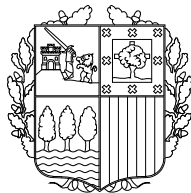


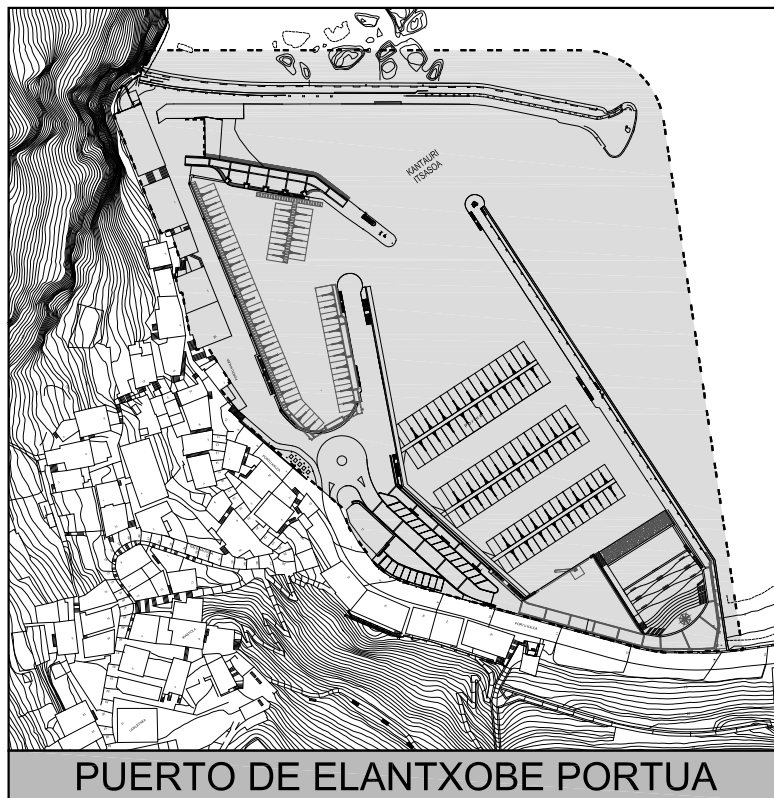
EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

EKONOMIAREN GARAPEN
ETA AZPIEGITURA SAILA

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO
ECONOMICO E INFRAESTRUCTURAS



PUERTO DE ELANTXOBE PORTUA

PLAN ESPECIAL DE
ORDENACION URBANA DEL
PUERTO DE ELANTXOBE

ELANTXOBEKO PORTUKO
HIRI LURRALDE ANTOLAMENDUAREN
EGITASMO BEREZIA

Estudio de Arquitectura
y Urbanismo

Sebastián Uriarte Ortega

Arkitektura eta
Hirigintza Bulegoa

Ordenación

abril 2017 apirila

Ordenazioa

DOCUMENTACIÓN
ESCRITA

AGIRI
IDATZIA

PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ELANTXOBE

El Plan Especial de Ordenación Urbana del Puerto de Elantxobe consta de la siguiente documentación.

- | | |
|----------------|--|
| Documento Nº 1 | MEMORIA |
| Documento Nº 2 | NORMATIVA URBANISTICA |
| Documento Nº 3 | ESTUDIO DE LAS DIRECTRICES DE ORGANIZACIÓN
Y GESTIÓN DE LA EJECUCIÓN (Plan de Etapas) |
| Documento Nº 4 | ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONOMICO-FINANCIERO |
| Documento Nº 5 | DOCUMENTACION GRAFICA
Planos de Información
Planos de Ordenación Pormenorizada |

DOCUMENTO Nº 1 –MEMORIA-

INDICE DE LA MEMORIA

1.- INTRODUCCION

1.1.- ENCARGO Y ANTECEDENTES. JUSTIFICACION DE LA PROCEDENCIA DE SU FORMULACION. ALCANCE Y CONTENIDO

- 1.1.1 Encargo y antecedentes
- 1.1.2. Justificación de la procedencia de su formulación
- 1.1.3. Alcance y contenido

2.- INFORMACION URBANISTICA

- 2.1.- Reseña histórica del Puerto de Elantxobe
- 2.2.- Descripción del Área objeto del Plan Especial
- 2.3.- Edificaciones existentes y usos actuales
- 2.4.- Red Viaria, Infraestructuras y servicios urbanos
- 2.5.- Determinaciones del Plan General para el Área del Puerto
- 2.6.- Referencias Normativas en materia de Puertos

3.- OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACION

4.- DESCRIPCION DE LA SOLUCION ADOPTADA

- 4.1.- Descripción de las alternativas de actuación analizadas
 - 4.1.1 Alternativa 0.
 - 4.1.2 Alternativa 1.
 - 4.1.3 Alternativa 2.
- 4.2.- La propuesta de ordenación adoptada por el Plan Especial
- 4.3.- Zonificación y usos pormenorizados
- 4.4.- Red viaria
- 4.5.- Ordenación de la Edificación.
- 4.6.- Urbanización, infraestructuras y servicios urbanos
- 4.7.- Cuadros de características resultantes de la ordenación

1.- INTRODUCCIÓN

1.1. OBJETO, AGENTES Y EQUIPO REDACTOR

El objeto del presente Plan Especial de Ordenación Urbana consiste en establecer la ordenación pormenorizada del ámbito correspondiente al Dominio Público Portuario del Puerto de Elantxobe transferido a la CAPV en virtud del Decreto 14-05-1982, desarrollando la ordenación estructural definida para este Área por el Plan General de Ordenación Urbana.

La redacción del mismo se lleva a cabo por parte del Estudio de Arquitectura y Urbanismo del técnico que suscribe por encargo del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco.

1.2. JUSTIFICACION DE LA PROCEDENCIA DE SU FORMULACION.

La necesidad de proceder a la redacción del presente Plan Especial viene fundamentada en el artículo 56 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de Septiembre por el que se aprueba la Ley de Puertos y de la Marina Mercante en el que se establece que el Sistema General Portuario habrá de desarrollarse mediante un Plan Especial o instrumento urbanístico equivalente que deberá ser formulado por la Autoridad Portuaria

La redacción del presente Plan Especial viene así mismo justificada por la necesidad de cumplimentar el proceso urbanístico establecido en la legislación urbanística vigente para aquellos ámbitos de planeamiento delimitados por el Plan General para los que no se establece una ordenación pormenorizada quedando diferida esta a la figura de Plan Especial .

Esta justificación viene corroborada a través del propio PGOU de Elantxobe que en el artículo 136 de la Normativa Urbanística establece expresamente que la ordenación y desarrollo del Área definida como “Sistema General Portuario” se deberá llevar a cabo mediante la redacción del preceptivo Plan Especial de Ordenación Urbana.

1.3. ALCANCE Y CONTENIDO.

La elaboración del Plan Especial se lleva a cabo de acuerdo con las determinaciones establecidas en el artículo 69 de la Ley 2/2006 del Suelo y Urbanismo de la CAPV y, por consiguiente, sus determinaciones se formalizan en documentos similares a los de un Plan Parcial, ajustando su contenido al objeto propio del mismo tal y como al efecto se establece en el referido artículo de la Ley del Suelo.

En este sentido, habida cuenta del objetivo global de este Plan Especial, y de las circunstancias específicas que inciden en la propia configuración del ámbito delimitado, el Plan Especial se desarrolla en base a los siguientes documentos :

a. Memoria informativa y justificativa, en la que se recogen a su vez los siguientes aspectos:

- .- Información Urbanística del Área en relación con
 - . Encuadre legal de la ordenación portuaria
 - . Relación con Planeamiento Municipal
 - . Análisis de la situación actual del Puerto en relación a :
 - Antecedentes históricos
 - Sistema de comunicaciones. Accesos y aparcamientos
 - Características y usos de la edificación.
 - Análisis de la urbanización. Vialidad y redes de servicio
- .- Criterios y Objetivos Generales del Plan Especial
- .- Descripción de las alternativas de actuación analizadas y de la propuesta de ordenación adoptada por el Plan Especial
- .- Cuadros de características resultantes de la ordenación

b. Normativa Urbanística

c. Estudio de las directrices de organización y gestión de la ejecución

d. Estudio Económico Financiero

e. Documentación Grafica

- .- Planos de Información
- .- Planos de Ordenación

2.- INFORMACION URBANISTICA

2.1. RESEÑA HISTORICA DEL PUERTO

El origen del Puerto de Elantxobe guarda una estrecha relación con la historia de este Municipio que junto con Natxitua formaría parte de la anteiglesia de Ibarrengelu hasta iniciar el proceso desanexionador en el siglo XVIII, constituyéndose a finales de ese siglo en parroquia, lo que hasta entonces había sido la ermita de San Nicolás.

Para entender el origen de Elantxobe hay que remontarse por tanto a la formación de la anteiglesia durante la baja edad media. En dicha formación intervenían dos factores importantes: la asistencia de la población a una misma parroquia, que crearía una comunidad, y la necesidad de hacer frente a la problemática socioeconómica común, que se iba planteando a esa comunidad.

La división en parroquias, origen de la compartimentación del Señorío en anteiglesias, nació con la erección de templos.

Tal sería el caso de Ibarrengelua: los señores de Bizkaia erigieron la iglesia de San Andrés a la que acudían los labradores del entorno y sería esa comunidad parroquial la que crearía otro tipo de relaciones a partir de la necesidad de enfrentarse a unos problemas comunes.

La fecha de construcción de esta Iglesia se remonta al año 1300. La población estaba asentada principalmente en la pequeña vega donde se construyó la iglesia, extendiéndose posteriormente por las lomas circundantes.

El aumento de los caseríos entre la ría y Lekeitio fue muy notable a lo largo del siglo XV y primeros decenios del siglo XVI, dando lugar a un crecimiento de los asentamientos en Kanala, Acorda, Natxitua, Ispaster, Mendexa. Probablemente fuera el aumento de población de Natxitua, lo que conduciría a un deseo de independizarse, hecho que al parecer se produjo hacia el año 1500.

En torno a estas fechas, (año 1524), tendría lugar el asentamiento de los pescadores de Ibarrengelu en el barrio de Elantxobe dado que su playa, abierta y poco acogedora, no era lugar apropiado para pescadores, trasladándose ésta el socaire de

Ogoño que, aunque no era un lugar apropiado para el desarrollo urbano, si lo era para el abrigo natural de las embarcaciones.

El crecimiento de Elantxobe guarda cierto paralelismo con el interés por la pesca que se produjo en el bajo medievo, en las localidades de costa.

Se practicaba la pesca de bajura, pero el objetivo principal era la pesca de la ballena

En el siglo XVI quedan consolidadas las actividades de Elantxobe e Ibarregelu: agricultura y ganadería en Ibarregelua, pesca en el “barrio” de Elantxobe y como única actividad industrial, los molinos maquiveles.

El auge de la actividad pesquera en las siguientes centurias propició un crecimiento continuo de la población de Elantxobe, que no se vio afectado por los reveses demográficos de los conflictos bélicos acaecidos a finales del siglo XVIII y principios del XIX. Como dato significativo valga señalar que en 1825 la población de Elantxobe, según el censo de policía de Ibarregelu, era de 695 habitantes.

En el año 1783, existiendo ya la cofradía, se construyeron varios muelles en su puerto para evitar los embates del mar Cantábrico, que fueron reforzados a través de los años, por ser puerto muy abierto a la mar

Elantxobe con el puerto, continuó con su línea ascendente, alcanzando su autonomía parroquial en 1803 con la construcción de la iglesia de San Nicolás de Bari y posteriormente en 1832, la independencia municipal. Teniendo en el puerto un elemento importante para su desarrollo, sus características orográficas particulares de difícil acceso desde tierra unido a una población dependiendo de estructuras agrarias de Ibarregelua, le impiden, sin embargo, un crecimiento como Bermeo ó Lekeitio.

A partir de la desanexión, y hasta el siglo XX Elantxobe sigue experimentando un crecimiento demográfico considerable alcanzando en 1860 la cifra de 1147 habitantes.

En el siglo XX, la vida del municipio, estrechamente vinculada a la actividad pesquera, discurre siguiendo las oscilaciones de la pesca. A principios de siglo, en todo el País Vasco se produce una lenta, pero decidida recuperación de la pesca, especialmente la de altura, mientras que la de bajura mantendrá unas coordenadas parecidas.

Posteriormente la crisis de los años 70, afectará hondamente al sector pesquero, el desarrollo y expansión moderada que Elantxobe conocía en el siglo XIX, se mantendrá a principios de siglo para descender posteriormente y paulatinamente hasta nuestros días.

En la actualidad la actividad pesquera del puerto de Elantxobe ha desaparecido en su práctica totalidad. Las dificultades de accesibilidad y las ventajosas condiciones que en este aspecto aportan otros puertos vecinos con unos mejores servicios e instalaciones y la proximidad a las industrias conserveras, ha motivado el traslado a estos puertos de los dos últimos atuneros que fondeaban en Elantxobe.

Desaparecida la actividad pesquera profesional, las funciones desarrolladas hoy en día en el puerto de Elantxobe se remiten a dar abrigo a las embarcaciones relacionadas con la náutica deportiva y de recreo así como a aquellas otras utilizadas para la pesca no profesional llevada a cabo por los numerosos gasolinos amarrados o fondeados en puerto.

2.2. DESCRIPCION DEL AREA OBJETO DEL PLAN ESPECIAL

El área objeto del Plan Especial se corresponde con el ámbito delimitado en el Plan General de Ordenación Urbana del Municipio de Elantxobe y clasificado como “Sistema General Portuario”, siendo coincidente su delimitación con la correspondiente a la Zona de Ocupación del Dominio Público Portuario transferido a la C.A.V (Puertos) según el Real Decreto 14-05-1982.

Esta delimitación incluye la lámina de agua, las zonas de fondeo y atraque, los diques de contención y abrigo, los accesos, los espacios destinados a circulación rodada y peatonal, los aparcamientos, las infraestructuras e instalaciones y las edificaciones actualmente existentes que con distinto régimen de usos se encuentran ubicadas dentro de la Zona de Dominio Público Portuario.

El área así conformada dispone de una superficie total, de 28.638 m² de las cuales 18.408 m² corresponden a la lámina de agua, estando limitada al Norte por el macizo de Ogoño y el mar, al Este también por el mar abierto y al Sur y Oeste por el casco urbano según una línea coincidente con el deslinde del dominio público marítimo terrestre.

El acceso rodado se produce a través la carretera comarcal BI-2237 que desciende en su tramo final desde Ibarrengelu hasta el puerto constituyéndose dicho vial como el único elemento que posibilita la conexión del puerto de Elantxobe con la red viaria provincial.

A nivel peatonal, el puerto se relaciona con el resto del casco urbano través del arranque de Nagusi kalea. Esta “calle” que sigue el trazado del antiguo camino de acceso al puerto desde Ibarrengelu, constituye el elemento vertebrador de todo el tejido urbano de Elantxobe presentando, no obstante, una acusada pendiente y sinuoso trazado que le hacen inapropiado para soportar otro tráfico rodado que no sea el de los vehículos de los servicios municipales y de emergencias.

La relación a nivel peatonal del puerto con la zona baja del casco urbano se complementa con diversos recorridos que arrancan desde Portu Kalea ascendiendo mediante pronunciadas escalinatas que se entrelazan después con la compleja y empinada red de itinerarios peatonales que caracterizan el tejido urbano de Elantxobe.

La red viaria del puerto está constituida básicamente por un único vial denominado Portu Kalea cuya mitad situada al SE del puerto, resulta coincidente con el trazado de la carretera Comarcal BI 2237.

Portu Kalea recorre longitudinalmente la totalidad del puerto desde su extemo Norte, coincidiendo con el arranque del Dique Norte , hasta el extremo Sur donde se localiza la playa artificial que actúa como amortiguador de la energía producida por el oleaje.

Este vial, que en alguno de sus tramos sirve de referencia a la delimitación del dominio público portuario, constituye el nexo de unión entre el puerto y la trama urbana de Elantxobe. Su configuración no llega a presentar sin embargo un tratamiento homogéneo a lo largo de su trazado, presentando en su extremo Sur la tipología propia de una carretera (tramo coincidente con la BI-2237), mientras que en la otra mitad de su recorrido se pierde totalmente este carácter, transformándose en un vial de uso mixto rodado y peatonal careciendo de otros imites físicos que no sean, por un lado las propias edificaciones situadas en primera línea y, por otro, la línea del cantil de los muelles interiores

Acompañando al trazado de este vial, se disponen algunas pequeñas áreas de aparcamiento para vehículos, cuya cuantía resulta manifiestamente insuficiente para la

demanda generada especialmente durante los meses de verano. De las escasas plazas de aparcamiento disponibles tan solo una pequeña parte de las mismas se encuentran debidamente señalizadas, disponiéndose el resto de manera totalmente arbitraria en todas aquellas zonas donde los retranqueos de la alineaciones de la edificación permiten pequeños ensanchamientos de Portu Kalea. Esta circunstancia , provoca en ocasiones que el estacionamiento de vehículos en estos lugares intercepte los accesos peatonales a los distintos recorridos peatonales anteriormente mencionados que arrancan desde el puerto para conectarse después con el resto de la trama urbana.

