Bilbao PORT

BILBOKO PORTUKO ZERBITZUGUNEA ANTOLATZEKO PLAN BEREZIAREN ALDAKETA PUNTUALA, GETXOKO KIROL-PORTUARI DAGOKIONEZ

BEHIN-BEHINEAN ONESTEKO AGIRIA

2026ko otsaila

KREAN

LAGUNTZA TEKNIKOA

AURKIBIDE OROKORRA

A. AGIRIA. MEMORIA

B. AGIRIA. HIRIGINTZA-ARAUAK

C. AGIRIA. HIRIGINTZA-JARDUKETAREN PROGRAMA ETA BIDERAGARRITASUN EKONOMIKO ETA FINANTZARIOAREN AZTERKETA

D. AGIRIA BETEARAZPEN-LABURPENA

E. AGIRIA. INFORMAZIO- ETA ANTOLAMENDU-PLANOAK

F. AGIRIA. AZTERLAN AKUSTIKOA

GETXOKO KIROL PORTUARI DAGOKION BILBOKO PORTUKO ZERBITZUGUNEA ANTOLATZEKO PLAN BEREZIAREN ALDAKETA PUNTUALA

A agiria

MEMORIA

AURKIBIDEA

1. AURREKARIAK 1

2. PORTUKO PLAN BEREZIAREN ALDAKETA PUNTUALAREN JUSTIFIKAZIOA ETA HELBURUAK 2

3. EKIMENA ETA LANTALDEA 5

4. ESPEDIENTEA IZAPIDETZEA. DOKUMENTU HONEN IRISMENA ETA EDUKIA 6

5. EREMUAREN DESKRIBAPENA 12

5.1. MUGAKETA ETA EZAUGARRI FISIKOAK 12

5.2. ARGAZKI ERREPORTAJEA 13

6. BILBOKO PORTUKO PLANGINTZAREN EGUNGO EGOERA 16

6.1. PORTU-PLANGINTZAREN EZAUGARRI ESPEZIFIKOAK 16

6.2. BILBOKO PORTUKO PLAN BEREZIA 17

6.2.1. Bilboko Portu Autonomoaren zerbitzugunea antolatzeko plan berezia 17

6.2.2. Bilboko Portuko zerbitzugunea antolatzeko Plan Bereziaren lehenengo aldaketa (2000) 17

6.2.3. Bilboko Portuko zerbitzugunea antolatzeko Plan Bereziaren bigarren aldaketa, Zierbenako udalerriko portuaren eragin-eremuan (2007) 18

6.3. BILBOKO PORTUKO ZERBITZUGUNEAREN ERREGULAZIOAREN BILAKAERA 19

6.3.1. Bilboko Portuko espazioak erabiltzeko plana (2006) 19

6.3.2. Bilboko Portuko espazioak erabiltzeko Planaren aldaketa (ez funtsezkoa) (2009) 19

6.3.3. Bilboko Portuko espazioak erabiltzeko Planaren bigarren aldaketa (ez funtsezkoa) (2011) 19

6.3.4. Bilboko Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketaren hirugarren aldaketa (funtsezkoa) (2015) 20

6.3.5. Bilboko Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketaren laugarren aldaketa (ez funtsezkoa) (2017) 21

6.3.6. Zorrotzako (2019) eta Zorrotzaurreko (2021) desafektazioak 21

6.3.7. Bilboko Portuko Espazioen eta Erabileren Mugaketaren bosgarren aldaketa (funtsezkoa) (2024) 22
6.3.8. Bilboko Portuko Espazioen eta Erabileren Mugaketaren seigarren aldaketa (ez funtsezkoa) (2024) 24

7. GETXOKO KIROL PORTUAREN ANTOLAMENDUA 26

7.1. GETXOKO KIROL PORTUA BILBOKO PORTUKO PLAN BEREZIAN 26
7.2. GETXOKO KIROL-PORTUA PORTU-ANTOLAMENDUAN (PEEM) 27
7.3. EMAKIDAREN EGOERA 28

8. PORTU-PLANGINTZAREN ETA BESTE PLANGINTZA-EREMU BATZUEN ARTEKO LOTURA 29

8.1. BILBO METROPOLIKO LURRALDE PLAN PARTZIALA 29
8.2. GETXOKO HIRI ANTOLAMENDUKO PLAN OROKORRA (HAPO) 29
8.3. SEKTOREAREN BALDINTZATZAILE NAGUSIAK 31
8.3.1. Zortasun aeronautikoak 31
8.3.2. Kultura-ondarea 31
8.3.3. Kutsatuta egon daitezkeen lurrak 32
8.3.4. Eragin akustikoa 33
8.3.5. Telekomunikazioak 34
8.3.6. Kostaldeak 34

9. PROPOSATUTAKO ANTOLAMENDUA 35

9.1. PORTUA FUNTSEZKO PLANAREN BITARTEZ ANTOLATZEKO IRIZPIDE ETA HELBURU OROKORRAK 35
9.2. AZTERTUTAKO AUKERAK 36
9.3. PROPOSATUTAKO ANTOLAMENDUAREN DESKRIBAPENA 36

10. INGURUMEN-JASANGARRITASUNARI BURUZKO TXOSTENA 39

10.1. INGURUMEN-TXOSTEN ESTRATEGIKOAREN ERABAKIAK TXERTATZEA 39
10.2. INGURUMEN-TXOSTEN ESTRATEGIKOAN PROPOSATU DIREN NEURRIAK 41
10.2.1. Planaren garapenari lotutako eragina gutxitzeko neurriak 41
10.2.2. Ingurumen-planaren jarraipena egiteko ezarritako neurriak 44
10.3. BALIABIDE HIDRIKOEN ETA SANEAMENDU-AZPIEGITUREN NAHIKOTASUNA 50
10.4. ERREPIDEETAKO ERAGINA 51

11. GIZARTE-JASANGARRITASUNA 52

11.1. GENEROAREN ARABERAKO ERAGINA 52

11.2. EUSKARAREN ERABILERAREN NORMALIZAZIOAN DUEN ERAGINAREN EBALUAZIOA 54
11.3. HERRITARREN PARTE-HARTZEA 54

12. DOKUMENTU-EDUKIA ETA PROZEDURA-ALDERDIAK 57

12.1. PLAN BEREZIAREN ALDAKETAREN DOKUMENTU-EDUKIA 57
12.2. IZAPIDETZE-PROZESUA 57

13. I. ERANSKINA: JASANGARRITASUN ENERGETIKOARI BURUZKO AZTERLANA 60

13.1. TXOSTENAREN AURREKARIAK ETA HELBURUA 60
13.2. 4/2019 LEGEAREN HELBURUAK ETA PRINTZIPIOAK 61
13.3. ENERGIA-JASANGARRITASUNAREKIN LOTUTAKO UDAL-PLANAK 64
13.4. ENERGIA-JASANGARRITASUNAREN ESKAKIZUNETARA EGOKITZEAREN EBALUAZIOA 67
13.5. ERAIKINETAN ETA AZPIEGITURETAN ENERGIA BERRIZTAGARRIEN EZARTZE-MAILA EBALUATZEA 67
13.6. MUGIKORTASUNA 69
13.7. KANPOKO ARGIZTAPEN PUBLIKOA 70
13.8. ENERGIA-EFIZIENTZIA 71
13.9. ONDORIOAK 72

14. II. ERANSKINA: ESTATUKO ABOKATUTZA NAGUSIAREN TXOSTENA, KOSTALDEEN LEGEAREN II. TITULUKO ZORTASUNAK ETA MUGAK GETXOKO KIROL-PORTUAREN ESPAZIO-EREMUAN APLIKATZEAREN AUKERARI BURUZKOA 74

15. III. ERANSKINA: ESTATUKO ABOKATUTZA NAGUSIAK EGINDAKO TXOSTENA, BIZKAIKO FORU ALDUNDIAK GETXOKO KIROL PORTUARI DAGOKION BILBOKO PORTUAREN ZERBITZU-GUNEA ANTOLATZEKO PLAN BEREZIAREN ALDAKETA PUNTUALA IZAPIDETZEKO DUEN ESKUMENARI BURUZ 97

1. AURREKARIAK

Gaur egun indarrean dagoen Bilboko portuko zerbitzugunea antolatzeko Plan Berezia 1998ko uztailean onartu zuen Bizkaiko Foru Aldundiak. Ondoren, 2000. eta 2007. urteetan onartutako bi aldaketa puntual izan ditu.

Aipatutako Plan Berezia onartu zenetik gaur arte, portuen plangintzak eta antolamenduak bilakaera handia izan du espazioan eta araudian, eta une bakoitzean indarrean dagoen portu-legerian ezarritako figuren bidez gauzatu da; hasieran, Portuko Erabilera eta Espazioen Plana (PEEP), eta, gaur egun, Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketa (PEEM). PEEP 2006an onartu zen, eta, PEEM izenarekin, hainbat aldaketa egin dira, 2009an, 2011n, 2015ean, 2017an eta 2024an onartuak, eta etorkizuneko aldaketak aurreikusi dira, dike berriak eraikitzeko obrak amaitu ahala.

Horren guztiaren ondorioz, erabateko desoreka dago Plan Bereziaren eta PEEMen aurreikuspenen artean. Portuko antolamendu sektorialerako tresna horri dagokio, Estatuko portu-araudiaren arabera, portuko jabari publikoaren kanpo- eta barne-muga zehaztea, bai eta portuko zerbitzugunea banatzen den eremu bakoitzean garatu beharreko erabilerak eta jarduerak zehaztea ere, hau da, espazioen banaketa orokorra, hirigintza-administrazio eskudunak errespetatu behar dituen portu-erabileren arabera, bai eta portu-hiri interakzioarekin lotutako erabileretara bideratutako espazioak ere. Alderdi hori da Plan Berezia eguneratzea gomendatzen duten arrazoi nagusietako bat.

Horretarako, Bilboko Portu Agintaritzak hainbat urte daramatza Plan Bereziaren dokumentu eguneratu bat formulatzen, hirigintza-plangintza eta portu-plangintza koordinatu ahal izateko, nahiz eta portu-plangintzaren ondoz ondoko aldaketak zeregin hori atzeratzen ari diren.

Zehazki, eta aurrekoari kalterik egin gabe, gaur egun, Bilboko Portua penintsulako iparraldeko portu nagusietako bat denez gurutzaontzien trafikoan, ontziratzeko/lehorreratzeko portu gisa eskalak handitzea eta mota horretako trafikoetarako “home port” jarduera errazteko nahia kontuan hartuta, portu-erakundearen asmoa da dokumentuan sartzea Getxoko Kirol Portuan hotel bat ezartzeko aurreikuspena, ontzi-enpresa nagusien eskakizunei erantzun ahal izateko, Getxon dauden gurutzaontzien terminaletatik gertu hotel-azpiegitura egoki bat edukitzeko, bidaiarien eta tripulatzaileen gaua igaro ahal izateko. Ekimen hau inplikatutako eragile nagusiek adostu dute, bereziki, Bilboko Portu Agintaritzak eta Puerto Deportivo El Abra Getxo sozietate publikoak.

Hurrengo atalean justifikatzen den bezala, jarduketa honek indarreko hirigintza-esparrua egokitzea eskatzen du. Horregatik planteatu da Bilboko Portuaren plan bereziaren aldaketa puntuala egitea. Izan ere, aurreikusitako esku-hartzea premiazkoa denez, ezin da portuko plan berezi osoaren berrikuspena onesteko zain egon.

2. PORTUKO PLAN BEREZIAREN ALDAKETA PUNTUALAREN JUSTIFIKAZIOA ETA HELBURUAK

Bilboko Portu Agintaritzak Getxoko Kirol Portuko lurretan hotel bat eraikitzearen aldeko apustua egiten du, “home port” motako gurutzaontzien trafikoa sustatzeko, Getxoko gurutzaontzien terminalen ondoan dagoen hotel-azpiegitura bat sortuz, bidaiariek eta tripulazioek gaua igaro ahal izan dezaten.

Abra Getxo Port SL portu esparrua ustiatzen duen sozietateak PricewaterhouseCoopers aholkularitza enpresari eskatu dio Getxon hotel eraikin bat ezartzeko azterlan bat egiteko, 2024ko urtarrilean egina. Azterlanak Bizkaiko eta Getxoko turismo-sektorea aztertzen du, Espainiako portuetako hotel-benchmark bat egiten du eta tipologia-azterketa bat egiten du ezarpen berriaren ezaugarriak bideratzeko. Azterlanaren ondorioetan jasotzen denez, Getxoko batez besteko hotel-okupazioa handia denez eta Bilboko Portuko Agintaritzak gurutzaontzien trafikoari emango dion bultzadaren ondorioz bisitari eta erabiltzaile kopurua handitzea espero denez, udalerriko hotel-edukiera % 20-30 handitzearen alde egiten da, 4 izarreko hotel berri batekin, 175 eta 190 logela arteko edukierarekin.

Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen testu bategina (aurrerantzean, EPNZLTB) irailaren 5eko 2/2011 Legegintzako Errege Dekretuaren bidez onartu zen, eta 72. artikuluan arautzen ditu portuko jabari publikoan baimendutako erabilerak eta jarduerak. Artikulu horren 3. puntuak portuko jabari publikoan debekatuta dauden erabileren artean ezartzen ditu bizileku edo bizitoki gisa erabiltzen direnak. Hala ere, artikulu horren 4. puntuak hotel-erabilera baimentzeko baldintzak ezartzen ditu, honela:

“4. Salbuespen gisa, behar bezala egiaztatutako interes orokorreko arrazoiengatik, eta Estatuko Portuak erakundeak txostena egin ondoren, Ministro Kontseiluak kendu ahal izango du portu-jabari publikoko eremuetan portu-portuaren eta hiriaren arteko interakzioarekin lotutako logistika-jardueretarako eta erabileretarako hotel-instalazioen debekua, eta hotel-erabilera horiek portuko zerbitzugunea antolatzeko plan berezira edo tresna baliokidera egokitu beharko dira. Instalazio horiek ezin izango dira kokatu lehenengo 20 metroetan, itsasertzaren edo kaiko itsaslabarraren barruko mugatik aurrera lur barrura neurtuta.”

Getxoko gurutzaontzien terminaletatik gertu dagoen eremu batean hotel-azpiegitura bat sortzeko interes orokorreko arrazoiak oso garrantzitsuak dira, aurretik azaldutako arrazoiengatik. Era berean, egiaztatu da etorkizuneko hotela ezarri nahi den gunea gaur egun hiriaren eta portuaren arteko interakzioa erabiltzera bideratuta dagoela, gaur egun indarrean dagoen Portu Espazio eta Erabileren Mugaketak (PEEM) ezarritako portu-plangintzaren arabera, eta, beraz, portuko legeria sektorialean aurreikusitako baldintzetako lehena beteko litzatekeela.

Hala ere, indarrean dagoen Bilboko Portuko zerbitzugunea antolatzeko Plan Bereziak “kirol-eremu” gisa arautzen du gaur egun eremu hori, eta berariaz ezartzen du ez dela onartuko kirol-portuaz bestelako erabilerarik, eta ezin izango direla eraiki kokatuta dauden ertzeko kirol-portuak erabiltzeko ezinbestekoak diren elementuak baino.

Memoria honen 5. kapituluan deskribatuta dagoen moduan, indarreko plan bereziak eta bere aldaketek ezarritako hirigintza-antolamendua ez dago PEEMen eta bere aldaketen bitartez egindako portu-plangintzarekin koordinatuta. Bereziki, erabileren esleipenari dagokionez, xedea gainditzen duelako, indarrean dagoen portuko araudiarekin bat etorriz, eta Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketan (PEEM) xedatutakora jo behar delako, portuko araudi sektorialaren 69. artikuluan eta hurrengoetan zehazten den bezala, hau da, EPNZLTBn. 1998tik indarrean dagoen plan berezia portu-plangintzaren aurrekoa da. Azken hori 2006an Portuko Espazioak Erabiltzeko Plana onetsi zenean hasi zen.

Bilboko Portuko Plan Berezia 2011ko EPNZLTB baino lehenagokoa da. Horrek azaltzen du bi plangintza-tresnen artean eremu desberdinetarako erabilitako terminologiaren artean dagoen desadostasuna, eta berriro gogorarazi behar da, aipatutako EPNZLTBren arabera, PEEMi dagokiola legez, eta ez Plan Bereziari, portuko zerbitzugunea banatzen den eremu bakoitzerako aurreikusitako portu-erabileren esleipena, bai eta portuaren eta hiriaren arteko interakzioari lotutako erabileretarako espazioak ere.

Horregatik, indarrean dauden bitartean plangintza-tresna horiek aplikatu beharreko arau-testuinguruaren arabera interpretatu behar diren alde batera utzita, Bilboko Portuko Agintaritza lantzen ari den Bilboko Portuko zerbitzugunea antolatzeko Plan Berezia egokitzeko helburu nagusia portu-plangintzaren eta hirigintza-plangintzaren arteko beharrezko koordinazioa da.

Ondorioz, EPNZLTBren 72.2 artikuluan ezarritako bigarren baldintza betetzea, hau da, hotel-erabilerak portuko zerbitzugunea antolatzeko plan berezira egokitzea, hirigintza-esparrua indarrean dagoen PEEMera egokitzearen mende dago, Plan Bereziaren aldaketa puntual honen bidez.

Hirugarren kasua, itsasertzaren edo kaiko itsaslabarraren barruko mugatik gutxienez 20 metroko atzerapena, aurreikusitako eraikuntzaren kokapen fisikoari lotutako gaia da.

Nolanahi ere, baldintza horiek guztiak Ministro Kontseiluak portuko jabari publikoko espazioetan hotel-instalazioen debekua kentzearen mende daude, Estatuko Portuak erakundeak txostena egin ondoren, eta Plan Bereziaren aldaketa puntual hau dokumentu honetan programatutako hotel-erabilera aurreikusteko aukerarekin lotzen da.

Testuinguru horretan, Bilboko Portuko Zerbitzugunea Antolatzeko Plan Bereziaren aldaketa puntual honen helburu nagusia da Getxoko Kirol Portuko lurzoruaren kalifikazioa indarrean dagoen PEEMen ezarritakora egokitzea eta erabileren kalifikazio horrekin koherentea den erabileren erregulazioa egitea, EPNZLTB betez.

Asmoa lurralde-eremua mugatuagoa izaten laguntzea da, hau da, Getxoko Kirol Portua izatea. Bilboko Portuko Agintaritza horixe ari da planteatzean portuko gune guztirako, hau da, plan berezia indarreko PEEMekin bat etorriz eguneratzea. Adierazi behar da salbuespenezkoa dela hotel-erabilera, aldaketa puntual honetan aurreikusi bezala.

Plan Bereziaren Aldaketa Puntualaren aurreikusitako bidea bat dator Plan Berezian bertan adierazitakoarekin. Izan ere, Plan Bereziaren aldaketatzat hartzen da Planaren

berrikuspen orokorra eragiten ez duten dokumentuak edo zehaztapenak aldatzea edo gehitzea, ereduari eragiten ez diotelako, eta aldaketa zehatzak edo puntualak adieraztea; aldiz, berrikuspen gisa ulertu behar da Plan Bereziaren edo haren funtsezko elementuren baten berrazterketa globala".

Lehen adierazi den bezala, aurreikusitako esku-hartzeak eskatzen duen presa dela eta, ezinezkoa da Portuko Plan Berezi osoaren berrikuspena onartu arte itxarotea, plan hori beharrezko eduki eta epe egokiekin landuko baita.

Ekimen honek bete egiten ditu beharrizanaren, eraginkortasunaren, proportzionaltasunaren, segurtasun juridikoaren, gardentasunaren eta efizientziaren printzipioak, Administrazio Publikoen Administrazio Prozedura Erkidearen urriaren 1eko 39/2015 Legearen 129. artikuluak lege eta erregelamenduetarako ezarritakoak. Premia eta eraginkortasuna interes orokorreko arrazoi batek justifikatzen ditu, bai eta hori lortzeko tresna arauemaile egokiena aukeratzeak ere. Arauaren proportzionaltasuna bermatuta dago lortu nahi diren helburuetara egokitzen delako eta hartzaileek ez dutelako eskubide-murrizketarik edo betebeharren ezarpenik ezartzen. Segurtasun juridikoaren printzipioa betetzen da dokumentua indarrean dagoen hirigintza- eta portu-araudira egokitzen delako. Gardentasun-printzipioa hirigintza- eta ingurumen-legerian ezarritako prozeduretara egokitzen delako ere bermatzen da. Azkenik, eraginkortasun-printzipioa betetzen da, beharrezkoak ez diren administrazio-kargak eta baliabide publiko gehigarriak saihesten baitira.

3. EKIMENA ETA LANTALDEA

Plan Bereziaren Aldaketa hau idazteko ekimena Bilboko Portu Agintaritzari dagokio, Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen testu bateginaren (aurrerantzean, EPNZLTB) 56.2 artikuluan jasotzen den bezala.

Dokumentu hau Bilboko Portuko Agintaritzak egin du, Kreanen laguntza teknikoarekin. Lan honen laguntza teknikoaz arduratzen den talde teknikoa honako hau da:

Bilboko Portuko Agintaritza

Juan Carlos Verdeal	Idazkari nagusia
Carmen Martinez	Aholkularitza Juridikoko burua

Hirigintza-dokumentua idazteko laguntza teknikoa. Krean

Marco Segurola	Geografo hirigilea
Ane Miren Martínez	Arkitektoa
Aitor Gomara	Zuzenbidean lizentziatua

Ingurumen-azterketa estrategikoa: Ondoan S.Coop.

Azterlan akustikoa: Tecnalia

4. ESPEDIENTEA IZAPIDETZEA. DOKUMENTU HONEN IRISMENA ETA EDUKIA

Agiri hau izapidetzeari ekiteko, Bide Azpiegituretako Foru Departamentuko Lurralde Garapeneko Zuzendaritza Nagusiak ingurumen-ebaluazio estrategiko sinplifikatua hasteko eskatu zuen. Kontsulten fasea egin ondoren, Natura Inguruneko eta Nekazaritzako foru diputatuaren urtarrilaren 20ko 995/2025 Foru Aginduak ingurumen txosten estrategikoa eman zuen (Bizkaiko Aldizkari Ofiziala, 19. zk., 2025eko urtarrilaren 29koa). Memoria honen 10.1 kapituluan ingurumen-txostenaren zehaztapen nagusiak eta horiei nola erantzun zaien jasotzen da.

Jarraian, dokumentu honen hasierako onarpenaren aurretik jasotako txostenak, horien zehaztapen nagusiak eta erantzuteko modua laburbiltzen dira:

Uraren Euskal Agentziak (URA) txostena egin zuen 2024ko urrian, eta ondorio nagusiak hauek dira:

- *Saneamenduari dagokionez,* proposatutako hotel-instalazio berriak sortutako hondakin-urak udal-saneamenduko sarera konektatzeko beharra jaso beharko du hirigintza-araudiak, eta hori dokumentu honetako hirigintza-arauetan jasotzen da.

- *Izapidetzearen ondorengo faseetan, baliabide hidrikoen eskari berrien zenbatespena sartuko da. Uraren Legearen Testu Bateginaren 25.4 artikuluan ezarritakoaren arabera, arroko erakunde eskudunak nahitaezko erabakia emango du eskari horiek betetzeko baliabiderik dagoen ala ez erabakitzeko + hornidura eta saneamenduko erakunde kudeatzailearen txostena erantsiko da, Getxoko Kirol Portuko zerbitzuguneari zerbitzu egokia emango zaiola bermatzen duten azpiegituren nahikotasunari dagokionez.* Memoria honen 10.3 atalean jasotzen da ur-baliabideen eta saneamendu-azpiegituren behar berrien zenbatespena, eta erakunde kudeatzailearen nahitaezko txostena gehituko zaio espedienteari.

