



KREAN, S.COOP.



Hiri-Antolamendu Plan Berezia

U.E.04 DERIO

Plan Especial de Ordenación Urbana

Promotor • Sustatzailea

Eroski S.Coop.

Fase • Fasea

Borrador • zirriborroa

Fecha • Data

diciembre 2024 abendua

Equipo redactor • Talde egilea

Larraitz Sasiain, arquitecta (Col.nº 3.760 COAVN)

María Rodríguez, arquitecta (Col.nº 3032 COAVN)



índice general

DOCUMENTO A.	MEMORIA
DOCUMENTO B.	NORMATIVA URBANÍSTICA
DOCUMENTO C.	DIRECTRICES DE ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN DE LA EJECUCIÓN
DOCUMENTO D.	ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICO-FINANCIERA
DOCUMENTO E.	RESUMEN EJECUTIVO
DOCUMENTO F.	PLANOS
DOCUMENTO G.	ESTUDIO DE IMPACTO ACÚSTICO
DOCUMENTO H.	ESTUDIO DE IMPACTO DE TRÁFICO



KREAN, S.COOP.



Memoria

Proyecto □ Proiektua

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN URBANA EN LA UE.04 DE LAS NNSS DE DERIO

Promotor □ Sustatzailea

Eroski s.coop

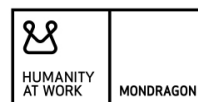
Fecha □ Data

Diciembre/2024 /Abendua

Autor □ Egilea

Larraitz Sasiain/ María Rodríguez

Arquitecta/ Arquitecta



Índice - aurkibidea

1.	ANTECEDENTES.....	3
2.	INICIATIVA Y EQUIPO REDACTOR.....	3
3.	JUSTIFICACIÓN Y OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN URBANA.....	4
3.1.	Objetivos del Plan Especial de Ordenación Urbana.....	4
3.2.	Conveniencia y necesidad de la redacción de un Plan Especial de Ordenación Urbana.....	4
3.3.	Condicionantes normativos.....	4
4.	DESCRIPCIÓN Y CARACTERÍSTICAS DEL ÁMBITO.....	6
4.1.	Delimitación y emplazamiento.....	6
4.2.	Características topográficas y físicas.....	7
4.3.	Usos y edificaciones existentes:.....	7
4.4.	Estructura de la propiedad.....	8
4.5.	Accesos y red viaria.....	8
4.6.	Infraestructuras existentes.....	8
4.7.	Reportaje fotográfico.....	9
5.	SITUACIÓN URBANÍSTICA.....	11
5.1.	Planeamiento urbanístico vigente.....	11
5.2.	Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Derio.....	12
6.	PRINCIPALES CONDICIONANTES AMBIENTALES Y SECTORIALES.....	13
6.1.	Condicionantes hidráulicos.....	13
6.2.	Suelos potencialmente contaminados.....	13
6.3.	Patrimonio cultural.....	14
6.4.	Normativa acústica.....	14
6.5.	Servidumbres aeronáuticas.....	14
6.6.	Infraestructuras ferroviarias.....	15
6.7.	Infraestructuras viarias.....	15
6.8.	Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia.....	16
6.9.	Cambio climático.....	16
7.	ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN ANALIZADAS.....	17
7.1.	No intervención o Alternativa 0.....	17
7.2.	Alternativa 1: ordenación recogida en las NN.SS. vigentes.....	18
7.3.	Alternativa 2: ordenación propuesta en el PEOU.....	18
7.4.	Alternativa seleccionada.....	19
8.	DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA.....	20
8.1.	Objetivos urbanísticos.....	20
8.2.	Ordenación propuesta.....	20
8.3.	Parámetros urbanísticos. Cuadros de características.....	21
8.4.	Justificación del cumplimiento de la normativa del rango superior.....	22
9.	INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.....	24
9.1.	Medidas correctoras y de seguimiento ambiental.....	24
9.2.	Suficiencia de los recursos hídricos.....	24
9.3.	Informe de las administraciones competentes en materia de carreteras y demás infraestructuras preexistentes.....	25
10.	SOSTENIBILIDAD SOCIAL.....	25
10.1.	Impacto en función del género.....	25
10.2.	Evaluación del impacto respecto a la normalización del uso del euskera.....	26
10.3.	Participación ciudadana.....	28
11.	DOCUMENTOS QUE INTEGRAN EL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN URBANA.....	29

1. ANTECEDENTES

Las Normas Subsidiarias vigentes en Derio, ordenan pormenorizadamente la U.E.04. y permiten la construcción de un edificio de uso terciario, en sustitución del edificio residencial que existe actualmente.

La empresa Eroski S.Coop. está interesada en implantar un nuevo supermercado de proximidad en la U.E.04, para lo que resulta necesario reordenar el ámbito mediante un Plan Especial de Ordenación Urbana.

2. INICIATIVA Y EQUIPO REDACTOR

Promotor:

Eroski S.Coop.

Iniciativa:

Privada

Término Municipal:

Derio (Bizkaia)

Empresa Consultora:

Krean, S.Coop., con domicilio en Garaia Innovation Centre, Goiru Kalea 7 de Arrasate-Mondragón (Gipuzkoa).

Tfno: 943 - 712488

Fax: 943 - 793878.

E-mail: info@krean.com

<http://www.krean.es>

Equipo Redactor:

María Rodríguez, arquitecta colegiada nº3032 (COAVN)

Larraitx Sasiain, arquitecta colegiada nº3760 (COAVN)

Empresas colaboradoras:

ONDOAN: Redacción del Documento Ambiental Estratégico.

AUDIOTEC S.L. Redacción del Estudio de Impacto Acústico.

INGARTEK: Redacción de Estudio de impacto de tráfico.

3. JUSTIFICACIÓN Y OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN URBANA

3.1. Objetivos del Plan Especial de Ordenación Urbana

El objeto del PEOU es reordenar pormenorizadamente la UE-04 de las NN.SS. de Derio para permitir la construcción de un edificio de uso terciario destinado a albergar un supermercado de Eroski en planta baja.

Las NN.SS. de Derio vigentes ordenan un edificio de uso terciario con un perfil de S/SS+PB+3. Mediante el PEOU se modifica la volumetría del edificio para que éste se ajuste mejor a las necesidades de Eroski, siendo el objetivo lograr una mayor superficie en planta baja y sótano prescindiendo de parte de las plantas altas.

Al aumentar la ocupación en planta del edificio también se modifica la zonificación pormenorizada por lo que resulta necesario tramitar un PEOU.

3.2. Conveniencia y necesidad de la redacción de un Plan Especial de Ordenación Urbana

Las Normas Subsidiarias de planeamiento de Derio se aprobaron definitivamente mediante Orden Foral 911/2003, de 26 de septiembre (BOB nº193-09.10.2003). La normativa referente a las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Derio (2ª Revisión) se publicó el 29.06.2004 (BOB nº123).

Las Normas Subsidiarias ordenan pormenorizadamente el ámbito U.E.-04 y delimitan una zona de uso comercial donde se permite edificar 2.200 m² sobre rasante y una planta sótano de 700 m², con un perfil de S/SS+B+3.

Los supermercados de Eroski desarrollan su actividad comercial en planta baja con acceso directo desde la calle, no en plantas altas. Las NN.SS. vigentes prevén una ocupación en planta baja de 700 m², lo que resulta insuficiente para el proyecto de Eroski. También requieren de un importante número de plazas de aparcamiento en la planta bajo rasante.

El perfil edificatorio propuesto en las NN.SS. no responde a las necesidades de Eroski, por lo que a través del presente PEOU se propone modificar la volumetría del edificio, aumentando la superficie en planta baja y bajo rasante y prescindiendo de parte de las plantas altas, manteniendo la edificabilidad otorgada por las NN.SS.

La reordenación de la huella del edificio modifica la ordenación pormenorizada de las NN.SS., para lo que resulta necesario tramitar un Plan Especial de Ordenación Urbana.

Tal y como se recoge en el artículo 70 de la *Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo*, el plan especial de ordenación urbana tiene por objeto desarrollar la ordenación estructural del planeamiento general mediante el establecimiento de la ordenación pormenorizada de aquellas áreas de suelo urbano para las que el plan general permite diferir dicha ordenación. El plan especial de ordenación urbana podrá ser así mismo utilizado para modificar la ordenación pormenorizada del suelo urbano contenida en la documentación del planeamiento general.

3.3. Condicionantes normativos

Las NN.SS. de Derio establecen las siguientes edificabilidades y usos para la U.E.-04:

SOTANO:	H) Uso de garaje G-1 - Garaje uso particular	700 m ²
PLANTA BAJA:	C) Uso terciario. T-1 - Oficinas T-2 - Comercio al por menor T-3 - Comercio concentrado en galerías comerciales D) Uso de Equipamiento E) Uso de Servicios	700 m ²

OTRAS PLANTAS:	C) Uso terciario T-1 - Oficinas. D) Uso de Equipamiento. (sólo estancia diurna) E) Uso de servicios.	1.500 m2
----------------	---	----------

La **Ley 10/2019, de 27 de junio, de ordenación territorial de grandes establecimientos comerciales** define como grandes establecimientos comerciales aquellos con 700 m2 de superficie de venta y 1.300 m2 de techo edificable.

Artículo 3.– Definiciones.

3.– Grandes establecimientos comerciales: aquellas edificaciones, construcciones o instalaciones de carácter fijo y permanente, así como sus dependencias, que estén afectas al ejercicio regular de actividades comerciales y cumplan, como mínimo, las condiciones siguientes:

a) Estar destinadas en mayor o menor medida (exclusiva, preferente, parcial, continuada, periódica, ocasional) a estos **usos comerciales** (de una sola o de dos o más modalidades), complementados, en su caso, con otros usos tales como los siguientes: servicios de alojamiento (hoteles, hostales, alojamientos turísticos, campings, etc.); hostelería (restaurantes, bares, etc.); actividades e instalaciones deportivas, culturales y de ocio (cines, golf, etc.); y cualesquiera otros complementarios.

b) Contar con una edificabilidad urbanística, sobre y bajo rasante destinada a los usos citados, siguiente:

– Municipios de categoría A (máxima centralidad) y población de derecho superior a 30.000 habitantes: 2.500 m2 de superficie de venta y 3.500 m2 de techo edificable.

– Municipios de categoría B (centralidad comarcal) y/o población de derecho superior a 10.000 habitantes e inferior a 30.000 habitantes: 1.800 m2 de superficie de venta y 2.500 m2 de techo edificable.

– Resto de municipios (categoría C) y/o población de derecho inferior a 10.000 habitantes: 700 m2 de superficie de venta y 1.300 m2 de techo edificable.

La ausencia de concurrencia simultánea de ambas condiciones (categoría y tamaño de población) determinará la prevalencia del criterio poblacional en detrimento de la clasificación.

En cumplimiento de la Ley 10/2019, la implantación del edificio comercial de la U.E. 04 deberá cumplir las siguientes condiciones:

Artículo 6.– Condiciones de implantación de los grandes establecimientos comerciales.

1.– La implantación de los grandes establecimientos comerciales no deberá precisar ni la proyección y ejecución de nuevas redes en el sistema general viario y de comunicaciones, ni su mejora o complementación, **ni podrán conllevar su saturación o la afectación al incremento de su capacidad de servicio ejecutada en los cinco años anteriores. A tal fin, deberá recabarse informe favorable de la administración titular de la carretera afectada.**

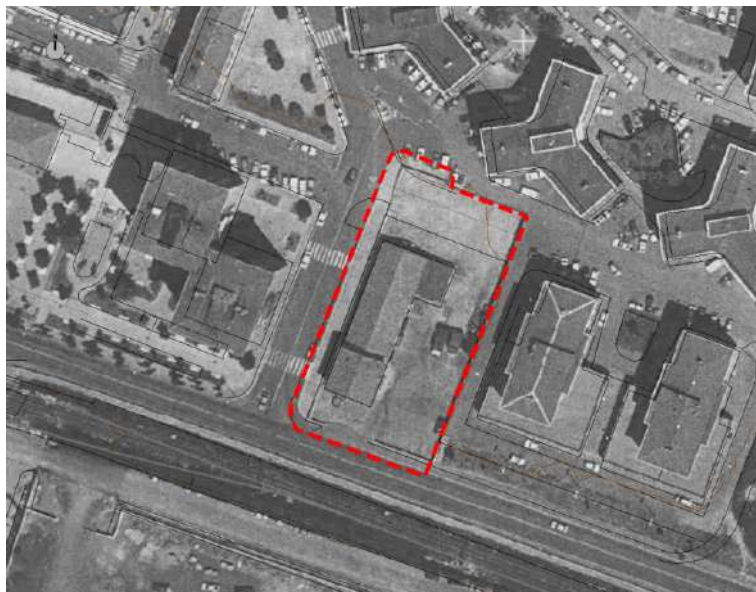
2.– Los grandes establecimientos comerciales que no tengan carácter singular **deberán implantarse en la trama urbana residencial** delimitada por la ordenación estructural del planeamiento urbanístico.

4. DESCRIPCIÓN Y CARACTERÍSTICAS DEL ÁMBITO

4.1. Delimitación y emplazamiento

La U.E.-04 se sitúa dentro del Municipio de Derio, al borde de la carretera BI-737, junto al edificio “rascacielos”. Abarca una única parcela y actualmente existe una edificación, la acera de Pagasarri kalea y un tramo de Euskal Herria kalea.

La delimitación del ámbito coincide con la parcela privada original, previa a la apertura de Euskal Herria kalea, tal y como se puede apreciar en la siguiente ortofoto del año 90:



A principios de los años 90 se abrió la calle Euskal Herria, al norte del ámbito y se redujo la superficie de la parcela privada. Los 378,20 m² de suelo necesarios para abrir la calle fueron cedidos gratuitamente al Ayuntamiento de Derio.



Delimitación del ámbito del Plan Especial

La U.E. 04 limita:

- al Norte con Euskal Herria kalea.
- al Sur, con Txorierriko etorbidea (BI-737).
- al Este, con Euskal Herria kalea.
- y al Oeste, con Pagasarri kalea.

La superficie total del ámbito es de 2.240 m2.

4.2. Características topográficas y físicas

La U.E.-04 de las NN.SS. de Derio está totalmente urbanizada. La parcela privada queda a cota con Txorierriko Etorbidea, pero se encuentra rehundida respecto al resto de calles, tal y como se puede comprobar en la siguiente imagen con las rasantes actuales del terreno.



Estado actual. Rasantes del terreno

En 2018 se ejecutaron las obras de reurbanización de la calle Euskal Herria, eje viario fundamental en el casco urbano de Derio, y de la calle Pagasarri. El objetivo principal era priorizar los recorridos peatonales, intentando mantener las plazas de aparcamiento en una zona muy congestionada.

En 2020 el Ayuntamiento de Derio acometió las obras de reurbanización del entorno de la zona trasera de Euskal Herria kalea. Dicho proyecto se enmarcaba dentro del objetivo de mejorar y garantizar la accesibilidad del municipio, mejorando la urbanización del área, priorizando la movilidad peatonal sobre la rodada que también es objeto de un planteamiento más eficaz, readecuando las plazas de aparcamiento.

4.3. Usos y edificaciones existentes:

En la actualidad la parcela privada cuenta con un edificio de vivienda con un perfil de PB+1, y otros edificios adosados de una única planta, cuyo uso según catastro es “nave de uso comercial” y “garaje”.

En la nave de uso comercial hubo una ferretería, actualmente en desuso.

4.4. Estructura de la propiedad

El ámbito de actuación se corresponde con suelos principalmente de carácter privado, y parte del suelo público municipal correspondiente con la vialidad pública.

A continuación, presentamos la información recogida en el **Catastro de Bizkaia**:

Parcela catastral: 901 1001 37001

Superficie de parcela: 1.531,92 m²

Dirección postal: Txorierriko Etorbidea 5

Usos existentes:

V22: vivienda aislada 83,70 m2

Y11: trastero 53,35 m2

C21: local comercial 397,3 m2

Bien Inmueble (3) ▾	Nº Fijo (4) ▾	Subparcela ▾	Mas Asociados ▾	Elemento ▾	Planta ▾	Uso ▾	Superficie ▾
901 1001 37001 0003	U4026893P	01	0	U01UN	01	V22	83,70
901 1001 37001 0003	N9644982F	01	0	T02UN	02	Y11	53,35
901 1001 37001 0002	U4026894A	01	0	UPBDR	PB	C21	62,84
901 1001 37001 0001	U4026892H	01	0	UPBIZ	PB	C21	334,46

Parcela privada dentro de la U.E.04

El resto de los suelos del ámbito son de dominio público y se obtuvieron por cesión.

La parcelación catastral se ha representado en el documento F Planos de información, plano PI.03.2.

4.5. Accesos y red viaria

Actualmente el acceso a la parcela privada del ámbito se produce desde Txorierriko Etorbidea, ya que es la única calle desde la que se puede acceder a cota.

El resto de viales que bordean la parcela y que forman parte de la U.E.-04 están en cotas superiores a las de la parcela privada y se encuentran urbanizados.

4.6. Infraestructuras existentes

El ámbito está completamente urbanizado y cuenta con todas las infraestructuras de servicios.

4.7. Reportaje fotográfico



Acceso desde Txorierriko Etorbidea



Pagasarri kalea



Pagasarri kalea y Euskal Herria kalea



Euskal Herria kalea

5. SITUACIÓN URBANÍSTICA

5.1. Planeamiento urbanístico vigente

Las Normas Subsidiarias de planeamiento de Derio se aprobaron definitivamente mediante Orden Foral 911/2003, de 26 de septiembre (BOB nº193-09.10.2003). La normativa referente a las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Derio (2ª Revisión) se publicó el 29.06.2004 (BOB nº123).

El artículo 123 de las NN.SS. vigentes establecen las condiciones particulares de la U.E.04:

NORMAS SUBSIDIARIAS de PLANEAMIENTO URBANISTICO de DERIO (REVISION "98) TEXTO REFUNDIDO – Marzo 2.004

Art. 129.- CONDICIONES PARTICULARES DE LA U.E. 04

- 1.- OBJETO.- Recoge una única parcela con una edificación existente, a continuación del "rascacielos". Plantea la construcción de un tramo de calle en su borde norte (ya realizada), que permite la apertura definitiva de una de las calles principales del casco urbano, posibilitando la sustitución del edificio existente por otro con mayor aprovechamiento y destinado al uso terciario.

2.- DATOS DE SUPERFICIE:

. Superficie total de la Unidad de Ejecución 2.240,- m2.

3.- USOS AUTORIZADOS Y SUPERFICIE:

. SOTANO: H) Uso de garaje
G-1 - Garaje uso particular. 700,- m2.

. PLANTA BAJA: C) Uso terciario.
T-1 - Oficinas
T-2 - Comercio al por menor
T-3 - Comercio concentrado en galerías comerciales
D) Uso de Equipamiento
E) Uso de Servicios 700,- m2.

. OTRAS PLANTAS: C) Uso terciario
T-1 - Oficinas.
D) Uso de Equipamiento. (sólo estancia diurna)
E) Uso de servicios. 1.500,- m2.

NOTA: Se excluyen con carácter general todos los usos que supongan pernocta de personas.

4.- OTROS PARAMETROS URBANISTICOS

. Nº máximo de PLANTAS. SS+S+B+3
. EDIFICABILIDAD APROXIMADA. 1,00 m2/m2.
. VUELOS: Según Ordenanza, aplicada a las fachadas indicadas en planos.

5.- OBRAS DE URBANIZACION

Los detalles y acabados de los espacios libres y de uso público, se ajustarán a las Normas Generales de Urbanización y recogidos en el Proyecto de Urbanización respectivo para conseguir la necesaria unidad y homogeneidad de los espacios urbanos.

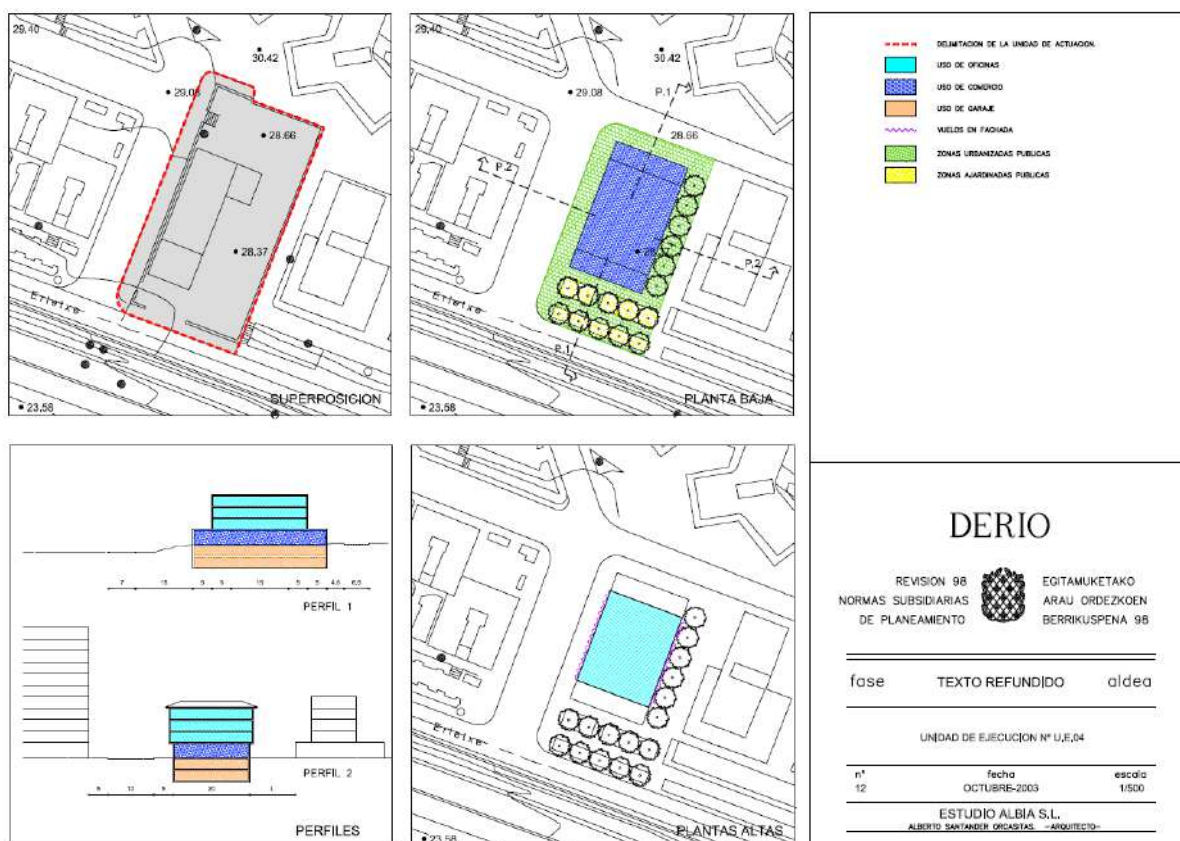
6.- CONDICIONES DE GESTION

. SISTEMA DE ACTUACION

. DOCUMENTOS A REDACTAR: Estudio de Detalle
Proyecto de Urbanización
Proyecto de Compensación

. CESIONES OBLIGADAS: Se harán efectivas en las Condiciones establecidas en la Normativa General.

. GASTOS Y GARANTIAS DE URBANIZACION: Los gastos serán a cargo de los propietarios con las garantías establecidas en la Normativa.



Extracto del plano nº12 "Unidad de ejecución nº U.E.04"

5.2. Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Derio

El planeamiento general de Derio se encuentra en revisión y en este momento se encuentra en fase de Avance.

El documento de Avance suspende la ordenación urbanística o los procedimientos de su ejecución en los siguientes ámbitos hasta el acuerdo de Aprobación Inicial del PGOU:

- Mantuliz
- Artebakarra
- Tabernabarri
- Ganbe Bekoa

El ámbito objeto del presente PEOU no se ve afectado por la revisión del PGOU.

6. PRINCIPALES CONDICIONANTES AMBIENTALES Y SECTORIALES

6.1. Condicionantes hidráulicos

El ámbito del Plan Especial se encuentra a unos 180 metros de distancia del río Asua, por lo tanto, fuera de la zona de policía del mismo. Tampoco se encuentra sobre zonas inundables.



Distancia de la U.E.-04 al río Asua

6.2. Suelos potencialmente contaminados

En el ámbito no hay suelos inventariados con actividades potencialmente contaminadoras del suelo.



Medio Ambiente

Suelos con actividades o instalaciones potencialmente contaminantes

Inventario de suelos con actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo 2022



Imagen del visor geoeuskadi

A todos los efectos se deberá cumplir con la Ley 4/2015, de 25 de junio, del Gobierno Vasco, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo y con el Decreto 209/2019 que desarrolla dicha ley.

6.3. Patrimonio cultural

La Ley 6/2019 de 9 de mayo de Patrimonio Cultural Vasco recoge la necesidad de que los instrumentos de ordenación urbanística que incidan sobre bienes integrantes del patrimonio cultural vasco establezcan una ordenación compatible con la protección otorgada a los bienes culturales y a las zonas de presunción arqueológica.

En el ámbito y su entorno inmediato no existen elementos de valor cultural.

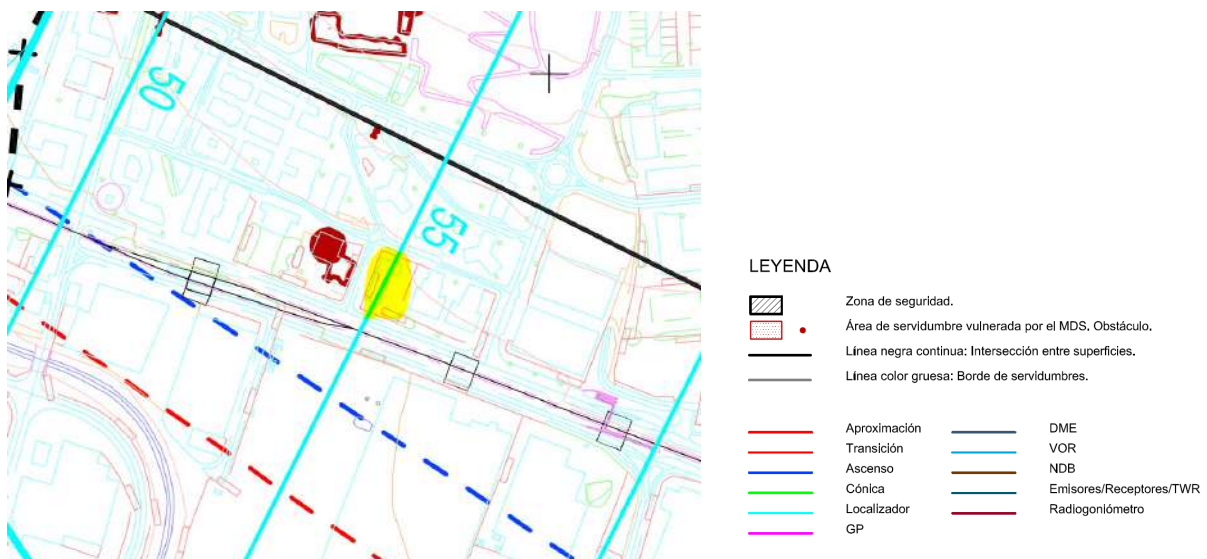
6.4. Normativa acústica

El presente ámbito tiene la consideración de futuro desarrollo según la definición recogida en el artículo 3.d) del Decreto 231/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Según el artículo 30.2 del citado Decreto, las entidades promotoras de un futuro desarrollo deberán efectuar un estudio de impacto acústico, regulado en el artículo 37 del citado Decreto.

A tal efecto, el presente PEOU incorpora un Estudio de Impacto Acústico que se encuentra como Documento G de este Plan Especial.

6.5. Servidumbres aeronáuticas

El término municipal de Derio está afectado por las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Bilbao (Real Decreto 370/2011).



Aeropuerto de Bilbao. Propuesta de modificación de servidumbres aeronáuticas

Se ha marcado en color amarillo la parcela de la U.E.04. El plano de servidumbres establece como cota límite la +55 en este punto. El edificio proyectado no podrá sobrepasar dicha cota.

El Plan Especial deberá contar con el informe preceptivo de la Dirección General de Aviación Civil y deberá garantizar que no se sobrepasa la cota de las servidumbres aeronáuticas.

6.6. Infraestructuras ferroviarias

Euskotren presta servicio ferroviario en el municipio de Derio a través de la línea E3, también conocida como línea del Txorierrri. Las vías discurren en paralelo a la carretera Txorierrri etorbidea. Esta línea no forma parte de la Red Ferroviaria de Interés General (no es de aplicación la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario).

El Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la CAPV (en adelante PTS ferroviario) es el instrumento de ordenación territorial que define las actuaciones de establecimiento y desarrollo de la totalidad de la red ferroviaria en la CAPV, vinculando con sus determinaciones sobre el uso del suelo afectado por las mismas a los planes urbanísticos y permitiendo efectuar las reservas de suelo precisas para su ejecución.

El PTS ferroviario establece las siguientes zonas:

Zona de servidumbre: consiste en sendas franjas de terreno a ambos lados de la línea férrea, delimitadas interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de **ocho (8) metros en suelo urbano**, medidos en horizontal y perpendicularmente al carril exterior de la vía férrea desde las aristas exteriores de la explanación.

Zona de afección: consiste en sendas franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por los límites externos de las zonas de servidumbre, y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de **veinticinco (25) metros en suelo urbano**, medidos en horizontal y perpendicularmente al carril exterior de la vía férrea desde las aristas exteriores de la explanación.

Para construir y reedificar en la zona de afección, así como para realizar en dicha zona cualquier tipo de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas y plantar o talar árboles y, en general, realizar cualquier actividad que implique limitaciones al ferrocarril, sus terrenos, instalaciones o dependencias, **se requerirá la previa autorización del titular de la línea**, la cual podrá establecer las condiciones en las que deba ser realizada la actividad de que se trate.

La afección ferroviaria en el ámbito se encuentran representadas en el plano PI.06 del Documento F. Planos de este documento.

6.7. Infraestructuras viarias

La carretera BI-737, en el tramo que nos afecta a su paso por Derio, se convierte en un vial municipal, por lo que en este tramo no es de aplicación la Norma Foral 5/2021 de Carreteras de Bizkaia y el Reglamento aprobado por Decreto Foral 112/2013 de 21 de agosto.



Mapa de carreteras de Bizkaia

6.8. Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia

Las Juntas Generales de Bizkaia en sesión plenaria de fecha 22 de marzo de 2023 aprobaron definitivamente el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia (BOB nº67 05/04/2023).

La línea L2 "Txorierri-Mungialdea", uno de los ejes principales de la red ciclista, discurre por Txorierriko Etorbidea a su paso por Derio.



La Ley de Ordenación del Territorio del País Vasco establece que los PTS que por su naturaleza trasciendan el ámbito o interés estrictamente municipal y se encuentren correctamente insertados en el marco territorial definido por los instrumentos de ordenación superiores, vincularán a los planes urbanísticos recogidos en la normativa sobre régimen de suelo. Por lo tanto, el planeamiento urbanístico que se vea afectado por las infraestructuras ciclistas tendrá la obligación de adaptarse a las mismas en su proceso de revisión o modificación.

6.9. Cambio climático

La ley 1/2024 de Transición Energética y Cambio Climático recoge la necesidad de que la planificación urbanística integre el análisis de la vulnerabilidad y riesgo climático y la adaptación al cambio climático. Para ello se debe partir parte de la información georreferenciada en el portal del Gobierno Vasco, que incorpora los datos climáticos regionalizados actualizados y facilitados por el departamento competente en materia de cambio climático. El Documento Ambiental Estratégico recoge dicha información.

7. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN ANALIZADAS

La plasmación de las alternativas de ordenación analizadas responde, principalmente, a la necesidad de analizar las diferentes alternativas en el marco de la Evaluación Ambiental Estratégica, tal como recoge la Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental.

El criterio básico para la definición de las alternativas de ordenación ha sido el de la obtención de la mejor solución urbanística en cuanto a la ocupación de suelo, buscando de esta forma la calidad y funcionalidad del desarrollo desde la óptica del bien público teniendo en cuenta la sostenibilidad ambiental del ámbito.

En el caso de la U.E.04, se trata de un entorno completamente urbanizado, donde la urbanización pública ya está ejecutada. El presente PEOU lo promueve Eroski y su objetivo es permitir la implantación de un supermercado de proximidad integrado en la trama urbana que dará servicio al municipio. El análisis de alternativas se realiza teniendo en cuenta el desarrollo del edificio dentro del ámbito.

7.1. No intervención o Alternativa 0

En la alternativa de no intervención, se mantendrían los edificios y usos existentes.

Actualmente en la parcela privada existe un edificio con uso de vivienda de PB+1+BC y una nave de una única altura adosada a la vivienda que en su día tuvo un uso comercial (ferretería) y ahora está en desuso.

Las cotas de la parcela privada, así como los edificios quedan por debajo de las rasantes de los viales y aceras que los rodean, en una especie de “agujero” urbano al que solo se puede acceder desde Txorierriko Etorbidea. Este tipo de espacios en fondo de saco, mal iluminados y desconectados del entorno que los rodea, se perciben como puntos inseguros.

En la alternativa de “no intervención” no se implantaría ningún supermercado integrado en la trama urbana que daría servicio a los habitantes de Derio y ni se generaría una fachada en las calles Euskal Herria y Pagasarri.

Tampoco se generarían 25-30 nuevos empleos en el municipio.



Alternativa 0: No intervención

7.2. Alternativa 1: ordenación recogida en las NN.SS. vigentes

Se propone la construcción de un edificio de uso terciario con una edificabilidad de 2.200 m²(t) sobre rasante de uso terciario, y 700 m²(t) de uso garaje bajo rasante con un perfil de S+PB+3. El uso de comercio se permite solo en planta baja y las NN.SS. prevén una planta baja de 700 m²(t).

Esta distribución por plantas no resulta muy adecuada para el proyecto de Eroski, que valora especialmente la superficie comercial en planta baja, y no tanto las plantas altas.

El edificio ocupa 700 m² en planta baja y las NN.SS. prevén una zona urbanizada pública alrededor del edificio. Parte de dicha urbanización ya está ejecutada, concretamente las aceras de las calles Pagasarri y Euskal Herria kalea y Txorierriko Etorbidea, y faltaría por urbanizar el frente de Txorierriko Etorbidea donde la ficha urbanística dibuja un talud que salva el desnivel entre la cota de acceso a la planta baja y la calle, y el lateral de Euskal Herria kalea.



Alternativa 1: Ordenación recogida en las NN.SS. vigentes

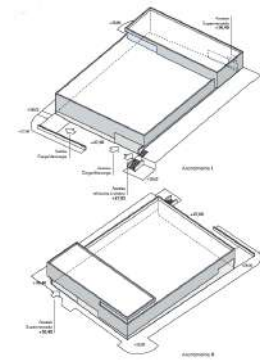
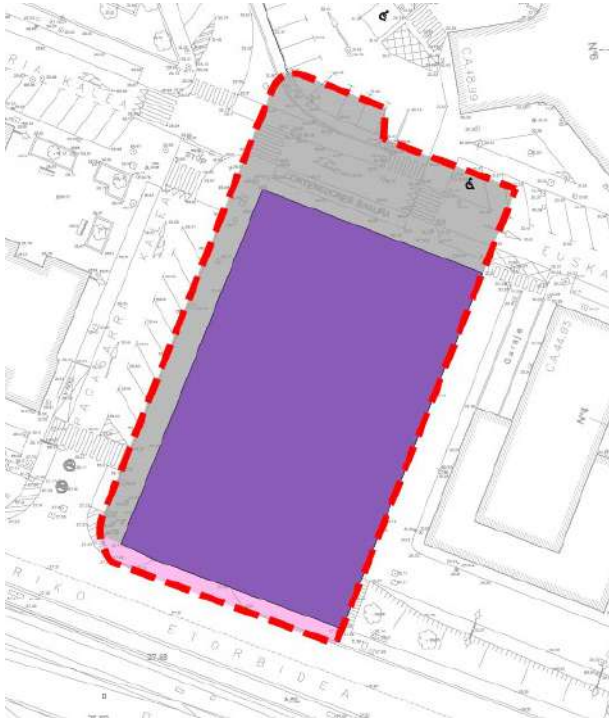
7.3. Alternativa 2: ordenación propuesta en el PEOU

Partiendo de la edificabilidad otorgada por las NN.SS., se propone una distribución diferente de la misma, con una mayor ocupación en planta y una altura y perfil edificatorio menor.

El objetivo es lograr la mayor superficie comercial posible accesible desde la calle Euskal Herria y un aparcamiento bajo rasante de las mismas dimensiones que la planta baja con acceso desde Txorierriko Etorbidea.

El desnivel entre la cota de la planta baja y Txorierriko etorbidea se aprovecha para acceder a la planta sótano desde esta calle.

Se genera una fachada urbana, ya que el nuevo edificio queda alineado con los edificios colindantes, y desaparece el agujero actual generando sensación de continuidad y seguridad.



PARCELA PRIVADA

Uso terciario (comercial, oficina, garaje)

USO Y DOMINIO PÚBLICO

Red viaria (viales, aceras, aparcamiento)

Reserva bidegorri

Alternativa 2: Propuesta PEOU

7.4. Alternativa seleccionada

A continuación, se realiza una comparativa de las alternativas analizadas:

Alternativa	Ventajas	Inconvenientes
Alternativa 0: no intervención		- No se podría desarrollar el proyecto de Eroski, por lo que no se ofrecerá el servicio a los ciudadanos de Derio ni se generarán 25-30 puestos de trabajo. - Se mantendría el “agujero” urbano, ya que la parcela actualmente se encuentra rehundida respecto a las calles que la delimitan y la sensación de inseguridad que genera.
Alternativa 1: ordenación NN.SS. vigentes	- Mayor superficie de espacio público urbanizado. - Buena integración en el espacio urbano.	- Perfil que pone en riesgo la viabilidad del proyecto de Eroski ya que solo se prevén 700 m2 de superficie en planta baja, 580m2 menos de que en la alternativa 2. La planta baja es la mejor desde el punto de vista comercial. - Mayor perfil edificatorio y altura del edificio. - Menor número de plazas de aparcamiento en sótano (cabrían unas 30 plazas de aparcamiento).
Alternativa 2: Ordenación PEOU	- Mayor superficie en planta baja para uso comercial. - Mayor capacidad de plazas de aparcamiento. - Acceso prácticamente a cota al aparcamiento desde	Menor superficie de espacio público urbanizado.

