante actuaciones como estas: conexión en el extremo Norte de la calle General Arnao; instalación de un ascensor para salvar el desnivel existente entre la calle Aldamar (en las inmediaciones del edificio Tintaleku) y la carretera de acceso al Puerto; etc.

La edificabilidad total resultante sobre rasante es de 33.970 m²(t). De estos, 30.232 m²(t) se corresponden con la edificabilidad de edificaciones existentes y consolidadas. Y los restantes 3.738 m²(t), con la edificabilidad nueva o de incremento ahora planteada, inferior a la prevista en las vigentes Normas Subsidiarias.

La ordenación propuesta es la reflejada en el siguiente gráfico.



A su vez, los ámbitos funcionales diferenciados en atención a su destino preferente a actividades productivas, náutico-deportivas, usos mixtos, etc. son los reflejados en el siguiente gráfico.



V.- SITUACIÓN SOCIOLINGÜÍSTICA ACTUAL DE GETARIA.

Esa situación responde, entre otros, a los parámetros siguientes (obtenidos del EUSTAT):

1.- Población de Getaria en el año 2019.

Es la reflejada en el siguiente cuadro.

| SEXO | CANTIDAD | PORCENTAJE -%- |
|---------|----------|----------------|
| Mujeres | 1.418 | 49,28 |
| Hombres | 1.428 | 50,18 |
| TOTAL | 2.846 | 100,00 |

2.- Situación sociolingüística.

A.- El conocimiento del euskera.

Tomando como referencia la encuesta lingüística de 2016, la situación actual en lo referente al conocimiento del euskera por parte de las personas de más de 2 años residentes en Getaria es la reflejada en el siguiente cuadro.

| CONOCIMIENTO - NIVEL | PERSONAS -nº- | PERSONAS -%- |
|----------------------|---------------|--------------|
| Euskaldunes | 2.272 | 84,34 |
| Casi-euskaldunes | 157 | 5,83 |
| Erdaldunes | 265 | 9,84 |
| Total | 2.694 | 100,00 |

B.- El uso del euskera en el domicilio.

La situación general en el año 2016 era la reflejada en el siguiente cuadro

| IDIOMA | PERSONAS -nº- | PERSONAS -%- |
|-------------|---------------|--------------|
| Euskera | 1.998 | 71,59 |
| Castellano | 493 | 17,66 |
| Los dos | 204 | 7,31 |
| Otro idioma | 96 | 3,44 |
| Total | 2.791 | 100,00 |

3.- Algunas consideraciones.

Según distintos expertos y entidades (UEMA, Soziolinguistika Klusterra...), para considerar que un municipio es euskaldun, su índice de euskera ha de ser superior al 70%.

El índice de Getaria es del 87%. Por lo tanto, conforme a aquél parámetro, es un municipio euskaldun.

A su vez, de conformidad con lo establecido en el Decreto 179/2019, *se consideran espacios vitales del euskera o arnaguneak las zonas geográficas o sociofuncionales en las que el porcentaje de personas con conocimiento del euskera supera el 80%, siendo lengua de uso normal y general en las relaciones sociales, sin perjuicio del conocimiento y garantía del derecho de uso del castellano.*

El porcentaje de euskaldunes de Getaria es del 84,34%. Es por lo tanto, superior al citado 80%. A su vez, tomando como referencia los datos referentes a su uso en el domicilio, el euskera lo utiliza el 71,59%. Esto da pie a pensar que el euskera no es la lengua normal y general en las

relaciones sociales (si, también para esto, se considera que dicho porcentaje ha de ser superior al citado 80%).

En esas circunstancias y partiendo de la premisa de que, para su consideración como arnagune, se ha de superar el citado 80% en los dos extremos mencionados (conocimiento y uso del euskera), cabe concluir, a priori, que Getaria no es un arnagune, en la medida en que sí se cumple en uno de ellos pero no en el segundo.

VI.- LA NECESIDAD O NO DE LA EVALUACIÓN LINGÜÍSTICA DEL PLAN ESPECIAL.

1.- Marco legal.

De conformidad con lo establecido en el Decreto 179/2019 (art. 51), no procede la evaluación del impacto lingüístico en, entre otros, los siguientes supuestos:

- * Modificaciones no sustanciales de planes o proyectos.
- * Aprobación de planes con nulo impacto lingüístico.

