
ELANTXOBEKO PORTUAREN PLAN BEREZIA

Elantxobeko Portuaren Hiri Antolamenduko Plan Bereziak honako dokumentazio hau du:

1. MEMORIA dokumentua
2. HIRIGINTZA-ARAUDIA dokumentua
3. EGIKARITZEAREN ANTOLAKETA- ETA KUDEAKETA-JARRAIBIDEEN AZTERKETA (Etapa Plana)
4. BIDERAGARRITASUN EKONOMIKO-FINANTZARIOAREN AZTERKETA dokumentua
5. DOKUMENTAZIO GRAFIKOA dokumentua
Informazio-planoak
Antolamendu Xehatuko Planoak

1. MEMORIA dokumentua

MEMORIAREN AURKIBIDEA

1.- SARRERA

- 1.1.- Agindua eta aurrekariak. Formulazioaren bidezkoatasunaren justifikazioa. Irismena eta edukia
 - 1.1.1 Agindua eta aurrekariak.
 - 1.1.2. Formulazioaren bidezkoatasunaren justifikazioa
 - 1.1.3. Irismena eta edukia

2.- HIRIGINTZA-INFORMAZIOA

- 2.1.- Elantxobeko portuaren aipamen historikoa
- 2.2.- Plan Bereziaren mende dagoen eremuaren deskribapena
- 2.3.- Dauden eraikuntzak eta egungo erabilerak
- 2.4.- Bide-sarea, azpiegiturak eta hiri-zerbitzuak
- 2.5.- Portuaren eremurako Plan Orokorraren zehaztapenak
- 2.6.- Portuen arloko arauzko erreferentziak

3.- ANTOLAMENDUAREN HELBURUAK ETA IRIZPIDEAK

4.- HAUTATUTAKO SOLUZIOAREN DESKRIBAPENA

- 4.1.- Aztertutako jarduketa-alternatiben deskribapena
 - 4.1.1. 0 alternatiba.
 - 4.1.2. 1 alternatiba.
 - 4.1.3. 2 alternatiba.
- 4.2.- Plan Bereziak hautatutako antolamendu-proposamena
- 4.3.- Zonifikazioa eta erabilera xehatuak
- 4.4.- Bide-sarea
- 4.5.- Eraikuntzaren antolamendua.
- 4.6.- Urbanizazioa, azpiegiturak eta hiri-zerbitzuak
- 4.7.- Antolamenduaren emaitzazko ezaugarrien koadroak

1.- SARRERA

1.1. XEDEA, AGENTEAK ETA TALDE IDAZLEA

Hiri Antolamenduko Plan Berezia honen xedea da 1982-05-14ko Dekretu bidez Euskal Autonomia Erkidegoari transferitu zitzaion Elantxobeko Portuaren Portuko Jabari Publikoko esparruaren antolamendu xehatua ezartzea eta Hiri Antolamenduko Plan Orokorra eremu horretarako definitutako egitura-antolamendua garatzea.

Plan Berezia hori dokumentu hau sinatzen duen arkitektoaren Estudio de Arquitectura y Urbanismo enpresak idatzi du, Eusko Jaurlaritzako Ekonomiaren Garapen eta Azpiegitura Sailaren aginduz.

1.2. FORMULAZIOAREN BIDEZKOTASUNAREN JUSTIFIKAZIOA.

Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legea onartzen duen irailaren 5eko 2/2011 Legegintzako Errege Dekretuko 56. artikuluan jasotzen da Plan Berezia hau idatzi beharra. Haren arabera, Portu Sistema Orokorra Plan Berezia baten edo Portu Agintaritzak formulatutako hirigintza-erreminta baliokide baten bitartez garatu beharko da.

Plan Berezia idazketa justifikatuta dago, halaber, indarrean dagoen hirigintza-legerian ezartzen den hirigintza-prozesua betetzeko behararekin; izan ere, Plan Orokorra mugatzen dituen eta antolamendu xehatua ezartzen ez zaien eta hori Plan Berezia irudirako geroratzen den plangintza-esparruetarako hirigintza-prozesua bete behar da.

Justifikazio hori berresten da Elantxobeko Hiri Antolamenduko Plan Orokorren beraren bidez. Izatez, Plan Orokorren Hirigintza Araudiaren 136. artikulua espresuki ezartzen du "Portu Sistema Orokor" gisa definitutako eremuaren antolamendua eta garapena aginduzko Hiri Antolamenduko Plan Berezia bitartez gauzatu beharko dela.

1.3. IRISMENA ETA EDUKIA.

Euskal Autonomia Erkidegoko Lurzoruari eta Hirigintzari buruzko 2/2006 Legearen 69. artikuluan ezarritako zehaztapenen arabera prestatu da Plan Berezia.

Horrenbestez, Plan Bereziaren zehaztapenak formalizatzen dira Plan Partzial batek dituen dokumentuen antzeko dokumentuetan eta Plan Bereziaren edukiak haren berezko xedera egokitzen dira, Lurzoruari buruzko Legearen artikulua horretan ezartzen den bezalaxe.

Ilido horretan, eta Plan Berezi honen helburu globala kontuan hartuta eta mugatutako esparruaren konfigurazioan bertan eragina duten inguruabar espezifikoak aintzat hartuta, honako dokumentu hauen arabera garatu da Plan Berezia:

a. Memoria informatzailea eta justifikatzailea, honako alderdi hauek jasoko dituena:

- .- Eremuaren hirigintza-informazioa, atal hauei dagokienez
 - . Portu-antolamenduaren lege-kokapena
 - . Udal Plangintzarekiko lotura
 - . Portuaren egungo egoeraren analisia:
 - Aurrekari historikoak
 - Komunikazio-sistema. Sarbideak eta aparkalekuak
 - Eraikuntzaren ezaugarriak eta erabilerak
 - Urbanizazioaren analisia. Bide-sarea eta zerbitzu-sareak
- .- Plan Bereziaren irizpide eta helburu orokorrak
- .- Aztertutako jarduketa-alternatiben eta Plan Bereziaren hautatutako antolamendu-proposamenaren deskribapena
- .- Antolamenduaren emaitzazko ezaugarrien koadroak

b. Hirigintza-araudia

c. Egikaritzearen antolaketa- eta kudeaketa-jarraibideen azterketa

d. Azterketa ekonomiko-finantzarioa

e. Dokumentazio grafikoa

- .- Informazio-planoak
- .- Antolamendu-planoak

2.- HIRIGINTZA-INFORMAZIOA

2.1. PORTUAREN AIPAMEN HISTORIKOA

Elantxobeko Portuaren jatorriak lotura estua du Udalerri honen historiarekin. Udalerriak, Natxituarekin batera, Ibarrangeluko elizatea osatzen zuen, XVIII. mendean banantzeko prozesuari ekin zion arte. Mende horren amaieran, parrokia bihurtu zen ordura arteko San Nikolas ermita.

Elantxoberen jatorria ulertzeko, beraz, Erdi Aro Berantirra atzera egin beharko dugu, elizatea osatu zen garaia. Elizatea osatzeko garaian, garrantzi handiko bi faktorek esku hartu zuten: batetik, bertako biztanleak parrokia berera bertaratzeak eta, horren ondorioz, biztanle horiek erkidego bat osatzeak; eta, bestetik, erkidego horretan planteatzen ari zen problematika sozioekonomiko komun bati aurre egiteko beharrak.

Parrokien arabera banaketa tenpluen sorrerarekin eratu zen, eta Jaurerria elizatean banatzearen jatorria izan zen.

Halaxe gertatu zen Ibarregelun; Bizkaiko jauntxoek San Andres eliza jaso, eta inguruko nekazariak bertara hurbiltzen hasi ziren. Parrokia-erkidego horren inguruan, bestelako harreman mota batzuk sortu ziren, arazo komun batzuei aurre egiteko premiaren ondorioz.

Eliza 1300. urtean eraiki zuten, eta, hasiera batean, biztanleria eliza eraiki zen ibar txikian finkatuta bazegoen ere, gero, inguruko muinoetara hedatu zen.

Itsasadarraren eta Lekeitioren artean, baserrien kopuruak nabarmen egin zuen gora XV. mendean eta XVI. mendearen lehen hamarkadetan, eta, horrekin batera, hazi ziren Kanalako, Akordako, Natxituko, Ispasterreko eta Mendexako kokalekuak. Seguraski, Natxituko biztanleria gehitzeak eragingo zuen independizatzeko nahia, eta halaxe gertatu zen, antza denez, 1500. urtearen inguruan.

Data horietan (1524. urtean) finkatu ziren Ibarrangeluko arrantzaleak Elantxobe auzoan, Ibarrangeluko hondartza ez baitzen leku egokia arrantzaleentzat —hondartza irekia zen, eta ez oso abegitsua—. Hiri-garapenerako leku egokia ez zen arren, Ogoñoren haize-babesera lekualdatu ziren, ontzietarako babesleku naturala baitzen.

Elantxoberen hazkundeak nolabaiteko lotura du Erdi Aro Berantiarrean kostaldeko herrietan arrantzak piztu zuen interesarekin.

Itsasbazterreko arrantza egiten zen, baina helburu nagusia balearen arrantza zen.

XVI. mendean Elantxobeko eta Ibarregeluko jarduerak finkatu ziren: nekazaritza eta abeltzaintza Ibarregelun, eta arrantza Elantxobe "auzoan". Industria-jarduera bakarra, errotak ziren.

Hurrengo mendeetan arrantza-jarduerak izan zuen gorakadak Elantxobeko biztanleria etengabe handitzea eragin zuen, eta joera hori ez zen XVIII. eta XIX. mendearen hasierako gatazka belikoen atzeraldi demografikoen eraginpean egon. Izan ere, 1825. urtean, Elantxobeko populazioa 695 biztanlekoa zen, Ibarregeluko poliziaren eroldaren arabera.

1783an, arrantzale-kofradia jada existitzen zela, zenbait kai eraiki zen portuan, Kantauri Itsasoaren erasoak saihesteko; urteak aurrera egin ahala, kai horiek indartu egin ziren, itsasora oso irekita zegoen portua baitzen.

Elantxobek eta bere portuak gorako bidean jarraitu zuten, eta parrokia-autonomia lortu zuen 1803. urtean, Bariko San Nikolas elizaren eraikuntzarekin, eta gero, 1832. urtean, udal-independentziarekin. Portua Elantxoberen garapenerako garrantzi handiko elementua zen, baina, bertako ezaugarri orografiko berezien ondorioz, lehorretik porturako sarrera zaila zen eta, gainera, populazioa Ibarregeluko nekazaritza-azpiegituren mende zegoen. Horrek guztiak, beraz, eragotzi zuen Bermeok edo Lekeitiok izan zuten hazkunde bera izatea Elantxobek.

Independizatu ostean, eta XX. mendera arte, Elantxobek hazkunde demografiko handia izan zuen eta 1860. urtean 1.147 biztanle zituen.

XX. mendean, udalerriko bizitzak, oraindik ere, oso lotura estua zuen arrantza-jarduerarekin, eta arrantzaren gorabeheren mende zegoen. Mendearen hasieran, Euskal Herri osoan arrantza pixkanaka, baina irmo, leheneratzen hasi zen, batez ere itsas zabaleko arrantza. Itsasbazterreko arrantza antzeko mailan mantendu zen.

Ondoren, 70eko hamarkadako krisialdiak eragin oso handia izan zuen arrantzaren sektorean. Elantxobek XIX. mendean izandako neurrizko garapena eta

hedapena XX. mendearen hasieran ere mantendu bazen ere, pixkanaka behera egiten hasi zen gaur egunera arte.

Gaur egun, Elantxobeko portuko arrantza-jarduera ia erabat desagertu da. Irisgarritasun-zailtasunen eraginez eta, arlo horretan, hurbileko beste portu batzuek dituzten baldintza, zerbitzu eta instalazio hobeen ondorioz eta kontserba-industriekiko hurbiltasunaren ondorioz, beste portu horietara jo zuten Elantxoben ainguratzen ziren azken bi atun-ontziek.

Arrantza-jarduera profesionala desagertuta, gaur egun Elantxobeko portua itsas kirolarekin eta itsas aisialdiarekin eta arrantza ez profesionalarekin lotzen diren ontzien babesleku da, eta jarduera horretara mugatzen dira bertako betekizunak. Izatez, portuan arrantza ez profesionalerako “gasolino” ugari dago lotuta edo ainguratuta.

2.2. PLAN BEREZIAREN MENDE DAGOEN EREMUAREN DESKRIBAPENA

Plan Bereziaren xede den eremua bat dator Elantxobeko Udalerriko Hiri Antolamenduko Plan Orokorrean mugatutako esparruarekin —bertan, “portu-sistema orokor” gisa sailkatuta dago—, eta haren mugaketa, era berean, bat dator 1982-05-14ko Errege Dekretuaren arabera EAERI transferitutako Portuko Jabari Publikoren (Portuak) okupazio-zonari dagokion mugaketarekin.

Mugaketa horrek barnean hartzen ditu gaur egun dauden ur-lamina, ainguratze- eta atrakatze-zonak, euste- eta babes-dikeak, sarbideak, ibilgailuen eta oinezkoen zirkulaziora zuzendutako espazioak, aparkalekuak, azpiegitura eta instalazioak, eta eraikuntzak, erabilera-erregimen desberdinarekin Portuko Jabari Publikoaren Zonaren barruan daudenak.

Eremu horrek guztira 28.638 m²-ko azalera du —horietatik, 18.408 m² ur-laminari dagozkio— eta muga hauek ditu: iparraldetik, Ogoño mendigunea eta itsasoa; ekialdetik, itsaso irekia; eta hegoaldetik eta mendebaldetik, hirigunea —itsaso eta lehorraren arteko jabari publikoren mugaketarekin bat datorren lerroaren arabera—.

Ibilgailuak BI-2237 eskualde-errepidearen bitartez sartzen dira. Errepide horrek bere azken tartean behera egiten du Ibarregelutik porturaino, eta berori da Elantxobeko portua bide-sare probintzialarekin konektatzea ahalbidetzen duen elementu bakarra.

Oinezkoen mailan, portua Kale Nagusiaren hasieraren bidez lotzen da hirigunearen gainerakoarekin. “Kale” horrek Ibarregelutik porturako sarbide zaharraren trazadurari jarraitzen dio, eta Elantxobeko hiri-ehun osoa egituratzen duen elementua da. Dena dela, malda nabarmena eta trazadura bihurria du, eta horrek berori desegoki bihurtzen du udal-zerbitzuetakoak eta larrialdi-zerbitzuetakoak ez diren ibilgailuen trafikoa jasateko.

Portu kaletik gora egiten duten zenbait ibilbiderekin osatzen da portuaren eta hirigunearen behealdearen arteko oinezkoen lotura. Aldapa handiko harmailadi batzuetatik gora egiten da, Elantxobeko hiri-ehunaren bereizgarri diren oinezkoentzako ibilbideekin bat egiteko.

Portuko bide-sarea bide bakar batek osatzen du, Portu kaleak. Portuaren hegoekialdean kokatzen den kale horren erdia bat dator BI-2237 eskualde-errepidearekin.

Portu kaleak luzetara zeharkatzen du portu osoa, iparraldeko muturretik, hots, iparraldeko dikearen hasieratik, hegoaldeko muturreraino, hots, olatuen energia arintzen duen hondartza artifizialeraino.

Bide horrek, tarte batzuetan, erreferentzia gisa balio du portuko jabari publikoa mugatzeko, eta Elantxobeko portuaren eta hiri-bilbearen arteko lotura da. Kalearen konfigurazioak ez du trazaduran zehar tratamendu homogeneorik; Hegoaldeko muturrean, kaleak errepide baten berezko tipologia du (tarte hori bat dator BI-2237 errepidearekin); kalearen ibilbidearen beste erdian, aldiz, erabat galtzen da izaera hori eta erabilera mistoko bide bihurtzen da —oinezkoek eta ibilgailuek erabiltzekoa—, eta muga fisiko bakarrak dira, batetik, lehen lerroan dauden eraikinak eta, bestetik, barruko kaltetako amilburuko lerroa.

Bide horren trazaduran zehar, ibilgailuak aparkatzeko eremu txiki batzuk daude, eta aparkaleku horien kopurua nabarmen eskasa da batik bat udako hilabeteetan sortzen den eskarirako. Erabilgarri dauden aparkaleku-plaza urri horietatik, bakar batzuk besterik ez daude behar bezala seinalizatuta, eta gainerakoak modu guztiz arbitrarioan antolatzen dira eraikuntzen lerrokaduretako atzeraemanguneek Portu kalean sortzen dituzten zabalgunek txiki guztietan. Horren ondorioz, leku horietan aparkatutako ibilgailuek, zenbaitetan, lehen adierazitako oinezkoen ibilbideetarako sarbideak oztopatzen dituzte —oinezkoen ibilbide horiek portutik abiatzen dira, ondoren hiri-bilbearen gainerako lekuekin konektatzeko—.

Hauek dira portuaren ezaugarri garrantzitsuenak:

Elantxobeko portua Ogoño lurmuturreko mendigune harritsuaren ekialdearen babespean dago antolatuta.

Portua honako hauek babesten dute: hego-ekialderantz orientatutako “iparraldeko” olatu-dikeak —“gurutzeko kaia” izenaz ezagunak— eta iparraldera orientatutako hegoaldeko dikeak. Bi dikeen artean, ipar-mendebaldera orientatutako 12 m-ko zabalerako itsasartea eratzen dute. Horrek portuondorako sarbidea ematen du.

Barruko dartsena iparraldeko eta hegoaldeko beste bi malekoik konfiguratzen dute. Horietako lehena ontziolako kaia izenaz ezagutzen da, eta bigarrena erriberako kaia edo arrantza-kaia izenaz. Itsasartearen sakonera (MLWS) 2,5 m-koa eta marea-karrera 4,5 m-koa da.

Bi baliza ditu, bata hegoaldeko dikearen muturrean kokatutakoa —sektore-argia—, eta bestea iparraldeko dikearen muturrean.

Olatu-dikea 155 m luze da, eta hegoaldeko dikea 190 m luze.

Era berean, kaiek luzera eta sakonera hauek dituzte:

Erriberako kaia, barruko dartsena:

Luzera: 110 m.; Sakonera: 0,50 eta 1,50 m artean

Erriberako kaia, kanpoko dartsena:

Luzera: 100 m.; Sakonera: 0,50 eta 2,50 m artean

Ontziolako kaia:

Luzera: 75 m.; Sakonera: 2,50 m.

Elantxobeko portuan 162 amarraleku dago, eta 157 eskaintzen dira; horietatik 76 pantalanetarako amarralekuak dira eta 81 buietarako amarralekuak. Pantalanetarako amarralekuetatik, 64 amarraleku gehienez 6 metroko luzera duten ontzietarako dira eta gainerako 12 amarralekuak 6 metro baino gehiago baina gehienez 7 metrora arteko luzera duten ontzietarako.

Urteko buietarako 81 amarralekuetatik, 19 amarraleku gehienez 5 metroko luzera duten ontzietarako dira; 19 amarraleku 5 metro baino gehiago baina gehienez 6 metroko luzera duten ontzietarako; 16 amarraleku 6 metro baino gehiago baina

gehienez 7 metroko luzera duten ontzietarako; 16 amarraleku 7 metro baino gehiago baina gehienez 8,60 metroko luzera erreala duten ontzietarako; 10 amarraleku 8,60 metro baino gehiago baina gehienez 12 metroko luzera erreala duten ontzietarako; eta azken amarralekua 12 metro baino gehiago baina gehienez 14 metroko luzera duen eta gehienez 4 metroko erruna duen ontzi baterako.

Gainerako bost amarralekuei dagokienez, urteko buia bat gordeko da 7 metro baino gehiago baina gehienez 8,60 metroko luzera duen 6. zerrendako ontzi baterako, eta urteko beste buia bat gehienez 5 metroko luzera duen ontzi baterako, 5 metro baino gehiago baina gehienez 6 metroko luzera duen ontzi baterako, 6 metro baino gehiago baina gehienez 7 metroko luzera duen ontzi baterako edota 7 metro baino gehiago baina gehienez 8,60 metroko luzera duen ontzi baterako.

