

MODIFICACION PUNTUAL PLAN ESPECIAL PUERTO DE HONDARRIBIA REFERIDA AL RÉGIMEN DE USO Y EDIFICACIÓN DEL ÁMBITO DEL PUERTO REFUGIO Y DE LA ZONA DE LA MARINA

NOVIEMBRE 2015



ARQUITECTOS: ANTON PAGOLA
SANTIAGO LORENZO
MIRIAM VARELA

PROMOTOR: GOBIERNO VASCO, DEPARTAMENTO DE MEDIO
AMBIENTE Y POLÍTICA TERRITORIAL.

DOCUMENTOS

A- MEMORIA

B- ORDENANZAS REGULADORAS

C- ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO

D- DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

A- DOCUMENTO “A” MEMORIA

INDICE

“A” MEMORIA	3
I MEMORIA DESCRIPTIVA	3
1- AGENTES	3
1.1- Autor del Encargo	
1.2- Autor del Proyecto	
1.3- Objeto del Proyecto	
1.4- Antecedentes y tramitación	
1.5- Normativa Urbanística y otras Normativas	
2- ANÁLISIS DEL TERRITORIO QUE SE ORDENA	5
ZONA DE LA MARINA (KAI ZAHARRA)	
2.1- Antecedentes y condicionantes de partida	
2.2- Datos del emplazamiento. Entorno físico	
ZONA DEL PUERTO REFUGIO (KAI BERRIA)	
2.1- Antecedentes y condicionantes de partida	
2.2- Datos del emplazamiento. Entorno físico	
2.3- Normativa Urbanística y otras normativas	
3- JUSTIFICACIÓN DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL PROPUESTA	7
4- DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA. DETERMINACIONES DEL PLAN ESPECIAL	9
ZONA DE LA MARINA (KAI ZAHARRA)	
ZONA DEL PUERTO REFUGIO (KAI BERRIA)	
5-MODIFICACIONES CONSIDERADAS	
ZONA DE LA MARINA (KAI ZAHARRA)	11
ZONA DEL PUERTO REFUGIO (KAI BERRIA)	
II ANEXOS	12
“B” ORDENANZAS REGULADORAS	13
“C” ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO	22
“D” DOCUMENTACIÓN GRÁFICA	24
LISTADO DE PLANOS	24

I MEMORIA DESCRIPTIVA

1- AGENTES

1.1- Autor del Encargo

Se redacta la presente Modificación por encargo de Gobierno Vasco, Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial. Viceconsejería de Administración y Planificación Territorial. Dirección Infraestructuras del transporte.

1.2- Autor del Proyecto

Se redacta este Documento por parte de XLark SLP (XLark - Estudio de Arquitectura y Urbanismo Anton Pagola y Asociados - SLP) con domicilio en Oialume Bidea 31-1 local 1-A, 20115 Astigarraga.

1.3- Objeto del Proyecto

El objeto del presente documento es la modificación del Plan Especial Del Puerto De Hondarribia actualmente vigente.

Dicho Plan Especial desarrolla las previsiones contempladas en las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal en cuatro zonas: Dársena de Veteranos, Zona de la Marina, Hondartza (Puerto Deportivo) y Puerto Refugio (Kai Berria); Cabe destacar que el ámbito objeto de la modificación se limita al Puerto Refugio y a la Zona de la Marina; y que no se generan otras modificaciones en las determinaciones establecidas en el Plan Especial vigente con respecto al resto del ámbito ordenado por el mismo.

Por todo ello dicha modificación puntual se plantea ante dos motivos:

- 1- Respecto a la zona de LA MARINA (KAI ZAHARRA) ya que se han venido dando en los últimos años diversas propuestas de ordenación e introducción de nuevos usos, que este Documento trata de recoger en una solución integradora.
- 2- La construcción de un nuevo PABELLÓN DE GRANDES REDES, en la zona del PUERTO REFUGIO (KAI BERRIA), sobre el Dique sur, pabellón destinado a almacenar grandes redes, y que por sus características requiere de un volumen adaptado al lugar, pero actualmente no permitido.

1.4- Antecedentes y tramitación

Tras la redacción inicial y una primera revisión por parte del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial (Viceconsejería de Administración y Planificación Territorial Dirección Infraestructuras del transporte), se han incorporado las observaciones indicadas.

Así mismo se ha dado traslado de lo recogido en el informe de fecha de 8 de Octubre de 2015, emitido por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Por ello se considera el actual documento la copia definitiva del mismo.

1.5- Normativa Urbanística y otras normativas

En este apartado la Normativa afecta en igual medida a las dos zonas objeto de trabajo en este documento, y el ámbito de la presente Modificación del Plan Especial está afectado de modo específico por las siguientes leyes y normativas de carácter general:

a) Principal planeamiento territorial y legislación sectorial que afectan al documento.

- Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.
- Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.
- Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas.
- Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV, aprobadas definitivamente mediante el Decreto 28/1997, de 11 de febrero.
- Plan Territorial Sectorial de Protección y Ordenación del Litoral de la CAPV, aprobado mediante el Decreto 43/2007, de 13 de marzo.
- Se encuentran además en tramitación:
- Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Donostia-San Sebastián, inicialmente aprobado el 23 de marzo de 2015.
- Ley de Puertos de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aprobada en Consejo de Gobierno de 3 de Noviembre de 2015.

b) Planeamiento urbanístico actualmente vigente en el ámbito objeto de la modificación.

- Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal de Hondarribia, aprobadas el 30 de Septiembre de 1997.
- Modificación de las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal referida a las AIU 32 Alde Zaharra y AIU 49 Kaizarra.
- Plan Especial del Puerto de Hondarribia, aprobado definitivamente mediante Orden de fecha 25 de Mayo de 1998.
- Modificación del Plan Especial del Puerto de Hondarribia aprobado definitivamente el 8 de Septiembre de 2004.
- Se encuentra actualmente en tramitación el Plan General de Ordenación Urbana de Hondarribia, aprobado provisionalmente el 12.03.2015.

Las dos primeras tienen influencia en aspectos generales, especialmente en lo que se refiere a limitaciones de usos, mientras que las Normas Subsidiarias atienden a cuestiones urbanísticas que llegan a analizar la problemática concreta de cada zona, proponiendo ordenaciones determinadas, todas ellas fueron tenidas en cuenta en la tramitación del Plan Especial del Puerto de Hondarribia vigente y son tenidas en cuenta en esta Modificación puntual, que como señala su literalidad sólo atañe a aspectos puntuales de las zonas de La Marina y del Puerto Refugio

2- ANÁLISIS DEL TERRITORIO QUE SE ORDENA

ZONA DE LA MARINA (KAI ZAHARRA)

2.1- Antecedentes y condicionantes de partida

El área de La Marina se encuentra integrada en su totalidad en suelo urbano, sin embargo tiene un marcado carácter portuario, tanto por sus antecedentes históricos, como por su posición preeminente en la bahía, así como por el carácter vinculado a dichas actividades en las construcciones que la conforman, la gran plataforma en sí misma, y algunas de las que forman parte de su entorno próximo, la Casa del Mar, la Iglesia, la rampa-varadero, etc.

Las actuaciones previstas en la zona, se derivan en gran parte de la nueva situación derivada del derribo de la Lonja de pescadores y su traslado al nuevo Puerto Refugio, y son de diseño o rediseño urbano en el sentido de que, dada la actual situación de este entorno, a través suyo se posibilita la continuidad del paseo de borde, paseo marítimo que recorre el litoral, con las prolongaciones del Paseo de Butrón y Bidasoa Kalea respectivamente y confluyentes en este lugar. Se reconvierte así el área en un espacio eminentemente urbano y portuario, entendido este concepto como la idea de un lugar mixto en el que confluyen las enormes posibilidades de un borde urbano, que dotado de centralidad, valga la aparente contradicción de borde-centro, se asoma a la bahía y al paisaje.

2.2- Datos del emplazamiento. Entorno físico

La Marina: La zona de La Marina es la antigua zona portuaria de Hondarribia y está situada en el corazón del casco urbano, en el área denominada Portu Auzoa. Esta zona conforma un cuadrado de aproximadamente 140 m de lado delimitado por las calles Garcilaso de La Vega, Matxin de Arzu y Domingo Eguía y por las aguas del estuario del Txingudi.

En ella están situados los siguientes edificios singulares:

- Casa del Mar: Edificio de baja más tres alturas situada en la esquina de las calles Garcilaso de La Vega y Matxin de Arzu.
- Iglesia de Santa María Magdalena.
- Villa Eugenia.
- Casa Patxiluke

Las casas Villa Eugenia y Patxiluke están situadas en los terrenos denominados del "Astillero", que anteriormente eran objeto de una concesión administrativa pero que ahora son de titularidad privada (y que por lo tanto quedan fuera del ámbito del presente Plan Especial).

En la zona de La Marina existen también como elementos significativos destinados a usos náutico-pesqueros un carro-varadero para la reparación de embarcaciones y un dique que penetra 80 m en aguas del Txingudi.

En esta zona queda incluida en el ámbito del plan el área comprendida por las calles Garcilaso de La Vega, Matxin de Arzu, Eguía y el estuario del Txingudi, exceptuando los terrenos del denominado “Astillero” y las propias calles.

ZONA DEL PUERTO REFUGIO (KAI BERRIA)

2.3- Antecedentes y condicionantes de partida

Esta zona es la base portuaria de la flota pesquera de Hondarribia.

Está situada junto a la desembocadura del estuario del Txingudi, al final del Paseo de Ramón Iribarren.

En la actualidad dispone, además del pequeño puerto refugio en el extremo Norte, de la nueva dársena pesquera, comprendida entre el dique Norte, el dique Sur y sus “martillos” que configuran la bocana.

En los últimos años se han construido diversos edificios e instalaciones en tierra que han ocupado la superficie disponible. Principalmente se trata de la Lonja Pesquera y las Xaiak (sotos) para pescadores, así como un almacén de redes vinculado formalmente a las xaiak.

Junto a la zona pesquera se encuentran las instalaciones del “Club Náutico de Hondarribia”.

2.4- Datos del emplazamiento. Entorno físico

En lo que respecta a una Modificación puntual del planeamiento este documento, en esta zona del Puerto Refugio, hará referencia al área existente vinculada al dique de abrigo (“martillo”) del lado este, frente al almacén de redes, donde se ha acabado conformando una superficie de estancia y tránsito en dos niveles. Una plataforma a nivel del cantil de la zona de atraque y un paseo lineal, peatonal, ligeramente elevado sobre la plataforma, que forma parte del espaldón del contradique.