Eraldaketa Digitalerako eta Funtzio Publikorako Ministerioko T**elekomunikazioen Idazkaritza Nagusiak** txostena egin du Telekomunikazioari buruzko ekainaren 28ko 11/2022 Lege Orokorraren 50.2 artikuluari buruz, zeina 2024ko urriaren 3an sinatu baitzen. Txostena aldekoa da eta ez du dokumentuan sartu beharreko oharrik jasotzen.

Defentsa Ministerioak aldeko txostena eman zuen 2024ko urriaren 11n.

Garraio eta Mugikortasun Jasangarriko Ministerioko **Hegazkineria Zibilaren Zuzendaritza Nagusiak** bere txostena egin zuen 2024ko urriaren 17an. Txosten horretan adierazten denez, jarduketa-eremuaren kotaren eta zortasun aeronautikoen koten arteko marjina 185 m ingurukoa da, eta, beraz, tarte nahikoa dago zortasun aeronautikoa ez gainditzeko. Nolanahi ere, berariaz adierazten da Plan Bereziaren Aldaketaren arau-planoetan Bilboko Aireportuko Zortasun Aeronautikoen planoa sartu beharko dela (PII.02 plano gisa gehitu da), eta araudian txostenean adierazitako testua

jaso beharko dela (15. artikuluan gehitu da).

Kantauriko Konfederazio Hidrografikoak 2024ko abenduan eman zuen txostena, eta, bertan adierazten denez, hasieran onartu ondoren, Plan Bereziaren Aldaketa arroko erakunde honetara bidali beharko da, Uren Legearen testu bateginaren 25.4 artikuluan (uztailaren 20ko 1/2001 Errege Lege Dekretua) ezartzen denaren arabera nahitaez erabakia hartzeko, eta ur hornidurako zerbitzua kudeatzen duen erakundearen ziurtagiria aurkeztu beharko da, sareak hotel erabilera berriaren hornidura beharrak babesteko baliabide nahikoak dituela bermatzeko.

Trantsizio Ekologikorako eta Erronka Demografikorako Ministerioko **Kostaldearen eta Itsasoaren Zuzendaritza Nagusiak** txostena egin zuen 2024ko martxoaren 24an.

Kostaldearen txostenak EPNZLTBren hogeigarren xedapen gehigarria eta Estatuko Abokatutza Orokorrak 2022ko urriaren 20an egindako txostena interpretatzen ditu. Horren arabera, Kostaldeen araudiaren izaera osagarria eta portu-hiria interakzioa erabiltzeko mugatutako areak portuaren erabileran eta jardueran eraginik ez dutenez, eragin eremuaren zehaztapenak aplikatu behar zaizkie, 30. artikuluan eta Kostaldeei buruzko Legearen 59. artikuluan araututakoak, eta, beraz, justifikatu egin beharko da proposatutako antolamenduak (26 metroko altuera) ez duela sortzen pantaila arkitektonikorik edo bolumenen metaketarik, proposatutako eraikinen antolaera eta altuera ingurunearekin modu harmonikoan egin dadin, ikuseremua mugatu gabe eta itsasertzaren perspektiba desitxuratu gabe.

Era berean, adierazten da aurkeztutako planoetan ez direla mugaketaren lerroak adierazten, eta, beraz, alderdi hori KEOren 227.4 a) artikuluan araututakoaren arabera zuzendu beharko dela.

Bestalde, Kostaldearen txostenak oker interpretatzen du Bilboko Portuko Agintaritzak hotel-erabileraren aurreikuspena portuko beste eremu batzuetan txertatzeko duen borondatea. Memoria honen 2. kapituluan esaldi hau jasotzen da: “Asmoa lurralde-eremua mugatuagoa izaten laguntzea da, hau da, Getxoko Kirol Portua izatea. Bilboko Portuko Agintaritza horixe ari da planteatzean portuko gune guztirako”. Kostaldearen txostenak interpretatzen du esaldi hori hotel-erabileraren ezarpena portuko gainerako eremura hedatzeari buruzkoa dela, baina esan nahi du, bertsio honetan Kostaldeakek informatutako zirriborroari buruz argitzen den bezala, portu-eremu osoaren kalifikazioa PEEMen ezarritako erabileren erregulaziora zabaldu nahi dela.

Lehen bi alderdiak Estatuko Abokatutza Nagusiaren 2025eko maiatzaren 28ko txostenean aztertzen dira. Txosten hori jarraian garatzen da.

Estatuko Abokatutza Nagusiak txosten bat egin zuen 2025eko maiatzaren 28an, Bilboko Portuko Agintaritzak eskatuta, Kostaldeei buruzko aipatutako txostenaren edukia ikusita, Kostaldeei buruzko Legearen II. tituluan aurreikusitako zortasunak eta mugak Getxoko Kirol Portuaren eremu espazialean aplikatzeko aukerari buruz. Txosten hori Memoriaren II. eranskin gisa gehitu da.

Kasu honetan biltzen diren gogoeta juridikoak luze garatu ondoren, txostenak ondorio hauek ezartzen ditu:

1. Indarrean dagoen Kostaldeei buruzko Legean aurreikusitako kostaldeko zortasunak ezin zaizkio aplikatu Getxoko Kirol Portuaren eremuari, Bilboko Portuko PEEMen portu-eremu mugatuak dauden ala ez kontuan hartu gabe, portu-hiri interakzioa erabiltzeko.

2. Aipatutako Kostaldeei buruzko Erregelamenduaren 227. artikuluak eskatzen duen zortasunen irudikapen grafikoa zortasun horiek aplikagarriak diren lekuetan bakarrik jaso ahal izango da planoan, eta, beraz, ez dira jaso beharko halakorik ez dagoen lekuetan, portuko jabari publikoaren barruan gertatzen den bezala.

Modu horretan, hasierako onespenerako agiria idatzi da eta ingurumen-txosten estrategikoan eta sektore-txostenetan jasotako zehaztapenei erantzun zaie aurretik azaldu dugun moduan.

Bizkaiko Foru Aldundiaren Azpiegituretarako eta Lurralde Garapenerako Sailak 2025eko uztailaren 10eko erabakiaren bitartez hasieran onetsi zuen Bilboko Portuko zerbitzu-gunea antolatzeko plan bereziaren aldaketa puntuala (Getxoko kirol-portua). Hala, erabaki zuen Bizkaiko Aldizkari Ofizialean argitaratuko zela (175. BAO, 2025eko irailaren 15ekoa), baita ere lurralde historikoan garrantzitsuenak diren bi egunkaritan gutxienez. Ondoren, espedientea jendaurrean erakutsi zen hogei egun baliodunetan azken argitalpenetik aurrera zenbatzen hasita.

Jendaurrean erakusteko fasean alegazioak jaso ziren eta Bilboko Portuko Agintaritzari bidali zitzaizkion 2025eko azaroaren 26an, egokitzat jotzen zituen oharrak egin zitzan. Oso laburtuta, hauek dira jasotako alegazioak eta bakoitzaren edukia:

1. Getxoko Udala: proposatu zuten etorkizuneko hotelaren altuera gutxitzea eta Arriluzeko Naufragoen Etxearen goihabea gehieneko erreferentziatzat hartzea. Gainera, baldintzak ezarri nahi zituzten bermatzeko etorkizuneko eraikina inguruan integratuko dela.

2. Olaiz Artetxe de la Peña andrea: Kostaldearen eta Itsasoaren Zuzendaritza Nagusiak kontsulta-izapidean 2024ko martxoaren 24an idatzitako txostena jaso nahi zuen.

3. Eduardo Andrade Aurrecoechea jauna, Getxoko Alderdi Popularra udal-taldearen bozeramaile gisa: Azaldu zuen hotel berria eraikitzeko

proiektuaren aurka zegoela planteatutako dimentsioak zirela-eta. Kontra egoteko bere arrazoiak ziren inpaktu bisuala eta paisajistikoa, eraikinaren altueraren proportzioa gehiegizkoa izatea hiri-inguruarekiko eta abar. Hala, eraikinaren altuera murrizteko eskatu zuen. Aipatu zuen, gainera, proiektuak justifikazioa behar zuela eta neurriak falta zirela eremuan kutsatuta egon daitezkeen lurzoruetarako.

4. Antonio Sancho Villanova jaunak, Velázquez Sancho López Asociados SL merkataritza-sozietatea ordezkatuz, dokumentua berrikusteko eta egokitzeko eskatu zuen. Izan ere, bere ustetan, edukiak eta zehaztasunak akatsak zituzten, hala nola hauek: araudi-inpaktuaren analisia; egungo egoeraren ebaluazioa eta sortuko liratekeen inpaktuena; mugikortasun-azterlana jasotzen duen energia-jasangarritasunari buruzko azterlana eta interes publikoa justifikatu ez izana.

5. Mikel Bildosola Agirregomezkorta jaunak, EH Bildu Getxo udal-taldearen zinegotzi-bozeramaile gisa, hauek esan zituen: bere iritziz, interes ekonomiko pribatuak lehenetsi ziren interes publikoaren eta espazioaren jasangarritasunaren aurretik. Hala, eskatu zuen hotel-erabileraren gaikuntza ezabatzeko edo espedienteak atzera egiteko, modu horretan, agirian identifikatutako gabezia hauei erantzute aldera: interes orokorra behar beste justifikatuta ez egotea; paisaia-integrazioaren azterlanik ez egotea; Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen 21. artikulua urratu izana eta Getxoko HAPOrekiko bateragarritasuna analizatu ez izana.

6. Ibon Rodríguez Larrinaga jauna, El Abra Getxo Kirol Portuaren aholkulari gisa: Alegazioaren edukia aurrekoaren berdin-berdina da.

7. Carmen Díaz Pérez andrea, Getxoko Sozialistak PSE-EE (PSOE) udal-taldea ordezkatuz: eskatu zuen plan bereziaren aldaketa ez onesteko eta, horrenbestez, eremu horretan hotel batik ere ez eraikitzeko. Bere arrazoiak hauek izan ziren: ingurumena kaltetzea; Eusko Jaurlaritzaren Turismo eta Merkataritzako Plan Estrategikoarekin bat ez etortzea; herritarren partaidetzarik ez egotea eta aurreikusitako inbertsioaren ingurumen- eta gizarte-inpaktuaren ebaluaziorik egin ez izana.

8. Ignacio Basáñez Alfonso, Asociación de Amarristas y Comerciantes Getxo Kirol Portua GKP elkartearen presidente gisa: espedientea artxibatzeko eskatu zuen honakoetan oinarrituz: Bizkaiko Foru Aldundiak ez du eskumenik agiri hau izapidetu eta onesteko; ekimena ez da bideragarria, Getxoko HAPOn debekatuta dagoen erabilera delako; hirigintza-plangintzara egokitu beharra (hau da, Getxoko HAPOra); plan bereziaren eta PEEMren arteko desdoikuntza eta kokapen horretan hotel-erabilera ez izatea beharrezkoa edo egokia.

Bilboko Portuko Agintaritzak alegazioei erantzuteko txostena egin zuen eta bertan alegatzaileek planteatutako alderdi guztiak justifikatzen eta/edo ezeztatzen dira. Bereziki, proposamenaren interes publikoaren justifikazioa; portu-eremuan indarrean dagoen hirigintzako eskumen-esparrua; agiriaren ingurumen-ebaluazioan egindako prozesua eta Bizkaiko Foru Aldundiak agiria onesteko duen eskumena. Azken alderdi

horrekin lotuta, alegazioei erantzuteko idatzi zen txostenean Estatuko Abokatutza Nagusiak egindako txosten bat atxiki zen eta plan berezia aldatzeko memorian III. eranskin gisa gehitu zen.

Ikusita alegazio gehienak bat zetozela esanez egokia dela etorkizuneko hotelaren altuera murriztea, konparazio-analisi bat egin genuen. Bertan, etorkizuneko eraikinen altuera eta inguruko eraikin garrantzitsuenena alderatu genituen eta analisi horren bitartez erantzun zitzaien alegazioei. Ondorio gisa, alegazioei erantzuteko txostenean konparazio-plano bat gehitu genuen eta agiri honetan PII.02 plano gisa atxiki genuen. Analisi hori eta bere ondorioak xehetasun gehiagorekin azaldu dira 9.3 “Proposamenaren deskribapena” atalean.

Alegazioei erantzuteko txostenaren ondorio garrantzitsuena da etorkizuneko hotelaren gehieneko altuera murriztea egokia dela. Horrenbestez, gehienez 16 metroko altuera izango du eta horixe da eremu horretarako etorkizuneko eraikin guztietarako aurreikusitako gehieneko altuera.

Bilboko Portuko Agintaritzak alegazioei erantzuteko txostena Bizkaiko Foru Aldundira bidali zuen 2026ko urtarrilaren 26an eta aldundiak onartu egin zuen.

Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkariak 2025eko abenduaren 29ko 275. zenbakian Etxebizitzaren, lurzoruaren eta hirigintzaren arloko presako neurrien abenduaren 11ko 6/2025 Legea argitaratu zuen. Lege hori aztertu eta gero, ondorioztatu dugu ez diola agiri honi eragiten plan bereziaren aldaketa honen C agiriaren izenburuaren zati bat aldatzetik haratago. Horrek esan nahi du ez dela beharrezkoa agiria lege berrira egokitzea, ezta berriro ere jendaurrean erakustea.

Gauzak horrela, behin-behinean onesteko agiri hau idatzi dugu eta hasieran onetsi zen dokumentuarekin konparatuta aldaketa hauek gehitu ditugu. Doikuntzak, eguneraketak eta zuzenketak dira eta ez dute proposamena gehiegi aldatzen.

AGIRIA: A_MEMORIA

- **4. kapitulua.- Espedientea izapidetzea** Agiri honen irismena eta edukia: agiriaren izapidetzea eguneratzea, alegazioen laburpena eta agirian doiketak egitea, behin-behinean onesteko.

- **9.3. apartatua.- Proposatutako antolamenduaren deskribapena**: alegazioetan adierazi den etorkizuneko hotelaren altuerari lotuta planteatutakoarekiko erreferentzia, egindako analisia eta azkenean hartu zen erabakia gehitu dira.

- **11.3. apartatua.- Herritarrek parte hartzea:** jendaurrean erakusteko prozesuaren emaitzaren aipamena gehitzea.

- **III. eranskin berria.- Estatuko Abokatutza Nagusiaren txostena, Bizkaiko Foru Aldundiak agiria izapidetzeko duen eskumenari buruzkoa**: alegazioei erantzuteko txostenerako Estatuko Abokatutzak egindako txostena gehitu da.

AGIRIA: B_HIRIGINTZA-ARAUAK

- **20. artikulua:** Etorkizuneko hotelerako espezifikoki ezarritako gehieneko altuera ezabatu egin da.

- **19., 20., eta 21. artikuluak**: Artikulu horietan gehitu da egungo eraikinak ordezkatuko dituzten eraikinen gehieneko altuera 16 metrokoa izango dela, 22. artikuluan portua-merkataritza erabilera-gunerako jasotakoa hedatuz.

AGIRIA: C_HIRIGINTZA-JARDUKETAREN PROGRAMA ETA EKONOMIA- ETA FINANTZA-BIDERAGARRITASUNA

- Agiriaren izena partzialki aldatu da 6/2025 Legean ezarritakoan oinarrituz.

AGIRIA: D_LABURPEN EXEKUTIBOA

- Edukia eguneratu da memorian jasotakoaren arabera.

AGIRIA: E_PLANOAK

- **PII.02 "Etorkizuneko hotelaren altueraren eta inguruko eraikinen altueraren konparazioa":** alegazioei erantzuteko txostenean jasotako planoa gehitu da.
- **PII.03 "Zortasun aeronautikoak":** plano horren numerazioa aldatu da (lehen PII.02 zen).

5. EREMUAREN DESKRIBAPENA

5.1. MUGAKETA ETA EZAUGARRI FISIKOAK

Portuko Plan Bereziaren aldaketa puntual honen jarduketa-eremua Getxoko Kirol Portuari dagokion portuko zerbitzugunearen zatiarekin bakarrik lotzen da, Abra inguruan, Ereagako hondartzaren ondoan dagoen biribilgunearen eta Arriluzeko kaian dauden espazioen artean hedatzen dena, Algortako kontradikeraino eta gurutzaontzien terminalak kokatzen diren dikeetaraino. Agiri honetan hizpide den eremuaren azalera 140.029,41 m^2 ingurukoa da. PI.02 “Aldaketa honen eremua” informazio-planoak grafikoki erakusten du jarduketa-eremua.

1997an inauguratu zen Getxoko Kirol Portua, eta gaur egun erreferentziazko kirol-portua da Euskadin. Beharrezko zerbitzu nautiko guztiak eskaintzeaz gain (amarralekuak, joan-etorriak eta arlo teknikoa), hainbat kirol jarduera hartzen ditu (bela, arrauna eta beste kirol nautiko batzuk), eta aisialdirako eta sukaldaritzarako hainbat instalazio ditu, tabernak, jatetxeak, dendak eta haurrentzako parkea barne.

1992an, Eusko Jaurlaritzak, Bizkaiko Foru Aldundiak eta Getxoko Udalak "Puerto Deportivo el Abra - Getxo SA" sozietate publikoa eratu zuten, Getxoko Kirol Portua eraiki eta ustiatzeko. Azpiegitura lanak egin ondoren, 1994ko abenduan, Bilboko Portu Agintaritzak Getxoko Kirol Portua ustiatzeko administrazio emakida eman zion Puerto Deportivo El Abra - Getxo SA sozietate publikoari, hasieran 30 urterako, eta epe hori 2025eko urtarrilaren 4an amaitu zen. Ondoren, 15 urteko luzapena izan zuen, eta, gaur egun, kontzesio epea 2040ko urtarrilaren 4an amaitzen da.

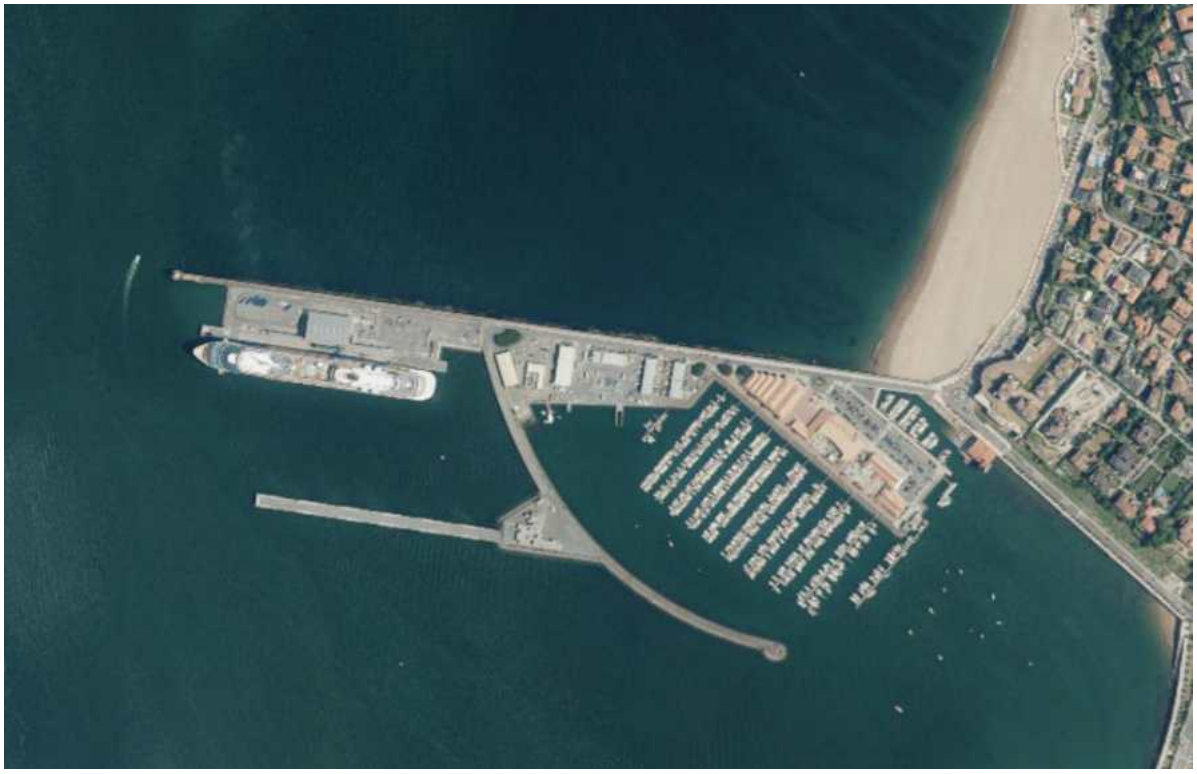
Ikuspegi nautikotik, Getxoko Kirol Portuak oso baldintza egokiak eskaintzen ditu nazioarteko nabigazio-ibilbideetan integratzeko, eta nabigatzeko ur-eremu egokia du. Gaur egun, 6 eta 24 metro bitarteko luzera duten ontzientzako 842 amarraleku ditu, 10 pantalanetan banatuta, eta ibiltzeko 45 amarraleku. 9.000 m^2 baino gehiagoko ontzitegi bat du, ohiko konponketa eta mantentze lanak *in situ* egiteko aukera ematen duena, egonaldi luzeetarako zurezko ontziraleku bat eskainiz.

Gaur egun, Getxoko Kirol Portuaren ondoko gurutzaontzien terminalak Euskadiko ate turistikoetako bat dira, dauden eta 2023an 150.000 bidaiari izatera iritsi diren turisten trafikoa dakarten gurutzaontzien hiru terminalei esker.

Era berean, Getxoko Kirol Portua ezin hobeto txertatuta dago portuaren eta hiriaren arteko harremanean, eta komunikazio onak ditu. Horrek zeregin nabarmena ematen dio aisialdi gune gisa, bere kirol eta nautika jardueraz gain. Ekitaldi, jarduera eta ikuskizunetarako guneak ditu, 860 plazako aparkalekua, gurutzaldi-egunetan 660ra murrizten dena, eta aisialdiko, jatetxeetako eta merkataritza-guneetako hainbat zerbitzu.

Getxoko Kirol Portuaren emakidaren barruan, hotel berria gaur egun indarrean dagoen PEEMek portuaren eta hiriaren arteko interakzio-erabileretarako esleitzen duen eremuaren barruan bakarrik ezarri ahal izango da, oraindik zehazteke dagoen espazio jakin batean, eta espazio hori azkenean onartzen diren administrazio-baimenen mende egongo da.

5.2. ARGAZKI-ERREPORTAJEA



6. BILBOKO PORTUKO PLANGINTZAREN EGUNGO EGOERA

6.1. PORTU-PLANGINTZAREN EZAUGARRI ESPEZIFIKOAK

Atal hau behar bezala ulertzeko, kontuan hartu behar da Bilboko Portua interes orokorreko portua dela, eta haren plangintzak berariazko arau-esparru berezia duela, Interes Orokorreko Portuen gaineko Estatuaren eskumeneko esparru juridikoa kontuan hartuta; esparru juridiko hori, funtsean, Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen testu bategina onartzen duen irailaren 5eko 2/2011 Legegintzako Errege Dekretuan oinarritzen da.

Horretarako, adierazi behar da portuko zerbitzugunea eta portu-erabilerak antolatzeko eskumena Portu Agintaritzari dagokiola, lurraldearen antolamenduaren eta hirigintzaren arloan eskumena duten administrazioekin koordinatuta (EPNZLTBren 25. b artikulua), interes orokorreko irizpideetan, kudeaketa-unitatean eta portuko ustiapenaren eta antolamenduaren eta itsas seinaleen zerbitzuen lehentasunean oinarrituta, hirigintza-plangintza orokorrari dagokionez (EPNZLTBren 56.1 artikulua).