Portuak lehorreratzeko arrapala bat du, baita 6 Tm-ko garabi bat ere.

2.3. DAUDEN ERAIKUNTZAK ETA EGUNGO ERABILERAK

Plan Bereziaren mende dagoen eremuaren barruan eta, ondorioz, Portuko Jabari Publikoaren barruan, askotariko erabilerak hartzen dituzten eraikuntzak daude. Erabilera gehienak Elantxobeko herritarren zerbitzurako ekipamendu-erabilerak dira, beste batzuk portuaren itsas jarduerarekin berarekin lotzen dira, beste batzuk ostalaritza-erabilerakoak dira eta gutxi batzuk bizitegi-erabilerakoak.

Hau da eraikin horien eta gaur egun horietako bakoitzak duen erabileraren zerrenda:

1. eraikina. Udal Kiroldegia – Arraun Elkarte.

Altuera kop.: 2 solairu eta teilatupekoa.

Erabilerak: Beheko solairua: Arraun Elkarte.

1. solairua: gela balioanitza (1/2) eta Arraun Elkarte (1/2).

Teilatupeko sol.: gimnasioa (1/2) eta Arraun Elkarte (1/2).

Jabetza-erregimena:

Lurzorua: Eusko Jaurlaritza.

Eraikuntza: Elantxobeko Udala.

2. eraikina. Arrantzaleen lonja.

Altuera kop.: 2 solairu.

Erabilerak: Beheko solairua: jatetxerako lokala.

1. solairua: arrantzaleen lonja.

Jabetza-erregimena:

Lurzorua: Eusko Jaurlaritza.

Eraikuntza: Eusko Jaurlaritzaren emakidak.

3. eraikina. Ostalaritza-ekipamendua.

Altuera kop.: 1 solairu.

Erabilerak: Beheko solairua: Miren Cortázar buru duen ostalaritza-lokalari atxikitako terraza gisa gaitutako lokala (Itxas Etxea taberna).

Estalki-solairua: lokal horri atxikitako terraza.

Jabetza-erregimena:

Lurzorua: Eusko Jaurlaritza.

Eraikuntza: Miren Cortazarren aldeko jabari publikoko emakida.

4. eraikina. Kontsultategia eta 3 adinekoentzako lokala

Altuera kop.: 2 solairu.

Erabilerak: Beheko solairua: kontsultategi medikoa eta 3. adinekoen elkarte.

1. solairua: ostalaritza-lokala (Itxas Etxea taberna).

Jabetza-erregimena:

Lurzorua: Eusko Jaurlaritza.

Eraikuntza: Bizkaiko Foru Aldundia (Gizarte Urgazpenerako Foru Erakundea).

5. eraikina. Arrantzale-kofradia.

Altuera kop.: 2 solairu.

Erabilerak: Beheko solairua: farmazia eta arrantzaleen lonja (sotoak, 3 unitate).

1. solairua: arrantzaleen lonjak (sotoak, 3 unitate) + merkataritza-erabilerako 2 lonja.

1., 2. eta 3. sotoetako erabilerak: arrantzaleen lonjak.

4. sotoko erabilera: elektrizitate-lantegia.

5.etik 8.era bitarteko sotoetako erabilera: etorkizunean bizitegi-erabilera.

Jabetza-erregimena:

Lurzorua: Eusko Jaurlaritza.

Eraikuntza: Elantxobeko Udala.

6. eraikina. "Kontrapisua".

Altuera kop.: 1 solairu.

Erabilerak: "Ermitxo" amarratzaileen elkarteko lantegia eta biltegia.

Jabetza-erregimena:

Lurzorua: Eusko Jaurlaritza.

Eraikuntza: Elantxobeko Udala.

7. eraikina. Portuetako biltegia.

Altuera kop.: 1 solairu.

Erabilerak: portuetako biltegia.

Jabetza-erregimena:

Lurzorua: Eusko Jaurlaritza.

Eraikuntza: Eusko Jaurlaritza.

8. eraikina. “Antzinako ontziola” eraikina.

Altuera kop.: 2 solairu.

Erabilerak: Beheko solairua: taberna eta jatetxea.

1. solairua: 2 etxebizitza.

Jabetza-erregimena:

Lurzorua: Eusko Jaurlaritza.

Eraikuntza: Beheko solairua: jabetza pribatua.

Lehen solairua: jabetza pribatua.

9. eraikina. Komun publikoak

Altuera kop.: 1 solairu.

Erabilerak: komun publikoak

Jabetza-erregimena:

Lurzorua: Eusko Jaurlaritza.

Eraikuntza: Eusko Jaurlaritza. Elantxobeko Udalaren aldeko jabari publikoko emakida.

10. eraikina. Erriberako kaiko (antzinako iparraldeko dikeko) arrapalen azpiko lokalak.

Altuera kop.: 1 solairu.

Erabilerak: sotoak, arrantzaleentzako biltegiak

Jabetza-erregimena:

Lurzorua: Eusko Jaurlaritza.

Eraikuntza: Eusko Jaurlaritza.

2.4. BIDE-SAREA, AZPIEGITURAK ETA HIRI-ZERBITZUAK

Elantxobeko portura ibilgailuz iristeko BI-2237 errepidearekiko konexio bakarra erabili beharko da. Errepide hori Ibarrangelutik dator eta trazadurari amaiera emateko portuko bide-bilbe txikiarekin konektatzen da antzinako ontziolako eraikinaren parean.

Konexio horrez gain, eta irismen funtzional askoz ere txikiagoarekin, portuko barrutiak bigarren sarbidea bat ere badu Elantxobeko hiri-ehunean barrena, Kale Nagusiaren trazadurari jarraituz. Bide hori, garai batean, Ibarrangeluren eta arrantzale-azoaren arteko lotura-bide bakarra zen, eta, gaur egun, bideak dituen trazadura-ezaugarrien eta aldaparen ondorioz, oso bide mugatua da ibilgailuen trafikoa jasateko. Larrialdiko ibilgailuen eta udal-zerbitzuko ibilgailuen trafikora soilik mugatuta dago.

Oinezkoen mailan, Portuaren esparruak bost sarbide ditu Elantxobeko hiri-bilbe berezia eta bereizgarria osatzen duten ibilbideetatik.

Ibilbiderik garrantzitsuena Kale Nagusiarena da, Elantxobeko hiri-bilbearen ardatz egituratzailea den heinean.

Ibilbide horietako asko harmailadi piko batzuen bidez edo aldapa handiko arrapalen bidez iristen da portura, eta, gainera, askotan oso zaila da harmailadi eta arrapala horietara iristea Portu kalean ibilgailuak kontrolik gabe aparkatzearen ondorioz.

Portuko espazioan ibilgailuek aparkatzeko espresuki seinaleztatutako eremu bat dago, antzinako ontziolaren eraikinaren inguruan, eta 24 aparkaleku-plaza ditu. Aparkaleku-edukiera txiki hori askotan ez da nahikoa izaten egoiliarren eta bisitarien eskariari erantzuteko, eta, hartara, ibilgailu askok zona baimenduez kanpo aparkatzen dute Portu kalean zehar.

Hiri-zerbitzuei dagokienez, portuko esparruan, Elantxobeko hirigune osoko isurketak biltzen dituen saneamendu-sare bat dago, eta urak kiroldegiko eraikinaren aurrean kokatutako hondakin-uren araztegira isurtzen dituen sare unitario bat erabiltzen du saneamendu-sare horrek. Kolektore horren trazaduraren zatirik handiena Portu kaleko galtzadaren azpitik doa, eta, horrez gain, zuzenean portura isurtzen duen euri-uren kolektoreren bat ere badago.

Ur-hornidurako sareak gaur egun kai eta dike batzuetan dagoen eroanbidearekin lotzen den eroanbide nagusi bat du.

Gas-sareari dagokionez, "kontrapisuaren" eta udal-kiroldegiaren artean dauden eraikinen atzealdetik bideratzen den kanalizazio bat dago, eta kanalizazio horrek eraikin horietako batzuk hornitzen ditu.

Azkenik, portuaren esparruak argiteria publikoko sarea du, eta sare horretan tipologia desberdineko luminariak daude (balizak, paldo gaineko luminariak, hormari atxikitakoak eta abar), baita portura iristeko seinaleztapen-balizak ere.

Energia elektrikoko hornidura, berriz, kiroldegiaren iparraldeko fatxadan atxikitako koadro orokorretik egiten da.

Hiri-zerbitzuko sare horien zati bat lurpean bideratzen da, kanalizazio propio eta independenteen bitartez. Dena dela, portuak zerbitzu-galeria erregistragarriak ditu lehentxeago adierazitako puntuaren eta “kontrakai” izeneko dikearen hasieraren artean. Zerbitzu-galeria horiek hormigoizko prima batez osatuta daude, eta barruan dituen plano mailakatuetatik bideratzen dira hornidurako, energia elektrikoko eta argiteriako sareak.

Azpiegituren kapitulu honen barruan, portuak Hondakin Uren Araztegia du, baita hiri-hondakinak gaika biltzeko zentroa, energia-disipadorea —marea-igerileku gisa konfiguratzeko dena— eta 6 Tm-ko garabiaren instalazioa, ontziak lehorreratzeko eta uretaratzeko erabiltzen dena.

2.5. HIRI ANTOLAMENDUKO PLAN OROKORRAREN ZEHAZTAPENAK PORTUAREN EREMURAKO

Elantxobeko Hiri Antolamenduko Plan Orokorra da Elantxobeko udalerrian indarrean dagoen plangintza. Plan Orokor hori Bizkaiko Foru Aldundiko Garraio eta Hirigintza Sailaren uztailaren 3ko 726/2009 Foru Agindu bidez onartu zen behin betiko eta 2009/07/14ko 132 zenbakiko Bizkaiko Aldizkari Ofizialean argitaratu zen.

Plan Orokor horretan Elantxobeko portua Portuko Sistema Orokor gisa sailkatu zen. Sistema Orokor horren definizioa eta erregulazioa Hirigintza Araudiaren 136. artikuluan jasotzen da, eta, bertan ezartzen denez, Plan Berezi bat idatzi beharko da portua antolatzeko eta garatzeko.

Hau da Portuko Sistema Orokorrari buruzko “136. artikulua. Definizioa eta arautzea” artikuluaen edukia:

136. artikulua .- DEFINIZIOA ETA ARAUTZEA.

Portuko Sistema Orokorrak Elantxobeko arrantza portuak dituen instalakuntza guztiak barne hartzen ditu, eta, edozein kasutan, ondorengo elementuak:

a) Ur gainazala, babes eta sakonera baldintza egokiekin, bertan burutu nahi diren itsas zirkulazioko ekintzak aurrera eramateko.

b) Ainguratze eremuak, kaiak edo atrakatze instalakuntzak, ontziak segurtasun baldintza egokietan ainguratuta, amarratuta edo atrakatuta egon daitezzen ahalbidetzen dutenak.

c) Merkantziak edo lanabesak uzteko eta gordetzeko espazioak.

d) Lurreko azpiegiturak eta sarbide egokiak.

e) Portuarekin eta itsasoarekin lotutako kirol instalakuntzak.

Elantxobeko arrantza portuaren antolamendurako Plan Berezi bat idatzi beharko da, Portu eta Merkataritza Nabigazioari buruzko azaroaren 24ko 17/1992 Legearen 18. artikulua 2. atalak xedatzen duenaren arabera.

Bere formulazioa Autonomia Erkidegoari dagokio eta Plan Berezien hirigintza erregimena jarraituz bideratu beharko da. Bere behin betiko onarpenaren aurretik Planari buruzko erabakia kaleratu beharko du, gehienez ere 20 eguneko epean.

Sistema Orokor honi aplikatzen zaio Portu eta Merkataritza Nabigazioari buruzko azaroaren 24ko 17/1992 Legea, eta etorkizuneko Portuetako Lurralde Sektore Plana, Eusko Jaurlaritzak onartzen duenean.

Gaur egun Plan Bereziaren mugaketaren barnean hartzen diren eraikuntzei dagokienez, Hiri Antolamenduko Plan Orokorrak eraikuntza horiek sartzen ditu Komunitate Ekipamenduko Sistema Orokorren barruan (KoESO) edo Kirol Ekipamenduko Sistema Orokorren (KiESO) barruan (udal-kiroldegia kasu), betiere eraikin horietako batzuek udal-esparruan duten izaerari, irismenari eta erabilera-erregimenari erreparatuta.

Zehazki, hau da Sistema Orokorreko kategoria horrekin sailkatutako eraikinen zerrenda eta memoria honen 2.2. atalean adierazitako zenbakikuntzarekiko korrelazioa:

<u>Plan Berezian</u>	<u>Izena</u> <u>HAPOan</u>	<u>Sistema Orokor. korrelazioa</u>
1. eraikina.	Udal-kiroldegia.	KiESO 1
2. eraikina.	Portuko lonja	KoESO 5
3. eraikina.	“Taberna Terraza. Garr. Azp. Zuz.”	KoESO 12
4. eraikina.	Osasun-etxea	KoESO 3
	Hirugarren adinekoen zentroa	KoESO 4
5. eraikina.	Arrantzale-kofradia.	KoESO 2

Hiri Antolamenduko Plan Orokorrak finkatuzat jotzen ditu sistema orokor horiek guztiak, egungo eraikuntza-konfigurazioan.

Erabilera-erregimenari dagokionez, HAPOak aukera ematen du udal-izaera duten Komunitate Ekipamenduetako Sistema Orokorretan Udalak beharrezkotzat jotzen dituen erabilera-aldaketak egiteko —Plan Orokorren indarraldian sor daitezkeen zerbitzu berrien eskaria kontuan izanik beharrezkoak izan daitezkeen aldaketak egiteko—.

Plan Bereziaren esparruaren barnean dagoen eraikuntza-parkearen katalogazioaren ikuspuntutik, eraikuntza-parke horretako eraikin bakar bat ere ez da sartzen HAPOak “Eraikuntza Katalogoa eta Interes Kulturalako Ondasunak” atalean ezarritako bi kategorien barruan: ez “*EAEko Monumentu/Monumentu Multzo modura aitortzeko proposatu diren Ondasun Higiezinak*” kategoriaren barruan, ez “*EAEk udalerrri mailan babestuak izateko proposatu dituen Ondasun Higiezinak*” kategoriaren barruan.

2.6. PORTUEN ARLOKO ARAUZKO ERREFERENTZIAK

Estatuan zein autonomia-erkidegoan hauek dira Portuen arloko arauzko erreferentziak:

A.- ARAUDI OROKOR SEKTORIALA

A.1.- *Estatuko araudi sektoriala*

A.2.- *Autonomia-erkidegoko araudi sektoriala*

B.- GARRAIO AZPIEGITUREN ZUZENDARITZAN TRAMITATUTAKO ESPEDIENTE BATZUEI APLIKATZEKO ZAIEN ARAUDIA.

B.1.- Portuko plangintzaren, obren eta proiektuen arloan aplikatzekoa den araudia

B.1.1.- Estatuko araudi sektoriala

B.1.2.- Autonomia-erkidegoko araudia

B.2.- Portuko jabari publikoaren erabileraren arloan aplikatzekoa den araudia (baimenak eta emakidak)

B.3.- Ondare-erantzukizunaren arloan aplikatzekoa den araudia

B.3.1.- Estatuko araudia

B.3.2.- Autonomia-erkidegoko araudia

A.- PORTUEN ARLOKO ARAUDI OROKOR SEKTORIALA.

Euskal Autonomia Erkidegoko Estatutuari buruzko abenduaren 18ko 3/1979 Lege Organikoaren 10.32. artikulua Euskal Autonomia Erkidegoari esleitzen dio portuen arloko eskumen eskusiboa, betiere portuak ez badaude interes orokorreko portu gisa sailkatuta. Euskal Autonomia Erkidegoaren barruan, Etxebizitza, Herrilan eta Garraio Sailak, eta horren barruan Portuen Zuzendaritzak, du arlo horretako eskumena, 4/2009 Dekretuaren 10.1 i) artikuluan ezarritakoaren indarrez —4/2009 Dekretua, maiatzaren 8koa, Euskal Autonomia Erkidegoaren Administrazioako sailak sortu, ezabatu eta aldatzen dituen eta horien egitekoak eta jardun-arloak finkatzen dituen—.

Autonomia Estatutuak emandako eskumen eskusibo hori gauzatzeko, maiatzaren 23ko 1982 Errege Dekretuaren bidez, Estatuak zituen portuen arloko zenbait ondasun eta zerbitzu Euskal Autonomia Erkidegoaren esku geratu ziren (183/1982 Dekretua, Lurralde Antolaketa eta Garraio Sailaren urriaren 4koa, Aginte Eskuraketetarako Bitariko Batzordeak Portuen alorretako aginteak eskuratzeaz 1982ko apirilaren 6an hartutako erabakia argitaratzea ontzat ematen duena; 1982ko urriaren 23ko EHAA, 137 zk.).

Horiek horrela, Euskal Autonomia Erkidegoak interes orokorrekoak ez diren portuen gainean legeak egiteko eta horiek betearazteko eskumena duen arren, oraindik Eusko Legebiltzarrak ez du gaia bere osotasunean hartuko duen portuen lege bat idatzi, baina erregulazio hori legegintzako egutegian sartuta dago eta ia bideratuta dagoen zirriborro batean lan egiten ari da.

Inguruabar horietan, gaur arte estatuko araudia aplikatu da, osagarri gisa, Euskal Autonomia Erkidegoko Estatutuaren 21. artikulua xedatzen duenaren indarrez; izatez, artikulua horretan ezartzen da eskumen eskusiboko gaitan Euskal Autonomia Erkidegoak emandako zuzenbidea beste edozeinen aurretik lehentasunez erabili behar dela eta horren ezean besterik ez dela erabiliko, osagarri gisa, Estatuaren zuzenbidea.

A.1.- Estatuko araudi sektoriala

Ilido horretan, Estatuko araudi sektorial hau aplikatzen ari da, osagarri gisa, Euskal Autonomia Erkidegoko portuetan:

1.- 27/1992 Legea, azaroaren 24koa, Estatuko Portuei eta Merkataritzako Nabigazioari buruzkoa (1992ko azaroaren 25eko BOE, 283 zk.; akatsen zuzenketa 1992ko abenduaren 12ko BOE, 298 zk.), eta Portuei eta Merkataritzako Nabigazioari buruzko Legearen Testu Bategina (2/2011 Legegintzako Errege Dekretua).

2.- 62/1997 Legea, abenduaren 26koa, Estatuko Portuei eta Merkataritzako Nabigazioari buruzko azaroaren 24ko 27/1992 Legea aldatzen duena (abenduaren 30eko BOE, 312 zk.).

3.- 22/1988 Legea, uztailaren 28koa, Koste buruzkoa (1988ko uztailaren 29ko BOE, 181 zk.), 2013ko martxoaren 29ko Itsasertzaren Babes eta Erabilera Jasangarriari buruzko Legeak aldatua.

4.- 1471/1989 Errege Dekretua, abenduaren 1ekoa, Koste buruzko uztailaren 28ko 22/1988 Legea garatzeko eta gauzatzeko Araudi Orokorra onartzen duena (1989ko abenduaren 12ko BOE, 297 zk.; akatsen zuzenketa 1990eko urtarrilaren 23ko BOE, 20 zk.). Kosten Araudi Orokorra (2014/02/10).

5.- 48/2003 Legea, azaroaren 26koa, interes orokorreko portuen erregimen juridikoari eta zerbitzugintzari buruzkoa (2003ko azaroaren 27ko BOE, 284 zk.).

6.- 33/2010 Legea, abuztuaren 5ekoa, interes orokorreko portuen erregimen juridikoari eta zerbitzugintzari buruzko azaroaren 26ko 48/2003 Legea aldatzen duena (2010eko abuztuaren 7ko BOE, 191 zk.).

A.2.- Autonomia-erkidegoko araudi sektoriala

Autonomia-erkidegoko arlo honetako araudi sektorialari dagokionez, arau hauetan jasota dago gaur egungo erregulazioa:

1.- 236/1986 Dekretua, urriaren 21ekoa, portuko lanei buruzko araudia onartzen duena (1986ko azaroaren 17ko EHAA, 225 zk.).