La plataforma tiene una longitud sustancialmente equivalente al dique 65 m, y un ancho de 24 m. El paseo peatonal ubicado en el espaldón,, a espaldas del muro de protección tiene una longitud de 150 m, un ancho de 2 m y se encuentra elevado sobre la plataforma 1,5 m.

3- JUSTIFICACIÓN DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL PROPUESTA

La presente “Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Hondarribia” de Enero de 2015, es a su vez una actualización de la también llamada “Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Hondarribia” Texto Refundido de Diciembre de 2004.

La Modificación del Plan Especial es acorde con las determinaciones establecidas en el Plan General de Ordenación Urbana de Hondarribia, aprobado provisionalmente el 12.03.2015 y que se encuentra en trámite de aprobación definitiva.

En el referido Plan General se califica como Sistema General Portuario las zonas vinculadas a dicho uso que se encuentran incluidas dentro de los ámbitos 5.4 Puntalea, 5.18 La Marina /Portua, 6.1 Hondartza y 6.6 Kai Berria, consolidándose básicamente el régimen de uso y de edificación existente en la actualidad.

Con esta modificación, que afecta a aspectos puntuales de las zonas de La Marina y del Puerto Refugio, se pretende actualizar dicho documento urbanístico, a instancias del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial, Viceconsejería de Administración y Planificación Territorial, Dirección de Infraestructuras del Transporte, del Gobierno Vasco-Eusko Jaurlaritza.

El motivo de la modificación del Plan Especial es la necesidad de adaptar el mismo a las actuaciones que se prevén en la zona de la Marina, y del Puerto Refugio, de acuerdo con las necesidades que han venido surgiendo desde la aprobación definitiva del Plan, 25 de mayo de 1998, así como las posteriores a la anterior Modificación, texto refundido de Diciembre de 2004.

El objetivo del Plan Especial del Puerto fue la ordenación y definición de usos del litoral del Municipio de Hondarribia en las zonas portuarias situadas en el tramo comprendido entre la Dársena de Veteranos y el Puerto Refugio (Kai Berria). Este ámbito incluye las siguientes zonas principales:

- Dársena de Veteranos
- La Marina (Kai Zaharra)
- Hondartza: zona de la transplaya donde va a ir situado el nuevo puerto deportivo
- Puerto refugio (Kai Berria)

En el Plan Especial aprobado en 1998, se desarrollaron las previsiones genéricas recogidas en las Normas Subsidiarias Municipales para cada una de las zonas y se concretaron otras actuaciones ya analizadas en fases anteriores.

La Modificación del Plan recogida en el texto refundido de Diciembre de 2004 actualizaba las determinaciones del mismo, resolviendo muchos de los problemas de ordenación de cada una de las zonas principales sobre las que se actuaba

La Modificación del Plan Especial del Puerto de Hondarribia se aprobó provisionalmente con fecha 5 de mayo de 2004 y definitivamente con fecha 8 de septiembre de 2004 por el Departamento de Vivienda y Asuntos Sociales del Gobierno Vasco, pendiente de las correcciones propuestas en las alegaciones y aprobadas por el Gobierno Vasco.

En el Texto Refundido del Plan Especial del Puerto de Hondarribia de Diciembre de 2004 se integraron las correcciones oportunas.

...

Esta Modificación puntual del Plan especial del Puerto refugio de Hondarribia lleva fecha de Enero de 20015, y tiene por objeto lo apuntado en el inicio de este apartado 3. Actualizar el planeamiento, con objeto de que puedan realizarse, conforme a criterios urbanísticos y paisajísticos, objetivables y consensuados, las actuaciones previstas en las zonas de La Marina y del Puerto Refugio, ya que en relación a estas zonas han surgido nuevas necesidades, debido tanto a propuestas municipales como a requerimientos de explotación de las instalaciones portuarias.

...

Los Planes Especiales son documentos de planeamiento que tienen como objeto desarrollar las previsiones contenidas en los Planes Territoriales, Planes Generales Municipales, e incluso en ausencia de éstos en aquellas “áreas que constituyen una unidad que así lo recomiende” siempre que no sustituyan a los Planes Territoriales, Generales o Normas Subsidiarias de Planeamiento en cuanto a clasificación de suelo, tal y como se describe pormenorizadamente en el Artículo 84 del texto refundido de la Ley sobre el Régimen de Suelo y Ordenación Urbana.

En el caso del suelo ordenado por este Plan, ha sido clasificado por las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Hondarribia como Suelo Urbano, con la excepción del área de la transplaya y la playa (incluida en la zona “Hondartza”), que es Suelo No Urbanizable.

Las cuatro zonas principales que este plan ordenó tienen usos portuarios y sus respectivos desarrollos están, por lo general, muy ligados entre sí.

Aunque la Modificación afecta a aspectos puntuales de las dos zonas afectadas no por ello, o precisamente debido a ello, con objeto de conseguir una adecuada integración entre las actividades previstas en las distintas zonas, conciliar los diversos intereses que confluyen en este entorno y lugar (El Puerto), y teniendo como objetivo claro el establecimiento de criterios de actuación racionales y lógicos desde un punto de vista arquitectónico, urbanístico y paisajístico, se considera conveniente la redacción de la presente “Modificación puntual del Plan Especial del Puerto de Hondarribia”.

4- DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA. DETERMINACIONES DEL PLAN ESPECIAL

ZONA DE LA MARINA (KAI ZAHARRA)

La idea que se pretende con la ordenación propuesta consiste en la creación de una gran plaza, espacio de articulación de las dos directrices del paseo marítimo que converge en ella, espacio ya liberado del uso casi exclusivo de aparcamiento que actualmente tiene, espacio que refuerce su carácter vinculado a las actividades marítimas, rodeado de edificios de equipamiento público, que acoja además una Estación Marítima como edificio que aloje y afiance las actividades vinculadas al transporte marítimo e introduciendo la posibilidad de construir un nuevo edificio Centro de Interpretación de las actividades pesqueras y marítimas.

El espacio resultante se interpreta como un espacio activo, es decir un espacio no especializado en su uso, capaz de recoger múltiples actividades vinculadas al uso público de un espacio urbano.

Queda claro que se mantiene el uso de puerto, para ello se posibilita la construcción de la citada Estación Marítima, vinculada al transporte de viajeros, en la escala que cada momento en el tiempo lo requiera, pero afianzada en un edificio cuya entidad puede reforzarse con la inclusión de otras actividades de tipo terciario (comercial y hostelería por ejemplo). Este edificio forma parte y debe ayudar a conformar el espacio público resultante, reforzado por las posibilidades paisajísticas del lugar y el uso al que se destina.

Forma parte de lo construido en el sitio una plataforma, carro varadero, con tres vías de embarque. Se plantea el mantenimiento de su traza y volumetría con unas ligeras correcciones de alineación en la plaza y de reducción de sus vías a dos, para permitir por un lado, una mejor lectura del engarce y conexión en este espacio de la plaza del paseo marítimo, y ensanchar algo el Paseo marítimo en el lado sur de la Calle Bidasoa.

El carro varadero queda no solo como imaginario del sitio, sino también como espacio de uso en el que se pueden varar algunas embarcaciones con un uso de interés público, sea cultural o de otra índole.

El diseño de la plaza queda a expensas de una intervención arquitectónica cuidada, en el que las características concretas definitivas queden bien definidas en su carácter de espacio público, urbano-paisajístico, en su doble vinculación al entorno urbano y marítimo-portuario.

Este documento ofrece un plano titulado "Imagen de la Ordenación", que en sus concreciones de diseño, que lógicamente no en sus determinaciones normativas en cuanto a alineaciones y rasantes, no es vinculante, pero que expresa las características que podría llegar a tener el nuevo espacio de La Marina.

Dos últimas notas en cuanto al uso y el carácter de este espacio público.

Una sería el comentario de que bien podría acentuarse el carácter de charnela, articulación del mismo entre lo urbano y lo paisajístico, con la introducción de algunas plantaciones, no solo de arbolado sino también de especies y plantas, como acompañamiento de jardinería que puede ayudar a enriquecer el lugar.

La segunda sería la de que debe entenderse la recuperación y mejora de La Marina como una operación secuencial en la que la construcción de la Estación Marítima y el Centro de Interpretación de las actividades pesqueras y marítimas, no son indispensables de manera inmediata para el uso y disfrute del espacio público y pueden por tanto escalonarse en el tiempo.

ZONA DEL PUERTO REFUGIO (KAI BERRIA)

En esta zona del puerto la modificación que se propone es muy localizada. Atañe a posibilitar la construcción de un pabellón de grandes redes, frente al actual almacén de redes, cuya necesidad es la que ha generado la inclusión de esta propuesta en esta Modificación del planeamiento.

De cara a su construcción y las características geométricas del edificio en este entorno, se ha tenido en cuenta la respuesta del mismo a los usos que generan su construcción, pero al mismo tiempo el que si por cualquier circunstancia dejara de tener interés el almacenaje en el pabellón de grandes redes, siguiera teniendo sentido su presencia en este entorno, dedicado a usos vinculados al puerto.

5- MODIFICACIONES CONSIDERADAS

ZONA DE LA MARINA

En su configuración como espacio público vinculado a las actividades marítimas e imaginario del sitio se posibilita la construcción de una Estación Marítima y la inclusión de un edificio como Centro de Interpretación de las actividades pesqueras y marítimas en el lugar que ocupó hasta 1976 la Benta Zaharra.

Este Centro de Interpretación puede ser una reconstrucción del que existió o un nuevo edificio de arquitectura contemporánea, que recoja los usos relacionados con un Centro de Interpretación y sus anejos.

Por otro se conserva el carro varadero existente, imaginario del sitio, de modo que pueda recoger actividades relacionadas con la actividad pesquera, sea la exposición del pesquero Mariñel u otras diferentes.

La geometría del carro varadero se corrige en sus bordes para alinearlos con el edificio del Centro de Interpretación y también reduciendo algo su superficie de trabajo de manera lateral, para posibilitar el ensanchamiento del entronque del Paseo Bidasoa con el espacio abierto de la plataforma.