Las características técnicas más significativas del puerto son las siguientes:

El puerto de Elantxobe se dispone al abrigo de la cara Este del macizo rocoso del cabo de Ogoño

Se halla protegido por el dique rompeolas "Norte" orientado al SE conocido como "Muelle de la Cruz" y un Dique Sur orientado al Norte que permiten entre ambos una bocana de 12 m de ancho orientada al Noroeste que da acceso al antepuerto.

La dársena interior la configuran otros dos malecones Norte y Sur, el primero de ellos conocido como muelle del Astillero y el segundo como muelle de Ribera o muelle pesquero. El calado de la bocana en B.M.V.E es de 2,5 m. y la carrera de marea resulta ser de 4,5 m.

Dispone de dos balizas, una situada en el extremo del dique Sur -luz de sectores- y otra en el extremo del dique Norte.

La longitud del dique rompeolas es de 155 metros y la del dique Sur de 190 metros.

A su vez, las longitudes y calados de los muelles son las siguientes:

Muelle de Ribera dársena interior:

Longitud: 110 m.; Calado: 0,50 a 1,50 m

Muelle de Ribera dársena exterior :

longitud:100. m. ; Calado: 0,50 a 2,50 m.

Muelle del Astillero:

Longitud: 75 m. ; Calado: 2,50 m.

El número de puestos de amarre existente en el Puerto de Elantxobe es de 162, siendo ofertados 157, de los cuales, 76 son amarres a pantalán y 81 a boya. De los amarres a pantalán, 64 de ellos son para embarcaciones de hasta 6 m de eslora máxima y los 12 restantes para embarcaciones con eslora máxima mayor de 6 m y menor o igual a 7 m.

De los 81 amarres a boya anual, 19 de ellas son para embarcaciones con eslora máxima menor o igual a 5 m, 19 para embarcaciones con eslora máxima mayor a 5 m y menor o igual a 6 m, 16 para embarcaciones con eslora máxima mayor a 6 m y menor o igual a 7 m, 16 para embarcaciones con eslora real mayor a 7 m y menor o igual a 8,60 m, 10 para embarcaciones con eslora real mayor a 8,60 m y menor o igual a 12 m y el amarre restante para una embarcación con eslora máxima mayor a 12 m y menor o igual a 14 m y manga máxima menor o igual a 4 m.

De los cinco puestos de amarre restantes se reserva una boya anual para una embarcación con eslora máxima mayor de 7 m y menor o igual de 8,60 m para una embarcación de lista 6ª y una boya anual para embarcaciones de los siguientes segmentos de eslora máxima, menor o igual a 5m; mayor a 5m y menor o igual a 6 m; mayor a 6 m y menor o igual a 7 m; y mayor a 7 m y menor o igual a 8,60 m

El puerto dispone de una rampa de varada y una grúa de 6 Tm.

2.3. EDIFICACIONES EXISTENTES Y USOS ACTUALES

Dentro del área objeto del Plan Especial y por consiguiente, dentro del Dominio Público Portuario, existen varias edificaciones que soportan usos de diversa naturaleza, la mayoría de ellos de tipo equipamental al servicio de la población de Elantxobe, otros vinculados con la propia actividad náutica del puerto y otros de carácter hostelero y puntualmente de tipo residencial.

La relación de estos edificios y los usos actualmente existentes en cada uno de ellos es la siguiente:

Edificio Nº 1. Polideportivo Municipal – Club de Remo.

Nº alturas : 2 plantas y bajo cubierta.

Usos: Planta Baja: Club de Remo

Piso 1: Sala polivalente (1/2) y Club de Remo (1/2)

Piso BC: Gimnasio (1/2) y Club de Remo (1/2)

Régimen de Propiedad:

Suelo: Gobierno Vasco.

Edificación: Ayuntamiento de Elantxobe

Edificio Nº 2. Lonja de Pescadores .

Nº alturas : 2 plantas.

Usos: Planta Baja: Local para restaurante

Piso 1: Lonja de pescadores

Régimen de Propiedad:

Suelo: Gobierno Vasco.

Edificación: Concesiones del Gobierno Vasco.

Edificio Nº 3. Equipamiento hostelero .

Nº alturas : 1 planta.

Usos: Planta Baja: Local habilitado como terraza adscrita al local
de hostelería regentado por Miren Cortázar (Bar Itxas Etxea)

Planta Cubierta: terraza adscrita al mismo local

Régimen de Propiedad:

Suelo: Gobierno Vasco.

Edificación: Concesión demanial con Miren Cortazar

Edificio Nº 4. Consultorio y local para la 3ª Edad.

Nº alturas : 2 plantas.

Usos: Planta Baja: Consultorio médico y asociación 3ª Edad

Piso 1: Local de hostelería (Bar Itxas Etxea)

Régimen de Propiedad:

Suelo: Gobierno Vasco.

Edificación: Diputación Foral de Bizkaia (I.F.A.S.)

Edificio Nº 5. Cofradía de Pescadores .

Nº alturas : 2 plantas.

Usos: Planta Baja: Farmacia y lonjas de pescadores (sotos 3 uds)

Piso 1: Lonjas de pescadores (sotos 3 uds) + 2 lonjas
de uso comercial

Uso sotos 1,2 y 3: Lonjas de pescadores

Uso soto 4: Taller de electricidad

Uso sotos 5 al 8 : futuro uso residencial

Régimen de Propiedad:

Suelo: Gobierno Vasco.

Edificación: Ayuntamiento de Elantxobe.

Edificio Nº 6. “Contrapeso” .

Nº alturas : 1 planta.

Usos: Taller –almacén de la Asociación de amarristas “Ermitxo”

Régimen de Propiedad:

Suelo: Gobierno Vasco.

Edificación: Ayuntamiento de Elantxobe

Edificio Nº 7 Almacén de Puertos .

Nº alturas : 1 planta.

Usos: Almacén de Puertos

Régimen de Propiedad:

Suelo: Gobierno Vasco.

Edificación: Gobierno Vasco.

Edificio Nº 8. Edificio “Antiguo Astillero” .

Nº alturas : 2 plantas.

Usos: Planta Baja: Bar Restaurante

Piso 1: 2 Uds de vivienda)

Régimen de Propiedad:

Suelo: Gobierno Vasco.

Edificación: Planta Baja : Propiedad privada

Planta piso: Propiedad privada

Edificio Nº 9. Aseos públicos .

Nº alturas : 1 planta.

Usos: Aseos Públicos

Régimen de Propiedad:

Suelo: Gobierno Vasco.

Edificación: Gobierno Vasco. Concesión demanial al Ayuntamiento de Elantxobe

Edificio Nº 10 Locales bajo rampas Muelle de Ribera (antiguo dique Norte) .

Nº alturas : 1 planta.

Usos: Sotos: locales de almacén para pescadores

Régimen de Propiedad:

Suelo: Gobierno Vasco.

Edificación: Gobierno Vasco.

2.4. RED VIARIA ,INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS URBANOS

El acceso rodado al Puerto de Elantxobe se produce a través de una conexión única con la carretera BI-2237 que procedente de Ibarrengelu culmina su trazado conectándose con el limitado entramado viario del puerto a la altura del edificio del antiguo astillero.

Al margen de esta conexión y con un alcance funcional netamente inferior, el recinto portuario dispone de un segundo acceso desde el tejido urbano de Elantxobe viniendo representado por el trazado de Nagusi Kalea. Este vial, que en sus orígenes constituyó el único nexo de unión entre Ibarrengelu y el Barrio de Pescadores presenta en base a sus características de trazado y pendiente, una manifiesta limitación para soportar tráfico rodado, quedando reducido su nivel funcional exclusivamente a los vehículos de emergencia y de servicios municipales.

A nivel peatonal el ámbito del Puerto dispone de cinco penetraciones por parte de los distintos itinerarios y recorridos que en gran medida configuran el singular y característico tejido urbano de Elantxobe .

El recorrido más relevante está representado precisamente por el trazado de Nagusi Kalea, constituido como el eje vertebrador de todo el entramado de Elantxobe.

Muchos de estos recorridos desembocan en el puerto mediante empinadas escalinatas o pronunciadas rampas , quedando muchas veces dificultado el acceso a las mismas debido al aparcamiento indiscriminado de vehículos a lo largo de Portu Kalea.

El espacio portuario dispone de un área expresamente señalizada para el aparcamiento de vehículos que se sitúa en el entorno del edificio del antiguo astillero con una capacidad aproximada de 24 plazas. Esta limitada capacidad se muestra en muchos casos insuficiente para satisfacer la demanda generada por residentes y visitantes conllevando el estacionamiento de los vehículos fuera de las zonas autorizadas para ello a lo largo de Portu Kalea.

A nivel de servicios urbanos el ámbito del puerto dispone de una red de saneamiento que recoge los vertidos de todo el casco urbano de Elantxobe mediante una red unitaria que vierte sus aguas en la Estación Depuradora de Aguas residuales ubicada frente al edificio del Polideportivo. Al margen de este colector , cuyo trazado

discurre en su mayor parte bajo la calzada de Portu Kalea , existe algún colector de pluviales que vierte directamente en el puerto..

La red de abastecimiento de agua viene representada por una conducción general que se conecta con la existente en algunos muelles y diques

Por lo que respecta a la red de gas existe una canalización que discurre por la parte zaguera de las edificaciones existentes entre el “contrapeso” y el polideportivo municipal abasteciendo a algunos de estos edificios.

El ámbito del puerto cuenta por ultimo con una red de alumbrado público con luminarias de distintas tipologías, (balizas, luminarias sobre báculo, adosadas a pared, etc.,) además de los balizamientos de señalización de acceso al puerto.

El suministro de energía eléctrica se realiza a partir del cuadro general que se encuentra adosado a la fachada Norte del edificio polideportivo.

Una parte de estas redes de servicios urbanos discurren de forma subterránea bajo canalizaciones propias e independientes. El puerto cuenta sin embargo con una red de galerías de servicio registrables entre el punto anteriormente indicado y el arranque del denominado Dique “Contramuelle” Estas galerías de servicio están constituidas por un prisma de hormigón con planos escalonados en su interior por la que discurren las redes de abastecimiento , energía eléctrica y alumbrado.

Dentro del capítulo de infraestructuras , el puerto cuenta con la ya mencionada Estación de Depuración de Aguas Residuales, EDAR, el centro de recogida selectiva de residuos urbanos, el dissipador de energía configurado a modo de piscina de mareas y la instalación de la grúa de 6 Tm. para el izado y botadura de embarcaciones

2.5. DETERMINACIONES DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA PARA EL AREA DEL PUERTO

El planeamiento vigente del Municipio de Elantxobe está constituido por el Plan General de Ordenación Urbana aprobado definitivamente mediante Orden Foral N° 726/2009 de 3 de Julio del Departamento de Transportes y Urbanismo de la Diputación Foral de Bizkaia y publicación en el B.O.B. N° 132 del 14/07/2009.

En dicho Plan General se clasifica el ámbito del Puerto de Elantxobe como Sistema General Portuario. La definición y regulación de este Sistema General viene recogida en el artículo 136 de la Normativa Urbanística en el cual, se establece que para la ordenación y desarrollo del mismo se deberá redactar un Plan Especial.

El contenido íntegro del artículo 136 “Definición y Regulación del Sistema General Portuario” es el que se expresa a continuación:

Artículo 136º .- DEFINICIÓN Y REGULACION.

El Sistema General Portuario comprende todas aquellas instalaciones con que cuenta el puerto pesquero de Elantxobe y, en todo caso, los siguientes elementos:

- a) Superficie de agua, con condiciones de abrigo y de profundidad adecuadas, hábiles para las operaciones de tráfico marítimo que se pretendan realizar en él.*
- b) Zonas de fondeo, muelles o instalaciones de atraque, que permitan permanecer fondeados, amarrados o atracados en condiciones de seguridad adecuadas.*
- c) Espacios para el depósito y almacenamiento de mercancías o enseres.*
- d) Infraestructuras terrestres y accesos adecuados.*
- e) Instalaciones deportivas vinculadas al puerto y al mar.*

Para la ordenación de la zona del puerto pesquero de Elantxobe se deberá redactar un Plan Especial, conforme dispone el apartado 2º del Artículo 18 de la Ley 17/1992, de 24 de noviembre de Puertos y de la Marina Mercante.

Su formulación le corresponde a la Comunidad Autónoma y se deberá tramitar ajustándose al régimen urbanístico de los Planes Especiales. Con carácter previo a su aprobación definitiva deberá pronunciarse sobre el mismo en el plazo de veinte días.

Resulta de aplicación en este Sistema General la Ley 17/1992, de 24 de noviembre de Puertos y de la Marina Mercante, así como el futuro Plan Territorial Sectorial de Puertos una vez sea aprobado por el Gobierno Vasco.

Por lo que respecta a las edificaciones actualmente incluidas dentro de la delimitación del Plan Especial el PGOU, atendiendo al carácter, alcance y régimen de uso que algunas de ellas desempeñan dentro del ámbito municipal, las incluye dentro de la categoría de Sistema General de Equipamiento Comunitario (S.G.Ec.) o Deportivo (S.G.Ed.) tal y como sucede con el denominado “Polideportivo Municipal”

Más en particular, la relación de edificaciones clasificadas con esta categoría de Sistema General y su correlación con la numeración indicada en el apartado 2.2 de esta memoria sería la siguiente:

Denominación		
<u>En Plan Especial</u>	<u>En PGOU</u>	<u>Correlación Sistema General</u>
Edificio Nº 1	“Polideportivo municipal”	S.G.Ed.1
Edificio Nº 2	“Lonja Portuaria”	S.G.Ec.5
Edificio Nº 3	“Bar Terraza .Dir. Infra. Tte.”	S,G.Ec.12
Edificio nº 4	Centro de Salud Centro de la Tercera Edad	S.G.Ec 3 S.G.Ec 4
Edificio Nº 5	“Cofradía de Pescadores .”	S.G.Ec.2

El Plan General de Ordenación Urbana considera consolidados todos estos Sistemas Generales en su actual configuración edificatoria.

Por lo que respecta al régimen de usos, el PGOU posibilita para aquellos Sistemas Generales de Equipamiento Comunitario que tengan un carácter municipal, los cambios de usos que desde el Ayuntamiento se considerasen necesarios en base a la demanda de nuevos servicios que pudieran surgir durante el periodo de vigencia del Plan General.

Desde el punto de vista de la catalogación del parque edificatorio existente dentro del ámbito del Plan Especial ninguno de los edificios que lo integran se encuentra incluido dentro de las dos categorías establecidas por el PGOU dentro del “Catalogo de Edificación y Bienes de Interés Cultural” es decir: ni como “*Bienes Inmuebles propuestos para declarar como Monumentos o Conjuntos Monumentales de la CAPV*”, ni como “*Bienes Inmuebles Propuestos por la CAPV para ser custodiados a nivel municipal*”.

2.6. REFERENCIAS NORMATIVAS EN MATERIA DE PUERTOS.

Las referencias normativas en materia de puertos son, a nivel estatal y autonómico, las siguientes:

A.- NORMATIVA GENERAL SECTORIAL

A.1.- Normativa sectorial estatal

A.2.- Normativa sectorial autonómica

B.- NORMATIVA APLICABLE A DETERMINADOS EXPEDIENTES TRAMITADOS EN LA DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE .

B.1.- Normativa aplicable en materia de planificación portuaria, obras y proyectos

B.1.1.- Normativa sectorial estatal

B.1.2.- Normativa autonómica

B.2.- Normativa aplicable en materia de utilización del dominio público portuario (autorizaciones y concesiones)

B.3.- Normativa aplicable en materia de responsabilidad patrimonial

B.3.1.- Normativa estatal

B.3.2.- Normativa autonómica

A.- NORMATIVA GENERAL SECTORIAL EN MATERIA DE PUERTOS.

El artículo 10.32 de la Ley Orgánica 3/1979, de 18 de diciembre, de Estatuto de Autonomía para el País Vasco, atribuye a la Comunidad Autónoma del País Vasco competencia exclusiva en materia de puertos siempre que éstos no estén clasificados como de interés general, siendo el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes y, dentro de él, la Dirección de Puertos, el órgano competente de la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi para el ejercicio de la citada competencia, en virtud de lo establecido en el artículo 10.1 i) del Decreto 4/2009, de 8 de mayo, de creación, supresión y modificación de los Departamentos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco y de determinación de funciones y áreas de actuación de los mismos.

Para posibilitar la ejecución de las normas atributivas de competencias constituidas por el Estatuto de Autonomía, se realizaron los traspasos de bienes y servicios en materia de puertos del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco mediante Real Decreto 2380/1982, de 14 de mayo, sobre transferencias de servicios del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de puertos (BOPV nº 137, de 23 de octubre de 1982, en el que se inserta el Decreto 183/1982, del Departamento de Política Territorial y Transportes, de 4 de octubre de 1982, por el que

se aprueba la publicación del Acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias de 6 de abril de 1982 en materia de Puertos).