2.- 1/2007 Legegintzako Dekretua, irailaren 11koa, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren Tasa eta Prezio Publikoei Buruzko Legearen Testu Bategina onartzen duena (2007ko abenduaren 27ko EHAA, 248 zk.); X. Tituluaren I. kapituluan Euskal Autonomia Erkidegoaren portuetan egiten diren zerbitzu orokor eta bereziengatik ordaindu beharreko tasak jasotzen dira, 192.etik 197.era bitarteko artikuluetan.

3.- 248/1998 Dekretua, irailaren 29koa, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren eta honen erakunde autonomoen tasa eta prezio publikoen kudeaketaren zenbait alderdi arautzen dituena (1998ko urriaren 30eko EHAA, 207 zk.), eta Dekretu hori aldatzen duen abenduaren 1eko 612/2009 Dekretua (2009ko abenduaren 10eko EHAA, 237 zk.), II. kapituluan, 19.etik 29.era bitarteko artikuluetan, Euskal Autonomia Erkidegoaren portuetan egiten diren zerbitzu orokor eta bereziengatik ordaindu beharreko tasak finkatzen baititu.

4.- 2004ko apirilaren 20ko Agindua, Garraio eta Herri Lan sailburuarena, Euskal Autonomia Erkidegoaren portuetan eta portu-instalazioetan profesionalak ez diren aisia-ontzien titularrei lotuneak erabiltzeko aldi baterako baimenak emateko prozedura arautzen duena (2004ko maiatzaren 28ko EHAA, 100 zk.).

5.- 2006ko irailaren 6ko Agindua, Garraio eta Herri Lan Sailburuarena, Euskal Autonomia Erkidegoaren portuetako zerbitzu aldeetan ibilgailuak aparkatzeko portu-zerbitzua arautzen duena (2006ko abenduaren 10eko EHAA, 215 zk.).

B.- GARRAIO AZPIEGITUREN ZUZENDARITZAN TRAMITATUTAKO ESPEDIENTE BATZUEI APLIKATZEKO ARAUDIA.

B.1.- Portuko planingintzaren, obren eta proiektuen arloan aplikatzekoa den araudia

B.1.1.- Estatuko araudi sektoriala

Aurreko epigrafean adierazitako araudi sektoriala eta gainera:

1.- 21/2013 Legea, abenduaren 9koa, Ingurumen Ebaluaziori buruzkoa (2012ko abenduaren 11ko BOE, 296 zk.)

B.1.2.- Autonomia-erkidegoko araudia

1.- 4/1990 Legea, maiatzaren 31koa, Euskal Herriko Lurralde Antolakuntzari buruzkoa (1990eko uztailaren 3ko EHAA, 131 zk.).

2.- 2/2006 Legea, ekainaren 30ekoa, Lurzoruari eta Hirigintzari buruzkoa (2006ko uztailaren 20ko EHAA, 138 zk.).

3.- 3/1998 Legea, otsailaren 27koa, Euskal Herriko ingurumena babestekoa (1998ko martxoaren 27ko EHAA, 59 zk.) eta haren Testu Bategina (2011ko abenduaren 23ko EHAA, 308 zk.).

4.- 211/2012 Dekretua, urriaren 16koa, planen eta programen ingurumenaren gaineko eraginaren ebaluazio estrategikoa egiteko prozedura arautzen duena (2012ko azaroaren 19ko EHAA, 223 zk.).

B.2.- Portuko jabari publikoaren erabileraren arloan aplikatzekoa den araudia (baimenak eta emakidak)

1.- Lehen epigrafean adierazitako Estatuko eta autonomia-erkidegoko araudi sektoriala.

2.- 2/2007 Legegintzako Dekretua, azaroaren 6koa, Euskadiko Ondareari buruzko Legearen Testu Bategina onartzeko dena (2008ko urtarrilaren 22ko EHAA, 15 zk.).

B.3.- Ondare-erantzukizunaren arloan aplikatzekoa den araudia

B.3.1.- Estatuko araudia

1.- 30/1992 Legea, azaroaren 26koa, Herri Administrazioen Araubide Juridikoari eta Administrazio Prozedura Erkideari buruzkoa. X. Titulua —139.etik 146.era bitarteko artikulua— (1992ko azaroaren 27ko BOE, 285 zk.; akatsen zuzenketa, 1992ko abenduaren 28ko BOE, 311 zk.; eta aldaketa, 1993ko urtarrilaren 27ko BOE, 23 zk.).

2.- 429/1993 Errege Dekretua, martxoaren 26koa, Administrazio Publikoen ondare-erantzukizunaren arloko prozeduren araudia onartzen duena (1993ko maiatzaren 4ko BOE, 106 zk.; akatsen zuzenketa, 1993ko ekainaren 8ko BOE, 136 zk.).

B.3.2.- Autonomia-erkidegoko araudia

1.- 9/2004 Legea, azaroaren 24koa, Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoari buruzkoa, 3.1.k artikulua eta xedapen gehigarrietan lehenengoa (2004ko abenduaren 15eko EHAA, 238 zk.).

2.- 167/2006 Dekretua, irailaren 12koa, Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoaren antolamendu eta funtzionamenduaren Erregelamendua onartzen duena (2006ko irailaren 21eko EHAA, 181 zk.).

3.- PLAN BEREZIAREN IRIZPIDE ETA HELBURU OROKORRAK

Plan Bereziaren helburu globala da Elantxobeko Portuko Jabari Publikoaren mugen barnean sartzen den eremuaren antolamendu integrala egitea. Muga horien barnean sartzen dira ur-lamina, ainguratze- eta atrakatze-zonak, kaiak eta dartsenak, bide-sarea, bertan dauden hiri-eraikinak eta -zerbitzuak eta azpiegiturak, eta, dokumentu honetan xedatutakoaren indarrez, haren mugen barnean ezar daitezkeen gainerako guztiak.

Elantxobeko Portuak ezaugarri bereziak eta konfigurazio propioa ditu, aurreko ataletan islatutako hirigintza-informazioan egindako analisisian agerian geratu den moduan.

Jatorriari, bilakaerari eta gaur egungo egoerari dagokienez, garrantzi handiko datu gisa aipatu behar da haren erabilera-erregimenak izan duen transformazio sakona. Izan ere, euskal kostaldeko arrantza-portu garrantzitsuenetakoa izatetik, gaur egun itsasoko kirol-jarduerari, arrantza ez-profesionalari eta igarobidean dauden ontzi turistikoaren noizbehinkako ainguratzeari soilik lotutako portua izatera pasatu da.

Hiri-errealitatearen ikuspegitik, portu honek bereizgarri dituen beste alderdietako bat da lehorrarekiko zona korrelatiboaren azalera urria eta, ondorioz, gaur egun dagoen eraikuntza-parkea handitzea planteatzeko eskaintzen dituen aukera mugatuak.

Esparruaren azalera txiki horrek ere muga handiak ezarriko ditu, egungo bide-sarearen funtzionaltasuna eta edukiera hobetzera eta areagotzera zuzendutako ekimenei dagokienez. Bestalde, kanpoko bide-sarearekiko errepide-konexio bakarra egoteak mugatu egiten ditu, modu subsidiarioan, ildo horretatik planteatu litezkeen hobekuntza-jarduketak.

Plan Bereziaren esparruaren mugaketaren barruan sartzen den eraikuntza-parkeari dagokionez, aditzera eman dira, halaber, Plan Orokorretik bertatik Sistema Orokor gisa kategorizatutako eraikinetarako planteatzen diren baldintzak —horiek guztiak egungo eraikuntza-konfigurazioetan finkatzean—.

Elantxobeko portuaren konfigurazio espazialak, haren erabilera-erregimenaren errotiko transformazioak eta indarrean dagoen Plan Orokorraren baldintzatzaileek

ezarritako erreferentzia-esparru murriztaile horren barruan, Plan Bereziaren helburu orokorrak bideratuta egon beharko du portuaren ezaugarri funtzionalak ahal den neurrian hobetzera. Horretarako, portuaren itsasoko kirol-erabilera eta igarobideko itsas turismoa sustatu behar dira eta, besteak beste, Eusko Jaurlaritzako Garraio Azpiegituren Zuzendaritza helburu horiek lortzeko planteatu ditzakeen jarduketak gehitu beharko dira.

Hirigintzaren ikuspegi hutsetik, Plan Bereziaren helburuek oinarri hartuko dute esparrua azpizatitzen deneko zona antolatzea eta hirigintza-araudiaren bitartez dagokion erregulazioa ezartzea, betiere erreferentzia-esparrutzat hartuta ingurumenarekin, jasangarritasunarekin, energia-eraginkortasunarekin, irisgarritasunarekin eta abar lotutako irizpideak.

Zehazki, Plan Bereziak helburu zehatzen zerrenda hau planteatzen du:

Bide-sarea eta oinezkoen sarea

.- Portuko barne-komunikazioen gaur egungo sistema berrikustea: ibilgailuen eta oinezkoen trafikoko eremuen eta erabilera mistoa duten bestelako eremuen arteko hierarkizazio posible bat ezartzea, erreferentzia hartuta indarrean dagoen araudi sektorialak ezarritako hiri-ingurunerako irisgarritasun-baldintzak.

.- Hiri-ehuneko oinezkoen ibilbideetarako oinezkoen barneratze-bideak mantentzea eta babestea, hainbat ibilbide eta harmailadiren bitartez portu-espaziotik abiatzen direnak edo bertara jotzen dutenak.

Dagoen eraikuntza-parkea

.- HAPOn ezarritako eraikuntza-erregimena aintzatestea Komunitate edo Kirol Ekipamenduko Sistema Orokortzat kategorizatutako eraikinetarako (horiek euren gaur egungo eraikuntza-konfigurazioan finkatzen dira), eta erabilera xehatuen erregimena ezartzea horietako guztietarako.

Aurreikusitako jarduketa berriak

.- Eusko Jaurlaritzako Garraio Azpiegituren Zuzendaritzak aurreikusitako jarduketak gehitzea edo ahalbidetzea, portuaren babes-baldintzak, zuzkidurak eta eraginkortasun funtzionala hobetzeko helburuarekin.

Urbanizazioa

.- Hirigintza-araudiaren bidez, esparruaren barruan sustatu beharreko urbanizazio-jarduketek bete behar dituzten kalitateari eta zerbitzu-mailei buruzko gutxieneko baldintzak ezartzea.

Ingurumena

.- Ingurumen Ebaluazio Estrategikoaren Azterketatik erator daitezkeen jarduketak sustatzea, portu-espazioaren ingurumen-kalitatea hobetzeko helburuarekin.

4.- AZTERTUTAKO JARDUKETA-ALTERNATIBEN ETA PLAN BEREZIAN HAUTATUTAKO ANTOLAMENDU-PROPOSAMENAREN DESKRIBAPENA

4.1. AZTERTUTAKO JARDUKETA-ALTERNATIBEN DESKRIBAPENA

Elantxobeko portuaren konfigurazioaren beraren baldintzak eta munta txikia kontuan izanik, eta Plan Bereziak esparru horretan duen maniobra-tarte txikia aintzat hartuta, atal honetan hiru jarduketa-alternatiba deskribatzen dira, dagokien ingurumen-balorazioa egiteko, baita Plan Berezi honen antolamendu-ereduak azkenean hautatutako proposamena ere.

4.1.1. 0 alternatiba.

Lehen alternatiba honetan aintzat hartzen da Elantxobeko portua egungo konfigurazioan mantentzea eta edonolako jarduketak baztertzea portuaren babes-azpiegituren antolamenduari dagokionez (kaiei eta dikeei dagokienez), atrakatzeko eta ainguratzeko sistemari dagokienez eta portu-esparrurako oinezkoen eta ibilgailuen irisgarritasuna erraztera zuzenduko diren espazioei dagokienez. Era berean, ez da aldaketarik aurreikusten portuko zerbitzuetara eta ekipamenduetara zuzentzen diren eraikuntzen hirigintza-erregimenean.

Zehazki, Plan Bereziaren alderdirik garrantzitsuenei dagokienez, 0 alternatibaren edukia honako hau izango litzateke:

a.) Portu-azpiegiturako jarduketak.

Ez da jarduketarik aurreikusten portuaren egungo kanpoko babes-sisteman —iparraldeko olatu/kaia-dikeak eta hegoaldeko kontrakai-dikeak eta barruko bi dikeak (antzinako iparraldeko dikeak eta ontziolako dikeak) osatzen dute babes-sistema hori—. Hartara, portuko itsasartearen egungo konfigurazioari eusten zaio.

b.) Eraikuntzaren antolamendua.

Plan Berezian barnean hartzen den esparruaren barruan dauden eraikuntzen egungo eraikuntza-konfigurazioari lotutako hirigintza-parametroei eutsiko zaie, eta ez da horietako bakar batean eraikigarritasuna gehitzeko aukerarik izango.

c.) Bide-sarea eta hiri-egitura.

Portuko gunearen barruko egungo bide-komunikazioko sistemarekin jarraitzea eta ibilgailuen eta oinezkoen zirkulazio-erregimen mistoari eustea, bien arteko bereizketarik gabe.

4.1.2. 1 alternatiba.

Alternatiba honek ez du berezko portu-azpiegituraren gaineko jarduketarik aintzat hartzen eta, hartara, 2 alternatiban aintzat hartzen den iparraldeko dikea handitzeko aukera baztertzen du.

Haatik, barruko dartsenan lurrazala handitzea planteatzen da, erriberako kaiaren eta ontziolako dikearen/kaiaren arteko elkargunean. Jarduketa hori portuaren barrutian bideetara destinatutako azalera gehitzeko eta ibilgailuen trafikoaren funtzionamendua hobetuko duen glorieta txiki bat sortzeko premiaren ondorioa da.

Eraikuntzaren antolamenduari dagokionez, gaur egun dauden eraikuntza guztien egungo eraikuntza-konfigurazioari eustea hartzen da kontuan, udal-kirolegiaren eraikina salbuetsita. Bide-sistemaren funtzionamenduari dagokionez, ibilgailuen eta oinezkoen egungo zirkulazio-erregimen mistoari eustea hartzen da kontuan alternatiba honetan, bien arteko bereizketarik egin gabe.

Zehazki, Plan Bereziaren alderdirik garrantzitsuenei dagokienez, 1 alternatibaren edukia honako hau izango litzateke:

a.) Portu-azpiegiturako jarduketak.

Ez da inolako jarduketarik kontuan hartzen portu-azpiegituran bertan, eta portuaren egungo konfigurazioari eutsiko zaio kanpoko olatuek eragindako barne-agitazioa murrizteko egikarituta dauden sistemei dagokienez. Sistema horiek egikaritzea bat etorriko litzateke Tecnocean ingeniariatzak 2000. urtean egindako "Elantxobeko Portuan olatuek eta uhin luzeek eragindako agitazioari buruzko azterketan" aurreikusten den hirugarren jarduketa-alternatibarekin. Horren ondorioz gauzatu ziren lehorreratzeko arrapala, erriberako dikearen eta ontziolako dikearen elkarguneko harri-lubetako formazioa eta arrantza-dartsena izenekoaren hego-ekialdeko muturrean egindako hormigoizko horma mailakatuak —espresuki energia-disipadore gisa diseinatu zen eraikuntza hori—.

b.) Eraikuntzaren antolamendua.

Plan Bereziaren esparruaren barruan dauden eraikuntzen egungo eraikuntza-konfigurazioarekin lotutako hirigintza-parametroei eutsiko zaie, "Udal Kiroldetgia" izeneko eraikinaren kasuan izan ezik. Izan ere, eraikin horretan udal-gimnasioko eta arraun-taldearen gimnasioko instalazioak daude, eta egungo teiltupeko solairua solairu oso batekin ordezkatzeari planteatzen da.

c.) Bide-sarea eta hiri-egitura.

Alternatiba honek aintzat hartzen du Portu kalearekin bat datorren erriberako kaiaren eta ontziolako dikearen hasieraren arteko elkargunean bideetara zuzenduko den azalera handitzea, bertan glorieta txiki bat ezarri ahal izateko eta, hartara, portuko espazioaren barruan ibilgailu-zirkulazioaren antolamendua hobetzeko. Bide-komunikazioko sistemaren gainerako elementuei dagokionez, alternatiba honek ibilgailuen eta oinezkoen zirkulazio-erregimen mistoa mantentzea hartzen du aintzat, bi erabilera horien arteko bereizketarik gabe.

4.1.3. 2 alternatiba.

2 alternatiba honek, lehenik eta behin eta jarduketarik garrantzitsuen gisa, kontuan hartzen du iparraldeko dikea edo olatu-horma luzatzea eta, horrela, portuak kanpoko olatuen aurrean behar duen babesa hobetzea. Dike hori luzatzeak eta, horren ondorioz, kanpoko dartsenan ur-laminaren agitazioa murrizteak pantalanak jartzeko aukera emango dute, buietara amarratzeko egungo sistemaren ordezkari. Alternatiba horrek, halaber, barruko dartsenako lurrazala handitzeko proposamena jasotzen du (1 alternatiban aurreikusitakoa).

Eraikuntza-antolamenduari dagokionez, dauden eraikuntza guztien egungo eraikuntza-konfigurazioari eustea ere planteatzen da, udal-kiroldegia eraikina salbuetsita.

Bide-sareari dagokionez, BI-2237 eskualde-errepidearen amaieran (portuko gunearen barruan) osatutako zaku-hondoan zirkulazioaren noranzkoa aldatzeko glorieta bat sortzeko aukera ere kontuan hartzen da.

Bide-sarearen erabilera- eta funtzionamendu-erregimenari dagokionez, bereizketa garbi bat ezartzen da ibilgailuen trafikoaren eta oinezkoen zirkulazioen artean.

Zehazki, Plan Bereziaren alderdirik garrantzitsuenei dagokienez, hirugarren alternatiba honen edukia honako hau izango litzateke:

a.) Portu-azpiegiturako jarduketak.

Iparraldeko kai-muturra 32 m inguru luzatzea, kanpoko olatuen aurrean gehiago babesteko.

Jarduketa hori aintzat hartzen zen, jada, Eusko Jaurlaritzako Portu eta Itsas Gaietako Zuzendaritzaren aginduz Tecnocean ingeniariak 2000. urtean egindako "Elantxobeko Portuan olatuek eta uhin luzeek eragindako agitazioari buruzko azterketan". Jarduketa hori, bere garaian, azterketa horretan Elantxobeko portuaren barruko ur-laminaren agitazioa murrizteko aztertutako hiru proposamenetako bat izan zen.

Proposamen horrekin batera, azterketa horretan alternatiba gisa planteatu zen antzinako iparraldeko dikearen muturraren konfigurazioa aldatzea eta hiru dartsenen hondoan harri-lubetako ezpondak jartzea, olatuen energia disipatzeko eta barne-agitazioa murrizteko.

Proposatutako hiru alternatibetatik hirugarrena soilik gauzatuko litzateke eta alternatiba horren alderdirik adierazgarriena izango litzateke antzinako arrantza-dartsenaren hondoan gauzatutako eraikuntza —harri-lubeta bat eta hormigoizko horma mailakatuen segida, mailak sortuz—. Eraikuntza horren bidez nabarmen murriztuko litzateke kanpoko olatuen ondoriozko portuaren barruko ur-laminaren agitazioa.

Edonola ere, azterketa horretan jada aditzera ematen zen iparraldeko dikearen luzapena zela portuaren barruko agitazio hori murrizteko neurririk egokiena. Dena dela, agerian uzten zuen jarduketa horrek oso kostu handia izango lukeela.

Iparraldeko dikea egikaritzeak eta, ondorioz, olatuaren eraginez portuaren barruan sortzen den agitazioa murrizteak aukera emango luke, bestek beste, egungo aingura-buien sistema ordezteko eta atrakatze-sistema

funtzionalago bat ezartzeko, barruko dartsenan dagoen sistemaren antzeko pantalan-instalazio baten bitartez.

b.) Eraikuntzaren antolamendua.