2.- Las propuestas del Plan Especial y sus afecciones.

De conformidad con lo expuesto en el epígrafe IV, el objetivo del Plan Especial es el de, tras descartarse su ampliación, ordenar con detalle el ámbito del Puerto de Getaria en condiciones que conllevan, fundamentalmente, la mejora y regeneración del espacio portuario actual con, entre otros, los tres fines siguientes..

Por un lado, el desarrollo de las actividades pesqueras y náutico-deportivas en las debidas condiciones.

Por otro, la activación y recuperación de edificaciones en desuso mediante su rehabilitación y destino a los usos adecuados.

Por último, la mejora de las conexiones peatonales del Puerto con el Casco Urbano y, con ello, la integración de aquél en la trama urbana de Getaria.

Se trata, por lo tanto, de reformar y renovar un espacio ya existente en el municipio, que forma parte de su trama urbana y de su idiosincrasia

El incremento de edificabilidad previsto [3.738 m²(t)] tiene la finalidad principal de posibilitar el desarrollo de las actividades actuales en las condiciones adecuadas, sin pretensiones de desarrollo e implantación de nuevas actividades.

Considerado en ese contexto, el Plan Especial y sus propuestas no van a conllevar el incremento de la población y/o de los visitantes de Getaria por ninguna de estas razones.

Por un lado, no van a suponer un incremento de la población residente en la medida en que no se prevé la construcción de nuevas viviendas.

Por otro, tampoco se prevé el incremento de visitantes por razones laborales en la medida en que no se prevé la creación de nuevos puestos de trabajo y/o los que en su caso puedan crearse serán puntuales y carentes de singular relevancia.

Por último, tampoco se prevé el incremento de visitantes por razones turísticas, de ocio, etc. por encima de los que ya en este momento acceden al municipio por ese tipo de razones. Es decir, el Plan Especial y sus propuestas no van a incidir (modificándolas e incrementándolas) la realidad y las tendencias actuales por ese tipo de razones.

3.- El cuestionario breve de las directrices del Gobierno Vasco.

Se exponen a continuación tanto ese cuestionario como las consiguientes respuestas:

A.- ¿El Plan Especial tendrá afecciones en la población del municipio por proyectarse nuevas viviendas, crearse nuevos puestos de trabajo, etc.?

Conforme a lo expuesto, no se prevé la construcción de nuevas viviendas que, a su vez, pudieran conllevar el incremento de la población del municipio.

Y tampoco la creación de nuevos puestos de trabajo que, a su vez, pudieran conllevar el incremento de los visitantes por razones laborales. Y en el supuesto que pudiera crearse alguno, los nuevos puestos y sus afecciones serán insignificantes.

B.- ¿El Plan Especial tendrá afecciones significativas en los visitantes del municipio por crearse espacios de ocio, preverse nuevos servicios, etc.?

El Plan Especial no prevé la habilitación de nuevos espacios o la implantación de nuevos servicios que pudieran conllevar la llegada al municipio de nuevos visitantes y/o el incremento de los actuales.

A ese respecto se ha de destacar que el Plan interviene en un espacio existente (el puerto) que ya forma parte de la realidad y de la idiosincrasia actual de Getaria, estimándose que las actuaciones de ordenación y limpieza planteadas en él no van a alterar (y menos significativamente) la situación actual.

C.- ¿El Plan Especial puede tener otro tipo de afecciones significativas en la situación sociolingüística de Getaria?

No se prevé que el Plan Especial vaya a tener otro tipo de repercusiones o consecuencias que, a su vez, vayan a incidir significativamente en la situación sociolingüística de Getaria y, más en concreto, a tener afecciones perjudiciales en la situación actual del euskera. Así, no se prevé la construcción de equipamientos o instalaciones (centros culturales...) que pudieran tener ese tipo de afecciones.

A su vez, partiendo de una realidad en la que el turismo (y los visitantes por esa razón) tiene una gran relevancia en el municipio (especialmente en el período veraniego), no se prevé que el Plan Especial y sus propuestas vayan a tener particulares repercusiones a ese respecto. Así, no se estima que el Plan vaya a modificar, incrementándolas, las tendencias turísticas actuales.

4.- Algunas consideraciones.