Estas correcciones se introducen con objeto de potenciar el carácter del espacio de La Marina como espacio de articulación entre el Paseo del Bidasoa (Bidasoa Ibilbidea) y el Paseo Butron (Butron Pasealekua). Estas son las dos características que se desean potenciar, el carácter de espacio abierto, espacio activo vinculado a lo urbano, lo pesquero-marítimo y paisajístico, de este lugar y por otro el de espacio de articulación a modo de charnela del espacio abierto de La Marina entre los paseos del Bidasoa y el de Butron.

ZONA DEL PUERTO REFUGIO (KAI BERRIA)

El pabellón de grandes redes se inscribe en el dique sur-este o martillo, de tal forma que su geometría no condicione más allá de su ocupación respecto al hecho de afectar al paseo peatonal posterior, a la superficie frente al actual almacén de redes, de trabajo frente al cantil y al borde del dique para dejar una superficie suficiente para la maniobrabilidad de maquinaria o transporte.

Su geometría también responde a las condiciones de trabajo en relación al cantil y la forma de trabajo y recogida de las redes de los barcos amarrados en ese dique.

La distancia al edificio de almacén de redes es de 14 metros, 8 metros al cantil y se mantiene en el dique, en sus bordes y en el extremo la reserva de espacios para la circulación de maquinaria de mantenimiento y obras.

II ANEXOS

“B” ORDENANZAS REGULADORAS

“C” ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO

“D” DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

PLANOS MODIFICADOS KAI ZAHARRA

PLANOS MODIFICADOS PUERTO REFUGIO

“B” ORDENANZAS REGULADORAS

TITULO 1. ORDENANZAS ESPECIALES PARA EL ÁREA DE LA MARINA (KAI ZAHARRA).

Estas Ordenanzas hacen mención a las cuestiones o circunstancias no contempladas en el Plan Especial del Puerto y a las modificaciones introducidas.

Se modifican los artículos del PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE HONDARRIBIA. TEXTO REFUNDIDO, de Diciembre de 2004: Artículos 25, 28, 33, Capítulo 5.4.

Artículo 25. Condiciones particulares.

...

Se autoriza la construcción de un aparcamiento subterráneo

....

No se contempla.

Artículo 28. Definición y objetivos.

...

- Aparcamientos en batería situados entre la iglesia y la zona de varada.

No se contempla.

Artículo 33. Condiciones de Ordenación y Edificación.

Se introducen como nuevas edificaciones la Estación Marítima y el Centro de Interpretación de las Actividades Pesqueras y Marítimas, conforme a las condiciones que se enumeran en los artículos siguientes.

No se contempla la creación del espacio de armamento y reparaciones por lo que el Capítulo 5.4 no se contempla.

CAPITULO 1.1. SISTEMAS DE ESPACIOS LIBRES.

SECCIÓN 1.1.1. PLAZA Y ZONAS VERDES

Artículo 1. Definición de Objetivos.

- Creación de un espacio interactivo entre lo urbano, lo paisajística y el mar, como características singulares del sitio.
- Conservación y potenciación de actividades relacionadas con el mar y el transporte de viajeros. Posibilitar la construcción de una estación Marítima que consolide la vocación del lugar relacionada con el tránsito internacional de viajeros. Esta Estación podría alojar otros usos terciarios, como comercial y de hostelería.
- Conformación de un espacio libre, entendido como espacio activo, es decir susceptible de albergar diferentes usos y actividades propias de un espacio público, libre, urbano y paisajístico. Debe entenderse al mismo tiempo este lugar como espacio de articulación entre el Paseo del Bidasoa y el Paseo Butron.

- Se recoge la posibilidad de construir un Centro de Interpretación de las Actividades Pesqueras, en el lugar en el que estuvo la Benta Zaharra, antigua Lonja de pescado.

Artículo 2. Condiciones particulares.

La pavimentación tendrá un tratamiento unitario, siguiendo unos criterios generales de diseño del total del espacio libre. La idea compositiva deberá potenciar el criterio de espacio de estancia y articulación entre las dos directrices del Paseo del Bidasoa y del Paseo Butron.

El arbolado deberá asimismo acompañar, formando parte del diseño, las ideas apuntadas. Se prevé también la posibilidad de que se diseñen parterres de cierta dimensión, que sin menoscabo del uso libre del espacio, incorporen vegetación y conformen un jardín al borde del mar, en la bahía.

Se permite el acceso rodado únicamente para vehículos de emergencia, carga y descarga y operaciones excepcionales.

Con carácter circunstancial, pero admitido, se permite el acceso rodado a la Estación Marítima

CAPITULO 1.2. ACCESO TERRESTRE

SECCIÓN 1.2.1. RED VIARIA

Artículo 3. Definición y objetivos.

Lo comprenden las vías interiores al Ámbito de Plan Especial y que tienen por finalidad permitir el acceso a las diferentes instalaciones del Área.

- Vialidad rodada: comprende el tramo correspondiente del vial de acceso a la Estación Marítima siguiendo el borde del carro varadero.

Artículo 4. Condiciones Particulares.

En la Red Viaria se admite la ocupación con elementos de mobiliario urbano y no podrán autorizarse ocupaciones que no dejen más de 3m de anchura de espacio libre de paso peatonal.

SECCIÓN 1.2.2. ÁREAS PEATONALES.