Plan Bereziaren esparruaren barruan dauden eraikuntzen egungo eraikuntza-konfigurazioarekin lotutako hirigintza-parametroei eutsiko zaie, “Udal Kiroldegia” izenarekin identifikatutako eraikinaren kasuan izan ezik. Izan ere, eraikin horretan udal-gimnasioko eta arraun-elkartearen gimnasioko instalazioak daude, eta horren bolumetria gehitzea aurreikusten da, solairuko okupazioari eutsiz —egungo teilatupeko solairua solairu oso bihurtzea planteatzen da—. Alternatiba honetan, Udal Kiroldegiaren eraikinari eskaintzen zaion eraikigarritasunaren gehikuntza hori honela justifikatuko litzateke: batetik, gaur egun ekipamendu horrek eskaintzen duen zerbitzu-maila zabaldu ahal izateko aukerarekin; eta, bestetik, portuaren eraikuntza-aurrealdearen egungo konfigurazioan izango lukeen eragin txikiarekin —izatez eraikin hori eraikuntza-aurrealdearen mutur batean dago eta bat dator aurrealde horren eta Ogoño mendiaren mazelaren arteko elkargunearekin; hortaz, atzealdean ez du inolako eraikuntzarik—.

c.) Bide-sarea eta hiri-egitura.

Alternatiba honek aintzat hartzen du barruko dartsenaren lurrazala handitzea eta, handitze horren bidez, bide-sarera zuzendutako espazioa areagotzea, Portu kalearekin bat datorren erriberako kaiaren eta ontziolako dikearen hasieraren arteko elkargunean. Jarduketa horri esker, bertan glorieta txiki bat ezarri ahal izango litzateke eta, hartara, portuko espazioaren barruan ibilgailu-trafikoaren zirkulazioaren antolamendua hobetu ahal izango litzateke. Horren barruko bide-sarearen funtzionamendu-erregimenari dagokionez, hirugarren alternatiba honek diskriminazio argia planteatzen du ibilgailuen eta oinezkoen zirkulazioaren artean, eta glorieta erreferentziazko elementua izango litzateke portu-espaziorako proposatzen den erabilera- eta funtzionamendu-erregimen berria ezartzeko.

lido horretan, biribilgunea baliagarria izango litzateke portu-espaziora iristen diren ibilgailuen sarrera bideratzeko, eta eremu horretan espresuki bereiziko

lirateke ibilgailuen trafikora zuzendutako zonak eta aparkaleku-eremuak eta oinezkoen zirkulaziora zuzendutako zonak.

Ontziolako dikearen eta erriberako kaiaren arteko elkargunetik hasita, oinezkoen erabilera lehenetsiko da kai horren eta eraikuntza-aurrealdearen arteko portu-espazioan, eta ibilgailuen trafikoa baimenduko da, baina soilik portu-zerbitzuekin lotzen diren erabileretarako edo jardueretarako, instalazioak eta azpiegiturak mantentzearekin lotzen diren erabileretarako edo jardueretarako, edo ekipamendu- edo ostalaritza-erabilera duten portuko eremuko eraikuntzen zerbitzuekin lotzen diren erabileretarako edo jardueretarako. Edonola ere, esparru horretan guztian murriztuta dago aparkaleku-erabilera.

4.2. PLAN BEREZIAK HAUTATUTAKO ANTOLAMENDU-PROPOSAMENA

Hiru jarduketa-alternatibak azaldu eta horiek aztertu eta baloratu ostean eta Garraio Azpiegituren Zuzendaritzaren zerbitzu teknikoek alternatibak egiaztatu ondoren, egoki jo da hirugarren alternatiban (2 alternatiban) aintzat hartutako proposamena hautatzea. Horretarako, aintzat hartu dira alternatiba horrek portuaren babes-baldintzei eta portuaren barruan ur-laminaren agitazioa murrizteari dagokionez ekartzen dituen hobekuntzak eta, modu subsidiarioan, kanpoko dartsenako atrakatzebaldintzetan ekartzen dituen hobekuntzak, egungo aingura-buien ordeztu pantalan berriak ezarriz.

Egindako antolamendu-proposamena, ildo horretan, asmorik handieneko aukera da portu-azpiegiturari dagokionez, eta barne-agitazioa murrizteko hobekuntza-programa osatzea du xede (bere garaian Tecnocean ingeniari-entresak Eusko Jaurlaritzako Portu eta Itsas Gaietako Zuzendaritzak aginduta egindako *“Elantxobeko portuan olatuek eta uhin luzeek eragindako agitazioari buruzko azterketan”* bildutakoa).

Eraikuntza-erregimenari dagokionez, Plan Bereziak, arestian adierazi dugunez, eraikin guztien egungo egoerari dagozkion parametroei (eraikigarritasunari, altuerari eta profilari) eustea hartzen du kontuan, “kiroldegiaren” eraikina salbuetsita. Azken kasu horretan, eraikigarritasuna zertxobait handitzeko aukera ematen da, eraikina portuaren egungo eraikuntza-aurrealdearen konfigurazioaren ertzean kokatuta dagoela kontuan hartuta. Zehaztapen horiek eraikin bakoitzerako landutako hirigintza-fitxetan

zehaztuta daude. Fitxa horietan, honako hauek adierazten dira: oinplano-okupazioko azalera, solairu kopurua, hirigintza-eraikigarritasun maximoa, erabilera-erregimena eta erabilera bakoitzean baimendutako jarduketan erregimena.

Eraikuntza-parkeko erabilera xehatuaren ikuspuntutik, Planaren ezarritako erabilera baimenduen erregimena zabala eta irekia da, eta, egungo errealitatean oinarrituta, aukera emango du eraikuntza-unitate berean konbinatzeko, batetik, erabilera xehatu askoren zuzkidura-erabilera (Plan Orokorrean ekipamendu-sistema orokor gisa emandako kategorizazioaren ondoriozkoa) eta, bestetik, zerbitzuei edo portuko berezko jarduerari lotutako erabilerak.

Bide-sareari dagokionez, Plan Bereziaaren proposamenak kontuan hartzen du gaur egun ibilgailuen eta oinezkoen zirkulaziora destinatuta dauden espazioak berrantolatzea eta espazio horien erabilera-erregimen funtzional berria ezartzea. Horren arabera, nagusiki ibilgailuen sarbide, zirkulazio eta aparkalekura destinatutako espazioak eta oinezkoen eremu eta ibilbideetara soilik destinatutakoak bereiziko dira. Azken horiei dagokienez, Elantxobeko hiriguneko hiri-sare inbrikatuan sortzen diren eta harmailadi eta malda pikoan bitartez portu-espazioan amaitzen diren oinezkoen bost ibilbideetarako irisgarritasuna bermatzeko beharrezkoak diren neurriak ezartzen ditu bide-proposamenak.

Planaren proposamenak hirugarren zona baten mugaketa hartzen du kontuan bideetara destinatutako espazioaren barruan. Zona horretan, konbinatuko lirateke oinezkoen lehentasunezko erabilera eta ibilgailu motordunen erabilera mugatua (portu-espazioaren barruan dauden eraikuntzetako erabilerak eta jarduerak direla-eta, beharrezkoak diren ibilgailuen aldizkako sarbide-eskariari erantzuteko soilik).

Kapitulu honen barruko jarduketarik garrantzitsuena izango da erriberako kaiaren, Portu kalearen eta ontziolako dikearen hasieraren arteko elkargunean lurrazala handitzea. Era horretan, portuaren barruko bideetara destinatutako azalera handiagoa izango da, eta glorieta txiki bat egin ahal izango da. Horri esker, ibilgailuen zirkulazioa hobetuko da eta efizientzia handiagoarekin antolatuko dira eskualde-errepidetik portuan sartzeko eta portutik irteteko maniobrak.

Azkenik, behar bezala funtzionatzeko beharrezkoak diren zerbitzu-sareak ezartzea edo, hala badagokio, osatzea aurreikusten da esparru horretan, saneamenduko eta hornidurako egungo azpiegiturak eta zerbitzuak barnean hartuta. Azpiegitura eta zerbitzu horiek Elantxobeko portuari eta hiriguneari egiten diete

zerbitzua, eta udal-kiroldegiaren eraikinaren aurrean kokatutako hondakin-uren araztegia da adierazgarriena. Atal horren barruan, ontziolako dikearen azpitik joango litzatekeen zerbitzu-galeria berri baten aurreikuspena da proposamenik garrantzitsuena.

Azkenik, erriberako kaiaren eta ontziolako dikearen arteko lurrazala handitzea aurreikusten den zonaren ondoko eremuan erregai-zerbitzuko instalazio bat ezartzeko aukera hartzen da kontuan.

Bide-mailari dagokionez, dokumentuak gaur egun dauden ibilgailuen eta oinezkoen ibilbideak hartzen ditu barnean, eta une oro portu-espaziotik hasi eta hirigunearen hiri-ehunean sartzen diren oinezkoen ibilbideetarako irisgarritasuna bermatzeko neurriak ezartzen ditu.

Azpiegituren ikuspuntutik, eta esparruaren barruan dauden hiri-zerbitzuen egungo sareak hobetzeko planteak daitezkeen esku-hartze txikiez gain, Dokumentuak jasotzen duen proposamenik garrantzitsuena da ontziolako dike osoan zehar joango litzatekeen zerbitzu-galeria berri baten eraikuntza, arestian adierazi dugunez. Galeria horren barrutik, energia elektrikoaren, argiteriaren eta horniduraren kanalizazioez gain, erregai-deposituak eta ontziolako dikearen ertzean kokatutako hornigailua konektatuko litzatekeen hodiak joango lirateke.

4.3. ZONIFIKAZIOA ETA ERABILERA XEHATUAK

Plan Bereziak —esparrua antolatzeko proposatutako helburu orokorretan oinarrituta eta Plan Orokorraren egiturazko zehaztapenek ezarritako erreferentzia-esparruaren barruan— hartzen duen esparru osoa zazpi zona edo lurzoru-kategoria nagusitan azpizatitzen du, horien erabilera globala kontuan izanda. Horietako batzuen barruan azpizonakako bigarren zatiketa bat egiten du, Plan Bereziak hartzen duen esparruaren barruan duten funtzionaltasunari edo eginkizun espezifikoari erreparatuta.

Ondoren, Plan Berezi honetan mugatutako zonak eta azpizonak adierazten dira, eta zonifikazio-planoan daude grafikoki irudikatuta:

.- ITSASOKO SARBIDE-ZONA – UR-LAMINA.

- Zona litorala
- Portuondoko zona

- Atrakatze- eta ainguratze-zona

.- LEHORREKO SARBIDE-ZONA – IBILGAILUEN ETA OINEZKOEN BIDEAK

- Ibilgailuen bide-zona
- Oinezkoen bide-zona, ibilgailuentzako sarbide murriztua duena
- Oinezkoen zona

.- PORTUKO EKIPAMENDU- ETA ZERBITZU-ERABILERA ZONA

.- PORTUKO ZERBITZU- ETA AZPIEGITURA-ZONA

- Dike-zona
- Ontziak lehorreratzeko arrapalako eta mantentzeko dartsenako zona
- Energia disipatzeko zona

.- HIRI-AZPIEGITUREN ZONA

- Hondakin-uren araztegia
- Hiri-zerbitzuen sareak

.- BIZITEGI-ZONA

.- ESPAZIO LIBREEN ZONA

- Haur-jolasen zona
- Hondarreko berdeguneak

Hona hemen Plan Bereziak hartzen duen esparruaren barruan mugatutako zazpi zonetako bakoitzaren banakapena eta eduki xehatua:

.- ITSASOKO SARBIDE-ZONA – UR-LAMINA.

Zona honetan biltzen da Plan Bereziaren barruan hartutako ur-lamina. Horren barruan, azpizona hauek bereizten dira:

- Zona litorala
- Portuondoko zona
- Atrakatze- eta ainguratze-zona

Itsasoko sarbide-zonan (ur-laminan) biltzen dira ur-laminari dagozkion Plan Bereziko esparru guztiak. Ur-laminaren barruan, azpizona hauek bereizten dira: litorala, portuondoa, eta atrakatzeko- eta ainguratze-eremua.

Zona litorala korrelatiboa da portu-espazioaren kanpoan dagoen ur-laminaren zatiarekiko, eta iparraldeko dikearen eta hegoaldeko dikearen edo kontrakaiaren aldamenean dago.

Portuondoko zona portu-espazioaren barruan dagoen ur-laminaren zatiari dagokio. Portuko itsasartearen, iparraldeko bi dikeen (oraingoa eta antzinakoa) eta lehorreratzeko arrapalaren artean dago.

Atrakatzeko- eta ainguratze-zona, berriz, ontziak atrakatzera eta ainguratzera zuzendutako ur-laminako esparruei dagokie. Barnean hartzen du, batetik, erriberako kaiaren eta iparraldeko dike zaharraren arteko zona (pantalan bidez atrakatzeko sistema bat du) eta, bestetik, erriberako kaiaren, hegoaldeko dikearen edo kontrakaiaren eta energia disipatzeko azpiegituraren artean dagoen ur-lamina.

.- LEHORREKO SARBIDE-ZONA – IBILGAILUEN ETA OINEZKOEN BIDEAK

Zona honek barnean hartzen ditu esparruaren barruan dauden eraikuntza, portu-zerbitzu eta azpiegitura guztiei ibilgailuen eta oinezkoen irisgarritasuna eskaintzera zuzendutako Plan Berezia zati guztiak. Kategoriatik baztertuta daude kaien eta dikeen goialdean gaitutako oinezkoen ibilbideak, elementu horiek guztiak portuko zerbitzu- eta azpiegitura-zonari dagokion kategoriaren barruan baitaude.

Zona horren barruan, azpikategoria hauek bereizten dira:

- Ibilgailuen bide-zona
- Oinezkoen bide-zona, ibilgailuentzako sarbide murriztua duena
- Oinezkoen zona

BI-4283 errepidetik porturako sarbidearen ondoan dagoen portuko egungo bide-sarearen zatiari dagokio *ibilgailuen bide-zona*. Zonaren azken tartekak Portu kalea izena hartzen du. Zona horrek barnean hartzen ditu berezko galtzada eta aparkalekura zuzendutako eremuak, baita erriberako kaiaren eta ontziolako dikearen artean dagoen dartsena handitzean aurreikusitako glorieta txikia ere.

Ibilgailuentzako sarbide murriztua duen oinezkoen bide-zona dagokio erriberako kaian zehar dauden eraikuntzen eta haren ertzeko lerroaren artean dagoen egungo bide-sarearen zatiari. Zona horrek lehentasunezkoa izaten jarraitzen du oinezkoen bide-sare gisa. Bertan, ibilgailuen zirkulazio murriztua baimentzen da, portuko ekipamendu eta zerbitzuetara zuzendutako eraikuntzei irisgarritasuna emateko, baita hiri-azpiegiturak mantentzeko zerbitzuei (araztegiari) eta portuko bertako zerbitzuei (lehorreratzeko arrapalari) irisgarritasuna emateko ere.

Oinezkoen zonak biltzen ditu oinezkoen pasaera ahalbidetzeraz soilik zuzendutako espazioak. Bertan, espresuki debekatuta dago ibilgailu motordunen zirkulazioa eta horien aparkamendua. Azpizona horren barruan sartuta daude kaiaren ertzaren ondoan dauden aparkalekuen aldameneko espaloia eta horren luzapena, “energia disipatzeko” zonaren atzealdetik eta hegoaldeko dikearekiko edo kontrakaiarekiko elkarguneraino. Azpizona honen barruan daude, baita ere, Elantxobeko hiriguneko bilbetik portuaren eremuan elkartzen diren oinezkoen ibilbideetako abiaburuko tartekak.

.- PORTUKO EKIPAMENDU- ETA ZERBITZU-ERABILERA KO ZONA

Zona honetan biltzen dira erriberako kaian zehar gaur egun dauden ia eraikuntza guztiak, askotariko erabilera- edo titulartasun-erregimenekoak. Horiek udal-esparruko ekipamendu-zerbitzuak egiten dituzte, edota portuaren berezko jarduerarekin lotutako zerbitzuak.

Zona horren barruan daude ondoren adierazten diren eraikuntzak. Memoria honen 2.2. atalean deskribatu dira horien jabetza-erregimena, eraikuntza-ezaugarriak eta gaur egungo erabilera-erregimena.

1. eraikina. Udal-kiroldegia.
2. eraikina. Arrantzaleen lonja.
3. eraikina. Ostalaritza-ekipamendua.
4. eraikina. Kantsultategia eta 3 adinekoentzako lokala.
5. eraikina. Arrantzale-kofradia.
6. eraikina. “Kontrapisua”.
7. eraikina. “Portuetako biltegia”.

.- PORTUKO ZERBITZU- ETA AZPIEGITURA-ZONA

Zona honek bere barruan biltzen ditu portu-barrutian dauden dikeak edo kaiak —ur-lamina mugatzen dutenak—, lehorreratzeko arrapala, ontziak altxatzeko garabia dagoen dartsena eta energia disipatzeko zona. Eginkizun funtzional horren arabera, azpikategoria korrelatibo hauek bereizten dira:

- Dike-zona
- Ontziak lehorreratzeko arrapalako eta mantentzeko dartsenako zona
- Energia disipatzeko zona

Dike-zonan biltzen dira portu-espazioari babesa emateko elementu fisikoak, barne direla, ondorio horietarako: iparraldeko olatu-kaia/dikea, hegoaldeko dikea edo kontrakaia, iparraldeko dike zaharra eta ontziolako kai-dikea.

Arrapala- eta lehorreratze-zonak barnean hartzen ditu ontziak uretaratzeko eta lehorreratzeko eragiketak erraztera zuzendutako bi eremuak, barne direla portuaren hegoaldeko muturrean dagoen dartsena —garabi bat eta ontziak mantentzeko espazio bat ditu— eta lehorreratzeko arrapala, portuaren beste muturrean dagoena, bi dikeen elkargunean (iparraldeko dike zaharra eta iparraldeko olatu-kaia/dikea).

Energia disipatzeko zonak barnean hartzen du hegoaldeko kontrakaiaren aldamenean dagoen azpiegitura, gaur egun buien bidez ontziak ainguratzeko erabiltzen den zonaren barruan uren agitazioa arintzera eta olatuen energia murriztera zuzendutakoa.

.- HIRI-AZPIEGITUREN ZONA

Zona honen barruan sartzen da lehorreratzeko arrapalaren ondoan gaur egun dagoen HUA (hondakin-uren araztegia). Horrek Elantxobeko hiriguneko saneamendua sareja jasotzen du. Hiri-hondakinen gaikako bilketara zuzendutako eremua ere sartzen da.

Bi azpiegitura horiek alde batera utzita, lurzoru-kategoria horretan biltzen dira Plan Bereziaren esparruaren barruan dauden hornidurako, saneamenduko, argiteria publikoko, energia elektrikoko eta telefoniako hiri-zerbitzuen sareak. Horiek lurpeko kanalizazioaren bidez igarotzen dira bideen azpitik edo dike edo kaien azpitik, eta ez

daude espresuki grafiatuta zonifikazioaren eta erabilera xehatuen planoetan. Horiek informazio-planoetan baino ez daude jasota.

.- BIZITEGI-ZONA

Zona hau korrelatiboa da bere garaian ontziola zaharra barne hartu zuen eraikuntzarekiko. Gaur egun, eraikuntza horrek bizitegi-erabilera du lehen solairuan, eta ostalaritzakoa beheko solairuan.

.- ESPAZIO LIBREEN ETA BERDEGUNEEN ZONA

Zona honek biltzen du, alde batetik, itsastarren gizarte-lokal zaharraren ondoan dagoen espazioa. Portu-barrutiaren barruan haurtzako jolas- eta aisia-eremu bat eratuko da eta hori izango du erabilera bereizgarria.

Zona horren barruan sartzen dira, halaber, antolamenduaren emaitzazko hondarreko berdeguneak eta parterreak.