	Txorierriko Etorbidea. • Menor perfil y altura del edificio. • Buena integración en el espacio urbano y mayor sensación de seguridad. • No habría urbanización pública pendiente ya en esta alternativa la urbanización pública está completamente ejecutada.	
--	--	--

A tenor de lo anterior, se concluye la **Alternativa 2** es la mejor valorada.

8. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

8.1. Objetivos urbanísticos

Mediante el presente PEOU se pretende reordenar el ámbito U.E.04 de las NN.SS. vigentes, para permitir a Eroski S.Coop. desarrollar un supermercado de proximidad, integrado en la trama urbana, en un nuevo edificio con características adecuadas a sus necesidades, que dará servicio al municipio de Derio. El proyecto que Eroski pretende implantar generará unos 25-30 puestos de trabajo.

Los supermercados de Eroski desarrollan su actividad comercial en planta baja con acceso directo desde la calle, no en plantas altas. Las NN.SS. vigentes prevén una ocupación en planta baja de 700 m², lo que resulta insuficiente para el proyecto de Eroski. También requieren de un importante número de plazas de aparcamiento en la planta bajo rasante. El presente PEOU propone reajustar la morfología de la edificación, para adecuarla a las necesidades de Eroski.

8.2. Ordenación propuesta

Se propone aumentar la superficie en planta baja para lograr una mayor superficie de uso comercial y también la planta se sótano destinada a uso de garaje. Por el contrario, se propone construir solo una pequeña parte de la planta primera con uso de oficina y prescindir de las plantas 2ª y 3ª. De esta forma, se modifica la volumetría del edificio manteniendo la edificabilidad otorgada por las NN.SS.

El acceso rodado se realizará desde Txorierriko Etorbidea, donde se ubicará el acceso al aparcamiento. En esta zona se ha previsto una zona de carga y descarga para los camiones de abastecimiento del supermercado. Las NN.SS. vigentes permiten edificar 1.200 m² sobre rasante y 700 m² bajo rasante, con un perfil edificatorio de S+PB+3. El PEOU propone una edificabilidad bajo rasante de 1.280 m² y 1.620 m² sobre rasante con un perfil de S/SS+PB+1.

Se demolerán los edificios existentes en la parcela privada y el nuevo edificio ocupará el “agujero” existente conformando las fachadas de las calles Pagasarri y Euskal Herria.

Se ha previsto una zona de reserva para la construcción del bidegorri previsto en el PTS de vías ciclistas de Bizkaia, que discurre por Txorierriko Etorbidea.

Los planos *PO.01 Zonificación pormenorizada*, *PO.02. Ordenación general. Alineaciones y rasantes* y *PO.03 Secciones* definen la propuesta del PEOU.

8.3. Parámetros urbanísticos. Cuadros de características

Zonificación pormenorizada:

Zonas de uso pormenorizado	Superficie m ²	%
DOMINIO PÚBLICO		31,79
Reserva para bidegorri	74	3,31
Red viaria	638	28,48
PARCELA PRIVADA		68,21
Uso terciario	1.528	68,21
TOTAL U.E.04	2.240	100

Edificabilidad parcela privada de uso terciario:

Planta	Uso	Superficie m ² (t)
Sótano/Semisótano	H) Uso de garaje G-1 - Garaje uso particular	1.280 m ²
Planta baja	C) Uso terciario. T-2 - Comercio al por menor	1.280 m ²
Planta primera	C) Uso terciario T-1 - Oficinas.	340 m ²
TOTAL		2.900 m²

Ocupación máxima: 1.280 m²

Perfil edificatorio: S/SS+PB+1

Altura máxima: Según envolvente máxima definida en el plano *PO.03 Secciones*

Condiciones de ejecución urbanística:

El Documento C "Directrices de organización y gestión de la ejecución", del presente PEOU regula las condiciones de ejecución urbanística del área, de forma ajustada a la realidad actual de la misma. Las principales determinaciones son las siguientes:

Nos encontramos ante un suelo urbano consolidado, ya que el ámbito se encuentra totalmente urbanizado y cuenta con todos los servicios necesarios. Se mantiene la edificabilidad urbanística ponderada previa.

Se deberá adecuar la estructura de la propiedad actual a la nueva ordenación aprobada, para lo que se aprobará un Proyecto de Reparcelación o procedimiento equivalente.

8.4. Justificación del cumplimiento de la normativa del rango superior

Normas Subsidiarias de Derio:

Se respetan las determinaciones de ordenación estructural establecidas por las NN.SS. de Derio en la normativa particular (art.129).

Las NN.SS. establecen una edificabilidad de 2.200 m²(t) sobre rasante y 700 m²(t) bajo rasante.

El PEOU propone modificar la volumetría prevista en las NN.SS. para el edificio de la U.E.04, para adaptarlo a las necesidades de Eroski y sin sobrepasar la edificabilidad máxima prevista en el planeamiento general (ni física, ni lucrativa) del planeamiento general.

Edificabilidad física

NN.SS. vigentes		
SOTANO:	H) Uso de garaje G-1 - Garaje uso particular	700 m ²
PLANTA BAJA:	C) Uso terciario. T-1 - Oficinas T-2 - Comercio al por menor T-3 – Comercio concentrado en galerías comerciales D) Uso de Equipamiento E) Uso de Servicios	700 m ²
OTRAS PLANTAS:	C) Uso terciario T-1 - Oficinas. D) Uso de Equipamiento. (sólo estancia diurna) E) Uso de servicios.	1.500 m ²
TOTAL		2.900 m²

Propuesta PEOU		
SOTANO/SEMISÓTANO	H) Uso de garaje G-1 - Garaje uso particular	1.280 m ²
PLANTA BAJA:	C) Uso terciario. T-2 - Comercio al por menor	1.280 m ²
OTRAS PLANTAS:	C) Uso terciario T-1 - Oficinas.	340 m ²
TOTAL		2.900 m²

Edificabilidad lucrativa (ponderada)

El presente PEOU establece los siguientes coeficientes de ponderación por plantas:

- Comercio al por menor en planta baja (T.2): 1
- Oficinas en plantas altas (T.1): 0,75
- Garaje particular en planta sótano (G-1): 0,5

En la siguiente tabla se ha calculado la edificabilidad ponderada:

Planta	Uso	Edificabilidad ponderada NN.SS.	Edificabilidad ponderada PEOU
SOTANO/SEMISÓTANO	G-1 Garaje uso particular	700 x 0,5= 350	1.280 x 0,5= 640
PLANTA BAJA:	T-2 Comercio al por menor	700 x 1= 700	1.280 x 1= 1.280
OTRAS PLANTAS:	T-1 Oficinas.	1.500 x 0,75= 1.125	340 x 0,75= 255
TOTAL		2.175	2.175

Estándares de dotaciones locales:

Nos encontramos ante un suelo urbano consolidado según la definición del artículo 11 de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo de la CAPV.

El Decreto 123/2012, de 3 de julio, de estándares urbanísticos derivados de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo, no exige el cumplimiento de dotaciones locales para el suelo urbano consolidado.

La ficha de las NN.SS. para la U.E.04 prevé la urbanización y cesión de un tramo de calle en el borde norte del ámbito que permite la apertura definitiva de una de las calles principales del casco urbano. Esta cesión anticipada de 378,20 m² se realizó el año 1992 y las calles que bordean la parcela privada se encuentran adecuadamente urbanizadas.

Con la nueva ordenación prevista en el PEOU, la urbanización pública se encuentra ejecutada al 100% y la parcela privada adquiere condición de solar.

Plan Territorial Sectorial de vías ciclistas de Bizkaia:

El PEOU reserva una banda de suelo para la construcción del tramo del bidegorri de la línea L.2 en Txorierriko Etorbidea.

Ley 10/2019, de 27 de junio, de ordenación territorial de grandes establecimientos comerciales:

La parcela privada de la U.E.04 se encuentra integrada en la trama urbana. Actualmente las edificaciones existentes no se relacionan con su entorno por quedar a una cota más baja que las aceras y viales que delimitan la parcela. La propuesta del PEOU permite construir fachadas a las calles perimetrales y acceder a cota desde la calle al edificio, quedando éste perfectamente integrado en la trama urbana.

La implantación del supermercado proyectado no requiere de obras de urbanización pública, ya que el ámbito está completamente urbanizado. Tampoco precisa ejecutar ni mejorar de nuevas redes en el sistema viario, y no conlleva la saturación o la afectación a su capacidad de servicio, tal y como se demuestra en el Documento H y se recabará informe favorable del Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia.

Accesibilidad:

Entre los años 2018 y 2020 se urbanizaron las calles Pagasarri y Euskal Herria, por lo que la urbanización pública del ámbito cumple con la normativa vigente en materia de accesibilidad, fundamentalmente la Ley 20/1997 sobre Promoción de Accesibilidad del Gobierno Vasco (BOPV nº 264, de 4 de diciembre de 1997) y el Decreto 68/2000 de Normas Técnicas sobre condiciones de accesibilidad en los entornos urbanos, espacios públicos, edificaciones y sistemas de información y comunicación (BOPV de 12 de junio de 2000). El PEOU no modifica la urbanización existente.

Ruido:

Este documento ha incorporado un Estudio de Impacto Acústico de la nueva ordenación tal y como se requiere en el Decreto 231/2012 de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco, por tener la consideración de “futuro desarrollo” según la definición recogida en dicho Decreto.

El presente ámbito un área acústica tipo d) al ser un ámbito con predominio de suelo de uso terciario. A efectos del cumplimiento de la normativa acústica, se aplicará la consideración de “futuro desarrollo”, con lo que los objetivos de calidad acústica en el espacio exterior serán de 70-70-65 dB para los periodos día-tarde-noche.

Cambio climático:

La ley 1/2024 de Transición Energética y Cambio Climático recoge la necesidad de que la planificación urbanística integre el análisis de la vulnerabilidad y riesgo climático y la adaptación al cambio climático, partiendo de la información georreferenciada en el portal del Gobierno Vasco, que incorpora los datos climáticos regionalizados actualizados y facilitados por el departamento competente en materia de cambio climático. El Documento Ambiental Estratégico recoge dicha información, así como las medidas correctoras para minimizar el riesgo.

9. INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

9.1. Medidas correctoras y de seguimiento ambiental

El documento para aprobación inicial del presente Plan Especial de Ordenación Urbana incorporará las determinaciones que se deriven del Informe Ambiental Estratégico que emita la Dirección de Medio Ambiente de Gobierno Vasco, así como las medidas protectoras, correctoras y compensatorias para reducir los efectos negativos en el medio ambiente y el seguimiento ambiental del plan que se establezcan en el Documento Ambiental Estratégico.

9.2. Suficiencia de los recursos hídricos

El artículo 31 del Decreto 105/2008, de 3 de junio, de medidas urgentes en desarrollo de la Ley 2/2006, establece que el informe de sostenibilidad deberá incluir un informe de la administración hidráulica sobre la existencia de recursos hídricos necesarios para satisfacer las nuevas demandas y sobre la protección del dominio público hidráulico, cuando sea preceptivo según su normativa sectorial.

En este caso, no hay ninguna afección al dominio público hidráulico. Se trata de una parcela cuyo uso terciario ya está previsto en el planeamiento general que ordena pormenorizadamente el ámbito. La red de abastecimiento de agua está ejecutada y no se prevé un incremento de consumo respecto a la prevista en las NN.SS., al contrario, en

la medida en que se propone reducir la edificabilidad sobre rasante respecto a la recogida en las NN.SS. y aumentar la de bajo rasante, el consumo de agua probablemente se reducirá.

Los consumos que se han estimado para el edificio son:

- Caudal punta: 1,66 l/s
- Caudal medio: 0,55 l/s

9.3. Informe de las administraciones competentes en materia de carreteras y demás infraestructuras preexistentes

El artículo 31 del Decreto 105/2008, de 3 de junio, de medidas urgentes en desarrollo de la Ley 2/2006, establece que el informe de sostenibilidad deberá incluir un informe de la administración competente en materia de carreteras y demás infraestructuras preexistentes acerca de la afección previsible de las previsiones contenidas en el plan. Este informe analizará el impacto de la actuación urbanística en su capacidad de servicio.

El presente PEOU contiene un Documento H “Estudio de impacto de tráfico”.

10. SOSTENIBILIDAD SOCIAL

10.1. Impacto en función del género

Marco Normativo

Ley 4/2005, de 18 de febrero para la Igualdad de mujeres y hombres modificada por la Ley 1/2022 de 3 de marzo y la resolución 40/2012, de 21 de agosto, por la que se aprueban las Directrices sobre la realización de la evaluación previa de impacto en función del género y la incorporación de medidas para eliminar desigualdades y promover la igualdad de mujeres y hombres.

El Informe de Impacto en Función del Género, es según las Directrices, una herramienta dirigida a “*facilitar la incorporación de forma activa del objetivo de la igualdad de mujeres y hombres en la elaboración y aplicación de las normas y actos administrativos y consiste en un documento que aúna la evaluación previa del impacto en función del género y las medidas para eliminar desigualdades y promover la igualdad de mujeres y hombres previstas, respectivamente, en los artículos 19 y 20 de la Ley 4/2005*”.

La Evaluación Previa del Impacto en función del Género (EPIG), según las Directrices, “*debe recoger, de forma diferenciada, la información sobre cuál es la situación social de las mujeres y los hombres en el ámbito en el que la norma desplegará sus efectos, con el fin de identificar las posibles desigualdades previas por razón de sexo que puedan existir y en función de ello, evaluar si la norma va a contribuir positiva o negativamente a la reducción o eliminación de las desigualdades detectadas y a la promoción de la igualdad de mujeres y hombres en el contexto social en el que la norma va a ser aplicada*”.

En cuanto a las medidas para eliminar las desigualdades y promover la igualdad de mujeres y hombres, se han de especificar los diferentes tipos de medidas planteadas para evitar el impacto negativo o, en su caso, fortalecer el impacto positivo que se prevé que, en función del análisis y de la evaluación previamente realizadas, la norma o acto va a tener por lo que respecta a la eliminación de las desigualdades detectadas y a la promoción de la igualdad de mujeres y hombres.

En primer lugar, es necesario realizar un primer análisis de si el Plan Especial de Ordenación Urbana está en alguno de los supuestos de excepción de la realización de la Evaluación de Impacto en Función de Género, según la Directriz Primera de la Resolución 40/2012.

El presente expediente urbanístico tiene por objeto ajustar la ordenación pormenorizada de la U.E.04 de las NN.SS. de Derio con el fin de construir un supermercado para Eroski en una parcela completamente urbanizada. Se considera que la propuesta del PEOU no tiene impacto en función del género ya que no ordena el espacio público (la urbanización pública ya está ejecutada) y su objetivo es modificar la volumetría establecida en las NN.SS. para el edificio de uso terciario previsto.

Actualmente la parcela privada donde se prevé construir el edificio se encuentra rehundida respecto a la cota de las calles que la delimitan y es accesible solo desde Txorierriko Etorbidea, siendo un espacio que se puede llegar a percibir como inseguro. El PEOU ordena un edificio que rellena la parcela generando fachadas en las calles que la rodean, es decir, se elimina el “agujero” actual, logrando un entorno mucho más amable. Además, el uso comercial, integrado en la trama urbana refuerza la sensación de seguridad.

En conclusión, la propuesta del PEOU puede tener afecciones positivas para la ciudad desde la perspectiva de género.

10.2. Evaluación del impacto respecto a la normalización del uso del euskera

Según lo establecido en el artículo 7.7 de la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi, en el procedimiento de aprobación de proyectos o planes que pudieran afectar a la situación sociolingüística de los municipios, se evaluará su posible impacto respecto a la normalización del uso del euskera, y se propondrán las medidas derivadas de esa evaluación que se estimen pertinentes.

Por otro lado, el Decreto 179/2019 de 19 de noviembre, *sobre normalización del uso institucional y administrativo de las lenguas oficiales en las instituciones locales de Euskadi*, regula en su Capítulo IV la evaluación del impacto lingüístico de planes y proyectos, y establece que los servicios técnicos municipales se servirán de la documentación generada a la hora de la tramitación sustantiva del plan para proponer la realización del Estudio de Impacto Lingüístico en el caso de que se concluyera que el alcance de la Modificación del Plan pudiera tener una afección relevante en la normalización del uso del Euskera.

Sin perjuicio de las consideraciones que pudieran hacer al respecto los técnicos competentes, el equipo redactor del presente documento ha realizado un primer análisis sobre si el Plan Especial está en alguno de los supuestos de exclusión de la Evaluación de Impacto Lingüístico, según el artículo 51 del Decreto 179/2019.

A la vista de los objetivos expuestos en el apartado 8.1 de esta memoria, se analiza la posible afección en la realidad sociolingüística del municipio. La determinación del alcance se realiza de acuerdo con el artículo 53 del Decreto 179/2019, con el objeto de analizar si las propuestas del Plan Especial tendrán efectos sobre el uso del euskera en el municipio, tomándose en consideración los siguientes indicadores:

1. Modificaciones en la población del municipio.
2. Modificaciones en el número de visitantes al municipio.
3. Afecciones de otro tipo en la situación sociolingüística del municipio.

En relación con el primer indicador, las propuestas del Plan Especial no afectarán a la población residente o estable del municipio, ya que no implican un aumento ni una reducción de esta población, ni alteran los desarrollos residenciales existentes.

Con relación al segundo indicador, la propuesta del Plan Especial tiene por objeto dar servicio a la población local y del entorno cercano. El uso del supermercado, no generará un considerable aumento del número de visitantes, y en cualquier caso se ha previsto la habilitación de un importante número de plazas de aparcamiento para la gente del entorno pueda comprar cómodamente. Por lo que los visitantes que pueda atraer irán directamente a comprar, sin necesidad de moverse por el resto del municipio. Se ha previsto que se van a generar en torno a 25-30 nuevos puestos de trabajo.

Respecto al tercer indicador, no se prevén afecciones de otro tipo en la situación sociolingüística local.

A continuación, se muestran las tablas resultantes de la consulta realizada a la herramienta disponible al efecto en la web del Departamento de Cultura y Política Lingüística del Gobierno Vasco. Se ha previsto que el incremento de nuevos visitantes podría ser de 100 personas, contando los trabajadores del supermercado y algún cliente del entorno que aproveche el viaje para hacer otras gestiones en el municipio.



Kultura eta Hizkuntza Politika Saila

1. PLANAREN/EGITASMOAREN GAINEKO DATUAK

Eremua	Derio
Udalerrria ez den eremuaren izena	
Planaren/Egitasmoaren izena	
Eragin Linguistikoaren Ebaluazioaz arduratuko den batzordearen izena	

2. GALDETEGI LABURRA

GALDERA	BAI/EZ	AZALPENA
1. Planak/egitasmoak izango du eraginik tokiko biztanleria kopuruan? (etxebizitzak eraikiko direlako, lanpostuak sortuko delako...)	EZ	
2. Planak/egitasmoak izango al du eragin nabarmenik tokiko biztanleria kopuruan? (aizaldi guneak eraikiko delako, zerbitzuak sortuko direlako, lanpostuak ugarituko direlako...)	BAI	25-30 lanpostu berri sortuko dira
3. Planak/egitasmoak egoera soziolinguitikoan beste era batera eragin nabarmenik izango du?	EZ	

Euskararen Proiekzio Indizea

Biztanleen kopurua gaur egun	6.694				
Euskaldunak gaur egun kopurutan	2.931				
Euskaldunak gaur egun %	40,20 %				
Biztanle/bizitari berrien kopurua	1.300				
BIZTANLE/BISITARI BERRIEN JATORRIEN PORZENTAJETAN					
Araba	0,48 %	KOPURUTAN			
Bizkaiak	71,00 %	6			
Gipuzkoa	0,66 %	932			
Estatuko gainontzeko lurraldeak	21,72 %	9			
Azterrikoak	5,46 %	282			
DENETARA	100 %	71			
EUSKARAREN EZAGUTZA JATORRIAREN ARABERA					
Euskaldunak %	28,54 %	Bizkaiak	36,61 %	Gipuzkoa	57,37 %
Besteak %	71,46 %		83,39 %		42,63 %
Euskaldunak	2		341		5
Besteak	4		591		4
BIZTANLE/BISITARI BERRIEN KOPURUA EZAGUTZAREN ARABERA					
Biztanle/Bizitari berrien kopurua	1.300	Etorki diren euskaldunak	937	Etorki diren euskaldunak	363
EUSKARA EZAGUTZA, TASA (ORAINGOAK ETA GEROKOAK) ETA KONPARAKETA					
Biztanle/bizitari berriak + ohikoak	7.994	Biztanle/bizitari euskaldun ohikoak + berriak	3.054	Biztanle/bizitari euskaldun ohikoak + berriak %	38,20 %
				Euskaldunen % gaur egun	40,20 %
				EPI%	-2,00 %
				EPI	-2,00



Kultura eta Hizkuntza Politika Saila

Eremua	Derio
Planaren/Egitasmoaren izena	#REF!
Eragin Linguistikoaren Ebaluazioaz arduratuko den batzordearen izena	

Oharrak	
Guztira	6.694
Euskaldunak - Guztira%	40,20
Ama-hizkuntza euskara - Guztira%	12,49
Etxean erabiltzen den hizkuntza - Guztira%	7,62
Euskara Zerbitzua	BAI
ESEP	BAI
Faktorea biztanle kopurua	2,00
Faktorea Euskaldunak	0,00
Faktorea Lehen hizkuntza	-1,00
Faktorea Etxeko hizkuntza	-2,00
Faktorea Euskararen inguruko egituraketa	0,00
Hauskortasun indizea	0,33
Hiren eraginaren balioa	2,00
Euskararen proiektzio indizea	-2,00
Bilakaera indizea	0,00

TXOSTENA EGIN BEHARRA - IZAERA	HIZKUNTZA INPAKTUKO AZTERLANA EZ
--------------------------------	----------------------------------

Por lo tanto, y sin perjuicio de lo que determine el órgano municipal competente, analizados estos indicadores no sería necesario realizar un Estudio de Impacto Lingüístico.

Además, de conformidad con el apartado 51.1.a) del Decreto 179/2019., no procede la evaluación de impacto lingüístico en los casos de modificaciones no sustanciales de planes y proyectos. En este caso concreto, las NN.SS. vigentes ya prevén un edificio de uso terciario y el Plan Especial se limita a reordenar el volumen del edificio, por lo que se podría considerar que se trata de una modificación no sustancial de las NN.SS. vigentes.

10.3. Participación ciudadana

La Ley 2/2006 del suelo y urbanismo del País Vasco, establece en su artículo 8 el principio de participación ciudadana, que es extensible a la ordenación urbanística en general. La Ley 3/2007 de 22 de marzo, para la igualdad efectiva entre hombres y mujeres, recoge en su artículo 31.3. que las Administraciones públicas tendrán en cuenta 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.

El artículo 84.4 de la Ley 2/2006 establece que en el acuerdo de formulación del correspondiente plan o instrumento urbanístico o, en su caso, en el trámite de admisión del presentado ante la administración competente para su tramitación, se determinarán las medidas y actuaciones precisas para fomentar la coordinación administrativa y el programa de participación ciudadana en el proceso de su elaboración, tramitación y aprobación.

La Ley 2/2006 establece en su artículo 108 el programa de participación ciudadana para el planeamiento general. La única mención que se hace en relación a la participación ciudadana en el planeamiento pormenorizado es la recogida en el artículo 68, en el que se establece que los planes parciales incluirán dentro de la memoria informativa y justificativa, entre otros aspectos, el análisis de las alegaciones, sugerencias y reclamaciones formuladas a título de participación ciudadana.

Al objeto de facilitar la comprensión del documento para cualquier persona interesada, se incluye un Resumen Ejecutivo (Doc. E) de carácter no técnico del Plan Especial, según lo recogido en el artículo 32 del Decreto 105/2008, de 3 de junio.

Igualmente, al objeto de favorecer la comprensión del alcance del presente plan, se ha realizado un plano que refleja la "imagen final orientativa" (PO.06) que podría tener el ámbito urbanístico objeto del presente documento con el desarrollo completo de las previsiones recogidas en el presente PEOU.

Estos materiales cumplen la función de favorecer la comunicación y divulgación de la regulación propuesta para poder entender el objetivo del documento desde una perspectiva no técnica. Se trata, por lo tanto, de "material divulgativo", según lo establecido en el artículo 108 c) de la Ley 2/2006.

El resumen ejecutivo con el plano de imagen final orientativa, contribuyen a facilitar la comprensión del documento y la presentación de las alegaciones que se estimen oportunas durante el preceptivo periodo de información pública del documento tras su aprobación inicial.

11. DOCUMENTOS QUE INTEGRAN EL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN URBANA

DOCUMENTO A - MEMORIA

DOCUMENTO B – NORMATIVA URBANÍSTICA

DOCUMENTO C – DIRECTRICES DE ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN DE LA EJECUCIÓN

DOCUMENTO D – ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICO-FINANCIERA

DOCUMENTO E – RESUMEN EJECUTIVO

DOCUMENTO F – PLANOS

DOCUMENTO G – ESTUDIO DE IMPACTO ACÚSTICO

DOCUMENTO H.-. ESTUDIO DE IMPACTO DE TRÁFICO



diciembre 2024 abendua



Por parte del equipo redactor

María Rodríguez
Arquitecta/

Larraitz Sasiain
Arquitecta



KREAN, S.COOP.



Normativa urbanística

Proyecto ☐ Proiektua

**PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN URBANA EN LA UE.04 DE
LAS NNSS DE DERIO**

Promotor ☐ Sustatzailea

Eroski s.coop

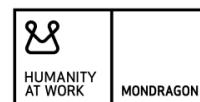
Fecha ☐ Data

Diciembre/2024 /Abendua

Autor ☐ Egilea

Larraitz Sasiain/ María Rodríguez

Arquitecta/ Arquitecta





Índice

TÍTULO I. DISPOSICIONES DE CARÁCTER GENERAL 3

TÍTULO II. RÉGIMEN URBANÍSTICO 4

TÍTULO III. NORMAS GENERALES DE EDIFICACIÓN Y USO 6

TÍTULO IV. CONDICIONANTES DE CARÁCTER AMBIENTAL Y SECTORIAL..... 9

TÍTULO V. FICHA URBANÍSTICA DE LA PARCELA DE USO TERCIARIO 10

TÍTULO I. DISPOSICIONES DE CARÁCTER GENERAL

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación

Estas Normas Urbanísticas tienen por objeto la reglamentación del uso de los terrenos y de las edificaciones de la U.E.04 de las NN.SS. de Derio y regirán en toda la extensión del área, desde el día siguiente a la publicación en el Boletín oficial de Bizkaia del acuerdo de aprobación definitiva, así como de las presentes normas urbanísticas.

La superficie total del área es de 2.240 m².

Artículo 2. Entrada en vigor y condiciones de vigencia

- 1.- El presente PEOU 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 PEOU 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 aquellas.

Artículo 3. Documentos constitutivos del Plan Especial y alcance normativo de los mismos

1.- Documentos constitutivos del PEOU

El presente PEOU está constituido por los siguientes documentos:

- DOCUMENTO A. MEMORIA Y ANEJOS
- DOCUMENTO B. NORMATIVA URBANÍSTICA DE DESARROLLO
- DOCUMENTO C. DIRECTRICES DE ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN DE LA EJECUCIÓN
- DOCUMENTO D. ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICO FINANCIERA
- DOCUMENTO E. RESUMEN EJECUTIVO
- DOCUMENTO F. PLANOS
- DOCUMENTO G. ESTUDIO DE IMPACTO ACÚSTICO
- DOCUMENTO H. ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD GENERADA.

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, es la normativa urbanística de desarrollo, junto con los planos de ordenación, la que posee 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 aquellos los que prevalezcan.

En cuanto al marco normativo general, sin perjuicio de su subordinación a las leyes, reglamentos generales y otras disposiciones de rango superior, en aquellos casos de orden general no contemplados en estas normas urbanísticas, regirá la Normativa Urbanística de las NN.SS. de Derio.

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 detallada, salvo que la discrepancia responda a un error material manifiesto en el contenido de estos últimos.

En caso de contradicción en las normas urbanísticas entre el texto en euskera y en castellano prevalecerá el original redactado en castellano frente a su traducción al euskera.

Artículo 4. Requisitos generales para la ejecución

La totalidad de la parcela de uso terciario resultante de la ordenación del presente PEOU, tiene la condición de solar, al contar con el 100% de la urbanización del ámbito ya ejecutada.

TÍTULO II. RÉGIMEN URBANÍSTICO

Capítulo 1º RÉGIMEN DE CALIFICACIÓN PORMENORIZADA DEL SUELO

Artículo 5. Definición del régimen de calificación aplicable

El ámbito objeto del presente PEOU queda sometido al régimen de calificación pormenorizada que se define en el presente capítulo, de acuerdo con la zonificación pormenorizada establecida en el Plano PII.01 "Zonificación pormenorizada" del presente PEOU.

Artículo 6. Categorización del suelo

El ámbito objeto del presente PEOU tiene la categoría de suelo urbano consolidado.

Artículo 7. Código de Zonificación

La zonificación pormenorizada del área A-44, se ajusta a la siguiente relación de "zonas de uso pormenorizado".

1. Parcela de uso terciario
2. Red viaria
3. Reserva bidegorri

1. Uso terciario

- Dominio: Privado.
- Uso urbanístico: Regulado en el artículo 13 del presente PEOU.
- Edificación: Regulada por las Especificaciones recogidas en los Planos de Ordenación de este PEOU y en especial en el plano PO.02 "ORDENACIÓN GENERAL. ALINEACIONES Y RASANTES" y PO.03 SECCIONES, así como en estas normas urbanísticas para la parcela privada edificable en el Título III,

Capítulo 2º.

2. Red viaria

- Dominio: Público (Ayuntamiento).
- Uso urbanístico: Comprende los viales, aceras y aparcamientos.
- Edificación: Excluida, con excepción de los elementos funcionales propios y al servicio de estas vías.

3. Reserva bidegorri

- Dominio: Público (Ayuntamiento).
- Uso urbanístico: Reserva de suelo para la ejecución de la línea L2 "Txorierra-Mungialdea", uno de los ejes principales de la red ciclista recogida en el PTS de vías ciclistas de Bizkaia.
- Edificación: Excluida, con excepción de los elementos funcionales propios y al servicio de estas vías.

Capítulo 2º RÉGIMEN DE PLANEAMIENTO Y ACTUACIÓN URBANÍSTICA PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESPECIAL

Artículo 8. Estudios de Detalle

Se podrán realizar Estudios de Detalle con las finalidades, limitaciones y contenido establecidos en el PGOU y en los artículos 73 y 74 de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo.

Artículo 9. Desarrollo y ejecución del PEOU

El desarrollo del presente PEOU, se ajustará al régimen de actuación establecido en el Documento C: "Directrices de organización y gestión de la ejecución".

Artículo 10. Parcelación y división de edificaciones

La parcela de uso terciario afectada por el presente PEOU es indivisible.

Con carácter general no se autoriza la división horizontal de la edificación en locales de propiedad independiente.

Artículo 11. Medidas protectoras, correctoras y compensatorias para reducir los efectos negativos en el medio ambiente

En el proceso de ejecución del PEOU se adoptarán las medidas protectoras, correctoras y compensatorias establecidas en el Documento Ambiental Estratégico y en el Informe Ambiental Estratégico.

Artículo 12. Régimen de la edificación existente

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

TÍTULO III. NORMAS GENERALES DE EDIFICACIÓN Y USO

Capítulo 1º CONDICIONES DE USO

Artículo 13. Condiciones de uso para la parcela privada de uso terciario

Usos permitidos por plantas:

– PLANTA SÓTANO/SEMISÓTANO:

Uso garaje privado (G-1): Local destinado al estacionamiento de vehículos vinculado al servicio del uso comercial.

– PLANTA BAJA:

Comercio al por menor (T-2): Comprende los locales dedicados al comercio de alimentación bebidas, tabacos, textil, confección, farmacia, perfumería, droguería del hogar, equipamiento del automóvil, librerías, papelerías, imprenta, los servicios de reparaciones de pequeña maquinaria, electrodomésticos y bienes de consumo, así como servicios de tintorería, lavandería, peluquería, instituto de belleza y análogos, comprendiendo también los servicios de hostelería como restaurantes, bares, tabernas, cafeterías, pubs, etc.

– PLANTA PRIMERA:

Oficinas (T-1): Comprende las actividades dedicadas a oficinas de intermediarios profesionales, entidades bancarias, despachos y consultas profesionales, estudios, gestorías, agencias, sedes sociales o técnicas de empresas, compañías de seguros, servicios de arrendamiento u oficinas en general.

Usos compatibles por plantas:

– PLANTA SÓTANO/SEMISÓTANO:

Núcleo de comunicación con la planta baja. locales de instalaciones, zonas para almacenar carros, punto de recogida de la compra online (click&collect), aseos, cargadores eléctricos, aparcamiento de bicicletas y otros.

– PLANTA BAJA:

Núcleo de comunicación con las otras plantas, almacenes y cámaras frigoríficas, locales para basura, oficinas, aseos y vestuarios, locales de instalaciones, y otros que resulten necesarios para el correcto funcionamiento de la actividad comercial.

– PLANTA PRIMERA

Núcleo de comunicación con la planta baja, aseos y vestuarios, locales de instalaciones y pequeños almacenes.

Usos prohibidos: Los no incluidos en las modalidades anteriores.

Capítulo 2º CONDICIONES GENERALES EDIFICACIÓN

Sección 1. Condiciones generales de edificación

Artículo 14. Condiciones generales

Las construcciones que se desarrollen en las parcelas de uso terciario, se ajustarán en cuanto a sus condiciones generales de edificación, edificabilidad y volumen a lo especificado en las Normas Urbanísticas y Planos de Ordenación del presente PEOU, así como a lo establecido en el correspondiente cuadro de características.

En todo aquello no regulado en las presentes Normas Urbanísticas, se atenderá a lo establecido las NN.SS. de Derio.

Artículo 15. Condiciones de edificabilidad

Se fijan las siguientes edificabilidades por planta:

PLANTA	USO	SUPERFICIE m ² (t)
S/SS	Garaje particular (T.2)	1.280
PB	Comercio al por menor	1.280
P1	Oficina	340

Artículo 16. Cómputo de edificabilidad

Se seguirán los criterios de cómputo de la edificación establecidos en el artículo 38 de las NN.SS. de Derio.

Artículo 17. Coeficientes de ponderación

Se establecen los siguientes coeficientes de ponderación:

- Comercio al por menor en planta baja (T.2): 1
- Oficinas en plantas altas (T.1): 0,75
- Garaje particular en planta sótano (G-1): 0,5

Artículo 18. Definición de la forma de la edificación

Las edificaciones deberán adecuarse a las alineaciones máximas de la edificación establecidas en el plano PO.02 "Ordenación general. Alineaciones y rasantes".

Dichas alineaciones, junto con las condiciones de altura y perfil de edificación establecida, definen la envolvente máxima de la edificación. Ésta deberá respetar también los límites máximos de superficie edificable.

La cubierta del edificio será preferiblemente plana.

Se autoriza la implantación de marquesinas, destinadas a la protección de accesos, de aparcamiento, de carga y descarga y de depósitos de materiales al aire libre que no computarán como parte de la edificabilidad y podrán implantarse fuera de la parcela edificable en las condiciones recogidas en el artículo 92 de las NN.SS. de Derio.

Artículo 19. Perfil edificatorio y altura máxima de la edificación

Se establece un perfil edificatorio: S/SS+PB+1.

La altura máxima del edificio será la definida gráficamente en el plano PO.02 "Secciones" mediante la línea de envolvente máxima de la edificación, y que coincide con la cota +40,40.

Artículo 20. Alturas libres mínimas

Con carácter general serán las establecidas en el artículo 86 de las NN.SS.

- Sótano: $H > 2,30$ m
- Planta Baja: $2,80 < H < 4$ m
- Planta de Pisos: $2,50 < H < 3$ m

Estas alturas se consideran libres de suelo a techo acabados.

Las alturas mínimas libres en las plantas bajas serán de 2,80 metros. Se podrá rebajar mediante falsos techos esta altura en locales de servicio cuya superficie sea inferior a 6,00 m²., y en cuyo caso la altura libre mínima de estos locales se podrá reducir hasta 2,40 metros.

La altura libre de la planta baja no podrá sobrepasar los 4 metros.

La altura mínima entre pavimento y techo acabado en plantas superiores será de 2,50 metros.

En vestíbulo, pasillos y cuartos de aseos la altura libre mínima podrá ser de 2,20 metros; en las restantes habitaciones esta altura también puede permitirse siempre que no sobrepase, como máximo, el 30% de la superficie útil de la habitación en la que se produzca la reducción de altura mínima obligatoria.

La altura mínima libre de plantas de sótano será de 2,30 metros, pudiendo reducirse dicha altura hasta 2,00 metros a fondo de viga o instalación.

Artículo 21. Condiciones de composición de la edificación

El edificio presentará fachadas en todo su contorno, evitándose los paramentos no tratados. Similar tratamiento se exigirá para las cubiertas.

Los elementos de las instalaciones de climatización o de cualquier otro tipo deberán ocultarse por la cubierta o tratarse como un elemento más en la composición del edificio.

Sección 2. Régimen de la edificación existente

Artículo 22. Edificios fuera de ordenación

Las construcciones existentes en la parcela privada quedan fuera de ordenación.

Capítulo 3º CONDICIONES DE LA PARCELA NO EDIFICABLE

Artículo 23. Tratamiento de los espacios privados libres de edificación

La superficie de parcela no edificada se destinará a zona de maniobra, carga y descarga, y acceso al aparcamiento bajo rasante. Deberá mantenerse en correctas condiciones de higiene, ornato y salubridad y estará dotada de la urbanización que tales condiciones requieran (pavimentación, recogida de aguas pluviales, alumbrado y demás servicios).

Artículo 24. Cierre de la parcela

El espacio libre de edificación se podrá vallar con cercas tipo construidas con elementos metálicos sobre cierre de fábrica de 0,50 metros de altura máxima, o en las condiciones que se acuerde con el Ayuntamiento de Derio.

La altura total del cierre no será mayor de 2,00 metros.

Capítulo 4º APARCAMIENTOS

Artículo 25. Dotación mínima de aparcamientos

Se establece una dotación mínima de 0,35 plazas de aparcamiento por cada 25 metros cuadrados de superficie construida sobre rasante dentro de la parcela privada.