Artículo 5. Definición de Objetivos.

Constituyen aquellas áreas que conforman el conjunto restante de espacios libres de uso público.

Tienen estas áreas como objetivo primordial el de facilitar la conexión entre las diversas zonas del Área de La Marina, mejorar el carácter urbano de la zona, ofrecer zonas de esparcimiento y estancia e incorporarse a la red peatonal del municipio.

Artículo 6. Condiciones Particulares.

Queda prohibido todo tipo de aprovechamiento de edificación, a excepción del mobiliario urbano o el de pérgolas, quioscos, porches y elementos similares, al servicio del fin primordial inherente a las áreas peatonales. A estos efectos, no computará dicha superficie.

Todos ellos deberán tratarse como elementos arquitectónicos, utilizando materiales de primera calidad.

No podrán autorizarse ocupaciones que no dejen franjas de más de 2 m. de anchura libre de paso.

La pavimentación de los todos los espacios libres de uso peatonal serán objeto de tratamiento unitario conforme a criterios generales de pavimentación.

CAPITULO 1.3. SERVICIOS

Artículo 7. Definición y objetivos.

Corresponde esta zona a los tres edificios de equipamiento existentes en el área, que son la "Casa del Mar" y la iglesia de la Magdalena, y la ampliación de la "Casa del Mar" constituidos en la actualidad en el Centro de Salud. A estos se le añaden el Centro de Interpretación de las actividades pesqueras (Benta Zaharra) y la Estación Marítima.

Artículo 8. Condiciones de Ordenación y Edificación.

- Parcelación.

Parcelas de la "Casa del Mar", la ampliación de la "Casa del Mar" y de la iglesia de la Magdalena.

Parcela de la Estación Marítima.

Parcela del Centro de Interpretación de las actividades pesqueras. Benta Zaharra.

8.2.- Edificabilidad máxima

"Casa del Mar": La que posee en la actualidad.

Ampliación de la "Casa del Mar":

-Ocupación en planta: 946m²

.

-Edificabilidad: 4 plantas sobre rasante y dos plantas bajo rasante (Cuerpo Oeste), 2 plantas sobre rasante y 2 bajo rasante (Cuerpo Este)

Iglesia de la Magdalena: La que posee en la actualidad.

Estación Marítima:

-Ocupación en planta: 365 m²

-Edificabilidad: Planta baja y posibilidad de un 25% de la superficie en planta de edificabilidad en planta primera, y de terraza el resto. Se permite la construcción de voladizos siguiendo la lógica del diseño del edificio dentro del grado de libertad creativa que se le supone a un edificio-pabellón singular de estas características.

Centro de Interpretación de las actividades pesqueras.

-Ocupación en planta: 550 m2

-Edificabilidad: Dos plantas sobre rasante y una planta bajo rasante

8.3.- Tipo de ordenación.

“Casa del Mar”, Ampliación de la “Casa del Mar” e Iglesia de la Magdalena: La existente.

Centro de Interpretación de las actividades pesqueras. Reconstrucción de Benta Zaharra, y caso de realizarse un centro de nuevo diseño, circunscrito a la ocupación en planta grafiada en los planos y al ancho de la Iglesia de la Magdalena.

8.4.- Alturas máximas.

Estación Marítima 4 metros planta baja y 4 metros planta primera.

“Casa del Mar”: La existente. Ampliación de la “Casa del Mar”: Igual al perfil existente en la Casa del Mar. Iglesia de la Magdalena: La existente.

Centro de Interpretación de las actividades pesqueras. La altura del edificio a reconstruir de Benta Zaharra o en su caso 10m altura cornisa.

8.5. Condiciones de uso.

Estación Marítima. Estación marítima, que puede complementarse con algún uso comercial y de hostelería.

“Casa del Mar”: El existente. Ampliación de la “Casa el Mar”, Centro de Salud.

Iglesia de la Magdalena: El existente.

Centro de Interpretación de las actividades pesqueras. Centro cultural relacionado con exposición y divulgación de la pesca y su historia, el mar y/o usos asimilables.

8.6. Aparcamientos de vehículos.

No se ha previsto la construcción de aparcamientos dentro de las parcelas.

CAPÍTULO 1.4. ZONA DE ARMAMENTO Y REPARACIONES. CARRO VARADERO.

Artículo 9. Definición y objetivos.

Se preserva el actual carro varadero con algunas correcciones geométricas para adaptarlo al trazado del conjunto.

El objeto de su conservación es mantener el imaginario del sitio, aún destinado a usos diferentes del inicial, se considera es un elemento que pertenece a la memoria del sitio y vinculado a las actividades pesqueras y marítimas que en él se han dado.

Puede usarse para exponer el pesquero Mariñel u otras actividades expositivas o museísticas vinculadas con la pesca y el mar.

Se introducen las correcciones geométricas respecto a su estado actual, se reducen sus dimensiones. Por un lado su fondo recortado según la alineación del Paseo Butron, y por otro se reduce su ancho para ampliar el Paseo del Bidasoa en el entronque con La Marina.

No se prevén edificios vinculados.

9.1. Geometría

La definida en los planos siguiendo los criterios de alineación con el Paseo Butron y de ensanchamiento del entronque del Paseo del Bidasoa con La Marina.