De conformidad con lo expuesto en los apartados anteriores y lo establecido en el artículo 51 del Decreto 179/2019 cabe estimar que el impacto lingüístico del Plan Especial y sus propuestas será nulo.

De ahí que, en atención a lo indicado en ese mismo artículo, no proceda la evaluación de su impacto lingüístico.

VII.- CONCLUSIONES.

En atención a lo indicado en el epígrafe VI cabe concluir que no procede la evaluación del impacto lingüístico del Plan Especial del Puerto de Getaria al estimarse que el impacto de sus propuestas en la situación actual del euskera será nulo.

Debido a ello, tampoco procede la determinación del alcance del estudio lingüístico (art. 53 del Decreto 179/2019), ni la elaboración del estudio de impacto lingüístico (art. 54 del Decreto 179/2019).

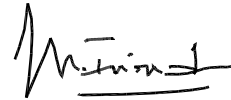
Donostia/San Sebastián, Abril de 2020.



Fdo.: Santiago Peñalba



Manu Arruabarrena



Mikel Iriondo

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento corresponde al expediente del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, aprobado inicialmente mediante Orden de 1 de diciembre de 2020, del Consejo de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.

EGINBIDEA: Jasota gero dadin dokumentu hau dagokiola Getariako Portuko Antolamenduko Plan Bereziaren espedienteari. Horrek, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuaren 2020ko abenduaren 1eko Agindua bidez jaso zuen hasierako onespena.

Documento "G. RESUMEN EJECUTIVO".

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento corresponde al expediente del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, aprobado inicialmente mediante Orden de 1 de diciembre de 2020, del Consejo de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.

EGINBIDEA: Jasota gera dadin dokumentu hau dagokiola Getariako Portuko Antolamenduko Plan Bereziaren espedienteari. Horrek, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuaren 2020ko abenduaren 1eko Aginduaen bidez jaso zuen hasierako onespena.

ÍNDICE

- I.- Objeto de este resumen.
- II.- Necesidad del resumen ejecutivo. Contenido.
- III.- Situación actual. Régimen urbanístico vigente. Propuestas urbanísticas planteadas.
- IV.- Alteraciones de la ordenación urbanística resultantes del proyecto.
- V.- Afecciones derivadas del proyecto en materia de suspensión de la ordenación urbanística vigente y/o de su proceso de ejecución.

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento corresponde al expediente del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, aprobado inicialmente mediante Orden de 1 de diciembre de 2020, del Consejo de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.

EGINBIDEA: Jasota gera dadin dokumentu hau dagokiola Getariako Portuko Antolamenduko Plan Bereziaren espedienteari. Horrek, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuaren 2020ko abenduaren 1eko Agindua bidez jaso zuen hasierako onespena.

I.- OBJETO DE ESTE RESUMEN.

El objeto de este resumen es el exponer y dar a conocer el resumen ejecutivo del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Getaria, ("AU. XIV-Portua" de las NN.SS. vigentes de Getaria), de conformidad con lo establecido en las disposiciones legales vigentes en la materia, y, en concreto, las que se mencionan en el siguiente epígrafe II.

Ese documento urbanístico ha sido elaborado con el fin de modificar el régimen urbanístico vigente en el ámbito afectado, en los términos y con el alcance indicados en él.

II.- NECESIDAD DEL RESUMEN EJECUTIVO. CONTENIDO.

De conformidad con lo establecido en el artículo 25 del Texto Refundido de la Ley de Suelo de 30 de octubre de 2015 (Real Decreto Legislativo 7/2015), en los *procedimientos de aprobación o de alteración de instrumentos de ordenación urbanística, la documentación expuesta al público deberá incluir 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 su situación, y alcance de dicha alteración.*
- b) *En su caso, los ámbitos en los que se suspendan la ordenación o los procedimientos de ejecución o de intervención urbanística y la duración de dicha suspensión.*

Ese mandato se reitera, asimismo, en el artículo 32 del Decreto 105/2008, complementado en el sentido de que, en lo referente a la delimitación de los ámbitos en los que se altera la ordenación vigente, se han de incluir *planos o instrumentos de información gráfica que permitan comparar el estado actual y la imagen futura prevista por dicha ordenación.*

En el siguiente epígrafe IV se exponen, de manera sintetizada, los extremos referentes a la identificación y delimitación de las partes del ámbito "Portua" del Puerto de Getaria en las que la ordenación urbanística propuesta en el documento urbanístico elaborado modifica la vigente. A su vez, en el siguiente epígrafe V se exponen, de manera igualmente sintetizada, las afecciones de ese documento en lo referente a la suspensión de la ordenación vigente y/o de los procedimientos de ejecución de ésta.