Así las cosas, y disponiendo la Comunidad Autónoma de Euskadi de competencia legislativa y ejecutiva plena en materia de puertos que no sean de interés general, es lo cierto que, por el momento, el legislador autonómico vasco no ha intervenido para abordar la materia de forma integral a través de una Ley de puertos propia, si bien esta regulación se encuentra incluida en el Calendario Legislativo y se está trabajando en un borrador prácticamente ultimado.

En estas circunstancias, hasta la fecha se ha procedido a la aplicación supletoria de la normativa estatal, en virtud de lo dispuesto en el artículo 21 del Estatuto de Autonomía que prescribe que el derecho emanado del País Vasco en las materias de su competencia exclusiva es el aplicable con preferencia a cualquier otro y sólo en su defecto será de aplicación supletoria el derecho del Estado.

A.1.- Normativa sectorial estatal

En este sentido, la normativa sectorial estatal que se está aplicando con carácter supletorio está integrada por las siguientes normas:

1.- Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (BOE nº 283, de 25 de noviembre de 1992; corrección de errores en BOE nº 298, de 12 de diciembre de 1992). y Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante (RDL 2/2011)

2.- Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (BOE nº 312, de 30 de diciembre).

3.- Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas (BOE nº 181, de 29 de julio de 1988), modificada por la Ley de Protección y Uso Sostenible del Litoral de 29 de Marzo de 2013 .

4.- Real Decreto 1471/1989, de 1 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General para el desarrollo y ejecución de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas (BOE nº 297, de 12 de diciembre de 1989; corrección de errores BOE nº 20, de 23 de enero de 1990). Reglamento General de Costas (10/02/2014)

5.- Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general (BOE nº 284, de 27 de noviembre de 2003).

6.- Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general (BOE nº 191, de 7 de agosto de 2010).

A.2.- Normativa sectorial autonómica

Por lo que respecta a la normativa sectorial autonómica aplicable en esta materia, la regulación actual se encuentra contenida en las siguientes normas:

1.-Decreto 236/1986, de 21 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Portuarias (BOPV nº 225, de 17 de noviembre de 1986).

2.- Decreto legislativo 1/2007, de 11 de septiembre, de aprobación del texto refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco(BOPV nº 248, de 27 de diciembre de 2007), que dedica el Capítulo I de su Título X a las "Tasas por servicios generales y específicos en los puertos de titularidad de la CAPV, artículos 192 a 197.

3.- Decreto 248/1998, de 29 de septiembre, por el que se regulan determinados aspectos de la gestión de las tasas y de los precios públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco y de sus organismos autónomos (BOPV nº 207, de 30 de octubre de 1998), modificado por Decreto 612/2009, de 1 de diciembre (BOPV nº 237, de 10 de diciembre de 2009), que dedica su Capítulo II a las "Tasas por servicios generales y específicos en los puertos de titularidad de la CAPV", artículos 19 a 29.

4.- Orden de 20 de abril de 2004, del Consejero de Transportes y Obras Públicas, por la que se regula el procedimiento de otorgamiento de las autorizaciones temporales de uso de puestos de amarre por los titulares de embarcaciones de recreo no profesionales en los puertos e instalaciones portuarias titularidad de la CAE (BOPV nº 100, de 28 de mayo de 2004).

5.- Orden de 6 de septiembre de 2006, de la Consejera de Transportes y Obras Públicas, por la que se regula el servicio portuario de aparcamiento de vehículos en las zonas de servicio de los puertos autonómicos, (BOPV nº 215, de 10 de noviembre de 2006).

B.- NORMATIVA APLICABLE A DETERMINADOS EXPEDIENTES TRAMITADOS EN LA DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE

B.1.- Normativa aplicable en materia de planificación portuaria, obras y proyectos

B.1.1.- Normativa sectorial estatal

La normativa sectorial estatal reseñada en el epígrafe anterior y además:

1.- Ley 21/2013, de 9 de Diciembre, de Evaluación Ambiental (BOE nº 296, de 11 de Diciembre de 2012)

B.1.2.- Normativa autonómica

1.- Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco (BOPV nº 131, de 3 de julio de 1990).

2.- Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo (BOPV nº 138, de 20 de julio de 2006).

3.- Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco (BOPV nº 59, de 27 de marzo de 1998. Texto consolidado BOE num.308, de 23 de Diciembre de 2011).

4.- Decreto 211/2012 , de 16 de Octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas (BOPV nº223. de 19 de Noviembre de 2012)

B.2.- Normativa aplicable en materia de utilización del dominio público portuario (autorizaciones y concesiones)

1.- La normativa sectorial estatal y autonómica reseñada en el primer epígrafe.

2.- Decreto legislativo 2/2007, de 6 de noviembre, de aprobación del Texto Refundido de la Ley del Patrimonio de Euskadi (BOPV nº 15, de 22 de enero de 2008).

B.3.- Normativa aplicable en materia de responsabilidad patrimonial

B.3.1.- Normativa estatal

1.- Título X (artículos 139 a 146) de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (BOE nº 285, de 27 de noviembre de 1992; corrección de errores BOE nº 311, de 28 de diciembre de 1992; modificación BOE nº 23, de 27 de enero de 1993).

2.- Real Decreto 429/1993, de 26 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de los procedimientos en materia de responsabilidad patrimonial de la Administraciones Públicas (BOE nº 106, de 4 de mayo de 1993; corrección de errores BOE nº 136, de 8 de junio de 1993).

B.3.2.- Normativa autonómica

1.- Ley 9/2004, de 24 de noviembre, de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi, artículo 3.1 k) y Disposición Adicional Primera (BOPV nº 238, de 15 de diciembre de 2004).

2.- Decreto 167/2006, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de organización y funcionamiento de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi (BOPV nº 181, de 21 de septiembre de 2006).

3.- OBJETIVOS Y CRITERIOS GENERALES DEL PLAN ESPECIAL

El Plan Especial tiene como objetivo global la ordenación integral del ámbito incluido dentro de la delimitación del Domino Publico Portuario del Puerto de Elantxobe, integrándose dentro del mismo la lámina de agua, las zonas de fondeo y atraque, los muelles y dársenas, la red viaria, las edificaciones y los servicios urbanos e infraestructuras existentes así como aquellos otros que en virtud de lo dispuesto por este documento, se pudieran implantar dentro de su delimitación.

El Puerto de Elantxobe presenta unas especiales características y una configuración propia puestas de manifiesto a través del análisis efectuado en la información urbanística plasmada en los apartados anteriores.

En lo relativo a su origen, evolución y situación actual, cabe destacar como dato más relevante la profunda transformación que ha experimentado su régimen de utilización pasando de ser uno de los puertos pesqueros relevantes de la costa vasca a ser hoy en día un puerto con un carácter asociado únicamente a la actividad náutica deportiva, a la pesquera no profesional y al fondeo ocasional de embarcaciones de turismo en tránsito.

Desde el punto de vista de la realidad urbana, otra de las notas propias que caracterizan este puerto es la escasa dimensión superficial de la zona correlativa con la tierra firme y, consecuentemente con ello, las escasas posibilidades que ofrece para plantear una ampliación del parque edificatorio actualmente existente.

Esta pequeña extensión del ámbito también conlleva importantes limitaciones respecto a aquellas iniciativas que pudieran estar encaminados a mejorar e incrementar la funcionalidad y capacidad de la actual red viaria. Por otra parte, el hecho de que exista una única conexión rodada con la red viaria exterior, coarta subsidiariamente las actuaciones de mejora que pudieran plantearse en este sentido.

En relación con el parque edificatorio incluido dentro de la delimitación del ámbito del Plan Especial se ha indicado también las condiciones que desde el propio Plan General se plantean para aquellos edificios categorizados como Sistemas Generales al consolidar a todos ellos en sus actuales configuraciones edificatorias.

Dentro de este limitativo marco de referencia impuesto por la configuración espacial del puerto de Elantxobe, por la radical transformación de su régimen de uso y por los condicionantes impuestos por el Plan General vigente, el objetivo global del Plan Especial habrá de ir encaminado a mejorar en la medida de lo posible las características funcionales del puerto potenciando el uso náutico deportivo del mismo y para el fomento del turismo náutico de tránsito, incorporando entre otras, aquellas actuaciones que desde la Dirección de Infraestructuras del Gobierno Vasco se pudieran plantear para la consecución de estos fines.

Desde el punto de vista puramente urbanístico, los objetivos del Plan Especial se centrarán en la ordenación de las distintas zonas en las que subdivide el ámbito y en el establecimiento de su correlativa regulación a través de la normativa urbanística, teniendo siempre como marco de referencia criterios medioambientales y de sostenibilidad, eficiencia energética, accesibilidad , etc.

Más en particular, la relación de objetivos concretos planteados por el Plan Especial son los siguientes:

Red viaria y peatonal

.- Revisión del sistema actual de comunicaciones internas del puerto, estableciendo una posible jerarquización entre el tráfico rodado, el peatonal y aquellas otras áreas con un uso mixto, tomando como referencia las condiciones de accesibilidad al entorno urbano establecidas por la normativa sectorial vigente

.- Mantenimiento y preservación de las penetraciones peatonales con los itinerarios peatonales del tejido urbano que a través de distintos recorridos y escalinatas parten o desembocan en el espacio portuario.

Parque edificatorio existente

.- Reconocimiento del régimen edificatorio previsto en el PGOU para aquellos edificios categorizados como Sistemas Generales de Equipamiento Comunitario o Deportivo que se consolidan en sus actual configuración edificatoria y establecimiento del régimen de usos pormenorizados para todos ellos.

Nuevas actuaciones previstas

.- Incorporación o posibilitar las actuaciones previstas por la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco en orden a mejorar las condiciones de abrigo, las dotaciones y la operatividad funcional del puerto.

Urbanización

.- Establecer a través de la normativa urbanística las condiciones mínimas de calidad y niveles de servicio que hayan de cumplir las actuaciones de urbanización que hayan de promoverse dentro del ámbito.

Medio Ambiente

.- Promover las actuaciones que pudieran resultar del Estudio de Evaluación Ambiental Estratégica en aras a mejorar la calidad medioambiental del espacio portuario

4.- DESCRIPCION DE LAS ALTERNATIVAS DE ACTUACION ANALIZADAS Y DE LA PROPUESTA DE ORDENACION ADOPTADA POR EL PLAN ESPECIAL

4.1 DESCRIPCION DE LAS ALTERNATIVAS DE ACTUACION ANALIZADAS

Habida cuenta de las condiciones inherentes a la propia configuración y escasa entidad superficial del puerto de Elantxobe y dentro del escaso margen de maniobra del Plan Especial sobre el ámbito para el delimitado, se describen en este apartado tres alternativas de actuación para su correspondiente valoración medioambiental y la propuesta finalmente adoptada por el modelo de ordenación del presente Plan especial

4.1.1 Alternativa 0.

Esta primera alternativa contempla el mantenimiento del puerto de Elantxobe en su configuración actual, descartando cualquier tipo de actuación sobre la disposición de las infraestructuras portuarias de abrigo (muelles y diques), de los sistemas de atraque y fondeo así como sobre los espacios destinados a proporcionar la accesibilidad rodada y peatonal al ámbito portuario, no previéndose igualmente ninguna modificación del régimen urbanístico de las edificaciones destinadas a equipamiento y servicios portuarios.

De forma pormenorizada el contenido de esta Alternativa 0 en relación con los aspectos más relevantes del Plan Especial serían los siguientes:

a.) Actuaciones en la infraestructura portuaria.

No se prevé ninguna actuación en el actual sistema de abrigo exterior del puerto representado por el Muelle-Dique Rompeolas Norte y por el Dique Contramuelle Sur así como por los dos diques interiores (antiguo Dique norte y Dique del Astillero), manteniéndose igualmente la configuración actual de la bocana del puerto.

b.) Ordenación de la edificación.

Mantenimiento de los parámetros urbanísticos correlativos con la configuración edilicia actual de las edificaciones existentes dentro del ámbito incluido en el Plan Especial descartando cualquier posibilidad de incremento de edificabilidad sobre ninguno de ellos.

c.) Red viaria y estructura urbana.

Conservación del actual sistema de comunicación viaria dentro del espacio portuario, manteniéndose el régimen mixto de circulación rodada y peatonal sin discriminación alguna entre ambas.

4.1.2 Alternativa 1.

Esta alternativa no contempla ninguna actuación sobre la infraestructura portuaria propiamente dicha descartando por consiguiente la ampliación del Dique Norte que se incorpora en la Alternativa 2.

Si se plantea sin embargo la ampliación de la superficie terrestre en la dársena interior en la confluencia del muelle de Ribera y el dique-muelle del Astillero . Esta actuación vendría justificada por la necesidad de incrementar la superficie destinada a vialidad dentro del recinto portuario posibilitando la creación de una pequeña glorieta para mejorar el funcionamiento del tráfico rodado.

Por lo que respecta a la ordenación de la edificación, se contempla el mantenimiento general de la configuración edilicia actual de todas las edificaciones existentes exceptuando aquella que contiene el polideportivo municipal. En relación al funcionamiento del sistema viario esta alternativa contempla el mantenimiento del actual régimen mixto de circulación rodada y peatonal sin discriminación alguna entre ambas.

De forma pormenorizada el contenido de la Alternativa 1 en relación con los aspectos más relevantes del Plan Especial serían los siguientes:

a.) Actuaciones en la infraestructura portuaria

No se contempla ninguna actuación sobre la infraestructura portuaria propiamente dicha manteniendo la configuración actual del puerto en relación con los sistemas ya ejecutados para la reducción de la agitación interior debido al oleaje exterior. La ejecución en dichos sistemas correspondería con la propuesta contemplada en la tercera alternativa de actuación prevista en el “Estudio de agitación debido al oleaje y ondas largas en el Puerto de Elantxobe” elaborado en el año 2.000 por la Ingeniería “Tecnocean” y que supuso la ejecución de la rampa de varada, la formación de escollera en la confluencia del Dique de Ribera y del Astillero

y la construcción relativa a los muros escalonados de hormigón realizada en el extremo SE de la denominada dársena pesquera, diseñada expresamente como disipador de energía.

b.) Ordenación de la edificación.

Mantenimiento de los parámetros urbanísticos correlativos con la configuración edilicia actual de las edificaciones existentes dentro del ámbito incluido en el Plan Especial con excepción hecha de la que ha sido reconocida bajo la denominación de “Polideportivo Municipal” por contener las instalaciones del gimnasio municipal y el del Club de Remo, planteándose para la misma la sustitución de la planta bajo cubierta actual por una planta completa de piso.

c.) Red viaria y estructura urbana.

Esta alternativa contempla la ampliación de la superficie destinada a vialidad en la zona de encuentro entre el muelle de ribera coincidente con Portu Kalea y el arranque del dique del Astillero a fin de posibilitar la implantación de una pequeña glorieta que mejore la organización de la circulación del tráfico rodado dentro del espacio portuario. Por lo que respecta al resto de los elementos del sistema de comunicación viaria, esta alternativa contempla el mantenimiento de un régimen mixto de circulación rodada y peatonal sin discriminación alguna entre ambas.

4.1.3 Alternativa 2.

Esta alternativa 2 contempla en primer lugar y como actuación más relevante la mejora del abrigo del puerto frente al oleaje exterior mediante la prolongación del dique rompeolas Norte. La prolongación de este dique y la consiguiente reducción de agitación de la lámina de agua en la dársena exterior posibilitaría la implantación de pantalanés en sustitución del actual sistema de amarre a boyas. Esta alternativa incorpora también la propuesta de ampliación de la superficie terrestre en la dársena interior ya prevista en la alternativa 1

Por lo que respecta a la ordenación de la edificación, se plantea igualmente el mantenimiento general de la configuración edilicia actual de todas las edificaciones existentes con excepción hecha de aquella que contiene el polideportivo municipal.

En relación a la red viaria se contempla también la creación de una glorieta de cambio de sentido de circulación en el fondo de saco que se configura en la culminación de la carretera Comarcal BI 2237 dentro ya del espacio portuario .

En relación al régimen de uso y funcionamiento de la red viaria, se establece una clara discriminación entre el tráfico rodado y las circulaciones peatonales.

De forma pormenorizada el contenido de esta tercera alternativa en relación con los aspectos más relevantes del Plan Especial serían los siguientes

a.) Actuaciones en la infraestructura portuaria.

Prolongación del Dique Norte en una longitud aproximada de 32 metros a fin de aumentar el abrigo frente al oleaje exterior.

Esta actuación, ya contemplada como tal en el “Estudio de agitación debido al oleaje y ondas largas en el Puerto de Elantxobe” elaborado en el año 2.000 por la Ingeniería “Tecnocean” por encargo de la Dirección de Puertos y Asunto Marítimos del Gobierno Vasco, constituyó en su día una de las tres propuestas analizadas en dicho estudio para reducir la agitación de la lámina de agua en el interior del puerto de Elantxobe.

Junto a dicha propuesta, el referido estudio plantearía también como alternativas la modificación de la configuración del extremo del antiguo dique Norte y la colocación de taludes de escollera en el fondo de las tres dársenas para disipar la energía del oleaje y reducir la agitación interior.