Portuko zerbitzugunearen plangintza bi tresna osagarritan oinarritzen da:

a) Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketak (PEEM), arauz xedetzat duena, alde batetik, portuko zerbitzugunea zehaztea, zeinak barne hartuko baititu portu-erabilerak garatzeko beharrezkoak diren lurrezko eta urezko espazioak, portuko jarduera garatzeko aukera bermatzen duten erreserba-espazioak eta portuaren eta hiriaren arteko interakzioari lotutako erabileretara bidera daitezkeenak, eta, bestetik, portuko zerbitzugunea banatzen den eremu bakoitzerako aurreikusitako portu-erabilerak esleitzea, portuaren eta hiriaren arteko interakzioari lotutako erabileretarako espazioak barne. Zehaztapen hori Portuko Espazioak eta Erabilerak Mugatzeko Ministerioaren Aginduaren bidez egiten da (EPNZLTBren 69.1 artikulua).

   Lehen, tresna horrek Portu Eremuak Erabiltzeko Plana (PEEP) izena zuen, eta Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko azaroaren 24ko 27/1992 Legearen arabera arautzen zen (EPNZLTBk indargabetua).

b) Portuko Zerbitzugunea Antolatzeko Plan Berezia, zerbitzugunearen hirigintza-antolamendua helburu duena (EPNZLTBren 56 artikulua).

EPNZLTBren 56. artikuluaren arabera, hirigintza-antolamenduko plan orokorrek eta gainerako tresna orokorrek Estatuko portuen zerbitzugunea kalifikatu beharko dute, bai eta itsas seinaleen zerbitzuari atxikitako portuko jabari publikoa ere, portu-sistema orokor gisa, eta ezin izango dute jaso portua ustiatzeko eta itsas seinaleztapenerako eskumenen egikaritzan interferentzia edo nahasmendua eragiten duen zehaztapenik.

Portuko zerbitzugunea Portuko Sistema Orokor gisa kalifikatzeak zehazten du ondasun horien portu-antolamenduak eta -erabilerek lehentasuna izango dutela edozein lurralde- edo hirigintza-plani dagokionez, eta ezin izango da portu-ustiapeneko eskumenen erabileran interferentzia edo nahasmendua eragiten duen xedapenik sartu. Horrela, bada, ondasun horien portu-antolamenduari eta -erabilerari lehentasuna

ematen zaio, eragindako lursailei esleitutako hirigintza-antolamenduari dagokionez, jurisprudentzia konstituzionalak aitortuta duenez, besteak beste, Konstituzio Auzitegiaren 77/1984 epaia, uztailaren 3koa (1 eta 3. OJ); Konstituzio Auzitegiaren 40/1998 epaia, otsailaren 19koa (1 eta 3. OJ). 12, 17, 30 eta 35) edo 63/2023 KAE, maiatzaren 24koa.

Konstituzio Auzitegiaren jurisprudentzia irizpide finkatua jasota, 63/2023 epaiak hau xedatzen du: *"Lankidetza-teknikek gatazkan dauden alderdien interesei –Estatuaren portu-interesak eta lurraldearen antolamendurako eta hirigintzarako interes autonomikoak– konponbide egokia ematea ahalbidetzen ez duten kasuetan, adierazi dugu azken erabakia eskumen nagusiaren titularrari dagokiola (77/1984 KAE, 3. OJ), hau da, Estatuari portu-arloan. Izan ere, «Konstituzioak Estatuari eskumen esklusiboa esleitzen dionean, horren azpian interes orokor bat dagoelako —edo, behintzat, Konstituzioak hala ulertzen duelako—, eta interes horrek lehentasuna izan behar du kaltetutako beste lurralde-erakunde batzuek izan ditzaketen interesen gainetik»".* Halaber, honako hau gehitu du: *"Estatuaren eskumen-esleipenaren eta lurraldearen antolamenduaren eta hirigintzaren gaineko eskumenen edukia modulatzearen justifikazioaren azpian dagoen interes orokorrak Estatuaren interesa lehenestera garamatza, interes orokorreko portuen arloko erabilerak zehazteari dagokionez".*

6.2. BILBOKO PORTUKO PLAN BEREZIA

6.2.1. Bilboko Portu Autonomoaren zerbitzugunea antolatzeko plan berezia

Indarrean dagoen Plan Bereziaren behin betiko onarpena otsailaren 25eko 59/1993 Foru Aginduaren bidez egin zen (BAO, 69. zk., 1993ko martxoaren 25ekoa). Bertan, Bizkaiko Foru Aldundiak adierazi zuen planaren edukiaren sei alderdi zuzendu behar zirela aipatutako Plan Bereziaren Testu Bategina egiteko.

Portu Agintaritzak 59/1993 Foru Aginduaren baldintzen aurkako gora jotzeko errekurtsoa aurkeztu zuen 1993ko apirilaren 13an, eta 1998an ebatzi zen azkenean. Uztailaren 14ko 10/1998 Foru Erabakiak (1998ko uztailaren 29ko BAO, 143. zk.) behin betiko onartu zuen Plan Berezia, Bilboko Portuko Agintaritzak 1998ko otsailaren 16ko idazkian egindako gogoetak kontuan hartuta, eta Testu Bategina egiteko Plan Berezian osatu beharko liratekeen zehaztapenak zehazten ditu. Plan hori urte horretan bertan egin zuen Bilboko Portuko Agintaritzak, eta ordutik dago indarrean.

Plan Bereziak Barakaldo, Bilbo, Erandio, Getxo, Leioa, Portugalete, Santurtzi, Sestao eta Zierbena udalerriei eragiten die.

Plan Berezia indarrean jarri ondoren, bi aldaketa egin dira.

6.2.2. Bilboko Portuko zerbitzugunea antolatzeko Plan Bereziaren lehenengo aldaketa (2000)

2000ko martxoaren 7ko Foru Erabakiaren bidez behin betiko onartua (BAO, 63. zk., 2000ko martxoaren 30ekoa). Plan Bereziaren eraginpeko udalerri guztiei eragiten die.

Lehenengo aldaketa honen helburua “merkataritza-kaien gunean” erabilera onargarriak arautzea da (3.3.1 atala). Zehazki, industria-jardueren erregulazioa jasotzen du, batez ere itsas bidez iristen diren lehengaien banaketari edo lehen eraldaketari buruzkoa, edozein anbiguotasun normatibo saihesteko.

6.2.3. Bilboko Portuko zerbitzugunea antolatzeko Plan Bereziaren bigarren aldaketa, Zierbenako udalerriko portuaren eragin-eremuan (2007)

Abuztuaren 8ko 76/2007 Foru Aginduaren bidez behin betiko onartua (BAO, 167. zk., 2007ko abuztuaren 27koa). Zierbenako udalerriari eragiten dio.

Bigarren aldaketa honen helburua 3.3.4 ataleko "Antolamendua, erabilerak eta eraikuntza baldintzak" atalean sartzea da. Indarrean dagoen Plan Bereziaren "portuko afekzio-eremua", Zierbenako udalerrian dagoen portuaren afekzio-eremuan antolamenduari, erabileren definizioari eta eraikuntza-baldintzen ezarpenari dagokienez udal-plangintzara igortzea salbuesten duten zenbait zehaztapen.

Horrela, biodiesel-industriak instalatzeko dagoen eskariari erantzun nahi zion, lehengaien eskakizunak betetzen dituzten portu-azpiegiturak dituzten enklabeetatik ahalik eta gertuen kokatu behar baitira. Egoera horiek Zierbenako udalerrian dagoen "portuaren eragin-eremuan" gertatzen ziren, eta Plan Bereziak udal-plangintzara igortzen du horren antolamendua, erabilera horiek baimentzen ez zituena.

Erabilera horien ezarpena portuko legerian jasota dago, eta 2006an Portu Eremuak Erabiltzeko Plana onartzeak eremu hori definitzen du, industria osagarri eta biltegiratze eta logistikako portu-erabilera globalerako bokazioarekin.

Plan Bereziaren Aldaketak 3.3.4 atal horri (“Portuaren eragin-eremua”) bakarrik eragiten badio ere, egindako dokumentuak Plan Bereziaren eduki osoa jasotzen du, testu bategin gisa.

6.3. BILBOKO PORTUKO ZERBITZUGUNEAREN ERREGULAZIOAREN BILAKAERA

6.3.1. Bilboko Portuko espazioak erabiltzeko plana (2006)

Sustapen Ministerioak uztailaren 20ko FOM/2429/2006 Aginduaren bidez behin betiko onartu zuen (2006ko uztailaren 31ko BOE, 181. zk.), eta, ondoren, berrikusi eta eguneratu egin da, gaur egungo Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketaren bidez (PEEM), geroago adieraziko den zentzuan.

Portuko zerbitzugunea mugatzea du xede. Eremu horretan sartuko dira portu-erabilerak garatzeko beharrezkoak diren lurrezko eta urezko espazioak, portuko jarduera garatzeko aukera bermatzen duten erreserba-espazioak eta portukoak ez diren erabileretara bidera daitezkeenak, bai eta portuko zerbitzuguneko eremu funtzional bakoitzerako aurreikusitako portu-erabilerak esleitzea ere, portu-hiri interakzioari lotutako erabileretara bideratutako espazioak barne.

Tresna honek onartutako lurreko zerbitzugunearen mugaketak portua lau eremu funtzionaletan banatzen du, eta horiei dagozkien erabilerak esleitzen zaizkie.

Era berean, Portu Eremuak Erabiltzeko Planak gauzatzen duen ur-eremuaren mugaketak Bilboko Portuko Zerbitzuguneko uren mugaketa aldatzen du. Mugaketa hori Portu eta Kostaldeetako Zuzendaritza Nagusiaren 1981eko abenduaren 17ko Ebazpenaren bidez onartu zen, eta 1993ko azaroaren 30eko eta 2002ko uztailaren 16ko Ministro Aginduen bidez aldatu zen.

Aipatutako Portu Eremuak Erabiltzeko Plana onartu ondoren, hainbat aldaketa egin dira plan horretan. Hona hemen aldaketa horiek:

6.3.2. Bilboko Portuko espazioak erabiltzeko Planaren aldaketa (ez funtsezkoa) (2009)

Estatuko Portuen Lehendakaritzaren 2009ko azaroaren 23ko Ebazpenaren bidez onartua (BOE, 26. zk., 2010eko urtarrilaren 30ekoa). Aldaketa horrek 25.000 m^2-ko azalerako lursail baten erabilera aldaketa jasotzen du. Lurzati hori Zierbenako udalerriko AZ-1 kaian dago. Partzela horretarako, “portu-erabilera osagarria, kategoria industrialean” onartu da, eta lehen aurreikusitako erabilera, berriz, “merkataritzako portu-erabilera, solteko produktu solidoen kategorian”. Aldaketa horren oinarria kai horretan industria-planta bat jartzeko beharra da, hainbat aukera aztertu ondoren.

6.3.3. Bilboko Portuko espazioak erabiltzeko Planaren bigarren aldaketa (ez funtsezkoa) (2011)

Estatuko Portuen Lehendakaritzaren 2011ko azaroaren 2ko Ebazpenaren bidez onartua (BOE, 298. zk., 2011ko abenduaren 12koa). Aldaketa horrek azalera berri hauek gehitzen dizkio Bilboko Portuko lurreko zerbitzuguneari, eta horiei dagozkien erabilerak esleitzen dira:

- AZ-2 eta AZ-3 kaiak: erabilera hauek ematen zaizkie:

    a) Merkataritzako portu-erabilera, kategoria espezifikorik gabea, AZ-2 kaian, kaiaren ertzetik hurbilen dagoen 150 m-ko zabalerako lerrokaduran, guztira 110.355,59 m2-ko hedadurarekin. AZ-3 kaian, 175 metroko zabalerako lerrokaduran, kaiaren ertzaren ondoan, 147.907,98 m2-ko hedadurarekin.

    b) Portu-erabilera osagarria, kategoria espezifikorik gabea, kaiaren gainerako azalerarekiko, hau da, 100.003,25 m^2-ko azalera, eta AZ-3 kairako 152.125,40 m^2-ko azalera.

- Gurutzaldietarako kai berria: Algortako kontradikeari atxikitako kaia, 354 m luze eta 26.757,15 m^2-ko azalerakoa. Kai osoari esleitutako erabilera merkataritzako portu-erabilera da, bidaiarien kategorian.

- Punta Sollanako dikearen luzapena: 400 metroko luzera eta 27.265,53 m^2-ko lur-azalera duen lerrokadura berria. Obra honetarako esleitutako erabilera Portu Erabilera Osagarria da, Industria kategorian.

Azalera horiek Bilboko Portuko lurreko zerbitzugunean sartzeak gaur egun definituta dagoen portuko uren I. eremuaren hedadura bera murriztea dakar.

Era berean, partzialki aldatzen dira AZ-1 eta A-3 kaiei esleitutako erabilerak.

6.3.4. Bilboko Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketaren hirugarren aldaketa (funtsezkoa) (2015)

Bilboko Portuko Agintaritzak 2013ko maiatzaren 30ean onartu zuen dokumentu horren proposamena. Ondoren, dokumentua 2015eko otsailean berrikusi zen, Estatuko Portuak erakundeak egindako jarraibideei erantzuteko. Azkenik, Sustapen Ministerioak urriaren 6ko FOM/2162/2015 Aginduaren bidez onartu zuen PEEMen aldaketa (2015eko urriaren 17ko BOE, 249. zk.).

Aldaketa honen helburu nagusia zerbitzugunea berrikustea da, antzemandako zehaztasun falta grafikoak zuzenduz, batez ere arrazoi kartografikoengatik, mugaketa berria behar bezala finkatuz dokumentazioaren azterketa sakona egin ondoren eta egungo hiri-parametroetara egokituz. Gainera, aldaketa aprobetxatzen da portu-titulartasuneko ondasunak jardueraren berezko xedeari eragiteko, azpiegiturak kontserbatzeko eta mantentzeko lanak egingo direla bermatuz eta portu-espazioen herri-jabariko atxikipena koherentziaz hornituz beste administrazio publiko batzuen alde.

Era berean, aldaketa Erabilera Plan zaharra EPNZLTBn xedatutakora egokitzea da. Plan horren arabera, izena aldatu eta Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketa (PEEM) jarriko zaio, aipatutako araudian aurreikusitako erabilera globalen egokitzapen terminologikoa eginda.

Bilboko Portuko Agintaritzaren Administrazio Kontseiluak, 2014ko maiatzaren 23an

egindako bilkuran, erabaki zuen ez zela beharrezkoa Galindo ibaiaren bokaleko ur-geruzaren zati bat PEEMen funtsezko aldaketan integratuta izapidetzeko, Kostaldearen eta Itsasoaren Jasangarritasuneko Zuzendaritza Nagusiak ezarritako baldintza gisa. Tarte hori Barakaldo eta Sestao udalerrietan dauden bi zubien artean dago, eta 3.627 m^2-ko ur-geruzako azalera du, portuko zerbitzugunetik kentzen dena, merkataritza-nabigaziorako interesik ez duelako. Ez-beharrezkotasunaren adierazpena eranskin gisa gehitu zaio PEEMen funtsezko dokumentazioari, dokumentuaren gainerakoarekin batera onartzeko.

6.3.5. Bilboko Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketaren laugarren aldaketa (ez funtsezkoa) (2017)

Estatuko Portuen Kontseilu Errektorearen 2016ko abenduaren 28ko Ebazpenaren bidez (BOE, 100. zk., 2017ko apirilaren 27koa), Bilboko Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketaren aldaketa ez-funtsezkoa onartu zen. Aldaketa horrek Zierbenako dikeari atxikitako AZ-2 eta AZ-3 kaien erabileren esleipenari eragiten dio. Hala, AZ-2 eta AZ-3 kaietan merkataritzako portu-erabilera kaien ertzetik hurbilen dagoen 80 metroko zabalerako lerrokadurari esleitzen zaio, eta portu-erabilera mistoa, merkataritzako portu-erabilera eta erabilera osagarria barne hartzen dituena, aipatutako kaien gainerako azalerari, merkataritzako portu-erabilera gailenduz.

6.3.6. Zorrotzako (2019) eta Zorrotzaurreko (2021) desafektazioak

Une horretatik aurrera (2017), desafektazio-ebazpen bana eman da, portuko zerbitzugunearen espazio-eremua aldatu dutenak. Lehenik eta behin, Sustapen Ministerioaren 2019ko abenduaren 4ko Ebazpena, zeinaren bidez Zorrotzako (Bilboko udalerria) zerbitzuguneko portu-espazioak desafektatu baitziren. Ebazpen horrek 96.918 m^2-ko azalera hartzen zuen lurreko zerbitzugunean eta hari lotutako trenbide-konexioko lurretan, eta horrek esan nahi du merkataritza- eta erreserba-erabilerak murriztu egiten direla 81.583 m^2-ko eta 7.311 m^2-ko azaleretan, hurrenez hurren.

Bigarrenik, Zorrotzaurre uhartean, Bilboko udalerrian, sortutako betelanen desafektazioa, Sustapen Ministerioaren 2021eko abenduaren 20ko ebazpen bidez adostua, 51.681,57 m^2-ko azalera hartzen zuena. Bi jarduerak PEEMen funtsezko aldaketan sartuta daude, eta jarraian adieraziko da aldaketa hori.

6.3.7. Bilboko Portuko Espazioen eta Erabileren Mugaketaren bosgarren aldaketa (funtsezkoa) (2024)

2024ko maiatzaren 10ean, Garraio eta Mugikortasun Jasangarriko Ministerioaren 509/2024 Agindua eman da, zeinaren bidez onartzen baita Bilboko Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketaren funtsezko aldaketa (BOE, 131. zk., 2024ko maiatzaren 30ekoa) (aurrerantzean, TRM/509/2024 Agindua). Testu horrek bat egiten du espediente bakarrean Bilboko Portuko PEEMen funtsezko aldaketarako aldez aurreko proposamenekin, zeinak portuko gobernu organoak erabaki baitzituen 2017, 2018 eta 2019 eta 2021eko ekitaldietan, Estatuko Portuek adierazitako irizpide orokorrak eta Ogasun eta Funtzio Publikoko Ministerioaren 2023ko irailaren 18ko Agindua.

TRM/509/2024 Aginduak honako alderdi hauek jasotzen ditu:

a) Portuko jabari publikoan sartzea portuko obrek sortutako lehorreko espazio hauek, Bilboko Portuko I. eremuaren edo portuko uren barnealdearen azalera bera murriztuta:

- Santurtziko Kanpoko Abran portua handitzeko kai-mutur nagusiaren 1. faseko obrek sortutako espazioak, A-4 eta A-5 kaiak, 267.948,92 m^2-ko lurrazal gehigarria osatzen dutenak.
- Erandioko Udondoko dartsenako betelanaren obrek sortutako espazioak, 23.994,82 m^2-ko lurrazal gehigarria osatzen dutenak.

b) Gaur egun itsasoaren eta lehorraren arteko jabari publikokoak diren espazio hauek portuko jabari publikoan eragitea:

Zierbenan, Luzueroko puntako ibilgailuen sarbidea babesteko horma edo luzetarako dikeekin lotutako itsas-lehorreko guneko espazioak, 40.256 m^2-ko azalera dutenak.

- Sestaoko itsas izaerako industria-instalazio zaharretako dike lehorrekin eta arrapala lehorreratuekin lotutako itsas-lehorreko eremuak, 9.406,61 m^2-ko azalera dutenak. Portu-demanioaren eremua kartografikoki berrikusiko da, babes-dokumentazioaren arabera.

c) Portuko jabari publikoari atxikitako edo/eta eragindako azalera berriei honako portu-erabilera hauek esleitzea:

- A-4 eta A-5 kaietako itsaslabarretik hurbilen dagoen 100 metroko zerrendari lotutako kai-mutur zentralaren 1. faseko azalerekiko merkataritza-portu-erabilera, 97.211,98 m^2-ko guztizko hedadurarekin, eta portu-erabilera mistoa, portu-erabilera komertziala eta portu-erabilera osagarria barne hartzen dituena, merkataritza-portu-erabileraren nagusitasunarekin, aipatutako kaien atzeko azaleraren gainerakoarekiko, 170.736,94 m^2-ko azalerarekin.
- Udondoko dartsenako betelanean sortutako espazio berrien osagarri den portu-erabilera, 23.994,82 m^2-ko azalerari eragiten
- Erreserbako portu-erabilera Zierbenako Luzueroko puntako ibilgailuen sarbidea babesteko luzetarako hormek edo dikeek hartzen dituzten

espazioetarako, 40.256 m^2-ko azalerarekin.

- Sestaoko kai lehorrekin eta ontzitegiekin lotutako espazioen osagarri den portu-erabilera, 9.406,61 m^2-ko azalera hartzen duena.

d) Indarrean dagoen Bilboko Portuaren PEEMean Bizkaia Kaiaren atzealdera esleitutako merkataritzako portu-erabilera aldatzea, Victoria Erregina Kaiaren atzeko aldean espazio txiki bat barne hartuta, biak Santurtziko udalerrian, eta espazio horiei portu-erabilera mistoa esleitzea, portuko merkataritza-erabilera eta portu-erabilera osagarria barne hartzen dituena, merkataritzako portu-erabilera nagusituta, 134.811 m^2-ko azalera bateratuari eragiten diona.

e) Indarrean dagoen Bilboko Portuko PEEMen Kai-mutur Nagusiaren atzealdera, A-2 eta A-6 kaien luzapenean, Santurtzin, esleitutako merkataritzako portu-erabilera aldatzea, espazio horiei portuko merkataritza-erabilera eta portu-erabilera osagarria barne hartzen dituen portu-erabilera mistoa esleituz, merkataritzako portu-erabilera nagusituz, 98.539,92 m^2-ko azalerari eragiten diona.

f) Indarrean dagoen Bilboko Portuko PEEMen esleitu zaion merkataritzako portu-erabilera aldatzea, Santurtziko Portua Handitzeko Logistika Jardueren Gunean kokatutako trapezoidal formako espazio batera, A-2 eta A-3 kaien barrualdean, eta espazio horri portu-erabilera osagarria esleitzea, 28.325,95 m^2-ko azalerari eragiten diona.

g) Indarrean dagoen Bilboko Portuko PEEMen Merkataritzako portu-erabilera eta portu-erabilera osagarria aldatzea, Zierbenako AZ-1 kaiaren atzeko aldera, eta espazio horri portu-erabilera mistoa esleitzea, portu-erabilera komertziala eta portu-erabilera osagarria barne hartzen dituena, merkataritzako portu-erabilera nagusi dela, 102.121,62 m^2-ko baterako azalerari eragiten diona.

h) Kartografia eguneratzea portu-eremuan egindako obrekin, bereziki Deustuko kanalean egindakoekin, eta Bizkaiko Foru Aldundiaren eskumeneko N-639 errepideari dagokionez indarrean dagoen Bilboko Portuko PEEMen informazio grafikoan dauden akats materialak zuzentzea. Errepide horren 20.150,33 m2-ko azalera portuko zerbitzugunetik kanpo utzi behar da, eta horietatik 17.722,33 m^2 portuaren eta hiriaren arteko interakzioaren erabilerari dagozkio, eta 2.428 m^2 portu-erabilera osagarriari.

i) Portuko zerbitzuguneko portu-erabilerak 2/2011 Legegintzako Errege Dekretuaren 72. artikuluan ezarritakora egokitzea, Itsas Seinaleztapenaren erabilera ezabatuta, 28.592,46 m^2-ko azalerari eragiten baitio, eta itsasargira sartzeko errepideak eta Galeako puntako dikeak okupatzen duten espazioa 2.564 m^2-ko azaleran mantenduko da, Portu Erreserbaren erabilera esleituta.

j) Herri Lan eta Garraio Ministerioaren 1994ko apirilaren 28ko Aginduaren arabera eta 2/2011 Legegintzako Errege Dekretuarekin bat etorriz, Bilboko Portuko Agintaritzari atxikitako itsas seinaleen zerbitzuari atxikitako portuko jabari publikoaren informazio-planoen zerrenda jasotzen duen dokumentuaren eranskina eranstea.

k) Kudeaketa Erreserba Unitarioaren erabilera kentzea. Erreserba horren 306.990,51 m^2-ko azalera automatikoki gehitzen zaio Portu Erreserbaren erabilerari.

l) Barne hartzen du Petróleos del Norte, S.A. findegiaren instalazioak hartzen dituzten itsaso eta lehorraren arteko jabari publikoko lurren portuko jabari publikoari eragitea. Instalazio horiek Muskizko udalerrian daude (Bizkaia), Bilboko Portuko zerbitzugunearen parte dira, eta portuko jabari publikoan integratu dira, instalazioen egungo erabilera eta xedea mantenduz, portu-erabilera osagarriarekin.

m) Azaleren taulak erabileren arabera eguneratzea, dagozkien arauzko planoak sartuta, erasandako eta baztertutako espazioak eta gauzatutako obrak adierazita, eta portuko uren eremuko planoak eguneratuta, azalera berriak ETRS89 erreferentzia geodesiko ofizialeko sisteman sartuta.