En cumplimiento del artículo 3.11 del Decreto 68/2000, por el que se aprueban las normas técnicas de accesibilidad en todas las zonas de estacionamiento de vehículos ligeros situadas en vías o espacios libres de edificación, se reservarán permanentemente como mínimo una plaza por cada 40 o fracción para vehículos que transporten personas con movilidad reducida, disponiéndose cerca de los itinerarios peatonales y los accesos a los edificios y respetando las dimensiones mínimas establecidas.

TÍTULO IV. CONDICIONANTES DE CARÁCTER AMBIENTAL Y SECTORIAL

Artículo 26. Medidas preventivas y correctoras para reducir los efectos negativos en el medio ambiente

En el proceso de ejecución del PEOU se adoptarán las medidas preventivas y correctoras para reducir los efectos negativos en el medio ambiente establecidas en el Documento Ambiental Estratégico y en el Informe Ambiental Estratégico y recogidas en la Memoria, así como el seguimiento ambiental establecido en dichos documentos.

Artículo 27. Servidumbres aeronáuticas

Las construcciones e instalaciones, así como cualquier otra actuación que se contemple en desarrollo del presente PEOU, incluidos todos sus elementos o instalaciones (como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, así como cualquier otro añadido sobre tales construcciones), así como los medios mecánicos necesarios para su construcción (grúas, etc.) modificaciones del



terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), no superarán la superficie limitadora definida a partir de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Bilbao.

Artículo 28. Servidumbres ferroviarias

Para construir y reedificar en la zona de afección (25 m), se requerirá la previa autorización del titular de la línea ferroviaria la cual podrá establecer las condiciones en las que deba ser realizada la actividad de que se trate.

TÍTULO V. FICHA URBANÍSTICA DE LA PARCELA DE USO TERCIARIO

Artículo 29. Ficha urbanística de la parcela P-1

- 1.- PARAMETROS BÁSICOS DE SUPERFICIE Y EDIFICACIÓN
Superficie parcela 1.529 m²
Superficie ocupación máxima 1.280 m²
Superficie edificable máxima s/r 1.620m²(t)
Superficie edificable máxima b/r 1.280 m²(t)
- 2.- CONDICIONES DE FORMA Y VOLUMEN DE LA EDIFICACIÓN
Alineaciones y rasantes:
Según lo definido en el plano PO.02 “Ordenación general. Alineaciones y rasantes” del presente PEOU.
Perfil edificatorio máximo S/SS+PB+1
Altura máxima la definida en el plano PO.02 Secciones
- 5.- CONDICIONES DE USO
Los recogidos en el artículo 13 de las presentes Normas Urbanísticas.
- 4.- DOTACIÓN DE APARCAMIENTOS
Se garantizará una dotación mínima de aparcamiento de 23 plazas.
- 6.- CONDICIONES DE GESTIÓN
Actuación Aislada.



diciembre 2024 abendua



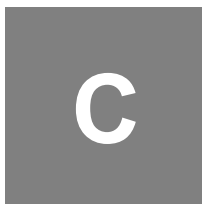
Por parte del equipo redactor

Maria Rodríguez
Arquitecta/

Larraitz Sasiain
Arquitecta/



KREAN, S.COOP.



Directrices de
organización y gestión
de la ejecución

Proyecto □ Proiektua

**PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN URBANA EN LA UE.04 DE
LAS NNSS DE DERIO**

Promotor □ Sustatzailea

Eroski s.coop

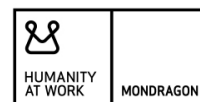
Fecha □ Data

Diciembre/2024 /Abendua

Autor □ Egilea

Larraitz Sasiain/ María Rodríguez

Arquitecta/ Arquitecta





Índice

- 1. CARÁCTER Y OBJETO DEL PRESENTE DOCUMENTO..... 3
- 2. JUSTIFICACIÓN DE LA CONSIDERACIÓN DEL ÁMBITO COMO ACTUACIÓN AISLADA 3
- 3. CONDICIONES DE EJECUCIÓN 3

1. CARÁCTER Y OBJETO DEL PRESENTE DOCUMENTO

El presente Documento "Estudio de las directrices de organización y gestión de la ejecución", constituye parte de la documentación de carácter normativo del Plan Especial de Ordenación Urbana de la U.E.04 de Derio, según se establece en el artículo 68 de la Ley 2/2006 del Suelo y Urbanismo de la CAPV, por remisión del artículo 69.3 de dicha Ley.

El objeto del mismo consiste en la previsión temporal de la creación y utilización del suelo urbanizado tanto para las edificaciones privadas como para las dotaciones públicas, así como para las redes de servicio, de acuerdo con los artículos 54 y 62 del Reglamento de Planeamiento.

2. JUSTIFICACIÓN DE LA CONSIDERACIÓN DEL ÁMBITO COMO ACTUACIÓN AISLADA

El ámbito urbanístico U.E.04 constituye un área de suelo urbano de uso terciario. Cuenta con ordenación urbanística pormenorizada establecida por las NN.SS. de Derio vigentes, que fueron aprobadas mediante Orden Foral 911/2003, de 26 de septiembre (BOB nº193-09.10.2003). La normativa referente a las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Derio (2ª Revisión) se publicó el 29.06.2004 (BOB nº123).

La ficha de las NN.SS. para la U.E.04 prevé la urbanización y cesión de un tramo de calle en el borde norte del ámbito que permite la apertura definitiva de una de las calles principales del casco urbano. Esta cesión anticipada de 378,20 m² se realizó el año 1992 y las calles que bordean la parcela privada se encuentran adecuadamente urbanizadas. Con la ordenación prevista en el PEOU, la urbanización pública se encuentra ejecutada al 100%.

Nos encontramos ante un suelo urbano consolidado, según la clasificación recogida en el artículo 11 de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo de la CAPV, ya que el ámbito se encuentra totalmente urbanizado, cuenta con todos los servicios necesarios y se mantiene la edificabilidad urbanística ponderada previa.

3. CONDICIONES DE EJECUCIÓN

Se tramitará un proyecto de reparcelación de propietario único o procedimiento equivalente, estableciéndose un plazo máximo de tres meses para su presentación ante el Ayuntamiento de Derio.

diciembre 2024 abendua



Por parte del equipo redactor

María Rodríguez
Arquitecta

Larraitz Sasiain
Arquitecta/



KREAN, S.COOP.



Estudio de viabilidad económico financiera

Proyecto □ Proiektua

**PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN URBANA EN LA UE.04 DE
LAS NNSS DE DERIO**

Promotor □ Sustatzailea

Eroski s.coop

Fecha □ Data

Diciembre/2024 /Abendua

Autor □ Egilea

Larraitz Sasiain/ María Rodríguez

Arquitecta/ Arquitecta





Índice

1.	ALCANCE Y OBJETIVO DEL PRESENTE DOCUMENTO	3
2.	INCIDENCIA DEL PRESENTE PEOU EN LOS COSTES DE URBANIZACIÓN	3
3.	CRITERIOS PARA LA FIJACIÓN DE LOS COEFICIENTES DE PONDERACIÓN	3
4.	MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA.....	4

1. ALCANCE Y OBJETIVO DEL PRESENTE DOCUMENTO

El objetivo de los estudios de viabilidad económico-financiera es realizar una primera evaluación económica para la implantación de los servicios y la ejecución de las obras de urbanización pública necesarias para que éstas puedan ser recibidas por la Administración, así como justificar la viabilidad de su desarrollo urbanístico.

Hay que tener en cuenta que, el ámbito objeto del presente PEOU, la U.E.04 de las NN.SS. de Derio, es un ámbito urbanizado al 100% y que la urbanización pública ejecutada, ha sido recepcionada por el Ayuntamiento de Derio.

2. INCIDENCIA DEL PRESENTE PEOU EN LOS COSTES DE URBANIZACIÓN

El presente PEOU se limita a la modificación de la volumetría del edificio de uso terciario previsto en la ordenación pormenorizada de las NN.SS., y no requiere obra alguna de urbanización, ya el ámbito está totalmente urbanizado y la urbanización se encuentra en perfecto estado.

3. CRITERIOS PARA LA FIJACIÓN DE LOS COEFICIENTES DE PONDERACIÓN

Metodología de la Valoración:

Como metodología de valoración se ha seguido la correspondiente al "Método Residual Estático", el cual básicamente consiste en, partiendo del valor de venta (en base a referencias de mercado según el método de comparación) del producto inmobiliario terminado a desarrollar potencialmente sobre el suelo en cuestión, restar del mismo los costes y gastos necesarios para su materialización, y así obtener por diferencia como "residuo" el valor del suelo.

Para ello, se aplicará el procedimiento establecido al efecto por el Real Decreto 1492/2011, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Valoraciones de la Ley de Suelo, el cual en su artículo 22 establece;

$$VRS = \frac{Vv}{K} - Vc$$

Donde:

VRS = Valor de Repercusión del Suelo (urbanizado) sobre la superficie edificable del uso considerado.

Vv = Valor en Venta de la edificación del uso considerado del producto inmobiliario acabado en base a precios de mercado.

Vc = Valor de la Construcción del uso considerado. Será el resultado de sumar los costes de ejecución material de la obra, los gastos generales y el beneficio industrial del constructor, el importe de los tributos que gravan la construcción, los honorarios profesionales por proyectos y dirección de las obras, y otros gastos necesarios para la construcción del inmueble.

K = Coeficiente que pondera la totalidad de los gastos generales, incluidos los de financiación, gestión y promoción, así como el beneficio empresarial normal de la actividad de promoción inmobiliaria necesaria para la materialización de la edificabilidad. Tendrá con carácter general un valor de 1,40.

Tanto los gastos financieros como los de comercialización forman parte de la totalidad de gastos generales inherentes a la propia actividad de promoción, por tanto, su consideración se efectúa de manera intrínseca mediante la aplicación del coeficiente "K" que pondera la totalidad de los mismos.

Valor de Repercusión uso comercial en planta baja:

- Valor Venta "Vv" uso comercial en planta baja: 1.000 €/m²t.
- Valor Construcción "Vc" uso comercial en planta baja: 500 €/m²t.

- VRS uso comercial en planta baja:214,29 €/m²t.

Valor de Repercusión uso oficina en planta primera:

- Valor Venta "Vv" uso oficina en planta primera: 925 €/m²t.
- Valor Construcción "Vc" uso oficina en planta primera: 500 €/m²t.
- VRS uso oficina en planta primera:160,71 €/m²t.

Valor de Repercusión uso garaje en planta sótano:

- Valor Venta "Vv" uso garaje bajo rasante: 570 €/m²t.
- Valor Construcción "Vc" uso garaje bajo rasante: 300 €/m²t.
- VRS uso garaje bajo rasante:107,14 €/m²t.

Coeficientes de ponderación de usos

Los coeficientes de ponderación para cada uno de los usos en cuestión, se obtienen referenciando la repercusión del suelo urbanizado de cada uno de los usos sobre la repercusión correspondiente al uso de referencia en el ámbito, en este caso el uso comercial en planta baja.

- Coef. Ponderación uso comercial en planta baja: 1,0
- Coef. Ponderación uso oficina en planta primera: 0,75
- Coef. Ponderación uso garaje bajo rasante: 0,5

4. MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

El artículo 22.4 del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana, establece que la documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de transformación urbanística deberá incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se ponderará, en particular, el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos. En términos similares se dispone en el artículo 31.1.f) del Decreto 105/2008, de 3 de junio, de medidas urgentes en desarrollo de la Ley 2/2006.

El presente PEOU se limita a la modificación de la volumetría prevista en la ordenación pormenorizada de las NN.SS. para el edificio de uso terciario, y al prever una ocupación mayor para el edificio se reduce la urbanización, quedando el ámbito completamente urbanizado.

La prestación de servicio de saneamiento, abastecimiento de agua y servicio de recogida de basura tienen asignada su correspondiente tasa municipal, la cual se regula mediante la pertinente ordenanza fiscal, por lo que se puede concluir que el importe ingresado por dicha tasa es capaz de soportar el coste del servicio y, en consecuencia, compensar el gasto del mismo. De esta manera, se considera que el impacto de la prestación de estos servicios para la hacienda local está cubierto y, en consecuencia, resulta "económicamente sostenible".

En este caso concreto no hay infraestructuras ni espacio público de nueva creación, por lo que el hecho de que se implante una nueva actividad en el solar, supone un efecto positivo en las Haciendas Locales ya que contribuirá en la conservación y mantenimiento del ámbito, a través de los ingresos que conllevan para las arcas municipales impuestos como el impuesto de construcciones, instalaciones y obras (ICIO), impuesto de bienes inmuebles (IBI), impuesto de actividades económicas (IAE) y otros.



diciembre 2024 abendua



Por parte del equipo redactor

María Rodríguez
Arquitecta

Larraitz Sasiain
Arquitecta



KREAN, S.COOP.



Resumen ejecutivo

Proyecto □ Proiektua

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN URBANA EN LA UE.04 DE LAS NNSS DE DERIO

Promotor □ Sustatzailea

Eroski s.coop

Fecha □ Data

Diciembre/2024 /Abendua

Autor □ Egilea

Larraitz Sasiain/ María Rodríguez

Arquitecta/ Arquitecta





Índice

- 1. INTRODUCCIÓN 3
- 2. OBJETO DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN URBANA 3
- 3. DESCRIPCIÓN Y CARACTERÍSTICAS DEL ÁMBITO 3
 - 3.1. Delimitación y emplazamiento 3
 - 3.2. Características topográficas y físicas 5
 - 3.3. Usos y edificaciones existentes 5
- 4. ORDENACIÓN PROPUESTA 6
 - 4.1. Descripción general de la ordenación propuesta 6

1. INTRODUCCIÓN

El presente apartado tiene por objeto dar cumplimiento al artículo 25.3 del RDL 7/2015 por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana y al artículo 32 del Decreto 105/ 2008 de 3 de junio de Medidas Urgentes en desarrollo de la Ley 2/2006 de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo, que recoge la documentación mínima para el trámite de información pública.

Constituye un resumen no técnico orientado a favorecer la comprensión del documento y la participación ciudadana. No se han identificado cuestiones de género que lleven a la introducción de mecanismos e instrumentos específicos para lograr los objetivos establecidos en el artículo 31.3 de la Ley 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva entre hombres y mujeres.

2. OBJETO DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN URBANA

El objeto del PEOU es reordenar pormenorizadamente la UE-04 de las NN.SS. de Derio para permitir la construcción de un edificio de uso terciario destinado a albergar un supermercado de Eroski en planta baja.

Las NN.SS. de Derio vigentes ordenan un edificio de uso terciario con un perfil de S/SS+PB+3. Mediante el PEOU se modifica la volumetría del edificio para que éste se ajuste mejor a las necesidades de Eroski, siendo el objetivo lograr una mayor superficie en planta baja y sótano prescindiendo de parte de las plantas altas.

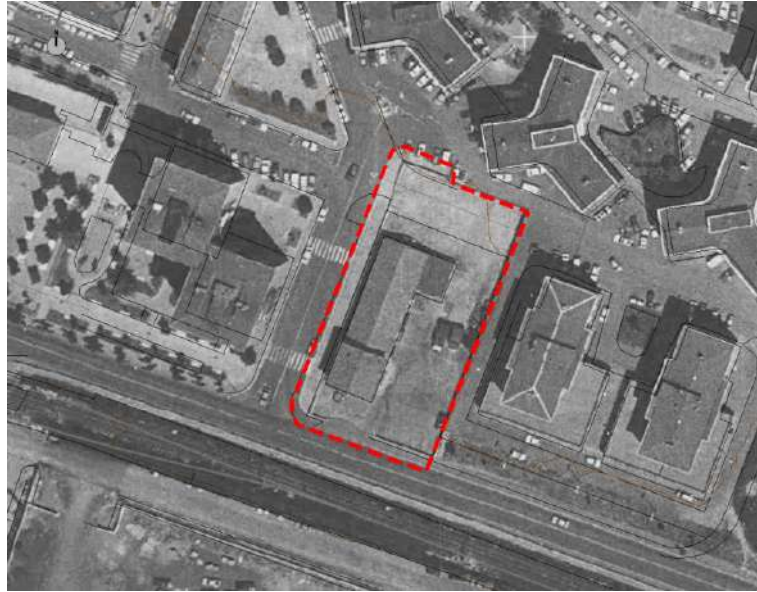
Al aumentar la ocupación en planta del edificio también se modifica la zonificación pormenorizada por lo que resulta necesario tramitar un PEOU.

3. DESCRIPCIÓN Y CARACTERÍSTICAS DEL ÁMBITO

3.1. Delimitación y emplazamiento

La U.E.-04 se sitúa dentro del Municipio de Derio, al borde de la carretera BI-737, junto al edificio “rascacielos”. Abarca una única parcela y actualmente existe una edificación, la acera de Pagasarri kalea y un tramo de Euskal Herria kalea.

La delimitación del ámbito coincide con la parcela privada original, previa a la apertura de Euskal Herria kalea, tal y como se puede apreciar en la siguiente ortofoto del año 90:



A principios de los años 90 se abrió la calle Euskal Herria, al norte del ámbito y se redujo la superficie de la parcela privada. Los 378,20 m² de suelo necesarios para abrir la calle fueron cedidos gratuitamente al Ayuntamiento de Derio.



Delimitación del ámbito del Plan Especial

La U.E. 04 limita:

- al Norte con Euskal Herria kalea.
- al Sur, con Txorierriko etorbidea (BI-737).
- al Este, con Euskal Herria kalea.
- y al Oeste, con Pagasarri kalea.

La superficie total del ámbito es de 2.240 m².

3.2. Características topográficas y físicas

La U.E.-04 de las NN.SS. de Derio está totalmente urbanizada. La parcela privada queda a cota con Txorierriko Etorbidea, pero se encuentra rehundida respecto al resto de calles, tal y como se puede comprobar en la siguiente imagen con las rasantes actuales del terreno.



Estado actual. Rasantes del terreno

En 2018 se ejecutaron las obras de reurbanización de la calle Euskal Herria, eje viario fundamental en el casco urbano de Derio, y de la calle Pagasarri. El objetivo principal era priorizar los recorridos peatonales, intentando mantener las plazas de aparcamiento en una zona muy congestionada.

En 2020 el Ayuntamiento de Derio acometió las obras de reurbanización del entorno de la zona trasera de Euskal Herria kalea. Dicho proyecto se enmarcaba dentro del objetivo de mejorar y garantizar la accesibilidad del municipio, mejorando la urbanización del área, priorizando la movilidad peatonal sobre la rodada que también es objeto de un planteamiento más eficaz, readecuando las plazas de aparcamiento.

3.3. Usos y edificaciones existentes

En la actualidad la parcela privada cuenta con un edificio de vivienda con un perfil de PB+1, y otros edificios adosados de una única planta, cuyo uso según catastro es "nave de uso comercial" y "garaje".

En la nave de uso comercial hubo una ferretería, actualmente en desuso.

4. ORDENACIÓN PROPUESTA

4.1. Descripción general de la ordenación propuesta

Se propone aumentar la superficie en planta baja para lograr una mayor superficie de uso comercial y también la planta se sótano destinada a uso de garaje. Por el contrario, se propone construir solo una pequeña parte de la planta primera con uso de oficina y prescindir de las plantas 2ª y 3ª. De esta forma, se modifica la volumetría del edificio manteniendo la edificabilidad otorgada por las NN.SS.

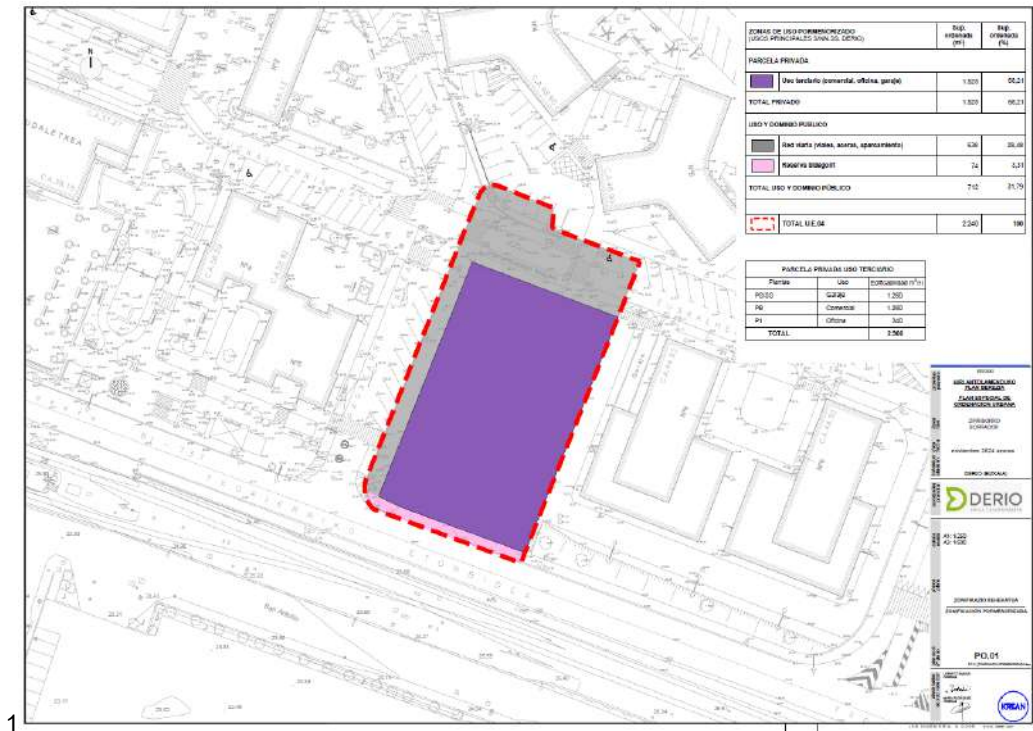
El acceso rodado se realizará desde Txorierriko Etorbidea, donde se ubicará el acceso al aparcamiento. En esta zona se ha previsto una zona de carga y descarga para los camiones de abastecimiento del supermercado. Las NN.SS. vigentes permiten edificar 1.200 m2 sobre rasante y 700 m2 bajo rasante, con un perfil edificatorio de S+PB+3. El PEOU propone una edificabilidad bajo rasante de 1.280 m2 y 1.620 m2 sobre rasante con un perfil de S/SS+PB+1.

Se demolerán los edificios existentes en la parcela privada y el nuevo edificio ocupará el “agujero” existente conformando las fachadas de las calles Pagasarri y Euskal Herria.

Se ha previsto una zona de reserva para la construcción del bidegorri previsto en el PTS de vías ciclistas de Bizkaia, que discurre por Txorierriko Etorbidea.

Los planos PO.01 Zonificación pormenorizada, PO.02. Ordenación general. Alineaciones y rasantes y PO.03 Secciones definen la propuesta del PEOU.

Zonificación pormenorizada:

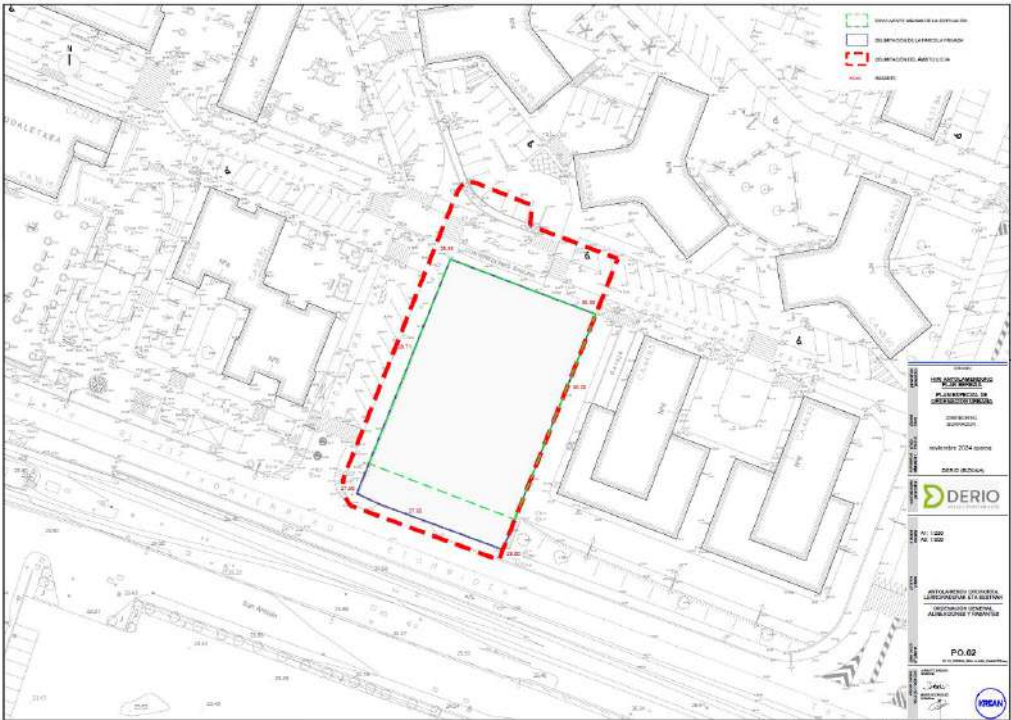


Zonas de uso pormenorizado	Superficie m ²	%
DOMINIO PÚBLICO		31,79
Reserva para bidegorri	74	3,31
Red viaria	638	28,48
PARCELA PRIVADA		68,21
Uso terciario	1.528	68,21
TOTAL U.E.04	2.240	100

Edificabilidad parcela privada de uso terciario:

Planta	Uso	Superficie m ² (t)
Sótano/Semisótano	H) Uso de garaje G-1 - Garaje uso particular	1.280 m ²
Planta baja	C) Uso terciario. T-2 - Comercio al por menor	1.280 m ²
Planta primera	C) Uso terciario T-1 - Oficinas.	340 m ²
TOTAL		2.900 m ²

Ordenación general. Alineaciones y rasantes:



Secciones:

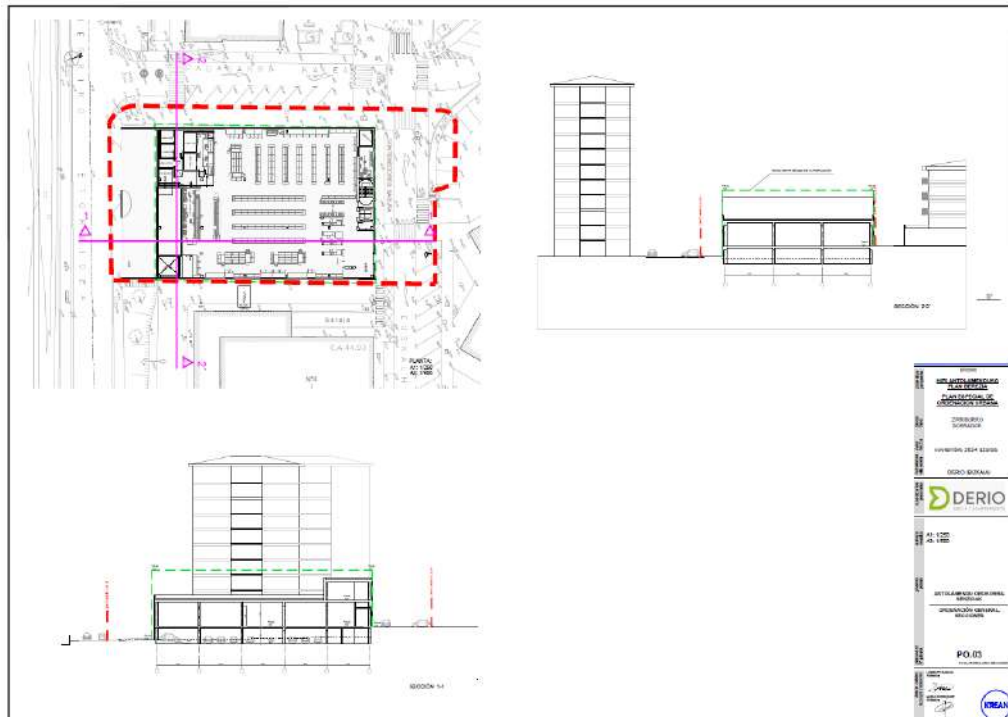
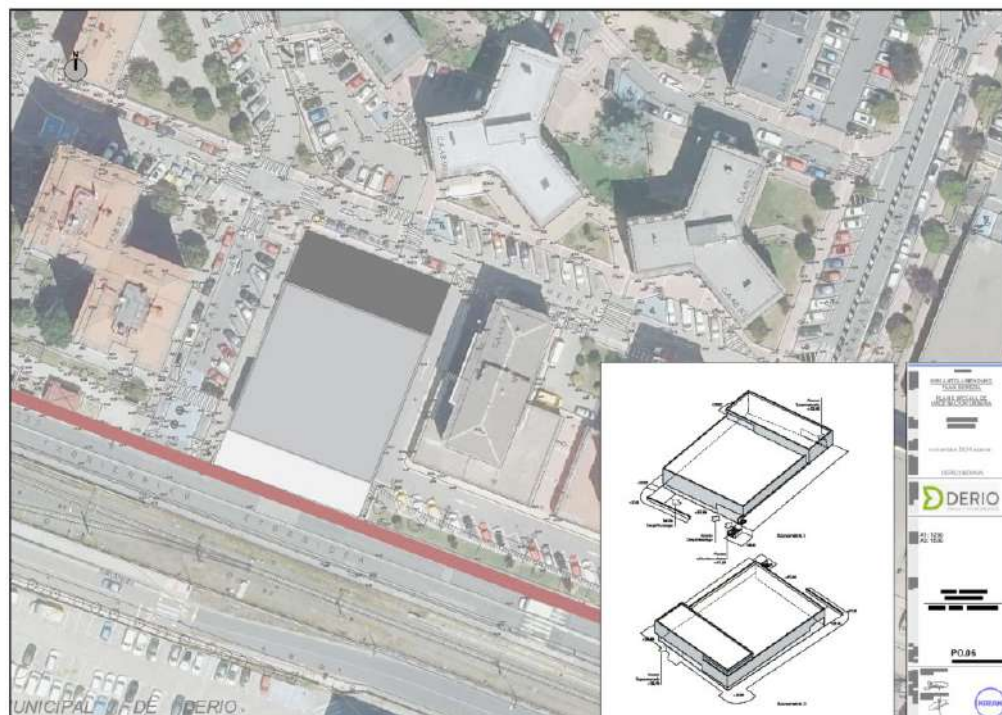


Imagen final orientativa:





diciembre 2024 abendua



Por parte del equipo redactor

María Rodríguez
Arquitecta/

Larraitz Sasiain
Arquitecta/



KREAN, S.COOP.



Planos

Proyecto □ Proiektua

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN URBANA EN LA UE.04 DE LAS NNSS DE DERIO

Promotor □ Sustatzailea

Eroski s.coop

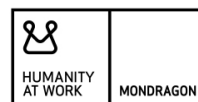
Fecha □ Data

Diciembre/2024 /Abendua

Autor □ Egilea

Larraitz Sasiain/ María Rodríguez

Arquitecta/ Arquitecta



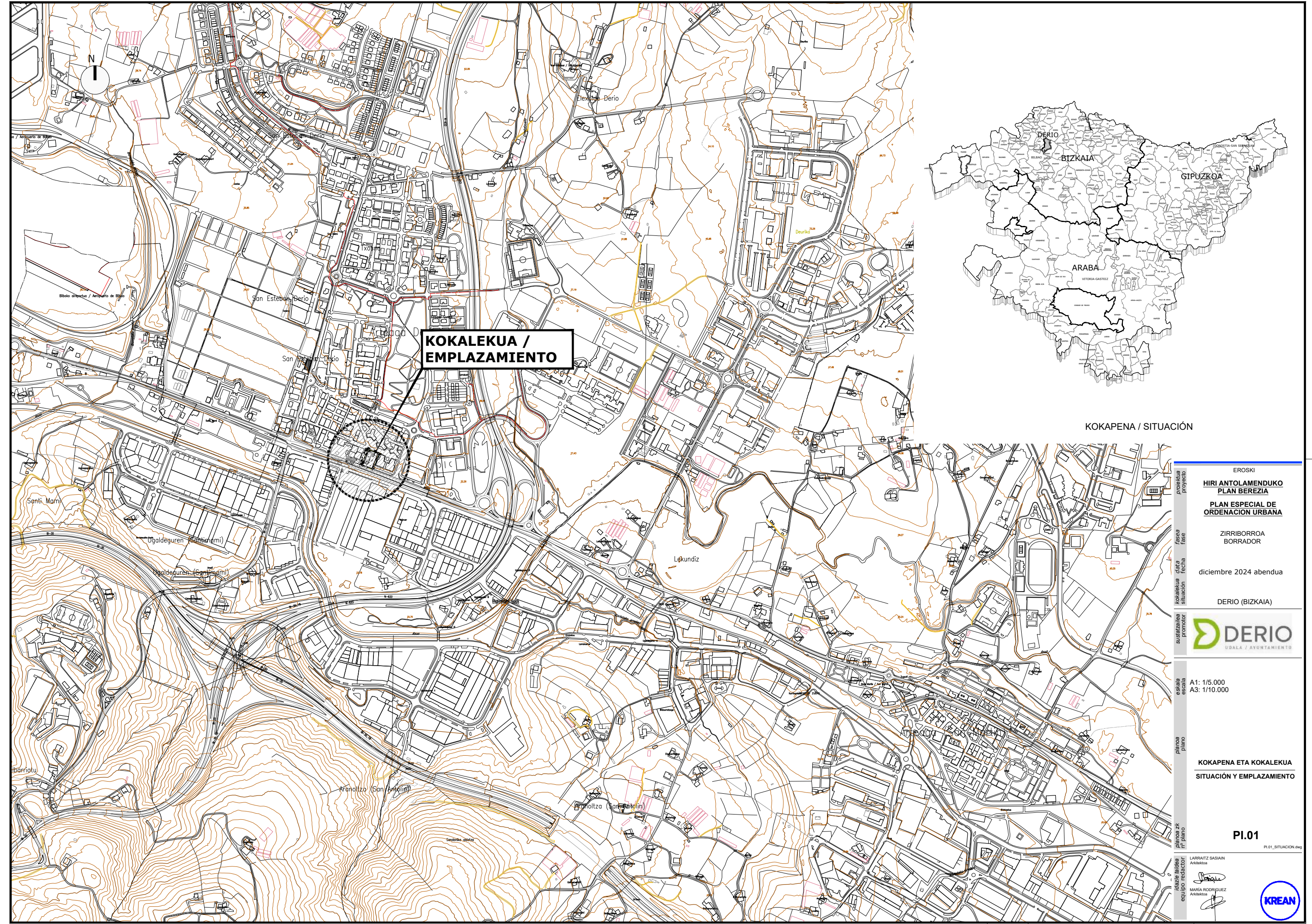
INDICE DE PLANOS

PI. Planos de información

PI.01	Situación. Ortofoto
PI.02	Emplazamiento
PI.03	Estado actual. Topografía
PI.04	Estructura de la propiedad
PI.05	Secciones del terreno
PI.06	Afecciones ferroviarias
PI.07	Planeamiento vigente NN.SS. Derio

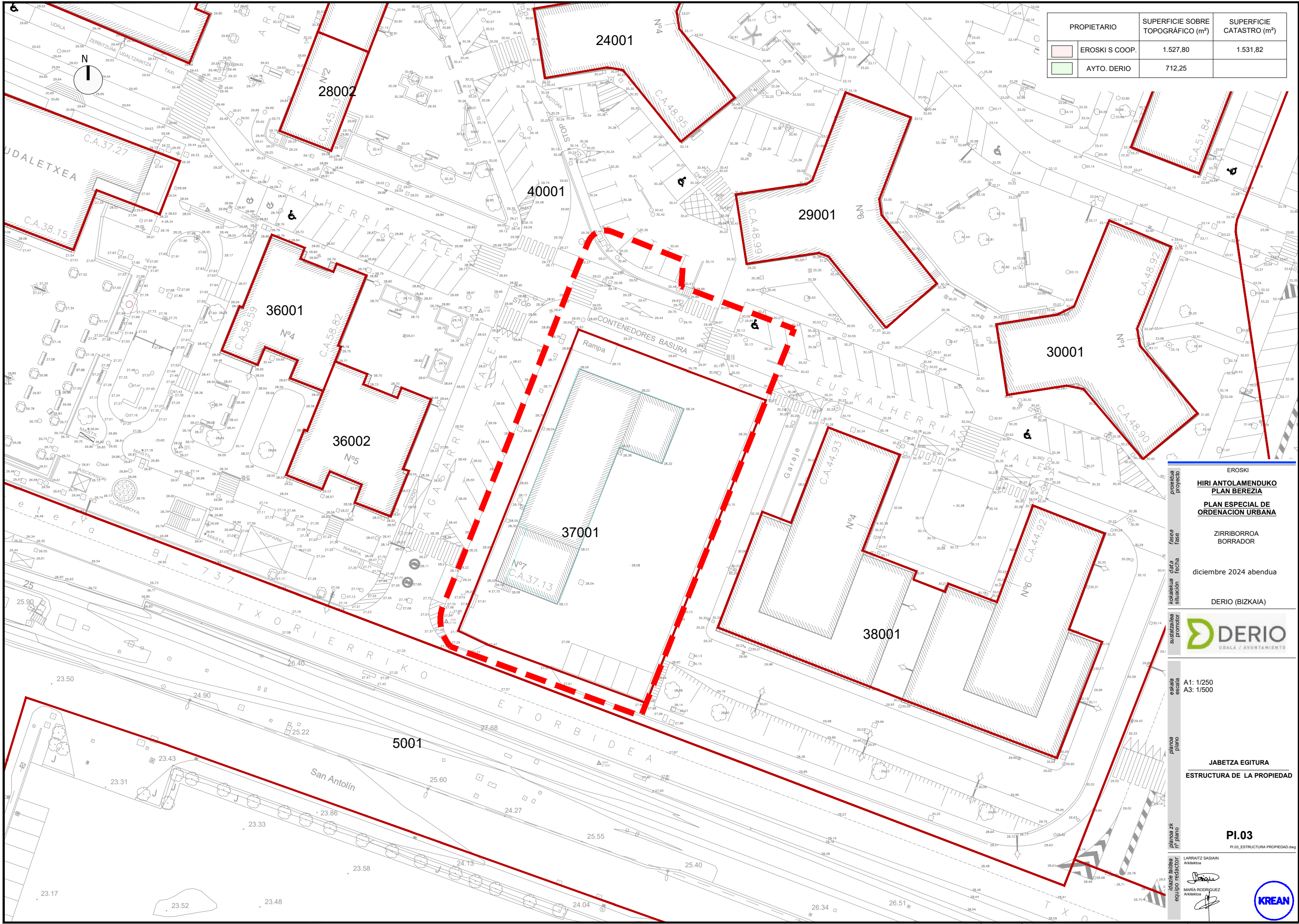
PO. Planos de ordenación

PO.01	Zonificación pormenorizada
PO.02	Ordenación general. Alineaciones y rasantes
PO.03	Ordenación general. Secciones
PO.04.1	Esquemas de redes. Abastecimiento de agua
PO.04.2	Esquemas de redes. Saneamiento
PO.04.3	Esquemas de redes. Energía eléctrica y alumbrado público
PO.04.4	Esquemas de redes. Telecomunicaciones y gas
PO.05	Servidumbres aeronáuticas aeropuerto de Bilbao
PO.06.	Imagen final orientativa. Superpuesto ortofoto





proiektua proiektu	EROSKI
fasea fase	HIRI ANTOLAMENDUKO PLAN BEREZIA
data fecha	PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN URBANA
kokalekua kokalekua	ZIRRIBORROA BORRADOR
sustatzaila sustatzaila	diciembre 2024 abendua
promotorea promotorea	DERIO (BIZKAIA)
eskalara eskala	 UDALA / AYUNTAMIENTO
planoa plano	A1: 1/250 A3: 1/500
planoa zk zk	EREMUAREN MUGAKETA EGUNGO EGOERA TOPOGRAFIA
idazle taldea idazle taldea	DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO ESTADO ACTUAL TOPOGRAFIA
equipo redactor equipo redactor	PI.02 PL02_ESTADO ACTUAL.dwg
larraritz sasiain larraritz sasiain	LARRAITZ SASIAIN Arkitektoa
maria rodriguez maria rodriguez	MARIA RODRIGUEZ Arkitektoa
krean krean	