4.4. BIDE-SAREA

Kontuan hartuta antolamenduaren xede den eta ur-laminaren barruan ez dagoen esparruaren zatiak zer finkatze-maila duen eta urbanizatuta dauden eremuen gainean esku hartzeko zer aukera urri dagoen, Plan Berezia ez da jarduketa garrantzitsurik aurreikusi bide-sareari dagokionez.

Ildo horretatik egindako planteamenduen helburua da ibilgailuen eta oinezkoen zirkulazioa berrantolatzea eta, ahal den neurrian, haien funtzionamendu-erregimena, bien arteko elkarbanatzea eta aparkalekuen erregulazioa hobetzea. Era berean, portu-espazio berezi horren ingurumenari eta hiri-kalitateri lotutako balioekin bat etorriko diren baldintzak ezartzea planteatu da.

Oro har aurreikusitako jarduketak alde batera utzita, Plan Bereziak bere zehaztapenen barruan aurreikusita dauka dartsena handitzea bi hauen arteko elkargunean: Portu kalearekin bat datorren erriberako kaiaren eta ontziolako dikearen abiaburuaren elkargunean. Bizkaiko Portuen Lurralde Zerbitzuak proposatutako jarduketa horrek ekarpen garrantzitsua dakar dagoen bide-sare urriarentzat, horren

azalera 247 m²-tik gora areagotuko baita. Horri esker, ontziola zaharrari dagokion eraikinaren ingurunean ibilgailuen maniobragarritasuna hobetuko da.

Aurreikusitako azalera-handitzeak ez luke inolako eraginik izan behar ur-laminaren gainean. Izan ere, jarduketa hori hormigoizko hegal-egitura baten bidez egingo litzateke, ur-laminari eragin gabe, euste-elementu bertikalen baten bermeek sorraraz dezaketen eraginetik haratago.

Handitze horrek ahalbidetuko lukeen glorieta txikiak BI-2237 errepidetik portuan sartzeko eta portutik errepide horretara irteteko trafikoa bideratuko luke, eta, era berean, erreferentziazko elementua izango litzateke ibilgailuen trafikorako egokiak diren zonak eta trafiko hori aldizka baino baimenduko ez luketen zonak bereizteko.

Ildo horretatik, Plan Berezian jasotako zonifikazio-proposamenak portuko bide-sarearen hierarkizazio bat ezartzen du, eta arreta berezia jarriko dio funtzionaltasun-maila egokiak lortzeari. Hain zuzen, horren bidez behar bezala bateratu behar dira, alde batetik, portuko esparrurako oinezkoen lehentasunezko erabilera eta, bestetik, portuko zerbitzuek, ekipamendu-erakinek eta hirugarren sektoreko erabilerek sorrarazitako eskaerei erantzuteko beharrezkoa den ibilgailuen trafikoa.

4.5. ERAIKUNTZAREN ANTOLAMENDUA

Elantxobeko portuaren egungo egoeraren inguruan egindako analisiaren bitartez agerian geratu denez, portu-espazioaren konfigurazio fisikoak berak ezarritako muga espazialek guztiz baldintzatzen dute eraikuntza berriekin lur gaineko okupazioa areagotzea helburu izango lukeen edozein hirigintza-proposamenen planteamendua.

Portuaren esparruaren barruan hirigintza-eraikigarritasun berriak ezartzea berez murriztuko lukeen mugaketa horri gehitu beharko litzazkioke itsas aurrealdea osatzen duen eraikuntza-multzoaren egungo hiri-irudiaren ingurumen- eta paisaia-balio handiari eusteko behararen ondoriozko mugak.

Egiaz murriztailea den erreferentzia-esparru horren barruan, Plan Berezia egiten duen proposamena egungo eraikuntza-parkeari eustean datza, dauden eraikuntza ia guztiak euren egungo eraikuntza-konfigurazioan finkatuta.

Irizpide hori aplikatuzetik salbuetsita geratuko litzateke gaur egun zenbait kirol-ekipamendu (gimnasioa eta arraun-elkartea) hartzen dituen eraikuntza. Eraikuntza

horretarako aurreikusita dago bere eraikigarritasuna zertxobait areagotzea, eta horrek berekin ekarriko luke eraikinaren bolumetria handitzea, estalkipeko solairua beste solairu oso baten moduan transformatuta. Plan Bereziak partzela horri emandako bestelako tratamenduaren justifikazioa oinarrituko litzateke, aurreko ataletan adierazi denez, handitze horrek portuaren hiri-aurrealdearen konfigurazioan izango lukeen inpaktu urrian, haren mutur batean baitago eta atzealdean ez baitu eraikuntzarik. Aurreikusitako handitzeak ahalbidetuko luke Elantxobeko portuko zuzkidura- eta/edo zerbitzu-ahalmena zertxobait areagotzea, haren hiri-irudiaren kalitatea inola ere aldatu gabe.

Portu-espazioaren barruan kokatuta eta Plan Bereziaren mugen barruan sartuta dauden eraikuntzak partzela eraikigarri banatan bilduko lirateke —horietako sei “Portuko ekipamendu- eta zerbitzu-erabilerako zona” gisa kalifikatuta eta bat “Bizitegi-zona” kalifikazioan sartuta—.

Partzela eraikigarrien zerrenda, dagozkion azalerekin eta kalifikazio xehatuarekin, honako hau da:

	Azalera	Hirigintza-kalifikazioa
P.EK.Z. 1 partzela	253 m ²	Portuko ekipamendu- eta zerbitzu-erabilerako zona
P.EK.Z. 2 partzela	183 m ²	Portuko ekipamendu- eta zerbitzu-erabilerako zona
P.EK.Z. 3 partzela	63 m ²	Portuko ekipamendu- eta zerbitzu-erabilerako zona
P.EK.Z. 4 partzela	157 m ²	Portuko ekipamendu- eta zerbitzu-erabilerako zona
P.EK.Z. 5 partzela	173 m ²	Portuko ekipamendu- eta zerbitzu-erabilerako zona
P.EK.Z. 6 partzela	45 m ²	Portuko ekipamendu- eta zerbitzu-erabilerako zona
P.EK.Z. 7 partzela	10 m ²	Portuko ekipamendu- eta zerbitzu-erabilerako zona
Bl.Z. 1 partzela	149 m ²	Bizitegi-zona

4.6. URBANIZAZIOA, AZPIEGITURAK ETA HIRI-ZERBITZUAK

Hirigintza-informazioari buruzko kapituluan adierazi denez, Elantxobeko portuak gaur egun hiri-zerbitzu guztien sareak ditu (estolderia, ur-hornidura, energia elektrikoaren eta gasaren hornidura eta argiteria publikoa).

Sare horietako gehienak Elantxobeko hiriguneko hiri-zerbitzuetako sistemaren beraren parte dira, eta askotan haien luzapen edo eranskin gisa eratzen dira. Estolderia-sarea da egoera horren adibiderik argiena, arazketako amaierako puntua portu-espazioaren barruan kokatzen den Hondakin Uren Araztegian baitu.

Portuaren barruan dagoen hornidura-sarea, era berean, hiriguneko sare propioari lotuta dago, eta horrekin konektatzen da portuko sare propioari zerbitzu egiteko. Sare horrek suteetarako ur-harguneak eta portuko gainerako zerbitzuak elikatzen ditu.

Argiteria publikoaren instalazioa berezita kontuan hartu behar da. Izan ere, alde batetik, argiteria-sistema bat du portuko bideen ibilbideetarako eta oinezkoen ibilbideetarako eta, bestetik, sistema propio bat du kaiak eta dikeak balizatu eta seinalezatzeko, baita portu-azpiegituraren bestelako elementu bereziak ere.

Hiri-azpiegitura eta -zerbitzuei dagokienez, Plan Bereziaren proposamenen helburua da gaur egun jadanik badauden zerbitzu-galerien sarea osatzea, horien bitartez egungo hiri-instalazioak edo etorkizunean ezar litezkeen bestelakoak kanalizatzeko. Horrela, horietako bakoitza sartzea eskatuko lukeen obra zibila errepikatzea saihestuko litzateke.

Orobat, planteatu da ontzien hornidurarako erregai-zerbitzuaren instalazio bat ezartzea. Instalazio hori osatuko litzateke ontziolako dikearen abiaburuan kokatutako depositu batez eta dike horren muturrean jarriko litzatekeen hornidura-puntu batez. Biak zerbitzu-galeria berri baten bitartez elkartuko lirateke, eta bertatik igaroko lirateke erregaia transferitzeko eroanbideak. Erregai-biltegia porturako ibilgailu-sarbidea berrantolatzeke aurreikusten den glorietaren ondoan kokatzeak erregaia hornidura-ibilgailu batetik biltegitara pasatzeko lanak erraztuko ditu.

Plan Bereziak, urbanizazioaren kapituluan, aurreikusten dituen jarduketan barruan sartzen dira erriberako eta ontziolako kaien arteko elkargunean lurrazala zabaltzeko beharrezkoa den egituraren eraikuntzarekin lotzen diren jarduketak, baita proiektatutako glorietara gauzatzeko egikaritu behar diren zoladura, drainatze, argiteria publiko eta hiri-altzariko obra osagarriak ere.

4.7. ANTOLAMENDUAREN EMAITZAZKO EZAUGARRI-KOADROAK

4.7.1 ANTOLAMENDUAN AURREIKUSITAKO AZALERAK

4.7.1.1 Plan Bereziaren esparruaren azalera osoa 34.356 m²

4.7.1.2 Zonen azalera, erabilera globalaren arabera

.- ITSASOKO SARBIDE-ZONA – UR-LAMINA.	24.105 m ²
.- LEHORREKO SARBIDE-ZONA – IBILGAILUEN ETA OINEZKOEN BIDEAK	3.972 m ²
.- PORTUKO EKIPAMENDU- ETA ZERBITZU-ERABILERA KO ZONA	884 m ²
.- PORTUKO ZERBITZU- ETA AZPIEGITURA-ZONA	4.941 m ²
.- HIRI-AZPIEGITUREN ZONA	204 m ²
.- BIZITEGI-ZONA	149 m ²
.- ESPAZIO LIBREEN ZONA	100 m ²

4.7.1.3 Zonen azalera, erabilera xehatuaren arabera

ITSASOKO SARBIDE-ZONA – UR-LAMINA.

- Zona litorala	9.430 m ²
- Portuondoko zona	2.851 m ²
- Atrakatze- eta ainguratze-zona	11.824 m ²

LEHORREKO SARBIDE-ZONA – IBILGAILUEN ETA OINEZKOEN BIDEAK

- Ibilgailuen bide-zona	1.066 m ²
- Oinezkoen bide-zona, ibilgailuentzako sarbide murriztua	1.692 m ²
- Oinezkoen zona	1.214 m ²

PORTUKO EKIPAMENDU- ETA ZERBITZU-ERABILERA KO ZONA

- P.EK.Z. 1 Udal-kiroldegia	253 m ²
- P.EK.Z. 2 Arrantzaleen lonja.	183 m ²
- P.EK.Z. 3 Ostalaritza-ekipamendua	63 m ²
- P.EK.Z. 4 Kontsultategi medikoa	157 m ²
- P.EK.Z. 5 Arrantzale-kofradia	173 m ²
- P.EK.Z. 6 "Kontrapisua".	45 m ²
- P.EK.Z. 7 Komun publikoak	10 m ²

PORTUKO ZERBITZU- ETA AZPIEGITURA-ZONA

- Dike-zona	3.136 m ²
- Ontziak lehorreratzeko eta mantentzeko zona	690 m ²
- Energia disipatzeko zona	1.115 m ²

HIRI-AZPIEGITUREN ZONA

- Hondakin-uren araztegia	143 m ²
- Hiri-hondakinak gaika biltzeko zentroa	61 m ²

BIZITEGI-ZONA 149 m²

ESPAZIO LIBREEN ZONA

- Haur-jolasen zona	28 m ²
- Hondarreko berdeguneak	72 m ²

4.7.2. PARTZELA ERAIKIGARRIEN ERAIKIGARRITASUNAK

	Izena	Beh.Sol. azalera	Eraikigarritasuna
P.EK.Z. 1	Udal-kiroldegia	253 m ²	759 m ²
P.EK.Z. 2	Arrantzaleen lonja	183 m ²	366 m ²
P.EK.Z. 3	Ostalaritza-ekipamendua	63 m ²	63 m ²
P.EK.Z. 4	Kontsultategi medikoa	157 m ²	314 m ²
P.EK.Z. 5	Arrantzale-kofradia	173 m ²	346 m ²
P.EK.Z. 6	"Kontrapisua"	45 m ²	62 m ²
P.EK.Z. 7	Komun publikoak	10 m ²	10 m ²
BI.Z. 1	Antzinako ontziola	149 m ²	298 m ²
	GUZTIRA	1.033 m²	2.218 m²

2. HIRIGINTZA-ARAUDIA DOKUMENTUA

HIRIGINTZA-ARAUDIAREN AURKIBIDEA

I. KAPITULUA – ALDERDI OROKORRAK

1. ART. XEDEA.
2. ART. PLAN BEREZIAREN OSAGAIK
3. ART. OSAGAIEN ARAUZKO BALIOA
4. ART. ZEHAZTAPENEN HIERARKIZAZIOA

II. KAPITULUA – ZONIFIKAZIOA ETA ERABILERA XEHATUAK

5. ART. KALIFIKAZIO GLOBALA
6. ART. KALIFIKAZIO XEHATUAREN DEFINIZIOA

III. KAPITULUA – ERABILERA-BALDINTZAK

7. ART. ITSASOKO SARBIDE-ZONAN – UR-LAMINAN (IS.Z) BAIMENDUTAKO ERABILERAK
8. ART. LEHORREKO SARBIDE-ZONAN – IBILGAILUEN ETA OINEZKOEN BIDEETAN (LS.Z) BAIMENDUTAKO ERABILERAK:
9. ART. PORTUKO EKIPAMENDU- ETA ZERBITZU-ERABILERAKO ZONAN (EE.Z) BAIMENDUTAKO ERABILERAK
10. ART. PORTUKO ZERBITZU- ETA AZPIEGITURA-ZONAN (PA.Z) BAIMENDUTAKO ERABILERAK
11. ART. HIRI-AZPIEGITURETAKO ZONAN (HA.Z) BAIMENDUTAKO ERABILERAK
12. ART. BIZITEGI-ZONAN (BI.Z) BAIMENDUTAKO ERABILERAK
13. ART. ESPAZIO LIBREEN ETA HONDARREKO BERDEGUNEEN ZONAN BAIMENDUTAKO ERABILERAK

IV. KAPITULUA – HIRIGINTZA-APROBETXAMENDUAREN ERREGULAZIOA, ERAIKUNTZA DUTEN PARTZELETAN

14. ART. PLAN BEREZIAREN ZEHAZTAPENAK ERAIKUNTZA DUTEN PARTZELEI APLIKATZEA
15. ART. HIRIGINTZA-ERAIKIGARRITASUNAREN KONPUTUA
16. ART. ERAIKUNTZAREN LERROKADURAK
17. ART. SOLAIRU KOPURUA ETA ERAIKUNTZAREN ALTUERA MAXIMOA
18. ART. BALDINTZA HIGIENIKO-SANITARIOAK ETA SEGURTASUNEKOAK

19. ART. ESTALKIAK

20. ART. ERAIKUNTZAREN ERAIKUNTZA-KALITATE ESTETIKOKO BALDINTZAK

21. ART. PARTZELA ERAIKIGARRIEN HIRIGINTZA-PARAMETROAK

V. KAPITULUA – KUDEAKETA-BALDINTZAK

22. ART. EGIKARITZE-ERREGIMENAREN ZEHAZTAPENA

VI. KAPITULUA – URBANIZAZIO-ARAUDIA

23. ART. URBANIZAZIOAREN EZAUGARRI GENERIKOAK

24. ART. OZTOPO ARKITEKTONIKOAK EZABATZEA

25. ART. BIDE-SAREAREN TRAZADURA

26. ART. ZOLADURA

27. ART. ZERBITZU-SAREEN KANALIZAZIOAK

28. ART. ARGITERIA PUBLIKOKO ETA ENERGIA ELEKTRIKOKO SAREA

29. ART. SANEAMENDU-SAREA

30. ART. UR-HORNIDURAKO SAREA

VII. KAPITULUA – ERAIKUNTZA- ETA ERABILERA-ERREGIMENA ETA PARTZELA ERAIKIGARRIEN ERREGIMENA.

31. ART. P.EK.Z 1 partzela “Udal-kiroldegia”

32. ART. P.EK.Z 2 partzela “Arrantzaleen lonja”

33. ART. P.EK.Z 3 partzela “Ostalaritza-ekipamendua”

34. ART. P.EK.Z 4 partzela “Kontsultategi medikoa”

35. ART. P.EK.Z 5 partzela “Arrantzale-kofradia”

36. ART. P.EK.Z 6 partzela “Kontrapisua”

37. ART. P.EK.Z 7 partzela “Komun publikoak”

38. ART. B.Z 1 partzela Ontziolako antzinako eraikina

VIII. KAPITULUA. INGURUMEN-ALDERDIAK

39. ART. PLAN BEREZIA EGIKARITZEAN ETA GARATZEAN AINTZAT HARTU BEHARREKO INGURUMEN-AZTERKETA ESTRATEGIKOAREN ALDERDIAK

I. KAPITULUA – ALDERDI OROKORRAK

1. ART. PLAN BEREZIAREN XEDEA, INDARREAN JARTZEA ETA INDARRALDIA

Plan Bereziaren ordenantza hauek Elantxobeko Hiri Antolamenduko Plan Orokorrean jasotako zehaztapenen babesean idatzi dira. Ordenantza hauen xedea da, dagokien aplikazio-esparruaren barruan eta araudi xehatuaren bidez, lursailen eta eraikinen erabilerari buruzko alderdi guztiak osatzea, baita lurzoruaren hirigintza-erregimenari dagozkion alderdiak ere, Euskal Autonomia Erkidegoko Lurzoruari eta Hirigintzari buruzko 2/2006 Legearen 69. artikuluan ezarritakoaren arabera.

Plan Berezi hau indarrean jarriko da behin betiko onartu ondoren, eta indarrean dagoen legerian ezarritako argitaratze-eskakizunak bete ostean, eta indargabetzen ez den bitartean izango da indarrean.

2. ART. PLAN BEREZIAREN OSAGIAK

Honako dokumentu hauek osatzen dute Plan Berezia:

1. MEMORIA dokumentua
2. HIRIGINTZA-ARAUDIA dokumentua
3. EGIKARITZEAREN ANTOLAKETA- ETA KUDEAKETA-JARRAIBIDEEN
AZTERKETA dokumentua
4. BIDERAGARRITASUN EKONOMIKO-FINANTZARIOAREN AZTERKETA
dokumentua
5. DOKUMENTAZIO GRAFIKOA dokumentua
Informazio-planoak
Antolamendu Xehatuko Planoak

3. ART. OSAGAIEN ARAUZKO BALIOA

Arauzko izaera dute “Hirigintza-araudiko” dokumentu honetan biltzen diren zehaztapen guztiek, baita ezaugarrien koadroetan eta antolamendu-planoetan bildutakoek ere. Araudi honetan biltzen diren zehaztapenak aplikatu beharko zaizkie, halaber, esparruaren barruan egiten diren obra guztiei, baldin eta urbanizazioarekin,

zerbitzuen ezarpenarekin edo portuko eraikuntzak eta azpiegiturak (dikeak, kaiak, pantalanak, eta abar) gauzatzearekin lotzen badira.

4. ART. ZEHAZTAPENEN HIERARKIZAZIOA

Dokumentazio grafikoaren eta idatziaren artean kontraesanak badaude, Araudian, Antolamendu Planoetan, Azaleren eta Aprobetxamenduen Ezaugarrien Koadroetan eta Memorian bildutako zehaztapenak, ordena horretan, izango dira baliozkoak eta aplikatzekoak.

Hirigintza-informazioaren dokumentazio idatziak eta grafikoak ez du arauzko baliorik, eta ezin izango du inoiz justifikatu antolamenduan zehaztutakoaren aurkako interpretaziorik.