PEEMen funtsezko aldaketa hau onartzeak zenbait baldintza dakartza, hala nola Nerbioi itsasadarretik eta Deustuko Kanaletik gorako urak, Ereaga, Arrigunaga eta Areetako hondartzak eta dagozkien bainu-eremuak, Getxoko kostalde naturaleko espazioak itsas-lehorreko jabari publikoan sartzeko izapidetzea, Portu Zaharra parkeko aparkalekuaren amaieraren eta Arrigunagako hondartzaren itxierako hegoaldeko kai-muturraren artean, etab.

6.3.8. Bilboko Portuko Espazioen eta Erabileren Mugaketaren seigarren aldaketa (ez funtsezkoa) (2024)

Estatuko Portuen Kontseilu Errektoreak 2024ko uztailaren 23an emandako ebazpenaren bidez (BOE, 192. zk., 2024ko abuztuaren 9koa), Luzueroko puntari eta AZ0 kaiari buruzko PEEMen aldaketa ez-funtsezkoa onartu zen, hasieran Bilboko Portu Agintaritzak bi espediente independente eratu baitzituen. Aldaketa hauek egin dira:

1) Luzueroko puntako ingurua aldatzeari dagokionez, erabilera osagarria 102.218,69 m^2-ko erreserba-azalerari esleitzea. Azalera hori Luzueroko puntako harrobi zaharraren ondoan dago, Zierbenako udalerrian.

2) AZ-0 kaian egindako obrak sartzeari dagokionez:

   - AZ-1 kaiaren luzapenak sortutako espazioak portuko jabari publikoan sartzea, 49.723 m^2-ko lurrazalarekin, eta azalera hori I. eremutik edo portuko uren barnealdetik murriztea.
   - Sortutako kai berriari AZ-0 kaia deitzea.
   - Merkataritzako portu-erabilera esleitzea kai berriaren itsaslabarretik gertuen dagoen 80 metroko inguruko zerrendari lotutako azalerei, 17.861 m^2-ko guztizko hedadurarekin; eta portu-erabilera mistoari, merkataritzako portu-erabilera eta portu-erabilera osagarria barne hartzen dituena, merkataritzako portu-erabileraren nagusitasunarekin, aipatutako kaiaren atzeko gainerako azalerari, 31.862 m^2-ko azalerarekin.

- Azaleren taulak erabileren arabera eguneratzea.

7. GETXOKO KIROL PORTUAREN ANTOLAMENDUA

7.1. GETXOKO KIROL PORTUA BILBOKO PORTUKO PLAN BEREZIAN

Lehen adierazi den bezala, Bilboko Portuko Zerbitzugunea Antolatzeko Plan Berezia uztailaren 14ko 10/1998 Foru Erabakiaren bidez onartu zen behin betiko (BAO, 143. zk., 1998ko uztailaren 29koa), Bilboko Portuko Agintaritzak egindako oharrak kontuan hartuta, eta urte horretan bertan testu bategina osatu zen.

Plan Bereziak Getxoko Kirol Portu osoa hartzen du “Portu- eta kirol-eremua” kategoriaren barruan. Indarrean dagoen Plan Berezian, eremu horretarako proposatutako antolamendua jasota dago Memoriaren 3.3.5 atalean (“Portu- eta kirol-eremua”). Antolamendu-planoek portuko zerbitzugunerako ezarritako lurzoruaren kalifikazioa jaso besterik ez dute egiten, PI.03 "Indarrean dagoen Plan Berezia - Lurzoruaren kalifikazioa (xehetasuna)" informazio-planoan jasotakoaren arabera.

Jarraian, kirol-portu eremuaren antolamendua islatzen duen atalaren edukia kopiatuko dugu:

3.3.5. Portu- eta kirol-eremua

Definizioa:

Portu- eta kirol-eremutzat hartuko dira kirol-nabigaziorako erabiltzen diren zerbitzuguneko eremuak.

Kokapena:

Getxoko udalerrian dauden nautika- eta kirol-enklabeei aplikatzen zaie kalifikazio hori: Areetako ontziralekua eta Getxoko Kirol Portua, Arriluzen.

Udal-plangintzaren zehaztapenak:

Portu- eta kirol-eremu gisa mugatutako areak hainbat izendapenekin kalifikatuta daude indarrean dagoen udal-plangintzan, eta horiek guztiak bateragarriak dira aipatutako kalifikazioarekin.

Kirol-eremu berriak zabaltzea edo sortzea

Portu Agintaritzak kirol-eremu berriak sortzeko edo daudenak handitzeko baimena eman ahal izango du, beste kalifikazio batzuei dagozkien lursailetan, baldin eta Erabilera Planaren edo emakida-proiektuaren bidez instalazio horien kaltegabetasuna bermatzen bada, bai itsas trafikoaren ikuspegitik, bai lehorrekoaren ikuspegitik, bereziki, sortutako aparkatze-eskariari dagokionez.

Erabilerak:

Kirol-portuaren erabilera bakarrik onartuko da.

Eraikitzeko baldintzak

Horiek kokatuta dauden ertzeko kirol-portuak erabiltzeko ezinbestekoak diren elementuak bakarrik eraiki ahal izango dira.

Indarrean dagoen Plan Bereziak ez du nautika- eta kirol-erabileren araudirik, eta, beraz, ez dago arau-oinarri objektiborik eremu horretan tresna horretan oinarrituta zer erabilera onar daitezkeen ezartzeko.

Nolanahi ere, hotel-erabilera salbuespenezko erabilera denez portuko zerbitzugunean, portuko legeriak oro har baztertuta, argi geratzen da gaur egun erabilera hori ez datorrela bat Plan Bereziarekin, eta, beraz, ez da baldintza hori betetzen, ezinbestekoa baita hotel-erabileraren debekua kentzeko, EPNZLTBren 72.4 artikuluan ezarritakoaren arabera. Horren ondorioz, beharrezkoa da Plan Bereziaren aldaketa puntual hau egitea.

7.2. GETXOKO KIROL-PORTUA PORTU-ANTOLAMENDUAN (PEEM)

Indarrean dagoen Portu Espazio eta Erabileren Mugaketak (PEEM) Plan Berezian jasotakoaren aldean espazio eta erabilera desberdinak dituen eremua mugatzen du. Portuko zerbitzugunearen eremua handitu egin da Algortako kontradikearen eremuan, lurraren eta itsasoaren arteko mugak mugatzeko arrazoi teknikoengatik, eta ekialdean hedapen handia izan du, gurutzaldietarako kaiak (1., 2. eta 3. atrakalekuak) eraiki direlako.

PI.05 “Zerbitzugunearen mugaketaren aldaketak” izeneko informazio-planoak dokumentu honen eremuan portuko zerbitzugunearen mugaketan izandako aldaketak islatzen ditu, 1998tik indarrean dagoen Plan Berezian jasotakoaren eta indarrean dagoen PEEM dokumentuan jasotakoaren artean. Dokumentu hori, gaur egun aplikatzekoa den legeriaren arabera, aurretik adierazi bezala, portuko zerbitzugunea mugatzeko eta dagozkion portu-erabilerak esleitzeko eskuduna da, portuaren eta hiriaren arteko interakzioari lotutako erabilerak barne. Plano horretan 1998 eta gaur egun artean baztertutako eta sartutako espazioak adierazten dira.

Portuko erabilerak arautzeari dagokionez, PEEMek Getxoko Kirol Portuari dagozkion espazioak 4 erabilera kategoriatan banatzen ditu:

a) Portuaren merkataritza-erabilera.
b) Portuaren erabilera itsasketarako eta ur-kiroletarako.
c) Portuaren eta hiriaren arteko elkarrekintza.
d) Erabilera mistoa: portuaren eta hiriaren arteko elkarrekintza / Portuaren erabilera itsasketarako eta ur-kiroletarako.

PI.04 “Portuko espazio eta erabileren mugaketa (xehetasuna)” informazio-planoak PEEMek lurzoruari emandako kalifikazioa islatzen du.

Getxoko Kirol Portuaren egungo emakidaren barruan, programatutako hotel-azpiegitura berriaren ezarpena gaur egun indarrean dagoen PEEMek portuaren eta hiriaren arteko interakziorako esleitzen duen eremuaren barruan kokatuko da, oraindik zehaztu gabe dagoen espazio zehatz batean. Beraz, portu-plangintzari dagokionez,

dagokion baldintza hori beteko litzateke hotel-erabileraren debekua kentzeko, EEMLTBren 72.4 artikuluan ezarritakoaren arabera.

7.3. EMAKIDAREN EGOERA

Azkenik, Getxoko udalerriko Puerto Deportivo El Abra - Getxo SA sozietatearen titulartasuneko emakidaren xedeari eta helburuari dagokienez, esan behar da Bilboko Portu Agintaritzaren Administrazio Kontseiluak, 2022ko azaroaren 3ko bilkuran, emakida horren kontzesio xedea aldatzea onartu zuela, Portu Espazio eta Erabileren Mugaketan ezarritako zehaztapenekin bat etorriz, eta honela:

«Puerto Deportivo El Abra-Getxo, S.A. sozietatearen titulartasuneko emakida horren funtsezko aldaketa onartzea. Aldaketa hori emakida-xedea aldatzean datza, Erakundearen Zuzendaritzak emandako txostenean oinarrituta. Txosten horrek emakida-aldaketa emateko baldintza berriak ezartzen ditu, emakidadunak berariaz onartutakoak, eta honako emakida-helmuga hau izango du: “kirol-portua eraikitzea, ustiatzea eta mantentzea, merkataritza-erabileren osagarriak, gizarte- eta kultura-arloko, turismoko, kiroleko, berrikuntzako eta lotutako enpresa-garapeneko jarduerak, aparkalekua, kirol-portuko jarduera nagusiaren jarduera osagarriak eta lagungarriak barne”, gainerako emakida-baldintzak inolako aldaketarik gabe mantenduz, emakidadunari emakida aldatzeko ebazpena jakinarazten zaion egunetik aurrera».

Testuinguru horretan, aurreikusita dago Getxoko Kirol Portua osorik birmoldatzea, instalazioak eskari berrietara egokitzeko eta ingurune horren hiri-erakargarritasuna hobetzeko.

8. PORTU-PLANGINTZAREN ETA BESTE PLANGINTZA-EREMU BATZUEN ARTEKO LOTURA

8.1. BILBO METROPOLIKO LURRALDE PLAN PARTZIALA

84/2025 Dekretuak, apirilaren 8koak, behin betiko onartzen du Bilbo metropoliko Eremu Funtzionalaren Lurralde Plan Partziala (2025eko maiatzaren 12ko EHAA). Dokumentu hau 2006tik indarrean dagoen aurreko LPParen berrikuspena da. Ingurune horretako lurralde-plangintzaren figura nagusia da, Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamenduaren Gidalerroak garatzeko.

Bilboko Portuak presentzia nabarmena zuen 2006ko LPPan, eta hori hainbat eragiketa estrategikotan (gaztelaniaz, OE) eta Ekintza Egituratzailetan (gaztelaniaz, AE) islatzen zen: OE10 “Portua”; AE.11 “Porturako bide-sarbidea”; AE.13 “Salgaiak portura sartzea”; AE.22 “Portu-azpiegiturak. Ontzi handientzako atrakalekua Getxon ”. AE.22ak bakarrik zuen eragin zuzena Getxoko Kirol Portuan, eta duela zenbait urte gauzatutako jarduketa da.

LPParen Berrikuspenak oinarrizko printzipioari eusten dio: Bilboko Portua lehen mailako logistika-nodo gisa eta EAEn bereizitako jarduera ekonomikoaren eremu gisa sustatzea. Portu-plangintzari dagokionez, Bilboko Portuko Zerbitzugunea Antolatzeko Plan Berezia eguneratzea proposatu du, portu-plangintzako tresnetara egokitzeko: Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketa (PEEM) eta ondorengo aldaketak, eta, Plan Berezia egokitu ondoren, portu-ustiapenerako interesa galdu duten eta etorkizunean portuko legerian ezarritako prozedurei jarraituz desafektatu daitezkeen espazioak definitzea. Portuko Agintaritza aspalditik ari da ildo horietan lanean.

Ez dago Plan Bereziaren aldaketa puntual honen xede den Getxoko Kirol Portuari buruzko zehaztapen espezifikorik.

8.2. GETXOKO HIRI ANTOLAMENDUKO PLAN OROKORRA (HAPO)

Plan Bereziaren aldaketa puntual honek Getxoko udalerriari bakarrik eragiten dio.

Getxoko Hiri Antolamenduko Plan Orokorraren berrikuspena behin betiko onartu da Getxoko Udalaren Osoko Bilkurak 2025eko azaroaren 10ean egindako ezohiko bilkuran hartutako erabakiaren bidez. 2025eko abenduaren 1eko Bizkaiko Aldizkari Ofizialean, 230. zenbakian, behin betiko onespenaren erabakia argitaratu zen. Hala ere, geroago, erabakian bertan adierazitako edukiarekin argitaratu ahal izango da.

EPNZLTren 56. artikuluak, “Portuen hirigintza-antolakuntza” izenekoak, ezartzen duenez, portu-espazioaren gainean eskumen konkurrentea duten administrazioen arteko beharrezko koordinazioa antolatzeko, plan orokorrek eta hirigintza-antolamenduko gainerako tresna orokorrek Estatuko portuen zerbitzugunea eta itsas seinaleen zerbitzuari atxikitako portuko jabari publikoa portu-sistema orokor gisa kalifikatu beharko dituzte, eta ezin izango dute jaso portua ustiatzeko eta itsas seinaleztapenerako eskumenen erabileran interferentzia edo nahasmendua eragiten duen zehaztapenik.

Lehen adierazi den bezala, portuko zerbitzugunea Portuko Sistema Orokor gisa kalifikatzeak zehazten du ondasun horien portu-antolamenduaren eta -erabileren nagusitasuna, lurralde- edo hirigintza-planei dagokienez, eta ezin da sartu portu-ustiapeneko eskumenen erabilera oztopatzen edo nahasten duen xedapenik. Horrela, legezko nagusitasuna ematen zaio ondasun horien portu-antolamenduari eta -erabilerari, eragindako lursailei esleitutako hirigintza-antolamenduari dagokionez, konstituzio-jurisprudentziak aitortuta duenez.

Bilboko Portuaren kasuan, dezente konplexuagoa da udal hirigintza-plangintzak portuko zerbitzugunea nola jasotzen duen. Lehenik eta behin, indarrean dagoen Plan Bereziak antolamendu mistoko mekanismo bat finkatzen du. Mekanismo horren arabera, funtsean portukoak diren eremuak Plan Bereziak berak arautzen ditu zuzenean, eta zerbitzugunearen zati bat, “portuko eragina” kategoriaren barruan kalifikatuta, udalaren hirigintza-plangintzara bideratzen du, eta hori ez da bateragarria indarrean dagoen portu-legeriarekin. Bigarrenik, zerbitzugunearen eta haren erabileren mugaketa ondoz ondo aldatzen denez, desoreka handiak daude portu-plangintzaren eta udalaren hirigintza-plangintzaren berrikuspenaren arteko erritmoen ondorioz.

PI.06 informazio-planoak indarrean dagoen portuko zerbitzugunearen eta udalaren hirigintza-plangintzaren arteko harremana islatzen du, Bizkaiko Foru Aldundiaren Informazio Geografikoko Sisteman jasotako informazioa oinarri hartuta, eta xehetasun bat da, Plan Bereziaren Aldaketa Puntual honen xede den eremuan zentratua, portuko zerbitzugune osorako egindako azterketa zabalago bati buruzkoa.

Getxoko udal-mugartean, hirigintza-plangintzak portuko zerbitzugunea espazio libreen sistema orokor gisa hartzen zuen. Dauden portuak (Areetako kaia, kirol-portua eta portu zaharra) ekipamendu-sistema orokor gisa jasotzen dira. Hondartzak eta kostaldeko zerrenda lehengoratu beharreko eremu degradatu gisa kalifikatuta daude.

Kalifikazio horrek, portuko sistema orokor gisa kalifikatzea eskatzen duen lege araua ez betetzeaz harago (ez-betetze hori 2024ko abuztuaren 20ko txostenaren bidez helarazi zaio Udalari, HAPOren berrikuspenaren hasierako onarpenaren bidez), ez dirudi bereziki gatazkatsua denik ILJP naturaleko eremurako portu aurreikuspenekin, PEEMek Portu Erreserbako Eremu gisa Galeako puntaren ondoan aurreikusten duen eremuari dagokionez izan ezik. Zerbitzugunearen barruan ingurune horretan dauden gainerako lursailak espazio libreen sistema orokortzat hartzen dira.

8.3. SEKTOREAREN BALDINTZATZAILE NAGUSIAK

8.3.1. Zortasun aeronautikoak

Bilboko Portuko Zerbitzu Eremu osoa Bilboko Aireportuko zortasun aeronautikoetan sartuta dago, aerodromoko eta instalazio erradioelektrikoetako zortasunei zein aireontzien operazio-zortasunei dagokienez (370/2011 Errege Dekretua, martxoaren 11koa, Bilboko aireportuaren aeronautiko-zortasunak eguneratzen dituena).

Aerodromoaren zortasunei dagokienez, portuko eremuari 12. hurbiltze-tarte horizontalak eragiten dio. Mendebaldeko muturrean 380 metroko goratzea dago, eta behera egiten du, aireportura hurbildu arte.

Aireontzien operazio-zortasunei dagokienez, portuko zerbitzu-eremuari zenbait hurbiltze-lekuk eragiten diote. Honako hauek dira, besteak beste:

- Amaierako hurbiltze-muga: VOR RWY 10 Altuera: 819 m.
- Amaierako hurbiltze-muga: ILS RWY 12 Altuera: 385 m.
- Hurbiltze frustratuaren muga: VOR RWY 30 Aldapa: % 2,5, 875 metrotik.
- Hurbiltze frustratuaren muga: ILS RWY 30 Aldapa: % 2,5, 36 metrotik.
- Hurbiltze frustratuaren muga: VOR RWY 28 Aldapa: % 2,5; 915 metrotik.

Interes orokorreko aireportuen eta haien zerbitzu-eremuaren antolaketari buruzko abenduaren 4ko 2591/1998 Errege Dekretuaren Bigarren Xedapen Gehigarriaren arabera, Plan Bereziaren Aldaketa Garraio eta Mugikortasun Jasangarriaren Ministerioari bidali beharko zaio, hasierako onespena eman aurretik. Hegazkintza Zibileko Zuzendaritza Nagusiak nahitaezko txostena egingo du, bere eskumenen barne, dokumentazioa jaso eta gehienez ere 6 hilabeteko epean. Nahitaezko txostena eduki ezean, edo ados egon ezean, dokumentua ezin izango da behin betiko onartu.

Osagarri gisa, kontuan hartu beharko da aireko nabigaziorako instalazio erradioelektrikoei lotuta dauden Bilboko aireportuko zortasun aeronautikoen handitzea, instalazioak aerosorgailuak baldin badira. Handitze hori ekainaren 20ko 537/2023 Errege Dekretuan ezarrita dago, eta Getxoko udal-mugarteari eragiten dio.

8.3.2. Kultura-ondarea

Plan Bereziaren aldaketa puntual honen xede den eremuan eta haren ingurune hurbilean kultura-balio handiko bi elementu daude, Eusko Jaurlaritzak babestuta:

- Itsasoan Galdutako Pertsonen Salbamendu Estazioa (Kodea: 78). Tipologia: Azpiegiturak eta Herri Lanak. Portuak. Itsasargia. Denboraldia: Garaikidea. XX. mendea. Estiloa: Erregionalismoa. Kategoria: Monumentu-multzoa. Getxoko Eremu Bereizia. Babes-maila: Ertaina. Babesari buruzko arautegia: 89/2001 Dekretua, maiatzaren 22koa (Euskal Herriko Aldizkari Ofiziala, 106. zenbakikoa, 2001eko ekainaren 5ekoa).

- Arriluzeko Portua (Getxo) (Kodea: 240). Tipologia: Azpiegiturak eta Herri Lanak. Portua. Denboraldia: Garaikidea. XX. mendea. Estiloa: Erregionalismoa. Kategoria: Monumentu-multzoa. Getxoko Eremu Bereizia. Babes-maila: Berezia. Babesari buruzko arautegia: 89/2001 Dekretua, maiatzaren 22koa (Euskal Herriko Aldizkari Ofiziala, 106. zenbakikoa, 2001eko ekainaren 5ekoa).

Hala ere, Estatuko Portuek eta Bilboko Portu Agintaritzak behin baino gehiagotan aipatu duten bezala —besteak beste, Getxoko HAPOari buruz egindako txostenetan—, hauxe da irizpide arauemaile aplikagarria: Espainiako Ondare Historikoari buruzko ekainaren 25eko 16/1985 Legearen 6. artikuluan xedatutakoaren arabera, Estatuko Administrazioa da Estatuko Administrazioak kudeatzen dituen edo Ondare Nazionalaren parte diren zerbitzu publikoei atxikitako Espainiako Ondare Historikoa osatzen duten ondasunen gaineko eskumena duena; beraz, elementu horien balizko hirigintza-katalogazioan errespetatu beharko da aipatutako legetik eta konstituzio-jurisprudentziatik ondasun horietarako ondorioztatzen den araubidea.

Era berean, Konstituzio Auzitegiaren urtarrilaren 31ko 17/1991 Epaiak, Estatuko Administrazioak kudeatutako zerbitzu publikoei atxikitako Espainiako Ondare Historikoko ondasunei buruzkoak, honako hau ezartzen du: «Estatuko zerbitzu publiko bati atxikitako ondasun bati dagokionez, zerbitzua kudeatzeaz arduratzen diren Estatuko organoek Legea betearazteko eskumena izango dute (eta ez soilik defentsarako edo babeserako). Eskumen hori organo horien eskumen osoaren ondorioa baino ez da. Izan ere, zerbitzua kudeatzeko eskumen esklusiboa baldin badute, hari atxikitako eta horretarako beharrezkoak diren ondasunen erabilera- eta kudeaketa-araubidera ere hedatu beharko dute. Bestela, erabilera hori baldintzatuko luke, eta zerbitzua kudeatzeko kaltegarria izango litzateke».