PROPIETARIO	SUPERFICIE SOBRE TOPOGRÁFICO (m²)	SUPERFICIE CATASTRO (m²)
 EROSKI S COOP.	1.527,80	1.531,82
 AYTO. DERIO	712,25	

EROSKI

HIRI ANTOLAMENDUKO

PLAN BEREZIA

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION URBANA

ZIRRIBORROA BORRADOR

diciembre 2024 abendua

DERIO (BIZKAIA)



A1: 1/250
A3: 1/500

JABETZA EGITURA

ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD

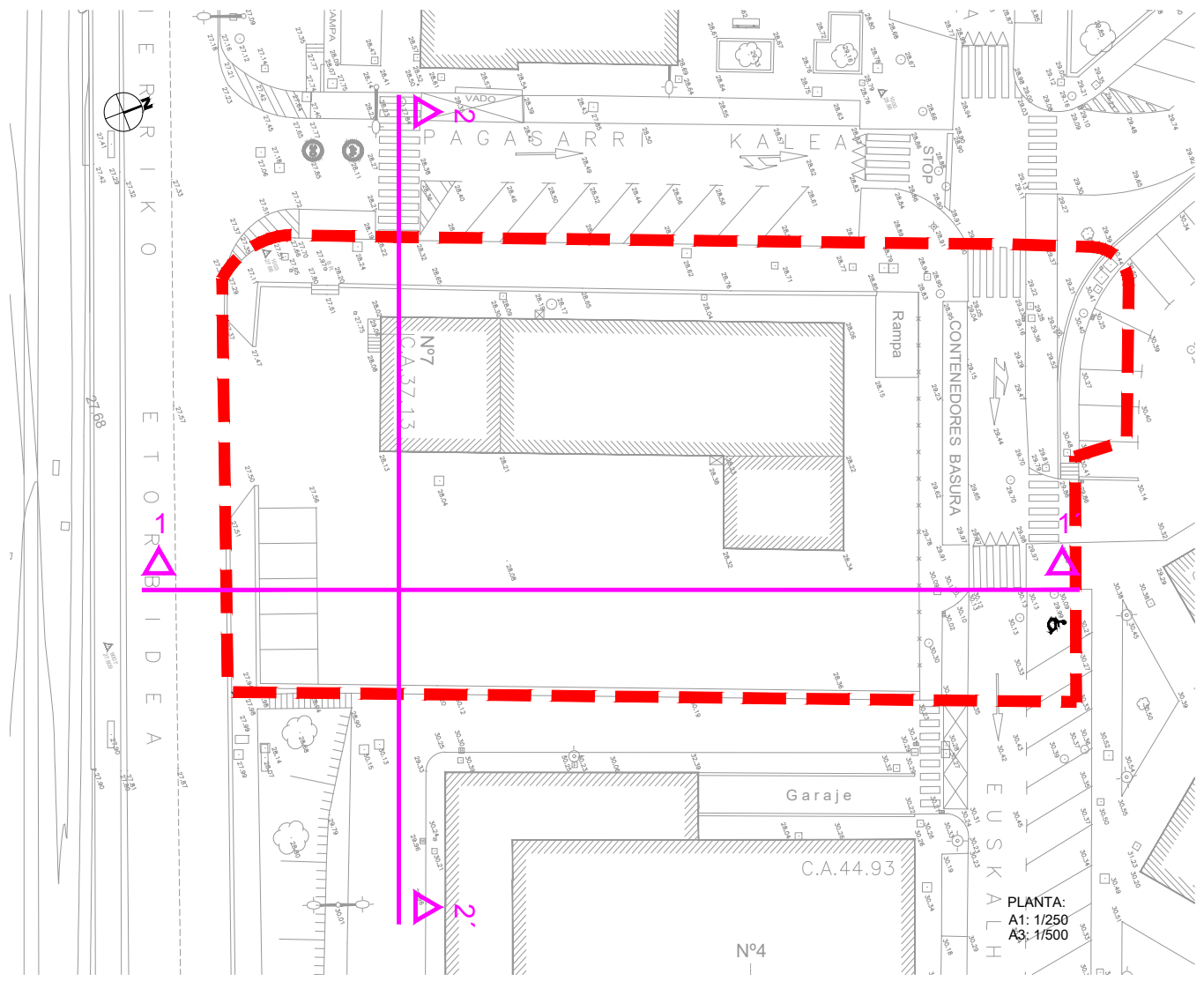
PI.03

PL03_ESTRUCTURA PROPIEDAD.dwg

LARRAIZ SASIAIN
Arkitetko


MARIA RODRIGUEZ
Arkitetko





PLANTA:
A1: 1/250
A3: 1/500



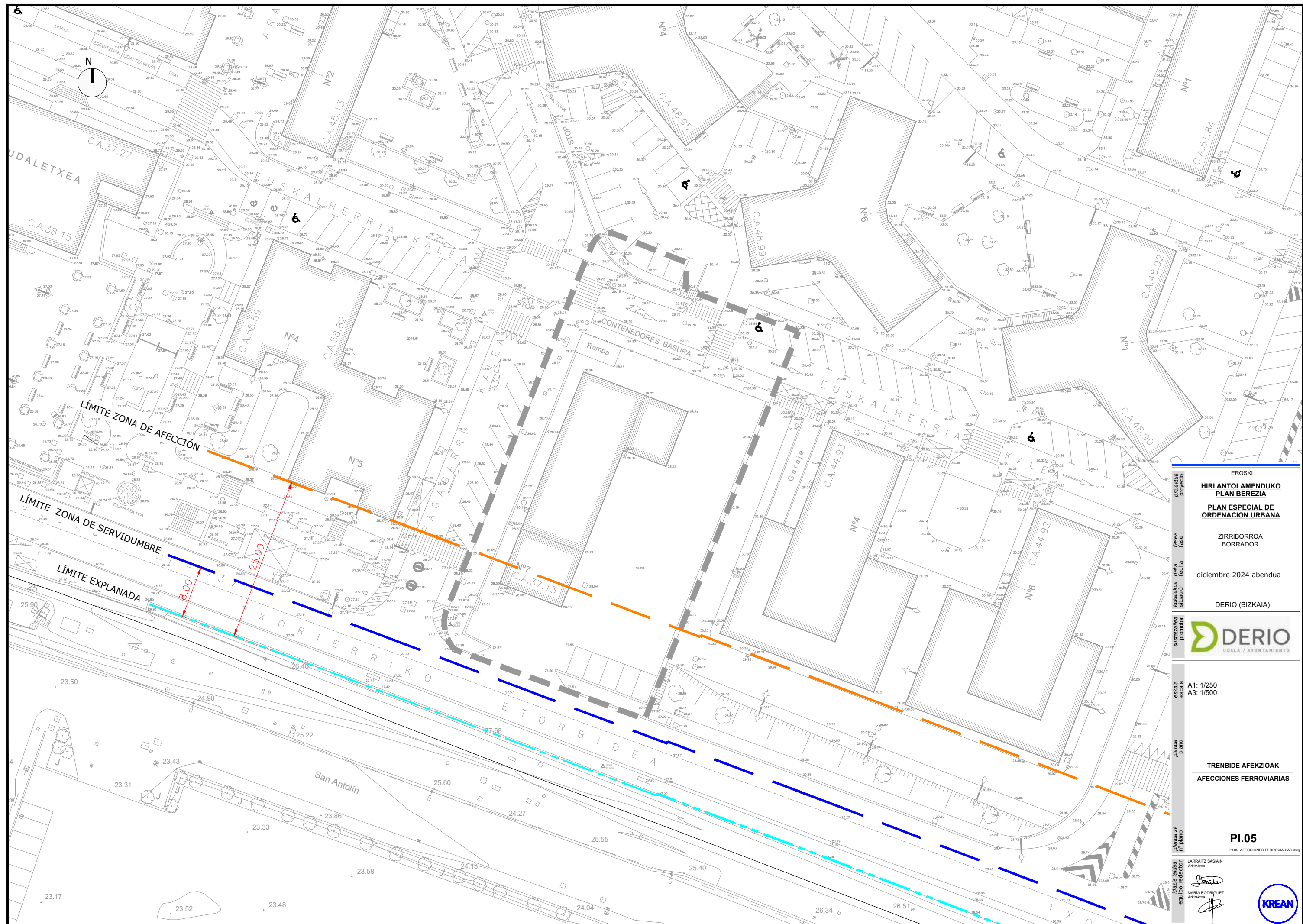
SECCIÓN 1-1'



SECCIÓN 2-2'

proiektua proyektu	EROSKI HIRI ANTOLAMENDUKO PLAN BEREZIA
fasea fase	PLAN ESPECIAL DE ORDENACION URBANA
data fecha	ZIRRIBORROA BORRADOR
kokalekua situación	diciembre 2024 abendua
sustizzailea promotor	DERIO UDALA / AYUNTAMIENTO
eskala escala	A1: 1/250 A3: 1/500
planoa plano	LURSAILAREN SEKZIOAK SECCIONES DEL TERRENO
planoa zk nº plano	PI.04 PI.04_SECCIONES ESTADO ORIGINAL.dwg
idazle taldea equipo redactor	LARRAITZ SASIAIN Arkitektoa MARIA RODRIGUEZ Arkitektoa





EROSKI

HIRI ANTOLAMENDUKO
PLAN BEREZIA

PLAN ESPECIAL DE
ORDENACION URBANA

ZIRRIBORROA
BORRADOR

dicembre 2024 abendua

DERIO (BIZKAIA)



A1: 1/250
A3: 1/500

TRENBIDE AFEKZIOAK

PI.05

05_AFECCIONES FERROVIARIAS.dwg

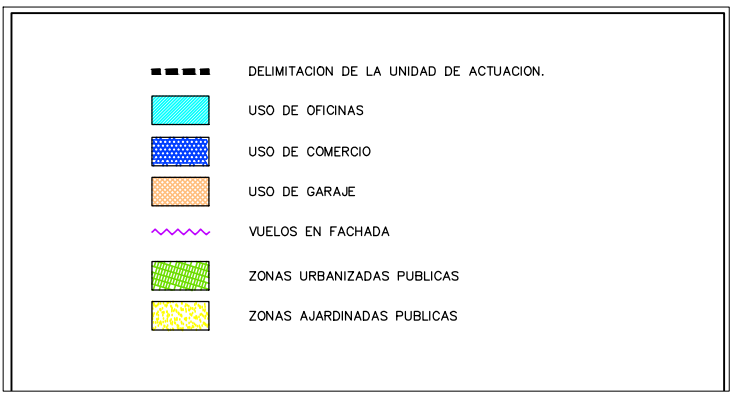
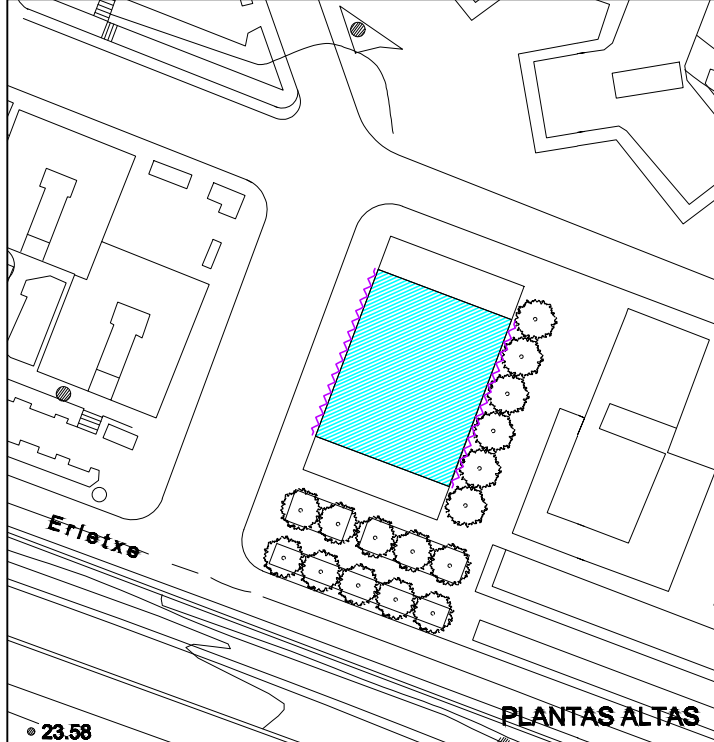
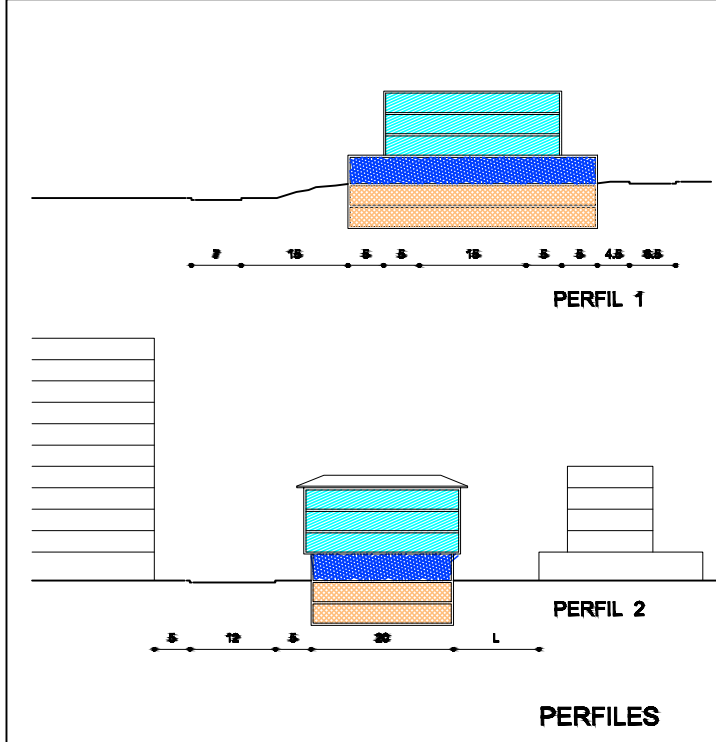
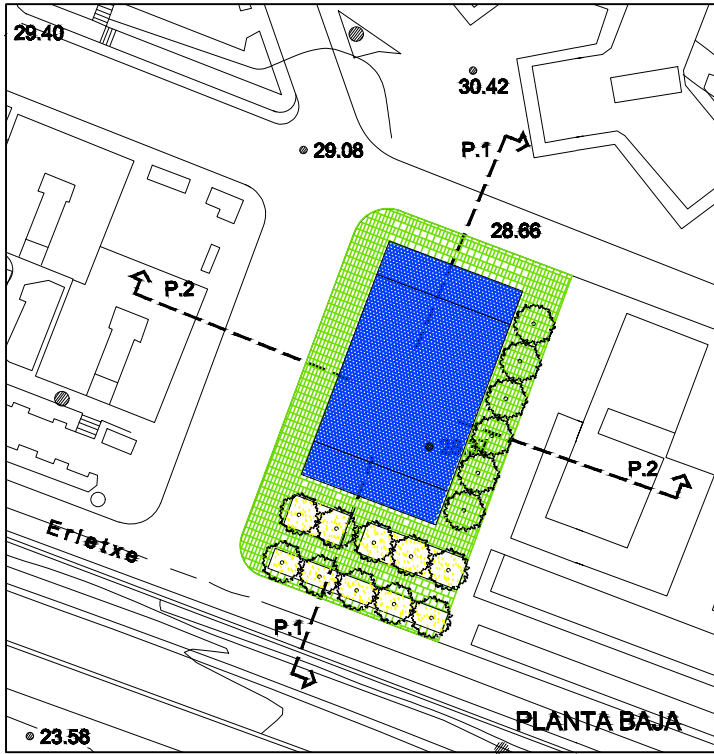
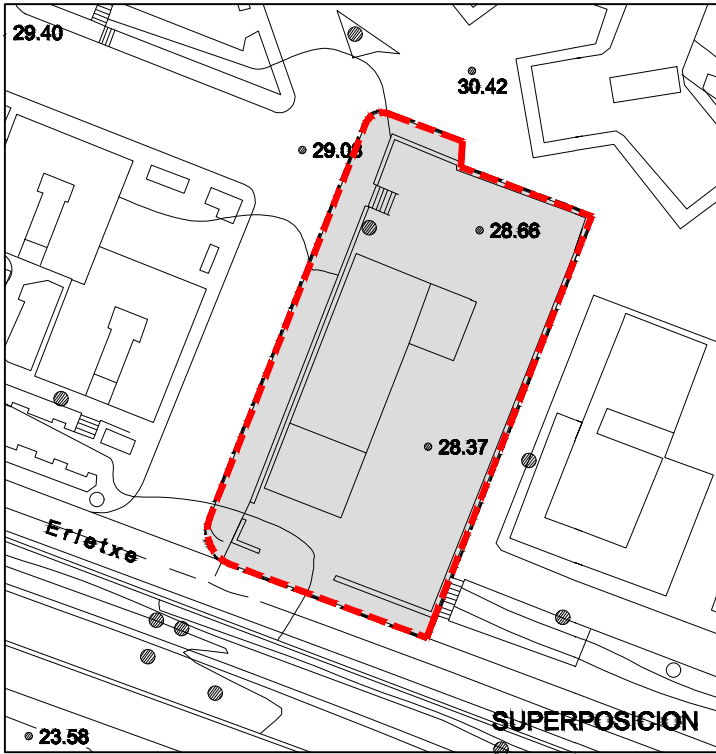
LARRAITZ SASIAIN
Arkitektoa

1

MARÍA RODRÍGUEZ

Arkitekto





CONDICIONES COMPLEMENTARIAS Y PARTICULARES PARA LA GESTION, URBANIZACION Y EDIFICACION

U.E.04

1- OBJETO.- Recoge una única parcela con una edificación existente, a continuación del "rascacielos". Planta la construcción de un tramo de calle en su borde norte, que permita la apertura definitiva de una de las calles principales del casco urbano, posibilitando la sustitución del edificio existente por otro con mayor aprovechamiento y destinado al uso terciario.

2- DATOS DE SUPERFICIE:
-Superficie total de la Unidad de Ejecución. 2.240- m².

3- USOS PERMITIDOS Y SUPERFICIE
. SOTANO: H3 Uso de garaje
G-1 - Garaje uso particular. 700,- m².
. PLANTA BAJA: C3 Uso terciario.
T-1 - Oficinas
T-2 - Comercio al por menor
T-3 - Comercio concentrado en galerías comerciales
D3 Uso de Equipamiento
E3 Uso de Servicios. 700,- m².
. OTRAS PLANTAS: C3 Uso terciario
T-1 - Oficinas.
D3 Uso de Equipamiento. (sólo estancia diurna)
E3 Uso de Servicios. 1.500,- m².

NOTA: Se excluyen con carácter general todos los usos que supongan permisos de personas.

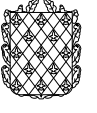
4- OTROS PARAMETROS URBANISTICOS:
-Nº máximo de PLANTAS. SS+S+B+3
-EDIFICABILIDAD APROXIMADA. 1.00 m² / m².
-VUELOS: Según Ordenanza, aplicada a las fachadas indicadas en planos.

5- OBRAS DE URBANIZACION:
- Los detalles y acabados de los espacios libres y de uso público, se ajustarán a las Normas Generales de Urbanización (apartado 2.4) y se recogerán en el Proyecto de Urbanización respectivo, para conseguir la necesaria unidad y homogeneidad de los espacios urbanos.

6- CONDICIONES DE GESTIÓN
-SISTEMA DE ACTUACION: Compensación.
-DOCUMENTOS A REDACTAR: Estudio de Detalle.
Proyecto de Urbanización.
Proyecto de Compensación.
-CESIONES OBLIGADAS: Se harán efectivas en las condiciones establecidas en la Normativa General.
GASTOS Y GARANTIAS DE URBANIZACION: Los gastos serán a cargo de los propietarios con las garantías establecidas en la Normativa.

DERIO

REVISION 98
NORMAS SUBSIDIARIAS
DE PLANEAMIENTO



EGITAMUKETAKO
ARAU ORDEZKOEN
BERRIKUSPENA 98

fase **TEXTO REFUNDIDO** aldea

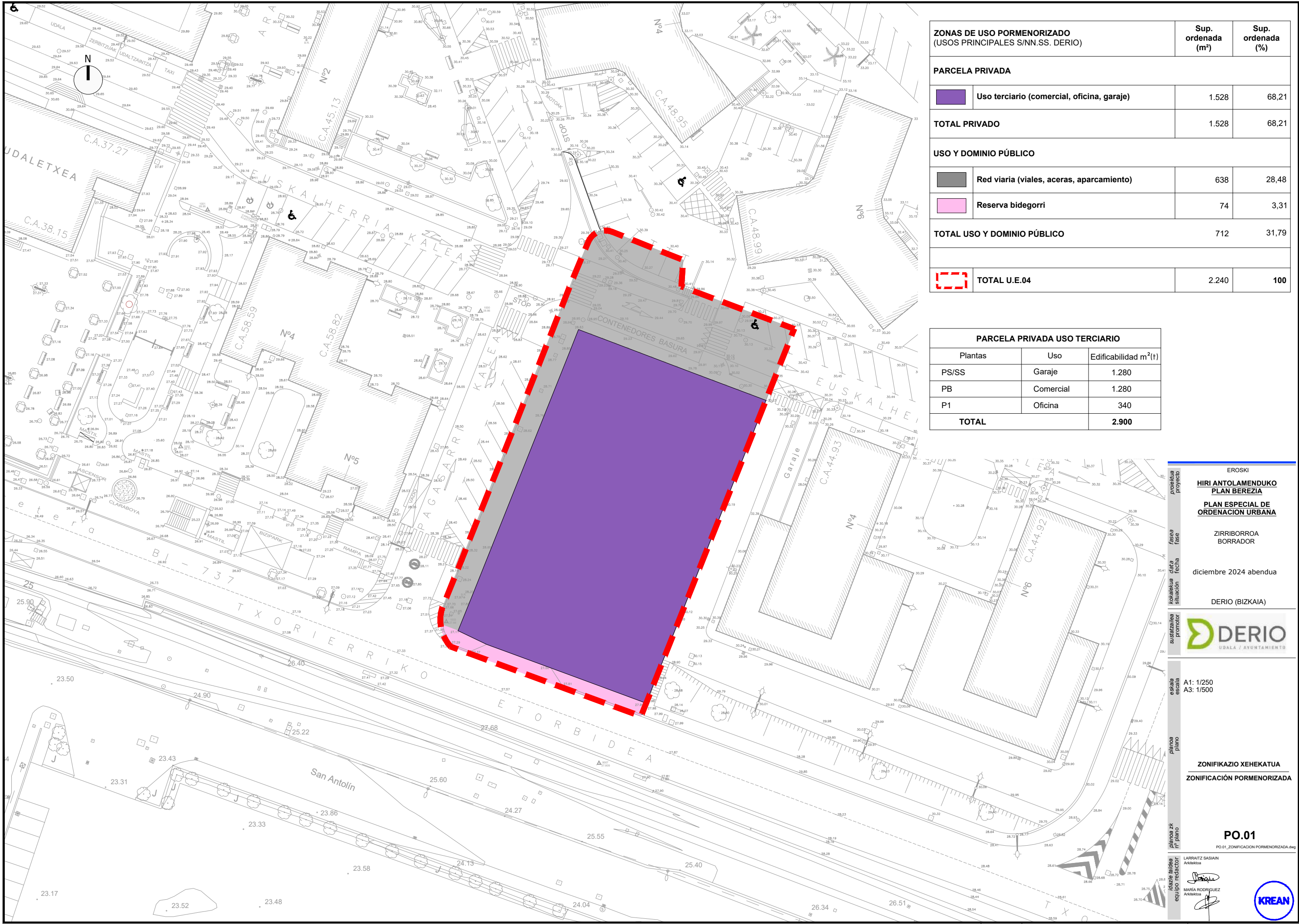
UNIDAD DE EJECUCION Nº U.E.04

nº 12 fecha **OCTUBRE-2003** escala **1/500**

ESTUDIO ALBIA S.L.

ALBERTO SANTANDER ORCASITAS. -ARQUITECTO-

proiektua	proiektua	EROSKI
proiektua	proiektua	HIRI ANTOLAMENDUKO PLAN BEREZIA
proiektua	proiektua	PLAN ESPECIAL DE ORDENACION URBANA
proiektua	proiektua	ZIRRIBORROA BORRADOR
proiektua	proiektua	diciembre 2024 abendua
proiektua	proiektua	DERIO (BIZKAIA)
proiektua	proiektua	
proiektua	proiektua	A1: ESKALA GABE A3: SIN ESCALA
proiektua	proiektua	INDARREAN DAGOEN PLANGINTZA DERIOKO ARAU SUBSIDIARIOAK
proiektua	proiektua	PLANEAMIENTO VIGENTE NN.SS. DERIO
proiektua	proiektua	PI.06
proiektua	proiektua	PI.06_PLANEA_VIGENTE NNSS DERIO.dwg
proiektua	proiektua	LARRAITZ SASIAIN Arkitettoa
proiektua	proiektua	MARIA RODRIGUEZ Arkitettoa
proiektua	proiektua	



ZONAS DE USO PORMENORIZADO (USOS PRINCIPALES S/NN.SS. DERIO)		Sup. ordenada (m²)	Sup. ordenada (%)
PARCELA PRIVADA			
	Uso terciario (comercial, oficina, garaje)	1.528	68,21
TOTAL PRIVADO		1.528	68,21
USO Y DOMINIO PÚBLICO			
	Red viaria (viales, aceras, aparcamiento)	638	28,48
	Reserva bidegorri	74	3,31
TOTAL USO Y DOMINIO PÚBLICO		712	31,79
		2.240	100

PARCELA PRIVADA USO TERCIARIO		
Plantas	Uso	Edificabilidad m²(h)
PS/SS	Garaje	1.280
PB	Comercial	1.280
P1	Oficina	340
TOTAL		2.900

eroski

proiektua

proiektu

hiri antolamenduko

plan berezia

plan especial de

ordenacion urbana

zirrborroa

borrador

eneroa

2024

abendua

derio (bizkaia)

DERIO

UDALA / AYUNTAMIENTO

eskala

escala

A1: 1/250

A3: 1/500

planoa

plano

zonifikazio xehekatua

zonifikacion pormenorizada

PO.01

PO.01_ZONIFIKACION PORMENORIZADA.dwg

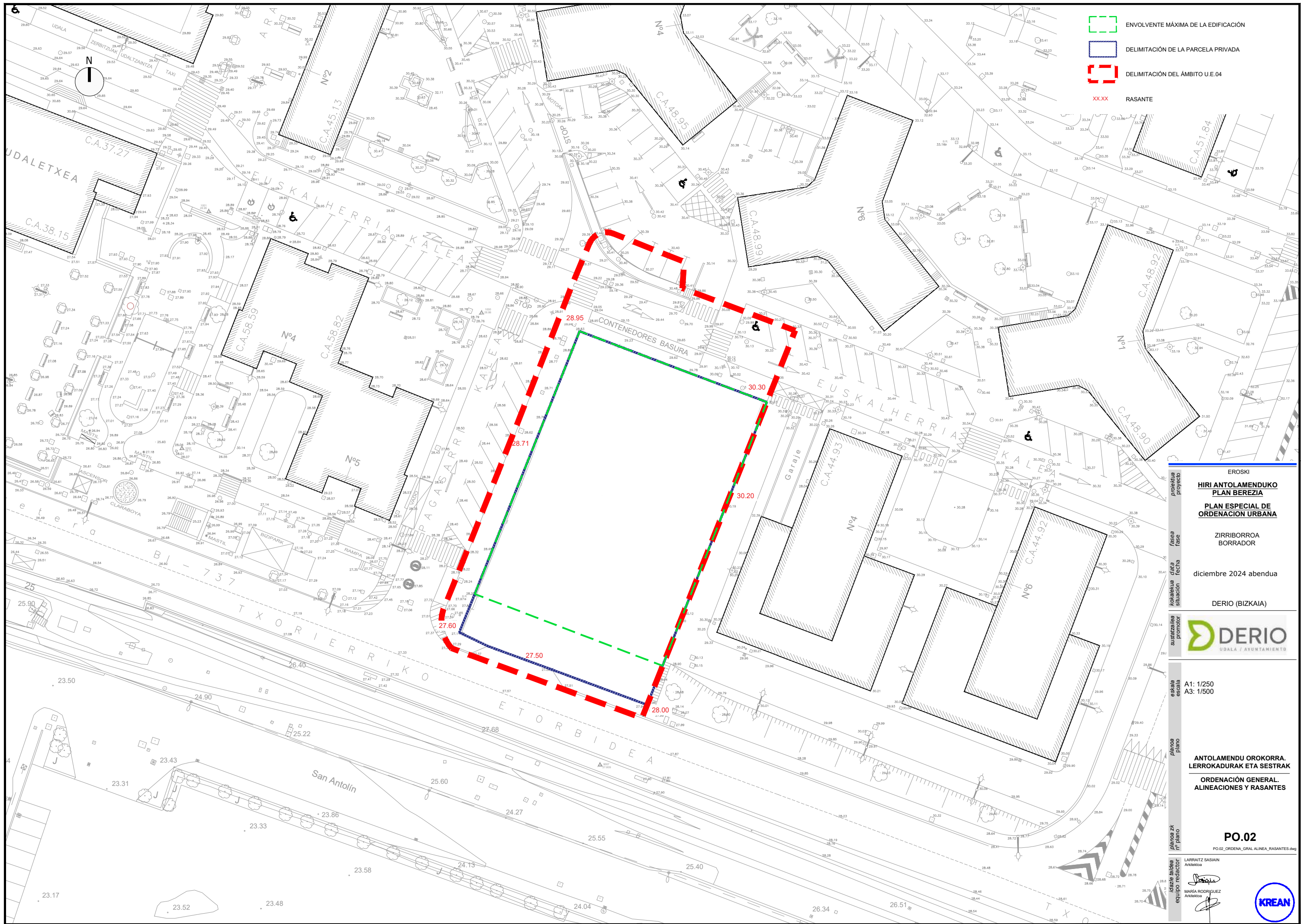
LARRAIZ SASIAIN

Arquiteto

MANIA RODRIGUEZ

Arquiteto

KREAN



- ENVOLVENTE MÁXIMA DE LA EDIFICACIÓN
- DELIMITACIÓN DE LA PARCELA PRIVADA
- DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO U.E.O.
- RASANTE

EROSKI
HIRI ANTOLAMENDUKO
PLAN BEREZIA

ZIRRIBORROA
BORRADOR

diciembre 2024 abendua

DERIO (BIZKAIA)



A1: 1/250
A3: 1/500

ANTOLAMENDU OROKORRA.
LERROKADURAK ETA SESTRAK
ORDENACIÓN GENERAL.
ALINEACIONES Y RASANTES

PO.02

PO.02_ORDENA_GRAL_ALINEA_RASANTES.dwg

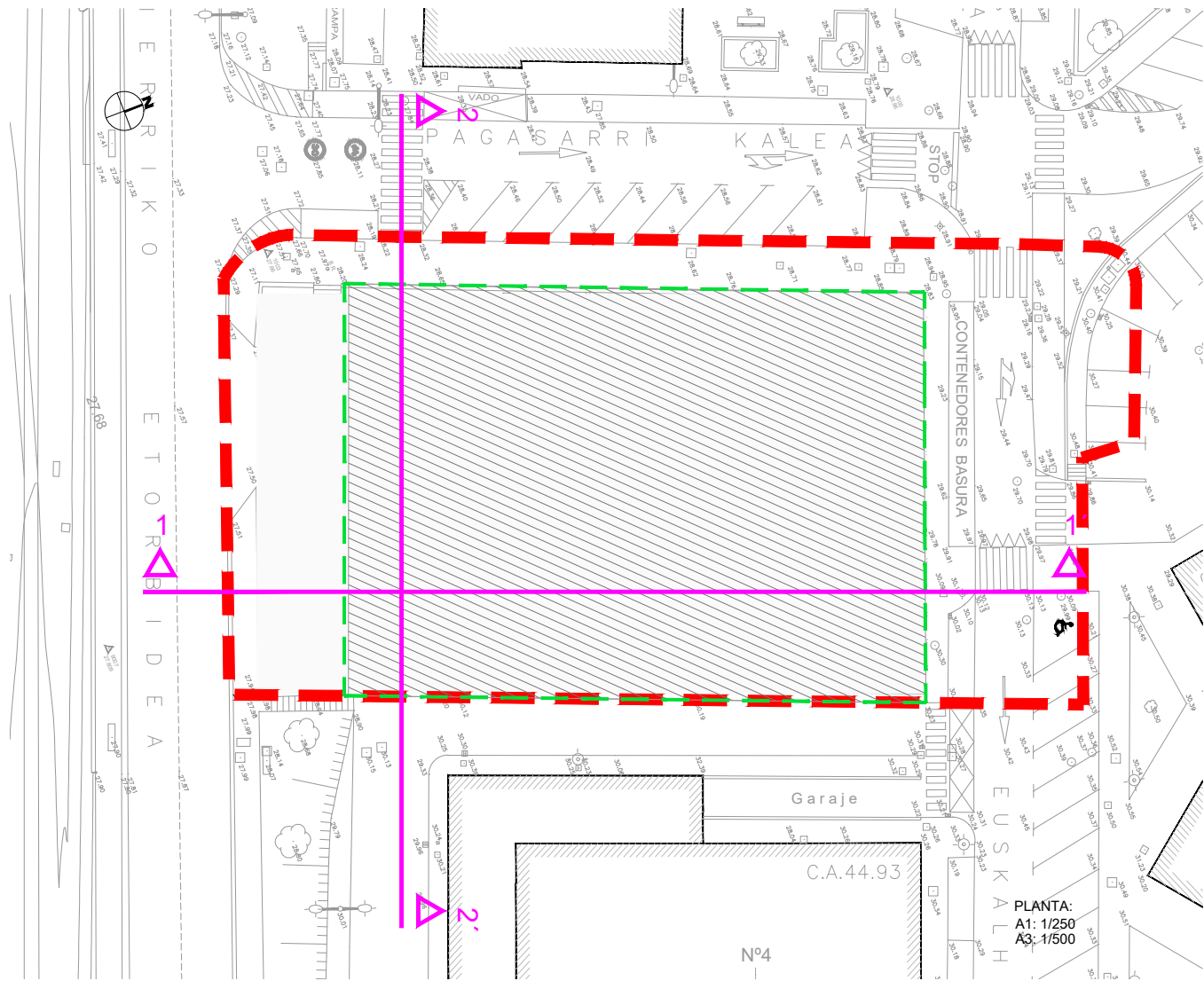
LARRITZ SASIAIN

Arkitetk

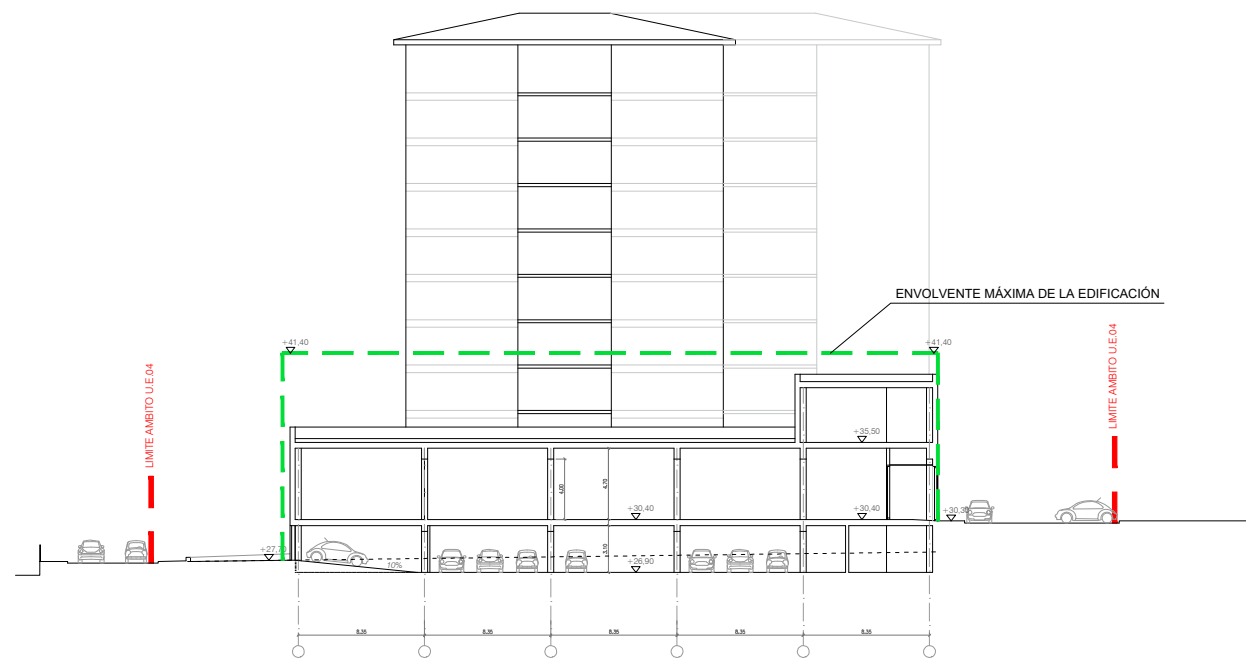
MANIA RODRIGUEZ

Arkitetk

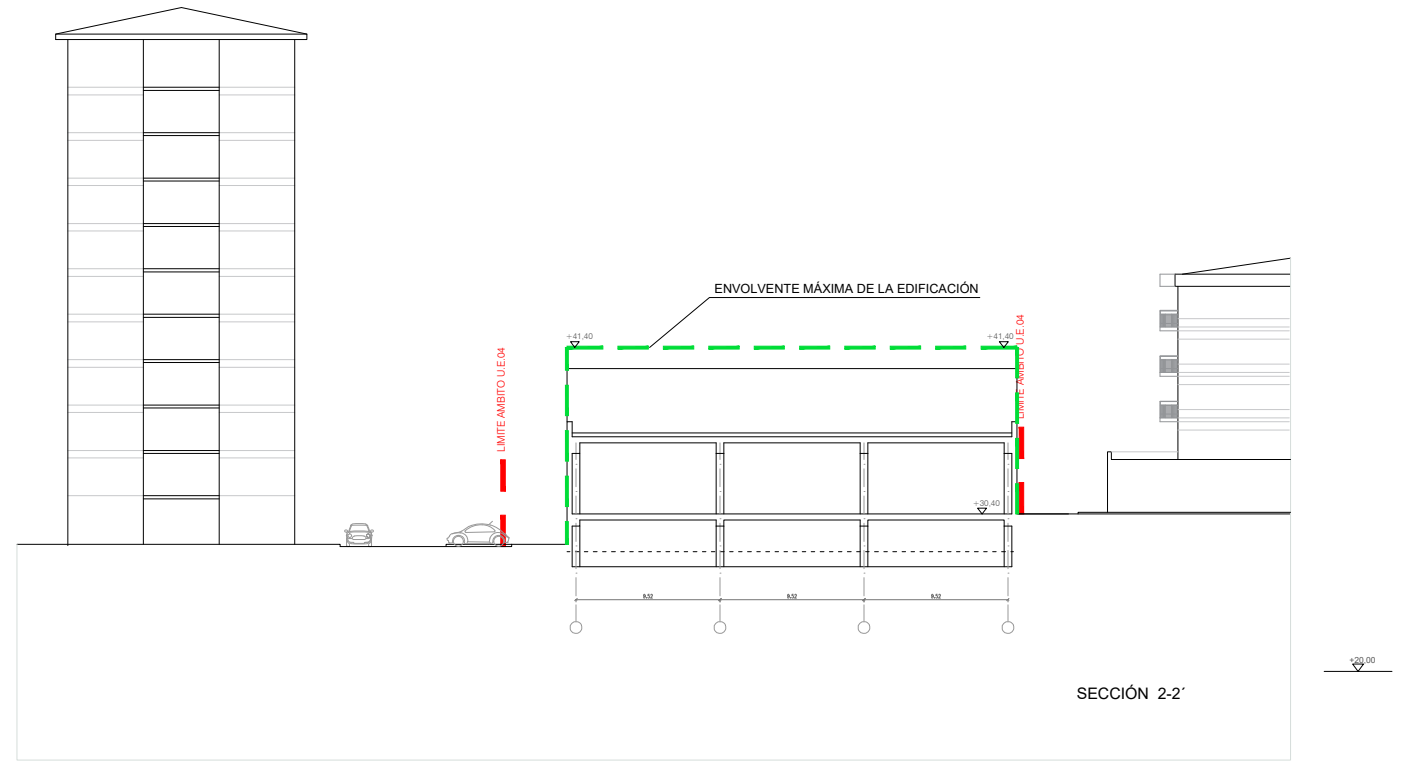




PLANTA:
A1: 1/250
A3: 1/500



SECCIÓN 1-1'



proiektua proiektu	EROSKI HIRI ANTOLAMENDUKO PLAN BEREZIA PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN URBANA
fasea fase	ZIRRIBORROA BORRADOR
data fecha	diciembre 2024 abendu
kokalekua situación	DERIO (BIZKAIA)