Eskala desberdinetan egindako arauzko izaera duten planoen artean hirigintza-zehaztapen jakin baten inguruko desadostasunak hautematen badira, eskala txikienean egindako planoetan ezarritakoa nagusituko da, salbu desadostasuna azken horien edukietan egindako ageriko akats material baten ondoriozkoa bada.

Arlo horretako inguruabarren bat gertatzen bada, aplikatzekoa izango da, halaber, Euskal Autonomia Erkidegoko Lurzoruari eta Hirigintzari buruzko 2/2006 Legearen 7. artikuluan ezarritako *hirigintza-antolamenduaren koherentzia-printzipioa*.

II. KAPITULUA – ZONIFIKAZIOA ETA ERABILERA XEHATUAK

5. ART. KALIFIKAZIO GLOBALAREN DEFINIZIOA

Plan Bereziak ezarritako antolamendu xehatuak zazpi zona korrelatibotan banatzen du Plan Bereziaren mugaketaren barruan sartzen den lurraldea, eta zona horietako bakoitzak Planaren barruan betetzen duen erabilera globala, funtzioa edo edukia du.

Hauek dira Plan Bereziak mugatzen eta definitzen dituen zazpi zonak:

.- Itsasoko sarbide-zona – ur-lamina.

- .- Lehorreko sarbide-zona – ibilgailuen eta oinezkoen bideak
- .- Portuko ekipamenduen eta zerbitzuen erabilerako zona
- .- Portuko zerbitzu- eta azpiegitura-zona
- .- Hiri-azpiegituren zona
- .- Bizitegi-zona
- .- Espazio libreen zona

6. ART. KALIFIKAZIO XEHATUAREN DEFINIZIOA

Plan Bereziak, zazpi zona horien barruan —eta horietakoren batean barnean hartzen diren esparru jakin batzuen eduki, izaera edo erabilera espezifikuari erreparatuta—, azpizonek kategorizazio xehatua ezartzen du, hirigintza-erregulazioari dagozkion ondorioetarako. Kategorizazio xehatu hori XX. antolamendu-planoan irudikatzen da eta ondoren zerrendatzen da.

.- IS.Z zona.- ITSASOKO SARBIDE-ZONA – UR-LAMINA.

Zona honetan biltzen da Plan Bereziaren barnean hartutako ur-lamina. Horren barruan, azpizona hauek bereizten dira:

- IS.Z.1 Azpizona litorala
- IS.Z.2 Portuondoko azpizona
- IS.Z.3 Atrakatze- eta ainguratze-azpizona

.- LS.Z zona - LEHORREKO SARBIDE-ZONA – IBILGAILUEN ETA OINEZKOEN BIDEAK

Zona honek barnean hartzen ditu esparruaren barruan dauden eraikuntza, portu-zerbitzu eta azpiegitura guztiei ibilgailuen eta oinezkoen irisgarritasuna ematera zuzendutako Plan Bereziaren zati guztiak. Kategoriatik baztertuta daude kaien eta dikeen goialdean gaitutako oinezkoen ibilbideak, portuko zerbitzu- eta azpiegitura-zonari dagokion kategoriaren barruan baitaude elementu horiek guztiak. Azpizona hauek hartzen ditu barnean:

LS.Z.1 Ibilgailuen bide-zona

LS.Z.2 Oinezkoen bide-zona, ibilgailuentzako sarbide murriztua duena

LS.Z.3 Oinezkoen zona

.- EK.Z Zona.- PORTUKO EKIPAMENDU- ETA ZERBITZU-ERABILERA KO ZONA

Zona honetan biltzen dira portuaren esparruaren barruan, erriberako kaian zehar, gaur egun dauden ia eraikuntza guztiak, askotariko erabilera- edo titulartasun-erregimenekoak. Horiek udal-esparruko ekipamendu-zerbitzuak egiten dituzte, edota portuaren berezko jarduerarekin lotutako zerbitzuak.

Horien erregulazio xehatuaren ondorioetarako, kategoria horren barruan zazpi partzela korrelatibo mugatu dira, eta horietako bakoitzak zazpi eraikin ditu, honako izen hauekin:

- P.EK.Z. 1 “Udal-kiroldegia”
- P.EK.Z. 2 “Arrantzaleen lonja”
- P.EK.Z. 3 “Ostalaritza-ekipamendua”
- P.EK.Z. 4 “Kontsultategi medikoa”
- P.EK.Z. 5 “Arrantzale-kofradia”
- P.EK.Z. 6 “Kontrapisua”
- P.EK.Z. 7 “Komun publikoak”

.- ZI.Z zona.- PORTUKO ZERBITZU- ETA AZPIEGITURA-ZONA

Zona honek barruan biltzen ditu portu-barrutian dauden dikeak edo kaiak —ur-lamina mugatzen dutenak—, lehorreratzeko arrapala, ontziak altxatzeko garabia dagoen dartsena eta energia disipatzeko zona. Eginkizun funtzional horren arabera, azpikategoria korrelatibo hauek bereizten dira:

ZI.Z.1 Dike-zona

ZI.Z.2 Ontziak lehorreratzeko eta mantentzeko dartsenako zona

ZI.Z.3 Energia disipatzeko zona.

.- HA.Z zona.- HIRI-AZPIEGITUREN ZONA

Zona honetan barnean hartzen da HUA (Hondakin Uren Araztegia) eta hiri-hondakinen gaikako bilketarako eremua.

Bi azpiegitura horiek alde batera utzita, lurzoru-kategoria horretan biltzen dira Plan Bereziaren esparruaren barruan dauden hornidurako, saneamenduko, argiteria publikoko, energia elektrikoko eta telefoniako hiri-zerbitzuen sareak. Horiek lurpeko kanalizazioaren bidez igarotzen dira bideen azpitik edo dike edo kaien azpitik, eta ez daude espresuki grafiatuta zonifikazioaren eta erabilera xehatuen planoetan. Horiek informazio-planoetan baino ez daude jasota.

HA.Z.1 Hondakin-uren araztegia

HA.Z.2 Hiri-hondakinak gaika biltzeko zentroa

.- BI.Z zona.- BIZITEGI-ZONA

Zona hau korrelatiboa da bere garaian ontziola zaharra barnean hartu zuen eraikuntzarekiko. Gaur egun, eraikuntza horrek bizitegi-erabilera du lehen solairuan, eta hirugarren sektorekoa - ostalaritzakoa beheko solairuan. Lurzoru kategoria honen barruan partzela bakarra sartzen da, BI.Z.1.

EL.Z zona.- ESPAZIO LIBREEN ETA HONDARREKO BERDEGUNEEN ZONA

Zona honetan barnean hartzen dira, batetik, itsastarren gizarte-lokal zaharraren ondoan dagoen espazioa —portu-barrutiaren barruan haurrentzako jolas- eta aisia-eremu bat eratuko da eta hori izango du erabilera bereizgarria— eta, bestetik, parterreen hondarreko berdeguneak eta antzeko beste zona batzuk. Honako azpizona hauek bereizten dira:

EL.Z.1 Haur-jolasen zona

EL.Z.2 Hondarreko berdeguneak

III. KAPITULUA – ERABILERA-BALDINTZAK

7. ART. ITSASOKO SARBIDE-ZONAN – UR-LAMINAN (IS.Z) BAIMENDUTAKO ERABILERAK

Itsasoko sarbide-zonan – Ur-laminan (IS.Z.1) biltzen dira ur-laminari dagozkion Plan Bereziko esparru guztiak. Ur-laminaren barruan, azpizona hauek bereizten dira: litorala, portuondoa, eta atrakatze- eta ainguratze-eremua.

Horietan guztietan baimentzen da ontzien zirkulazioa, arlo horretan aplikatzekoa den sektoreko eta arauzko legeriaren arabera.

Portuondoko azpizonan (IS.Z.2) igarobidean dauden ontzien noizbehinkako ainguratzea ere baimentzen da, betiere ondorio horretarako Portu Agintaritzak ezartzen dituen mugekin.

Atrakatze- eta ainguratze-azpizonan (IS.Z.3) baimentzen da ontziak bertan egotea, pantalanetan atrakatuta edo buietara lotuta eta ainguratuta, betiere Portu Agintaritzak ondorio horretarako ezarritako erregulazioaren arabera. Era berean, igarobidean dauden ontziak atrakatzea edo ainguratzea baimentzen da.

8. ART. LEHORREKO SARBIDE-ZONAN – IBILGAILUEN ETA OINEZKOEN BIDEETAN (LS.Z) BAIMENDUTAKO ERABILERAK

Zona horretan sartzen dira esparruaren barruan kokatutako eraikuntza, portu-zerbitzu eta azpiegitura guztietarako irisgarritasuna —ibilgailuz eta oinez— bermatzera zuzentzen diren Plan Bereziaren zatiak. Honako azpizona hauek bereizten dira: ibilgailuen bideak, ibilgailuentzako sarbide murriztua duten oinezkoen bideak eta oinezkoen bideak.

Ibilgailuen bideen azpizona, LS.Z.1, ibilgailuen irisgarritasuna bermatzera eta antolatzaera zuzentzen da, zehazki Komunikazio Sistema Orokorretik portuaren esparrurako irisgarritasuna antolatzaera. Azpizona horretan, ibilgailu motordunen zirkulazioa baimentzen da, baita ibilgailuak espresuki seinaleztatutako zonetan aparkatzea ere.

Ibilgailuentzako sarbide murriztua duen oinezkoen bideen azpizona (LS.Z.2) dagokio erriberako kaian zehar dauden eraikuntzen eta haren ertzeko lerroaren artean dagoen egungo bide-sarearen zatiari. Zona horretan lehentasuna izango du oinezkoen erabilerak, baina ibilgailuen zirkulazio murriztua baimentzen da, portuko ekipamendu eta zerbitzuetara zuzendutako eraikuntzei irisgarritasuna emateko, baita hiri-azpiegiturak mantentzeko zerbitzuei (araztegiari) eta portuko bertako zerbitzuei (lehorreratzeko arrapalari) irisgarritasuna emateko ere. Hori dela eta, ibilgailu motordunen trafikoa soilik baimenduko da aurreko paragrafoetan espresuki baimendutako zereginetarako eta beti ezar daitezkeen ordutegien barruan. Era berean, baimentzen da ibilgailuak aldi baterako aparkatzea, portuko zerbitzuei eta ekipamenduei zerbitzu egiteko.

Oinezkoen bideen azpizonak (LS.Z.3) biltzen ditu oinezkoen pasaera ahalbidetzera soilik zuzendutako espazioak. Bertan, espresuki debekatuta dago ibilgailu motordunen zirkulazioa eta horien aparkamendua.

9. ART. PORTUKO EKIPAMENDU- ETA ZERBITZU-ERABILERA KO ZONAN (EE.Z) BAIMENDUTAKO ERABILERAK

Zona honetan biltzen dira erriberako kaian zehar gaur egun dauden ia eraikuntza guztiak, askotariko erabilera- edo titulartasun-erregimenekoak. Horiek udal-esparruko edo esparru pribatuko ekipamendu-zerbitzuak egiten dituzte, edota portuaren berezko jarduerarekin lotutako zerbitzuak.

Oro har, hirigintza-kalifikazio honen barruan sartzen diren eraikuntzetan baimendutako erabilerak lotzen dira kategoría guztietako ekipamenduekin, portuko zerbitzuekin eta hirugarren sektoreko erabilerekin. Edonola ere, partzela eraiki bakoitzaren erabilera espezifikokoetako erregimena jasotzen da honako hirigintza-araudi honetan barnean hartzen den horietako bakoitzaren hirigintza-fitxetan.

10. ART. PORTUKO ZERBITZU- ETA AZPIEGITURA-ZONAN (PA.Z) BAIMENDUTAKO ERABILERAK

Zona honek barruan biltzen ditu portu-barrutian dauden dikeak edo kaiak —ur-lamina mugatzen dutenak—, lehorreratzeko arrapala, ontziak altxatzeko garabia dagoen dartsena eta energia disipatzeko zona.

Dikeen azpizonan, PA.Z.1, baimentzen dira portua babestera zuzendutako eta oinezkoak eta ibilgailuak atrakatuta edo ainguratuta dauden ontzietara iristera zuzendutako portu-azpiegitura horiekin lotzen diren erabilera bereizgarriak (ibilgailuen irisgarritasunaren erabilerak izaera mugatua eta noizbehinkakoa du). Zona horretan debekatuta dago eraikitzea, eta soilik baimenduko dira bidezko legeria sektorialak baimentzen dituen elementu osagarriak, baita zerbitzu-sareak bideratzeko kanalizazioak edo galeriak lurpean instalatzea ere. Antzinako iparraldeko dikean eta goiko terrazara iristeko arrapalen azpian sortzen diren lokaletan, itsas jarduerarekin eta portu-jarduerarekin lotzen diren tresnak eta lanabesak biltegitratzeko edo gordetzeko sotoak gaitu ahal izango dira.

Ontziak lehorreratzeko arrapalaren eta mantentzeko dartsenaren azpizonan, PA.Z.2, baimenduta daude ontziak konpontzearekin eta mantentzearekin lotzen diren erabilerak, baita ontziak bertan egotea ere, Portu Agintaritzak ondorio horretarako ezartzen duen erregulazioaren arabera. Zona horretan debekatuta dago eraikitzea, eta soilik baimenduko dira bidezko legeria sektorialak baimentzen dituen instalazioak edo elementu osagarriak, baita zerbitzu-sareak bideratzeko kanalizazioak edo galeriak lurpean instalatzea ere.

Energia disipatzeko azpizonan, PA.Z. 3, debekatuta daude aisialdi- edo jolas-erabilerak.

Portuko zerbitzu- eta azpiegitura-zona honetan baimendutako erabileren barruan sartzen dira energia berriztagarrietatik datorren energia (itsas haizearen energiatik, olatuen energiatik edo itsasoaren energiatik datorren energia) baliatzearekin eta ekoiztearekin lotzen diren erabilerak.

11. ART. HIRI-AZPIEGITURETAKO ZONAN (HA.Z) BAIMENDUTAKO ERABILERAK

Zona honetan barnean hartzen da HUA (Hondakin Uren Araztegia) eta hiri-hondakinen gaikako bilketarako eremua.

*HUA*ri dagokion azpizonan, HA.Z.1, eta azpiegitura horren gainean dagoen espazioan, baimenduta daude *Ontziak lehorreratzeko arrapalaren eta mantentzeko dartsenaren* azpizonan baimendutako erabilerak, betiere azpiegitura horren ezaugarri teknikoan eta eraikuntzakoan ondorioz ezar daitezkeen mugak alde batera utzi gabe.

Hiri-hondakinen gaikako bilketaren azpizonan, HA.Z. 2, egiteko horretarako instalazioak kokatu ahal izango dira, eta debekatuta dago ibilgailuak aparkatzea.

12. ART. BIZITEGI-ZONAN (BI.Z) BAIMENDUTAKO ERABILERAK

Zona horretan modu puntualean baimentzen da bertan dagoen eraikuntza eta bizitegi-erabilera —erabilera hori aurrez solairu osoetan existitzen baitzen—, betiere Plan Orokorrean aurreikusten diren erabilera xehatuen erregimenaren arabera.

Era berean, zona horretan eta beheko solairuan hirugarren sektoreko erabilera baimentzen da, baita ekipamendu-erabilera eta portu-zerbitzuetako erabilera ere.

13. ART. ESPAZIO LIBREEN ETA HONDARREKO BERDEGUNEEN ZONAN BAIMENDUTAKO ERABILERAK

Espazio libreen azpizonan, EL.Z.1, haurrentzako aisialdi- eta jolas-eremu bati dagokion erabilera baimentzen da.

Hondarreko berdeguneen azpizonan, EL.Z. 2, lorategi-espazioen berezko erabilera baimentzen da, eta debekatuta dago edonolako eraikuntza.

IV. KAPITULUA – HIRIGINTZA-APROBETXAMENDUAREN ERREGULAZIOA, ERAIKUNTZA DUTEN PARTZELETAN

14. ART. PLAN BEREZIAREN ZEHAZTAPENAK ERAIKUNTZA DUTEN PARTZELEI APLIKATZEA

*Portuko ekipamendu- eta zerbitzu-erabilera*ko zonan barnean hartzen diren partzeletan, eta *bizitegi-zonan* barnean hartzen den partzelan, horietako bakoitzerako ezarritako hirigintza-erregimenari jarraituko zaio, Hirigintza Araudi honetan jasotzen den moduan.

15. ART. HIRIGINTZA-ERAIKIGARRITASUNAREN KONPUTUA

Partzela bakoitzean baimendutako eraikigarritasun maximoaren konputuaren ondorioetarako, hirigintza-eraikigarritasuna da beheko solairuan eta goiko solairuetan

eraikitako azalera.

16. ART. ERAIKUNTZAREN LERROKADURAK

Lerrokaduren eta sestren planoan grafikoki irudikatzen direnak dira, eta bat datoz, kasu guztietan, partzela eraikigarrietako bakoitzean gaur egun dauden eraikuntzen inguratzaillearekin.

17. ART. SOLAIRU KOPURUA ETA ERAIKUNTZAREN ALTUERA MAXIMOA

Eraikin bakoitzaren solairu kopurua horietako bakoitzarentzat hirigintza-erregimenean adierazitako kopurua izango da.

Altuera maximoa ere modu adierazgarrian ezartzen da hirigintza-erregimen horretan, eta erreferentzia gisa adierazten da espazio urbanizatutik hegalararen beheko kotaraionoko tarte delat. Edonola ere, hegalarainoko altuera hori gaur egun eraikuntza bakoitzean dagoen altuera izango da, P.EK.Z.1 partzelan kokatutako eraikuntzaren altuera salbuetsita —eraikuntza horren hirigintza-eraikigarritasuna gehitzea baimenduko da—.

18. ART. BALDINTZA HIGIENIKO-SANITARIOAK ETA SEGURTASUNEKOAK

Plan Berezi honen aplikazio-esparruan barnean hartzen diren eraikuntza garatu guztiek eta garatu beharreko eraikuntza guztiek bete beharko dituzte indarrean dagoen legerian ezartzen diren elementu, zerbitzu eta baldintza higieniko-sanitarioak, bizigarritasunekoak, funtzionaltasunekoak eta segurtasunekoak.

19. ART. ESTALKIAK

Estalkiek egungo konfigurazioari eutsiko diote, isurki triangeluarren antolamenduari eta kopuruari dagokionez. Erreforma-lanak egin behar izanez gero, isurki triangeluarren malda % 30 eta % 40 artekoa izango da, eta, estalkiaren inguratzailleaz kanpo, ez da bigarren lerrokadura bat sor dezakeen inolako atzeraemangunerik baimenduko.

20. ART. ERAIKUNTZAREN ERAIKUNTZA-KALITATE ESTETIKOKO BALDINTZAK

Portuko ekipamendu- eta zerbitzu-erabilera duen eta bizitegi-erabilera duen partzela bakoitzerako ezarritako hirigintza-erregimenean xedatutakoaren indarrez, gaur egungo eraikuntzetan egin daitezkeen eraikuntza-jarduketa guztiak egokitu beharko zaizkie Elantxobeko Plan Orokorren Eraikuntza Ordenantzan jasotako baldintzei.

Eraikuntzen gainean egin beharreko jarduketak material homologatuez egin beharko dira, eta haien xedea behar bezala betetzeko beharrezkoa den kalitatea izango dute. Horrez gain, akabera-baldintza egokiak izan beharko dituzte elementu guztietan, kanpokoetan zein barnekoetan.

Kalitate paisajistiko eta arkitektoniko egokia ziurtatzeko helburuarekin, fatxaden eta estalkien paramentuen gainazaleko akaberek eta erremateek inguruneoekin harmonia mantenduko dute, salbuetsita ikoniko eta adierazgarri gisa eratzen diren elementuak.

21. ART. PARTZELA ERAIKIGARRIEN HIRIGINTZA-PARAMETROAK

Plan Bereziaren esparruaren barruan mugatutako partzela eraikigarrien erabilera-erregimenari eta hirigintza-parametroei buruzko zehaztapenak jasotzen dira honako Hirigintza Araudi honetako VII. Kapituluan zerrendatzen diren hirigintza-fitxetan.