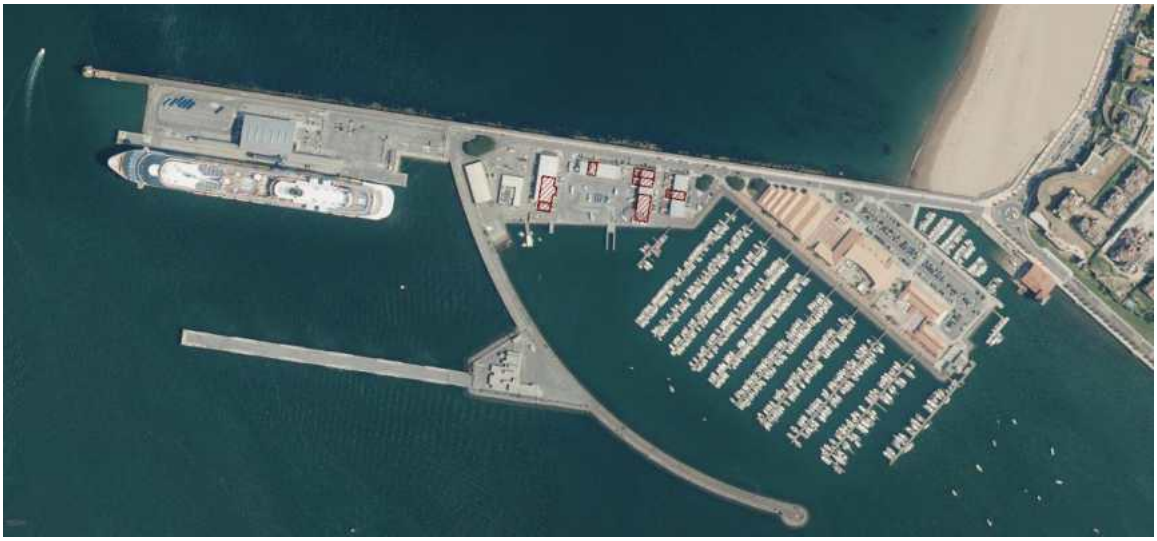
Arrazoibide horri eusten dio Balear Uharteetako Justizia Auzitegi Nagusiko Administrazioarekiko Auzien Salaren 107/2005 S11-2-2005 epaiak ere. Epai horren hirugarren oinarri juridikoan hauxe ezartzen da: «Kultura-intereseko ondasunen deklarazioak egiteko eskumena, lehenik eta behin, Autonomia Erkidegoari dagokio —Autonomia Estatutuaren 10.21 artikulua—, Estatuko Administrazioak kudeatutako zerbitzu publikoei atxikitako ondasunak izan ezean, edo Ondare Nazionalaren zati izan ezean; kasu horretan Estatuko Administrazio Orokorreko organoei dagokie kasuan kasuko prozedurak hastea eta bideratzea, bai eta deklarazio egokia egitea ere —Espainiako Ondare Historikoari buruzko ekainaren 15eko 16/1985 Legearen 6.b. eta 9.2 artikuluen arabera eta Konstituzio Auzitegiaren 17/1991 epaiaren arabera—».

8.3.3. Kutsatuta egon daitezkeen lurrak

Getxoko kirol-portuaren eremuan lurzorua kutsa dezaketen jarduerak hartu dituzten zenbait kokaleku zehatz daude, eta lurzoruen inbentarioan jasota daude. Inbentarioan jasotako kokalekuak ontzien ekipamenduari, mantentzeari eta konponketari lotutako hainbat jarduerari dagozkie. Plan bereziaren aldaketa puntual honen eremuan daude, erabileren kalifikazioari dagokionez, baina ez dute eraginik edo konkurrentzia espazialik izango hotel berrirako aurreikusitako kokalekuan.

Ondorio guztietarako, Lurzorua kutsatzea saihestu eta kutsatutakoa garbitzeko ekainaren 25eko 4/2015 Legea beteko da, portu-jardueraren inguruabar espezifikoak

aplikatuta. Inguruabar espezifiko horietako batzuk lurzoruaren titulartasuna beti publikoa izatea eta portuko eremuan egiten diren jarduerek administrazio-baimenaren edo -emakidaren araubidearen arabera egitea dira.



Lurzorua kutsa dezaketen jarduerak jasan dituzten lurzoruak. Inbentarioan jaso ez diren kokaguneak.

8.3.4. Eragin akustikoa

Bilboko Portua Estatuaren eskumeneko portu-azpiegitura da; beraz, ez zaio aplikatuko EAEko hots-kutsadurari buruzko urriaren 16ko 2013/2012 Dekretua, dekretu horren 1.3.b) artikuluan jasotzen den bezala.

Estatuko arautegia aplikatu beharko zaio, zehazki, Zaratari buruzko azaroaren 17ko 37/2003 Legea eta urriaren 19ko 1367/2007 Errege Dekretua, Zaratari buruzko Legea garatzen duena, zonakatze akustikoari, kalitate helburuei eta igorpen akustikoei dagokienez.

Zaratari buruzko 37/2003 Legearen 17. artikuluak ezartzen duenez, hirigintza-plangintzan kontuan hartu beharko dira lege horretan, lege hori garatzeko emandako arauetan eta arau horiek betez egindako administrazio-jarduketetan ezarritako aurreikuspenak.

Horretarako, Portuko Plan Bereziaren aldaketa honetan inpaktu akustikoari buruzko azterlan bat (F dokumentua) bildu da. Tecnalia enpresak egin du. Inpaktu akustikoaren azterketan eremuaren zonakatze akustikoa egin da, erabilera nagusia kontuan hartuta. Eremuaren zatirik handiena honelako eremu akustikoa da: d) Hirugarren sektoreko erabilerako lurzoruak nagusi diren lurralde-esparru edo -sektoreak, c) letran jasotakoaz bestelakoak. Bide nagusia, ordea, honelako bide akustikoa da: F) Garraio-azpiegituren sistema orokorren eraginpean dauden lurralde-esparru edo -sektoreak.

Hotel-ezarpen berria har dezakeen eremuari dagokionez, hauxe egiaztatu da: urriaren 19ko 1367/2007 Errege Dekretuaren (Zaratari buruzko 37/2003 Legea garatzen duena,

zonakatze akustikoari, kalitate-helburuei eta emisio akustikoei dagokienez) II. eranskineko A taulan (Zaratarako kalitate akustikoko helburuak, eremu urbanizatu berriei aplikatzekoak) ezarritako kalitate akustikoko helburuak lortzen direla, eguneko hiru aldietan, c) letran ezarritakoaz bestelako hirugarren sektoreko erabilerako lurzorua nagusi den lurraldeko eremu edota sektoreetarako.

8.3.5. Telekomunikazioak

Telekomunikazioei buruzko ekainaren 28ko 11/2002 Lege Orokorraren 50.2 artikuluan ezarritakoaren arabera, komunikazio elektronikoen sare publikoen eta lotutako baliabideen instalazioari edota ustiapenari eragiten dieten lurralde- edo hirigintza-plangintzako tresnak onartzeko, aldatzeko edo berrikusteko prozedurez arduratzen diren organoek dagokion txostena eskatu beharko diote Ekonomia Gaietarako eta Transformazio Digitaleko Ministerioari.

Txosten horretan jorratuko da plangintza-tresna horiek aipatutako legearekin eta telekomunikazioei buruzko araudi sektorialarekin duten egokitzapena, baita dagokien lurralde-eremuan komunikazio elektronikoen sare publikoek dituzten premiak ere. Nahitaezko txosten hori plangintza-tresna onartu aurretik egingo da, eta loteslea izango da telekomunikazioen araubide juridikoari eta komunikazio-sare publiko elektronikoen premiei dagokienez.

Telekomunikazio-sareei eragin diezaieketen proiektuek kontuan hartuko dituzte lege horren 49. artikuluan ezarritako zehaztapenak.

8.3.6. Kostaldeak

Bilboko portua, bere itsasadarra barne, interes orokorreko portua da; beraz, itsaso eta lehorraren arteko jabari publikoaren zati da, eta portuko jabari publikoa osatzen du. Estatuko Portuei eta Merkantzia Ontziteriari buruzko Legearen Testu Bategineko xedapenek arautzen dute, eta, osagarri gisa, Kostaldeei buruzko uztailaren 28ko 22/1988 Legeak.

Estatuko Abokatutza Nagusiaren txostenak —2025eko maiatzaren 28koa da, Kostaldeei buruzko Legearen II. tituluan aurreikusitako zortasunak eta mugak Getxoko kirol-portuaren espazio-eremuan aplikatzeko aukerari buruzkoa, Estatuko Abokatutza Orokorrak 2022ko urriaren 20an egindako txostenari buruz emanda; Kostaldearen eta Itsasoaren Zuzendaritza Nagusiak eskatu zuen Bilboko Portuko Zerbitzu Eremuaren Antolamendurako Plan Bereziaren aldaketa puntualari buruzko 2024ko martxoaren 24ko txostenean (Getxoko kirol-portuari lotutako aldaketa); dokumentu honen memoriaren II. eranskinean jasota dago— ondorioztatzen du Kostaldeei buruzko Legean ezarritako kostu-zortasunak ez direla aplikagarriak Getxoko kirol-portuaren eremuan, alde batera utzita bertan egotea Bilboko Portuko Espazio eta Portu Erabileren Mugaketan portuaren eta hiriaren arteko interakziorako mugatutako portu-eremuak.

9. PROPOSATUTAKO ANTOLAMENDUA

9.1. PORTUA FUNTSEZKO PLANAREN BITARTEZ ANTOLATZEKO IRIZPIDE ETA HELBURU OROKORRAK

Hauxe da Bilboko Portuaren Plan Bereziaren helburu nagusia: Bilboko Portuko Zerbitzu Eremuaren antolamendua eta aprobetxamendua sustatzea eta portuko funtzionamenduaren eskakizunak hiri-eremu mugakideetatik eratorritakoekin bateragarri egitea, aldi batera osatzen diren eskumenen erabilera errazagoa izan dadin.

Bere garaian plan berezia onartuta, eta, hartara, «antolamendua eta aprobetxamendua legeztatze»ko hasierako helburua beteta, Portuko Agintaritza lantzen ari den plan berezia egokitzeak eta aldaketa puntual honek, zein Getxoko Kirol Portura mugatutako aldaketa horren aurrerapen zehatza baita, «datozen urteetako portu- eta hiri-eskakizunak bateragarri egingo dituen antolamendu-tresna» bat eguneratzea dute helburu, indarrean dagoen plan bereziak ezartzen duenaren arabera.

Ildo horretatik, kontuan hartu behar dira portu-ustiapenak eta itsas seinaleek hirigintza-plangintza orokorrarekiko duten indarreko arau-lehentasuna, Estatuko Portuei eta Merkantzia Ontziteriari buruzko Legearen Testu Bateginaren 56.1 artikuluak jasotzen duen eta Konstituzio Auzitegiaren erabakietan aitortu den bezala, eta portuko zerbitzu-eremuaren antolamendurako plan bereziaren zeregina, portu-sistema orokorra garatzeko tresna gisa. Plan horrek, besteak beste, portu-espazioaren ustiapen efizientea, haren garapena eta lurreko garraio-sistema orokorrekiko lotura bermatzeko beharrezkoak diren neurriak eta aurreikuspenak jaso beharko ditu.

Portuko espazioaren ustiapen efizientea bermatzeko, Estatuko Portuei eta Merkantzia Ontziteriari buruzko Legearen Testu Bateginaren 56.3 artikuluak eskatzen duen bezala, ezinbestekotzat jotzen da indarrean dagoen plan bereziak hertsiki portu-erabilerakoak diren eremuetarako ezartzen dituen antolamendu-irizpide orokorrei eustea, gutxienez funtsezko edukiari dagokionez, gaur egun prestatzen ari den plan berezi berria behin betiko onartu arte. Izan ere, antolamendu-teknika hori funtsezkotzat jotzen da premien eta eskarien agertoki aldakor batean erantzun arin eta malgua bermatzeko, eta hori funtsezkoa da portu-jardueraren bideragarritasuna bermatzeko.

Laburbilduz, Portu Agintaritza lantzen ari den plan bereziaren egokitzapenak eutsi egiten die indarrean dagoen plan bereziaren helburu eta irizpide orokorrei, eta, funtsean, Bilboko Portuko Espazio eta Portu Erabileren Mugaketarekin bat datorren doikuntza kartografikoa egin da, hainbat alderdi kontuan hartuta: lurzorua kalifikatzeko eremuen izendapena, tresnaren dokumentu-egitura, udal-plangintzarekiko koordinazioa hobetzea, portu-azpiegitura eta jarduerak portu-erakundearen ildo estrategikoen arabera garatzeko bide emango duten figuren aurreikuspena eta abar.

9.2. AZTERTUTAKO AUKERAK

Arestian adierazi den bezala, plan bereziaren aldaketa puntual honen helburu nagusia Getxoko kirol-portuaren erregulazioa eguneratzea da, Portu Agintaritza indarrean dagoen plan berezia eguneratzeko lantzen ari den planteamenduarekin bat etorrita. Eremu hori portuko gainerako zerbitzu-eremutik bereizi da plan bereziaren aldaketa puntual honen bidez, hotel-erabilera Getxoko Kirol Portuan portuaren eta hiriaren artean gaur egun esleituta dagoen interakzio-eremuaren barruan berariaz txertatzeko premia dela eta. Esku-hartze hori premiazkoa da gurutzaontzien trafikoko merkatuaren eskaerei erantzuteko, datozen urteetan eremua garatu eta finkatu ahal izateko.

Xede horretarako, honako aukera hauek aztertu dira:

- 0 aukera edo esku-hartzerik ez egiteko aukera: horrek berekin ekarriko luke Bilboko Portuko Zerbitzu Eremuaren hirigintza-antolamenduaren (Plan Berezia) eta portu-antolamenduaren (Bilboko Portuko Espazio eta Portu Erabileren Mugaketa) arteko koordinaziorik ezaren egungo egoerari mugarik gabe eustea, eta, gainera, ezinezkoa izatea Getxoko Kirol Portuan aurreikusitako hotel-azpiegitura berria eraikitzeari ekitea.

- 1. aukera: aukera horrek Getxoko Kirol Portuaren eremuan indarrean dagoen plan berezia aldatzea ekarriko luke, antolamendua Bilboko Portuko Espazio eta Portu Erabileren Mugaketan egindako erabileren kalifikazioari egokituta, portuaren eta hiriaren arteko interakzio-eremuan hotel baten berariazko aurreikuspena barne.

1. aukera da plan bereziaren aldaketa puntual honen apustua. Bestalde, 0 aukera ezinbestean baztertu behar da, batez ere, indarrean dagoen portuko sektore-arautegiarekin bat etortzen delako.

9.3. PROPOSATUTAKO ANTOLAMENDUAREN DESKRIBAPENA

Plan bereziaren aldaketa puntual honetan aurreikusitako antolamendu-proposamenak indarreko plan bereziaren filosofia eta zehaztapen nagusiak jasotzen ditu, baina kasu honetan Getxoko Kirol Portuaren eremura egokituta.

Portuko zerbitzu-eremua mugatzeari dagokionez, Plan Bereziaren Aldaketa puntual honek Bilboko Portuko Espazio eta Portu Erabileren Mugaketak egindako mugapena baliatu du bere jarduketaren eremu geografikoan, mugaketa hori baita portuari lotutako indarreko legeetan ezarritako tresna. Beste alderdi batzuen artean, aurrekoak esan nahi du antolatutako azalera handituko dela indarreko plan berezian jasotakoarekin alderatuta.

Badago diferentzia osagarri txiki bat: Bilboko Portuko Espazio eta Portu Erabileren Mugaketak erabilera-eremuetan sartzen ditu kirol-portuan dauden pantalanak, zeinak ez baitira lur-eremutzat hartzen, plan bereziaren ondorioetarako; beraz, horrek azalera-desberdintasun txikiren bat eragiten du. Beste alde batetik, plan bereziaren aldaketa puntualean komunikazioen oinarrizko sareari gainjarritako erabilera bat sartzen da. Kasu horretan «Portuko oinarrizko errepide-sarea» da.

«Kalifikazioa» izeneko PII.01 antolamendu-planoan erakusten dira plan berezia aldatzeko proposamenak eremu horretarako hartutako erabileren zonakatzea.

Bestalde, antolamendu-mekanikari eutsi zaio, erabilerak kalifikatzeko zenbait eremuren definizioan oinarrituta. Indarrean dagoen plan bereziak bere irizpidearen arabera definitu behar izan zituen kalifikazio-eremu horiek, une hartan horretarako tresna espezifikorik ez zegoelako. Gaur egun Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketa bat dugu, zeinak, indarrean dagoen araudiaren arabera, zerbitzu-eremu osoa erabilera-eremuetan banatzen baitu, bai eta portu-legeriara egokitutako erabileren esleipena ere. Behar den moduan, Plan Bereziaren aldaketa puntual honek kalifikazio-eremuen definizioa erabiltzen du, indarrean dagoen Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketan ezarritakoen arabera.

Kalifikazio-gune horien barnean, plan bereziaren aldaketa puntualak eraikitzeko baldintzak arautuko ditu, eta antolamendu-irizpideak ezarriko ditu. Erregulazio hori hirigintza-arauen bitartez egiten da, eta ez dago horrelakorik indarreko plan berezian. Proposatutako erregulazioa gaur egun indarrean dagoen portu-legerian ezarritako erabilera-irizpideei egokituta dago.

Indarreko plan bereziaren antolamendu-mekanismoari jarraituz, eraikuntzaren parametro erregulatzaileak definitu dira, beraz, gehieneko garaiera finkatu da. Desadostasunik sor ez dadin, agiri honen hirigintza-araudian garaiera neurtzeko irizpideak gehitu dira, gaur egungo eraikinak etorkizunean ordezkatzeko helburuarekin.

Ikuspegi formaletik, plan bereziaren aldaketa puntual honen bitartez asko egokitzen dira Getxoko Kirol Portuaren antolamendu-tresnak eta -mekanismoak.

Hala eta guztiz ere, edukiari dagokionez, proposatutako antolamenduak gaur egun Getxoko Kirol Portuan dagoen errealitateari eusten dio, eta asmoa egungo egoera berriz doitzea da, hotel-erabilera sartuta.

Espedientea hasi zenean, ingurumen-ebaluazio estrategiko sinplifikatua egin zitzaion zirriborroan aurreikusi zen etorkizuneko hotelaren gehieneko altuera 26 metrokoa izango zela. Altuera hori ezarri aurretik erakunde-adostasuna lortu zen, Bilboko Portuaren *home port* jarduera sustatzeko eta Getxo udalerrian dagoen hoteletako logela-faltari erantzuna emateko. Hala, bideragarritasun teknikoko eta ekonomikoko irizpideak kontuan hartu ziren hotel bat ezartzeko. Hotelak kalitate-estandarrak eta ingururako zerbitzu egokiak biltzea da xedea eta etorkizuneko eraikuntza Punta Begoñako galerien azpitik geratuko da.

Ingurumen-ebaluazio estrategiko sinplifikatuaren izapidea bukatzen duen ingurumen-txosten estrategikoak bere zehaztapenen artean ezarrita duen baldintzetako bat da etorkizuneko hotelerako hasiera batean aurreikusitako 26 metroko altuera murriztu egin beharko litzatekeela, ingurura hobeto egokitutako bolumena sortuz.

Ildo berari jarraikiz, portuko plan bereziaren aldaketa puntualaren hasierako onespen-agiriaren 20.3 artikuluan berariaz xedatuta dago hau: “Eraikuntza-proiektuak paisaia-integrazioko azterketa bat izan beharko du, EAEko lurralde-antolamenduan paisaia babesteari, kudeatzeari eta antolatzeari buruzko ekainaren 3ko 90/2014 Dekretuaren 7. artikuluan jasotakoaren arabera, proposatutako eraikin berria Getxoko Kirol

Portuaren esparruan eta haren inguruko hiri-ingurunean behar bezala integratzen dela justifikatzeko".

Hala eta guztiz ere, jendaurrean erakusteko fasean jaso ziren alegazio askotan azaltzen zen ezinegona zegoela etorkizuneko hotelak sortu ahalko lukeen paisaia-inpaktu posiblea dela-eta, eta Bilboko Portuko Agintaritzak kontuan hartu behar du hori.

Horren ondorioz, hasiera batean etorkizuneko hotelerako ezarri zen gehieneko altueraren inguruan hausnartu da berriro ere, modu horretan, hotelaren bideragarritasun ekonomikoa bateragarria izan dadin inguruarekiko integrazio hobe batekin. Horretarako, hotel-jarduera izango duen etorkizuneko eraikinaren altuerak inguruko eraikin esanguratsuenen altuerarekin izango lukeen lotura aztertu da. Analisi hori plano honetan laburtzen da: PII.02 "Etorkizuneko hotelaren altueraren eta inguruko eraikinen altueraren konparazioa".

Etorkizuneko hotelaren gehieneko altura murrizteko esfortzua eginez, irizpide hau ezarri dugu: beheko solairua +3 profila bermatzea eta hori 16 metroko gehieneko altuerarekin lortzen da. Profil eta altuera txikiago batekin ekimena ez litzateke ekonomikoki bideragarria izango eta praktikoki ezinezkoa litzakete noizbait egin ahal izatea. Horrek esan nahi du proposatutako eraikin berriaren altuera Arriluzeko naufragoen etxeko dorrearen azpitik geratuko litzatekeela. Izan ere, bat egingo luke dorrearen goiko terrazarekin, Ereaga hondartzaren ondoan dagoen Tamarises hotelaren azpitik, eta gutxi gorabehera bat egingo luke Getxoko kirol-portuko gurutzaontzien terminala dagoen Olatua eraikinaren gailurrarekin.

Modu horretan, etorkizuneko hotelerako proposatutako 16 metroko gehieneko altuera bat dator Getxoko Kirol Portuaren barneko portua-merkataritza erabilera-guneko eraikinak ordezkatuz gero ezarritako gehieneko altuerarekin. Aurreko guztia dela-eta, jada ez da beharrezkoa hotel berri posiblerako altuera espezifiko bat ezartzea, bere altuerak bete egingo lukeelako orokorrean portu-merkataritza erabilera-gunerako ezarritako gehieneko altuera eta xedapen hori Getxoko Kirol Portuko gune guztietara zabalduko litzateke.

10. INGURUMEN-JASANGARRITASUNARI BURUZKO TXOSTENA

Dokumentu honetan ezarritakoari ingurumen-ebaluazio estrategiko sinplifikatua egin zaio, indarrean dagoen ingurumen- eta hirigintza-legeria betetzeko.

Hala ere, kontuan hartu behar da portuko plan berezia ez dela ohiko hirigintza-dokumentu bat, baizik eta inguruabar propio eta espezifiko batzuk dituela. Euskal Autonomia Erkidegoko Auzitegi Nagusiaren 573/09 epaiaren zazpigarren puntuak argi ezartzen du 2/2006 Legeak ez dituela arautzen portuetako plan bereziak.

Portuko plan bereziaren jarduketa-eremua Portuko Sistema Orokor Publikoa da; beraz, ez dago bereizketarik espazio publikoen eta pribatuen artean. Erabilera pribatiboko espazioak administrazio-emakida edota -baimen bidez ezartzen dira.

Portu-espazioaren ezaugarri bereizgarrietako bat errealitate dinamikoa eta aldakorra da, egoera eta premia berrietara egokitzeko. Barrualdeko bideak erraz aldatzen dira, eta jarduera ekonomikoak hartzen dituzten espazio fisikoak egokitu eta aldatu egiten dira, premia berrien edo jarduera-aldaketen arabera.

Bestalde, kontuan hartu behar da Konstituzio Auzitegiaren jurisprudentziak eta, bereziki, 63/2023 Epaiak, ezartzen duela eskumen sektoriala gailentzen dela Estatukoa baino maila beheragokoa den beste edozein eskumen motaren aldean, hala nola hirigintza- edo ingurumen-eskumena.

Horrek esan nahi du ezartzen diren ingurumen-neurriek egokiak eta proportzionatuak izan behar dutela, eta ez dutela interferentziarik edo nahasmendurik eragin behar portu-ustiapeneko eskumenak gauzatzean.

Kasu honetan eremu horretan garatzen diren eraikuntza-proiektuak ez dira hertsiki Portuko plan bereziaren aldaketaren mendeko tresnak, beste plangintza batzuetan gertatzen den bezala. Hala ere, ingurumen-txosten estrategikoan eta ingurumen-dokumentu estrategikoan ezarritako zehaztapenak, zeinak hurrengo apartatuetan azalduko baitira, eremu horretan garatzen diren proiektu guztiei aplikatuko zaizkie.