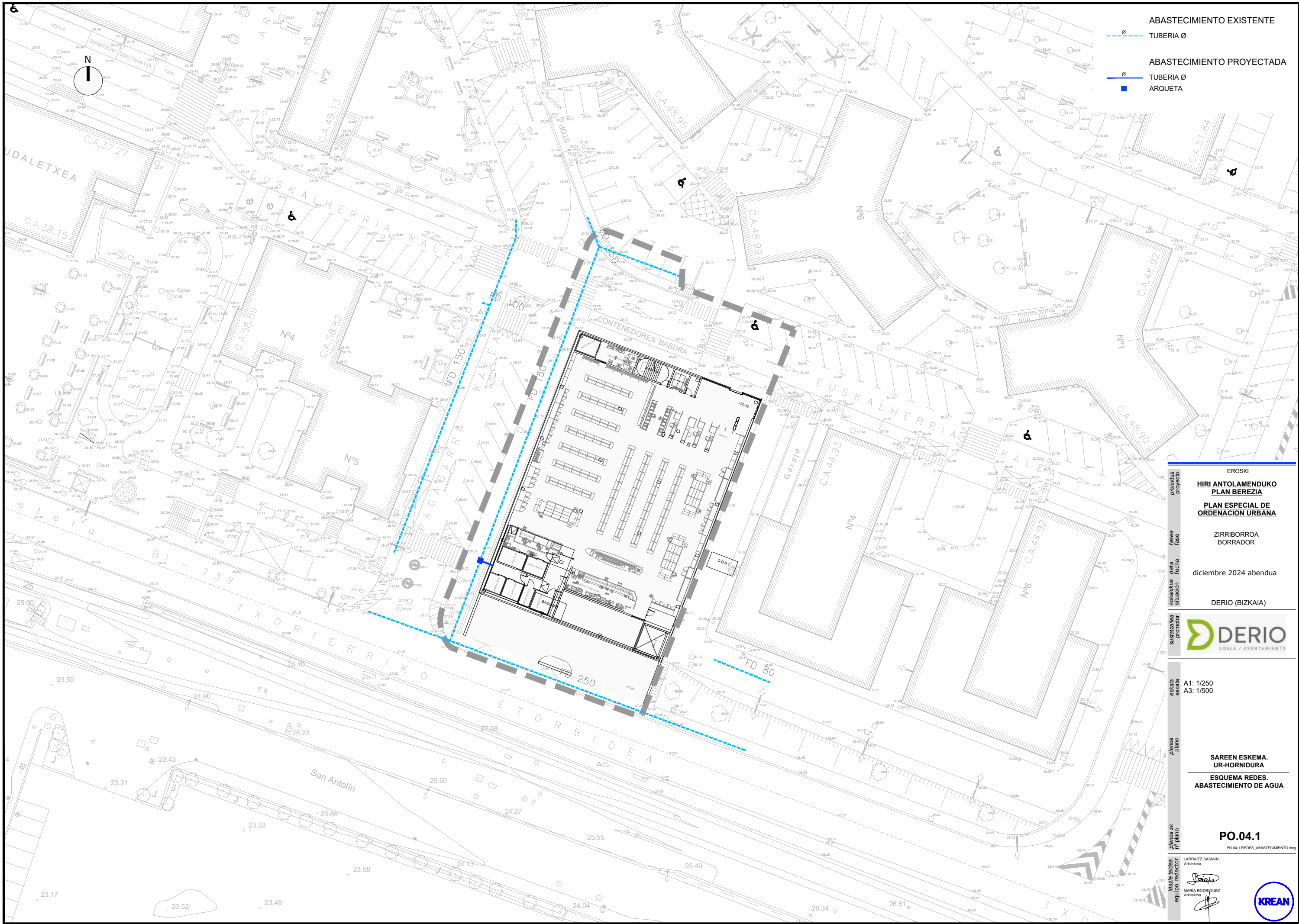
eskala escala	A1: 1/250 A3: 1/500
------------------	------------------------

planoa plano	ANTOLAMENDU OROKORRA. SEKZIOAK ORDENACIÓN GENERAL. SECCIONES
-----------------	---

planoa zk nº plano	PO.03 PO.03_ORDENA_GRAL_SECCIONES.dwg
-----------------------	---

idazle taldea equipo redactor	LARRAIZ SASIAIN Arkitektoa MARIA RODRIGUEZ Arkitektoa
----------------------------------	--





ABASTECIMIENTO EXISTENTE

— TUBERIA Ø

ABASTECIMIENTO PROYECTADA

— TUBERIA Ø

■ ARQUETA

EROSKI
HIRI ANTOLAMENDUKO
PLAN BEREZIA
PLAN ESPECIAL DE
ORDENACION URBANA

ZIRRIBORROA
BORRADOR

diciembre 2024 abendua

DERIO (BIZKAIA)



A1: 1/250
A3: 1/500

SAREEN ESKEMA.
UR-HORNIDURA
ESQUEMA REDES.
ABASTECIMIENTO DE AGUA

PO.04.1

PO.04.1 REDES_ABASTECIMIENTO.dwg

LARRITZ SASAIN
Arkitettoa

MANIA RODRIGUEZ
Arkitettoa





- SANEAMIENTO EXISTENTE**
- RESIDUALES
 - UNITARIO
 - PLUVIALES
- SANEAMIENTO PROYECTADA**
- TUBERIA Ø
 - TUBERIA Ø
 - SENTIDO FLUJO
 - ARQUETA RESIDUALES
 - ARQUETA PLUVIALES

EROSKI
HIRI ANTOLAMENDUKO
PLAN BEREZIA
PLAN ESPECIAL DE
ORDENACION URBANA

ZIRRIBORROA
BORRADOR

diciembre 2024 abendua

DERIO (BIZKAIA)



A1: 1/250
A3: 1/500

SAREEN ESKEMA.
SANEAMENDUA
ESQUEMA REDES.
SANEAMIENTO

PO.04.2

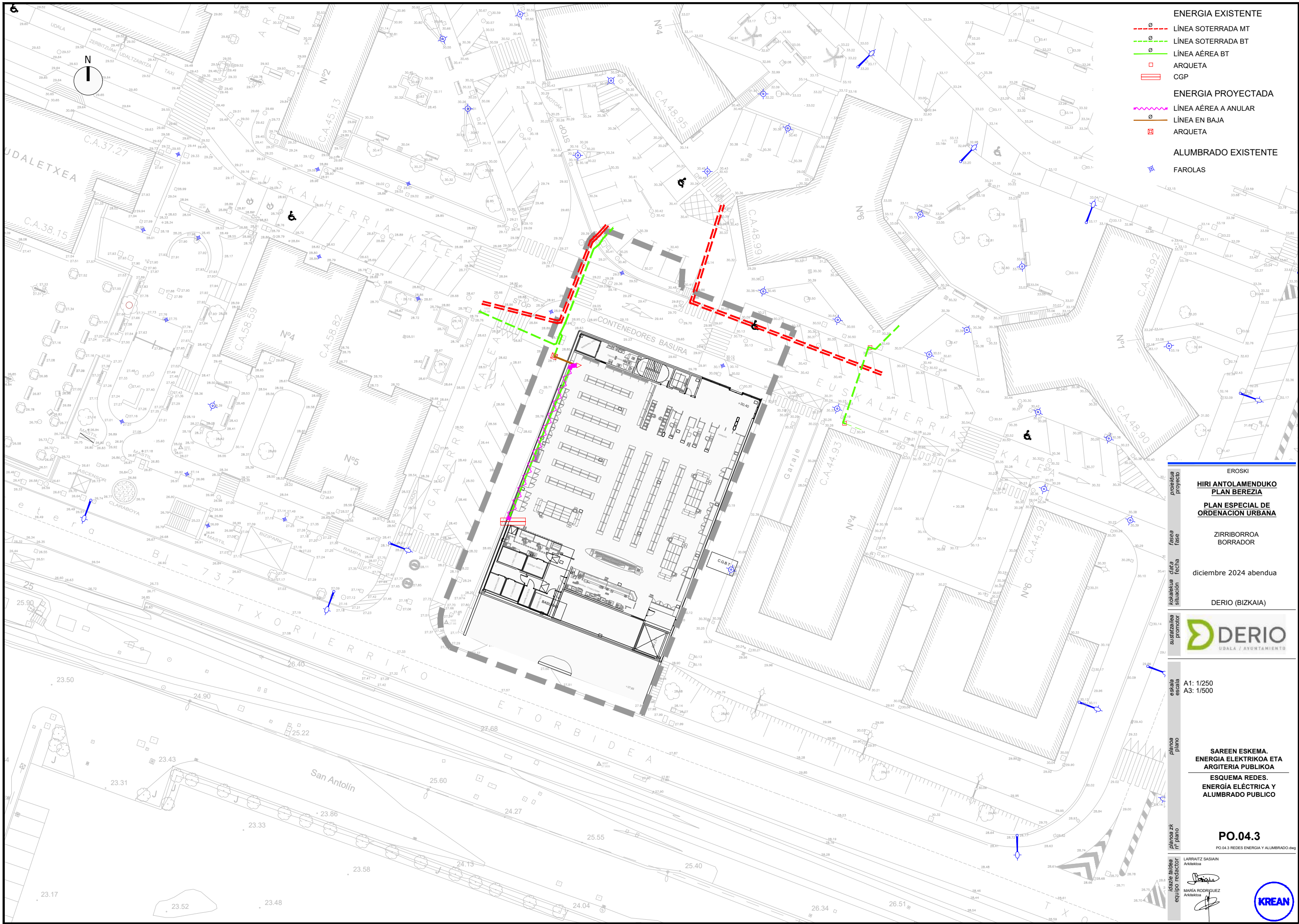
PO.04.2 REDES_SANEAMIENTO.dwg

LARRITZ SAINI
Arkitetko

MARIA RODRIGUEZ
Arkitetko

equipo redactor





ENERGIA EXISTENTE

- LÍNEA SOTERRADA MT
- LÍNEA SOTERRADA BT
- LÍNEA AÉREA BT
- ARQUETA
- CGP

ENERGIA PROYECTADA

- LÍNEA AÉREA A ANULAR
- LÍNEA EN BAJA
- ARQUETA

ALUMBRADO EXISTENTE

- FAROLAS

EROSKI
HIRI ANTOLAMENDUKO
PLAN BEREZIA

PLAN ESPECIAL DE
ORDENACION URBANA

ZIRRIBORROA
BORRADOR

diciembre 2024 abendu

DERIO (BIZKAIA)



A1: 1/250
A3: 1/500

SAREEN ESKEMA.
ENERGIA ELEKTRIKOA ETA
ARGITERIA PUBLICOKA
ESQUEMA REDES.
ENERGÍA ELÉCTRICA Y
ALUMBRADO PÚBLICO

PO.04.3

PO.04.3 REDES ENERGIA Y ALUMBRADO.dwg

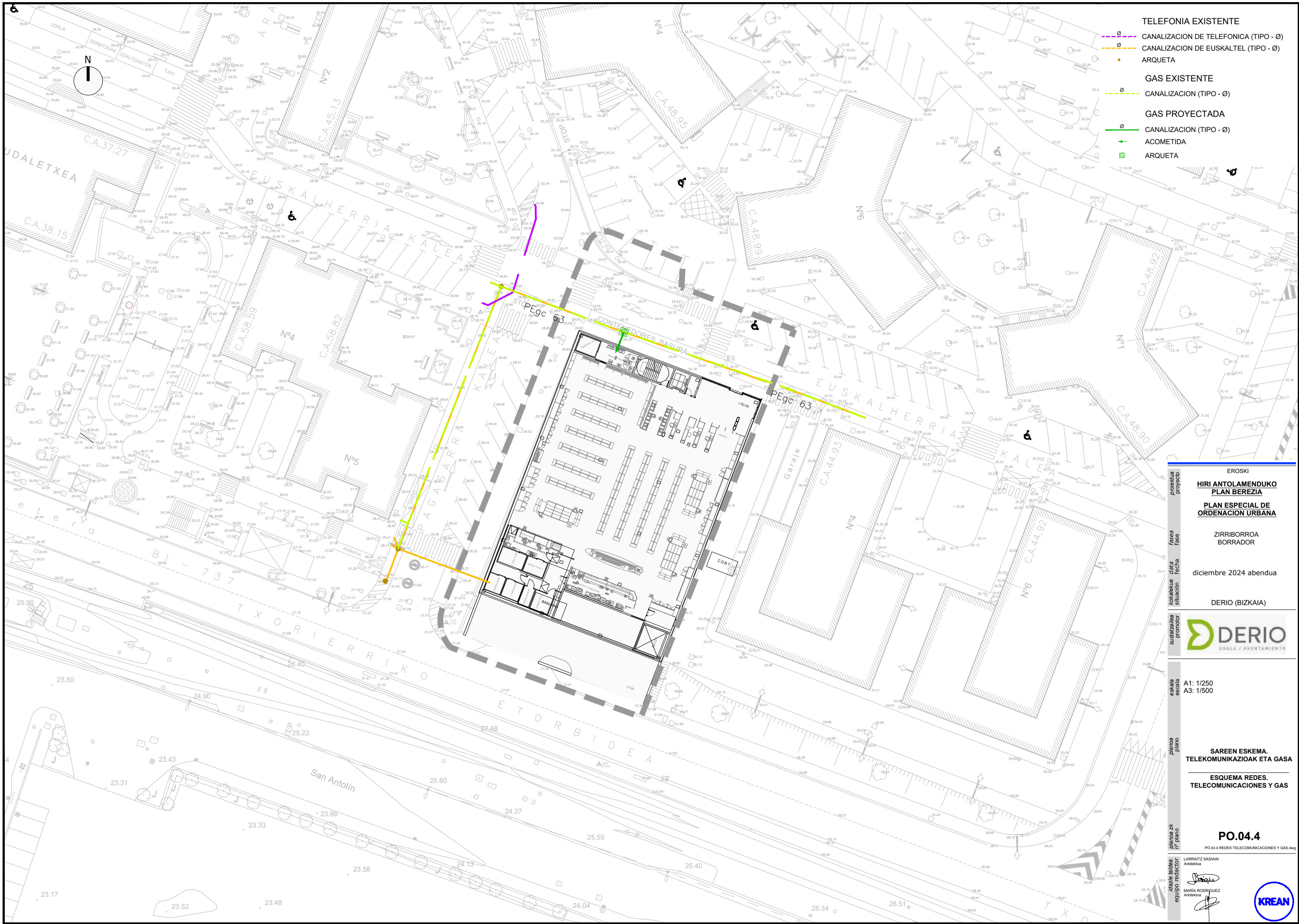
LARRITZ SASIAIN

Arkitetk

MANIA RODRIGUEZ

Arkitetk





- TELEFONIA EXISTENTE
- Ø — CANALIZACION DE TELEFONICA (TIPO - Ø)
 - Ø — CANALIZACION DE EUSKALTEL (TIPO - Ø)
 - ARQUETA
- GAS EXISTENTE
- Ø — CANALIZACION (TIPO - Ø)
- GAS PROYECTADA
- Ø — CANALIZACION (TIPO - Ø)
 - ← ACOMETIDA
 - ARQUETA

EROSKI
HIRI ANTOLAMENDUKO
PLAN BEREZIA
PLAN ESPECIAL DE
ORDENACION URBANA
ZIRRIBORROA
BORRADOR
diciembre 2024 abendua
DERIO (BIZKAIA)



A1: 1/250
A3: 1/500

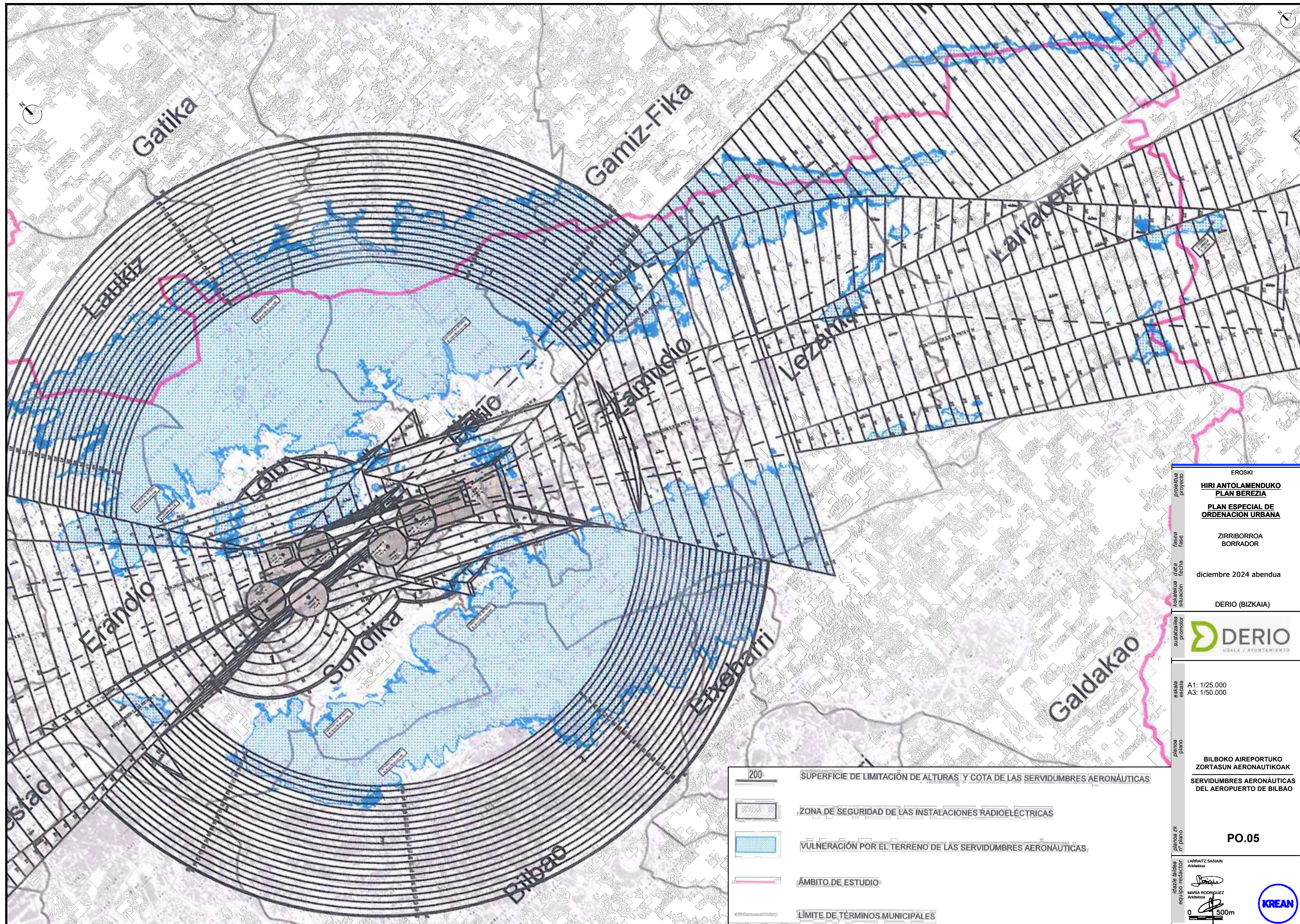
SAREEN ESKEMA.
TELEKOMUNIKAZIOAK ETA GASA
ESQUEMA REDES.
TELECOMUNICACIONES Y GAS

PO.04.4

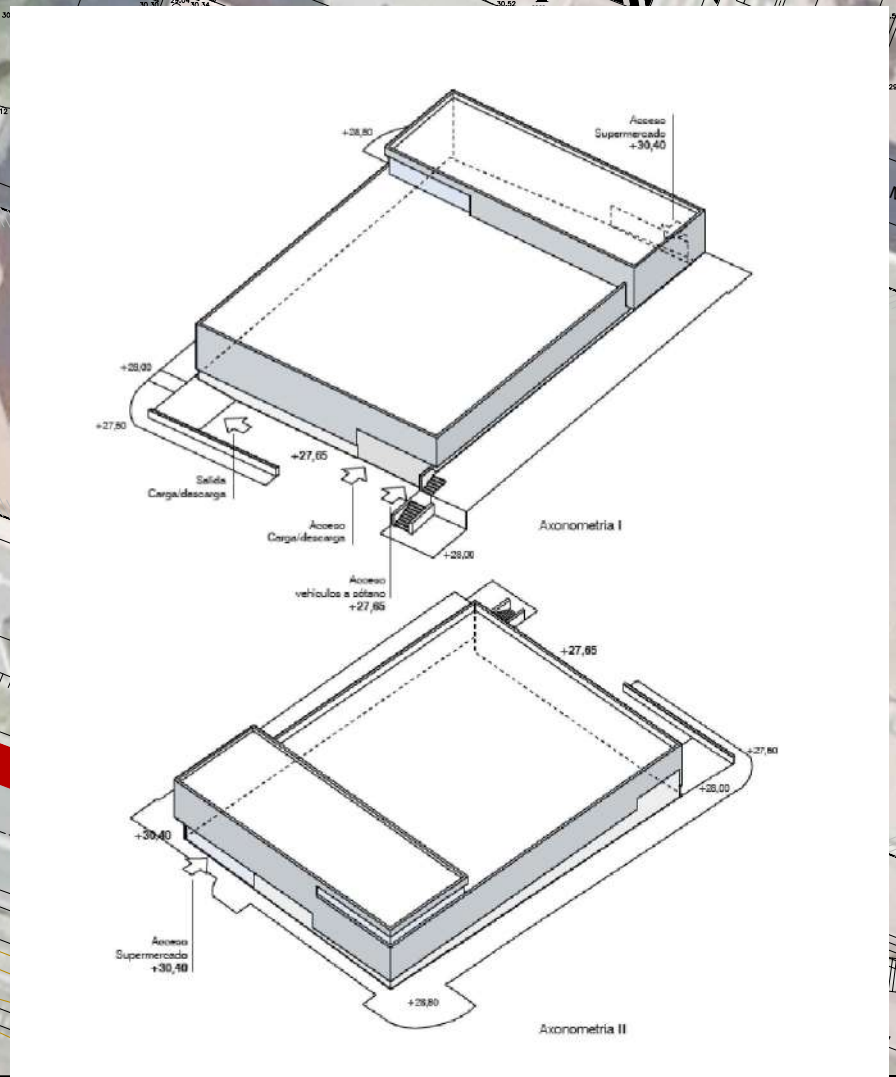
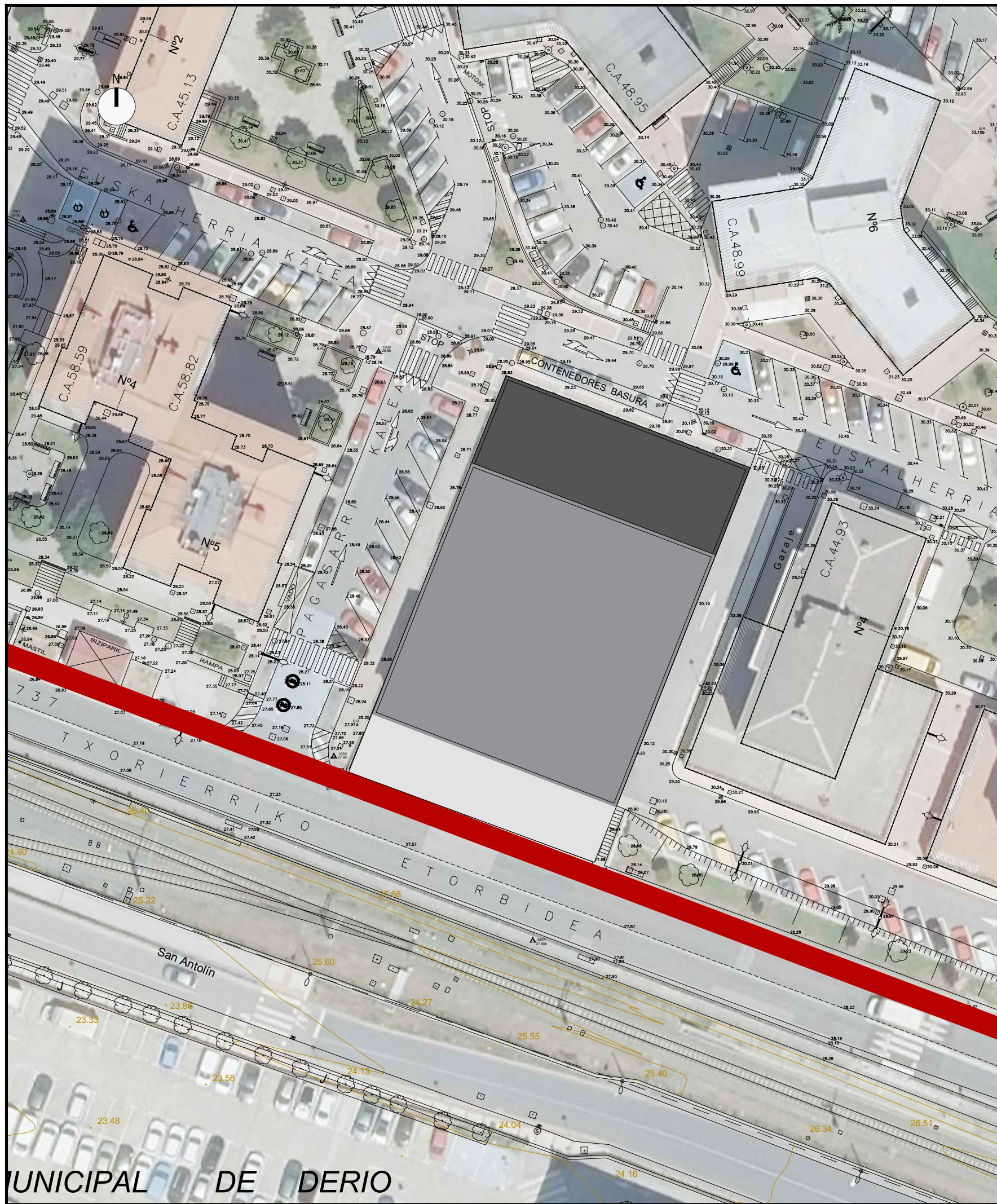
PO.04.4 REDES TELECOMUNICACIONES Y GAS.dwg

LARRITZ SAsIAIN
Arkitetkios
MARIA RODRIGUEZ
Arkitetkios





EROSKI	proiektua
HIRI ANTOLAMENDUKO PLAN BEREZIA	
PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN URBANA	
ZIRRIBORROA	fasea
BORRADOR	fasea
diciembre 2024	data
abendua	data
DERIO (BIZKAIA)	kokalekua
situación	
sustizutzailea	
promotor	
DERIO	
UDALA / AYUNTAMIENTO	
A1: 1/25.000	eskala
A3: 1/50.000	eskala
BILBOKO AIREPORTUKO ZORTASUN AERONAUTIKOAK	
SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS DEL AEROPUERTO DE BILBAO	
PO.05	
LARRAITZ SASIAIN	
Arquitectos	
MARIA RODRIGUEZ	
Arquitectos	
equipo redactor	
0 500m	
KREAN	



proiektua	eroski
proiektuaren	hIRI ANTOLAMENDUKO
proiektuaren	PLAN BEREZIA
proiektuaren	PLAN ESPECIAL DE
proiektuaren	ORDENACION URBANA
proiektuaren	ZIRIBORROA
proiektuaren	BORRADOR
proiektuaren	diciembre 2024
proiektuaren	abendua
proiektuaren	DERIO (BIZKAIA)
proiektuaren	DERIO
proiektuaren	UDALA / AYUNTAMIENTO
proiektuaren	A1: 1/250
proiektuaren	A3: 1/500
proiektuaren	AZKEN IRUDIAREN
proiektuaren	ORIENTAGARRI
proiektuaren	IMAGEN FINAL ORIENTATIVA
proiektuaren	PO.06
proiektuaren	PO.06_IMAGEN FINAL ORIENTATIVA.dwg
proiektuaren	LARRITZ SASAIN
proiektuaren	Arquiteto
proiektuaren	MARIA RODRIGUEZ
proiektuaren	Arquiteto
proiektuaren	KREAN



KREAN, S.COOP.



Estudio Impacto Acústico

Proyecto ☐ Proiektua

**PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN URBANA EN LA UE.04 DE
LAS NNSS DE DERIO**

Promotor ☐ Sustatzailea

Eroski s.coop

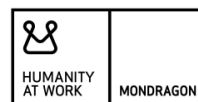
Fecha ☐ Data

Diciembre/2024 /Abendua

Autor ☐ Egilea

Larraitz Sasiain/ María Rodríguez

Arquitecta/ Arquitecta





ESTUDIO ACÚSTICO |

ESTUDIO ACÚSTICO ASOCIADO AL PLAN
ESPECIAL DEL ÁMBITO U.E.04,
EN DERIO (BIZKAIA)

CLIENTE |

KREAN

Adiós Ruido, Hola Tranquilidad

DICIEMBRE - 2024

REF | EAM24030047 |

ESTUDIO ACÚSTICO ASOCIADO AL PLAN ESPECIAL DEL ÁMBITO U.E.04, EN DERIO (BIZKAIA)

OBJETO

Certificación de autoría

**AUTOR
DEL ESTUDIO**

José Ignacio Riesco García

09310807Q

Ingeniero industrial

Departamento IDI y Medio Ambiente

Ana Esther Espinel Valdivieso

09283043-J

Administradora única

Ana Esther Espinel Valdivieso, como administradora única de Audiotec Ingeniera Acústica SA certifica que el autor de este estudio es el que figura en este documento.

Diciembre de 2024

ÍNDICE

1	OBJETO DE ESTUDIO	4
2	REFERENCIAS LEGALES Y NORMATIVA	5
3	ÁMBITO DE ESTUDIO	8
3.1	DESCRIPCIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO	8
3.2	PRINCIPALES FOCOS SONOROS EXISTENTES	8
3.3	CARACTERIZACIÓN DE LOS FOCOS SONOROS EXISTENTES	9
3.4	ANTECEDENTES	10
4	METODOLOGIA DE TRABAJO	14
4.1	RECOPIACIÓN Y ESTUDIO DE LA INFORMACIÓN	14
4.2	ZONIFICACION ACUSTICA Y OBETIVOS DE CALIDAD ACUSTICA APLICABLES	14
4.3	CREACIÓN DEL MODELO PREDICTIVO	16
5	EVALUACIÓN DE RESULTADOS	18
5.1	ESTUDIO DE IMPACTO ACUSTICO EN SITUACION ACTUAL	18
5.2	ESTUDIO DE IMPACTO ACUSTICO EN SITUACION FUTURA	22
6	ESTUDIO DE ALTERNATIVAS	27
7	DEFINICIÓN DE MEDIDAS PREVENTIVAS	28
8	CONCLUSIONES	29

ANEXOS

ANEXO I PLANOS DE NIVELES SONOROS – SITUACIÓN ACTUAL

ANEXO II PLANOS DE NIVELES SONOROS – SITUACIÓN FUTURA

1 OBJETO DE ESTUDIO

El estudio acústico que a continuación se presenta tiene como objetivo principal satisfacer las exigencias establecidas, en lo referente a futuros desarrollos, en el Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco, con respecto al desarrollo del Plan Especial del Ámbito U.E.04 en Derio, municipio perteneciente a la provincia de Bizkaia. En especial, se tendrá en cuenta lo expuesto en los artículos 30, 37, 40 y 42 del Decreto 213/2012, de 16 de octubre. Por otra parte, los estudios de impacto ambiental acústico permiten determinar, mediante procedimientos predictivos, el impacto acústico existente en un área y el impacto acústico que producirá una actuación sobre la misma, permitiendo, si se desea, planificar con antelación acciones preventivas y correctivas (adecuación de los aislamientos de fachada, empleo de asfaltos fonoabsorbentes, implantación de pantallas acústicas, estrategias en el planeamiento de desarrollo, etc.) que minimicen los efectos negativos que se puedan detectar.

2 REFERENCIAS LEGALES Y NORMATIVA

A la hora de evaluar el impacto acústico es necesario tener definidos los niveles de ruido máximos que se admitirán en el ámbito de estudio. Es decir, se deben definir unos objetivos de calidad acústica en función de los usos del suelo del ámbito.

En base a esta premisa, para definir estos objetivos de calidad acústica primeramente se ha analizado la normativa en materia acústica aplicable a este caso. Es decir, se ha tomado como referencia lo expuesto en los siguientes documentos:

- **Directiva 2002/49/CE** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental.
- **Ley 37/2003**, de 17 de noviembre, del Ruido.
- **Real Decreto 1513/2005**, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.
- **Orden PCI/1319/2018**, de 7 de diciembre, por la que se modifica en Anexo II del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a la evaluación del ruido ambiental.
- **Orden PCM/80/2022**, de 7 de febrero, por la que se modifica el anexo II del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.
- **Real Decreto 1367/2007**, de 19 de octubre por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.
- **Decreto 213/2012**, de 16 de octubre, de contaminación acústica en la Comunidad Autónoma del País Vasco.

A continuación se introducen las normativas citadas anteriormente:

La Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, define el ruido ambiental como el sonido exterior no deseado o nocivo generado por las actividades humanas, incluido el ruido emitido por los medios de transporte, por el tráfico rodado, ferroviario y aéreo y por emplazamientos de actividades industriales como los descritos en el anexo I de la Directiva 96/71/CE del Consejo, de 24 de septiembre de 1996, relativa a la prevención y al control integrados de la contaminación.

Dicha directiva tiene por objeto establecer un enfoque común destinado a evitar, prevenir o reducir con carácter prioritario los efectos nocivos, incluyendo las molestias, de la exposición al ruido ambiental. Asimismo, tiene por objeto sentar unas bases que permitan elaborar medidas comunitarias para reducir los ruidos emitidos por las principales fuentes, en particular vehículos e infraestructuras de ferrocarril y carretera, aeronaves, equipamiento industrial y de uso al aire libre y máquinas móviles.

El ámbito de aplicación de dicha directiva se define en su artículo 2. Ésta se aplicará al ruido ambiental al que estén expuestos los seres humanos en particular en zonas urbanizadas, en parques públicos u otras zonas tranquilas en una aglomeración, en zonas tranquilas en campo abierto en las proximidades de centros escolares y en los alrededores de hospitales, y en otros edificios y lugares vulnerables al ruido.

La Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, que incorpora parcialmente al derecho interno las previsiones de la citada Directiva, regula la contaminación acústica con un alcance y un contenido más amplio que el de la propia Directiva, ya que, además de establecer los parámetros y las medidas para la evaluación y gestión del ruido ambiental, incluye el ruido y las vibraciones en el espacio interior de determinadas edificaciones. Asimismo, dota de mayor cohesión a la ordenación de la contaminación acústica a través del establecimiento de los instrumentos necesarios para la mejora de la calidad acústica de nuestro entorno.

Así, en la citada Ley, se define la contaminación acústica como «la presencia en el ambiente de ruido o vibraciones, cualquiera que sea el emisor acústico que los origine, que implique molestia, riesgo o daño para las personas, para el desarrollo de sus actividades o para los bienes de cualquier naturaleza, incluso cuando su efecto sea perturbar el disfrute de los sonidos de origen natural, o que causen efectos significativos sobre el medio ambiente».

Posteriormente, el **Real Decreto 1513/2005**, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, completó la transposición de la Directiva 2002/49/CE y precisó los conceptos de ruido ambiental y sus efectos sobre la población, junto a una serie de medidas necesarias para la consecución de los objetivos previstos, tales como la elaboración de los mapas estratégicos de ruido y los planes de acción o las obligaciones de suministro de información.

En consecuencia, el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, supuso un desarrollo parcial de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, ya que ésta abarca la contaminación acústica producida no sólo por el ruido ambiental, sino también por las vibraciones y sus implicaciones en la salud, bienes materiales y medio ambiente, en tanto que el citado Real Decreto, sólo comprende la contaminación acústica derivada del ruido ambiental y la prevención y corrección, en su caso, de sus efectos en la población.

La Orden PCI/1319/2018, de 7 de diciembre, por la que se modifica en Anexo II del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a la evaluación del ruido ambiental, se modifican los métodos de cálculo del anexo II del Real Decreto 1513/2005 y se sustituyen por una metodología común desarrollada por la Comisión Europea a través del proyecto “Métodos comunes de evaluación del ruido en Europa (CNOSSOS-EU)”.

El **Real Decreto 1367/2007**, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, tiene como principal finalidad completar el desarrollo de la citada Ley. Así, se definen índices de ruido y de vibraciones, sus aplicaciones, efectos y molestias sobre la población y su repercusión en el medio ambiente; se delimitan los distintos tipos de áreas y servidumbres acústicas definidas en el artículo 10 de la citada Ley; se establecen los objetivos de calidad acústica para cada área, incluyéndose el espacio interior en determinadas edificaciones; se regulan los emisores acústicos fijándose valores límite de emisión o de inmisión así como los procedimientos y los métodos de evaluación de ruidos y vibraciones.

El **Decreto 213/2012**, de 16 de octubre, de Contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco, tiene como principal finalidad el desarrollo de lo estipulado en la normativa estatal al respecto y, entre otros aspectos, regular la calidad acústica en relación con las infraestructuras que son de su competencia de conformidad con el artículo 11.1.a) del Estatuto de Autonomía. El Decreto 213/2012, define los procedimientos y desarrolla los aspectos que permiten completar la legislación estatal y la normativa autonómica recogida en la Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco, concretamente, el Capítulo IV dedicado a la protección del aire, ruido y vibraciones y, en concreto, su artículo 32. Actualmente esta norma se encuentra derogada, con efectos el 1 de enero de 2022, por la disposición derogatoria de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi, norma con la cual no entra en conflicto ya que los principios a los que el Decreto apela siguen vigentes.

El artículo 37, establece que las áreas acústicas para las que se prevea un futuro desarrollo urbanístico, incluidos los cambios de calificación urbanística, deberán incorporar, para la tramitación urbanística y ambiental un Estudio de Impacto Acústico.

En el ámbito del Decreto 213/2012, se entiende como futuro desarrollo cualquier actuación urbanística donde se prevea la realización de alguna obra o edificio que vaya a requerir de una licencia prevista en el apartado b) del artículo 207 de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo; esto es:

“b). Las obras de construcción, edificación e implantación de instalaciones de toda clase de nueva Planta.”

3 ÁMBITO DE ESTUDIO

3.1 DESCRIPCIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

El ámbito de estudio U.E.04 se ubica en el municipio de Derio (Bizkaia), al sur de la C/ de Euskal Herria y al norte de la carretera BI-737 y de la vía ferroviaria (Línea 3 Txorierri del tramo Matiko-Lezama), a unos 1.000 metros del Aeropuerto de Bilbao.

El desarrollo de esta área se promueve para la construcción de un Eroski y se encuentra al norte del polígono industrial y limita con edificios residenciales principalmente.

A continuación se presentan los límites del área en rojo:



Localización de la zona de estudio

3.2 PRINCIPALES FOCOS SONOROS EXISTENTES

Los focos que afectan al ámbito de estudio y que se evalúan tanto en el estudio en situación actual como en situación futura son, en este caso, infraestructuras de tráfico rodado, la línea ferroviaria y el aeropuerto. La zona tiene un uso de orientación residencial y las principales infraestructuras que afectan al ámbito son las siguientes:

- Carretera BI-737: está ubicada al sur de la parcela y cuenta con un volumen de tráfico moderado.
- BI-633: también conocida como la Autovía Bilbao-Mungia, se encuentra a más de 400 metros de distancia del ámbito de estudio y su volumen de tráfico es elevado.
- Línea 3 Txorierri Matiko-Lezama: se trata de la línea ferroviaria situada al sur de la carretera BI-737.
- Aeropuerto de Bilbao: situado al oeste del ámbito de estudio a 1 kilómetro de distancia aproximadamente.

3.3 CARACTERIZACIÓN DE LOS FOCOS SONOROS EXISTENTES

Para caracterizar acústicamente las infraestructuras viarias citadas anteriormente, en el caso de las carreteras los datos más importantes a obtener son el volumen de tráfico y la velocidad de paso. Para la realización del Estudio de Impacto Acústico se ha recopilado la velocidad de paso extraída de los límites de velocidad establecidos en los tramos objeto de estudio, mientras que para el volumen de tráfico se ha obtenido información sobre las IMD de la Diputación Foral de Bizkaia, correspondientes al año 2023.

En la siguiente tabla se muestran las IMD empleadas en el modelo actual, diferenciando entre vehículos ligeros y pesados.

VÍA	IMD	% PESADOS
BI-737	5.597	10.1
BI-633	51.437	3.9

Se prevé que en la fase futura, la IMD (Intensidad Media Diaria) de todos los viales soportará una intensidad de tráfico rodado equivalente a la actual, respetando el aumento generalizado del 28,8% en el volumen de tráfico, tal y como establece la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, por la que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento.

Para determinar el tráfico ferroviario, se han tenido en cuenta los datos de circulaciones proporcionadas por Euskal Trenbide Sarea.

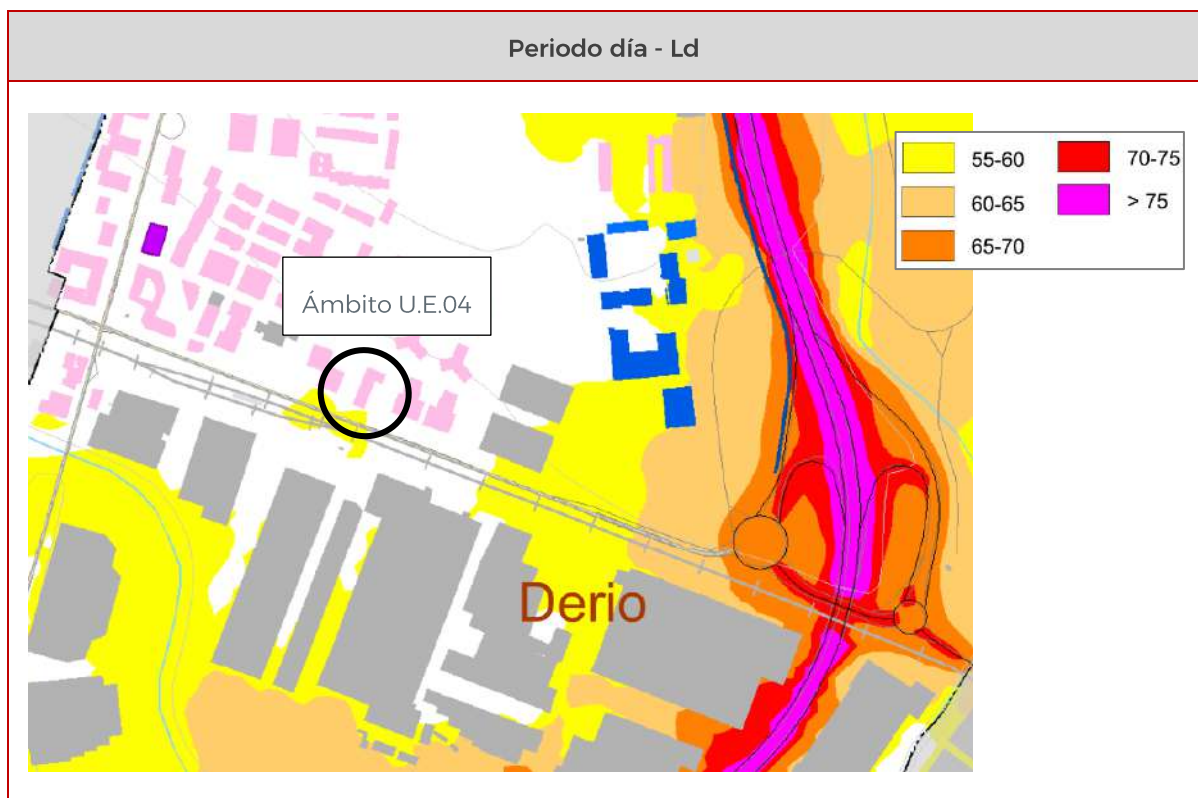
DESIGNACIÓN	TRAMO	PPKK	TIPO DE TREN	DÍA (7 a 19 h)	TARDE (19 a 23 h)	NOCHE (23 a 7 h)	TOTALES
Línea 3 Txorierri T2	Matiko-Lezama	Matiko-Lezama 1/401-12/900	Viajeros	29.229	7.639	2.533	39.401

3.4 ANTECEDENTES

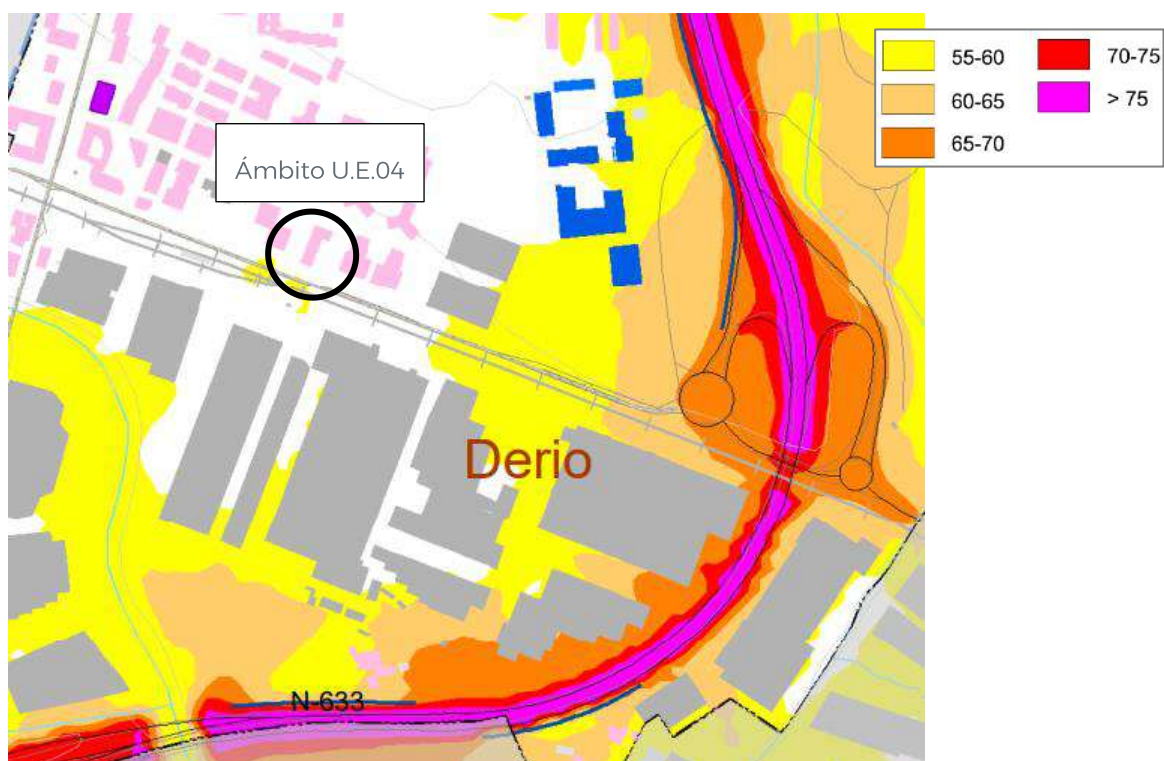
El ámbito de estudio se encuentra en Derio, municipio que no cuenta con Mapa Estratégico de Ruido elaborado, por lo que, para mostrar los niveles a los que se expone el ámbito de estudio en la actualidad, se ha incluido el Mapa de Ruido de Carreteras de la Red Foral del Territorio Histórico de Bizkaia del año 2023.

En este apartado, no se hará un análisis exhaustivo de la situación acústica, ya que su estudio en situación actual y en horizonte a 20 años, se tratará más adelante.

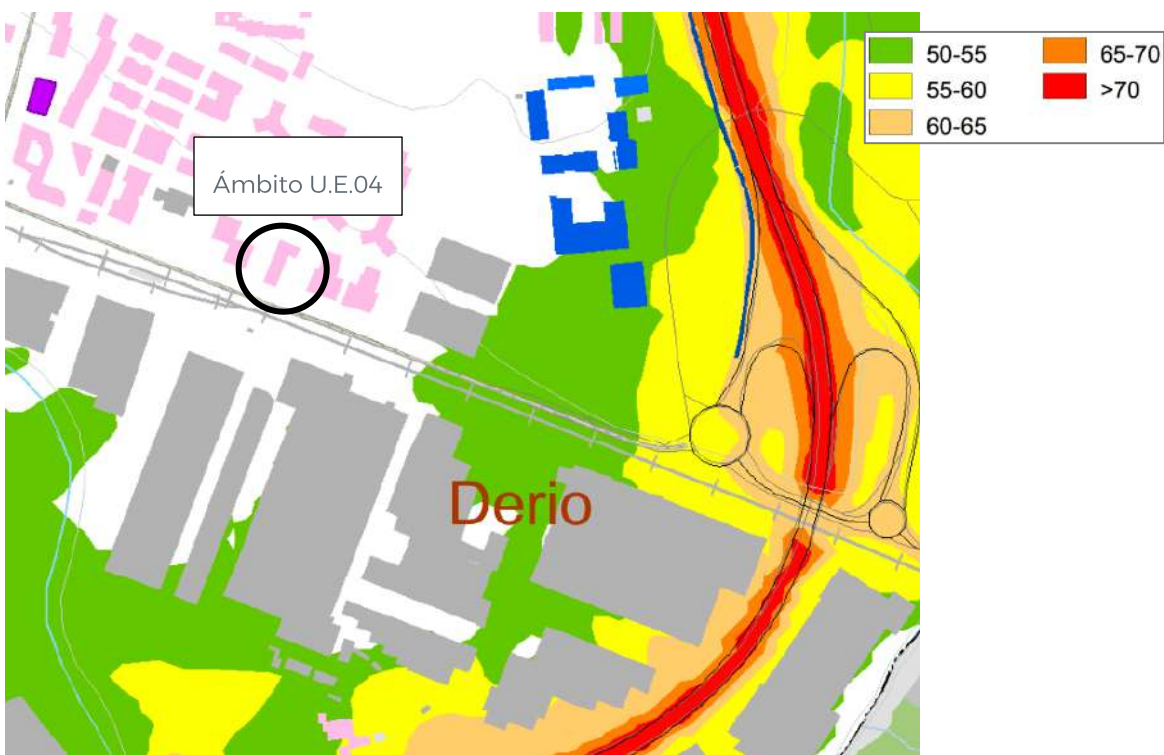
En las siguientes imágenes se muestran los niveles sonoros a los que se expone la parcela por parte de la carretera BI-633, evidenciando que, al situarse a una distancia considerada, prácticamente no se ve afectada por esta vía en concreto:



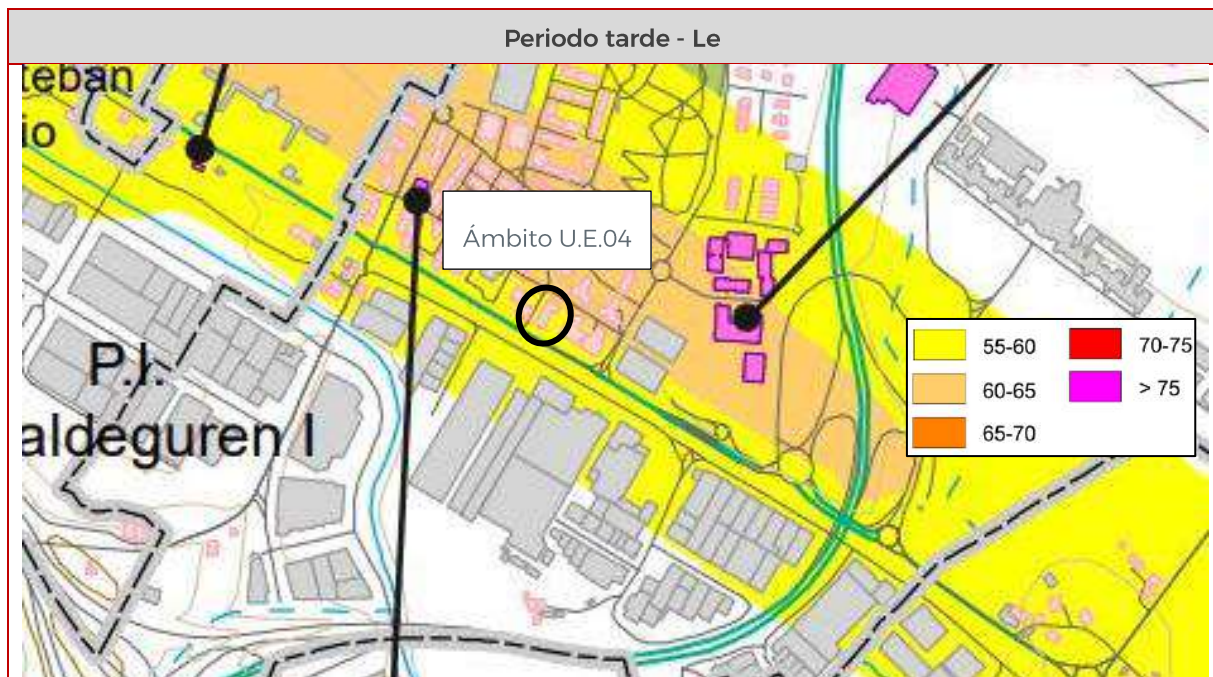
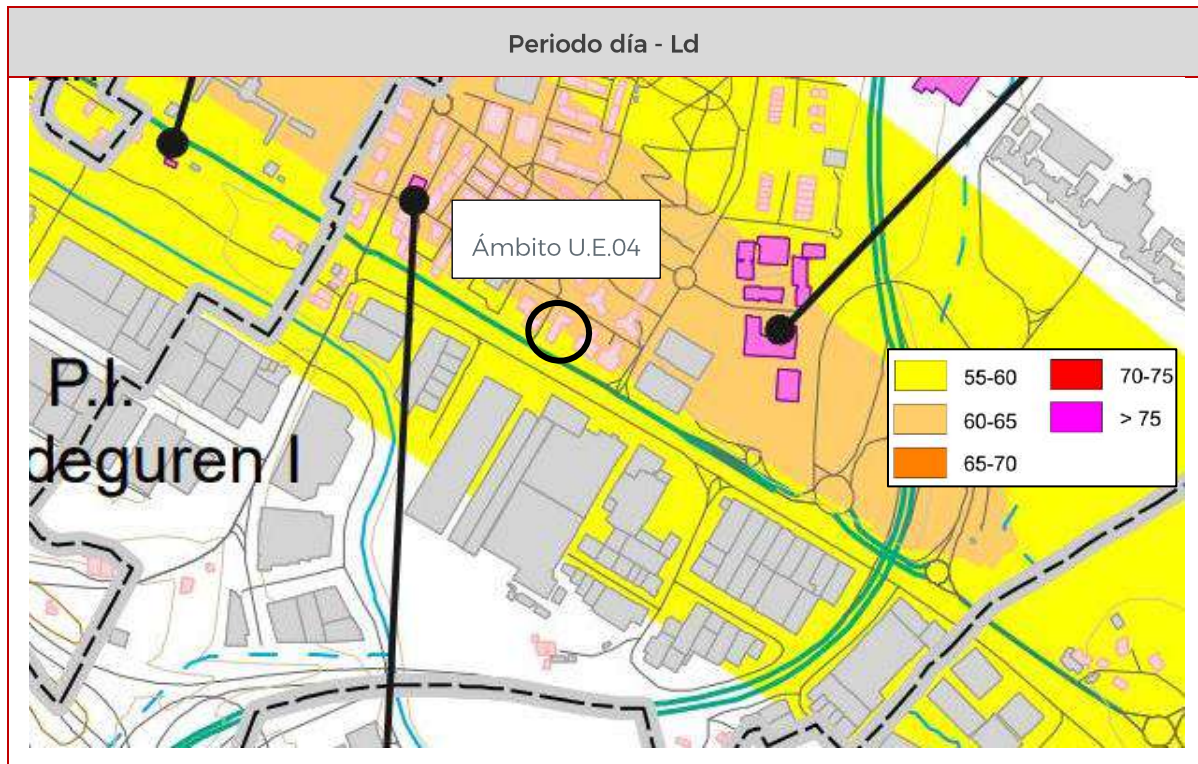
Periodo tarde - Le



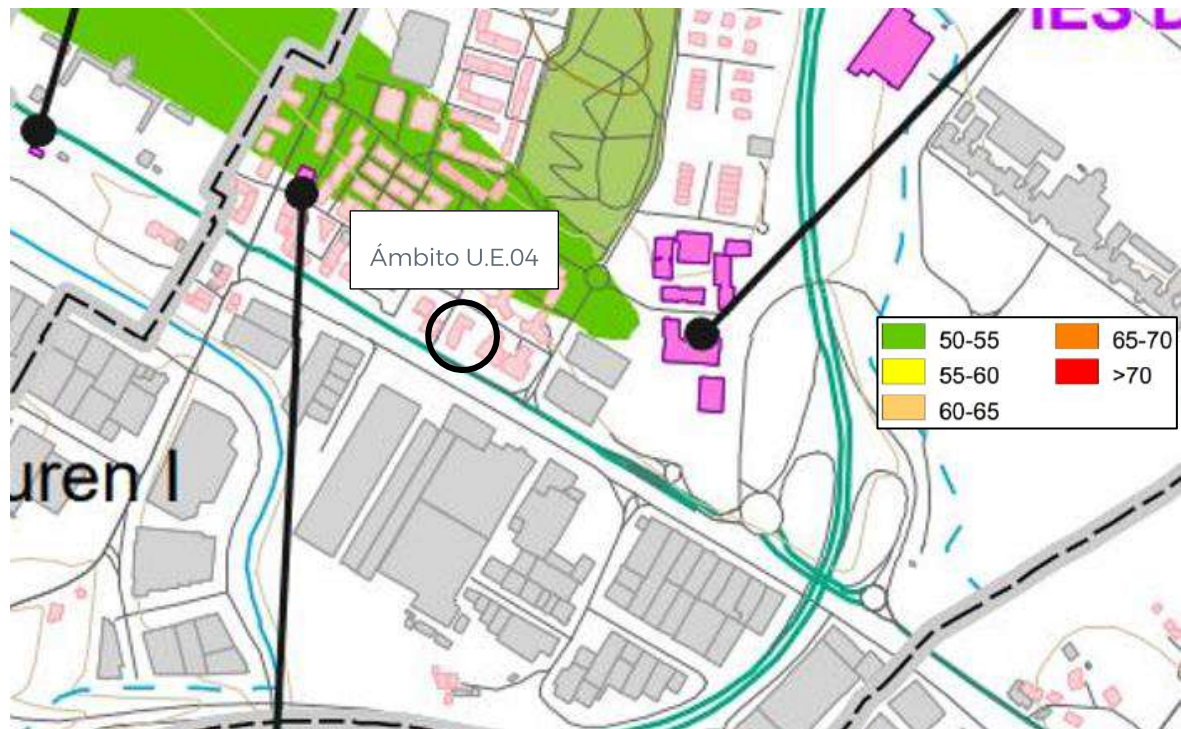
Periodo noche - Ln



El área de estudio se encuentra dentro de la zona de afección del Aeropuerto de Bilbao; esta información ha sido obtenida de la propia página web de Aena, cuyos mapas de ruido se publicaron en el año 2022.



Periodo noche - Ln



Se puede observar que el ámbito se ve afectado por el ruido del aeropuerto únicamente en los periodos día y tarde: en el periodo diurno se alcanzan niveles máximos de 60-65 dBA y en el periodo tarde de 55-60 dBA.

Para realizar las simulaciones se ha tenido en cuenta tanto el ruido del tráfico rodado, como el del tráfico ferroviario y el del aeropuerto.

4 METODOLOGIA DE TRABAJO

Tras concretar el alcance de los trabajos, realizar un análisis de la normativa aplicable y describir el ámbito del estudio, se ha abordado la creación de un modelo digital que permita estimar los niveles de ruido que caracterizan la situación acústica. Para ello, la metodología operativa seguida en la evaluación del impacto acústico es la siguiente:

4.1 RECOPIACIÓN Y ESTUDIO DE LA INFORMACIÓN

Primeramente, se ha recopilado toda la información necesaria para el correcto desarrollo de los trabajos. Entre la información necesaria se encuentra la siguiente:

- Planos de ubicación de la zona de estudio, con la siguiente información:
 - Información cartográfica de las carreteras actuales.
 - Información de los edificios, barreras y obstáculos.
 - Curvas de nivel.
- Ortofotos del área de estudio.
- Recopilación de las fuentes de ruido: localización, número y tipo de focos sonoros, datos de emisión sonora de los mismos, horario de funcionamiento, antecedentes, etc.
- Mapa de zonificación acústica vigente.
- Recopilación de información de otras fuentes de ruido presentes en la zona.

4.2 ZONIFICACION ACUSTICA Y OBJETIVOS DE CALIDAD ACUSTICA APLICABLES

El Decreto 213/2012, en su Anexo I, Parte 1 Tabla A, fija los objetivos de calidad acústica para cada tipo de área acústica. Los siguientes objetivos de calidad se refieren a áreas urbanizadas existentes.

Según la definición del Decreto 213/2012, en su artículo 31.2, las áreas acústicas para las que se prevea un futuro desarrollo urbanístico, incluidos los casos de recalificación de usos urbanísticos, tendrán objetivos de calidad acústica en el espacio exterior 5 dBA más restrictivos que las áreas urbanizadas existentes.

Tabla A

ZONAS DE SENSIBILIDAD ACÚSTICA		ÍNDICES DE RUIDO (dBA)		
		LD	LE	LN
E	Ámbitos/Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica	60	60	50
A	Ámbito/Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial	65	65	55
D	Ámbitos/Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c)	70	70	65
C	Ámbitos/Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos	73	73	63
B	Ámbitos/Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial	75	75	65
F	Ámbitos/Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen	(1)	(1)	(1)

NOTA: Estos índices se evaluarán tanto a 2 metros y a todas las alturas de los posibles edificios afectados, tal y como marca el Decreto 213/2012, de 16 de octubre; como a 4 metros de altura, tal y como exige el Real Decreto 1367/2007 a nivel nacional.

En base a los usos de suelo actuales, y pese a no existir un mapa de zonificación acústica aprobado en el municipio de Derio, el Ámbito U.E.04 se identifica un uso terciario, y por ello se focalizará el estudio en dar cumplimiento a estos Objetivos de Calidad Acústica en las áreas de ocupación, siendo los valores a aplicar los siguientes:

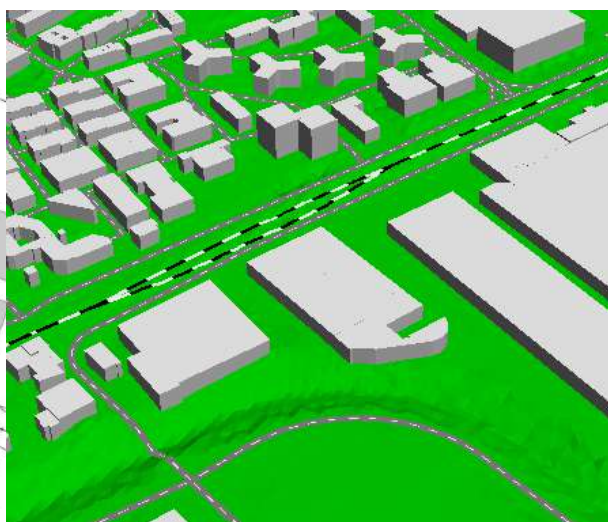
ZONAS DE SENSIBILIDAD ACÚSTICA		ÍNDICES DE RUIDO (dBA)		
		LD	LE	LN
D	Ámbitos/Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c)	65	65	55

4.3 CREACIÓN DEL MODELO PREDICTIVO

A partir de la documentación recopilada y de la cartografía propia, se ha realizado un modelo digital del terreno de la zona objeto de estudio. En dicho modelo se han trazado las infraestructuras viarias, los edificios, las diferentes fuentes de ruido, los obstáculos y el resto de información cartográfica de interés. A continuación, puede verse una imagen del modelo generado:



Modelo digital de la zona de estudio



Modelo 3D de la zona de estudio

A partir de este modelo, se han generado los modelos acústicos predictivos mediante el software de modelización Cadna-A de Datakustik, el cual cumple con los estándares europeos recomendados por la Directiva Europea 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental; empleando el método de CNOSSOS, usado para la estimación de los niveles de ruido.

Una vez realizado el modelo cartográfico, se ha procedido a definir y ajustar los parámetros de cálculo acústico, entre los que se encuentran:

- Método de cálculo: CNOSSOS-EU (Método común de evaluación del ruido en Europa)
- Propiedades de absorción del aire: standard.
- Condiciones meteorológicas: Interim default (D=50%; E=75%; N=100%).
- Propiedades de absorción del terreno: según tipo de cubierta.
- Número de reflexiones consideradas: 2.
- Definición del radio de cálculo: 1000 metros.

Por último, se ha definido un grid o malla de cálculo, que cubre toda la zona de estudio, en el que se obtendrá un valor sonoro a 2 m de altura sobre el suelo y a 2 m de distancia entre receptores (paso 2x2), que se emplea para calcular las curvas isófonas representadas en los mapas de niveles sonoros y para evaluar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica establecidos en la normativa.

Para el cálculo se han distinguido los tres periodos temporales que establece la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre evaluación y gestión ambiental. Esto es, periodo día de 7:00 – 19:00 h, periodo tarde de 19:00 – 23:00 h y periodo noche de 23:00 – 07:00 h correspondiendo 12 horas al día, 4 a la tarde y 8 a la noche.

A partir de estos valores, se ha representado la siguiente información en el siguiente apartado (también contenido en detalle en los *Anexos I y II*:

- Plano de curvas isófonas para los periodos día, tarde y noche en situación actual para los siguientes rangos de niveles sonoros (dBA): 45-50; 50-55; 55-60; 60-65; 65-70; 70-75 y >75.
- Plano de curvas isófonas para los periodos día, tarde y noche en situación futura para los siguientes rangos de niveles sonoros (dBA): 45-50; 50-55; 55-60; 60-65; 65-70; 70-75 y >75.

También se ha de evaluar los resultados en los receptores en fachada de los edificios, para analizar de forma concreta los niveles acústicos que se alcanzan en las mismas. A continuación pueden observarse los resultados obtenidos en el punto 5.

5 EVALUACIÓN DE RESULTADOS

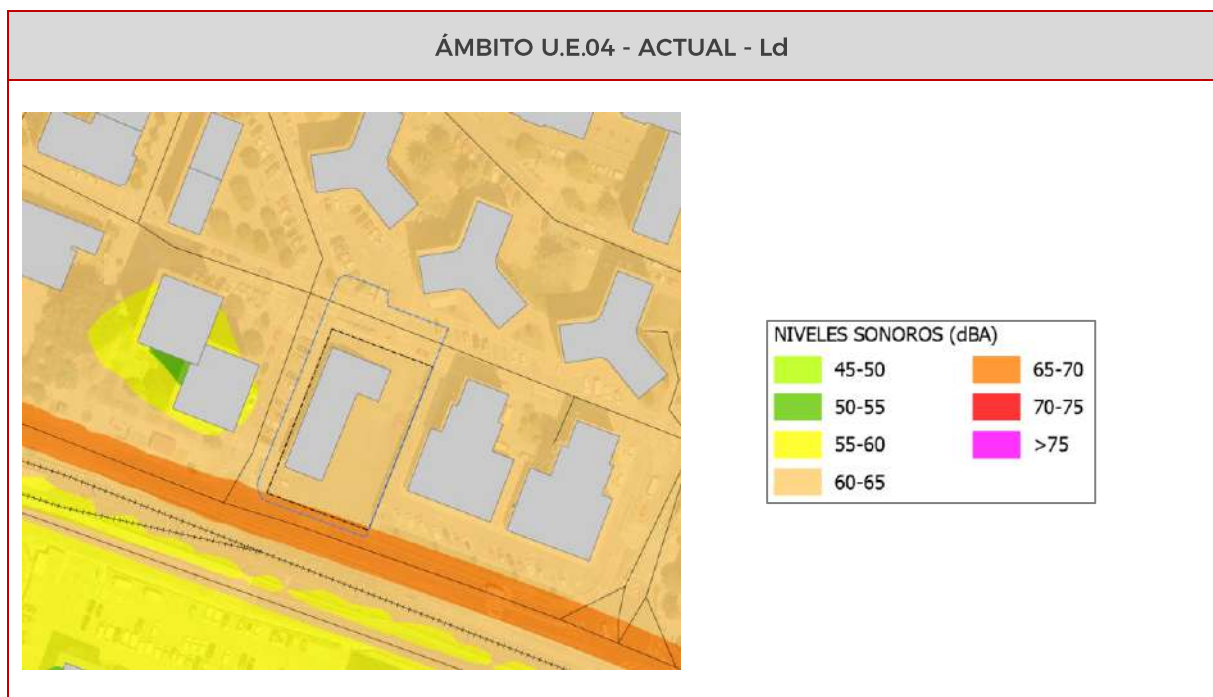
Una vez creado el modelo predictivo, con la misma configuración de propiedades y atributos empleada, se ha procedido a realizar los cálculos acústicos para obtener los valores sonoros en el ámbito de estudio en la situación actual y en la situación futura

5.1 ESTUDIO DE IMPACTO ACUSTICO EN SITUACION ACTUAL

Para la evaluación de la situación actual se han distinguido los tres periodos temporales que establece la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre evaluación y gestión ambiental. Esto es, periodo día de 7:00 – 19:00 h, periodo tarde de 19:00 – 23:00 h y periodo noche de 23:00 – 07:00 h correspondiendo 12 horas al día, 4 a la tarde y 8 a la noche. El cálculo de los indicadores se ha realizado a 2 metros de altura sobre el nivel del suelo, tal y como se especifica en el Decreto 213/2012.

Una vez realizados los cálculos, se han extraído los valores de la malla de cálculo y se han procesado para crear diversos mapas de curvas isófonas para los indicadores Ld (día), Le (tarde) y Ln (noche) en ambas situaciones (*Anexo I*).

En base a los resultados obtenidos para la situación actual, en el siguiente apartado se exponen los mapas de curvas isófonas para los tres periodos temporales, que caracterizan la situación acústica del área objeto de estudio.



ÁMBITO U.E.04 - ACTUAL - Le



NIVELES SONOROS (dBA)	
45-50	65-70
50-55	70-75
55-60	>75
60-65	

ÁMBITO U.E.04 - ACTUAL - Ln

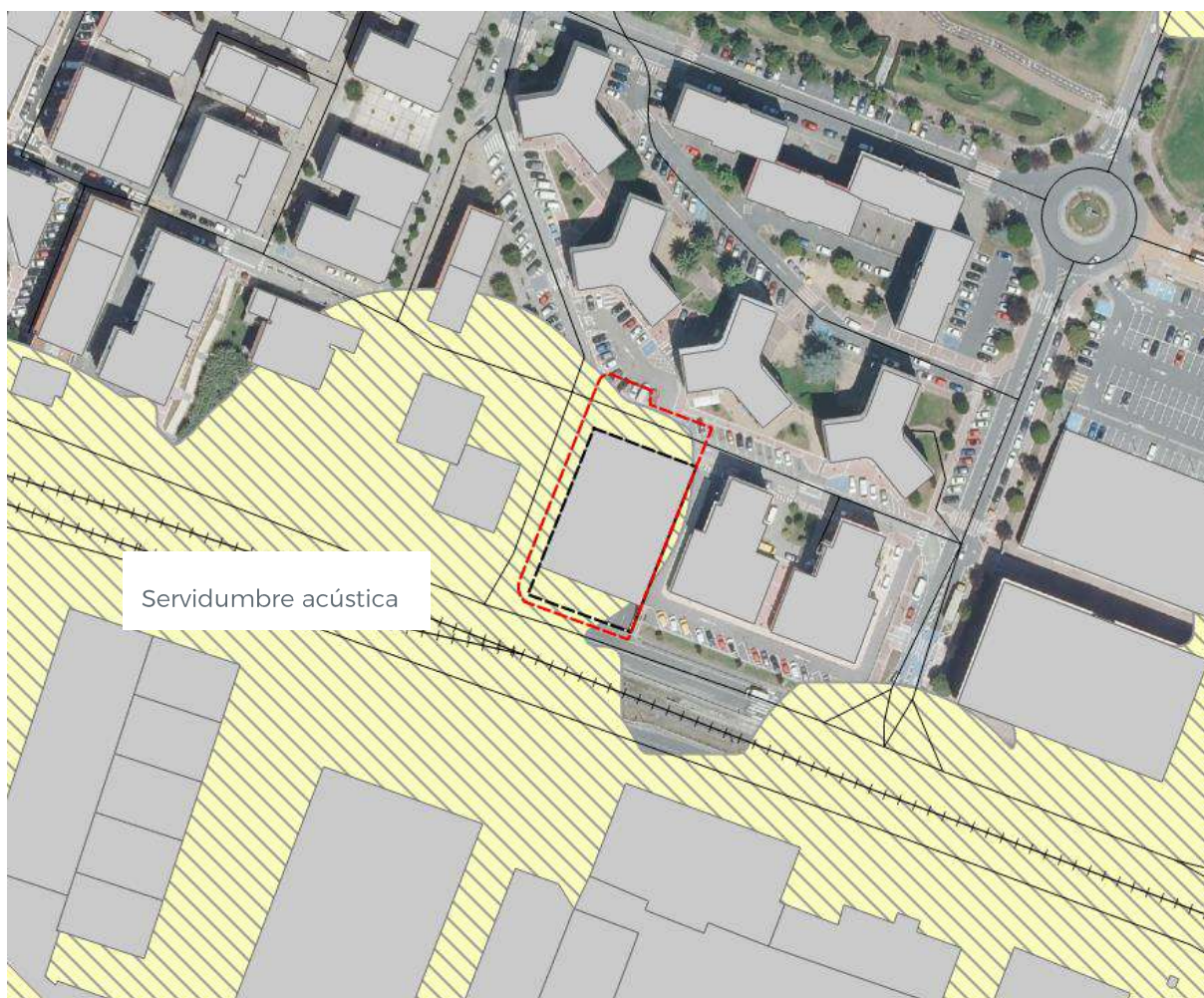


NIVELES SONOROS (dBA)	
45-50	65-70
50-55	70-75
55-60	>75
60-65	

En base a los resultados aportados por los mapas de curvas isófonas en situación actual, los niveles de ruido representados a 2 metros de altura en el límite de la parcela son los siguientes:

- Durante los periodos día y tarde los valores se encuentran en el intervalo máximo de 60-65 dBA.
- Durante el periodo nocturno los valores máximos se encuentran en el intervalo 55-60 dBA.