Previamente, con el fin de contextualizar adecuadamente el cumplimiento de ese mandato, en el siguiente epígrafe III.4 se exponen de manera sintetizada los objetivos del documento urbanístico.

III.- SITUACIÓN ACTUAL. RÉGIMEN URBANÍSTICO VIGENTE. PROPUESTAS URBANÍSTICAS PLANTEADAS.

1.- Situación actual del ámbito del Puerto de Getaria. "AU. Portua".

El ámbito tiene una superficie algo inferior a la determinada por las vigentes Normas Subsidiarias de Planeamiento de Getaria, al ser ajustada su delimitación, a instancias del Departamento de Puertos, a la del dominio público portuario, resultando así un total de 224.050 m².

El territorio objeto del Plan corresponde a la actual zona portuaria del municipio, para su adecuación a las previsiones del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco.

Se trata de un ámbito de forma sensiblemente rectangular situado al sur del Monte de San Antón (Ratón de Getaria) en sentido Este Oeste.

El puerto inicial, situado en la falda sur del monte fue ampliado mediante diques al norte y al este, dotándolo de su actual configuración.

Las edificaciones se sitúan tanto sobre el istmo o unión de la tierra con el monte San Antón, donde se encuentran los más antiguos, como sobre el dique norte.

Se trata básicamente de edificios portuarios relacionados con la industria pesquera, y en menor medida destinados a otros usos, industriales, terciarios o náutico-recreativos.

La mayor parte de las mismas está en uso, siendo las excepciones las antiguas cofradía y fábrica de hielo.

2.- Régimen urbanístico vigente.

El planeamiento general de aplicación en el municipio de Getaria está constituido por las vigentes Normas Subsidiarias aprobadas por el Consejo de Diputados de la Diputación Foral de Gipuzkoa con fecha 19 de Junio de 2007. Con posterioridad, en resolución de 15 de Julio de 2008, fue aprobado su Texto Refundido

Dichas Normas constan de diversos documentos que definen en su conjunto el planeamiento general de aplicación y en particular aquél que corresponde considerar en el marco del presente proyecto. En este sentido, tanto los criterios y objetivos de intervención como las determinaciones urbanísticas que los citados expedientes proponen para el desarrollo del área, han sido tenidos en cuenta en el presente Plan Especial.

Las Normas Subsidiarias vigentes clasifican los terrenos del ámbito como suelo urbano y los destina preferentemente a usos portuarios, estableciendo la formulación de un Plan Especial para su ordenación y futuro desarrollo.

Consolida la edificabilidad existente de 30.232 m²(t), autorizando un incremento del 15% de la misma – 4.535 m² (t)- en el marco de la formulación del Plan Especial.

3.- Las propuestas del Plan Especial.

El presente Proyecto tiene por tanto como objetivo la ordenación integral del ámbito del Puerto de Getaria sobre la base de las NN.SS., integrando la infraestructura existente con la nueva organización planteada por la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco.

El Proyecto distingue en una primera instancia ocho tipos de subzonas globales o ámbitos funcionales dentro del Sistema General portuario: la zona pesquera, la náutico-recreativa, la zona de usos industriales y comerciales, la zona de usos mixtos, el acceso terrestre, la lámina de agua, la zona litoral, y la depuradora de aguas residuales.

A partir de esta primera definición el Plan Especial concreta la zonificación pormenorizada del área de intervención distinguiendo las zonas, edificables o no, en función de su uso y destino.

Asimismo, el proyecto concreta las condiciones de edificación de las parcelas resultantes y la definición geométrica de la ordenación, asignando a las parcelas edificables su correspondiente edificabilidad.