10.1. INGURUMEN-TXOSTEN ESTRATEGIKOAREN ERABAKIAK TXERTATZEA

Eragindako administrazio publikoei eta pertsona interesdunei kontsulta egin ondoren, Natura Ingurune eta Nekazaritzako foru-diputatuaren urtarrilaren 20ko 995/2025 Foru Agindua eman zen, zeinaren bidez ebazten baita «Bilboko Portuko Zerbitzu Eremuaren Antolamendurako Plan Bereziaren Aldaketaren ingurumen-txosten estrategikoa egitea, Getxoko Kirol Portuari buruzkoa» (erreferentzia: EAE2410) (Bizkaiko Aldizkari Ofiziala, 19. zk., 2025eko urtarrilaren 29koa).

Ingurumen-organoak ondorioztatzen du proposatutako dokumentuak ez duela eragin nabarmenik ingurumenean; beraz, ez dela ingurumen-ebaluazio estrategiko arruntik egin behar, betiere honako baldintza hauek betetzen badira:

1ª) Herritarrek asko erabiltzen duten eremu batean paisaian izan dezakeen eragina mugatzeko eta hegaztiek talka egiteko arriskua ahalik eta gehien murrizteko, salbuespen gisa baimendu litekeen hotel-erabilera berriak ezarritako 26 metroko altuera murriztu behar du, eta bolumen egokiagoa izan, Getxoko Kirol Portuaren eremuko «Portuaren eta hiriaren arteko elkarrekintza» izeneko erabilera-eremuan egun dauden eraikinak aintzat hartuta.

2ª) Ekosistema guztietako argi-poluzioa geldiarazteko, murrizteko edo zuzentzeko, ingurumen-txosten estrategikoaren 4. atalean horri buruz ezarritako neurri prebentibo eta zuzentzaileak aplikatuko dira Getxoko Kirol Portuaren eremu osoan.

3ª) Plan Bereziak jasangarritasun energetikoari buruzko azterlan bat jasoko du, Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legearen 7. artikuluan ezarritako edukia bilduta.

4ª) Garraiobide jasangarriagoak lehenesteko, ibilgailu motordunen plaza-kopurua ezinbesteko gutxienekora murriztu behar da, eta ibilgailu elektrikoak kargatzeko guneak eta bizikletak aparkatzeko instalazio babestuak jarri behar dira.

5ª) Plan bereziaren aldaketak «Itsasoan Galdutako Pertsonen Salbamendurako Egoitza» eta «Arriluze portua» elementu arkitektonikoen kontserbazioa bermatuko du.

6ª) Plan bereziak aurkeztu beharko du aurreikusten diren ur-eskarien zenbatespena, bai eta erakunde kudeatzailearen ziurtagiria ere, dauden sistemek eskari berriei zerbitzua emateko eta garapen berrien ondoriozko karga berriak hartzeko gaitasuna dutela justifikatzeko.

7ª) Kontuan hartuko dira Eusko Jaurlaritzako Larrialdiei Aurre Egiteko eta Meteorologiako Zuzendaritzaren gidalerroak, plan bereziaren aldaketari lotutako arriskuak lantzeko.

8ª) Ingurumen-agiri estrategikoan jasotako neurri prebentibo edo zuzentzaileak plan bereziaren aldaketa garatzeko proiekturako gidalerrotzat hartu behar dira.

9ª) Garapen-proiektuetan jaso behar diren babes-, zuzenketa- eta konpentsazio-neurri eta ingurumen-kontrol guztiak eraginkorrak izateko adinako xehetasun-mailarekin jaso beharko dira. Aurrekontuan ezar daitezkeen neurriak obra-unitate gisa sartu beharko dira, proiektuetan partida ekonomiko egokia izanik. Aurrekontuan ezin ezar daitezkeenak baldintza-orri teknikoen agirietan sartu beharko dira nahitaez.

Dokumentu honetan Ingurumen Txosten Estrategikoan bildutako baldintza guztiei erantzuten zaie. Zehazki, 1, 2, 4, 5, 7, 8 eta 9 baldintzak zuzenean lotu zaizkie hirigintzaren arloko arauei. Hirugarren baldintza jasangarritasun energetikoari buruzko azterlana eginda bete da, eta memoriaren I. eranskin gisa sartu da. Seigarren baldintza betetze aldera, Memoriaren 10.3 atalean baliabide hidrikoen zenbatespena sartu da, eta nahikotasun-ziurtagiria eskatu zaio erakunde kudeatzaileari.

10.2. INGURUMEN-TXOSTEN ESTRATEGIKOAN PROPOSATU DIREN NEURRIAK

10.2.1. Planaren garapenari lotutako eragina gutxitzeko neurriak

Atal honetan, efektu negatiboak minimizatzeko neurriak definitu dira. Neurri horiek plana garatzeko jarduketen ondorioak edo inpaktuak saihesteko edo ahalik eta gehien murrizteko balio behar dute, eta 8. apartatuan aurkeztu dira. Inpaktua gutxitzeko neurri horiek plan bereziaren aldaketari lotutako eraikuntza-fasean zein jardueren ustiapen-fasean aplikatuko dira, dagokionaren arabera.

Jarraian jaso den taulan neurri horiek eta hautemandako ingurumen-efektuak zein ingurune fisikoan babes gehien izan dezaketen elementuak jaso dira. Era berean, neurri bakoitzaren helburuak betetzen diren egiaztatzeari lotutako alderdiak ere jaso dira.

Cod. Efecto asociado	Elemento Ambiental relacionado		Medida		Descripción de la medida	Tipo			Planificación de ejecución	
						Pr.	Cor.	Comp.	Construcción	Explotación
General	Inespecífico		ME01	Constitución del equipo de Dirección Ambiental de Obra (Asistencia Técnica Medioambiental adscrita a la Dirección de Obra)	El promotor de la obra contará con un equipo de Asistencia Técnica Medioambiental (Dirección Ambiental de Obra), dependiente de la propia Dirección de Obra. Periódicamente, esta Asistencia Técnica Medioambiental deberá realizar una verificación del cumplimiento de las medidas establecidas por el Programa de Vigilancia Ambiental por parte de la empresa contratista. Se realizarán visitas periódicas al ámbito del Plan, por parte de empresa ambiental especializada en medio ambiente, tanto durante la fase de construcción, como durante la fase de explotación (durante un mínimo de 2 años), con el fin de verificar: -Que las medidas protectoras, correctoras y compensatorias previstas en este documento se realizan y que cumplen adecuadamente con su cometido. - Que, en el caso de que se detectasen nuevos efectos no previstos en este documento, se procede a su adecuada corrección o minimización, mediante medidas correctoras específicas.	X			X	X
General	Inespecífico		ME02	Constitución del equipo ambiental del contratista para la obra (Responsable Técnico de Medio Ambiente)	Adicionalmente al equipo medioambiental del promotor de la obra, la empresa contratista debe contar con un equipo ambiental, a pie de obra, que cuente con la experiencia necesaria que garantice la correcta ejecución de las medidas de prevención y corrección ambiental previstas. Será el responsable de que se ejecuten las medidas del Programa de Vigilancia Ambiental, llevando, así mismo, un registro de todos los trabajos realizados, así como de su grado de eficacia. Durante la fase de explotación, este equipo será responsable de llevar a cabo las medidas de protección o corrección de impactos previstas para esta fase.	X			X	X
General	Inespecífico		ME03	Manual de Buenas Prácticas Ambientales en Obra (MBPA)	Antes del inicio de las obras de construcción del hotel, se procederá a la redacción de un MBPA específico para las obras asociadas al desarrollo del Plan, que contemple, entre otras, medidas específicas para la reducción de generación de residuos en origen, segregación de los residuos que se generen y acciones específicas de sensibilización en relación con la generación de residuos y protección del medio ambiente para el personal de obra.	X			X	
General	LITOLOGÍA	EA02	ME04	Estudio y Plan de Gestión de Residuos	Antes del inicio de las obras, se habrá redactado un Estudio de Gestión de Residuos (con el proyecto constructivo) y un Plan de Gestión de Residuos (antes del acta de replanteo), en los que se detalle adecuadamente todo el proceso de prevención y gestión de residuos para las obras asociadas al desarrollo del Plan.	X			X	
Ef02 Ef10 Ef16	USOS DEL SUELO FAUNA PAISAJE	EA18 EA13 EA14	ME05	Delimitación del ámbito de actuación	Se procederá a delimitar, clara e inequívocamente, la zona de actuación, antes del comienzo de las obras, de manera que se minimice la afección sobre el terreno y, en especial, sobre áreas colindantes, de manera que, así mismo, se restrinja el movimiento de maquinaria en las áreas colindantes.	X			X	
General	LITOLOGÍA	EA02	ME06	Acondicionamiento de una zona específica para la limpieza de hormigoneras	Previamente al inicio de las obras, se construirá una zona específica para la limpieza de las canaletas de las hormigoneras, que incluya un contenedor específico para el almacenamiento temporal de las aguas residuales.	X			X	
General	HIDROLOGÍA SUPERFICIAL	EA08	ME07	Mantenimiento y limpieza periódica de la zona de limpieza de hormigoneras	Con la periodicidad necesaria, se deberá proceder a la retirada del contenedor con aguas de limpieza de las hormigoneras, siendo transportadas y gestionadas por entidades autorizadas.	X			X	
General	LITOLOGÍA	EA02	ME08	Movimiento selectivo de tierras	Al objeto de minimizar la ocupación del suelo de forma irreversible, siempre que fuera preciso, se realizará un movimiento de tierras selectivo, restringido al ámbito geográfico del Plan.	X			X	
Ef04	LITOLOGÍA	EA02	ME09	Instalación de Punto Limpio	Antes del inicio de las obras, se deberá instalar, en una zona adecuada, un Punto Limpio, para el correcto almacenamiento temporal de los residuos que se generen durante la fase de obras asociadas al desarrollo del Plan; en esta zona el suelo sobre el que se instale deberá contar con las medidas adecuadas para minimizar el riesgo de contaminación del mismo (aislamiento y cubeto de retención).	X			X	
Ef02 Ef10	LITOLOGÍA FAUNA	EA02 EA13	ME10	Instalaciones auxiliares	Se definirán las zonas destinadas a la ubicación de instalaciones auxiliares (casetas de obra, caseta sanitaria, zona de almacenamiento temporal de productos líquidos). En cualquier caso, las instalaciones de obra se ubicarán fuera de zonas ambientalmente sensibles (nunca a menos de 5 metros del mar) y siempre deberán estar correctamente aisladas, para minimizar el riesgo de contaminación de las aguas.	X			X	
Ef02 Ef05 Ef05 Ef10	LITOLOGÍA HIDROLOGÍA SUPERFICIAL HIDROLOGÍA SUBTERRÁNEA PERMEABILIDAD VULNERABILIDAD DE ACUÍFEROS FAUNA	EA02 EA08 EA05 EA06 EA07 EA13	ME11	Plan de emergencia medioambiental	Se dispondrá de un plan de emergencia medioambiental, que contemple procedimientos de actuación (contención y absorción) frente a derrames y vertidos de productos químicos (incluidas las aguas de extinción de incendios), deposición accidental de residuos u otros aspectos relacionados con la ejecución de las actuaciones asociadas al desarrollo del Plan, que pudieran contaminar el suelo, hidrología u otros recursos naturales colindantes con la zona de actuación.		X		X	
Ef19 Ef04 Ef08 Ef10	USOS DEL SUELO HIDROLOGÍA SUPERFICIAL VEGETACIÓN ACTUAL FAUNA	EA18 EA08 EA09 EA13	ME12	Protección de áreas colindantes	Fuera del ámbito de actuación, no se permitirá el depósito de materiales de obra o residuos de ninguna clase.	X			X	
Ef03 Ef04	PUNTOS Y ÁREAS INT. GEOLÓGICO HIDROLOGÍA SUPERFICIAL	EA04 EA08	ME13	Mantenimiento de maquinaria de obra no apta para circular por carretera	Las labores de mantenimiento de maquinaria de obra no apta para circular por las carreteras se realizarán dentro de una zona habilitada para ello y esta zona dispondrá de los medios necesarios (impermeabilización y balsas para recogida de fluidos o equivalentes), para evitar cualquier afección al suelo o a la hidrología por derrames involuntarios. De forma periódica, se procederá a la retirada de los residuos de estas zonas y serán gestionados de acuerdo a la legislación de aplicación.	X			X	
Ef03	PUNTOS Y ÁREAS INT. GEOLÓGICO	EA04	ME14	Mantenimiento de maquinaria de obra apta para circular por carretera	Las labores de mantenimiento, lavado y repostaje de la maquinaria de obra apta para circular por la carretera se realizarán en talleres autorizados.	X			X	

Cod. Efecto asociado	Elemento Ambiental relacionado		Medida		Descripción de la medida	Tipo			Planificación de ejecución	
						Pr.	Cor.	Comp.	Construcción	Explotación
Ef04	HIDROLOGÍA SUPERFICIAL	EA08								
General	HÁBITATS PAISAJE	EA11 EA14	ME15	Sensibilización ambiental para el personal de obra	Se realizarán campañas de información entre el personal de las obras, con el fin de concienciarlo en la minimización de consumo de recursos y de generación de residuos o vertidos, presentando, así mismo, el Manual de Buenas Prácticas Ambientales de la obra.	X			X	
General	HÁBITATS PAISAJE	EA11 EA14	ME16	Gestión de residuos peligrosos	Todas las áreas de obra que impliquen la generación de residuos peligrosos dispondrán de los elementos necesarios para su correcta gestión, cumpliendo con la legislación de aplicación en cada caso. Se procederá a la identificación de los residuos, antes de la entrega para su gestión, conforme a lo establecido en el artículo 6 de la Ley 7/20223 y, en el caso de que sean residuos peligrosos, determinar sus características de peligrosidad La contrata será responsable de que no existan derrames de líquidos o residuos peligrosos. Así mismo, deberá proceder a la adecuada gestión de los residuos y contar con la documentación acreditativa del proceso de gestión, que deberá quedar a disposición de la Dirección Ambiental de la Obra para su consulta y verificación.	X			X	
General	LITOLOGÍA	EA02	ME17	Separación y gestión de RCD	La contrata será responsable de contar con contenedores específicos para cada tipología de residuo de construcción y demolición y de mantenerlos en correcto estado de orden y limpieza. Los residuos de la construcción y demolición no peligrosos deberán ser clasificados en, al menos, las siguientes fracciones: madera, fracciones de minerales (hormigón, ladrillos, azulejos, cerámica y piedra), metales, vidrio, plástico y yeso. Asimismo, se clasificarán aquellos elementos susceptibles de ser reutilizados, tales como tejas, sanitarios o elementos estructurales. Esta clasificación se realizará de forma preferente en el lugar de generación de los residuos y sin perjuicio del resto de residuos que ya tienen establecida una recogida separada obligatoria. Tras la segregación, deberá proceder a la adecuada gestión de estos residuos y a contar con la documentación acreditativa del proceso de gestión, que deberá quedar a disposición de la Dirección Ambiental de Obra, para su consulta y verificación.En definitiva, los residuos que se generen durante la ejecución de las obras se separarán y gestionarán de acuerdo a la legislación vigente, primando su reutilización y reciclaje frente al depósito en vertedero.		X		X	
Ef01 Ef10	LITOLOGÍA FAUNA	EA02 EA13	ME18	Gestión de excedentes de excavación	Los sobrantes de tierra que se pudieran generar durante las tareas de excavación, serán gestionados mediante gestor autorizado; en cualquier caso, antes del inicio de la obra, se deberán localizar los puntos de destino de los materiales sobrantes (los gestores deberán ser seleccionados en función de las características del suelo sobrante) y, si se cumplen los requisitos establecidos por la *Ley 4/2015, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo*, las obras deberán contar con el correspondiente Plan de Excavación.		X		X	
Ef01 Ef05 Ef04	LITOLOGÍA HIDROLOGÍA SUBTERRÁNEA HIDROLOGÍA SUPERFICIAL	EA02 EA05 EA08	ME19	Gestión de aceite usado	La obra deberá contar con un contenedor específico para la gestión del aceite usado y la zona de almacenamiento temporal deberá mantenerse en un adecuado estado de orden y limpieza. Así mismo, deberá proceder a la adecuada gestión del aceite usado y a contar con la documentación acreditativa del proceso de gestión, que deberá quedar a disposición de la Dirección Ambiental de Obra, para su consulta y verificación.	X			X	
Ef04	HIDROLOGÍA SUPERFICIAL	EA08	ME20	Protección del medio marino	En ningún caso se utilizará la ribera del mar como lugar para el depósito de materiales, parques de maquinaria, casetas de obra, instalaciones sanitarias y, en general, de todas aquellas actividades que puedan suponer un riesgo de contaminación de las aguas o la alteración de los ecosistemas marinos asociados.	X			X	
Ef04	HIDROLOGÍA SUPERFICIAL	EA08	ME21	Uso de hormigón ya preparado en planta autorizada	Para asegurar la protección del medio marino, se adquirirá el hormigón ya preparado en plantas autorizadas y se adoptarán los sistemas de control necesarios para evitar el vertido de los materiales de limpieza de hormigonera hacia el mar o al suelo.	X			X	
Ef04	HIDROLOGÍA SUPERFICIAL	EA08	ME22	Prevención de vertido a mar	Se instalarán las medidas que fueran precisas para minimizar el riesgo de vertido (directo o indirecto) de cualquier tipo de material o sustancia a las aguas del mar, extremándose las precauciones en talleres, casetas de obra, instalaciones sanitarias, zonas de almacenamiento temporal de productos peligrosos (lubricantes, combustibles, etc.), zonas de mantenimiento de maquinaria de obra no apta para circular por carretera, etc.	X			X	
Ef04	HIDROLOGÍA SUPERFICIAL	EA08	ME23	Gestión de aguas sanitarias	Para la gestión de las aguas sanitarias, se instalarán casetas prefabricadas de obra, con tratamiento químico de los efluentes o conexión a la red de saneamiento municipal, previa solicitud de permiso de vertido. A lo largo de la duración de la obra se realizarán todas las tareas de mantenimiento que sean precisas para asegurar el adecuado mantenimiento de este tipo de instalaciones.	X			X	
Ef08	VEGETACIÓN ACTUAL	EA09	ME24	Protección de vegetación no afectable por las obras	Dadas las actuaciones previstas, así como las características del ámbito del Plan (zona urbanizada), no se prevén afecciones a la vegetación; no obstante, se respetará todo tipo de vegetación autóctona existente en las inmediaciones del ámbito geográfico del Plan, evitando tanto actuaciones directas, como indirectas, que puedan generar impactos sobre las formaciones vegetales autóctonas.	X			X	
Ef16	VEGETACIÓN ACTUAL PAISAJE	EA09 EA14	ME25	Implantación de especies vegetales autóctonas en zonas ajardinadas	En las zonas ajardinadas previstas en el correspondiente proyecto constructivo del edificio hotelero, se utilizarán especies vegetales autóctonas.					
Ef10 Ef11	FAUNA	EA13	ME26	Gestión de hormigón	No se verterán restos de hormigón u otros materiales fuera de la zona de obra y si se produjese el vertido accidental de los mismos, deberán ser inmediatamente retirados.	X			X	
Ef16	PAISAJE	EA14	ME27	Cumplimiento de normativa urbanística municipal	Con el fin de garantizar la integración ambiental el edificio hotelero previsto en el Plan en el paisaje del entorno, el proyecto de ejecución deberá ajustarse a los requerimientos constructivos impuestos en el planeamiento urbanístico municipal (alturas, servidumbres, urbanizaciones, etc.).	X			X	
Ef14	PATRIMONIO HISTÓRICO-CULTURAL	EA16	ME28	Protección del patrimonio cultural	Se identificarán y balizarán los elementos de patrimonio actualmente conocidos, para minimizar el riesgo de afección a los mismos.	X			X	

Cod. Efecto asociado	Elemento Ambiental relacionado		Medida		Descripción de la medida	Tipo			Planificación de ejecución	
						Pr.	Cor.	Comp.	Construcción	Explotación
					En el caso de que durante la ejecución delas obras se localizase algún elemento del patrimonio cultural no previsto, se procederá a su señalización y a su comunicación a la Diputación.					
Ef15	CONDICIONES ACÚSTICAS	EA17	ME29	Minimización de ruido	La maquinaria utilizada en actividades al aire libre en general, y en las obras públicas y en la construcción en particular, debe ajustarse a las prescripciones establecidas en la legislación vigente referente a emisiones sonoras de maquinaria de uso al aire libre, y en particular, cuando les sea de aplicación, a lo establecido en el Real Decreto 524/2006, de 28 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre, y las normas complementarias.	X			X	
Ef15	CONDICIONES ACÚSTICAS	EA17	ME30	Limitación del horario laboral	Se establecerán límites horarios para los trabajos, evitando en la medida de lo posible la realización de obras o el movimiento de maquinaria antes de las siete de la mañana o después de las seis de la tarde.		X		X	
Ef18	MEDIO SOCIO-ECONÓMICO	EA15	ME31	Contratación de mano de obra local	Se recurrirá, en la medida de lo posible, a la utilización de mano de obra del municipio o de su entorno.			X	X	
Ef17	CALIDAD DEL AIRE	EA01	ME32	Estabilización de superficies pulverulentas	Se minimizará la existencia de acúmulos de material pulverulento y, en todo caso, se procederá a su estabilización, mediante la realización de riegos ligeros con agua (limitándose a la cantidad mínima imprescindible de agua que permita la estabilización de las superficies pulverulentas, sin generar consumos innecesarios de agua), para evitar la dispersión de material hacia el exterior de la obra.		X		X	
Ef22	CLIMA	EA19	ME33	Prohibición de quemas de matenales	No se realizarán quemas de restos vegetales, madera, aceites, plásticos o cualquier otro tipo de material.	X			X	
Ef17	CALIDAD DEL AIRE	EA01	ME34	Utilización de toldos en los camiones, cuando se produzca el traslado de material pulverulento	Los camiones que realicen transporte de tierra u otros materiales pulverulentos estarán recubiertos por un toldo u otro sistema de similar eficacia que minimice la dispersión de finos y partículas durante todo su recorrido.	X			X	
Ef15	CONDICIONES ACÚSTICAS	EA17	ME35	Limitación de velocidad de circulación de vehículos	Con el fin de evitar la generación de polvo en la zona de obras y, se limitará la velocidad de circulación de vehículos a 20 Km/h en zonas sin asfaltar.	X			X	
Ef12	HÁBITATS	EA11	ME36	Lavado de ruedas antes de salir de la zona de obras	Siempre que se detecte barro en la zona de obras, antes de su salida de la obra, las ruedas y partes bajas de los camiones que realicen transporte de tierras serán convenientemente regados con agua.	X			X	
Ef17	CALIDAD DEL AIRE	EA01	ME37	Limpieza de viales	Los viales de la zona de obra se mantendrán libres de exceso de material pulverulento, para lo cual se procederá, en caso necesario, a su limpieza periódica.		X		X	
Ef22	CLIMA	EA19	ME38	Minimización del consumo de energía en fase de obra	Para minimizar el consumo de energía y la emisión de Gases de Efecto Invernadero y la generación de ruido, la maquinaria de obra que no se esté utilizando, se mantendrá apagada.	X			X	
General	Inespecífico		ME39	Limpieza final de la obra	Una vez finalizadas las obras, se deberá proceder a la limpieza general de toda la zona, para eliminar restos de materiales de obra, tanto en las propias zonas de actuación, como en sus inmediaciones.		X		X	
General	Inespecífico		ME40	Desmantelamiento de estructuras provisionales	Tras la finalización de las obras, todas las estructuras provisionales deberán ser desmanteladas y retiradas del ámbito de actuación, incluyendo la correspondiente gestión de RCD, si fuera pertinente.		X		X	
Ef22	CLIMA	EA19	ME41	Minimización del consumo de energía en fase de explotación	Se instalarán sistemas eficientes de iluminación y climatización en el edificio hotelero. Tanto en el interior, como en el exterior del edificio objeto del desarrollo del Plan, se deberán utilizar luminarias de bajo consumo energético. Al mismo tiempo, se deberán instalar unidades de climatización que minimicen el consumo de energía.			X		X
Ef23	HIDROLOGÍA SUPERFICIAL	EA08	ME42	Minimización del consumo de agua en fase de explotación	Durante la fase de construcción, se utilizará la cantidad imprescindible de agua para la adecuada realización de las obras. En el edificio del hotel, se instalarán sistemas que contribuyan a minimizar el consumo irracional de agua (cisternas de doble descarga, aireadores en grifos, etc.)	X			X	X

Tabla 31. Medidas de prevención y reducción de impactos. Tipos de medida: Pr.: Prevención; Cor.: Corrección; Comp.: Compensación.