De las tres alternativas propuestas únicamente se vería materializada la tercera cuyo exponente más relevante sería la construcción ejecutada en el fondo de la antigua dársena pesquera mediante una escollera y la sucesión de unos muros escalonados de hormigón conformando una serie de gradas con las que se conseguiría atenuar de manera significativa la agitación de la lámina de agua interior debido al oleaje exterior.

En cualquier caso el referido Estudio ya apuntaba como medida más eficiente para reducir la agitación interior la prolongación del Dique Norte poniendo en evidencia, no obstante, el alto coste económico que dicha actuación podría llegar a suponer.

La ejecución de la ampliación del Dique Norte y la consiguiente reducción de la agitación interior debida al oleaje posibilitaría, en otro orden de cosas, la sustitución del sistema actual de boyas de fondeo por una modalidad de atraque más funcional mediante una instalación de pantalanes similar al existente en la dársena interior.

b.) Ordenación de la edificación.

Mantenimiento de los parámetros urbanísticos correlativos con la configuración edilicia actual de las edificaciones existentes dentro del ámbito incluido en el Plan Especial con excepción hecha de la que ha sido identificada bajo la denominación de “Polideportivo Municipal” por contener las instalaciones, el gimnasio municipal y el del Club de Remo, previéndose para esta un incremento de su volumetría manteniendo la ocupación en planta mediante la transformación de la planta bajo cubierta actual en una planta de piso. La justificación de este incremento de edificabilidad otorgado en esta alternativa al edificio del Polideportivo Municipal vendría dada, por un lado, en razón a posibilitar una ampliación del nivel de servicio que en la actualidad ofrece este equipamiento y, por otra, por la escasa incidencia que supondría sobre la configuración actual del frente edificatorio del Puerto al situarse este edificio en una posición extrema del mismo y ser coincidente con el encuentro de dicho frente con la ladera del Monte Ogoño, no contando en consecuencia con ninguna edificación en su parte posterior.

c.) Red viaria y estructura urbana.

Esta alternativa contempla la ampliación de la superficie terrestre en la dársena interior destinándose dicha ampliación a incrementar el espacio destinado a red viaria en la zona de encuentro entre el muelle de Ribera coincidente con Portu Kalea y el arranque del dique del Astillero a fin de posibilitar la implantación de una pequeña glorieta que mejore la organización de la circulación del tráfico rodado dentro del espacio portuario. Por lo que respecta al régimen de funcionamiento de la vialidad dentro del mismo, esta tercera alternativa plantea una clara discriminación entre la circulación rodada y peatonal actuando la propia glorieta como

elemento de referencia para el establecimiento del nuevo régimen de uso y funcionamiento que se propone para el espacio portuario.

En este sentido la rotonda serviría para canalizar el acceso rodado a dicho espacio portuario diferenciándose, en el área correspondiente a su entorno inmediato, las zonas expresamente destinadas al tráfico rodado con su área de aparcamiento y aquellas otras destinadas a las circulaciones peatonales

A partir de la confluencia del Dique del Astillero con el Muelle de Ribera, el uso del espacio portuario comprendido entre este muelle y el frente de la edificación sería para uso prioritario peatonal con tolerancia de tráfico rodado exclusivamente para aquellos usos o actividades vinculadas con los servicios portuarios, con el mantenimiento de sus instalaciones e infraestructuras o con aquellas otras actividades o servicios que pudieran precisar los edificios con uso de equipamiento y hostelería ubicados en el área del Puerto, restringiéndose igualmente el uso de aparcamiento en todo este ámbito.

4.2.- LA PROPUESTA DE ORDENACION ADOPTADA POR EL PLAN ESPECIAL

Una vez expuestas las tres alternativas de actuación y tras el análisis y valoración de las mismas y de su oportuna constatación con los servicios técnicos de la Dirección de Infraestructuras del Transporte, se ha considerado pertinente adoptar la propuesta contemplada en la tercera alternativa (alternativa 2) habida cuenta de las mejoras que la misma representa en relación a las condiciones de abrigo del puerto y a la consiguiente reducción de agitación de la lámina de agua en su interior, posibilitándose subsidiariamente con ello mejorar también las condiciones de atraque en la dársena exterior mediante la implantación de nuevos pantalanes en sustitución de las actuales boyas de fondeo

La propuesta de ordenación adoptada representa, en este sentido, la opción más ambiciosa en lo que a la infraestructura portuaria se refiere tratando de completar el programa de mejoras para reducir la agitación interior contenido en el *“Estudio de Agitación debido al oleaje y ondas largas en el Puerto de Elantxobe”* elaborado en su día por la Ingeniería Tecnocean por encargo de la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno vasco.

Por lo que respecta al régimen edificatorio, el Plan Especial contempla tal y como ha sido indicado el mantenimiento de los parámetros de edificabilidad, altura y perfil de la edificación correlativos con la situación actual de todos los edificios, con excepción hecha del edificio correspondiente al “polideportivo” para el que se posibilita un ligero incremento de su edificabilidad en razón a su posición extrema respecto a la configuración del actual frente edificatorio del puerto. La concreción de estas determinaciones queda recogida en las correspondientes fichas urbanísticas elaborada para cada uno de estos edificios indicándose en ellas la superficie de ocupación en planta, el número de plantas, la edificabilidad urbanística máxima, el régimen de usos y el régimen de las actuaciones autorizadas en cada uno de ellos.

Desde el punto de vista de los usos pormenorizados del parque edificatorio, el Plan establece un régimen de usos permitidos amplio y abierto que permita, en base a la realidad actual, conjugar dentro de una misma unidad edificatoria el uso dotacional de gran parte de ellos dimanado de la categorización otorgada por el Plan General como Sistema General de Equipamiento, con aquellos otros relacionados o vinculados con los servicios o con las actividades portuarias propiamente dichas.

Por lo que a la red viaria se refiere, la propuesta del Plan Especial contempla una reordenación de los espacios actualmente destinados a la circulación rodada y peatonal estableciendo un nuevo régimen funcional de utilización de dichos espacios diferenciando aquellos destinados prioritariamente a acceso, circulación y aparcamiento de vehículos, de aquellos otros destinados exclusivamente a áreas y recorridos peatonales. En relación con estos últimos, la propuesta viaria establece las medidas necesarias para garantizar en todo momento la accesibilidad a los cinco itinerarios peatonales que, provenientes del imbricado tejido urbano del casco de Elantxobe, desembocan finalmente en el espacio portuario a través de escalinatas o pronunciadas rampas.

La propuesta del Plan contempla la delimitación de una tercera zona dentro del espacio destinado a vialidad en el que quedaría conjugado el uso peatonal prioritario con un uso restringido de vehículos a motor vinculado exclusivamente a satisfacer la demanda ocasional de accesibilidad rodada requerida por los usos y actividades desarrolladas en las edificaciones existentes dentro del espacio portuario.

Como actuación más relevante dentro de este capítulo, se contempla la ampliación de la superficie terrestre en la zona de encuentro entre el Muelle de Ribera

coincidente con Portu Kalea y el arranque del Dique del Astillero con lo que se incrementaría la superficie destinada a vialidad interior del puerto posibilitando la creación de una pequeña glorieta con la que se mejoraría la circulación del tráfico rodado ordenando de manera más eficiente las maniobras de entrada y salida al puerto desde la carretera comarcal de acceso al mismo.

Finalmente se prevén para el ámbito la implantación o complementación en su caso de las redes de servicio que sean necesarias para su adecuado funcionamiento, recogiendo las infraestructuras y servicios ya existentes que en la actualidad de saneamiento y abastecimiento que prestan el servicio de manera conjunta al Puerto y al casco urbano de Elantxobe y cuyo mayor exponente estaría representado por la estación depuradora de aguas residuales ubicada frente al edificio que alberga el Polideportivo Municipal. Dentro de este apartado y como propuesta más relevante significamos la previsión de una nueva galería de servicios que discurriría bajo el dique del Astillero

Se contempla por último la posibilidad de implantar una instalación de servicio de carburantes en el área próxima a la zona donde se prevé la aplicación de la superficie terrestre entre el Muelle de Ribera y el Dique del Astillero.

A nivel de vialidad el documento incorpora los recorridos viarios y peatonales actualmente existentes estableciendo medidas tendentes a garantizar en todo momento la accesibilidad a los itinerarios peatonales que arrancan desde el espacio portuario para insertarse posteriormente en el tejido urbano del casco urbano.

Desde el punto de vista de las infraestructuras al margen de las pequeñas intervenciones que se pudieran plantear de cara a mejorar puntualmente las redes actuales de los servicios urbanos que discurren por el interior del ámbito, el Documento recoge como propuesta más relevante la construcción ya indicada de una nueva galería de servicios que discurriría a lo largo de toda la longitud del dique del Astillero. Por el interior de dicha galería discurrirían, además de las canalizaciones de energía eléctrica, de alumbrado y de abastecimiento, las tuberías que conectarían en su caso los depósitos de combustible con el surtidor que se emplazaría en el extremo del dique del Astillero.

4.3.- ZONIFICACION Y USOS PORMENORIZADOS

El Plan Especial en base a los objetivos generales propuestos para su ordenación y dentro del marco de referencia establecido por las determinaciones de carácter estructural del Plan General, realiza una subdivisión de la totalidad del ámbito abarcada por el Plan Especial en siete grandes zonas o categorías de suelo atendiendo a su uso global, distinguiéndose dentro de algunas de ellas una segunda división en subzonas atendiendo a su carácter funcional o cometido específico que desarrollan dentro del ámbito abarcado por el Plan Especial.

Las zonas y subzonas delimitadas en el presente Plan Especial son las que se indican a continuación quedando representadas gráficamente en el plano de Zonificación.

.-ZONA DE ACCESO MARITIMO- LAMINA DE AGUA.

- Zona de litoral
- Zona de antepuerto
- Zona de atraque y fondeo

.- ZONA DE ACCESO TERRESTRE-VIALIDAD RODADA Y PEATONAL

- Zona de vialidad rodada
- Zona de vialidad peatonal con acceso restringido a vehículos
- Zona peatonal

.- ZONA DE USO EQUIPAMENTAL Y DE SERVICIOS PORTUARIOS

.- ZONA DE SERVICIOS E INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS

- Zona de diques
- Zona de rampa de varada y dársena para mantenimiento de embarcaciones
- Zona de disipación de energía .

.- ZONA DE INFRAESTRUCTURAS URBANAS

- Estación de depuración de aguas residuales
- Redes de los servicios urbanos

.- ZONA RESIDENCIAL

.- ZONA DE ESPACIOS LIBRES

- Zona de juegos infantiles
- zonas verdes residuales

El desglose y contenido pormenorizado de cada una de las siete Zonas delimitadas dentro del ámbito abarcado por el Plan Especial es el siguiente:

.- ZONA DE ACCESO MARITIMO- LAMINA DE AGUA.

Esta Zona comprende la lámina de agua incluida dentro del ámbito de Plan Especial, distinguiéndose dentro de la misma las siguientes subzonas:

- Zona de Litoral
- Zona de Antepuerto
- Zona de Atraque y Fondeo

La zona de *Acceso Marítimo-Lámina de Agua* comprende todos los ámbitos del Plan Especial correspondientes a la lámina de agua distinguiéndose dentro de la misma las subzonas de Litoral, Antepuerto y de Atraque y Fondeo.

La Zona de Litoral es correlativa con la parte de lámina de agua situada fuera del espacio portuario e inmediata a los diques Norte y Sur o Contramuelle.

La Zona de Antepuerto corresponde a la parte de lámina de agua situada dentro del espacio portuario y comprendida entre la bocana del puerto, los dos diques Norte (actual y antiguo) y la rampa de varada.

La Zona de Atraque y Fondeo corresponde a aquellos ámbitos de lámina de agua destinados al atraque y fondeo de las embarcaciones, y comprende por un lado la zona situada entre el Muelle de Ribera y antiguo Dique Norte que dispone de un sistema de atraque mediante pantalanes y, por otro a la lámina de agua comprendida entre el Muelle de Ribera, el Dique Sur o Contramuelle y la infraestructura de disipación de energía.

.- ZONA DE ACCESO TERRESTRE-VIALIDAD RODADA Y PEATONAL

Esta Zona comprende aquellas partes del Plan Especial destinadas a proporcionar la accesibilidad a nivel rodado y peatonal a todas las edificaciones, servicios portuarios e infraestructuras situadas dentro del ámbito, quedando excluidas de esta categoría los recorridos peatonales habilitados en la coronación de muelles y diques, por incluirse todos estos elementos dentro de la categoría correspondiente a la Zona de Servicios e Infraestructuras Portuarias.

Se distinguen dentro de esta Zona las siguientes subcategorías:

- Zona de vialidad rodada
- Zona de vialidad peatonal con acceso restringido a vehículos
- Zona peatonal

La zona de *Vialidad Rodada* corresponde con aquella parte de la red viaria actual del Puerto ubicada junto al acceso al mismo desde la carretera BI-4283, que toma en su tramo final la denominación de Portu Kalea. Esta zona comprende la calzada propiamente dicha y las áreas destinadas a aparcamientos, incorporando así mismo la pequeña glorieta prevista en la ampliación de la dársena entre del Muelle de Ribera y el Dique del Astillero.

La zona de *Vialidad Peatonal con Acceso Restringido a Vehículos* corresponde a la parte de la red viaria actual ubicada entre las edificaciones existentes a lo largo del Muelle de Ribera y la línea de borde del mismo. Esta zona mantiene un carácter prioritario como vialidad peatonal posibilitándose el uso de circulación rodada con carácter restringido para dotar de accesibilidad a las distintas edificaciones destinadas a equipamiento y servicios portuarios, así como a los servicio de mantenimiento de las infraestructuras urbanas (Estación depuradora) y del propio puerto (rampa de varada)

La *Zona Peatonal* comprende aquellos espacios destinados exclusivamente a posibilitar los tránsitos peatonales prohibiéndose expresamente la circulación de vehículos a motor y el aparcamiento de los mismos. Se incluyen dentro de esta subzona la acera existente junto los aparcamientos situados junto al borde del muelle y la prolongación de la misma por la parte posterior de la zona de "Disipación de Energía" hasta su conexión con el Dique Sur o Contramuelle. También se incluyen dentro de esta subzona los tramos de arranque de los distintos itinerarios peatonales

que convergen en el área del puerto desde el entramado urbano del casco de Elantxobe.

.- ZONA DE USO EQUIPAMENTAL Y DE SERVICIOS PORTUARIOS

Esta Zona incluye la práctica totalidad de las edificaciones actualmente existentes que con distintos regímenes de uso o de titularidad se encuentran situadas a lo largo del Muelle de Ribera prestando sus servicios como equipamiento de ámbito municipal o bien como servicios portuarios vinculados con la actividad propia del mismo.

Quedan incluidas dentro de esta Zona las edificaciones que se indican a continuación cuyo régimen de propiedad, características edificatorias y régimen actual de usos ha sido descrita en el apartado 2.2. de esta Memoria.

- Edificio Nº 1. Polideportivo Municipal .
- Edificio Nº 2. Lonja de Pescadores .
- Edificio Nº 3. Equipamiento hostelero .
- Edificio Nº 4. Consultorio y local para la 3ª Edad.
- Edificio Nº 5. Cofradía de Pescadores .
- Edificio Nº 6. “Contrapeso” .
- Edificio Nº 7 “Almacén de Puertos” .

.- ZONA DE SERVICIOS E INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS

Esta Zona incluye los distintos diques o muelles existentes en el recinto portuario que delimitan la lámina de agua , la rampa de varada y dársena donde se ubica la grúa para la elevación de las embarcaciones y la zona de disipación de energía , distinguiéndose en base a este cometido funcional las siguientes subcategorías correlativas

- Zona de diques
- Zona de rampa de varada y dársena para mantenimiento embarcaciones
- Zona de disipación de energía.

La *Zona de diques* comprende los elementos físicos destinados a proporcionar abrigo al espacio portuario incluyendo a estos efectos el Muelle-Dique Rompeolas Norte , Dique Sur o Contramuelle, al antiguo Dique Norte y Dique Muelle del Astillero

La *Zona de rampa y varada* comprende las dos áreas destinadas facilitar las operaciones de botadura y salida a tierra de las embarcaciones comprendiendo la dársena situada en el extremo Sur del Puerto que dispone de una grúa y un espacio destinado al mantenimiento de embarcaciones y la rampa de varada situada en el otro extremo del puerto en la confluencia de los dos diques (Antiguo Norte y Muelle-Dique Rompeolas Norte).

La *Zona de disipación de energía* abarca la infraestructura existente junto al arranque del Contramuelle Sur, destinada a mitigar la agitación de las aguas y reducir la energía del oleaje dentro de la zona destinada actualmente al fondeo de embarcaciones con boyas.

.- ZONA DE INFRAESTRUCTURAS URBANAS

Esta Zona incluye la EDAR (Estación depuradora de aguas residuales) actualmente existente junto a la rampa de varada que recoge la red de saneamiento del casco urbano de Elantxobe. También se incluye el área destinada a la recogida selectiva de residuos urbanos

Al margen de estas dos infraestructuras esta categoría de suelo incluye las distintas redes de los servicios urbanos de abastecimiento, saneamiento, alumbrado público, energía eléctrica y telefonía existentes dentro del ámbito del Plan Especial y que discurren mediante canalización subterránea bajo la vialidad o bajo los diques o muelles, no habiendo sido expresamente grafiados en los planos de Zonificación y Usos Pormenorizados dejando constancia de los mismos tan solo en los planos de Información.