CAPITULO 1.5. CUADRO GENERAL DE APROVECHAMIENTOS

“Casa del Mar”

Uso: El existente

Edificabilidad: La existente

Ampliación “Casa del Mar”

Uso: Centro de Salud

Edificabilidad: La existente

Iglesia de La Magdalena

Uso: Iglesia

Edificabilidad: La existente

Estación Marítima.

Uso: Estación marítima y usos vinculados de tipo comercial y/o de hostelería.

Edificabilidad: 365 m2 en planta baja y 91,25 en planta primera.

Centro de Interpretación de las actividades pesqueras.

Uso: Centro cultural relacionado con exposición y divulgación de la pesca y su historia, el mar y/o usos asimilables.

Edificabilidad: 550 m2 de ocupación en planta. Dos plantas y planta sótano.

TITULO 2. ORDENANZAS ESPECIALES PARA EL ÁREA DEL PUERTO REFUGIO (KAI BERRIA).

El cambio que se introduce en esta Modificación Puntual hace referencia a la posibilidad de edificar el Pabellón de grandes redes en el contradique sur-este.

CAPITULO 2.1. SISTEMAS DE ESPACIOS LIBRES Y OCUPACIÓN.

El texto y las referencias hacen alusión en exclusiva a la zona donde se prevé la construcción del pabellón. El resto queda en las mismas condiciones previstas en el Plan Especial del Puerto.

Artículo 10. Definición de Objetivos.

La modificación planteada puede resumirse de manera concreta y precisa. Tiene como objeto permitir la construcción de un Pabellón para almacenaje de grandes redes. Una necesidad que se ha planteado recientemente debido a la utilización de tales redes en función de las técnicas pesqueras.

Su ubicación en el dique sur-este se debe a existir superficie disponible, ésta estar situada junto al almacén de redes, y disponer en este espacio de una superficie de amarre y trabajo adecuado para la carga y descarga de grandes redes.

El resto del espacio libre, el que queda en el dique sin ocupar por el pabellón, se ha dimensionado de forma que se posibiliten una superficie de trabajo entre el cantil y el pabellón, de la misma forma que en el resto del puerto, asimismo queda libre una superficie suficiente frente al almacén de redes existente y en el extremo del dique, de forma que puedan producirse movimientos y maniobras de maquinaria de trabajo o mantenimiento de obras.

Por otro lado el perfil del pabellón se define de manera que no suponga una obstrucción visual y física en el paseo posterior, en el contradique. En este sentido se define un perfil transversal de menos a más, no supone una gran limitación de cara a los usos del pabellón y de esta forma se amolda mejor en este entorno, en escala y en adecuación formal al entorno próximo y paisajístico.

Artículo 11. Condiciones particulares.

Se permite el acceso rodado únicamente para vehículos de trabajo vinculados a la actividad pesquera, de emergencia y operaciones excepcionales.

El pabellón deja libre el recorrido peatonal en el espaldón del contradique, de modo que este recorrido y la superficie donde se ubica el pabellón y la de trabajo quedan fuera de los recorridos peatonales en este entorno.

CAPITULO 2.2. ACCESO TERRESTRE

SECCIÓN 2.2.1. RED VIARIA

Artículo 12. Definición y objetivos.

Lo comprenden los espacios de recorrido y trabajo en el puerto refugio y que tienen por finalidad permitir el acceso a las diferentes instalaciones del Área.

Artículo 13. Condiciones Particulares.

En la Red Viaria o espacio en el que se permite la circulación de vehículos no se admite la ocupación con elementos de mobiliario urbano, salvo adosados a las fachadas a no más de un metro de las mismas.

SECCIÓN 2.2.2. ÁREAS PEATONALES.

Artículo 14. Definición de Objetivos.

Salvo el paseo elevado 1,5 m sobre la superficie mayoritaria del dique no existen áreas peatonales como tales, exclusivas. El uso peatonal se compatibiliza con el tránsito de vehículos en las zonas de trabajo que se conforman, entendidas como espacio de trabajo.

CAPITULO 2.3. SERVICIOS

Artículo 15. Definición y objetivos.

En el dique sur se ubican las Xaiak de los pescadores, en su extremo se ubica el almacén de redes. En el contradique sur-este perpendicular a en el que están las Xaiak es donde se ubicaría el Pabellón de grande redes, al que hace referencia estos datos y su definición.

Artículo 16. Condiciones de Ordenación y Edificación.

- Parcelación.

Existe una única parcela edificable destinada al Pabellón.

16.1- Edificabilidad máxima

-Ocupación en planta: Máximo 700 m²

-Edificabilidad: Una única planta.

16.2.- Tipo de ordenación.

Superficie regular destinada a la construcción de un pabellón industrial, de almacenaje, con materiales de calidad acordes con el entorno especialmente agresivo en el que se encuentra. Separada del cantil un mínimo de 8 m y dejando totalmente libre el paseo peatonal posterior.

16.3.- Alturas máximas.

Pabellón con 10 m de altura máxima y perfil gradual de la altura máxima alcanzada hasta 4 m en la parte posterior, lado paseo peatonal. Medida esta altura respecto al nivel del paseo peatonal. Se plantea un vuelo máximo de alero de 2 metros sobre la alineación de fachada principal.