10.2.2. Ingurumen-planaren jarraipena egiteko ezarritako neurriak

Honako taula honetan ingurumena zaintzeko planaren neurriak erakusten dira, bai eta neurri bakoitzaren eraginkortasunaren kontrolari lotutako alderdiak eta eraginkortasun horren jarraipen-adierazleak ere.

Medida		Control de eficacia de la medida de protección/corrección ambiental	Periodicidad del control	Indicador de eficacia de la medida de protección/corrección ambiental
ME01	Constitución del equipo de Dirección Ambiental de Obra (Asistencia Técnica Medioambiental adscrita a la Dirección de Obra)	El promotor de la obra adscribirá un equipo de Dirección Ambiental de Obra.	Al inicio de la obra.	Esta medida se considerará correctamente ejecutada si se ha constituido el equipo de Dirección Ambiental de Obra y si, al mismo tiempo, el equipo cuenta con la experiencia ambiental necesaria, que le permita realizar adecuadamente el seguimiento de todos los aspectos ambientales a ejecutar por la contrata.
ME02	Constitución del equipo ambiental del contratista para la obra (Responsable Técnico de Medio Ambiente)	Se verificará que el equipo ambiental de obra es adecuado y que, así mismo, cuenta con la experiencia necesaria que garantice la correcta ejecución de las medidas de prevención y corrección ambiental previstas en el Programa de Vigilancia Ambiental.	Antes del inicio de las obras	Se considerará que esta medida está correctamente ejecutada si el equipo ambiental de la empresa contratista ha participado, como mínimo, en el control ambiental de dos obras de naturaleza similar.
ME03	Manual de Buenas Prácticas Ambientales en Obra (MBPA)	Se deberá verificar que las obras que se lleven a cabo como consecuencia del desarrollo del Plan cuentan con un MBPA y que éste es adecuado para la obra. Así mismo, se verificará que el manual queda a disposición de las personas trabajadoras de la obra, incluyendo las posibles subcontratas.	Antes del inicio de las obras	El manual deberá contemplar todos los aspectos ambientales significativos de la obra.
ME04	Estudio y Plan de Gestión de Residuos	Se verificará la adecuación del contenido del EGR y del PGR.	Antes del inicio de las obras	Los documentos deberán dar cumplimiento a lo establecido en el Decreto 112/2012, por el que se regula la producción y gestión de residuos de construcción y demolición.
ME05	Delimitación del ámbito de actuación	Verificación de que la zona de actuación está correctamente delimitada y de que no hay afección a otras zonas no previstas en el correspondiente proyecto constructivo.	Antes del inicio de las obras	La delimitación del ámbito de actuación deberá circunscribirse a lo previsto en el Plan, sin afectar a zonas sensibles.
ME06	Acondicionamiento de una zona específica para la limpieza de hormigoneras	Se verificará que la zona dedicada a la limpieza de las canaletas de las hormigoneras incluya un contenedor específico para el almacenamiento temporal de las aguas residuales.	Antes del inicio de las obras	Esta medida estará correctamente ejecutada si, además de realizar la instalación para limpieza de hormigoneras, ésta cuenta con el correspondiente cubeto para la recogida de aguas contaminadas y, así mismo, se cuenta con un gestor de las mismas.
ME07	Mantenimiento y limpieza periódica de la zona de limpieza de hormigoneras	Se verificará que se realiza la retirada del contenedor con aguas de limpieza de las hormigoneras y que estas son gestionadas por gestor autorizado.	Mensualmente	Se verificarán los correspondientes documentos de gestión suministrados por el gestor de estos residuos.
ME08	Movimiento selectivo de tierras	Se verificará que las excavaciones y movimientos de tierra se circunscriben a lo aprobado mediante el correspondiente proyecto constructivo.	Mensualmente	Esta medida se considerará adecuadamente realizada si no existen movimientos de tierra o excavaciones diferentes a los proyectados o, en su caso, a los autorizados por la Dirección de Obra.
ME09	Instalación de Punto Limpio	Se verificará la existencia del punto limpio y que exista un cubeto de retención o estructura similar para la retención de líquidos.	Antes del inicio de las obras	Esta medida se considerará correctamente ejecutada si, además de existir una zona específica para ser utilizada como Punto Limpio, éste cuenta con aislamiento y cubeto de retención. Se verificará que no existan manchas o vertidos líquidos en el Punto Limpio o en sus inmediaciones.

Medida		Control de eficacia de la medida de protección/corrección ambiental	Periodicidad del control	Indicador de eficacia de la medida de protección/corrección ambiental
ME10	Instalaciones auxiliares	Se verificará "a visu" que las zonas habilitadas para albergar instalaciones auxiliares de obra se encuentran suficientemente alejadas del mar y que, además, cuentan con las medidas de estanqueidad necesarias para minimizar el riesgo de contaminación del suelo o de la hidrología subterránea.	Antes del inicio de las obras	La medida se considerará correctamente ejecutada si, tras la revisión de las zonas habilitadas para las infraestructuras auxiliares éstas cuenta con medidas de contención y no se aprecian indicios de vertidos o derrames significativos hacia el suelo o el mar.
ME11	Plan de emergencia medioambiental	Se verificará la existencia de un plan de emergencia medioambiental, así como su grado de adecuación para la protección medioambiental del ámbito de la obra, en caso de emergencia.	Antes del inicio de las obras	Esta medida estará correctamente ejecutada si el plan de emergencia asociado al desarrollo de las obras previstas en el Plan contempla adecuadamente todos los riesgos ambientales significativos, así como sus medidas paliativas o protocolos de actuación medioambiental.
ME12	Protección de áreas colindantes	Se comprobará que el depósito temporal de materiales se realiza exclusivamente en la zona habilitada para ello,	Semanalmente	No será admisible el acopio de material en zonas no habilitadas para ello.
ME13	Mantenimiento de maquinaria de obra no apta para circular por carretera	Se verificará que, en caso necesario, se cuenta con una zona, convenientemente acondicionada para ello, para realizar labores de repostaje y mantenimiento de maquinaria no apta para circular por carretera, la cual deberá estar alejada del mar.	Semanalmente	No será admisible realizar repostajes o mantenimientos en zonas que no estén específicamente habilitadas para ello.
ME14	Mantenimiento de maquinaria de obra apta para circular por carretera	Se verificará que la maquinaria apta para circular por carretera realiza los repostajes y mantenimiento en instalaciones adecuadas.	Semanalmente	No será admisible que se realicen repostajes o mantenimientos de maquinaria apta para circular por carretera en la zona de obras. En caso de avería, que implique la inmovilización del vehículo, se podrán llevar a cabo en obra las reparaciones imprescindibles para permitir la movilización del vehículo, garantizando en todo momento que no se produzcan derrames o vertidos.
ME15	Sensibilización ambiental para el personal de obra	Se recabará información al respecto de las acciones de sensibilización realizadas, así como del personal de obra asistente a las mismas, a partir de la documentación o información aportada por el contratista.	Al inicio de las obras	La contrata deberá dejar constancia documental de las actividades de formación y/o sensibilización ambiental que hayan sido impartidas a su personal o a las subcontratas participantes en las obras.
ME16	Gestión de residuos peligrosos	Se realizarán inspecciones periódicas a la zona de obras, con el fin de verificar que no existan derrames de líquidos o residuos tóxicos y peligrosos. Así mismo, se recabará del contratista la información documental necesaria para verificar la adecuada gestión de estos residuos.	Semanal	La contrata deberá contar con la correspondiente documentación que acredite la gestión de estos residuos. Cumplimiento de lo establecido al respecto en la Ley 7/2022, de residuos y suelos contaminados, para una economía circular.
ME17	Separación y gestión de RCD	Se realizarán inspecciones periódicas a la zona de obras, con el fin de verificar que existen contenedores diferenciados para cada tipología de residuo y que se mantienen en correcto estado de	Mensual	La contrata deberá contar con la correspondiente documentación que acredite la gestión de estos residuos.Cumplimiento de lo establecido al respecto en la Ley

Medida		Control de eficacia de la medida de protección/corrección ambiental	Periodicidad del control	Indicador de eficacia de la medida de protección/corrección ambiental
		orden y limpieza. Se recabará del contratista la información documental necesaria para verificar la adecuada gestión de estos materiales.		7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.
ME18	Gestión de excedentes de excavación	Se controlarán la documentación acreditativa de gestión suministrada por el gestor correspondiente.	Mensual	Las cantidades de excedentes de excavación gestionadas, que queden reflejadas en la documentación aportada por los gestores, debe ser coherente con lo establecido en el estudio y el plan de gestión de residuos de la obra y, en su caso, en el Plan de Excavación.
ME19	Gestión de aceite usado	Se verificará "in situ" el adecuado estado de orden y limpieza de la zona de almacenamiento temporal de esta tipología de residuos. Se recabará del contratista la información documental necesaria para verificar la adecuada gestión de estos residuos.	Mensual	La contrata deberá contar con la correspondiente documentación que acredite la gestión de estos residuos. Cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.
ME20	Protección del medio marino	Se realizará un control visual de las inmediaciones de la obra, para verificar qaue no se realizan acopios de materiales o residuos en zonas no previstas.	Semanal	No será admisible que se utilicen zonas no previstas para el acúmulo temporal de materiales o residuos de obra.
ME21	Uso de hormigón ya preparado en planta autorizada	Se comprobará que en la zona de obras no se procede a la preparación de hormigón.	Semanal	No estará permitida la elaboración "in situ" de hormigón.
ME22	Prevención de vertido a mar	Se comprobará visualmente que la ejecución de la obra no genera vertidos hacia el mar.	Semanal	No será admisible la existencia de vertidos hacia el mar.
ME23	Gestión de aguas sanitarias	Se comprobará que las casetas sanitarias cuentan con un adecuado sistema de saneamiento y, en su caso, el correspondiente permiso de vertido a la red municipal de saneamiento.	Al inicio de la obra.	Las casetas sanitarias deben contar con el correspondiente sistema homologado y eficiente para la gestión de sus aguas residuales.
ME24	Protección de vegetación no afectable por las obras	Se controrlará "a visu" que los ejemplares de vegetación autóctona a respetar en zonas colindantes con el ámbito del plan están adecuadamente identificados y que no son afectados indirectamente (por ejemplo, por el trasiego de camiones) por la ejecución de las obras.	Semanal	La medida se considerará correctamente ejecutada, si los elementos de vegetación a conservar aparecen identificados de forma inequívoca, utilizando para ello elementos que no sean perjudiciales para los especímenes vegetales.
ME25	Implantación de especies vegetales autóctonas en zonas ajardinadas	Verificación de que en el proyecto se incluyen especies vegetales autóctonas para las zonas ajardinadas.	Antes del inicio de las obras	La medida estará correctamente realizada si en las zonas verdes se utilizan especies vegetales autóctonas.
ME26	Gestión de hormigón	Se realizarán comprobaciones visuales de la presencia de restos de hormigón, tanto en la zona de obras, como en áreas colindantes.	Semanal	No será admisible que los posibles restos de hormigón de las hormigoneras sean depositados en la zona de obra o en áreas colindantes. Cumplimiento de lo establecido al respecto en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.
ME27	Cumplimiento de normativa urbanística municipal	El proyecto constructivo deberá redactarse acorde con los criterios urbanísticos que, para la zona, estuvieran en vigor.	Semanal	Se deberán cumplir los criterios urbanísticos municipales que estén en vigor.

Medida		Control de eficacia de la medida de protección/corrección ambiental	Periodicidad del control	Indicador de eficacia de la medida de protección/corrección ambiental
ME28	Protección del patrimonio cultural	Adecuado balizamiento de elementos del patrimonio cultural y, en su caso, comunicación de nuevos hallazgos a la autoridad competente.	Semanal	En las actas de las reuniones de obra, en su caso, se dejará constancia de posibles incidencias sobre los elementos del patrimonio, de las medidas correctoras puestas en marcha y, en su caso, de la forma en que se ha actuado en caso de detectar nuevos elementos de patrimonio.
ME29	Minimización de ruido	La maquinaria deberá cumplir la legislación en materia de generación de ruidos y emisión de gases contaminantes.	Al inicio de las obras	En obra no se podrá utilizar maquinaria que no sea acorde con la legislación en vigor y que sea de aplicación en cada caso.
ME30	Limitación del horario laboral	Se verificará que se cumplen los límites horarios de trabajo.	Semanal	No se podrán realizar trabajos que generen ruido antes de las 07:00, ni después de las 18:00.
ME31	Contratación de mano de obra local	Se recabará información al respecto de las contrataciones realizadas, para verificar la existencia de mano de obra local.	Al inicio de las obras	Esta medida se considerará ejecutada si, como mínimo, se ha contratado más de un 20 % de personal de la provincia.
ME32	Estabilización de superficies pulverulentas	Se comprobará que no existen acúmulos de material pulverulento y que, en todo caso, no se produce la dispersión de material hacia el exterior de la obra.	Siempre que sea necesario, especialmente en caso de viento elevado y escasa pluviosidad.	Esta medida se considerará correctamente ejecutada si no se detecta presencia de material pulverulento en las áreas colindantes con la zona de obras.
ME33	Prohibición de quemas de materiales	Se verificará que no se realizan quemas de ningún tipo de material en la obra.	Semanal	No será admisible la quema de ningún tipo de material.
ME34	Utilización de toldos en los camiones, cuando se produzca el traslado de material pulverulento	Se verificará que los camiones que realicen transporte de tierra u otros materiales pulverulentos usen un toldo o equivalente para minimizar la dispersión de finos y partículas durante todo su recorrido.	Semanal	Ningún vehículo que traslade material pulverulento podrá circular sin el uso del pertinente toldo.
ME35	Limitación de velocidad de circulación de vehículos	Se comprobará en obra que no se supere el limite de velocidad establecido.	Semanal	La velocidad de circulación no ha de superar los 20 km/h. Si fuera preciso, en condiciones excepcionales (tiempo especialmente seco) podría ser necesario establecer una velocidad inferior.
ME36	Lavado de ruedas antes de salir de la zona de obras	Se comprobará la banda de rodadura de las ruedas de los vehículos de obra.	Puntual, cuando, por la climatología, pueda existir barro en la zona de obras.	No será admisible el traslado de barro hacia el exterior de la zona de obras.
ME37	Limpieza de viales	Se verificará "in situ" que los viales colindantes con la zona de actuación se mantengan libres de exceso de material pulverulento.	Semanal	La medida se considerará correctamente ejecutada si en los viales colindantes con la zona de actuación no se aprecian concentraciones excesivas de material particulado.
ME38	Minimización del consumo de energía en fase de obra	Se verificará que los vehículos y maquinaria de obra se mantienen apagados cuando no estén siendo utilizados.	Semanal	No será admisible el mantenimiento de maquinaria o vehículos de obra con los motores encendidos, cuando no sea preciso.

Medida		Control de eficacia de la medida de protección/corrección ambiental	Periodicidad del control	Indicador de eficacia de la medida de protección/corrección ambiental
ME39	Limpieza final de la obra	Se verificará que no queden restos de materiales achacables a las obras.	Al finalizar la obra	No será admisible la creación de escombreras, ni el abandono de materiales de construcción u otros restos en la zona de obras o en sus inmediaciones.
ME40	Desmantelamiento de estructuras provisionales	Se verificará "in situ" la retirada de todas las estructuras provisionales, así como que, en su caso, los RCD hayan sido gestionados adecuadamente.	Al finalizar la obra	No será admisible la presencia de ninguna estructura provisional una vez finalizadas las obras necesarias para el desarrollo del Plan.
ME41	Minimización del consumo de energía en fase de explotación	Verificación de la tipología de luminarias instaladas, tanto en el exterior, como en el interior del edificio hotelero y verificación del consumo energético de luminarias y sistemas de climatización interior.	Antes de la puesta en marcha de la actividad en el edificio hotelero.	Esta medida se considerará correctamente ejecutada si las luminarias e instalaciones de climatización son eficientes en cuanto al consumo de energía.
ME42	Minimización del consumo de agua en fase de explotación	Durante la fase de construcción, se realizarán controles específicos para verificar que no se malgasta el agua. En la infraestructura hotelera, se verificará que se hayan instalado sistemas que contribuyan a un uso racional del agua.	En fase de construcción: semanal. En fase de obra: al finalizar la construcción del hotel.	En fase de obra, no será admisible la existencia de canalizaciones o tuberías que pierdan agua. En fase de explotación, se habrán instalado sistemas que permitan un uso racional del agua.

Tabla 33. Descripción de las medidas previstas para el seguimiento ambiental del Plan.

10.3. BALIABIDE HIDRIKOEN ETA SANEAMENDU-AZPIEGITUREN NAHIKOTASUNA

Indarreko legeetan —Lurzoruaren eta Hiri Berrikuntzaren Legearen testu bateginaren 22.3.a artikulua; Uren Legearen Testu Bateginaren 25.4 artikulua; eta 2/2006 Legea garatzen duten premiazko neurriei buruzko 105/2008 Dekretuaren 21. artikulua— eta Auzitegi Gorenaren jurisprudentzian ezartzen da antolamendu-tresna orok ur-baliabideen nahikotasunari eta erabilgarritasunari buruzko txosten bat eduki behar duela.

Uren Legearen testu bategina onartzen duen uztailaren 20ko 1/2001 Legegintzako Errege Dekretuak honako hau ezartzen du 25.4 artikuluan: «Autonomia-erkidegoen edo toki-erakundeen egintzek edo planek baliabide hidrikoen eskari berriak eragiten baldin badituzte, Konfederazio Hidrografikoaren txostenak berariaz adieraziko du eskaera horiei erantzuteko baliabide nahikorik dagoen ala ez».

Ingurumen-txosten estrategikoaren 6. baldintzan ezartzen da plan berezian jaso beharko dela aurreikusten diren ur-eskarien zenbatespena, bai eta erakunde kudeatzailearen ziurtagiria ere, dauden sistemek eskari berriei zerbitzua emateko eta garapen berrien ondoriozko karga berriak hartzeko gaitasuna dutela justifikatzeko.

Ingelan 2.000 SL enpresak 2024ko irailean egin zuen txostenaren xedea —«*Estimación de la demanda de servicios del Puerto Deportivo de Getxo*» (Getxoko Kirol Portuko zerbitzuen eskariaren zenbatespena) txostenarena— Getxoko kirol-portuko hiri-zerbitzu eta -azpiegituren eskariaren zenbatespenak jasotzea da, egin nahi den erreformaren esparruan.

Horiek horrela, honako hauek dira ur-hornidurari eta saneamenduari lotutako premia berriak:

<u>Hornikuntza:</u>

- Aurreikusitako betez besteko emaria (l/s): 46,93 l/s.
- Aurreikusitako emari handiena (l/s): 73,54 l/s.

<u>Saneamendua:</u>

- Isuritako betez besteko emaria (l/s): 56,17 l/s.
- Isuritako emari handiena (l/s): 79,91 l/s.

Bilbao Bizkaia Ur Partzuergoak ingurumen-izapidean zehar egindako txostenak ezartzen du ez dagoela hornidura- eta saneamendu-sare primarioen instalaziorik jarduketa-eremuan, eta, gaur egun, Partzuergoak ez dituela kudeatzen udalerri horretako hornidura- eta saneamendu-sare sekundarioak. Hori dela eta, Getxoko Udalaren ardura izango da, hala badagokio, baliabide hidrikoen eta saneamendu-azpiegituren nahikotasunari buruzko txostena egitea.

10.4. ERREPIDEETAKO ERAGINA

2/2006 Legea garatzen duen premiazko neurriei buruzko ekainaren 3ko 105/2008 Dekretuaren 31. artikuluan ezartzen da jasangarritasun-txostenean jaso behar dela errepideen eta lehendik dauden gainerako azpiegituren arloan eskumena duen administrazioaren txosten bat, planean jasotako aurreikuspenek izan dezaketen eraginari buruz. Txosten horretan aztertu beharko da hirigintzaren jarduketaren eragina, zerbitzua emateko gaitasunari dagokionez.

Proposatutako jarduketak ez du zuzeneko eraginik foru-errepide bakar batean ere: lehenik eta behin, sarbideak «Portuko oinarrizko bide-sarearen» bidez, eta, bigarrenik, tokiko sarearen bidez egiten direlako. Jarduketa-eremua ez dago errepideen zaintza-eremuan.

Edonola ere, proposatutako jarduketak ez du eragin nabarmenik izango foru-errepideen sarearen zerbitzu-mailan.

11. GIZARTE-JASANGARRITASUNA

11.1. GENEROAREN ARABERAKO ERAGINA

Arau-eremua

Emakumeen eta gizonen berdintasunerako eta emakumeen aurkako indarkeria matxistarik gabe bizitzeko Legearen testu bategina onartzen duen martxoaren 16ko 1/2023 Legegintzako Errege Dekretuaren 20. artikuluan honako figura hau ezartzen da: generoaren araberako inpaktua aurretiaz ebaluatzea, desberdinkeriak desagerrarazteko eta berdintasuna sustatzeko. Artikulu horretan, besteak beste, honako eduki hauek jaso dira:

1. Arau bat egiteko unean, EAEko administrazio publikoek, hori sustatzen duen administrazio-organoaren bitartez, ebaluatu egin behar dute proposamen horrek nolako inpaktua izan dezakeen emakumeen eta gizonen egoeran. Horretarako, aztertu behar du ea arauan proiektatu den jarduerak ondorio positiboak edo kontrakoak izan litzakeen emakumeen eta gizonen arteko desberdinkeriak desagerrarazteko eta haien arteko berdintasuna sustatzeko helburu orokorrean.

7. Xedapen orokorren izaera juridikoa duten planei, batik bat lurralde- eta hirigintza-planei, genero-inpaktuaren aldez aurreko ebaluazioa egin behar zaie, eta berdintasuna sustatzeko neurriak sartu behar dira. Nolanahi ere, duen espezifikotasuna dela-eta, erregelamendu bidez zehaztuko da izapide hori nola gauzatu behar den.

Eusko Jaurlaritzaren Idazkaritzako eta Legebiltzarrarekiko Harremanetarako zuzendariaren abuztuaren 21eko 40/2012 Ebazpenaren bidez, generoaren araberako eraginaren aurretiazko ebaluazioa egiteko eta emakumeen eta gizonen arteko desberdintasunak ekidin eta berdintasuna sustatzeko neurriak hartzeko gidalerroak onartu ziren. Izan ere, baliozko erreferentzia bakarra da, lurralde- eta hirigintza-planetarako berariazko erregelamendu-garapenik ez dagoelako.

Espediente honen ezaugarriei eta edukiari buruzko gogoetak, generoaren araberako inpaktuaren aurretiazko ebaluazioari buruz

Hirigintza-espediente honen oinarrizko helburua Getxoko Kirol Portuaren eremuan Bilboko Portuko Zerbitzu Eremuaren Antolamendurako Plan Bereziaren antolamendua egokitzea da portuaren eta hirigintzaren plangintza koordinatzeko, portuaren plangintzan portuaren eta hiriaren arteko elkarrekintza gisa kalifikatutako eremuan hotel-erabileraren aukera ere sartuta.