.- ZONA RESIDENCIAL

Esta Zona es correlativa con la edificación que en su día albergó el antiguo astillero y que en la actualidad dispone de un uso residencial en planta primera y de hostelería en su planta baja

- ZONA DE ESPACIOS LIBRES y áreas verdes

Esta Zona comprende por un lado el espacio situado junto al antiguo local social de la marina y cuyo uso característico será el constituir un área de recreo y esparcimiento para el público infantil dentro del recinto portuario

Se incluye también dentro de esta zona los parterres y áreas verdes residuales resultantes de la ordenación

4.4.- RED VIARIA

Dado el grado de consolidación de la parte del ámbito objeto de ordenación no incluida dentro de la lámina de agua y habida cuenta de las escasas posibilidades de intervención sobre las superficies que se encuentran urbanizadas, no se han contemplado desde el Plan Especial actuaciones relevantes por lo que a la red viaria se refiere.

Los planteamientos hechos en este sentido están orientados a conseguir una reordenación de la circulación rodada y peatonal a fin de mejorar, en la medida de lo posible, su régimen de funcionamiento, la coexistencia entre ambas y la regulación de los aparcamientos planteándose también el establecimiento de unas condiciones de urbanización acordes con los valores ambientales y de calidad urbana urbana de este singular espacio portuario.

Al margen de estas actuaciones previstas con carácter general, el Plan Especial contempla dentro de sus determinaciones la ampliación de la dársena en la zona de encuentro entre el muelle de ribera coincidente con Portu Kalea y el arranque del dique del Astillero. Esta actuación, propuesta desde el Servicio Territorial de Puertos de Bizkaia, supone una relevante aportación a la exigua red viaria existente al incrementar su superficie en algo más de 247 m², favoreciendo con ello la maniobrabilidad de los vehículos en el entorno del edificio del antiguo astillero .

La ampliación de la superficie viaria prevista no tendría incidencia alguna sobre la lámina de agua al tratarse de una actuación que se realizaría mediante estructura volada de hormigón sin afectar a esta más allá de lo que de manera puntual pudiera representar los apoyos de algún elemento vertical de sustentación.

La ampliación contemplada posibilitaría la conformación de una pequeña glorieta que serviría para canalizar el tráfico de entrada y salida del puerto hacia y desde la carreta de acceso BI-2237 actuando también como elemento de referencia para realizar una discriminación entre las zonas aptas para el tráfico rodado de aquellas otras en la que este solo se permitiría de manera ocasional

En este sentido, la propuesta de zonificación contempla en el Plan Especial, establece una jerarquización de la red viaria del puerto, haciendo especial hincapié en la consecución de unos niveles de funcionalidad que conjuguen adecuadamente un uso peatonal prioritario del ámbito portuario, con el tráfico rodado necesario para satisfacer las demandas generadas por los servicios portuarios, los edificios de equipamiento y los usos terciarios.

4.5.- ORDENACION DE LA EDIFICACION.

Tal y como ha sido puesto de manifiesto a través del análisis efectuado sobre la situación actual del Puerto de Elantxobe , las limitaciones espaciales impuestas por la propia configuración física del espacio portuario condicionan severamente el planteamiento de cualquier propuesta urbanística que tuviera por objeto llevar a cabo un incremento de la ocupación superficial de suelo por parte de nuevas edificaciones.

A esta limitación, que por si misma ya restringiría la implantación de nuevas edificabilidades urbanísticas dentro del ámbito del puerto, se implementaría las derivadas de la necesidad de mantener el alto valor ambiental y paisajístico de la imagen urbana actual del frente marítimo constituido por el conjunto de edificaciones que lo conforman.

Dentro de este marco de referencia ciertamente limitativo, la propuesta hecha por el Plan Especial se concreta en el mantenimiento del parque edificatorio actual consolidando en su actual configuración edilicia la práctica totalidad de las edificaciones existentes,

Quedaría al margen de la aplicación de este criterio la edificación que en la actualidad alberga distintos equipamientos municipales (gimnasio y club de remo) contemplándose para la misma un ligero incremento de su edificabilidad que se traduciría en la ampliación volumétrica del edificio mediante la transformación de la planta bajo cubierta en una planta mas de piso.. La justificación del diferente tratamiento dado por el plan Especial a esta parcela vendría dada, tal y como ha sido expresado en anteriores apartados, en base al escaso impacto que dicha ampliación tendría sobre la configuración del frente urbano del puerto al situarse en una posición extrema del mismo y carecer de edificaciones en su parte posterior. La ampliación prevista para esta edificación posibilitaría un ligero incremento de la capacidad

dotacional y/o de servicios del Puerto de Elantxobe sin llegar a alterar en ningún caso la calidad de la imagen urbana del mismo.

Las edificaciones situadas dentro del espacio portuario e incluidas en la delimitación del Plan Especial quedan incorporadas en sendas Parcelas Edificables , seis de las cuales calificadas como “Zona de Uso Equipamental y de Servicios Portuarios” y una incluida en la calificación de “Residencial”

La relación de Parcelas Edificables con sus respectivas superficies y calificación pormenorizada es la siguiente:

	Superficie	Calificación urbanística
Parcela Z.EQ.P1	253 m2	Zona de Uso Equipamental y de Servicios Portuarios”
Parcela Z.EQ.P2	183 m2	Zona de Uso Equipamental y de Servicios Portuarios”
Parcela Z.EQ.P3	63 m2	Zona de Uso Equipamental y de Servicios Portuarios”
Parcela Z.EQ.P4	157 m2	Zona de Uso Equipamental y de Servicios Portuarios”
Parcela Z.EQ.P5	173 m2	Zona de Uso Equipamental y de Servicios Portuarios”
Parcela Z.EQ.P6	45 m2	Zona de Uso Equipamental y de Servicios Portuarios”
Parcela Z.EQ.P7	10 m2	Zona de Uso Equipamental y de Servicios Portuarios
Parcela Z.RE.1	149 m2	Zona Residencial

4.6.- URBANIZACION, INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS URBANOS

Tal y como ha sido expresado en el capítulo de la Información urbanística , el Puerto de Elantxobe dispone en la actualidad de las redes de los distintos servicios urbanos de alcantarillado, abastecimiento de agua, suministro de energía eléctrica y gas y alumbrado público.

La mayor parte de estas redes forman parte del propio sistema de servicios urbanos del casco de Elantxobe constituyéndose en muchos casos como una prolongación o apéndice de aquellas, teniendo como máximo exponente de esta situación a la red de alcantarillado que tiene su punto final de depuración en la EDAR ubicada dentro del espacio portuario.

La red de abastecimiento existente en el interior del puerto cuelga también de la red propia del casco urbano conectándose a la misma para dar servicio a la red propia del puerto que alimenta los hidrantes contra incendios y resto de servicios portuarios.

La instalación de alumbrado público merece una consideración aparte al disponer, por un lado de un sistema de alumbrado para los distintos recorridos viarios y peatonales del puerto, y por otro de un sistema propio de balizamiento y señalización de los muelles y diques y otros elementos singulares de la infraestructura portuaria .

Las propuestas del Plan Especial en lo referente a infraestructuras y servicios urbanos se concreta en la complementación de la red de galerías de servicio actualmente ya existentes a fin de canalizar a través de ellas las instalaciones urbanas actuales o aquellas otras que se pudieran implanta en el futuro, evitándose con ello una reiteración de la obra civil que requeriría la introducción de cada una de ellas.

Se plantea igualmente la posibilidad de implantar una instalación de servicio de carburantes para suministro de las embarcaciones. Esta instalación constaría de un depósito que podrían ir ubicado en el punto de arranque del dique del Sstillero y un punto de suministro en el extremo de dicho dique, quedando unidos ambos por una nueva galería de servicio por donde discurrirían las conducciones para la transferencia del combustible. La ubicación en su caso del depósito de carburante junto a la glorieta prevista para reordenar el acceso rodado al puerto, facilitaría las labores del transvase de combustible desde un vehículo de suministro

Dentro de las actuaciones previstas por el Plan Especial en el capítulo de la urbanización, se incluirán aquellas que estuvieran vinculadas a la construcción de la estructura necesaria para ampliar la superficie terrestre en la confluencia de los muelles de Ribera y del Astillero y las obras complementarias de pavimentación, drenaje alumbrado público y mobiliario urbano que sería necesario ejecutar para materializar la glorieta proyectada.

4.7- CUADROS DE CARACTERISTICAS RESULTANTES DE LA ORDENACION

4.7.1 SUPERFICIES PREVISTAS EN LA ORDENACIÓN

4.7.1.1 Superficie total del ámbito del Plan Especial 34.356 m2

4.7.1.2 Superficie de las zonas según su uso global

.-ZONA DE ACCESO MARITIMO- LAMINA DE AGUA.	24.105 m2
.- ZONA DE ACCESO TERRESTRE-VIALIDAD RODADA Y PEATONAL	3.972 m2
.- ZONA DE USO EQUIPAMENTAL Y DE SERVICIOS PORTUARIOS	884 m2
.- ZONA DE SERVICIOS E INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS	4.941 m2
.-ZONA DE INFRAESTRUCTURAS URBANAS	204 m2
- ZONA RESIDENCIAL	149 m2
.- ZONA DE ESPACIOS LIBRES	100 m2

4.7.1.3 Superficie de las zonas según su uso pormenorizado

ZONA DE ACCESO MARITIMO- LAMINA DE AGUA.

- Zona de litoral	9.430 m2
- Zona de antepuerto	2.851 m2
- Zona de atraque y fondeo	11.824 m2

ZONA DE ACCESO TERRESTRE-VIALIDAD RODADA Y PEATONAL

- Zona de vialidad rodada	1.066 m2
- Zona de vialidad peatonal uso restringido a vehículos	1.692 m2
- Zona peatonal	1.214 m2

ZONA DE USO EQUIPAMENTAL Y DE SERVICIOS PORTUARIOS

- Z.EQ.P1 Polideportivo Municipal	253 m2
- Z.EQ.P2 Lonja de Pescadores	183 m2
- Z.EQ.P3 Equipamiento Hostelero	63 m2
- Z.EQ.P4 Consultorio Médico	157 m2
- Z.EQ.P5 Cofradía de Pescadores	173 m2
- Z.EQ.P6 Contrapeso	45 m2
- Z.EQ.P7 Aseos públicos	10 m2

ZONA DE SERVICIOS E INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS

- Zona de diques	3.136 m2
- Zona de varada y mantenimiento de embarcaciones	690 m2
- Zona de disipación de energía .	1.115 m2

ZONA DE INFRAESTRUCTURAS URBANAS

- Estación de depuración de aguas residuales	143 m2
- Centro de recogida selectiva de residuos urbanos	61 m2

ZONA RESIDENCIAL 149 m2

ZONA DE ESPACIOS LIBRES

- Zona de juegos infantiles	28 m2
- Zonas verdes residuales	72 m2

4.7.2. EDIFICABILIDADES DE LAS PARCELAS EDIFICABLES

	Denominación	Sup. en P.Baja	Edificabilidad
Z.EQ.P1	“Polideportivo Municipal“	253 m2	759 m2
Z.EQ.P2	“Lonja de Pescadores”	183 m2	366 m2
Z.EQ.P3	“Equipamiento Hostelero”	63 m2	63 m2
Z.EQ.P4	“Consultorio Médico”	157 m2	314 m2
Z.EQ.P5	“Cofradía de Pescadores”	173 m2	346 m2
Z.EQ.P6	“Contrapeso”	45 m2	62 m2
Z.EQ.P7	“Aseos públicos”	10 m2	10 m2
Z.RE.1	“Antiguo astillero”	149 m2	298 m2
	TOTAL	1.033 m	2.218 m2

DOCUMENTO Nº 2 -NORMATIVA URBANISTICA-

INDICE DE LA NORMATIVA URBANISTICA

CAPITULO I - GENERALIDADES

ART. 1º OBJETO.

ART. 2º COMPONENTES DEL PLAN ESPECIAL.

ART. 3º VALOR NORMATIVO DE LOS DISTINTOS COMPONENTES.

ART. 4º JERARQUIZACION DE LAS DETERMINACIONES.

CAPITULO II - ZONIFICACION Y USOS PORMENORIZADOS

ART. 5º. CALIFICACION GLOBAL

ART. 6º. DEFINICION DE LA CALIFICACION PORMENORIZADA .

CAPITULO III - CONDICIONES DE USO

ART.7º . USOS AUTORIZADOS EN LA ZONA DE ACCESO MARITIMO-LAMINA DE AGUA
Z.AM

ART.8º USOS AUTORIZADOS EN LA ZONA DE ACCESO TERRESTRE- VIALIDAD RODADA
Y PEATONAL Z.AT:

ART.9º . USOS AUTORIZADOS EN LA ZONA DE USO EQUIPAMENTAL Y DE SERVICIOS
PORTUARIOS Z.EQ.

ART.10º USOS AUTORIZADOS ZONA DE SERVICIOS E INFRAESTRUCTURAS
PORTUARIAS Z. IP

ART.11º. USOS AUTORIZADOS EN LA ZONA DE INFRAESTRUCTURAS URBANAS Z. IU

ART.12º. USOS AUTORIZADOS EN LA ZONA RESIDENCIAL Z.RE

ART.13º. USOS AUTORIZADOS EN LA ZONA DE ESPACIOS LIBRES Y AREAS VERDES
RESIDUALES

CAPITULO IV- REGULACION DEL APROVECHAMIENTO URBANISTICO EN LAS PARCELAS CON EDIFICACION

ART.14º. APLICACION DE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN ESPECIAL A LAS
PARCELAS CON EDIFICACION

ART.15º. COMPUTO DE LA EDIFICABILIDAD URBANISTICA

ART.16º. ALINEACIONES DE LA EDIFICACION

ART.17º. NUMERO DE PLANTAS Y ALTURA MAXIMA DE LA EDIFICACION

ART.18º. CONDICIONES HIGIENICO SANITARIAS Y DE SEGURIDAD

ART.19°. CUBIERTAS

ART.20°. CONDICIONES DE CALIDAD CONSTRUCTIVA ESTETICAS DE LA EDIFICACION

ART.21°. PARÁMETROS URBANÍSTICOS DE LAS PARCELAS EDIFICABLES

CAPITULO V- CONDICIONES DE GESTION

ART.22°. DETERMINACIÓN DEL REGIMEN DE EJECUCIÓN

CAPITULO VI- NORMATIVA DE URBANIZACION

ART. 23°. CARACTERISTICAS GENÉRICAS DE LA URBANIZACIÓN

ART. 24°. SUPRESION DE BARRERAS ARQUITECTONICAS

ART. 25°. TRAZADO DE LA RED VIARIA

ART. 26°. PAVIMENTO

ART. 27°. CANALIZACIONES DE LAS REDES DE SERVICIO

ART. 28°. RED DE ALUMBRADO PÚBLICO Y DE ENERGIA ELECTRICA

ART. 29°. RED DE SANEAMIENTO

ART. 30°. RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA

CAPITULO VII- REGIMEN DE EDIFICACION Y USO Y DE LAS PARCELAS EDIFICABLES.

ART. 31°. Parcela Z.EQ.P1 "Polideportivo Municipal"

ART. 32°. Parcela Z.EQ.P2 "Lonja de Pescadores"

ART. 33°. Parcela Z.EQ.P3 "Equipamiento hostelero"

ART. 34°. Parcela Z.EQ.P4 "Consultorio Médico"

ART. 35°. Parcela Z.EQ.P5 "Cofradía de Pescadores"

ART. 36°. Parcela Z.EQ.P6 "Contrapeso"

ART. 37°. Parcela Z.EQ.P7 "Aseos públicos"

ART. 38°. Parcela Z.RE. 1 Edificio antiguo astillero

CAPITULO VIII ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES

ART 39°.- ASPECTOS DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATEGICO A CONSIDERAR EN LA EJECUCIÓN Y DESARROLLO DEL PLAN ESPECIAL

CAPITULO I - GENERALIDADES

ART. 1º OBJETO, ENTRADA EN VIGOR Y VIGENCIA DEL PLAN ESPECIAL

Las presentes ordenanzas del Plan Especial se redactan al amparo de las determinaciones contenidas en el PGOU de Elantxobe y tienen por objeto complementar aquellas mediante la reglamentación pormenorizada, dentro de su ámbito de aplicación, de todos aquellos aspectos relativos al uso de los terrenos y de las edificaciones así como las referentes al régimen urbanístico del suelo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 69 de la Ley 2/2006 del Suelo y Urbanismo de la CAPV.

El presente Plan Especial entrará en vigor tras su aprobación definitiva y una vez hayan sido cumplimentados los requisitos de publicación establecidos en la legislación vigente, y mantendrá su vigencia en tanto no sea derogado.

ART. 2º COMPONENTES DEL PLAN ESPECIAL.