De esta forma, en la zona portuaria destinada a la actividad Pesquera se ordenan 11.058,70 m²(t), mientras que la zona destinada a la actividad Náutico-Recreativa acoge un total de 3.103,86 m²(t). A ello se suman los 10.862,30 m²(t) del uso Industrial-Comercial, los 8.937 m²(t) del uso Mixto y los 8,90 m²(t) de la parte de Estación Depuradora que invade el ámbito, lo que da un resultado total de 33.970,76 m²(t) en una ocupación en planta de 25.463 m². El incremento, respecto de lo existente asciende a 3.738 m²(t), cantidad inferior a los 4.535 m²(t) autorizados por las vigentes NN.SS.

Los accesos al ámbito se mantienen en ambos lados del casco urbano y en su zona central, con viales existentes que no necesitan en principio transformación alguna. Se aportan al mismo tiempo nuevas dotaciones de aparcamiento en subsuelo, tanto en la dársena deportiva como en el muelle de la cofradía, y se definen itinerarios peatonales y áreas estanciales.

En los siguientes cuadros se exponen las propuestas concretas planteadas.

CUADRO DE CARACTERÍSTICAS GENERALES

| | PROPUESTA | NN.SS |
|---|-----------------------------------|--|
| SUPERFICIE DEL ÁREA "PORTUA" | 224.050 m² | 226.584 |
| ZONIFICACIÓN GLOBAL DEL ÁREA "PORTUA" | | |
| S.G. ZP (Zona Portuaria) | 224.050 m² | ---- |
| Superficie Terrestre (Deducida lámina de agua) | 124.928 m ² | ---- |
| ÁMBITOS FUNCIONALES DELIMITADOS: Superficies | | |
| - Usos Pesqueros | 34.950 m² | |
| - Usos Nautico - Recreativos: | 14.852 m² | ---- |
| - Usos Industriales y Comerciales | 12.109 m² | |
| - Usos Mixtos | 14.997 m² | |
| - Acceso terrestre: | 28.743 m² | ---- |
| - Lámina de Agua: | 99.122 m² | ---- |
| - Litoral: | 19.273 m² | ---- |
| - Depuradora | 4m² | |
| EDIFICABILIDAD ORDENADA | | |
| Total Área | 33.970,76 m²(t) | Consol existente aprob. NN.SS incremento 15% Estimad. 34.766.- |
| Ocupación en planta (Envolvente máxima) | 25.463 m² | |
| LOCALIZACIÓN DE LA EDIFICABILIDAD | | |
| Zonas "Usos Pesqueros": | | |
| - Edificabilidad: | 11.058,70 m²(t) | |
| Zonas "Nautico-Recreativas": | | |
| - Edificabilidad: | 3.103,86 m²(t) | |
| Zonas "Industriales y Comerciales" | | |
| - Edificabilidad: | 10.862,30 m²(t) | |
| Zona "Usos Mixtos" | | |
| - Edificabilidad: | 8.937,00 m²(t) | |
| Zona "Depuradora de aguas residuales" | | |
| - Edificabilidad: | 8,90 m²(t) | |
| Total Edificabilidad: | 33.970,76 m²(t) | Consol. existente aprob. NN.SS incremento 15% Estim. 34.766.- |

ZONIFICACIÓN GLOBAL- ÁMBITOS FUNCIONALES DELIMITADOS

| ÁMBITOS | SUPERFICIE (m ²) | % ÁREA (%) |
|--|---------------------------------|---------------|
| ZONA PORTUARIA – “USOS PESQUEROS | 34.950 | 15,60 |
| ZONA PORTUARIA – “USOS NÁUTICO-RECREATIVOS | 14.852 | 6,63 |
| ZONA PORTUARIA – “USOS INDUSTRIALES Y COMERCIALES” | 12.109 | 5,40 |
| ZONA PORTUARIA – “USOS MIXTOS” | 14.997 | 6,69 |
| ZONA PORTUARIA – ACCESO TERRESTRE | 28.743 | 12,83 |
| ZONA PORTUARIA – “LÁMINA DE AGUA” | 99.122 | 44,24 |
| ZONA PORTUARIA – “LITORAL” | 19.273 | 8,60 |
| ZONA PORTUARIA - DEPURADORA AGUAS RESIDUALES | 4 | 0 |
| TOTAL ÁREA. “ PORTUA ” | 224.050 | 100,00 |