También, cabe destacar que la zona objeto de estudio se encuentra dentro de la zona de servidumbre acústica (ZSA) de la carretera BI-633.



La Zona de Servidumbre Acústica (ZSA) de las infraestructuras de transporte se define como la franja del territorio vinculada a una infraestructura de transporte que representa el potencial máximo de su impacto acústico y que está destinada a favorecer la compatibilidad de funcionamiento de las infraestructuras con los usos del suelo.

1. La aprobación de la Zona de Servidumbre Acústica (ZSA) de las carreteras forales tiene una serie de consecuencias legales, orientadas a compatibilizar las infraestructuras viarias de competencia foral, con los usos del suelo, y que, conforme con lo que determina el artículo 30 del Decreto 213/2012, son las siguientes:

2. En las áreas urbanizadas existentes donde el mapa de ruido de la infraestructura haya detectado incumplimientos de los objetivos de calidad acústica, el titular de la infraestructura deberá definir las

medidas correctoras tendentes al cumplimiento de los mismos así como su priorización, en los términos del Capítulo II del Título I.

3. Las personas o entidades promotoras de un futuro desarrollo previsto dentro de una zona de servidumbre acústica deberán efectuar un estudio de impacto acústico referido en el artículo 37. En este caso, la definición de las medidas de prevención acústica en el ámbito del desarrollo urbanístico son responsabilidad de la administración promotora y se evaluarán en un escenario en el que se consideren las condiciones de tráfico más desfavorables previstas a 20 años en la infraestructura teniendo en cuenta las condiciones de tráfico actuales para lo cual se solicitará información a la persona o entidad titular de la infraestructura.

4. La Administración Local, cuando se produzca un desarrollo urbanístico en la zona de servidumbre acústica, deberá remitir la documentación relativa al estudio acústico al que se refiere el párrafo 2 de este artículo a la persona o entidad titular de la misma, de forma previa a la aprobación inicial del correspondiente instrumento urbanístico, para que emita informe preceptivo en relación con la regulación de la contaminación acústica prevista en el presente Decreto.

5. Las zonas de servidumbre acústica se incluirán en los instrumentos de planeamiento urbanístico

En aplicación del Artículo 28 del Decreto 213/2012, la zona de servidumbre acústica (ZSA) se delimita por la envolvente de los receptores o zonas del territorio que superan los niveles de referencia en el escenario de máxima emisión y se representa mediante la delimitación de un área a ambos lados de la carretera.

5.2 ESTUDIO DE IMPACTO ACUSTICO EN SITUACION FUTURA

Siguiendo el mismo proceso de modelizado que en la situación actual, en este apartado se analizan los resultados obtenidos para la situación futura. En el siguiente apartado se exponen los mapas de curvas isófonas para los tres periodos temporales, que caracterizan la situación acústica futura del área objeto de estudio.

En ella se contemplan los cambios que se pueden dar en el escenario a 20 años vista, teniendo en cuenta las nuevas las características topográficas tras la intervención urbanística, así como la modificación del viario y los cambios previstos en las edificaciones.

Para la estimación del tráfico en las diferentes vías de comunicación existentes que afectan sobre el área de estudio, se ha considerado se ha estimado un aumento generalizado del 28,8% en el volumen de tráfico, tal y como establece la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, por la que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento.

Igualmente, se han distinguido los tres periodos temporales que establece la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre evaluación y gestión ambiental. Esto es, periodo día de 7:00 – 19:00 h, periodo tarde de 19:00 – 23:00 h y periodo noche de 23:00 – 07:00 h correspondiendo 12 horas al día, 4 a la tarde y 8 a la noche.

A continuación se presentan los resultados en los planos de curvas isófonas con altura de malla a 2 metros:

ÁMBITO U.E.04 - FUTURO - Ld



NIVELES SONOROS (dBA)	
45-50	65-70
50-55	70-75
55-60	>75
60-65	

ÁMBITO U.E.04 - FUTURO - Le



NIVELES SONOROS (dBA)	
45-50	65-70
50-55	70-75
55-60	>75
60-65	

ÁMBITO U.E.04 - FUTURO - Ln



NIVELES SONOROS (dBA)	
45-50	65-70
50-55	70-75
55-60	>75
60-65	

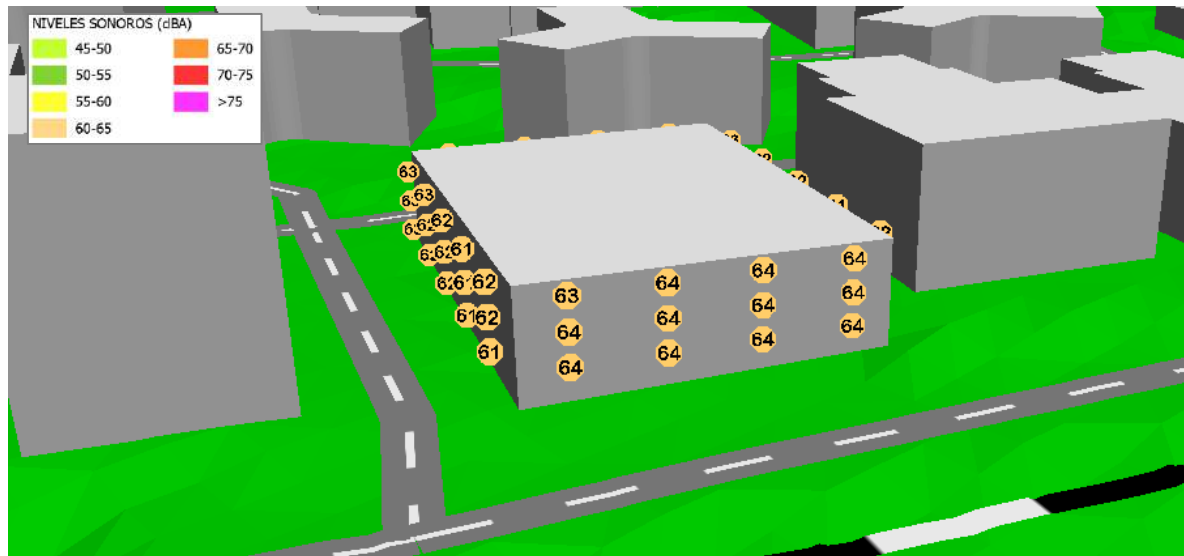
En base a los resultados aportados por los mapas de curvas isófonas en situación futura, es decir, a 20 años vista, los niveles de ruido representados a 2 metros de altura en el límite de parcela son los siguientes:

- Durante los periodos día y tarde los valores se encuentran en el intervalo máximo de 60-65 dBA.
- Durante el periodo nocturno los valores máximos se encuentran en el intervalo 55-60 dBA.

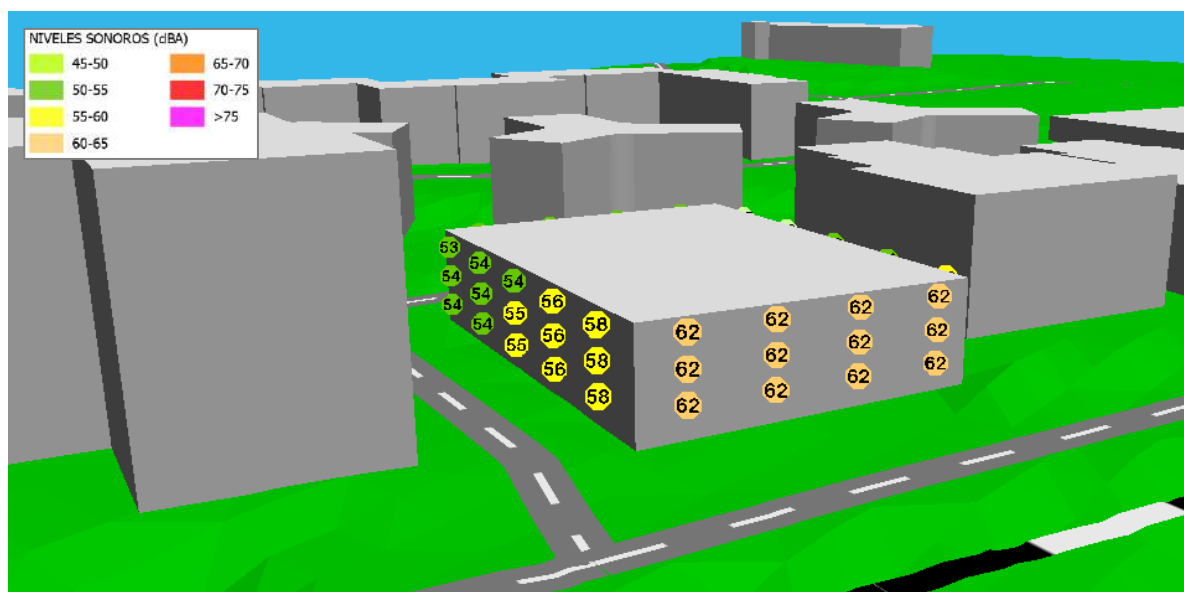
RESULTADOS DE LOS RECEPTORES EN FACHADAS:

Para analizar el grado de cumplimiento de los objetivos de calidad acústica de aplicación, además de examinar los mapas de curvas isófonas a 2 m de altura sobre el nivel del suelo, en el modelo predictivo se han dispuesto y calculado receptores en la totalidad de las fachadas con ventanas y a todas las alturas del edificio proyectado. En los siguientes planos se muestran los máximos valores alcanzados en todas ellas:

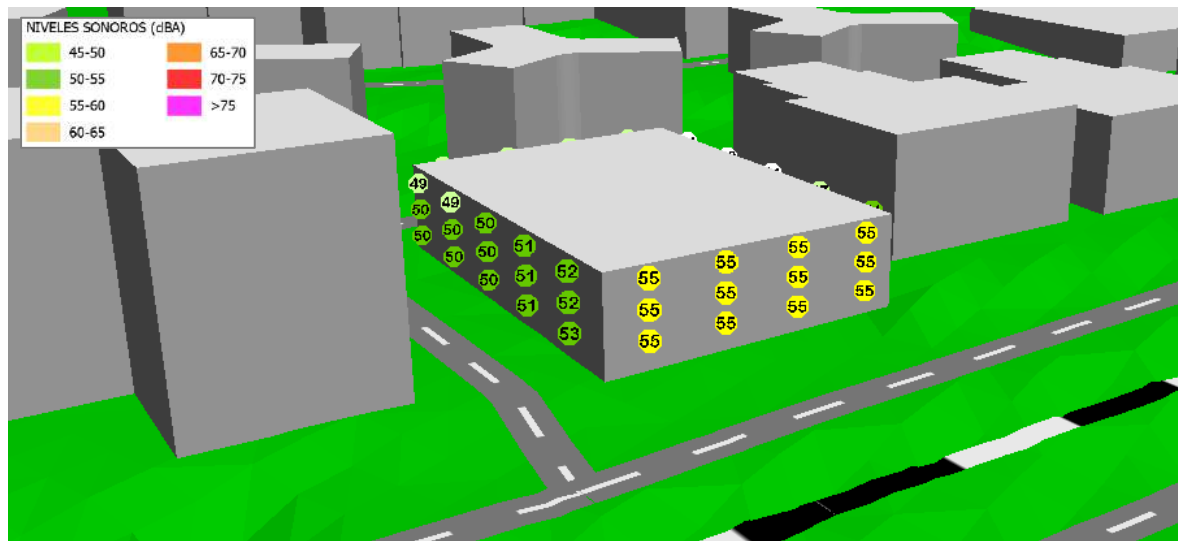
ÁMBITO U.E.04 - FACHADAS - Ld



ÁMBITO U.E.04 - FACHADAS - Le



ÁMBITO U.E.04 - FACHADAS - Ln



Los resultados aportados por los receptores en fachada son los siguientes:

- Durante los periodos día y tarde no se producen superación de los OCA en ninguna de las alturas. Las superaciones se producen el límite de la normativa, siendo los valores estimados inferiores a los 65 dBA.
- Durante el periodo nocturno tampoco se registran superaciones OCA al encontrarse valores del entorno de los 50-55 dBA.

6 ESTUDIO DE ALTERNATIVAS

En el artículo 39 del Decreto 312/2012, se establece la necesidad de incorporar el Estudio de Impacto Acústico de alternativas de diseño de las áreas como paso previo a la aprobación de la ordenación pormenorizada del planeamiento municipal que sea aplicable.

Con los datos aportados para este desarrollo urbanístico se determina que el uso de la ordenación prevista es compatible.

7 DEFINICIÓN DE MEDIDAS PREVENTIVAS

Por último, en el artículo 40 del Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco establece que en los estudios de impacto acústico sobre futuros desarrollos urbanísticos se definirán las medidas necesarias para alcanzar los objetivos de calidad acústica, velando por el cumplimiento de los valores objetivo y que resulten técnica y económicamente proporcionadas, las cuales se encaminarán a proteger, en primera instancia, el ambiente exterior de las áreas acústicas, de tal forma que se velará por el cumplimiento de los valores objetivo considerando, en las zonas edificadas, el sonido incidente en la totalidad de las fachadas con ventanas de las edificaciones sensibles a todas sus alturas, así como en el ambiente exterior a 2 metros de altura sobre el suelo en las zonas no edificadas. La definición de estas medidas deberá incluir los plazos de su ejecución y el responsable de la misma. Además, en dicho artículo se establece que en el caso de no ser posible proteger el ambiente exterior para alcanzar los objetivos de calidad acústica aplicables debido a la desproporción técnica o económica de las medidas a implantar, suficientemente motivada, se desarrollarán medidas adicionales para, en todos los casos, cumplir con los objetivos de calidad acústica en el interior de las edificaciones.

Tras el estudio de la situación acústica futura, en el apartado 5.2 del presente estudio, se evidencia la no superación de los OCA en los tres periodos horarios contemplados.

Según el Decreto 213/2012, para poder conceder licencias de edificación para la construcción de nuevos edificios, se deben satisfacer los OCA aplicables en el espacio exterior, salvo la existencia de razones excepcionales de interés público debidamente motivadas o en zonas de protección acústica especial en los supuestos definidos en el artículo 45 del Decreto.

Por este motivo, y para el espacio estudiado debido al cumplimiento de los OCA, no se hace necesaria la propuesta de medidas correctoras en este caso.

8 CONCLUSIONES

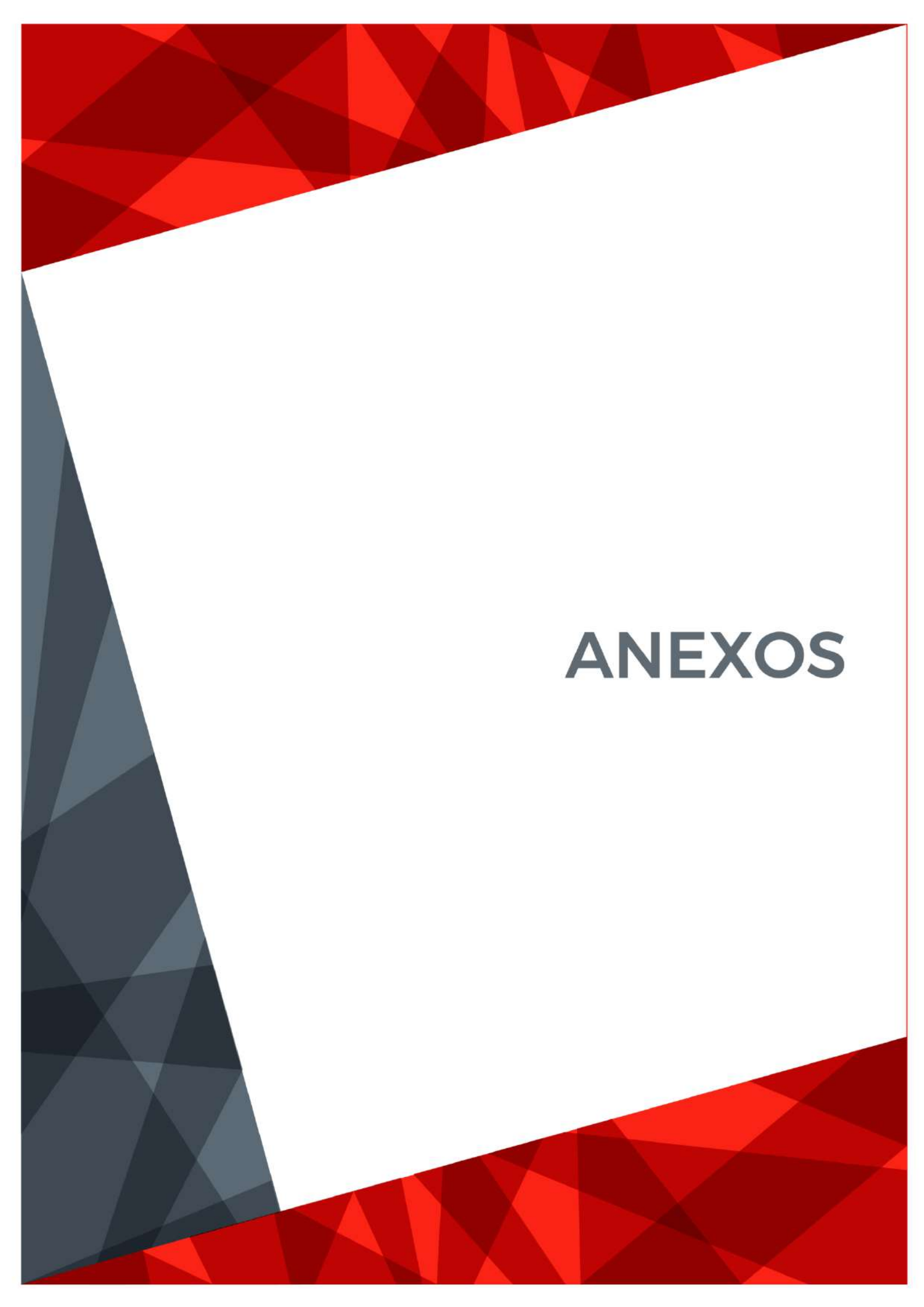
De acuerdo con el análisis realizado para la situación acústica actual y futura en un escenario a 20 años vista, y según el Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco, se concluye que el desarrollo del Plan Especial en el Ámbito U.E.04 en Derio, cumpliría los Objetivos de Calidad Acústica (OCA) que se establecen en el Anexo I Parte 1, Tabla A,

Las principales conclusiones que se han extraído de este estudio de impacto acústico asociado a dicho ámbito son las siguientes:

- Se han identificado las áreas acústicas más sensibles al ruido del entorno en donde se prevé la actuación urbana.
- A partir del análisis acústico se concluye que el área contemplada, una vez desarrollada (situación futura), recibe niveles inferiores a los establecidos como límite en los Objetivos de Calidad Acústica.
- A partir de la evaluación del impacto acústico se ha determinado que no es necesaria la implementación de medidas preventivo-correctoras debido al incumplimiento de los OCA.

En definitiva, el presente estudio acústico recoge todo lo exigido por el artículo 37 del Decreto 213/2012. Esto es:

- Análisis de las fuentes sonoras en base a lo descrito en el artículo 38,
- Estudio de alternativas, en base a lo descrito en el artículo 39 y,
- Definición de medidas en base a lo descrito en el artículo 40 del Decreto 213/2012.

The background of the page is composed of large, overlapping triangles in various shades of red and grey. A large white triangular area is positioned on the left side, pointing towards the bottom-left corner. The word "ANEXOS" is centered in the white area.

ANEXOS

ANEXO I

PLANOS DE NIVELES SONOROS SITUACIÓN ACTUAL



PROYECTO:

Estudio acústico asociado al
Plan Especial del Ámbito U.E.04,
en Derio (Bizkaia)

PLANO DE NIVELES SONOROS
RUIDO EN PERIODO DÍA (Ld)
SITUACIÓN ACTUAL

ELEMENTOS CARTOGRÁFICOS

- Ámbito de estudio
- Parcela privada
- Edificios
- Viales de tráfico rodado
- Ferrocarril

NIVELES SONOROS (dBA)

45-50	65-70
50-55	70-75
55-60	>75
60-65	

ESCALA: 1:600

0 5 10 15 20 m

N

FECHA:

NOVIEMBRE 2024

PETICIONARIO:

KREAN

AUTOR DEL ESTUDIO:

Teresa garcía Tapias

CONSULTORA:

Audiotec



PROYECTO:

Estudio acústico asociado al
Plan Especial del Ámbito U.E.04,
en Derio (Bizkaia)

PLANO DE NIVELES SONOROS
RUIDO EN PERIODO TARDE (Le)
SITUACIÓN ACTUAL

ELEMENTOS CARTOGRÁFICOS

- Ámbito de estudio
- Parcela privada
- Edificios
- Viales de tráfico rodado
- Ferrocarril

NIVELES SONOROS (dBA)

45-50	65-70
50-55	70-75
55-60	>75
60-65	

ESCALA: 1:600

0 5 10 15 20 m

N

FECHA:

NOVIEMBRE 2024

PETICIONARIO:

KREAN

AUTOR DEL ESTUDIO:

Teresa garcía Tapias

CONSULTORA:

Audiotec



PROYECTO:

Estudio acústico asociado al
Plan Especial del Ámbito U.E.04,
en Derio (Bizkaia)

PLANO DE NIVELES SONOROS
RUIDO EN PERIODO NOCHE (Ln)
SITUACIÓN ACTUAL

ELEMENTOS CARTOGRÁFICOS

- Ámbito de estudio
- Parcela privada
- Edificios
- Viales de tráfico rodado
- Ferrocarril

NIVELES SONOROS (dBA)

- | | |
|-------|-------|
| 45-50 | 65-70 |
| 50-55 | 70-75 |
| 55-60 | >75 |
| 60-65 | |

ESCALA: 1:600

0 5 10 15 20 m

N

FECHA:

NOVIEMBRE 2024

PETICIONARIO:

KREAN

AUTOR DEL ESTUDIO:

Teresa garcía Tapias

CONSULTORA:

Audiotec

ANEXO II

PLANOS DE NIVELES SONOROS SITUACIÓN FUTURA



PROYECTO:

Estudio acústico asociado al
Plan Especial del Ámbito U.E.04,
en Derio (Bizkaia)

PLANO DE NIVELES SONOROS
RUIDO EN PERIODO DÍA (Ld)
SITUACIÓN FUTURA

ELEMENTOS CARTOGRÁFICOS

- Ámbito de estudio
- Parcela privada
- Edificios
- Viales de tráfico rodado
- Ferrocarril

NIVELES SONOROS (dBA)

45-50	65-70
50-55	70-75
55-60	>75
60-65	

ESCALA: 1:600

0 5 10 15 20 m

N

FECHA:

NOVIEMBRE 2024

PETICIONARIO:

KREAN

AUTOR DEL ESTUDIO:

Teresa garcía Tapias

CONSULTORA:

Audiotec



PROYECTO:

Estudio acústico asociado al
Plan Especial del Ámbito U.E.04,
en Derio (Bizkaia)

PLANO DE NIVELES SONOROS
RUIDO EN PERIODO TARDE (Le)
SITUACIÓN FUTURA

ELEMENTOS CARTOGRÁFICOS

- Ámbito de estudio
- Parcela privada
- Edificios
- Viales de tráfico rodado
- Ferrocarril

NIVELES SONOROS (dBA)

45-50	65-70
50-55	70-75
55-60	>75
60-65	

ESCALA: 1:600

0 5 10 15 20 m

N

FECHA:

NOVIEMBRE 2024

PETICIONARIO:

KREAN

AUTOR DEL ESTUDIO:

Teresa garcía Tapias

CONSULTORA:

Audiotec



PROYECTO:

Estudio acústico asociado al
Plan Especial del Ámbito U.E.04,
en Derio (Bizkaia)

PLANO DE NIVELES SONOROS
RUIDO EN PERIODO NOCHE (Ln)
SITUACIÓN FUTURA

ELEMENTOS CARTOGRÁFICOS

- Ámbito de estudio
- Parcela privada
- Edificios
- Viales de tráfico rodado
- Ferrocarril

NIVELES SONOROS (dBA)

45-50	65-70
50-55	70-75
55-60	>75
60-65	

ESCALA: 1:600

0 5 10 15 20 m

N

FECHA:

NOVIEMBRE 2024

PETICIONARIO:

KREAN

AUTOR DEL ESTUDIO:

Teresa garcía Tapias

CONSULTORA:

Audiotec



PROYECTAMOS **BIENESTAR**

DELEGACIONES **NACIONALES**

Castilla y León | Catalunya | Euskadi | C. Madrid | C. Valencia

DELEGACIONES **INTERNACIONALES**

Chile | Colombia | Perú

658 80 34 88 | info@audiotec.es | www.audiotec.es



KREAN, S.COOP.



Estudio de impacto de tráfico

Proyecto ☐ Proiektua

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN URBANA EN LA UE.04 DE LAS NNSS DE DERIO

Promotor ☐ Sustatzailea

Eroski s.coop

Fecha ☐ Data

Diciembre/2024 /Abendua

Autor ☐ Egilea

Larraitz Sasiain/ María Rodríguez

Arquitecta/ Arquitecta







Estudio de impacto de tráfico de una superficie comercial EROSKI en Derio

Diciembre 2024

Índice

<u>1</u>	<u>CARTA DE PRESENTACIÓN</u>	<u>3</u>
<u>2</u>	<u>OBJETO DEL TRABAJO</u>	<u>4</u>
<u>3</u>	<u>ÁMBITO DE ESTUDIO</u>	<u>5</u>
3.1	Ubicación	5
3.2	Red viaria	6
3.3	Estaciones de aforo en la zona	10
3.4	Transporte público y movilidad en el entorno	¡Error! Marcador no definido.
3.5	Transporte público y movilidad en el entorno	13
<u>4</u>	<u>LA SUPERFICIE COMERCIAL</u>	<u>15</u>
4.1	Características	15
4.2	Generación y atracción de viajes	16
<u>5</u>	<u>TRÁFICO EN SITUACIÓN FUTURA</u>	<u>19</u>
<u>6</u>	<u>CONCLUSIONES</u>	<u>22</u>

1 Carta de presentación

Ingartek es una empresa fundada en el año 2008 cuya sede se encuentra en Bilbao. Desde un primer momento la misión de Ingartek ha sido la de satisfacer las necesidades de gestión en el sector del transporte y la movilidad a las que se enfrentan habitualmente las administraciones públicas. En el sector del transporte es necesario dominar distintas disciplinas para abordar los proyectos tan diversos que demanda la sociedad hoy en día. Estas disciplinas van desde el campo de la sociología hasta la ingeniería pasando por la estadística o las matemáticas que intervienen en la planificación de los servicios. Ingartek nace precisamente con un equipo de personas especialistas en estas materias y lo largo de estos últimos 12 años se han incorporado al equipo nuevos perfiles para reforzar las competencias y ampliarlas. Esto hace que la propuesta de valor de Ingartek se vea enriquecida por un equipo multidisciplinar con una gran experiencia, de más de 20 años, en este sector.

El aspecto diferencial que aporta Ingartek a este proyecto en particular es la capacidad y el manejo de las últimas tecnologías informáticas en Big Data y Machine Learning. Es tal esta especialización que desde 2017 Ingartek es partner de Orange para el tratamiento de los datos móviles para su conversión a información sobre movilidad. Los volúmenes de información mensual que Ingartek trata en sus proyectos son de varios billones de registros y terabytes de datos. Además de la información de los datos móviles, Ingartek también ofrece servicio a distintas administraciones para explotar la información estadística de demanda de sus tarjetas de transporte y de los sistemas de ayuda a la explotación de varios proveedores.

La necesidad del manejo de estas fuentes de datos ha sido, entre otras, para alimentar los modelos de simulación que Ingartek ha creado por ejemplo para la Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa o el Consorcio de Transportes de Bizkaia. Estos modelos de transporte se han desarrollado utilizando la herramienta de macrosimulación EMME de INRO.

Es importante destacar que, si bien el aspecto diferencial de Ingartek son las nuevas tecnologías, también ofrece sus servicios para abordar otras tareas tan necesarios como la encuestación, aforamientos y el tratamiento correspondiente de validación, depuración y elevación posterior. Precisamente son en estas tareas en las que las especialidades de sociología y matemáticas aportan su experiencia para llevar a cabo los trabajos con éxito.

Desde Ingartek queremos manifestar nuestra motivación y entusiasmo por realizar el trabajo de la encuesta de movilidad de Euskadi 2021 e imagen de la demanda que sin duda serán una referencia para muchos otros estudios y decisiones que se vayan a tomar en nuestra comunidad en los próximos años.

2 Objeto del trabajo

En este estudio de tráfico, se realiza la estimación de movilidad de una superficie comercial en Derio y el impacto que dicho desarrollo tendrá sobre el tráfico en la conexión del viario local con el viario de titularidad foral.

Por tanto, y para testar dicho impacto se desarrolla un estudio de tráfico integral estructurado en varias fases:

- En primer lugar, se ha realizado un análisis del tráfico y movilidad en situación actual, para las vías afectadas y las de conexión, partiendo de aforos de la Diputación Foral.
- En segundo lugar, se ha realizado un modelo de atracción/generación de viajes del desarrollo urbanístico planteado, para evaluar posibles afecciones al viario circundante de titularidad foral.

Mapa 1 Vista general de Derio



3 Ámbito de estudio

3.1 Ubicación

La futura superficie comercial se ubicará en Derio, en las inmediaciones de Txoriერი Etorbidea y enmarcada por Pagasarri Kalea y Euskalherria Kalea, por lo que no tendrá afección directa con ninguna carretera de Diputación Foral, y tanto los accesos como la distribución de posibles tráficos se realizará a través de viario municipal.

El municipio de Derio, ubicado en la comarca del Gran Bilbao, dentro de la provincia de Bizkaia, es un municipio estratégicamente situado a pocos kilómetros de la ciudad de Bilbao. Con una población de unos 7.000 habitantes, su localización y características socioeconómicas lo convierten en una pieza clave dentro de la zona metropolitana de Bilbao.

Derio está excelentemente comunicado con Bilbao y localidades cercanas gracias a:

- El servicio de **Euskotren**, que asegura un transporte rápido y eficiente.
- Su cercanía a importantes vías de comunicación y al Aeropuerto de Bilbao, lo que facilita la movilidad y el comercio.

Mapa 2 Ubicación de la parcela en Derio



El municipio ha crecido considerablemente en las últimas décadas, consolidándose como un lugar de residencia atractivo, especialmente para quienes trabajan en Bilbao

o Zamudio. Ofrece una amplia gama de opciones habitacionales, desde modernas urbanizaciones y viviendas unifamiliares hasta edificios residenciales más tradicionales. Los precios competitivos de la vivienda, en comparación con el centro de Bilbao, lo convierten en una opción popular entre familias y jóvenes profesionales.

La actividad laboral en Derio es notablemente dinámica, destacando por sus oportunidades en:

- **Parque Tecnológico:** Que genera empleo en sectores innovadores y tecnológicos.
- **Aeropuerto de Bilbao:** Ubicado en la vecina localidad de Loiu, proporciona puestos de trabajo relacionados con logística, transporte y servicios.
- **PYMES locales:** Centradas en comercio, restauración y servicios para la comunidad.

Pese a ello, una parte significativa de la población activa se desplaza a diario a Bilbao para trabajar, un fenómeno común en los municipios del área metropolitana.

En este contexto, la implantación de un supermercado de proximidad supone un refuerzo a la sostenibilidad de la movilidad realizada por motivo de compra diaria, reforzando el suelo urbano consolidado frente a equipamientos fuera de entornos urbanos que requieran de motorización para el acceso a los mismos.

3.2 Red viaria

Txorierri Etorbidea es un viario municipal y local, que transcurre por Derio como prolongación de la BI-737, que transcurre fuera del ámbito, de Erandio a Erletxe. Txorierri Etorbidea será el viario principal de acceso al ámbito objeto de estudio, junto con Euskalherria Kalea.

Consiste en una carretera de doble sentido de circulación, con único carril por sentido, sin mediana ni arcén en su paso por el ámbito. Se encuentra limitada a un máximo de 50km/h, con diversos puntos a 30km/h.

Fotografía 1 Txorierri Etorbidea



En la actualidad, Se accede a la parcela de manera directa desde Txorierri Etorbidea a través de un vado existente que ofrece entrada a la zona de aparcamiento del sector a desarrollar.

Fotografía 2 acceso a la parcela desde Txorierri Etorbidea



Fotografía 3 entrada al ámbito por Pagasarri Kalea



La calle Pagasarri es un viario local de Derio, con velocidad máxima de 30km/h de único sentido de circulación y un carril, que permite el aparcamiento en ambos laterales de la calle, en batería y en línea respectivamente.

Fotografía 4 Pagasarri Kalea



Conecta la salida desde Txorierri Etorbidea con la Euskalherria Kalea y el núcleo residencial de Derio.

Fotografía 5 Euskalherria Kalea



Por su parte Euskalherria Kalea es un viario de único sentido de circulación y un carril por sentido que bordea la parcela por el norte y por su lateral oeste. En ambos segmentos del viario, no está permitido el aparcamiento, aunque sí existen reservas para contenedores de residuos.

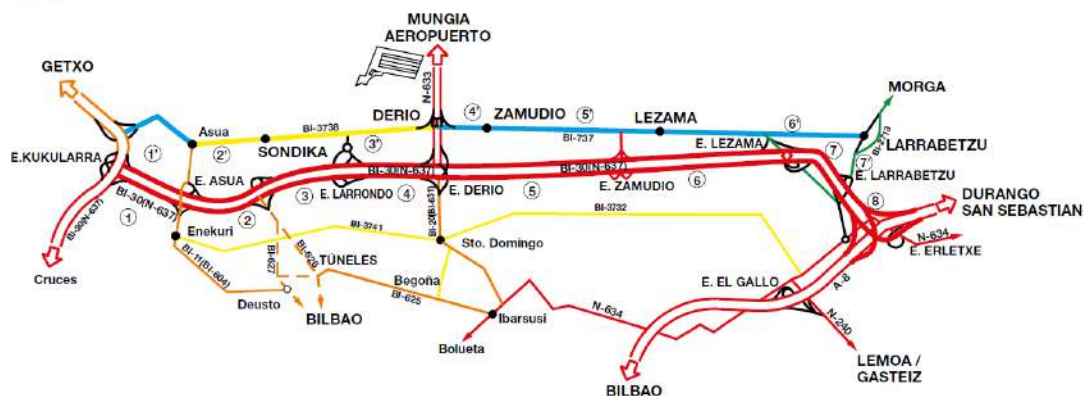
Fotografía 6 trasera de la parcela por Euskalherria Kalea



3.3 Estaciones de aforo en la zona

Según el estudio de la “Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia 2023” de la Diputación Foral, la carretera de las inmediaciones que mantiene aforos de tráfico más relevantes es la BI-737 perteneciente al corredor del Txorierri, y que discurre de manera paralela a la BI-30. Esta vía ha visto reducidos sus tráficos en un -2,9% en el periodo 2018-2023.

8 CORREDOR: TXORIERRI (Kukularra - Erletxe)

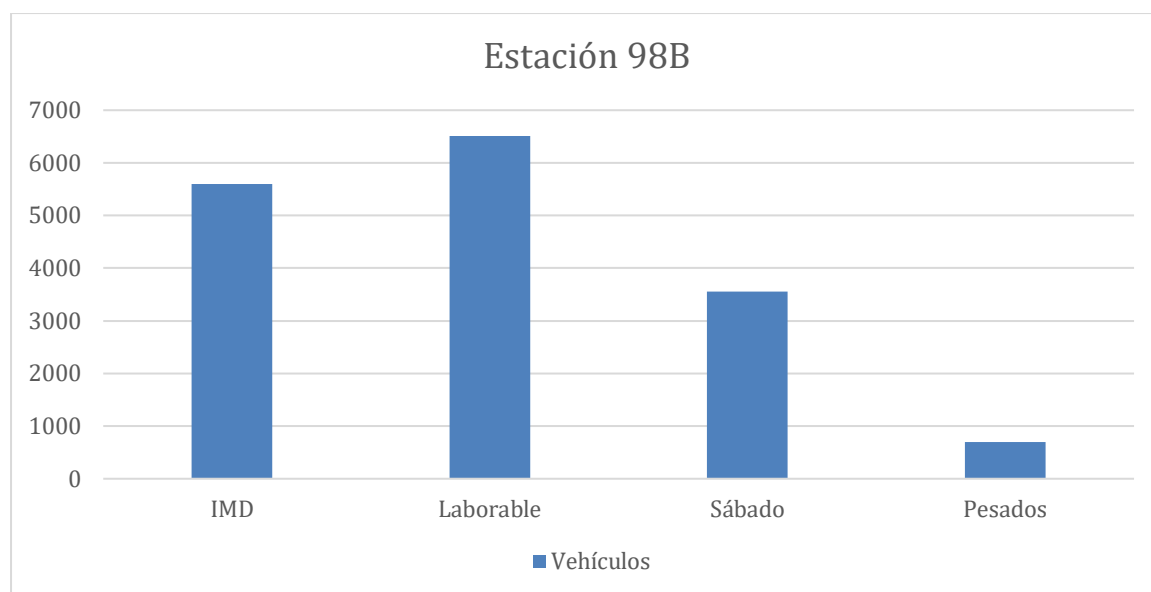


De las diversas estaciones de aforo existentes en la zona, la 98B permite conocer el tráfico circulante por dicha carretera de manera próxima a la zona objeto de estudio. Presenta los siguientes datos:

Estación	IMD (veh)	Laborable (veh)	Sábado (veh)	Pesados (%)
98B	5.597	6.512	3.554	10,1

Tabla 1. Estaciones de aforo del entorno

Además, mantienen un comportamiento diferente entre los días laborables con tasas más altas de tráfico respecto a los días de sábado y domingo, donde en ambas estaciones se obtienen registros mucho más reducidos que en los días laborables, denotando una gran estacionalidad semanal.