El presente Plan Especial se compone de los siguientes documentos:

- Documento Nº 1 MEMORIA

- Documento Nº 2 NORMATIVA URBANISTICA

- Documento Nº 3 ESTUDIO DE LAS DIRECTRICES DE ORGANIZACIÓN
Y GESTIÓN DE LA EJECUCIÓN

- Documento Nº 4 ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONOMICO-FINANCIERO

- Documento Nº 5 DOCUMENTACION GRAFICA
 Planos de Información
 Planos de Ordenación Pormenorizada

ART. 3º VALOR NORMATIVO DE LOS DISTINTOS COMPONENTES.

Tienen carácter normativo la totalidad de las determinaciones contenidas en el presente documento de "Normativa Urbanística", así como la contenida en los cuadros de características y en los planos de ordenación. Las determinaciones contenidas en esta Normativa, deberán aplicarse, asimismo a todas aquellas obras que se realicen

en el interior del ámbito y que correspondan a la urbanización, implantación de servicios o ejecución de las edificaciones e infraestructuras portuarias (diques, muelles, pantalanes, etc.)

ART. 4º JERARQUIZACIÓN DE LAS DETERMINACIONES.

En caso de contradicción entre la documentación gráfica y escrita, serán válidas y de aplicación las determinaciones contenidas en Normativa, los Planos de Ordenación, Cuadros de Características de Superficies y Aprovechamientos y Memoria, por este orden.

La documentación escrita y gráfica de la Información Urbanística, no tiene ningún valor normativo, y nunca podrá justificar interpretaciones contrarias a lo determinado en la Ordenación.

Si se advirtiera 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 menor, salvo que la discrepancia responda a un error material manifiesto en el contenido de estos últimos.

En caso de producirse cualquier circunstancia de esta naturaleza será igualmente de aplicación el *principio de coherencia de la ordenación urbanística* establecido en el por el artículo 7 de la ley 2/2006 del Suelo y Urbanismo de la CAPV.

CAPITULO II - ZONIFICACION Y USOS PORMENORIZADOS

ART. 5º. DEFINICION DE LA CALIFICACION GLOBAL .

La ordenación pormenorizada establecida por el Plan Especial efectúa la división del territorio comprendido dentro de su delimitación en siete zonas correlativas cada una de ellas con el uso global, función o contenido que desempeñan dentro del Plan.

Las siete Zonas delimitadas y definidas por el Plan Especial son las siguientes:

.- Zona de Acceso Marítimo – Lamina de Agua

- .- Zona de Acceso Terrestre - Vialidad Rodada y Peatonal
- .- Zona de Uso de Equipamientos y Servicios Portuarios
- .- Zona de Servicios e infraestructuras portuarias
- .- Zona de Infraestructuras Urbanas
- .- Zona Residencial
- .- Zona de Espacios Libres

ART. 6º. DEFINICION DE LA CALIFICACION PORMENORIZADA .

El Plan Especial dentro de estas siete zonas y, atendiendo al contenido, carácter o uso específico de determinados ámbitos comprendidos en alguna de ellas establece, a los efectos de su correspondiente regulación urbanística, una categorización pormenorizada de subzonas que queda representada en el Plano de Ordenación N° xx y que se relación a continuación.

.- Zona AM.- ZONA DE ACCESO MARÍTIMO – LAMINA DE AGUA

Esta Zona comprende la lámina de agua incluida dentro del ámbito de Plan Especial, distinguiéndose dentro de la misma las siguientes subzonas:

- | | |
|--------|-----------------------------|
| Z.AM.1 | Subzona de Litoral |
| Z.AM.2 | Subzona de Antepuerto |
| Z.AM.3 | Subzona de Atraque y Fondeo |

.- Zona AT.- ZONA DE ACCESO TERRESTRE - VIALIDAD RODADA Y PEATONAL

Esta Zona comprende aquellas partes del ámbito del Plan Especial destinadas a proporcionar la accesibilidad a nivel rodado y peatonal a todas las edificaciones, servicios portuarios e infraestructuras situadas dentro del ámbito, quedando excluidas de esta categoría los recorridos peatonales habilitados en la coronación de muelles y diques, por incluirse todos estos elementos dentro de la categoría correspondiente a la Zona de Servicios e Infraestructuras Portuarias. Comprende las siguientes subzonas:

Z.AT.1 Zona de vialidad rodada

Z.AT.2 Zona de vialidad peatonal con acceso restringido a vehículos

Z.AT.3 Zona peatonal

.- Zona EQ.- ZONA DE USO EQUIPAMENTAL Y DE SERVICIOS

PORTUARIOS

Esta Zona incluye la práctica totalidad de las edificaciones actualmente existentes dentro del ámbito del puerto que con distintos regímenes de uso o de titularidad se encuentran situadas a lo largo del Muelle de Ribera prestando sus servicios como equipamiento de ámbito municipal o bien como servicios portuarios vinculados con la actividad propia del mismo.

A los efectos de su regulación pormenorizada, se delimitan dentro de esta categoría de suelo siete parcelas correlativas cada una de ellas con los siete edificios existentes bajo las siguientes denominaciones .

Z.EQ.P1	“Polideportivo Municipal”
Z.EQ.P2	“Lonja de Pescadores”
Z.EQ.P3	“Equipamiento Hostelero”
Z.EQ.P4	“Consultorio Medico”
Z.EQ.P5	“Cofradía de Pescadores”
Z.EQ.P6	“Contrapeso”
Z.EQ.P7	“Aseos públicos”

.- Zona IP.- ZONA DE SERVICIOS E INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS

Esta Zona incluye los distintos diques o muelles existentes en el recinto portuario que delimitan la lámina de agua , la rampa de varada y dársena donde se ubica la grúa para la elevación de las embarcaciones y la zona de disipación de energía , distinguiéndose en base a este cometido funcional las siguientes subcategorías correlativas

Z.IP.1 Zona de diques

Z.IP.2 Zona de varada y dársena para mantenimiento embarcaciones

Z.IP.3 Zona de disipación de energía.

.- Zona IU.- Zona de Infraestructuras Urbanas

Esta Zona incluye la EDAR (Estación depuradora de aguas residuales) y el área destinada a la recogida selectiva de residuos urbanos

Al margen de estas dos infraestructuras esta categoría de suelo incluye las distintas redes de los servicios urbanos existentes dentro del ámbito del Plan Especial y que discurren mediante canalización subterránea bajo la vialidad o bajo los diques o muelles, no habiendo sido expresamente grafiados en los planos de Zonificación y Usos Pormenorizados habiéndose dejado constancia de los mismos tan solo en los planos de Información.

Z.IU.1 Estación depuradora de aguas residuales

Z.IU.2 Centro de recogida selectiva de residuos urbanos

.- Zona RE.- ZONA RESIDENCIAL

Esta Zona es correlativa con la edificación que en su día albergó el antiguo astillero y que en la actualidad dispone de un uso residencial en planta primera y de terciario-hostelero en su planta baja. Se delimita dentro de esta categoría de suelo una única parcela denominada Z.RE.1

Zona EL.- ZONA DE ESPACIOS LIBRES Y ÁREAS VERDES RESIDUALES

Esta Zona comprende, por un lado, el espacio situado junto al antiguo local social de la marina cuyo uso característico será el de área de recreo y esparcimiento para el público infantil dentro del recinto portuario, y por otro las áreas verdes residuales de parterres u otras zonas afines, distinguiéndose en consecuencia las siguientes subzonas

Z.EL.1 Zona de juegos infantiles

Z.EL.2 Áreas verdes residuales

CAPITULO III - CONDICIONES DE USO

ART. 7º. USOS AUTORIZADOS EN LA ZONA DE ACCESO MARITIMO-LAMINA DE AGUA Z.AM

La zona de *Acceso Marítimo-Lámina de Agua Z.AM.1* comprende todos los ámbitos del Plan Especial correspondientes a la lámina de agua distinguiéndose dentro de la misma las subzonas de Litoral, Antepuerto y de Atraque y Fondeo.

En todas ellas se autoriza la circulación de embarcaciones de acuerdo con la legislación sectorial y normativa aplicable en la materia.

En la subzona de *Antepuerto Z.AM.2* se autoriza además el fondeo ocasional de embarcaciones en tránsito dentro de las limitaciones que a tales efectos se establezcan desde la Autoridad Portuaria.

En la Subzona de *Atraque y Fondeo Z.AM..3* se autoriza la estancia de embarcaciones bien sea mediante sistema de atraque en pantalanes o mediante fondeo con amarre a boyas, de acuerdo con la regulación establecida al efecto por la Autoridad Portuaria , autorizándose también el atraque o fondeo de embarcaciones en tránsito.

ART. 8º. USOS AUTORIZADOS EN LA ZONA DE ACCESO TERRESTRE- VIALIDAD RODADA Y PEATONAL Z.AT:

Esta Zona comprende aquellas partes del Plan Especial destinadas a proporcionar la accesibilidad a nivel rodado y peatonal a todas las edificaciones, servicios portuarios e infraestructuras situadas dentro del ámbito, distinguiéndose las subzonas de Vialidad Rodada, de Vialidad Peatonal con acceso restringido a vehículos y la zona peatonal

La subzona de *Vialidad Rodada Z.AT.1* es la destinada a garantizar y ordenar el acceso rodado al ámbito del puerto desde el Sistema General de Comunicaciones . En esta subzona se autoriza la circulación de vehículos a motor y el aparcamiento de los mismos en las áreas expresamente señalizadas para ello .

La subzona de *Vialidad Peatonal con acceso restringido a vehículos Z.AT.2* corresponde a la parte de la red viaria actual ubicada entre las edificaciones existentes a lo largo del Muelle de Ribera y la línea de borde del mismo. La vocación de esta zona es mantener un uso prioritario como vialidad peatonal posibilitándose el uso de circulación rodada con carácter restringido para dotar de accesibilidad a las distintas edificaciones destinadas a equipamiento y servicios portuarios, así como a los servicio de mantenimiento de las infraestructuras urbanas (Estación depuradora) y del propio puerto (rampa de varada). Consecuentemente con ello el tráfico rodado de vehículos a motor quedara expresamente autorizado para los cometidos indicados en el párrafo anterior y dentro del régimen horario que a tales efectos se pudiera establecer. Se autoriza así mismo el estacionamiento temporal limitado de vehículos para dar servicio a los equipamientos y servicios portuarios.

La subzona de *Vialidad Peatonal Z.AT.3* comprende aquellos espacios destinados exclusivamente a posibilitar los tránsitos peatonales prohibiéndose expresamente la circulación de vehículos a motor y el aparcamiento de los mismos.

ART. 9º. USOS AUTORIZADOS EN LA ZONA DE USO EQUIPAMENTAL Y DE SERVICIOS PORTUARIOS Z.EQ.

Esta Zona incluye la práctica totalidad de las edificaciones actualmente existentes que con distintos regímenes de uso se encuentran situadas a lo largo del Muelle de Ribera prestando sus servicios bien como equipamiento de ámbito municipal ó privado o bien como servicios portuarios vinculados con la actividad propia del mismo.

En general los usos autorizados en las edificaciones incluidas dentro de esta calificación urbanística son los relacionados con los equipamientos en todas sus categorías, con los servicios portuarios y con usos terciarios. No obstante, el régimen de usos específico de cada una de las parcelas edificadas viene recogido en las fichas urbanísticas de cada uno de ellos incluidas en la presente normativa urbanística

ART. 10°. USOS AUTORIZADOS ZONA DE SERVICIOS E INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS Z. IP

Esta Zona incluye los distintos diques o muelles existentes en el recinto portuario que delimitan la lámina de agua, la rampa de varada y dársena donde se ubica la grúa para la elevación de las embarcaciones y la zona de disipación de energía.

En la subzona correspondiente a los *Diques Z.IP.1* se autorizan los usos característicos afines a este tipo de infraestructuras portuarias destinadas a proporcionar abrigo al puerto y posibilitar el acceso peatonal y rodado (este último con carácter restringido y ocasional) a las embarcaciones atracadas o fondeadas en el puerto. En esta zona se prohíbe la edificación permitiéndose aquellas elementos auxiliares autorizados por la legislación sectorial correspondientes, así como la instalación subterránea de canalizaciones o galerías para la conducción de las redes de servicio. En el antiguo Dique Norte y en los locales resultantes bajo las rampas de acceso a la terraza superior se permite la habilitación de sotos para almacenaje o depósitos de enseres y útiles relacionados con la actividad náutica y portuaria.

En la subzona correspondiente a la *Rampa de Varada y Dársena para Mantenimiento de Embarcaciones Z.IP.2*, se autorizan los usos y actividades vinculados con la reparación y mantenimiento de embarcaciones admitiéndose la estancia de las mismas de acuerdo con la regulación que a tales efectos se establezca por parte de la Autoridad Portuaria. En esta zona se prohíbe la edificación permitiéndose aquellas instalaciones o elementos auxiliares autorizados por la legislación sectorial correspondientes, así como la instalación subterránea de canalizaciones o galerías para la conducción de las redes de servicio .

En la subzona de Disipación de Energía Z.IP.3 se prohíbe su uso como zona de recreo o esparcimiento.

Dentro de los usos autorizados en esta Zona de Servicios e Infraestructuras Portuarias se incluyen aquellos vinculados al posible aprovechamiento y producción de energía procedente de fuentes renovables, como la eólica marina, la undimotriz o la mereomotriz.

ART. 11°. USOS AUTORIZADOS EN LA ZONA DE INFRAESTRUCTURAS URBANAS Z. IU

Esta Zona incluye la EDAR (Estación depuradora de aguas residuales) y el área destinada a la recogida selectiva de residuos urbanos

En la subzona correspondiente a la *EDAR*, Z.IU.1 y en la parte correspondiente al espacio existente sobre esta infraestructura, se permiten los usos autorizados en la subzona de *Rampa de Varada y Dársena para Mantenimiento de Embarcaciones*, sin perjuicio de las limitaciones que se pudieran establecer en base a las características técnicas y constructivas de esta infraestructura

En la subzona destinada a la *Recogida Selectiva de Residuos Urbanos*, Z.IU.2 se posibilita las instalaciones afines a este cometido, prohibiéndose el aparcamiento de vehículos.

ART. 12°. USOS AUTORIZADOS EN LA ZONA RESIDENCIAL Z.RE

En esta zona se autoriza puntualmente la edificación y uso residencial en ella existente en base a la preexistencia de este uso en la planta de piso en conformidad con el régimen de usos pormenorizados previstos en el Plan General.

Se autoriza también en esta zona el uso terciario en planta baja y los usos equipamentales y de servicios portuarios.

ART. 13°. USOS AUTORIZADOS EN LA ZONA DE ESPACIOS LIBRES Y AREAS VERDES RESIDUALES

En la subzona de Espacios libres Z.EL.1 el uso posibilitado es el correlativo a un área de recreo y esparcimiento para la población infantil.

En la subzona de *Areas Verdes Residuales* Z.EL.2, el uso admitido es el propio de los espacios ajardinados, prohibiéndose cualquier tipo de edificación

CAPITULO IV- REGULACION DEL APROVECHAMIENTO URBANISTICO EN LAS PARCELAS CON EDIFICACION

ART. 14°. APLICACION DE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN ESPECIAL A LAS PARCELAS CON EDIFICACION

Las parcelas incluidas en la *Zona de Uso Equipamental y de Servicios Portuarios* y aquella otra ubicada en la *Zona Residencial* se regirán por el régimen urbanístico establecido para cada una de ellas tal y como queda recogido en la presente Normativa Urbanística.

ART. 15°. COMPUTO DE LA EDIFICABILIDAD URBANISTICA

Se entenderá como edificabilidad urbanística a los efectos del cómputo de la edificabilidad máxima autorizada en cada parcela, la superficie construida en planta baja y plantas de piso.

ART. 16°. ALINEACIONES DE LA EDIFICACION

Son las que vienen representadas gráficamente en el plano de alineaciones y rasantes y son coincidentes en todos los casos con la envolvente de las edificaciones actualmente existente en cada una de las parcelas edificables.

ART. 17°. NUMERO DE PLANTAS Y ALTURA MAXIMA DE LA EDIFICACION

El número de plantas de cada edificio será el indicado en el régimen urbanístico establecido para cada una de ellas.

La altura máxima viene igualmente establecida a título indicativo en dicho régimen urbanístico señalándose como referencia la distancia desde el espacio urbanizado hasta la cota inferior del alero. En cualquier caso dicha altura al alero será la actualmente existente en cada edificación con excepción hecha de aquella ubicada en la parcela Z.EQ.P1 para la cual se posibilita un incremento de su edificabilidad urbanística.

ART. 18°. CONDICIONES HIGIENICO SANITARIAS Y DE SEGURIDAD

Todas las edificaciones desarrolladas y a desarrollar incluidas en el ámbito de aplicación del presente Plan Especial deberán estar dotadas de los elementos, servicios y condiciones higiénico sanitarias, de habitabilidad, funcionalidad y seguridad establecidas por la legislación vigente al respecto.

ART. 19°. CUBIERTAS

Las cubiertas mantendrán su actual configuración en lo que respecta al número y disposición de faldones. En el supuesto de obras de reforma las pendientes de estos estarán comprendidas entre el 30 % y 40 % no permitiéndose fuera de la envolvente de la cubierta ningún tipo de retranqueo que pudiera originar una segunda alineación.