Hauek dira Plan Bereziak zortzi partzela eraikigarrietarako aurreikusten dituen eraikigarritasunak:

	Izena	Beh. sol.	azalera
Eraikigarritasuna			
P.EK.Z. 1	"Udal-kiroldegia"	253 m ²	759 m ²
P.EK.Z. 2	"Arrantzaleen lonja"	183 m ²	366 m ²
P.EK.Z. 3	"Ostalaritza-ekipamendua"	63 m ²	63 m ²
P.EK.Z. 4	"Kontsultategi medikoa"	157 m ²	
			314 m ²
P.EK.Z. 5	"Arrantzale-kofradia"	173 m ²	346 m ²
P.EK.Z. 6	"Kontrapisua"	45 m ²	62 m ²
P.EK.Z. 7	"Komun publikoak"	10 m ²	10 m ²
BI.Z. 1	"Antzinako ontziola"	149 m ²	298 m ²
	GUZTIRA	1.033 m²	2.218 m²

V. KAPITULUA – KUDEAKETA-BALDINTZAK

22. ART. EGIKARITZE-ERREGIMENAREN ZEHAZTAPENA

Plan Bereziaren mugaketan barnean hartzen den eremua titulartasun publikoko esparru bat da, eta horren garapena Eusko Jaurlaritzako Ekonomiaren Garapen eta Azpiegitura Sailak kudeatuko du.

Jarduketa-esparruak titulartasun pribatuko lurzoruren bat hartzen badu, ulertuko da Plan Bereziaren onarpenak onura publikoko deklarazioa ekarriko duela, baita, beharrezkoa izanez gero, lursailak desjabetze bidez okupatu beharra ere, Lurzoruari eta Hirigintzari buruzko 2/2006 Legearen 88. artikuluan xedatzen denaren arabera.

VI. KAPITULUA – URBANIZAZIO-ARAUDIA

23. ART. URBANIZAZIOAREN EZAUGARRI GENERIKOAK

Plan Berezi honetan aurreikusten diren jarduketa guztiak, edo batzuk, aintzat hartzen dituen urbanizazio-proiektua —edo edozein eraikuntza-proiektu— idatziko da, Elantxobeko Plan Orokorraren Urbanizazio Ordenantzaren arabera, eta Hirigintza Araudi honetan jasotako alderdiekin osatuko da. Bien artean desadostasunak badaude, Plan Orokorrak ondorio horretarako ezartzen duena nagusituko da.

Oro har, urbanizazio-obrak diseinatzean, egikaritzean eta mantentzean, ingurumen-jasangarritasunerako lagungarriak diren soluzio teknikoak eta eraikuntzakoak hartuko dira barnean. Ondorio horietarako, erreferentziazat hartuko da IHOBEk landutako Modu Jasangarrian Urbanizatzeko Gida.

24. ART. OZTOPO ARKITEKTONIKOAK EZABATZEA

Plan Bereziaren garapenean idazten diren Urbanizazio Proiektuek edo Eraikuntza Proiektuek, oro har, xedapen hauetan ezarritakora egokitu beharko dituzte haien zehaztapenak: irisgarritasuna sustatzeko Eusko Legebiltzarreko 20/1997 Legeak ezarritakora eta hiri-inguruneen, espazio publikoen, eraikinen eta informazio eta

komunikazioko sistemen irisgarritasun-baldintzei buruzko arau teknikoak onartzen dituen Eusko Legebiltzarreko 68/2000 Dekretuak ezarritakora.

25. ART. BIDE-SAREAREN TRAZADURA

Lehorreko sarbide-zona – Ibilgailuen eta oinezkoen bideak (LS.Z) gisa kalifikatutako zonan egiten diren jarduketak Plan Bereziaren dokumentazio grafikoan ezarritakora eta hirigintza-araudi honetan ezarritakora egokituko dira, trazadurari eta erabilera-erregimenari dagokionez hurrenez hurren. BI-2237 errepidetik porturako sarbide-gunean aurreikusten den glorieta egikaritzean, eraginkortasunez bereiziko dira ibilgailuen trafikoa eta inguratzen duten oinezkoen ibilbideak.

Urbanizazio Proiektuan aurreikusiko dira ibilgailuen trafikoa eta aparkamendua mugatzeko beharrezkoak diren neurriak. Plan Bereziak ezartzen du zer muga bete beharko den oinezkoen eta ibilgailuen bideetara zuzendutako espazioen barruan mugatutako azpizona bakoitzean. Era berean, Urbanizazio Proiektuak portu-esparruaren barruan ibilgailuen trafikoaren abiadura eraginkortasunez mugatzeko beharrezkoak diren neurriak aurreikusi beharko ditu.

26. ART. ZOLADURA

Ibilgailuen bideetara zuzenduko diren zonetako zoladurak malguak edo zurrinak izan daitezke.

Oinezkoen bideetara soilik zuzenduko diren zonetako zoladurek eta ibilgailuen erabilera mugatua izango duten beste zonetako zoladurek hormigoizko zola izango dute, eta zolaketako materialak ez-labaintzekoak izango dira eta Garraio Azpiegituren Zuzendaritzak definitutako ereduaren arabekoak —hiri-ingurunearekin bat etorriko dira—. % 1 eta % 2 arteko zeharkako pendizak izango dituzte euri-urak husteko, eta behar besteko edukiera izango duten estolda-zuloak ere izango dituzte, 20 metroko gehieneko distantzian (estolda zulo bat 400 m²-ko).

27. ART. ZERBITZU-SAREEN KANALIZAZIOAK

Hiri-zerbitzuetako sareen kanalizazio eta eroanbide guztiak lurpean bideratuko dira.

Urbanizazio Proiektuaren bidez aurreikus daitezkeen beste zerbitzu-sare batzuk ezarriko badira, horiek taldekatuta garatuko dira zoladuraren azpian antolatutako zerbitzu-galerien bitartez. Zerbitzu-sareen konfigurazioan eta dimentsionamenduan aintzat hartu beharko dira hiri-zerbitzuetako konpainia hornitzaileek finkatzen dituzten baldintzak.

28. ART. ARGITERIA PUBLIKOKO ETA ENERGIA ELEKTRIKOKO SAREA

Linea, hargune, koadro eta instalazio elektriko guztiek bete beharko dituzte indarrean dauden erregelamendu ofizialak eta konpainia emakidadunen arauak.

Argiteria-sarearen diseinuak eta dimentsioek indarrean dauden legezko agindu guztiak errespetatuko dituzte, baita Plan Orokorraren Urbanizazio Ordenantzan ezarritako baldintzak ere.

Edonola ere, argiteria publikoaren instalazioak honako argi-parametro hauek bete beharko ditu gutxienez:

Argiztapen maila minimoak:

Ibilgailuen trafikoa baimentzen den eremuetan	25 lux.
Soilik oinezkoen ibilbideetarako eremuetan	20 lux.

Eska daitekeen uniformetasun-maila minimoa:

Bide/espazio erabilera	Batez b. erabilera	Muturreko uniformetasuna
Ibilgailuak	0,65	0,35
Oinezkoak	0,50	0,25

29. ART. SANEAMENDU-SAREA

Saneamendu-sarea bereizlea izango da.

Erabiliko diren materialek bete beharko dituzte Herrien Saneamendu Proiektua idazteko arauak, baita Busturialdeko Ur Partzuergoak ezarritako baldintzak ere.

30. ART. UR-HORNIDURAKO SAREA

Ur-hornidurako sareak udal-sarea baliatuko du ura hartzeko, eta honako aurreikuspen hauek betetzeko diseinatuta egongo da, indarrean dagoen kasuan kasuko araudiari jarraituz:

- Edateko uraren hornikuntza.
- Berdeguneen ureztapena.
- Suteen aurkako babesa (suteetako ur-harguneak).

VII. KAPITULUA – ERAIKUNTZA- ETA ERABILERA-ERREGIMENA ETA PARTZELA ERAIKIGARRIEN ERREGIMENA.

31. ART. P.EK.Z 1 partzela “Udal-kiroldegia”

Azalera: 253 m²

Kalifikazioa: Portuko Ekipamendu eta Zerbitzu Erabilerako Zona

Antolamendu- eta eraikigarritasun-baldintzak:

Beheko solairuko okupazio maximoa: 253 m²

Eraikigarritasun fisikoa: 759 m²

Solairu kopurua: B.Sol. + 2

Lerrokadurak: Dagoen eraikinaren egungo lerrokadurak eraikuntzaren lerrokadura maximo gisa konfiguratzeko dira.

Hegalaren altuera: 10,50 m

Erabilera-baldintzak: Erabilera bereizgarria: .- Kirol-ekipamendua.

- Erabilera bateragarriak: .- Portu-erabileraren berezko eskakizunekin lotzen direnak, dagokion sektoreko legeriaren arabera.
- .- Komunitate-ekipamendua.
- .- Hirugarren sektorea.

32. ART. P.EK.Z. 2 partzela "Arrantzaleen lonja"

Azalera: 183 m²

Kalifikazioa: Portuko Ekipamendu eta Zerbitzu Erabilerako Zona

Antolamendu- eta eraikigarritasun-baldintzak:

Beheko solairuko okupazio maximoa: 183 m²

Eraikigarritasun fisikoa: 366 m²

Solairu kopurua: B.Sol. + 1

Lerrokadurak: Dagoen eraikinaren egungo lerrokadurak eraikuntzaren lerrokadura maximo gisa konfiguratzeko dira.

Hegalaren altuera: 6 m

Erabilera-baldintzak: Erabilera bereizgarria: .- Komunitate-ekipamendua.

- Erabilera bateragarriak: .- Portu-erabileraren berezko eskakizunekin lotzen direnak, dagokion sektoreko legeriaren arabera.
- .- Hirugarren sektorea – ostalaritza.

33. ART. P.EK.Z. 3 partzela “Ostalaritza-ekipamendua”

Azalera: 63 m²

Kalifikazioa: Portuko Ekipamendu eta Zerbitzu Erabilerako Zona

Antolamendu- eta eraikigarritasun-baldintzak:

Beheko solairuko okupazio maximoa: 63 m²

Eraikigarritasun fisikoa: 63 m²

Solairu kopurua: B.Sol.

Lerrokadurak: Dagoen eraikinaren egungo lerrokadurak
eraikuntzaren lerrokadura maximo gisa
konfiguratzeko dira.

Hegalaren altuera: 3 m

Erabilera-baldintzak: Erabilera bereizgarria: .- Hirugarren sektorea – ostalaritza.

Erabilera bateragarriak: .- Portu-erabileraren berezko
eskakizunekin lotzen direnak,
dagoen sektoreko legeriaren
arabera.

.- Komunitate-ekipamenduak.

.- Hirugarren sektorea.

34. ART. P.EK.Z. 4 partzela “Kontsultategi medikoa”

Azalera: 157 m²

Kalifikazioa: Portuko Ekipamendu eta Zerbitzu Erabilerako Zona

Antolamendu- eta eraikigarritasun-baldintzak:

Beheko solairuko okupazio maximoa: 157 m²

Eraikigarritasun fisikoa: 314 m²

Solairu kopurua: B.Sol. + 1

Lerrokadurak: Dagoen eraikinaren egungo lerrokadurak
eraikuntzaren lerrokadura maximo gisa
konfiguratzeko dira.

Hegalaren altuera: 6 m

Erabilera-baldintzak: Erabilera bereizgarria: .- Osasun-ekipamendu asistentziala

Erabilera bateragarriak: .- Portu-erabileraren berezko
eskakizunekin lotzen direnak,
dagokion sektoreko legeriaren
arabera.

.- Komunitate-ekipamenduak.

.- Hirugarren sektorea.

35. ART. P.EK.Z. 5 partzela "Arrantzale-kofradia"

Azalera: 173 m²

Kalifikazioa: Portuko Ekipamendu eta Zerbitzu Erabilerako Zona

Antolamendu- eta eraikigarritasun-baldintzak:

Beheko solairuko okupazio maximoa: 173 m²

Eraikigarritasun fisikoa: 346 m²

Solairu kopurua: B.Sol. + 1

Lerrokadurak: Dagoen eraikinaren egungo lerrokadurak
eraikuntzaren lerrokadura maximo gisa
konfiguratzeko dira.

Hegalaren altuera: 6 m

Erabilera-baldintzak: Erabilera bereizgarria: .- Portu-zerbitzuak.

Erabilera bateragarriak: .- Portu-erabileraren berezko
eskakizunekin lotzen direnak,
dagokion sektoreko legeriaren
arabera.

.- Komunitate-ekipamenduak.

.- Hirugarren sektorea.

36. ART. P.EK.Z. 6 partzela "Kontrapisua"

Azalera: 45 m²

Kalifikazioa: Portuko Ekipamendu eta Zerbitzu Erabilerako Zona

Antolamendu- eta eraikigarritasun-baldintzak:

Beheko solairuko okupazio maximoa: 45 m²

Eraikigarritasun fisikoa: 62 m² (45 m² B.S.an eta 18 m² 1. S.an)

Solairu kopurua: B.Sol. + 1

Lerrokadurak: Dagoen eraikinaren egungo lerrokadurak
eraikuntzaren lerrokadura maximo gisa
konfiguratzeko dira.

Hegalaren altuera: 5 m

Erabilera-baldintzak: Erabilera bereizgarria: .- Portu-zerbitzuak.

Erabilera bateragarriak: .- Portu-erabileraren berezko
eskakizunekin lotzen direnak,
dagoen sektoreko legeriaren
arabera.

.- Komunitate-ekipamenduak.

37. ART. P.EK.Z. 7 partzela "Komun publikoak"

Azalera: 10 m²

Kalifikazioa: Portuko Ekipamendu eta Zerbitzu Erabilerako Zona

Antolamendu- eta eraikigarritasun-baldintzak:

Beheko solairuko okupazio maximoa: 10 m²

Eraikigarritasun fisikoa: 10 m²

Solairu kopurua:	B.Sol.
Lerrokadurak:	Dagoen eraikinaren egungo lerrokadurak eraikuntzaren lerrokadura maximo gisa konfiguratzeko dira.
Hegalaren altuera:	3 m

<i>Erabilera-baldintzak:</i> Erabilera bereizgarria:	.- Portu-zerbitzuak.
Erabilera bateragarriak:	.- Portu-erabileraren berezko eskakizunekin lotzen direnak, dagokion sektoreko legeriaren arabera.

38. ART. BI.Z P1 partzela Ontziolako antzinako eraikina

<i>Azalera:</i>	149 m ²
<i>Kalifikazioa:</i>	Bizitegi-zona

Antolamendu- eta eraikigarritasun-baldintzak:

Beheko solairuko okupazio maximoa:	149 m ²
Eraikigarritasun fisikoa:	298 m ²
Solairu kopurua:	B.Sol. + 1
Lerrokadurak:	Dagoen eraikinaren egungo lerrokadurak eraikuntzaren lerrokadura maximo gisa konfiguratzeko dira.
Hegalaren altuera:	6 m

<i>Erabilera-baldintzak:</i> Erabilera bereizgarria:	.- Bizitegia
Erabilera bateragarriak:	.- Portu-erabileraren berezko eskakizunekin lotzen direnak, dagokion sektoreko legeriaren arabera. . - Komunitate-ekipamenduak.

.- Hirugarren sektorea – ostalaritza.

VIII. KAPITULUA. INGURUMEN-ALDERDIAK

39. ART. PLAN BEREZIA EGIKARITZEAN ETA GARATZEAN AINTZAT HARTU BEHARREKO INGURUMEN-AZTERKETA ESTRATEGIKOAREN ALDERDIAK

Plan Bereziaren aurreikuspenen garapenean prestatzen diren proiektuek Ingurumen Azterketa Estrategikoaren ingurumena zaintzeko programa eta neurri babesle, zuzentzaile eta konpentsatzaile guztiak jaso beharko dituzte.

Programa hori betetzen den aztertzeko helburuarekin, Administrazio jarduleak ingurumen-asistentzia teknikoa eduki beharko du.

Gainera, Ingurumen Azterketa Estrategikoan adierazitako ingurumen kontrolak eta neurri babesle eta zuzentzaile guztiak txertatu beharko dira eraikuntza-proiektuetan, eta eraginkortasuna bermatzeko behar besteko xehetasun-mailarekin txertatu beharko dira.

Aurrekontuan sar daitezkeen neurriak obra-unitate gisa barnean hartu beharko dira urbanizazio- eta eraikuntza-proiektuetan —dagokien partida ekonomikoa ere adierazi beharko da—.Aurrekontuan sartu ezin direnak baldintza teknikoen agirian sartu beharko dira.

Lur-mugimendua edo egungo elementuen eraispena eskatzen duen jarduketa orotarako nahitaez idatzi beharko da eraikuntza- eta eraispén-hondakinak kudeatzeko azterketa. Azterketa horrek jarraitu beharko die eraikuntza- eta eraispén-hondakinen sorrera eta kudeaketa arautzen duen 105/2008 Errege Dekretuari eta eraikuntza- eta eraispén-hondakinen sorrera eta kudeaketa arautzeko ekainaren 26ko 112/2012 Dekretuari.

3. EGIKARITZEAREN ANTOLAKETA- ETA KUDEAKETA-JARRAIBIDEEN AZTERKETA (Etapu Plana)

PLAN BEREZIA GARATZEKO ETAPA-PLANA

Memoria honen barruan jaso den moduan, Plan Berezi hau idatzi den unean, Elantxobeko Portuak oso egoera finkatua du, batik bat bere errealitate historiko-geografikoaren ondorioz. Gainera, azken urte hauetan inguruabar hori areagotu egin da, arlo horretan eskumena duten Eusko Jaurlaritzako zenbait Sailek garatutako jarduketarekin.

Jarduketa horien ondorioz, dike eta kai batzuk hobetu eta handitu dira, ur-laminaren energia disipatzeko beharrezko azpiegitura eraiki da, antzinako iparraldeko dikearen gainean babes-plataforma eraiki da, atrakatzeko eta ainguratze-sistemak ezarri dira, hobekuntzak egin dira hiri-instalazioetan —batik bat argiteria- eta balizatze-sisteman—, hobekuntzak egin dira lehorreko urbanizazioan eta hiri-altzarietan, eta abar.

Testuinguru horren barruan, Plan Berezi honetan aintzat hartzen diren jarduketak bi maila bereizitan taldeka daitezke haien edukiaren eta irismenaren arabera —jarduketa horien edukia eta kuantifikazio ekonomikoa azterketa ekonomiko-finantzarioaren atalean deskribatzen dira—.

Lehen multzo batean bilduko dira egikaritzeko inbertsio-maila oso handia eskatzen ez duten jarduketak, eta aintzat har daiteke horiek Plan Berezia garatzeko lehen etapa batean egikaritu ahal izatea.

Egikaritzeko lehen fase horretan, jarduketarik adierazgarriena izan daiteke barruko dartsenan lurrazala handitzea, zehazki erriberako eta ontziolako kaien arteko elkargunean. Hartara, glorieta txiki bat sortu ahal izango da eta bide-sistema hobetu ahal izango da, portu-espaziorako ibilgailuen sarbidea berrantolatze eta optimizatzeko.

Jarduketa horrez gain, lehen etapa horretan txerta daitezke, halaber, Planean biltzen diren gainerako aurreikuspenak, salbuetsita iparraldeko dikea luzatzeko jarduketa eta kanpoko dartsenan pantalanak gehitzeko jarduketa —aurreko luzapen horrek eragingo lukeen babes-baldintzen hobekuntzarekin lotuta etor liteke azken jarduketa hori—.

Jarduketa horren irismen ekonomikoak nabarmen gainditzen du azterketa ekonomiko-finantzarioan baloratutako gainerako inbertsioen zenbatekoa, eta, hartara, Plan Berezia egikaritzeko bigarren etapa baterako geratuko litzateke. Bigarren etapa hori denboran programatzea oso zaila izango litzateke, kontuan izanik dokumentu honek zer muga dituen arlo horretan eskumena duen Administrazioak hain inbertsio handia egin dezan baldintzatzeko. Dena dela, bidezkoa izango litzateke lehen etapa horren barruan prestatzen hastea portuaren babes-baldintzen hobekuntzarako garrantzi handiko jarduketa hori gauzatzeko beharrezkoak diren proiektuak. Hala eginez gero, jarduketa hori egikaritzeko aurreikus daitezkeen zailtasun teknikoak baloratu ahal izango dira, baita ingurumenean izan ditzakeen eraginak ere. Gainera, obraren aurrekontu xehatu bat ere finka daiteke, Administrazio jarduleak jarduketa hori denboran programatu ahal izan dezan.