CALIFICACIÓN PORMENORIZADA

| ZONAS DE USO PORMENORIZADO | SUPERFICIE (m²) | % ÁREA (%) |
|--|---------------------------------------|-----------------------|
| P. ZONAS DE USO PESQUERO | | |
| P.1 – Uso pesquero | 20.966 | |
| Total P. ZONAS DE USO PESQUERO | 20.966 | 9,36 |
| NR. ZONAS DE USOS NAUTICO-RECREATIVOS | | |
| NR.1 | 9.306 | |
| NR.2 | 76 | |
| NR.3 | 47 | |
| NR.4 | 65 | |
| NR.5 | 41 | |
| NR.6 | 86 | |
| NR.7 | 61 | |
| Total NR.ZONAS DE USOS NAUTICO-RECREATIVOS | 9.682 | 4,32 |
| IC. ZONAS DE USOS INDUSTRIALES Y COMERCIALES | | |
| IC.1 | 2.191 | |
| IC.2 | 8.319 | |
| IC.3 | 212 | |
| Total IC.ZONAS DE USOS INDUSTRIALES Y COMERCIALES | 10.722 | 4,79 |
| M. ZONAS DE USOS MIXTOS | | |
| M.1 | 13.129 | |
| M.2 | 544 | |
| Total M. ZONAS DE USOS MIXTOS | 13.673 | 6,10 |
| V. VIALIDAD | | |
| VR. – Vialidad Rodada | | |
| VR.1 | 15.964 | 7,13 |
| VR.2 | 5.913 | 2,64 |
| VP. – Vialidad peatonal | | |
| VP.1 | 236 | 0,11 |
| VP.2 | 3.406 | 1,52 |
| VP.3 | 357 | 0,16 |
| VP.4 | 873 | 0,39 |
| VP.5 | 332 | 0,15 |
| VP.6 | 163 | 0,07 |
| VP.7 | 85 | 0,04 |
| VP.8 | 1.721 | 0,77 |
| Total V. VIALIDAD | 29.050 | 12,97 |
| EL. ESPACIOS LIBRES | | |
| ELP. – Espacios Libres de Protección | | |
| ELP.1 | 6.733 | 3,01 |
| ELP.2 | 197 | 0,09 |
| ELP.3 | 320 | 0,14 |
| ELP.4 | 624 | 0,28 |
| ELP.5 | 3.016 | 1,39 |
| ELP.6 | 3.465 | 1,55 |
| Total EL. ESPACIOS LIBRES | 14.445 | 6,45 |
| LA. LÁMINA DE AGUA | | |
| LA.1 | 99.073 | |
| Total LA. LÁMINA DE AGUA | 99.073 | 44,22 |
| I. INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS (Diques) | | |
| IP. 1 | 10.088 | 4,50 |
| IP. 2 | 10.804 | 4,82 |
| IP. 3 | 5.543 | 2,47 |
| Total I. INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS | 26.435 | 11,80 |
| DAR. DEPURADORA DE AGUAS RESIDUALES | | 0 |
| DAR.1 | 4 | |
| Total DAR. DEPURADORA DE AGUAS RESIDUALES | 4 | 0 |
| TOTAL ÁREA. "ZONA PORTUARIA" | 224.050 | 100,00 |