ART. 20°. CONDICIONES DE CALIDAD CONSTRUCTIVA ESTETICAS DE LA EDIFICACION

Todas las actuaciones edificatorias que, al amparo de lo dispuesto en el régimen urbanístico establecido para cada una de las parcelas con uso equipamental y/o servicios portuarios y residencial , se pudieran desarrollar sobre las edificaciones actualmente existentes, deberán ajustarse a las estipulaciones contenidas en la Ordenanza de Edificación del Plan General de Elantxobe.

Las actuaciones a realizar sobre las edificaciones se ejecutarán con materiales homologados y de la calidad necesaria para el cumplimiento óptimo de su finalidad, debiendo presentar unas adecuadas condiciones de acabado en todos sus elementos tanto al exterior como al interior.

Al objeto de asegurar una calidad paisajística y arquitectónica adecuada, las superficies de los paramentos de las fachadas y cubiertas tendrán unos acabados y remates que guarden armonía con los de su entorno, exceptuando los elementos que se constituyan como icónicos y representativos.

ART. 21°. PARÁMETROS URBANÍSTICOS DE LAS PARCELAS EDIFICABLES

Las determinaciones relativas a los parámetros urbanísticos y régimen de usos de las parcelas edificables delimitadas dentro del ámbito del Plan Especial vienen

recogidas en las fichas urbanísticas relacionadas en el capítulo VII de la presente Normativa Urbanística.

Las edificabilidades previstas por el Plan Especial para cada una de la ocho parcelas edificables son las siguientes:

	Denominación	Sup. en P.Baja	Edificabilidad
Z.EQ.P1	“Polideportivo Municipal”	253 m2	759 m2
Z.EQ.P2	“Lonja de Pescadores”	183 m2	366 m2
Z.EQ.P3	“Equipamiento hostelero”	63 m2	63 m2
Z.EQ.P4	“Consultorio Médico”	157 m2	314 m2
Z.EQ.P5	“Cofradía de Pescadores”	173 m2	346 m2
Z.EQ.P6	“Contrapeso”	45 m2	62 m2
Z.EQ.P7	“Aseos públicos”	10 m2	10 m2
Z.RE.1	“Antiguo astillero”	149 m2	298 m2
	TOTAL	1.033 m2	2.218 m2

CAPITULO V- CONDICIONES DE GESTION

ART. 22°. DETERMINACIÓN DEL REGIMEN DE EJECUCIÓN

El Área incluido en la delimitación del Plan Especial constituye un ámbito de titularidad pública, cuyo desarrollo será gestionado por el Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco.

En el supuesto de que el ámbito de actuación incluyera algún suelo de titularidad privada, se considerará que la aprobación del Plan Especial conlleva la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los terrenos a efectos expropiatorios cuando así sea preciso, conforme dispone el artículo 88 de la Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo.

CAPITULO VI- NORMATIVA DE URBANIZACION

ART. 23°. CARACTERISTICAS GENÉRICAS DE LA URBANIZACIÓN

El Proyecto de Urbanización o cualquier Proyecto Constructivo en general que contemple todas o alguna de las actuaciones previstas por el presente Plan Especial se redactará de acuerdo con lo dispuesto en la Ordenanza de Urbanización del Plan General de Elantxobe complementado con aquellos aspectos recogidos en la presente Normativa Urbanística. En caso de existir contradicción entre una y otra prevalecerá lo que al efecto disponga el Plan General.

Con carácter general en el diseño, ejecución y mantenimiento de las obras de urbanización se incluirán aquellas soluciones técnicas y constructivas que contribuyan a la sostenibilidad medioambiental. A estos efectos se tomará como referencia la aplicación de la Guía de Urbanización Ambientalmente Sostenible elaborada por IHOBE

ART. 24°. SUPRESION DE BARRERAS ARQUITECTONICAS

Los Proyectos de Urbanización o Proyectos Constructivos en general que se redacten en desarrollo del Plan Especial deberán ajustar sus determinaciones a lo estipulado por la Ley del Parlamento Vasco 20/1997 para la promoción de la Accesibilidad y por el Decreto del Gobierno Vasco 68/2000 por el que se aprueban las Normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad en los entornos urbanos, espacios públicos , edificaciones y sistemas de información y comunicación.

ART. 25°. TRAZADO DE LA RED VIARIA

Las actuaciones que se realicen sobre la zona calificada como Zona de Acceso Terrestre- Vialidad Rodada y Peatonal Z.AT, se adecuarán en cuanto a su trazado y régimen de uso a lo señalado en la documentación gráfica del Plan Especial y en la presente normativa urbanística respectivamente. La glorieta prevista en el punto de acceso al Puerto desde la carretera BI-2237 se ejecutara de forma tal que permita una discriminación eficaz entre el tráfico rodado y los recorridos peatonales que la circundan.

El Proyecto de Urbanización preverá las medidas necesarias para garantizar las restricciones al uso de tráfico rodado y aparcamiento de vehículos impuestas para cada una de las subzonas delimitadas dentro de los espacios destinados a vialidad rodada y peatonal por el plan especial. Así mismo deberá prever las medidas necesarias para limitar de manera eficaz la velocidad del tráfico rodado dentro del ámbito portuario

ART. 26°. PAVIMENTO

Los pavimentos de las zonas destinadas a vialidad rodada podrán ser de tipo flexible ó rígido..

Los pavimentos de las zonas destinadas exclusivamente a vialidad peatonal y de aquellas otras para las que se prevé un uso restringido de vehículos dispondrán de firme de hormigón y los materiales de la pavimentación serán antideslizantes y del modelo definido por la Dirección de Infraestructuras del Transporte en concordancia con el entorno urbano . Tendrán pendientes transversales comprendidas entre el 1 y el 2% para la evacuación de las aguas de lluvia y sumideros de capacidad suficiente, a una distancia máxima de 20 m. (1 por cada 400 m2).

ART. 27°. CANALIZACIONES DE LAS REDES DE SERVICIO

Todas las canalizaciones y conducciones de las redes de los distintos servicios urbanos discurrirán de forma subterránea.

La implantación de nuevas redes de servicio que se pudieran prever a través del Proyecto de Urbanización se desarrollaran preferentemente de manera agrupada mediante galerías de servicio dispuestas bajo el pavimento. En su configuración y dimensionamiento se tomarán en consideración las condiciones que a tales efectos se dispongan desde las compañías suministradoras de los distintos servicios urbanos.

ART. 28°. RED DE ALUMBRADO PÚBLICO Y DE ENERGIA ELECTRICA

Todos los tendidos, acometidas, cuadros e instalaciones eléctricas cumplirán con los reglamentos oficiales vigentes, así como con las normas de las compañías concesionaria.

El diseño y dimensionado de la red de alumbrado respetará todas las prescripciones legales vigentes, así como las condiciones establecidas en la Ordenanza de Urbanización del Plan General.

En todo caso la instalación del alumbrado público habrá de cumplir como mínimo con los siguientes parámetros lumínicos:

Niveles de iluminación mínimos :

Areas donde se posibilita el tráfico rodado	25 lux.
Areas destinadas exclusivamente a recorridos peatonales	20 lux.

Niveles de uniformidad mínima exigible será:

Uso de la vía o espacio	Uniformidad media	Uniformidad extrema
Rodada	0,65	0,35
Peatonal	0,50	0,25

ART. 29º. RED DE SANEAMIENTO

La red de saneamiento será de tipo separativo.

Los materiales a utilizar deberán cumplir las Normas para la Redacción de Proyecto de Saneamiento de Poblaciones así como las condiciones impuestas por el Consorcio de Aguas de Busturialdea..

ART. 30º. RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA

La red de abastecimiento de agua se suministrará de la red municipal y estará diseñada para cumplir, atendiendo en cada caso la normativa correspondiente en vigencia, las previsiones de:

- Suministro de agua potable.
- Riego de zonas verdes.
- Protección frente a incendios (hidrantes.)

CAPITULO VII- REGIMEN DE EDIFICACION Y USO Y DE LAS PARCELAS EDIFICABLES.

ART. 31°. Parcela Z.EQ.P1 “Polideportivo Municipal”

Superficie: 253 m²

Calificación: Zona de Uso Equipamental y Servicios Portuarios

Condiciones de ordenación y edificabilidad:

Ocupación máxima en planta baja : 253 m²

Edificabilidad Física: 759 m²

Número de plantas: Pb + 2

Alineaciones: Las alineaciones actuales del edificio existente se configuran como alineaciones máximas de la edificación.

Altura al alero: 10,50 m

Condiciones de Uso : Uso característico: .- Equipamiento Deportivo

Usos compatibles: .-Los vinculados con las exigencias propias de los usos portuarios de acuerdo con la legislación sectorial correspondiente.

.- Equipamiento Comunitario

.- Terciario

ART. 32°. Parcela Z.EQ.P2 “Lonja de Pescadores”

Superficie: 183 m²

Calificación: Zona de Uso Equipamental y Servicios Portuarios

Condiciones de ordenación y edificabilidad:

Ocupación máxima en planta baja : 183 m²

Edificabilidad Física: : 366 m²

Número de plantas: Pb + 1

Alineaciones: Las alineaciones actuales del edificio existente se configuran como alineaciones máximas de la edificación.

Altura al alero: 6 m

Condiciones de Uso : Uso característico: .- Equipamiento Comunitario

Usos compatibles: .-Los vinculados con las exigencias propias de los usos portuarios de acuerdo con la legislación sectorial correspondiente.

.- Terciario-hostelero

ART. 33°. Parcela Z.EQ.P3 "Equipamiento hostelero"

Superficie: 63 m²

Calificación: Zona de Uso Equipamental y Servicios Portuarios

Condiciones de ordenación y edificabilidad:

Ocupación máxima en planta baja : 63 m²

Edificabilidad Física: 63 m²

Número de plantas: PB

Alineaciones : Las alineaciones actuales del edificio existente se configuran como alineaciones máximas de la edificación.

Altura al alero: 3 m

Condiciones de Uso : Uso característico: .- Terciario Hostelero

Usos compatibles: .-Los vinculados con las exigencias propias de los usos portuarios de acuerdo con la legislación sectorial correspondiente.
.- Equipamientos comunitarios
.- Terciario

ART. 34°. Parcela Z.EQ.P4 "Consultorio Medico"

Superficie: 157 m2

Calificación: Zona de Uso Equipamental y Servicios Portuarios

Condiciones de ordenación y edificabilidad:

Ocupación máxima en planta baja : 157 m2

Edificabilidad Física: 314 m2

Número de plantas: Pb + 1

Alineaciones : Las alineaciones actuales del edificio existente se configuran como alineaciones máximas de la edificación.

Altura al alero: 6 m

Condiciones de Uso : Uso característico: .- Equipamiento sanitario asistencial

Usos compatibles: .-Los vinculados con las exigencias propias de los usos portuarios de acuerdo con la legislación sectorial correspondiente.
.- Equipamientos Comunitarios
.- Terciario

ART. 35°. Parcela Z.EQ.P5 “Cofradía de Pescadores”

Superficie: 173 m2

Calificación: Zona de Uso Equipamental y Servicios Portuarios

Condiciones de ordenación y edificabilidad:

Ocupación máxima en planta baja : 173 m2

Edificabilidad Física : 346 m2

Número de plantas: Pb + 1

Alineaciones : Las alineaciones actuales del edificio existente se configuran como alineaciones máximas de la edificación.

Altura al alero: 6 m

Condiciones de Uso : Uso característico: .- Servicios portuarios

Usos compatibles: .-Los vinculados con las exigencias propias de los usos portuarios de acuerdo con la legislación sectorial correspondiente.

.-Equipamientos comunitarios.

.- Terciario

ART. 36°. Parcela Z.EQ.P6 “Contrapeso”

Superficie: 45 m2

Calificación: Zona de Uso Equipamental y Servicios Portuarios

Condiciones de ordenación y edificabilidad:

Ocupación máxima en planta baja : 45 m2

Edificabilidad Física: 62 m2 (45 m2 en PB y 18 m2 en P 1ª)

Número de plantas: Pb + 1

Alineaciones : Las alineaciones actuales del edificio existente se configuran como alineaciones máximas de la edificación.

Altura al alero : 5 m

Condiciones de Uso : **Uso característico:** .- Servicios portuarios
Usos compatibles: .-Los vinculados con las exigencias propias de los usos portuarios de acuerdo con la legislación sectorial correspondiente.
. -Equipamientos comunitarios.

ART. 37°. Parcela Z.EQ.P7 “Aseos públicos”

Superficie: 10 m²

Calificación: Zona de Uso Equipamental y Servicios Portuarios

Condiciones de ordenación y edificabilidad:

Ocupación máxima en planta baja : 10 m²

Edificabilidad Física: 10 m²

Número de plantas : Pb

Alineaciones : Las alineaciones actuales del edificio existente se configuran como alineaciones máximas de la edificación.

Altura al alero : 3 m

Condiciones de Uso : **Uso característico:** .- Servicios portuarios
Usos compatibles: .-Los vinculados con las exigencias propias de los usos portuarios de acuerdo con la legislación sectorial correspondiente.

ART. 38°. Parcela Z.RE. P1 Edificio antiguo astillero

Superficie: 149 m2

Calificación: Zona residencial

Condiciones de ordenación y edificabilidad:

Ocupación máxima en planta baja : 149 m2

Edificabilidad Física: 298 m2

Número de plantas: Pb + 1

Alineaciones : Las alineaciones actuales del edificio existente se configuran como alineaciones máximas de la edificación.

Altura al alero 6 m

Condiciones de Uso : Uso característico: .- Residencial

Usos compatibles: .-Los vinculados con las exigencias propias de los usos portuarios de acuerdo con la legislación sectorial correspondiente.

.- Equipamientos Comunitarios.

.- Terciario-hostelería

CAPITULO VIII ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES

Artículo 39º.- ASPECTOS DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRETEGICO A CONSIDERAR EN LA EJECUCIÓN Y DESARROLLO DEL PLAN ESPECIAL

Los proyectos que se elaboren en desarrollo de las previsiones del Plan Especial deberán recoger todas las medidas protectoras, correctoras y compensatorias y el programa de vigilancia ambiental del Estudio Ambiental Estratégico.

Para analizar el cumplimiento de dicho programa la Administración actuante deberá disponer de la asistencia técnica medioambiental.

Además, todas las medidas protectoras y correctoras y los controles ambientales indicados en el EAE se deberán incorporar a los proyectos de construcción con el suficiente grado de detalle para que garanticen su efectividad.

Aquellas medidas que sean presupuestables deberán incluirse como unidad de obra, con su correspondiente partida económica en los proyectos de urbanización y de construcción. Las que no puedan presupuestarse se incluirán en el pliego de condiciones técnicas.

Cualquier actuación que conlleve movimientos de tierras o demolición de elementos existentes estará obligada a la redacción de un estudio de gestión de residuos de construcción y demolición definidos en el Decreto 21/2015 de 3 de Marzo, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

**DOCUMENTO Nº 3 ESTUDIO DE LAS DIRECTRICES DE ORGANIZACIÓN
Y GESTIÓN DE LA EJECUCIÓN (Plan de Etapas)**

PLAN DE ETAPAS PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESPECIAL

Tal y como ha quedado expuesto a lo largo de la Memoria, el puerto de Elantxobe presenta, en las fechas en las que se redacta el presente Plan Especial una situación muy consolidada fruto de su propia realidad histórico-geográfica, circunstancia que se ha visto incrementada en los últimos años con las actuaciones llevadas a cabo por los distintos Departamentos del Gobierno Vasco con competencias en la materia.

Estas actuaciones han conllevado la mejora y ampliación de algunos muelles y diques, la construcción de la infraestructura necesaria para la disipación de energía de la lámina de agua y de la plataforma de abrigo sobre el antiguo dique Norte, la implantación de sistemas de atraque y fondeo, mejoras en las instalaciones urbanas con especial incidencia en el sistema de alumbrado y balizamiento, mejoras también en la urbanización de superficie y mobiliario urbano, etc.

Dentro de este contexto, las actuaciones contempladas por el presente Plan Especial, cuya contenido y cuantificación económica se describen en el apartado correspondiente al estudio económico financiero, podrían agruparse según dos niveles diferenciados en base al contenido y alcance de cada uno de ellas.

En un primer grupo se englobarían aquellas actuaciones cuya ejecución no supone unos niveles excesivamente altos de inversión pudiendo incluirse una posible ejecución de los mismos en una primera etapa de desarrollo del Plan Especial.

Dentro de esta primera fase de ejecución cabría incluir como actuación más significativa la ampliación de la superficie terrestre en la dársena interior, en la zona donde confluyen los muelles de Ribera y del Astillero, obteniéndose con ello una mejora de la vialidad mediante la creación de una pequeña glorieta que permitirá reorganizar y optimizar los accesos rodados al espacio portuario

Además de esta actuación cabría también incorporar a esta primera etapa, el resto de las previsiones contenidas en el Plan con excepción hecha de la relativa a la prolongación del Dique Norte y la ampliación de pantalanés de la dársena exterior que podría venir asociada a la mejora de las condiciones de abrigo que reportaría la susodicha prolongación.