Eusko Jaurlaritzako Ekonomiaren Garapen eta Azpiegitura Sailak idatzi eta tramitatu beharko du Proiektu hori, baita Plan Berezian aintzat hartzen diren portu-zerbitzuak hobetzeko edo urbanizatzeko gainerako jarduketak garatuko dituzten beste proiektu batzuk ere.

Sail horrek berak hartu beharko ditu bere gain Urbanizazio Proiektu horiekin lotzen diren obrak egikaritzeko lanak, eta bere gain hartu beharko ditu, halaber, Plan Berezi honetan ezarritako antolamenduaren emaitzazko betebeharrak eta obligazioak.

Esparrua titulartasun publikokoa izateak behar beste bermatuko du Plan Bereziaren mende dagoen eremuaren garapen egokia, Udal Administrazioarekin adostuta.

Orain arte adierazitako irizpenetan oinarrituta, bi etapatan gauza daiteke Elantxobeko Portuaren Plan Berezian aurreikusitako jarduketaren garapena, eta etapa horietan honako jarduketa eta epe hauek finka daitezke:

Lehen etapa.

Etapa honetan sartuko litzateke portuko azpiegituretan eta instalazioetan aurreikusitako jarduketak aintzat hartzen dituzten Urbanizazio Proiektuen edo Eraikuntza Proiektuen idazketa, baita udal-kiroldegia hartzen duen eraikina handitzeko aukera aztertzen duen Eraikuntza Proiektuaren idazketa ere.

Proiektu horiek idazteko epea hiru urtekoa izango da, Plan Berezia indarrean jartzen denetik hasita.

Barruko dartsenan lurrazala handitzeko jarduketak, ontziolako kaian zerbitzu-galeria eraikitzeko jarduketak, barruko dartsenan pantalanak berrantolatzeko jarduketak eta espaloiak eta oinezkoen eremuak berrantolatzeko jarduketak amaituta egon beharko dute Plan Berezia indarrean jarri eta bost urte baino lehen.

P.EK.Z. 1 “Udal-kiroldegia” partzela eraikigarrian aurreikusten den zuzkidura-jarduketa, berriz, Plan Berezia indarrean jarri eta 6 urte baino lehen egikaritu beharko da.

Bigarren etapa.

Bigarren etapa hau bat dator iparraldeko dikea handitzearekin eta barruko dartsenan pantalanak ezartzearekin, egungo buiak erabiltzen dituen ainguratzesistemaren ordeztu.

Iparraldeko dikea luzatzeko programazioan aditzera eman denez, oso zaila da jarduketa hori Plan Berezi honen erreferentziazko esparruaren barruan aurreikustea, jarduketa horrek dituen inplikazio ekonomiko handiak direla-eta. Horrenbestez, eta plangintza-dokumentu honi eska dakizkiokeen programazio-zehaztapenak betetzeko helburu bakarrarekin, jarduketa hori Plan Bereziaren beraren indarraldiko epearen barruan egikaritzea planteatu da.

4. BIDERAGARRITASUN EKONOMIKO-FINANTZARIOAREN AZTERKETA

4.1. SARRERA

Lurzoruaren eta Hiri Birgaitzearen Legearen Testu Bategina onartzen duen urriaren 30eko 7/2015 Legegintzako Errege Dekretuak (Estatuko araudiak), hau dio 22.4 artikuluan:

"Hirigintza-ereldaketako jarduketak antolatzeko tresnen dokumentazioan ekonomia-jasangarritasunari buruzko txosten edo memoria bat sartu beharko da; txosten edo memoria horretan, bereziki neurtuko da beharrezko azpiegiturak ezarri eta mantentzeak nahiz haien ondoriozko zerbitzuak martxan jarri eta emateak ukitu dituen ogasun publikoetan jarduketak izandako inpaktua, bai eta ea ekoizpen-erabileretarako xedaturiko lurzorua aski eta egokia den ere."

Bestalde, eta Euskal Autonomia Erkidegoko Lurzoruari eta Hirigintzari buruzko 2/2006 Legearen 70. artikuluan aditzera ematen denez, Hiri Antolamenduko Plan Berezia formalizatu beharko da Plan Partzialerako aurreikusten diren dokumentuen antzeko dokumentuetan, baina dokumentu horien edukia Plan Bereziaren xedera egokitu beharko da.

Lege horren 68. artikuluan, Plan Partzialei eskatzen zaien dokumentazioari buruzkoan, ezartzen da Plan Partzialek bideragarritasun ekonomiko-finantzarioari buruzko azterketa bat hartu behar dutela barnean. Azterketa horren helburua izango da, plangintza-erregelamenduan ezartzen den bezalaxe, sektoreko urbanizazio-kargak zenbatestea eta, gero, ebaluatzea, antolamendurako aurreikusten diren eraikigarritasunetatik lortutako kostuak aplikatzeko. Hartara, merkatuari eskain dakioken higiezin-produktuan izango duen ondorioa ezagutu ahal izango da eta, azken finean, plangintza-esparruaren bideragarritasun-maila frogatu ahal izango da.

Plan Berezi honen Azterketa Ekonomiko-Finantzarioaren edukiak ez du antzekotasun handirik sektore urbanizagarri bati dagokion azterketa ekonomiko-finantzario baten edukiarekin; izatez, ez da inolako irabazizko aprobetxamendurik aurreikusten, ez baita "higiezin-produkturik" lortuko jarduketa urbanizatzaileekin edo Planak aurreikusten dituen portu-zerbitzu berrien ezarpenarekin lotzen diren kostuak jasanarazteko.

Horrenbestez, dokumentu hau mugatuko da Plan Bereziak aintzat hartutako jarduketei dagozkien kostuen aurrekontu-aurrerapena egitera, betiere aurreikusten diren hobekuntza funtzionalak lortzera begira formulatutako helburuak betetzeko. Kontuan hartu behar da, bere garaian, Eusko Jaurlaritzako Ekonomiaren Garapen eta Azpiegitura Sailak hartu beharko dituela kostu horiek bere gain.

Bestalde, azterketa ekonomiko honek, informazio-helburu hutsarekin, egingo du Administrazio jarduleak portuko instalazioen erabiltzaileen esku jarritako baliabideak eta zerbitzuak ustiatzeagatik lortzen dituen sarreren zenbatespena.

Plan Berezian jasotako jarduketei dagokien kostuaren zenbatespen globala egiteko helburuarekin, formulatu da ondoren zerrendatuko diren proiektuko kontzeptuen edo unitateen arabera banakatutako aurrekontu-laburpena. Balorazio horiek gisa horretako dokumentuen irismenaren berezko mugak dituzte, kostu horiek zehatz-mehatz jakiteko modu bakarra urbanizazio-proiektuen edo eraikuntza-proiektuen bitartez baita.

4.2. PLAN BEREZIAK AINTZAT HARTUTAKO JARDUKETEN ZENBATESPEN EKONOMIKOA

Plan Berezian aintzat hartzen diren jarduketek barruan, eta kostuari erreparatuta, iparraldeko dikea luzatzearena da garrantzizkoena. Luzapen horren bidez, portuaren babes-baldintzak hobetu nahi dira eta, modu subsidiarioan, beste pantalan batzuk ezartzea ahalbidetu nahi da, egungo aingura-buien ordeztu.

Handitze horren eta beste jarduketa batzuen kostu globala ebaluatzeko, Eusko Jaurlaritzako Ekonomiaren Garapen eta Azpiegitura Saileko Bizkaiko Portuen Lurralde Zerbitzuko zerbitzu teknikoek aholkularitza izan dugu.

Hona hemen Plan Berezian jasotako jarduketek zerrenda zehatua:

A.- Iparraldeko dikea luzatzea

B.- Erriberako kaiaren eta ontziolako dikearen arteko lurrazala handitzea eta glorieta bat egitea

C.- Pantalanak berrantolatzea ontziolako eta erriberako dikeen elkargunean eta horien luzera handitzea

D.- Ontziolako dikearen azpian zerbitzu-galeria berria ezartzea

E.- Erriberako kaiaren eta hegoaldeko dikearen (antzinako arrantza-dartsenaren) artean beste pantalan batzuk ezartzea

F.- Espaloiak eta oinezkoen eremuak berrantolatzea

G.- Kiroldegiko eraikina handitzea

A.- Iparraldeko dikea luzatzea

Jarduketa honen barruan, egungo dikearen azken tarteko azken 28 metro linealen lerrokadura aldatuko da, eta dikea bera luzatuko da, lerrokadura berriari jarraikiz, 32 metro inguruan. Bi jarduketa horiekin, babes-dike berri bat sortuko da, eta, haren bidez, portuko itsasartera iristen diren olatuen energia murriztuko da, baita, horren ondorioz, olatu horiek eragindako barne-agitazioa ere. Era horretan, portuko babes-baldintzak hobetuko dira.

Obraren barruan, honako lan hauek egin beharko dira: harri-lubetak; dikearen nukleoa osatzeko beharrezkoa den hormigoiztatzea; haren betelana harrobiko materialarekin; harri-lubeta berria kaiaren kanpoaldean; kai berriko paramentuak bistako harlangaitzarekin; argiteriaren instalazioaren luzapena; zolatzea; inposten eraikuntza; defentsak ipintzeko lanak; eta abar. Kai-mutur berriko metro lineal bakoitzeko 70.000 euroko kostua zenbatetsi da eta egungo iparraldeko dikearen amaierako tartea aldatzeko metro lineal bakoitzeko 25.000 euroko gastua.

Balio horietan oinarrituta, hau da jarduketa horren kostua:

ml. Babes-dike berria sortzea	32 ml x 75.000 €/ml = 2.400.000,-€
ml. Egungo dikearen azken tartea aldatzea	28 ml x 25.000 €/ml = 700.000,-€
<u>Iparraldeko dikea luzatzearen kostua</u>	<u>3.100.000,-€</u>

B.- Erriberako kaiaren eta ontziolako dikearen arteko lurrazala handitzea eta glorieta bat egitea.

Jarduketa hau 320 m²-ko azalera izango duen hormigoi armatuzko eta ertz handiko lauza bat egikaritzean datza. Lauza hori erdialdeko portiko batean eta alboko bi kaien ertzetan bermatuko litzateke. Erdialdeko portikoak zutabeak eta dagokion zimendua izango lituzke, eta goialdeko habea lauzan sartuta egongo litzateke. Jarduketa egiteko, drainatze-sare bat ezarri, argiteria publikoa zabaldu, azken zolatzea egin eta hiri-altzariak kaiaren lerro berriaren ertzean antolatu behar dira. Jarduketa horren barruan, barruko dartsena osoaren dragatzea egingo litzateke (gutxienez 1 m-

ko sakonera eduki arte), eta ontziolako kaiaren zimenduak sendotu eta finkatuko lirateke.

Hau da jarduketa horren barruko obra bakoitzaren kostu zenbatetsia:

Un. Hondeaketa, dragatzeak eta harri-lubetak	50.000,-€
Un. Kaiaren paramentuaren ondoztatzea eta estaldura	300.000,-€
Un. Egiturak	420.000,-€
Un. Barruko dartsena dragatzea	245.000,-€
Un. Urbanizazioa, estaldurak eta akaberak	210.000,-€
Un. Argiteria publikoa	15.000,-€
Un. Seinaleak eta hiri-altzariak	10.000,-€
Un. Drainatze-sarea	6.000,-€
<u>Lurrazala handitzearen kostua</u>	<u>1.256.000,-€</u>

C.- Barruko dartsenaren konfigurazio berria eta pantalanak gehitzea

Ontziolako kaia ondoztatuko bada eta barruko dartsena dragatuko bada, ontziak egungo pantalanetan atrakatzeko zona liberatu behar da, eta konfigurazio berri bat aurreikusi behar da pantalan horien azken kokagunerako. Planteatutako soluzioaren bidez, barruko dartsenan guztira 83 plaza gaituko dira eta espazio handiagoa izango da ontziek maniobrak egiteko.

ml. Pantalana (piloteak, fingerrak, eskailerak eta arrapalak) 130 ml x 3.000 €/ml = 390.000,-€

Barruko dartsenako pantalanak berrantolatu eta handitzearen kostua 390.000,-€

D.- Ontziolako dikearen azpian zerbitzu-galeria berria ezartzea

Jarduketa horren bidez, zerbitzu-galeria bikoitz berri bat ezarriko da ontziolako dikearen azpian, argiteriako, komunikazioko eta ur-hornidurako instalazioen eroanbideetarako.

ml. Zerbitzu-galeria 90 ml x 600 €/ml = 54.000,-€

Zerbitzu-galeria ezartzearen kostua 54.000,-€

E.- Erriberako kaiaren eta hegoaldeko dikearen (antzinako arrantza-dartsenaren) artean beste pantalan batzuk ezartzea

Jarduketa horrekin lotuta, alde zurretik iparraldeko dikea handitu beharko da eta horrek kanpoaldeko dartsenan (antzinako arrantza-dartsenan) ur-laminaren agitazioa murriztuko du eta, hartara, aingura-buiak pantalanekin ordeztuko aukera emango du. Aintzat hartu beharko da ontziolako dikearen muturra geratuko dela porturako ezusteko amarratze-zerbitzuak egiteko eta igarobidean dauden ontziak bertara sartzeko; hori dela eta, kanpoaldeko dartsenak hiru pantalan-lerrokadura hartu ahal izango ditu —lerrokadura bakoitzean bi finger-lerro izango dira— eta guztira 72 atrakatzeko-postu izan ditzake.

Pantalan berri horien ezarpenak honako kostu hau izango luke gutxi gorabehera:

ml. Finger bikoitzeko pantalana (piloteak, fingerrak, eskailerak, pasabideak eta arrapalak)	170 ml x 3.700 €/ml = 629.000,-€
<u>Kanpoko dartsenako pantalanak ezartzearen kostua</u>	<u>629.000,-€</u>

F.- Espaloiak eta oinezkoen eremuak berrantolatzea

Kapitulu honetan, portuko espazioaren barruan ibilgailuen trafikoa eta oinezkoena bereizteko proposamenari lotutako jarduketak sartzen dira, hiriguneko oinezkoentzako ibilbideak portuko bideekin elkartzen diren zonen tratamendu espezifikoak barnean hartuta.

m ² Zolatzea	750 m ² x 150 €/m ² =112.500,-€
m ² Seinaleak eta hiri-altzariak	<u>750 m² x 54 €/m²= 37.500,-€</u>
<u>Espaloiak eta oinezkoen eremuak berrantolatzearen kostua</u>	<u>153.000,-€</u>

G.- Kiroldegiko eraikina handitzea

Jarduketa horri esker, eraikin horren estalkipeko solairua beste solairuen gisako solairu oso bihurtzeko beharrezko obrak egingo lirateke.

m ² Solairu bat jasotzea, beharrezkoak diren eraispak barne,	
eta solairua guztiz egokitzea	<u>253 m² x 1.000€/m²= 253.000,-€</u>
<u>Kiroldegiko eraikina handitzearen kostua</u>	<u>253.000,-€</u>

Hau da Elantxobeko Portuaren Plan Bereziak aintzat hartzen dituen jarduketan kostu zenbatetsi osoaren laburpena

A.- Iparraldeko dikea luzatzea	3.100.000,-€
B.- Lurrazala handitzea	1.256.000,-€
C.- Barruko dartsenako pantalanak berrantolatzea eta handitzea	390.000,-€
D.- Zerbitzu-galeria ezartzea	54.000,-€
E.- Kanpoko dartsenan pantalanak ezartzea	629.000,-€
F.- Espaloiak eta oinezkoen eremuak berrantolatzea	153.000,-€
G.- Kiroldegiko eraikina handitzea	253.000,-€
Planean aurreikusitako jarduketan zenbatekoa (EM)	5.835.000,-€
% 19 Gastu orokorrak eta mozkin industrialak	<u>1.108.650,-€</u>
Kontrata bidezko egikaritzearen guztizko zenbatekoa BEZa baino lehen	6.943.650,-€

4.3. PORTUKO BALIABIDE ETA ZERBITZUEN USTIAPENARI LOTUTAKO SARREREN ZENBATESPEN EKONOMIKOA

Atal honetan, Elantxobeko portuak egindako zerbitzuen ondoriozko diru-sarrerak kuantifikatzen dira. Arrantza-jarduera desagertu ondoren, hauek dira diru-sarrera horien iturriak: pantalanetan amarratzeko baimenak, emakidak, portuko espazio publikoa okupatzeko baimenak (terrazak) eta garabiaren eta ontziak garbitzeko makinaren erabilera. Kontrapartida gisa, eta azken bi horiekin lotuta, kendu beharko litzateke bi instalazioen manipulazioan denbora partzalean jardungo duten langileen gastua.

Plan Berezian aintzat hartutako pantalan-zuzkiduraren gehikuntza aintzat hartuz, hau da lehentxeago adierazitako kontzeptuen ondoriozko urteko sarreraren aurreikuspena:

.- Pantalanetan atrakatzeko baimenen ondoriozko sarrerak	
Barruko dartsenan dauden 77 plazetan	66.400,-€
Handitzearen ondoriozko 6 plaza berrietan	5.100,-€
Kanpoko dartsenako 72 atrakaleku berrietan	62.000,-€
Atrakatzeko baimenen ondoriozko guztizko sarrerak	133.500,-€
.- Emakiden ondoriozko sarrerak	
	6.200,-€
.- Baimenen ondoriozko sarrerak (terrazak)	
	10.300,-€
.- Garabiaren eta garbiketa-makinaren zerbitzuaren ondoriozkoak	
	6.000,-€
.- Garabi-zerbitzuari atxikitako langileen gastua (30.000ren % 30)	
	<u>- 9.000,-€</u>
Urteko sarrera garbien aurreikuspena, guztira	147.000,-€

Aurreko guztiaren ondorioz, uste da Plan Bereziaren proposamenak Elantxobeko portuaren birkualifikazio funtzionala zehazten duela, proposatutako eduki objektiboen arabera kostu ekonomiko mugatuarekin. Horrek bideragarri egiten du esku-hartzea, etapa-planean aintzat hartutako epeen barruan, eta beharrezkoa da portuaren egungo egoerari modu jasangarrian eta koherentean erantzuteko eta haren etorkizuneko garapena eta jarduera bermatzeko.

5. DOKUMENTAZIO GRAFIKOA

**Informazio-planoak
Antolamendu-planoak**

Informazio-planoak

I-01- KOKALEKUA	1:4.000
I-02- INDARREAN DAGOEN PLANGINTZA	HAINBAT
I-03- ERAIKUNTZAREN ERABILERA- ETA JABARI-ERREGIMENA	1:500
I-04- BIDE-SAREA ETA OINEZKOEN SAREA	1:500
I-05- ENERGIA ELEKTRIKOKO SAREA ETA HORNIDURA	1:500
I-06- ARGITERIA-SAREA	1:500
I-07- SANEAMENDU-SAREA ETA GASA	

Antolamendu-planoak

P-01- 0 ALTERNATIBA	1:500
P-02- 1 ALTERNATIBA	1:500
P-03- 2 ALTERNATIBA	1:500
P-04- ZONIFIKAZIOA ETA ERABILERA XEHATUAK	1:500
P-05- LERROKADURAK ETA SESTRAK	1:500
P-06- APROBETXAMENDUEN KUANTIFIKAZIOA	1:500
P-07- ZERBITZU-SARE BERRIAK	1:500

Hasierako onarpenerako Elantxobeko Portuaren Hiri Antolamenduko Plan Bereziaren idazketa 2017ko maiatzean amaitu zen.

Talde idazlea



Arkitektoa

Sebastián Uriarte Ortega