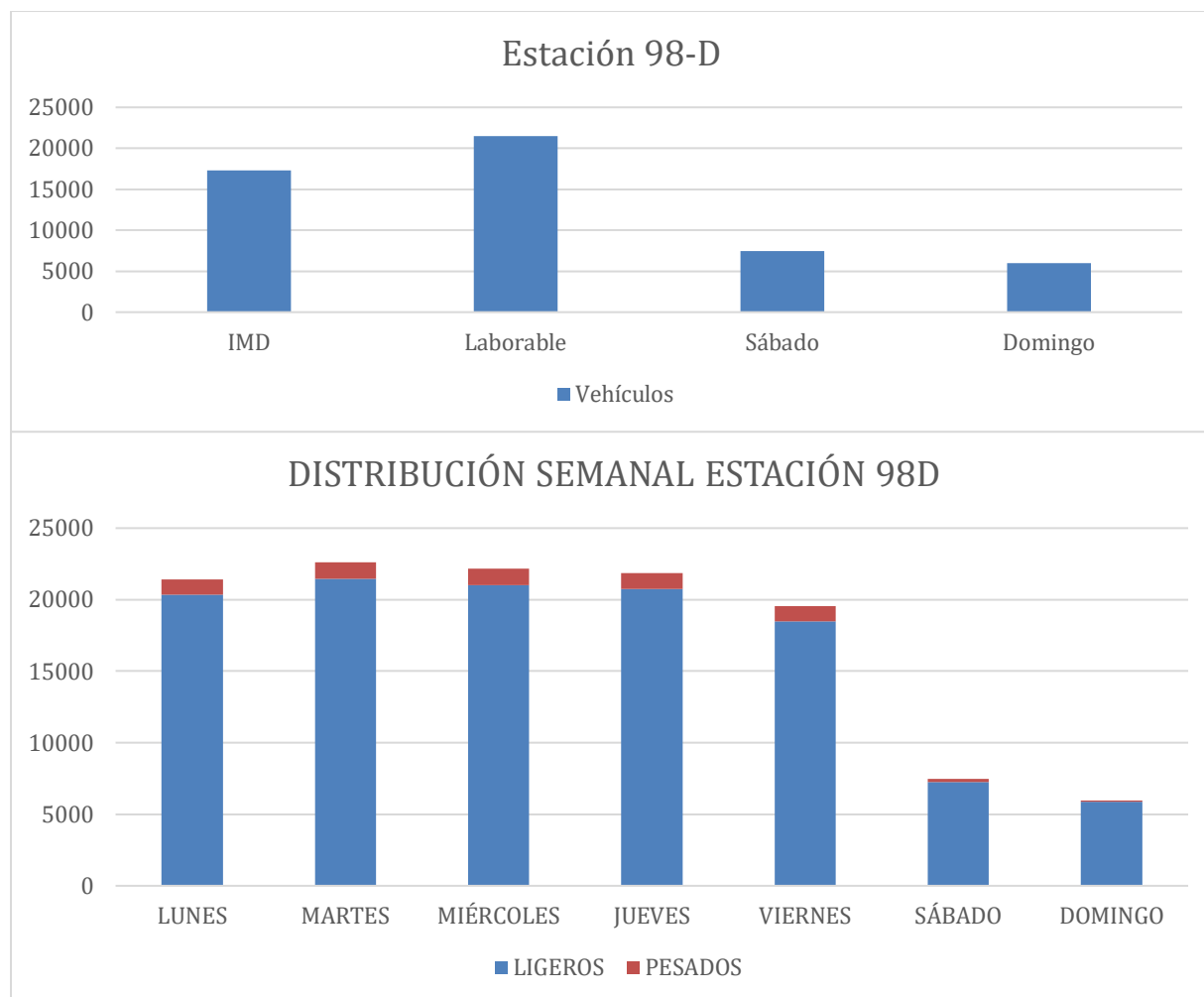
Además, la estación 98D, si bien se encuentra al otro lado del nudo de enlace con la N-633, resulta de utilidad por tratarse de una estación de aforo permanente, que aporta más volumen de datos, y que por tanto permite comprender mejor el tráfico circulante por dicha carretera en los alrededores de la zona objeto de estudio.



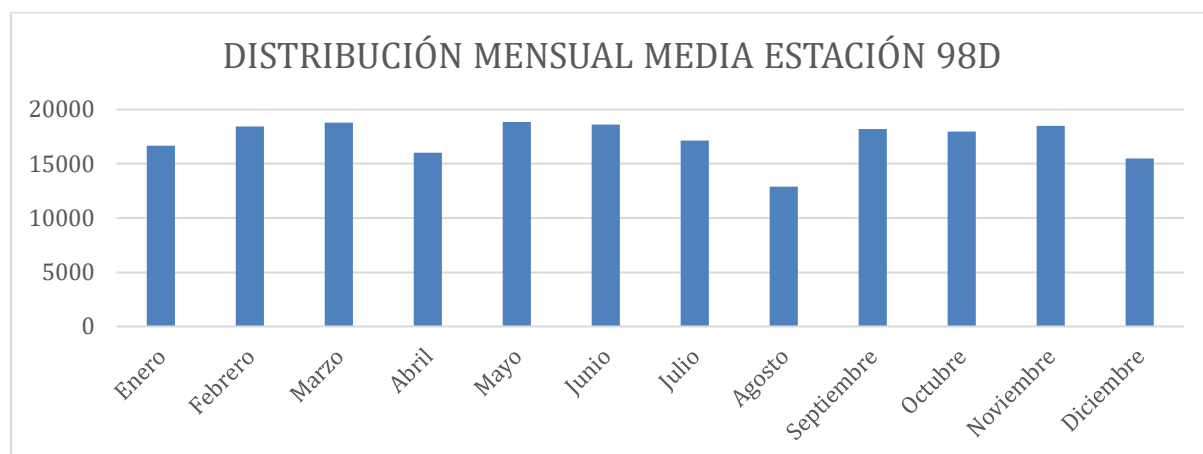
Concretamente se trata de la estación 98D, que presenta los siguientes datos:

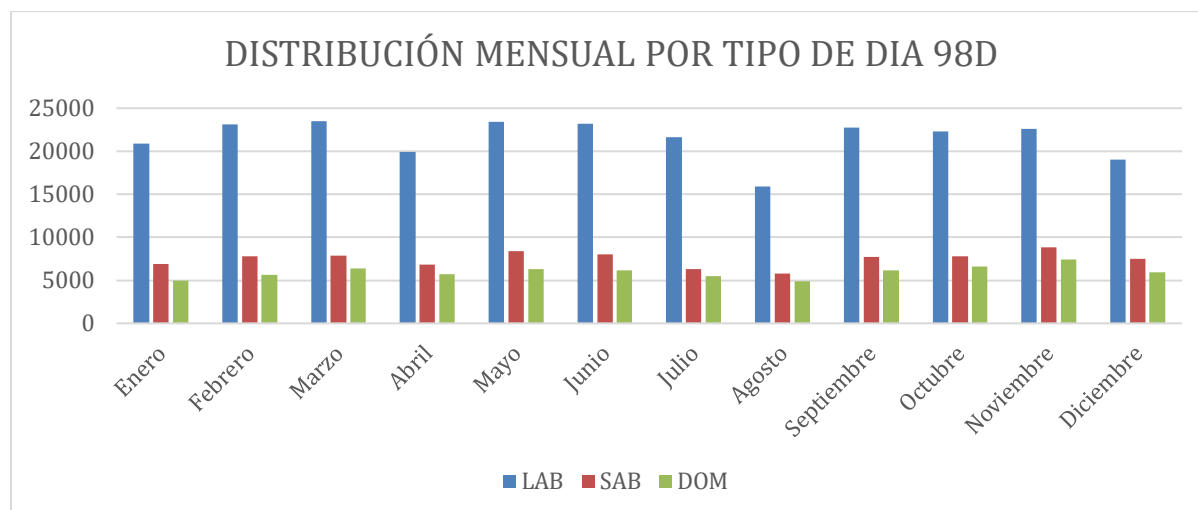
Estación	IMD (veh)	Laborable (veh)	Sábado (veh)	Pesados (%)
98D	17.293 vehículos	21.520	7.478	4,9

En dicha carretera se puede observar que se mantiene un comportamiento diferente entre los días laborables con tasas más altas de tráfico respecto a los días de sábado y domingo, donde en ambas estaciones se obtienen registros mucho más reducidos que en los días laborables, denotando una gran estacionalidad semanal, causada principalmente por la influencia del Parque Tecnológico.

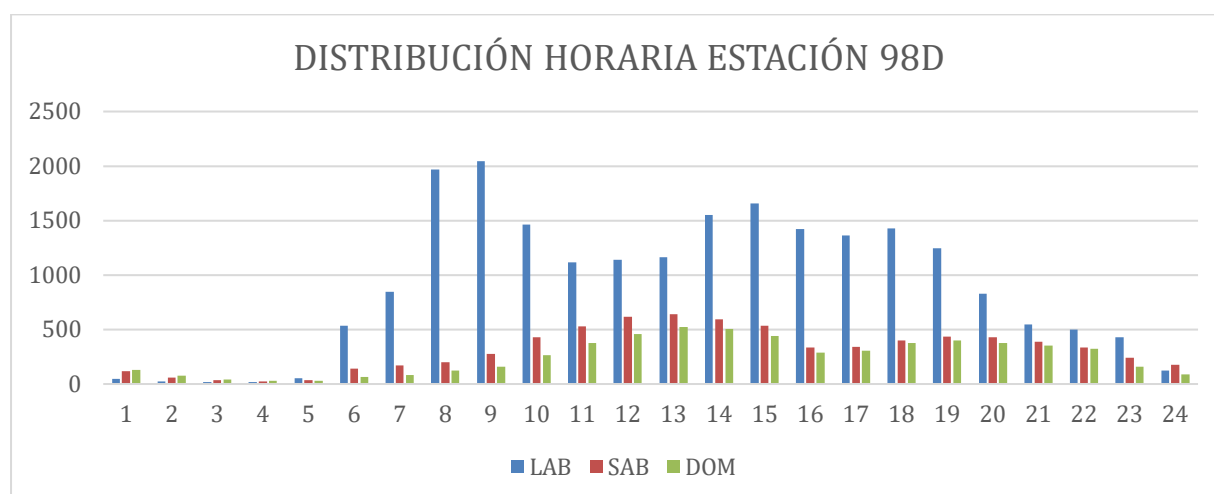


En cuanto a la distribución mensual promedio de datos de la estación 98D se observa como los meses con valores más altos incluyen marzo, mayo, junio, noviembre y octubre, que superan los 18.000, mientras que los valle son agosto y abril, donde la cifra se sitúa por debajo de los 14.000.





En cuanto a la distribución horaria de tráfico en la estación 98D diferenciando por tipo de día, se puede observar que los laborables mantienen una punta significativo entre las 7:00 y 9:00 horas, con un máximo alrededor de las 8:00 y 9:00 horas, existiendo un segundo pico importante entre las 14:00 y 18:00 horas, indicando posibles horas punta de salida del trabajo. Los sábados presenta valores mucho más bajos en general, como ya se ha comentado, con pequeñas puntas alrededor de las 11:00 a 14:00 horas, mientras que los domingos, es cuando se registra la menor intensidad de tráfico, con una distribución más homogénea.



3.4 Transporte público y movilidad en el entorno

El municipio de Derio dispone, como se ha comentado, de diversas opciones de transporte público que garantizan una buena conexión con Bilbao y localidades cercanas. A continuación, se detallan las principales alternativas:

- Transporte público. Se encuentran paradas de Euskotren y de Bizkaibus a menos de 300m de la parcela objeto de estudio:
 - Tren de Euskotren
 - Línea E3 (Bilbao - Lezama): Derio está comunicado con Bilbao a

través de esta línea de Euskotren. Desde la estación de Derio, el trayecto hasta la estación de Atxuri en Bilbao dura aproximadamente entre 15 y 20 minutos.

- Frecuencia: Los trenes circulan cada 15-30 minutos, según la franja horaria.
- Autobuses Bizkaibus: Varias líneas de Bizkaibus conectan Derio con Bilbao y otros puntos cercanos. Entre las más destacadas están:
 - A3247 (Bilbao - Aeropuerto): Esta línea pasa por Derio en su recorrido entre Bilbao y el Aeropuerto de Bilbao (Loiu).
 - A2153 (Bilbao - Derio - Aeropuerto): Une Bilbao, Derio y el aeropuerto de forma directa.
- Movilidad dentro de Derio, la movilidad se realiza fundamentalmente mediante desplazamientos a pie o en bicicleta, por su tamaño compacto y diseño urbano.

Fotografía 7 Euskotren y Bizkaibus



4 Superficie comercial

4.1 Características

El proyecto consiste en una superficie comercial de 1.280 m²(t) con una superficie de venta de en torno a 1.000 m² ubicada en una parcela de 2.240 m² totales. Se tiene prevista la creación de un mínimo de 23 plazas de aparcamiento y el sótano tiene capacidad para albergar hasta 42 plazas.

Mapa 3 Parcela proyectada



Variables atractoras de movilidad:

- Superficie comercial: 1.280 m²(t).
- Turnos de trabajo: El horario de apertura comercial previsto será de 9:30 a 21:30. Los turnos de trabajo serán de mañana o tarde, entrando según sección y procesos a partir de las 7:00 y acabando a las 22:00.
- Número de personas trabajadoras previsto: Entre 25 y 30 personas.
- Flujo de vehículos de mercancías previsto para el aprovisionamiento del supermercado: Un máximo de 12 vehículos.

4.2 Generación y atracción de viajes

Para poder estimar los tráficos de manera más consistente y poder evaluar las horas punta de proyecto específicas, se realiza a continuación una estimación individual de la movilidad y el tráfico derivado de la nueva superficie comercial de acuerdo con las superficies proporcionadas y los indicadores de movilidad utilizados en otras experiencias similares.

Concretamente se han utilizado los datos y ratios de acuerdo con las superficies proporcionadas por la propiedad, y los indicadores de movilidad resultantes del estudio de “Evolución del Tráfico en las Carreteras de Bizkaia” elaborado por el Departamento de Obras Públicas y Transporte de la Diputación Foral de Bizkaia, en los años donde se analizan puntos singulares de atracción de tráfico como Supermercados e Hipermercados.

Además, se han tenido en cuenta estudios de movilidad en supermercados de proximidad, para avanzar en la inferencia del reparto modal futuro, como el “Estudio de supermercados y proximidad comercial en la movilidad sostenible” realizado por la Asociación Española de Distribuidores, Autoservicios y Supermercados ASEDAS 2009-2019.

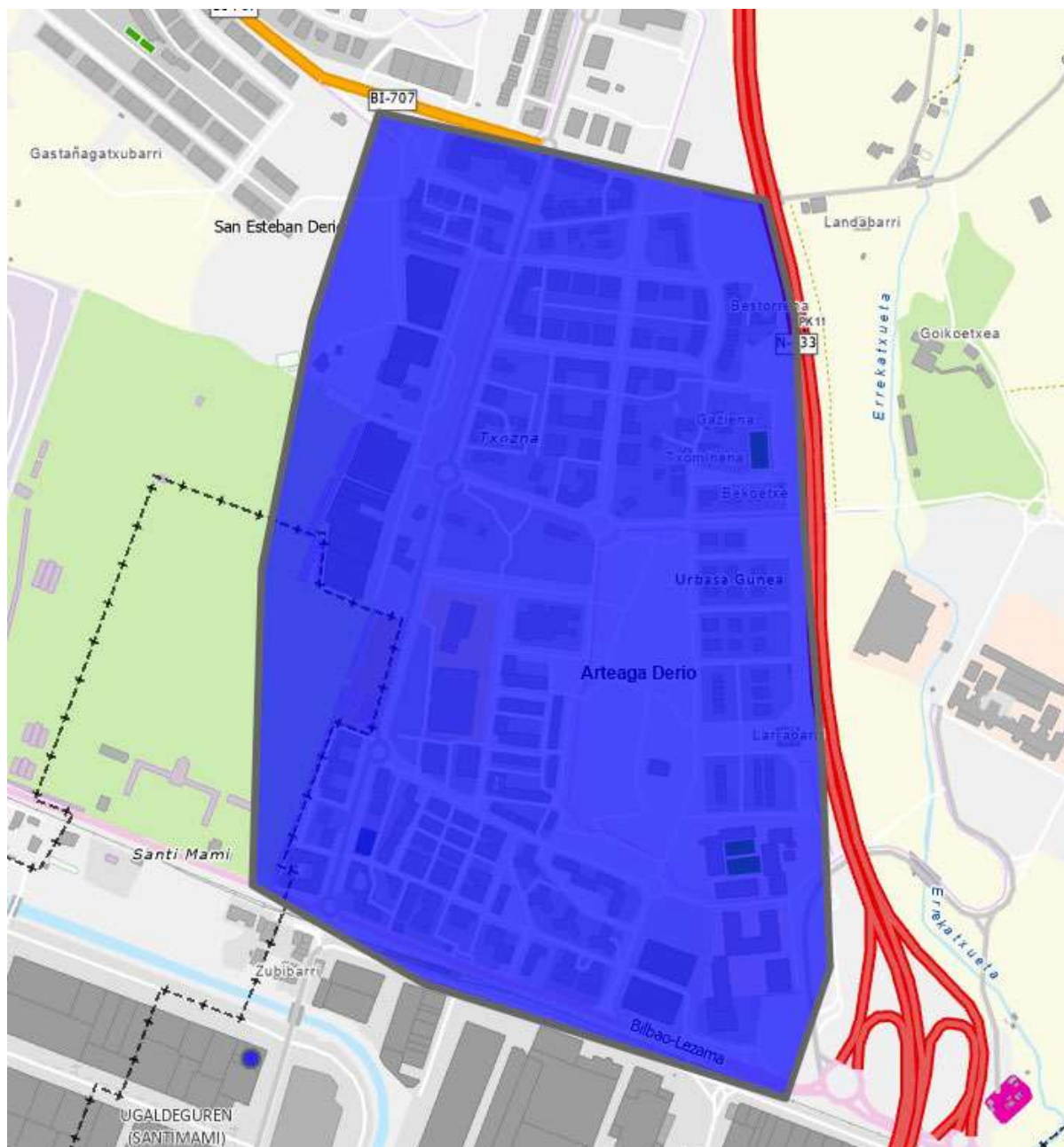
Conociendo las variables básicas del ámbito de estudio, m2, personas trabajadoras, o plazas de aparcamiento ofertadas, es posible mediante ratios de uso conocer la demanda máxima potencial atraída por el ámbito de estudio, es decir, el número de personas que acceden al ámbito de estudio.

- El número de visitantes se ha expresado de manera semanal por cada 100m2 de venta para esta superficie comercial. Las cifras medias suelen ser de entre 800 y 900 visitantes por cada 100m2 y según los criterios de estimación del tráfico en la hora punta se estima en un factor de 840 visitantes / m2
- El medio de transporte para superficies más grandes se sitúa alrededor del 90% de los visitantes en vehículos privado. En este caso que se trata de un supermercado de proximidad, encuadrado en el núcleo de Derio, se considera que la clientela estará muy ligada al espacio residencial de los alrededores. El estudio de ASEDAS indica que el 7% de los clientes acuden en vehículo privado a superficies comerciales de estas características.

Tipología comercial	Modos de transporte (%)		
	A pie / Bicicleta	vehículo privado	Transporte público
Supermercado+ Discount	89,8	7,0	3,2

- Por lo anterior, y teniendo en cuenta que el aparcamiento dispondrá de entre 23 y 42 plazas, se utiliza en este análisis, para estar del lado de la seguridad, un factor elevado, con el 50% de los visitantes en vehículo privado. Este porcentaje, como señalamos, resulta poco probable, ya que nos encontramos

ante una futura superficie comercial ubicada en pleno entramado urbano, con 4.477 personas residiendo en su zona de influencia más inmediata, que mostramos a continuación:



Con este volumen de personas residiendo en el entorno más cercano (y que fácilmente podría ser ampliable a las zonas que abarcan las calles Gaztañatxu, Goiri o Errekatxueta), lo previsible es que en ningún caso se alcance ese 50% de personas accediendo en vehículo privado a la zona objeto de estudio.

- El grado de ocupación de los vehículos a través de muestreo de superficies comerciales obteniéndose una tasa de 2,1 personas por vehículo.
- El tráfico en sábados y en día de viernes, que son los considerados en este proyecto, se realiza a través del análisis de variación diaria del tráfico, obteniéndose un factor de 18,7% para el viernes y 19,5% para el sábado.

- La hora punta de mayor intensidad (nº vehículos/hora) se registra los días de sábado en el entorno de las 13 horas (franja 12-14), y en día de viernes en el entorno de las 19 horas (franja 18-20).
- El tiempo de aparcamiento se ha observado que en áreas comerciales más grandes se encuentra entre 2 y 2,3 horas. En este caso al ser un área comercial más pequeña, y supermercado de proximidad, se estima un tiempo de estancia de 1 hora, al no existir zona de ocio o restauración que alargaría dicha estancia, y que es el número de horas aconsejable para dimensionar los aparcamientos de Hipermercados.

Movilidad futura como consecuencia del supermercado:

- Total clientes a la semana: 7.140
- Total accesos de vehículos: 1.700
- Tasa de viernes: 18,7%
 - Tasa de HP Viernes 10,7%
- Tasa de sábado: 19,5%
 - Tasa de HP sábado 10,3%

5 Tráfico en situación futura

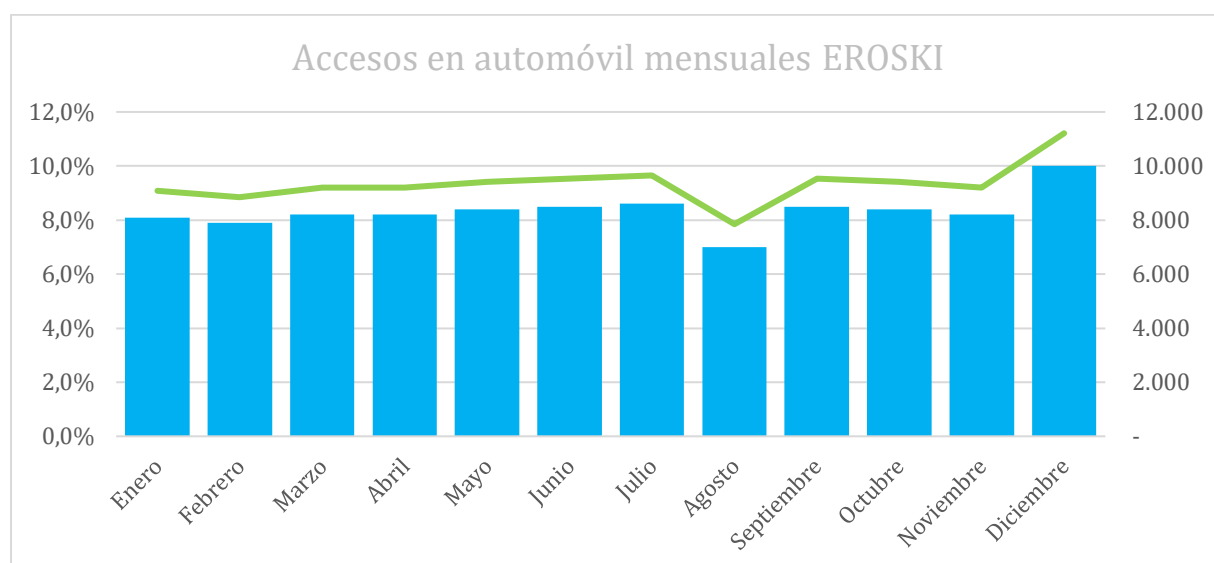
Con la aplicación de los ratios anteriores (tasas de viernes y sábado, tasas de horas punta, número de personas por vehículo y reparto modal) se puede establecer el número de vehículos adicionales que tendrá que soportar la red en situación futura como consecuencia de la implantación del supermercado EROSKI.

Viajes adicionales volcados a la red local por día y hora:

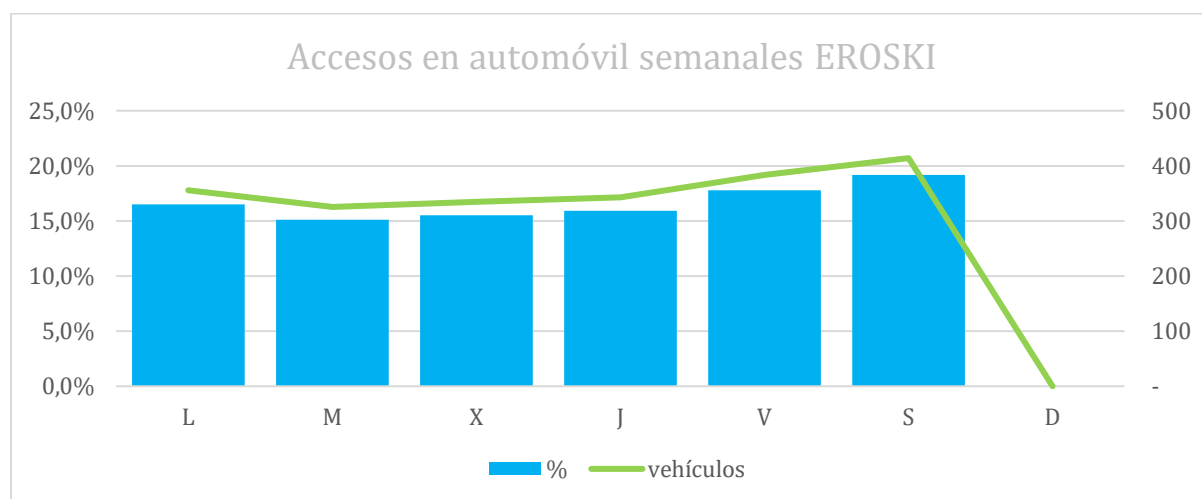
- Viajes adicionales en viernes HP: 64 vehículos
 - Entrando a la superficie comercial: 34 vehículos
 - Saliendo de la superficie comercial: 30 vehículos
- Viajes adicionales en sábado HP: 66 vehículos
 - Entrando a la superficie comercial: 34 vehículos
 - Saliendo de la superficie comercial: 32 vehículos

Según los últimos datos disponibles, la distribución del tráfico que accede a las superficies comerciales presenta una cierta homogeneidad de febrero a julio, con una importante punta en el mes de diciembre con un tráfico superior en un 18,8% con respecto al mes medio, y otra punta menos acusada en el mes de julio, con un tráfico superior en un 3,2%. Por el contrario, el mes de agosto es el que presenta un mínimo de movimiento, con un tráfico de un 13,6% menos que la media mensual anual.

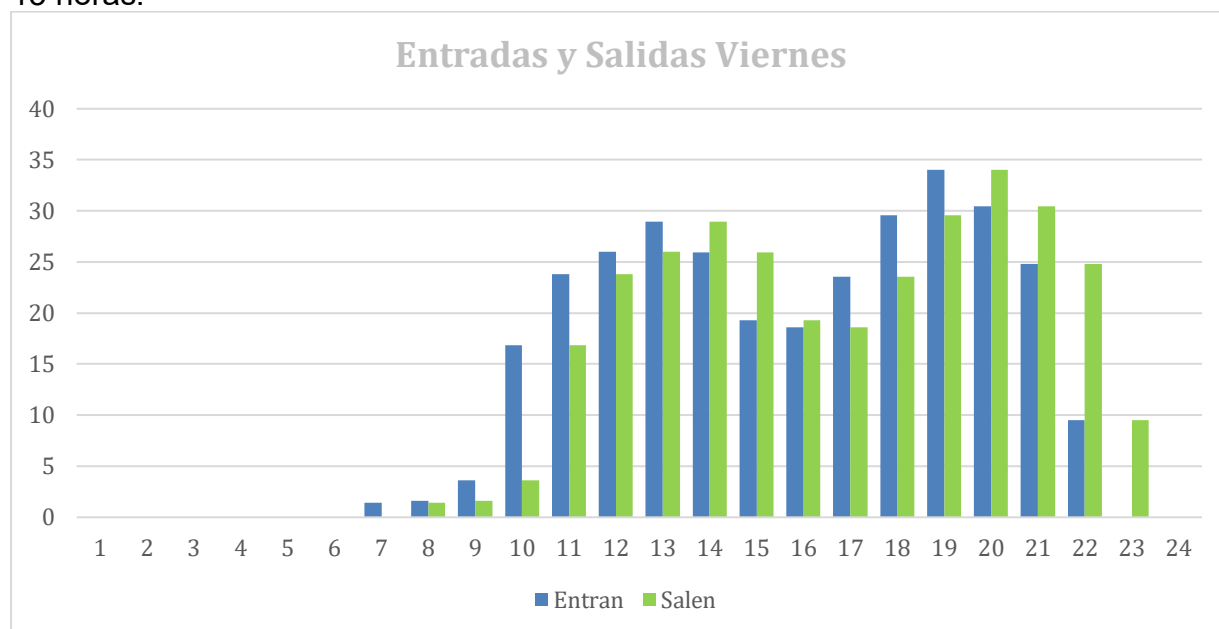
La distribución porcentual de tráfico por meses nos indica que los meses de agosto y febrero son los que tienen una cuota menor, con un 7,2% y 7,8% respectivamente, y el mes de diciembre la mayor con un 9,9% del tráfico anual, seguido del mes de julio con un 8,6%.

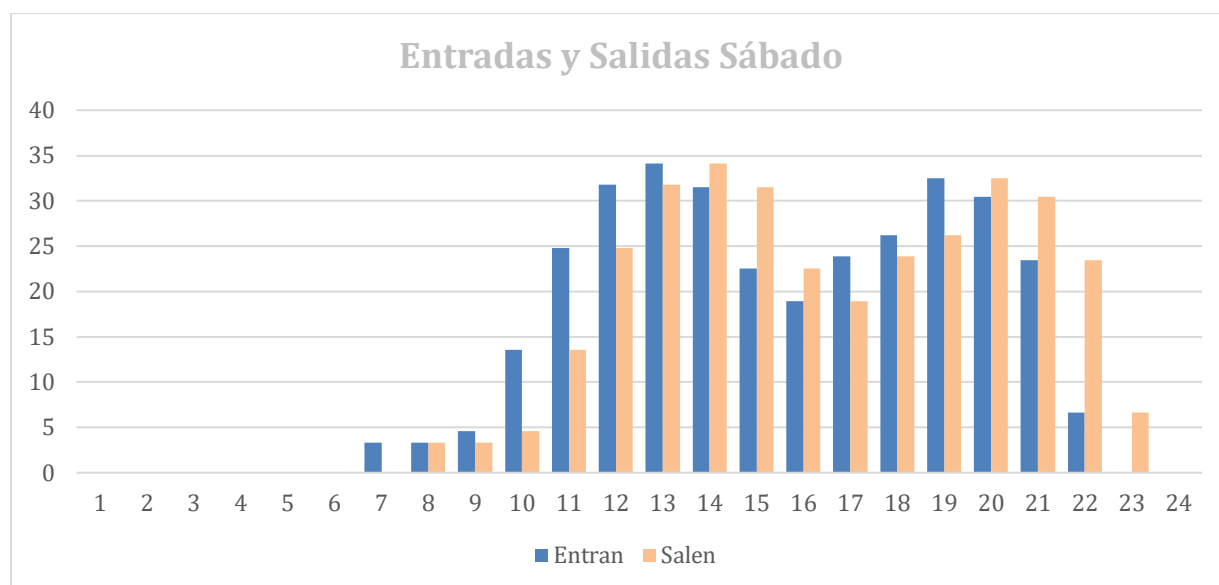


La variación diaria es de suma importancia, principalmente para poder detectar día laborable punta de la semana e incidencia de los sábados. En general se presenta un tráfico homogéneo de lunes a jueves, con un tráfico medio diario equivalente al 15,1% del tráfico semanal, ascendiendo de forma importante el viernes al 18,5% y con una punta de tráfico en sábado con un 21,1% del tráfico total semanal.

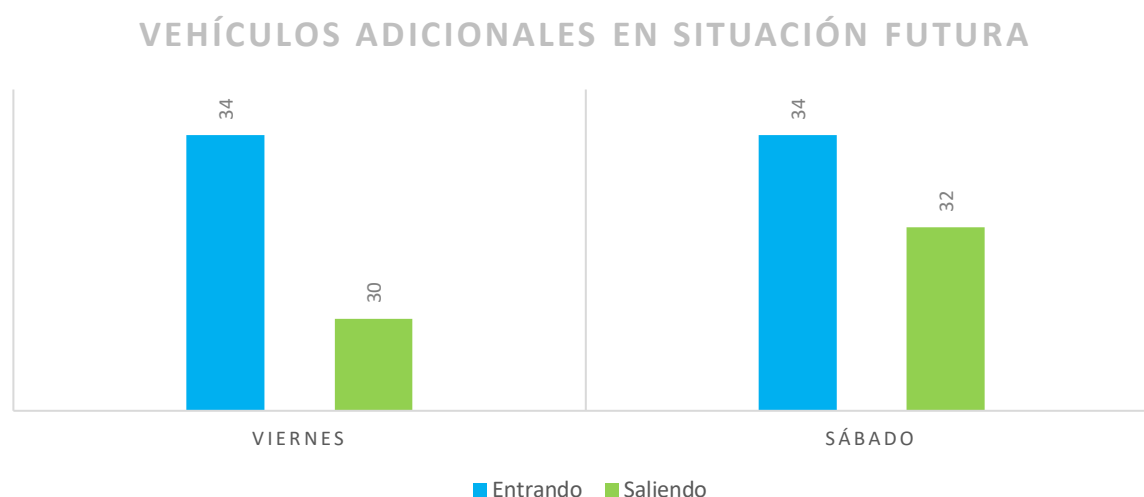


Además, se obtienen los oscilogramas diarios de entradas y salidas en función de la tipología de día. Resulta por tanto diversas horas punta en los días de máxima afluencia vehicular. Los viernes tienen una hora punta en horario de tarde alrededor de las 19 horas, mientras que los sábados registran la punta diaria alrededor de las 13 horas.





Serán por tanto entre 64 y 66 vehículos adicionales para las horas punta de los días punta semanales, repartidos entre vehículos que entran y vehículos que salen.



El viario de entrada y salida, se realiza como se ha comentado por Txorierri Etorbidea, que es un viario local de alrededor de los 700 vehículos hora de capacidad máxima por carril, en función del tramo. Por tanto, en hora punta de viernes o sábado, se trata de un incremento de tan sólo un 4,85% de tráfico sobre la capacidad de dicho viario.

Red local	Capacidad	Incremento Máximo	% I/C
Txorierri Etorbidea	700 por sentido	34 por sentido	4,85%

Con estos flujos de entradas y salidas puntas, se estima que no es previsible que la implantación del supermercado Eroski en la localidad de Derio, vaya a generar modificaciones en los niveles de servicio de la vía, y en ningún caso es previsible que pueda afectar a puntos del viario de titularidad foral situados a mayor distancia.

6 Conclusiones

1. En este estudio de tráfico, se realiza la estimación de movilidad de una superficie comercial en Derio y el impacto que dicho desarrollo tendrá sobre el tráfico en la conexión del viario local con los accesos a dicha residencia.
2. La futura superficie comercial se ubicará en Derio, y enmarcada por Txorierrri Etorbidea, Pagasarri Kalea y Euskalherria Kalea.
3. El proyecto consiste en un supermercado con una superficie de venta de unos 1000m² en una parcela de 2.240 m² totales. Se tiene prevista la creación de entre 23 y 42 plazas de aparcamiento.
4. Se realiza una estimación de la movilidad y el tráfico atraída y generada por la nueva superficie comercial, utilizando los indicadores de movilidad resultantes del estudio de “Evolución del Tráfico en las Carreteras de Bizkaia” elaborado por el Departamento de Obras Públicas y Transporte de la Diputación Foral de Bizkaia en los años donde se analizan puntos singulares de atracción de tráfico como Supermercados e Hipermercados, así como otros estudios de supermercados de proximidad.
5. Resultados:
 - a. Los viernes tienen una hora punta en horario de tarde alrededor de las 19 horas, mientras que los sábados registran la punta diaria alrededor de las 13 horas.
 - b. Viajes adicionales en viernes HP: 64 vehículos
 - Entrando a la superficie comercial: 34 vehículos
 - Saliendo de la superficie comercial: 30 vehículos
 - c. Viajes adicionales en sábados HP: 66 vehículos
 - Entrando a la superficie comercial: 34 vehículos
 - Saliendo de la superficie comercial: 32 vehículos

Se estima por tanto que la implantación de dicho establecimiento comercial, consistente en un supermercado Eroski de proximidad, no precisará la ampliación de nuevas redes en el sistema viario y de comunicaciones, debido a que en hora punta de viernes o sábado, se trata de un incremento máximo de tan sólo un 4,85% de tráfico sobre la capacidad de dicho viario, por lo que se estima que dichos flujos de tráfico producidos, no conllevarán ningún tipo de saturación o incremento de los niveles de servicio del viario municipal de conexión, y en ningún caso provocarán afecciones al viario foral.



Ingartek Consulting S.L.- BILBAO
Plaza Venezuela, 1 – 1º Dcha.
48001 BILBAO (BIZKAIA)

Ingartek Consulting S.L. - GIPUZKOA
Parque Científico y Tecnológico de Guipúzcoa
Paseo Mikeletegi, 54, Planta 0, Módulo 16.
20009 DONOSTIA (Guipúzcoa)

Tel: (+34) 946 55 62 23

Email: info@ingartek.com

www.ingartek.com