Dicha actuación, cuyo alcance económico supera ampliamente al resto del conjunto de inversiones valoradas en el estudio económico financiero, quedaría relegada a una segunda etapa de ejecución del Plan Especial cuya programación en el tiempo resultaría difícil de establecer habida cuenta de las limitaciones del presente documento para condicionar la realización de una inversión tan relevante por parte de la Administración actuante en la materia. Si sería procedente iniciar dentro de la primera etapa la elaboración de los proyectos necesarios para llevar a cabo esta importante actuación de mejora de las condiciones de abrigo del puerto, a fin de valorar a través del mismo las previsibles dificultades técnicas para su ejecución, las posibles implicaciones en el medio ambiente disponiendo, en última instancia de un presupuesto detallado de la obra que permitiera a la Administración actuante programar en el tiempo su ejecución.

La elaboración de este Proyecto, así como de aquellos otros que desarrollasen el resto de las actuaciones urbanizadoras o de mejora de los servicios portuarios contemplados por el Plan Especial habrían de redactarse y tramitarse por parte del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco.

La ejecución de las obras correlativas con dichos Proyectos de Urbanización serían asumidas por el citado Departamento que debería arrogarse además, los deberes y obligaciones que resulten de la ordenación establecidas en el presente Plan Especial .

La titularidad pública del ámbito garantiza suficientemente el adecuado desarrollo del área objeto del Plan Especial de común acuerdo con la Administración Municipal

En base a las consideraciones hasta aquí hechas, el desarrollo de las actuaciones previstas por el Plan Especial del Puerto de Elantxobe se podría llevar a cabo en dos etapas que incluirían las siguientes actuaciones y plazos.

Primera Etapa.

Comprendería la redacción de los Proyectos de Urbanización o Proyectos Constructivos en general que contemplasen las actuaciones previstas en las infraestructuras e instalaciones portuarias y Proyecto de Edificación comprensivo de la ampliación prevista para el edificio que alberga el polideportivo municipal.

El plazo para la redacción de dichos proyectos sería de tres años a partir de la entrada en vigor del Plan Especial.

La ejecución de las obras abarcadas por las actuaciones correspondientes a la ampliación de la superficie terrestre en la dársena interior, ejecución de la galería de servicios en el Muelle del Astillero, reorganización de pantalanes en la dársena interior, reordenación de aceras y espacios peatonales habrían de estar concluidas antes de cinco años a partir de la entrada en vigor del Plan Especial

La ejecución de la actuación de dotación prevista en la Parcela Edificable Z.EQ.P1 -"Polideportivo Municipal"- habría de realizarse antes de 6 años desde la entrada en vigor del Plan Especial.

Segunda Etapa.

Esta segunda etapa correspondería con la ejecución, en su caso, de la ampliación del Dique Norte y la implantación de pantalanes en la dársena exterior en sustitución del actual sistema de fondeo mediante amarre a boyas .

Tal y como ha sido indicado la programación de la prolongación del Dique Norte resulta difícil de prever dentro del marco de referencia del presente Plan Especial habida cuenta de las importantes implicaciones económicas que ello conlleva. Consecuentemente con ello y con el único objetivo de dar un cumplimiento a las determinaciones de programación exigibles al presente documento de planeamiento, se plantea relegar la ejecución de esta actuación dentro del plazo de vigencia del propio Plan Especial.

DOCUMENTO Nº 4 ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONOMICO FINANCIERO

4.1 INTRODUCCIÓN

El Real decreto Legislativo 7/2015 (normativa de carácter estatal), de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación urbana, dice en su artículo 22, 4 lo siguiente:

"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."

Por otra parte, y tal y como se indica en el artículo 70 de la Ley 2/2006 del Suelo y Urbanismo de la CAPV, el Plan Especial de Ordenación Urbana habrá de formalizarse en documentos similares a los previstos para el Plan Parcial, si bien ajustando su contenido a su propio objeto.

En el artículo 68 de la citada Ley relativo a la documentación requerida a los Planes Parciales se establece que esta incluya, entre otras, un estudio de viabilidad económico financiero. El objetivo de dicho estudio habría de consistir, tal y como se recogía en el Reglamento de Planeamiento, en evaluar las cargas de urbanización del sector para, una vez estimadas estas, aplicar los costes obtenidos a las edificabilidades previstas por la ordenación, con objeto de conocer su repercusión final en el producto inmobiliario que se pudiera ofertar al mercado, demostrando en última instancia el grado de viabilidad del ámbito de planeamiento.

En el caso del presente Plan Especial el contenido del Estudio Económico Financiero difiere sensiblemente de aquel que pudiera corresponder a un sector urbanizable al no preverse ningún tipo de aprovechamiento lucrativo y, por consiguiente, no contener ningún tipo de "producto inmobiliario" al que se pudieran repercutir los costes vinculados a las actuaciones urbanizadoras o de implantación de nuevos servicios portuarios previstas por el Plan.

Consecuentemente con ello, el presente documento se ceñirá a realizar un avance presupuestario de los costes correspondientes a las distintas actuaciones contempladas por el Plan Especial en orden a cumplimentar los objetivos formulados para conseguir las mejoras funcionales previstas, entendiéndose que dichos costes habrá de ser asumidos en su momento por la Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco.

Por otro lado este estudio económico aportará también, a nivel meramente indicativo, una estimación de los ingresos que obtendría la Administración actuante por la explotación de los recursos y servicios puestos a disposición de los usuarios de las instalaciones portuarias.

Para llevar a cabo una estimación global del coste correspondiente a las actuaciones recogidas en el Plan Especial se ha realizado un avance de presupuesto desglosado según los conceptos o unidades de proyecto que se relacionan a continuación, entendiéndose que dichas valoraciones tienen las limitaciones inherentes al propio alcance de este tipo de documentos, dado que la única manera de conocer con precisión dichos costes sería a través de los correspondiente proyectos de urbanización o proyectos constructivos en general.

4.2 ESTIMACION ECONOMICA DE LAS ACTUACIONES CONTEMPLADAS POR EL PLAN ESPECIAL

Dentro de las actuaciones contempladas en el Plan Especial la más relevante, por lo que a su nivel de coste se refiere, sería la prolongación del Dique Norte a fin de mejorar las condiciones de abrigo del puerto y posibilitar subsidiariamente la implantación de nuevos pantalanes en sustitución de las actuales boyas de fondeo.

Para la evaluación del coste global de esta ampliación así como de algunas otras actuaciones se ha contado con el asesoramiento de los servicios técnicos del Servicio de Puertos de Bizkaia del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco .

La relación pormenorizada de las actuaciones contempladas por el presente Plan Especial es la indicada a continuación:

A.-Prolongación del Dique Norte

B.- Ampliación de la superficie terrestre entre el Muelle de Ribera y el Dique del Astillero y conformación de una glorieta en su superficie.

C.- Reordenación de pantalanos en la confluencia de los diques del Astillero y de Ribera y ampliación de la longitud de los mismos

D.- Implantación de nueva galería de servicio bajo el Dique del Astillero

E.- Implantación de nuevos pantalanos entre el Muelle de Ribera y el Dique Sur (antigua dársena pesquera)

F.- Reordenación de aceras y áreas peatonales

G.- Ampliación del edificio del polideportivo

A.-Prolongación del Dique Norte

La actuación contempla la modificación de la alineación de los últimos 28 metros lineales del tramo final del dique actualmente existente y la posterior prolongación del mismo siguiendo la nueva alineación en una longitud aproximada de 32 metros configurando con la conjunción de ambas actuaciones un nuevo dique de abrigo mediante el cual se reduciría la energía del oleaje incidente en la bocana del puerto reduciendo subsidiariamente la agitación interior debida a dicho oleaje incrementados las condiciones de abrigo del puerto

La obra conllevaría la ejecución de las escolleras y el hormigonado necesario para la formación del núcleo del dique, el relleno del mismo con material de cantera, la colocación de nueva escollera en la cara exterior del muelle, la conformación de los paramentos del nuevo dique vertical, la prolongación de la instalación de alumbrado, la pavimentación, la construcción de impostas, colocación de defensas, etc.. Se ha estimado un coste de 70.000 euros por cada metro lineal del nuevo espigón y de 25.000 euros de cada metro lineal de modificación del tramo final del actual dique Norte.

En base a estos valores, el coste de esta actuación sería el siguiente:

ml. Formación de nuevo dique de abrigo	32 ml x 75.000 €/ml = 2.400.000,-€
ml. Modificación tramo final dique actual	28 ml x 25.000 €/ml = 700.000,-€
Coste prolongación Dique Norte	3.100.000,-€

B.- Ampliación de la superficie terrestre entre el Muelle de Ribera y el Dique del Astillero y conformación de una glorieta en su superficie

Esta actuación consistiría en la ejecución de una losa de hormigón armado de gran canto de unos 320 m2 de superficie apoyada en un pórtico central y en los bordes de los dos muelles laterales. El pórtico central contaría con pilares y su correspondiente cimentación y viga superior embebida en la losa. La actuación precisaría la implantación de una red de drenaje y la ampliación del alumbrado público,

así como la pavimentación final y la disposición del mobiliario urbano en el borde de la nueva línea del muelle. Esta actuación incluiría el dragado de toda la dársena interior hasta alcanzar un calado mínimo de 1 m. y el refuerzo y consolidación del cimiento del Muelle del Astillero

El coste estimado de cada una de las obras abarcadas por esta actuación sería el siguiente: sería el siguiente:

Ud. Excavación, dragados y escolleras	50.000,-€
Ud. Recalce y revestimiento del paramento del Muelle	300.000,-€
Ud. Estructuras	420.000,-€
Ud. Dragado dársena interior	245.000,-€
Ud. Urbanización, revestimientos y acabados	210.000,-€
Ud. Alumbrado Público	15.000,-€
Ud. Señalización y mobiliario urbano	10.000,-€
Ud.- Red de drenaje	6.000,-€
Coste ampliación de la superficie terrestre	1.256.000,-€

C.- Nueva configuración y ampliación de pantalanés en la dársena interior

La ejecución del recalce del muelle del astillero y la realización del dragado de la dársena interior precisa liberar la zona destinada al atraque de embarcaciones en los pantalanés existentes contemplándose una nueva configuración para el emplazamiento final de estos últimos. Con la solución planteada se consigue habilitar un número total de 83 plazas y la disposición de un mayor espacio para la maniobra de las embarcaciones en la dársena interior.

ml. Pantalán (incluyendo pilotes, fingers, escaleras y rampas) 130 ml x 3.000 €/ml = 390.000,-€

Coste reordenación y ampliación pantalanés en la dársena interior 390.000,-€

D.- Implantación de nueva galería de servicio bajo el Dique del Astillero

Esta actuación consiste en la implantación de una nueva galería de servicios doble bajo el dique del Astillero para las conducciones de las instalaciones de alumbrado, comunicaciones y abastecimiento de agua.

ml. Galería de servicios 90 ml x 600 €/ml = 54.000,-€

Coste implantación galería de servicios 54.000,-€

E.- Implantación de nuevos pantalanes entre el Muelle de Ribera y el Dique Sur (antigua dársena pesquera)

Esta actuación vendría vinculada a la previa ejecución de la ampliación del Dique Norte lo que redundaría en una reducción de la agitación de la lámina de agua en la dársena exterior (antigua dársena pesquera), posibilitando en su caso la sustitución de las boyas de fondeo por pantalanes. Considerando que el extremo del dique del Astillero quedaría reservado para dar un servicio de amarre ocasional a puerto y acceso al mismo por parte de embarcaciones en tránsito, la dársena exterior podría dar cabida a tres alineaciones de pantalanes con dos líneas de fingers en cada una de ellas y una capacidad total de 72 puestos de atraque

El coste estimado de implantación de estos nuevos pantalanes sería el siguiente:

ml. Pantalán con finger doble (incluyendo pilotes, fingers, escaleras , paserelas y rampas)	
	170 ml x 3.700 €/ml = 629.000,-€
Coste implantación pantalanes en la dársena exterior	629.000,-€

F.- Reordenación de aceras y áreas peatonales

Este capítulo incluiría las actuaciones asociadas a la propuesta de discriminación del tráfico rodado del peatonal dentro del espacio portuario, incluyendo un tratamiento específico de las zonas correspondientes al encuentro de los distintos itinerarios peatonales del casco urbano con la vialidad del puerto.

m2 Pavimentación	750 m2 x 150 €/m2=112.500,-€
m2. Señalización y mobiliario urbano	750 m2 x 54 €/m2= 37.500,-€
Coste reordenación aceras y áreas peatonales	153.000,-€

G.- Ampliación del edificio del polideportivo

Esta actuación supondría las obras necesarias para la transformación de la planta bajo cubierta de este edificio en una planta más de piso.

m2. Levante de una planta incluyendo las demoliciones que sean necesarios y el acondicionamiento completo de la planta	253 m2 x 1.000€/m2= 253.000,-€
Coste ampliación del edificio polideportivo	253.000,-€

El resumen del coste total estimado de las actuaciones contempladas por el Plan Especial del Puerto de Elantxobe sería el siguiente

A.- Prolongación Dique Norte	3.100.000,-€
B.- Ampliación de la superficie terrestre	1.256.000,-€
C.-Reordenación y ampliación pantalanes en la dársena interior	390.000,-€
D.- Implantación galería de servicios	54.000,-€
E.-Implantación pantalanes en la dársena exterior	629.000,-€
F.- Reordenación aceras y áreas peatonales	153.000,-€
<u>G.- Ampliación del edificio polideportivo</u>	<u>253.000,-€</u>
Importe de las actuaciones prevista por el Plan (E.M)	5.835.000,-€
19 % Gastos Generales y Beneficio Industrial	<u>1.108.650,-€</u>
Importe total Ejecución por Contrata antes de IVA	6.943.650,-€

4.3 ESTIMACION ECONOMICA DE LOS INGRESOS VINCULADOS CON LA EXPLOTACION DE LOS RECURSOS Y SERVICIOS PORTUARIOS

Se cuantifican en este apartado los ingresos debidos a los servicios prestados por el Puerto de Elantxobe, ingresos que una vez desaparecida del mismo la actividad pesquera, quedan reducidos a las autorizaciones de los amarres en pantalanes, a los ingresos por concesiones, a las autorizaciones por ocupación del espacio público portuario (terrazas) y a los generados por la utilización de la grúa y la máquina para limpieza de las embarcaciones. Como contrapartida y en relación a estos dos últimos habría que deducir el gasto del personal dedicado a tiempo parcial a la manipulación de ambas instalaciones.

La previsión de ingresos anuales por los conceptos anteriormente reseñados, y considerando la ampliación de la dotación de pantalanes contemplada en el Plan especial, serían las siguientes:

.- Ingresos por autorizaciones de atraque en pantalanes

En las 77 plazas existentes en la dársena interior	66.400,-€
En las 6 nuevas plazas objeto de ampliación	5.100,-€

En las los 72 nuevos atraques de la dársena exterior	62.000,-€
Ingresos totales por autorizaciones de atraque	133.500,-€
.- Ingresos por concesiones	6.200,-€
.- Ingresos por autorizaciones (terrazas)	10.300,-€
.- Ingresos por servicio grúa y maquina limpieza	6.000,-€
.- Gasto personal adscrito al servicio de grua (30% s/30.000)	<u>- 9.000,-€</u>
Total previsión de ingresos anuales netos	147.000,-€

Como consecuencia de cuanto se antecede se considera que la propuesta de Plan Especial procura la re-cualificación funcional del puerto de Elantxobe, con un coste económico acotado y acorde a los contenidos objetivos propuestos, que hace la intervención viable para los plazos barajados en el plan de etapas, además de necesaria para responder, de manera sostenible y coherente, a la situación actual del puerto y garantizar su desarrollo y actividad futura.

DOCUMENTO Nº 5 DOCUMENTACION GRAFICA

Planos de Información Planos de Ordenación

Planos de Información

I-01-SITUACION	1:4.000
I-02-PLANEAMIENTO VIGENTE	VARIAS
I-03-REGIMEN DE USO Y DOMINIO DE LA EDIFICACION	1:500
I-04-RED VIARIA Y PEATONAL	1:500
I-05-RED DE ENERGIA ELECTRICA Y ABASTECIMIENTO	1:500
I-06-RED DE ALUMBRADO	1:500
I-07-RED DE SANEAMIENTO Y GAS	

Planos de Ordenación

P-01-ALTERNATIVA 0	1:500
P-02-ALTERNATIVA 1	1:500
P-03-ALTERNATIVA 2	1:500
P-04-ZONIFICACION Y USOS POMENORIZADOS	1:500
P-05-ALINEACIONES Y RASANTES	1:500
P-06-CUANTIFICACION DE APROVECHAMIENTOS	1:500
P-07-NUEVAS REDES DE SERVICIO	1:500

La redacción del Plan Especial de Ordenación Urbana del Puerto de Elantxobe para su aprobación inicial se terminó de elaborar en el mes de Mayo de 2017

Por el equipo redactor



el arquitecto

Sebastián Uriarte Ortega