EDIFICABILIDADES Y OCUPACIÓN ASIGNADOS A LAS ZONAS EDIFICABLES

| ZONA | SUPERFICIE m ² (p) | OCUPACIÓN (Envolvente máxima) m ² | EDIFICABILIDAD Sobre rasante | | | | | |
|------------------|----------------------------------|---|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| | | | Pesquero | Náutico/ Recreativo | Industrial/ Comercial | Mixto | DAR | Total |
| | | | Sup.Techo m ² (t) | Sup.Techo m ² (t) | Sup.Techo m ² (t) | Sup.Techo m ² (t) | Sup.Techo m ² (t) | Sup.Techo m ² (t) |
| P.1 | 20.966 | 9.600 | 11.058,70 | ---- | ---- | ---- | ---- | 11.058,70 |
| NR.1 | 12.091 | 2091 | ---- | 2.500 | ---- | ---- | ---- | 2.500 |
| NR.2 | 76 | 76 | ---- | 75,85 | ---- | ---- | ---- | 75,85 |
| NR.3 | 47 | 47 | ---- | 108 | ---- | ---- | ---- | 108 |
| NR.4 | 65 | 65 | ---- | 108 | ---- | ---- | ---- | 108 |
| NR.5 | 41 | 41 | ---- | 60 | ---- | ---- | ---- | 60 |
| NR.6 | 86 | 86 | ---- | 191 | ---- | ---- | ---- | 191 |
| NR.7 | 61 | 61 | ---- | 61,01 | ---- | ---- | ---- | 61,01 |
| IC.1 | 2.191 | 2.009 | ---- | ---- | 3.572 | ---- | ---- | 3.572 |
| IC.2 | 8.319 | 7.731 | ---- | ---- | 7.025,90 | ---- | ---- | 7.025,90 |
| IC.3 | 212 | 212 | ---- | ---- | 264,40 | ---- | ---- | 264,40 |
| M.1 | | | | | | | | |
| <i>Unidad A</i> | | 385 | ---- | ---- | ---- | 945 | ---- | 945 |
| <i>Unidad B</i> | | 959 | ---- | ---- | ---- | 2.480 | ---- | 2.480 |
| <i>Unidad C</i> | | 980 | ---- | ---- | ---- | 2.482 | ---- | 2.482 |
| <i>Unidad D</i> | | 139 | ---- | ---- | ---- | 408 | ---- | 408 |
| <i>Unidad E</i> | | 184 | ---- | ---- | ---- | 552 | ---- | 552 |
| <i>Unidad F</i> | | 249 | ---- | ---- | ---- | 700 | ---- | 700 |
| Total M 1 | 13.129 | 2.896 | ---- | ---- | ---- | 7.567 | ---- | 7.567 |
| M.2 | 544 | 544 | ---- | ---- | ---- | 1.370 | ---- | 1.370 |
| DAR | 4 | 4 | ---- | ---- | ---- | ---- | 8,90 | 8,90 |
| TOTAL | 57.832,00 | 25.463,00 | 11.058,70 | 3.103,86 | 10.862,30 | 8.937,00 | 8,90 | 33.970,76 |

- (1) Superficies estimadas. Se consolida la edificabilidad existente, salvo en las Unidades "D" y "E" y en las zonas "NR.1" y "P.1", que se incrementan en 272 m²(t), 166 m²(t), 2.000 m²(t) y 1.060m²(t) nuevos sobre rasante respectivamente.
La zona M.2 ve reducida su edificabilidad en 460 m²(t) con respecto a la actualmente existente.

IV.- ALTERACIONES DE LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA RESULTANTES DEL PROYECTO.

Las propuestas del Plan Especial no alteran la ordenación urbanística vigente, establecida en las Normas Subsidiarias vigentes.

Frente a ello, el Plan Especial se promueve en desarrollo de las NN.SS. con el fin de desarrollar y complementar la ordenación estructural establecida en este, mediante la determinación de la ordenación pormenorizada del ámbito.

V.- AFECIONES DERIVADAS DEL PROYECTO EN MATERIA DE SUSPENSIÓN DE LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA VIGENTE Y/O DE SU PROCESO DE EJECUCIÓN.

Las afecciones derivadas del Plan Especial en lo referente a la suspensión tanto de la ordenación urbanística vigente en el ámbito afectado como de su ejecución están estrechamente asociadas a su objetivo de determinar la ordenación pormenorizada. Y en consonancia con las propuestas planteadas a ese respecto cabe indicar que su aprobación inicial conllevará, entre otros extremos:

- * La suspensión del otorgamiento de licencias en los supuestos y con el alcance establecidos, entre otros, en el artículo 85 de la vigente Ley de Suelo y Urbanismo de 30 de junio de 2006 en el ámbito del Plan Especial delimitado en el Plan (plano I.2) y en el gráfico siguiente.
- * Dicha suspensión de licencias ha de entenderse referida a un período máximo de 1 año contado a partir de la aprobación inicial del Plan Especial.

VI.- DOCUMENTACIÓN GRÁFICA.

Las previsiones expuestas en los epígrafes están reflejadas en los diversos planos del referido documento urbanístico, sin que haya necesidad de reiterarlos en este momento.

La citada suspensión de licencias afecta, en los términos indicados, al citado ámbito del Plan Especial.

En Donostia/San Sebastián, Abril de 2020

SANTIAGO PEÑALBA

MANU ARRUABARRENA

MIKEL IRIONDO