16.4.- Condiciones de uso.

Almacenaje de redes. Edificio destinado a apoyo de las actividades pesqueras y marítimas.

16.5.- Aparcamientos de vehículos.

No se ha previsto la construcción de aparcamientos en esta Área de estudio.

CAPITULO 2.5. APROVECHAMIENTOS

Pabellón de grandes redes

Uso: Industrial, vinculado a actividades pesqueras y marítimas.

Edificabilidad: 700 m2.

“C” ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO

Área de La Marina (Kai Zaharra)

El proyecto de urbanización del Área y la realización de las obras previstas contempla la urbanización en si misma del área, la construcción de la Estación Marítima y la reconstrucción de Benta Zaharra para el uso de Centro de Interpretación de las actividades pesqueras, o en su caso de construcción de un centro con parámetros de arquitectura contemporánea.

Considerando un superficie a urbanizar de 8.000 m², que incluye los entronques con el Paseo del Bidasoa y el Paseo Butrón, el carro varadero, la plataforma y los espacios comprendidos entre edificaciones, y un coste por metro cuadrado en el entorno de 300 €/m². Resulta $8.000 \text{ m}^2 \times 300 \text{ €/m}^2 = 2.400.000 \text{ €}$. Presupuesto de ejecución por contrata.

Para la Estación Marítima considerando un costo de construcción de 1.400 €/m² y una superficie construida de 456,25 m² el costo sería de $456,25 \text{ m}^2 \times 1.400 \text{ €/m}^2 = 638.750 \text{ €}$. Presupuesto de ejecución por contrata.

En el supuesto de la reconstrucción de la Benta Zaharra proyectada por Francisco Urcola, habida cuenta de sus 380 m² y considerando un costo de reconstrucción de 1.500 €/m² el costo sería de $380 \text{ m}^2 \times 1.500 \text{ €/m}^2 = 570.000 \text{ €}$. Presupuesto de ejecución por contrata.

Área del Puerto Refugio (Kai Berria)

Para la construcción del Pabellón de grandes redes se ha realizado paralelamente a esta Modificación un proyecto, por lo que el presupuesto del que se dispone es muy preciso.

Las obras previsibles incluyen la construcción de dicho pabellón y las obras complementarias de urbanización que se circunscriben a las del propio edificio.

	MOVIMIENTO DE TIERRAS Y DEMOLICIONES.....	21.038,85	3,38
2	CIMENTACION.....	53.194,07	8,53
3	ESTRUCTURA.....	176.744,84	28,35
4	ALBAÑILERIA.....	11.811,92	1,89
5	CUBIERTA.....	133.348,41	21,39
6	FACHADA.....	29.967,65	4,81
7	IMPERMEABILIZACIONES Y AISLAMIENTOS.....	28.109,52	4,51
8	REVESTIMIENTOS.....	659,70	0,11
9	PAVIMENTOS, SOLADOS Y ALICATADOS.....	10.966,63	1,76
10	CARPINTERIA EXTERIOR.....	47.300,61	7,59
11	CARPINTERIA INTERIOR.....	358,79	0,06
12	CERRAJERIA.....	22.570,37	3,62
13	PINTURAS.....	5.726,03	0,92
14	SANEAMIENTO Y DRENAJES.....	8.973,75	1,44
15	FONTANERIA.....	6.283,25	1,01
16	PROTECCION CONTRA INCENDIOS.....	2.437,34	0,39
17	CALEFACCION.....	5.142,00	0,82
18	ELECTRICIDAD BT.....	40.809,98	6,55
19	SEGURIDAD Y SALUD.....	13.787,01	2,21
20	GESTION DE RESIDUOS.....	4.127,05	0,66
21	CONTROL DE CALIDAD.....	0,00	0,00
TOTAL EJECUCIÓN MATERIAL		623.357,77	
	13,00 % Gastos generales.....	81.036,51	
	6,00 % Beneficio industrial.....	37.401,47	
SUMA DE G.G. y B.I.		118.437,98	
TOTAL PRESUPUESTO CONTRATA		741.795,75	

Resultando un presupuesto para la construcción del pabellón de grandes redes de 741.795,75 €.

D- DOCUMENTO "D" DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

G01	SITUACION – PUERTO REFUGIO Y LA MARINA
G02	EMPLAZAMIENTO - PUERTO REFUGIO Y LA MARINA
LM01	ESTADO ACTUAL - ZONA DE LA MARINA
LM02	IDEA ORDENACION GENERAL - ZONA DE LA MARINA
LM03	USOS GLOBALES - ZONA DE LA MARINA
LM04	USOS PORMENORIZADOS - ZONA DE LA MARINA
LM05	ALINEACIONES Y RASANTES - ZONA DE LA MARINA
PR01	LIMITES (ESTADO ACTUAL) - PUERTO REFUGIO
PR02	ORDENACION GENERAL - PUERTO REFUGIO
PR03	USOS GLOBALES - PUERTO REFUGIO
PR04	USOS PORMENORIZADOS - PUERTO REFUGIO
PR05	ALINEACIONES Y RASANTES - PUERTO REFUGIO

Astigarraga, Noviembre de 2015

Firmado: Antón Pagola Aizipiri



Miriam Varela Alonso



Santiago Lorenzo Borda