Dokumentu honetan erabileren erregulazioa proposatzen da, eta bat dator portuei buruzko legeekin eta eremuaren gaur egungo egoerarekin. Berritasun nagusia hotel-erabilera sartzeko aukera da.

Horrek esan nahi du ez dela proposatzen emakumeen eta gizonen arteko desberdintasunik sor dezakeen hirigintza-erabilerarik, baimendutako erabileren berezko jardueren izaera eta ezaugarriak kontuan hartuta. Hirigintza-espediente honen

eskumen-eremutik kanpo dago aurreikusitako erabileren esparruan jarduera berriak ezartzeak genero-arloan izan dezakeen eragina aztertzea (emakume langileen ehunekoa, enpresetako zuzendaritza-organoetan parte hartzea, etab.).

Dokumentu honetatik erator litekeen inpaktu bakarra antolatutako espazio publikoaren baldintzei buruzkoa izango litzateke. Horri dagokionez, adierazi behar da antolatutako espazio osoa Bilboko Portu Agintaritzaren titulartasunekoa dela, eta ez dela proposatu espazio horri eragiten dion funtsezko aldaketarik.

Ondorioak

Portuaren plan bereziaren aldaketa hau 40/2012 Ebazpenaren bidez onartutako gidalerroen dokumentuaren lehenengo gidalerroaren 2. puntuan ezarritako salbuespenen a) eta d) kasuen barne hartzen da, generoaren araberako eraginari buruzko txostena egiteko betebeharrari dagokionez, gidalerro horretan jasotako prestatze- eta onespen-prozeduraren arabera.

> *a) Generoaren ikuspuntutik garrantzirik ez dutenak, dela emakumeen eta gizonen egoeran eraginik ez dutelako, dela eragin hori hutsaren hurrengoa delako; horrelakoen artean egongo dira betiere herritarren eskubideetan eta bidezko interesetan inolako eraginik ez duten proiektuak.*
>
> b) Indarrean dauden arauak aldatzea xede dutenak, aldaketa *funtsezkoa ez bada emakumeen eta gizonen egoerari dagokionez*.

Zehazki, d) salbuespen edukiari erreparatzen badiogu, agerikoa da espediente honen xedea indarreko arau bat aldatzea dela, hau da, Bilboko Portuko Zerbitzu Eremuaren Antolamendurako Plan Berezia aldatzea. Plan hori 10/1998 Foru Erabakiaren bidez onartu zen (1998ko uztailaren 29ko BAO, 143. zenbakikoa).

Bestalde, Plan Bereziaren aldaketaren ardatz nagusia beste dokumentu arauemaile bati egokitzea da: Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketa deritzon dokumentuari, zeina uztailaren 20ko FOM/2429/2006 Aginduaren bidez onartu baitzen (2006ko uztailaren 31ko BOE, 181. zk.), bai eta ondorengo aldaketei ere.

Aldaketa horren zehaztapenen edukia, zeina memoria honetan luze eta zabal deskribatu eta justifikatu baitugu, aztertutakoan, argi eta garbi ondoriozta daiteke aldaketa ez dela funtsezkoa gizonen eta emakumeen egoeraren ikuspegitik, eta proposatutako antolamenduak eragin neutroa duela genero-ikuspegian.

Horrekin guztiarekin bat, ondoriozta dezakegu txosten honek ez duela sortzen generoaren araberako inpaktuaren gaineko txostena egiteko premia, onartutako gidalerroetan jasotako egite- eta onarpen-prozeduraren arabera.

11.2. EUSKARAREN ERABILERAREN NORMALIZAZIOAN DUEN ERAGINAREN EBALUAZIOA

Euskadiko toki-erakundeetan hizkuntza ofizialen erabilera instituzionala eta administratiboa normalizatzeari buruzko azaroaren 19ko 179/2019 Dekretuaren 50.1 artikuluan ezarritakoaren arabera, Plan Bereziaren aldaketa honi hizkuntza-inpaktuaren ebaluazioa egin beharko zaio, euskararen erabileran eragina duela uste bada.

Dekretu horren 53. artikuluak ezartzen duenez, udal-zerbitzu teknikoek Plan Bereziaren Aldaketa honek eragin ditzakeen eraginak aztertuko dituzte, eta hizkuntza-azterlanaren irismenari buruzko txosten bat bidaliko diote plana edo proiektua onartzeko eskumena duen udal-organoari. Dena den, kasu honetan, Bizkaiko Foru Aldundiak izapidetu eta onartuko du dokumentua. Txostenak ondorioztatu ahal izango du a) proposamenak ez duela hizkuntza-inpaktu garrantzitsurik eragiten, hizkuntza-inpaktuaren azterlana ez egitea proposatuz; edo b) eragin nabarmena izan dezakeela, eta, beraz, hizkuntza-inpaktuaren azterlana egin beharko dela.

Udaleko zerbitzu teknikoek horri buruz egin ditzaketen gogoetak gorabehera, Plan Bereziaren Aldaketa hau idatzi duen taldeak lehen azterketa bat egin du, Eusko Jaurlaritzako Kultura eta Hizkuntza Politika Sailak horretarako diseinatutako tresnan oinarrituta.

Getxoko kirol-portuan hotel bat jartzeak eragina izan dezake udalerriko bisitari-kopuruan, baina oso zaila da kalkulatzea, ostatu-gauen kopurua handitu baitaiteke, baina ez bisitariena, Getxoko egungo bisitari askok udalerritik kanpo dauden hoteletan ostatu har baitezakete. Nolanahi ere, planak udalerriaren egoera soziolinguistikoan eragin nabarmenik izango ez duela uste da.

Eustaten udal-adierazleen arabera, Getxoko biztanleria euskalduna % 33,28 da. Ez da arnasgune bat, eta ez dago horietako bat izateko moduan. Ez da identifikatu udalerri horietakoren baten hizkuntza-berezitasunik ezartzen duen plan edo dokumentu ofizialik, ez eta nabarmenki identifikatzen duen edo bereziki babestu behar dela dioenik.

11.3. HERRITARREN PARTE-HARTZEA

Euskal Autonomia Erkidegoko lurzoruari eta hirigintzari buruzko 2/2006 Legeak, 8. artikuluan, herritarren parte-hartzearen printzipioa ezartzen du, eta printzipio hori hirigintza-antolamendu orokorrera ere zabal daiteke. Emakumeen eta gizonen arteko benetako berdintasunerako martxoaren 22ko 3/2007 Legeak 31.3 artikuluan jasotzen du administrazio publikoek kontuan hartuko dutela hiriaren diseinua, hiri-politiketan, hirigintza-plangintzaren definizioan eta exekuzioan, genero-ikuspegia, eta, horretarako, herritarren parte-hartzea eta gardentasuna sustatzen eta bultzatzen dituzten mekanismoak eta tresnak erabiliko dituztela bereziki.

Gai horri dagokionez, esan behar da, Euskal Autonomia Erkidegoko Auzitegi Nagusiaren 573/09 Epaiak zazpigarren puntuan aitortzen duen bezala, 2/2006 Legeak ez dituela portuetako plan bereziak arautzen, eta argudio horrek laguntzen duela

105/2008 Dekretuaren 13.2 artikulua eta 3. puntua deuseztzat jotzen. 2/2006 Legeak, 108. eta 109. artikuluetan, egitura-antolamenduko plangintza-tresnetan herritarrek parte hartzea planteatzen du; halakotzat hartzen dira plan orokorrak eta horien aldaketak, eta udal-izapideak egiten dira.

Beraz, ezin da zabaldu Portuko Plan Bereziaren Aldaketa zehatz batera, are gehiago dokumentua izapidetzea Udalari ez dagokionean, Bizkaiko Foru Aldundiari baizik.

Horrek ez du esan nahi, ordea, Bilboko Portuko Zerbitzu Eremua Antolatzeko Plan Bereziaren aldaketa puntual hau administrazio-izapideetatik eratortzen diren parte hartzeko prozeduren mende jartzen ez denik.

Plan Bereziaren aldaketa puntuala ingurumen-ebaluazio estrategiko sinplifikatuaren prozeduraren mende jartzeak berekin dakar dokumentua ingurumen-organoaren webgunean (Ingurumen Zuzendaritza Nagusia, Bizkaiko Foru Aldundia) argitaratu ondoren zabaltzea, eta eragindako administrazio publikoei eta interesdunei kontsultak egiteko izapidea irekitzea.

Interesdun orok dokumentua errazago uler dezan, Portuko Plan Bereziaren Aldaketa Puntualaren Laburpen Betearazlea (D dokumentua) erantsi da, teknikoa ez dena, ekainaren 3ko 105/2008 Dekretuaren 32. artikuluan jasotakoaren arabera.

Dokumentu honek proposatutako erregulazioaren komunikazioa eta zabalkundea errazteko funtzioa betetzen du, dokumentuaren helburua ikuspegi ez-tekniko batetik ulertu ahal izateko. Beraz, “dibulgazio-materiala” da, 2/2006 Legearen 108 c) artikuluan ezarritakoaren arabera, eta dokumentua ulertzen eta jendaurrean jartzeko prozesuetan egoki iritzitako iradokizunak eta/edo alegazioak aurkezten lagunduko du.

Hasierako onespenaren erabakia argitaratu eta gero (BAO, 175. zk., 2025eko irailaren 15ekoa) ireki zen jendaurrean erakusteko aldian zortzi alegazio jaso ziren. Alegazioen zerrenda eta eduki laburtua “Espedientea izapidetzea. Agiri honen irismena eta edukia” izeneko 4. kapituluan deskribatuta daude.

Alegazioei erantzuteko txostenean behar beste justifikatu da Bilboko Portuko Agintaritzak gaitasuna, legitimazioa eta eskumena dituela Getxoko kirol-portuan portua-hiria integrazioko erabilera-gunearen barnean hotel-erabilera sartzeko. Gainera, erabilitako tresna egokia izateaz gain, indarreko legeria betetzen du. Hori gutxi balitz, BPAZPBren aldaketa puntualaren espedientea izapidetu denean errespetatu egin dira indarreko portuko, hirigintzako eta ingurumeneko legeak.

Bere aldetik, Bizkaiko Foru Aldundiak agiri hau izapidetzeko duen eskumena behar bezala justifikatuta dago Estatuko Abokatutza Nagusiaren txostenean. III. eranskin gisa dago gehituta.

Hala eta guztiz ere, jaso ditugun alegazio ugarik agerikoa dute ezinegona dagoela etorkizuneko hotelak paisaian sor lezakeen inpaktuaren inguruan eta beste erakunde eta partikular batzuek ere horrelako alegazioak egin dituzte, eta espediente hau izapidetzean egindako ingurumen-txostenean ere aipatzen dira antzekoak.

Horren ondorioz, hasiera batean etorkizuneko hotelerako ezarri zen gehieneko

altueraren inguruan hausnartu da berriro ere, modu horretan, hotelaren bideragarritasun ekonomikoa bateragarria izan dadin inguruarekiko integrazio hobe batekin. Horretarako, hotel-jarduera izango duen etorkizuneko eraikinaren altuerak inguruko eraikin esanguratsuenen altuerarekin izango lukeen lotura aztertu da eta “Proposatutako antolamenduaren deskribapena” 9.3 atalean eta “Etorkizuneko hotelaren altueraren eta inguruko eraikinen altueraren konparazioa” PII.02 planoan laburtu da.

Alegazioei erantzunez, etorkizuneko hotelaren gehieneko altuera murriztu da. Horrenbestez, gehienez 16 metroko altuera izango du eta horixe da eremu horretarako etorkizuneko eraikin guztietarako aurreikusitako gehieneko altuera.

12. DOKUMENTU-EDUKIA ETA PROZEDURA-ALDERDIAK

12.1. PLAN BEREZIAREN ALDAKETAREN DOKUMENTU-EDUKIA

Indarrean dagoen Plan Berezia idazterakoan, dokumentuaren egiturari dagokionez, Plangintza Erregelamenduaren 77.2 artikulua hartu zen erreferentzia gisa, plan berezien eduki dokumentala ezartzen zuena, hirigintzako legeriak ez baitzuen berariaz jasotzen portuko plan berezien edukia.

EPMNLTBak ez ditu portuko plan berezien (edo tresna baliokidearen) edukiak definitzen, eta, beraz, egungo arau-erreferentzia Euskal Autonomia Erkidegoko lurzoru eta hirigintzari buruzko 2/2006 Legearen 69. artikulua izango litzateke. Nahiz eta portuko plan bereziaren figura ez dagoen berariaz jasota lege horretan, dokumentu honek Plan Bereziaren Aldaketa Puntualaren dokumentu-egitura 2/2006 Legeak plan berezietarako ezartzen dituen edukietara egokitzen du, portuko plan bereziaren eta Lege horretan aurreikusitako gainerako plan berezien artean jada aipatutako desberdintasunetatik eratorritako salbuespen eta berezitasunekin.

Horrela, Plan Bereziaren Aldaketa Puntual honek ez dio jarraitzen indarrean dagoen Plan Bereziaren dokumentu-edukiari, eta 2/2006 Legetik eratorritako edukietara egokitzeak, besteak beste, Hirigintza Arau batzuk sartzea dakar, gaur egun indarrean dagoen dokumentuak ez dituenak.

Plan Bereziaren aldaketa puntualaren dokumentu hauek proposatzen dira:

A DOKUMENTUA: MEMORIA

B DOKUMENTUA: HIRIGINTZA-ARAUAK

C DOKUMENTUA: HIRIGINTZA-JARDUKETAREN PROGRAMA ETA BIDERAGARRITASUN EKONOMIKO-FINANTZARIOAREN AZTERKETA

D DOKUMENTUA: LABURPEN BETEARAZLEA

E DOKUMENTUA: INFORMAZIO ETA ANTOLAMENDU PLANOAK

F DOKUMENTUA: AZTERLAN AKUSTIKOA

12.2. IZAPIDETZE-PROZESUA

Plan Bereziaren Aldaketa formulatzeko eta izapidetzeko prozesua EPMNLTBaren 56.2 artikuluan jasotakoari egokituko zaio, hirigintzari eta ingurumenari buruzko legerian ezarritakoarekin koordinatuta.

Jarraian, izapidetze-prozesua laburbiltzen da, eta ingurumen-legedian eta hirigintza-antolamenduko tresnak onartzeko prozedurak arautzen dituen 46/2020 Dekretuan aurreikusitako urratsak tartekatzen dira EPMNLTBean ezarritako prozeduran.

a) Portu Agintaritzak egingo du plan berezi hori.

Portu bateko zerbitzugunea antolatuko duen plan berezia edo tresna baliokidea egin aurretik, portu horretako Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketa onartuz mugatu beharko da zerbitzugunea, eta plan horretako zehaztapenak ezin izango dira hedatu horrela mugatutako zerbitzugunetik harago.

Gaur egun, Bilboko Portuak Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketaren bidez mugatzen du zerbitzu-eremua, eta Plan Bereziaren Aldaketa honek Getxoko Kirol Porturako mugatutako zerbitzu-eremura mugatzen du bere jarduera-eremua.

b) Hirigintzako eta lurralde-antolamenduko legerian aurreikusitakoaren arabera izapidetu eta onartuko du hirigintza-arloan eskumena duen administrazioak.

Hirigintzako eskumena duen administrazioa Bizkaiko Foru Aldundia da, erakunde horrek izapidetu eta onartu baititu indarrean dagoen Plan Berezia eta haren aldaketak.

Plan Bereziaren aldaketari ingurumen-ebaluazio estrategiko sinplifikatua egin zaio, eta ingurumen-organoa Bizkaiko Foru Aldundiko Ingurumen Zuzendaritza Nagusia da, organo horri baitagokio dokumentua onartzea.

Aldaketa puntual honen xede den portuko zerbitzu-eremuaren zatia Loiuko aireportuko zortasun aeronautikoen eraginpean dagoenez, Bizkaiko Foru Aldundiak Hegazkintza Zibileko Zuzendaritza Nagusiaren nahitaezko txosten loteslea eskatuko du aireportuetako eragin horiei dagokienez.

c) Izapideak amaitutakoan, eta plan berezi hori behin betiko onartu aurretik, hirigintza-arloan eskumena duen administrazioak, behin-behineko onespenetik kontatzen hasita hamabost eguneko epean, plan bereziaren edukia helaraziko dio Portu Agintaritzari, hark, hilabeteko epean, bere eskumeneko alderdiei buruzko iritzia eman dezan.

Hirigintzako legeriak ez du aurreikusten ingurumen-ebaluazio estrategiko sinplifikatua egin behar zaien plan berezien behin-behineko onarpena, baina, kasu honetan, behin-behineko onarpena egin beharko litzateke, EPMNLTBean aurreikusitako prozedura bete ahal izateko.

Portu Agintaritzak plan bereziaren edukia jaso ondoren, Portu Agintaritzak Estatuko Portuak erakundeari igorriko dio, egoki iritzitako oharrak eta iradokizunak egin ditzan.

Lekualdaketa egiten ez bada, edo Portu Agintaritzak ezezko iritzia ematen badu hirigintza-arloan eskumena duen Administrazioaren proposamenari buruz, Portu Agintaritzak ezin izango du behin betiko onartu plan berezia, eta beharrezko kontsultak egin beharko zaizkio Portu Agintaritzari, horren edukiari buruzko berariazko akordioa lortzeko.

Desadostasunak bere horretan jarraitzen badu, sei hilabeteko epean, Portu

Agintaritzak ezezko erabakia eman duenetik zenbatzen hasita, Ministroen Kontseiluari dagokio txosten loteslea egitea, aldez aurretik Estatuko Portuak erakundeak aipatutako txostena emanda.

Paragrafo honetan aipatzen diren plan berezien behin betiko onarpena Portu Agintaritzari jakinarazi beharko zaio, Administrazio Publikoen Administrazio Prozedura Erkidearen urriaren 1eko 39/2015 Legean ezarritako betekizunekin.

2026ko otsaila

Laguntza teknikoaren aldetik

Marco Segurola
Hirigintza-geografoa

Ane Miren Martínez
Arkitektoa

KREAN

13. I. ERANSKINA: JASANGARRITASUN ENERGETIKOARI BURUZKO AZTERLANA

13.1. TXOSTENAREN AURREKARIAK ETA HELBURUA

Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legearen 7.1 artikuluak ezartzen duenez, lege honen oinarri diren printzipioen arabera, lurralde-antolamenduko, hirigintza-plangintzako eta garraio-azpiegituretako tresnek jasangarritasun energetikoari buruzko azterlan bat jaso beharko dute, lege horretan ezarritako baldintzetan.

7.2 artikuluaren arabera, honako tresna hauek bete beharko dute aurrekoa:

a) Lurralde-antolamenduaren gidalerroak, lurralde-plan partzialak eta lurralde-plan sektorialak.

b) Egiturazko antolamenduko planak, hiri-antolamenduko plan orokorrak, plangintza orokorra bateragarri egiteko planak, sektorizazio-planak eta, hala badagokio eta erregelamendu bidez ezarritako baldintzetan, antolamendu xehatuko planak.

c) Errepideen edo garraio-azpiegituren planak eta salgaien banaketaren logistikan eragin zuzena dutenak.

Goragoko plangintzan egiten diren zehaztapenak kontuan hartuko dira mendeko tresnetan.

Aurrekoaren arabera, eztabaidagarria litzateke azterlan hau dokumentu honetan sartzea, ez baita plangintza orokorreko tresna bat, eta haren jarduera-eremua Portuko Sistema Orokor batera mugatzen baita. Nolanahi ere, portuko plan bereziaren aldaketa honen ingurumen-txosten estrategikoak 3. ondorioan ezartzen du beharrezkoa dela jasangarritasun energetikoari buruzko azterlan bat sartzea, Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legearen 7. artikuluan aurreikusitako edukiarekin.

4/2019 Legearen 7.3 artikuluak jasangarritasun energetikoari buruzko azterlanak barne hartu beharko dituen alderdiak ezartzen ditu:

a) Jasangarritasun energetikoaren eskakizunetara egokitzearen ebaluazioa.

b) Eraikinetan eta azpiegituretan energia berriztagarrien ezarpena ebaluatzea.

c) Mugikortasunari buruzko azterlana, energia-kontsumoaren ondorioetarako, garraio pribatua erabiltzeko alternatibak eta motorizatu gabeko mugikortasuna eta mugikortasunik eza sustatzeko politikak barne.

d) Kanpoko argiteria publikoa aztertzea, espazio publiko bakoitzerako argiztapen-maila eta -denbora optimoak ebaluatzeko.

4/2019 Legearen 7.4 artikuluak ezartzen du lehen eskatutako alderdiak ingurumen-ebaluazioaren prozeduran sartu beharko direla, eta ez da beharrezkoa izango ingurumen-ebaluazioaren prozedura horiek arautzen dituen araudiak eskatzen dituen alderdiak bikoiztea. Horren arabera, azterlan hau ingurumen-ebaluazio estrategiko sinplifikatuaren prozedura amaitzen duen Ingurumen Dokumentu Estrategikoaren barruan sartu behar zen, eta ez behin prozedura hori amaituta.

Azkenik, kontuan hartu behar da dokumentu honen irismen mugatua. Dokumentu honen helburu nagusia da Getxoko kirol-portuko lurzoruaren kalifikazioa indarrean dagoen DEUPen ezarritakora egokitzea, eta erabileren kalifikazio horrekin koherentea den erabileren erregulazioa egitea, EPMNLTB betez.

Helburu nagusi horrek bigarren mailako helburu bat du: portuaren eta hiriaren arteko elkarrekintzari lotutako erabilera-eremuetan hotel-erabilerak ezartzea ahalbidetzea, Ministroen Kontseiluak erabilera hori salbuespenez baimendu ahal izateko, Estatuko Portuek aldez aurretik txostena eginda, portu-legerian eskatzen den bezala.

Bestalde, Portuko Plan Bereziaren Aldaketa honen mendeko tresnak ez diren arren, aurreikusita dago Getxoko Kirol Portua osorik birmoldatzea; beraz, dokumentu honetako eta jasangarritasun energetikoaren azterketa honetako ingurumen-ebaluazio estrategikoaren zehaztapenak eremu horretan garatzen diren proiektuei aplikatuko zaizkie.

13.2. 4/2019 LEGEAREN HELBURUAK ETA PRINTZIPIOAK

Azterlan honetan aplikatu beharreko 4/2019 Legearen helburu nagusiak 5. artikuluan jasotzen dira, eta honako hauek dira:

a) Energiaren erabileraren eraginkortasuna bultzatzea eta aurreztea sustatzea, Europar Batasunak arlo horretan dituen arauen eta jardueren esparruan.

b) Energia berriztagarriak sustatzea eta ezartzea, erregai fosilekiko mendekotasuna murrizteko.

c) Jatorri fosil eta nuklearreko energiaren ekoizpena apurka-apurka bereiztea, kontsumo nulura iritsi arte.

d) Mugikortasun arrazionalagoa eta jasangarriagoa bultzatzea eta sustatzea, motorizatu gabeko desplazamendu-aukerak eta ordezko erregaiak erabiltzen dituzten garraiobideak barne hartuta.

e) Berotegi-efektuko gasen emisioak murriztea, batez ere nitrogeno oxidoek eta partikulek eragindako kutsadura, energia aurrezteko eta eraginkortasunez erabiltzeko neurrien ondorioz eta lege hau betetzearen ondorioz energia-iturri berriztagarriak erabiltzearen ondorioz.

f) Euskal administrazio publikoen, jarduera ekonomikoen eta bizitegi-sektorearen faktura energetikoa murriztea.

g) Energiaren erabileran eta energia berriztagarrien garapenean aurrezpena eta eraginkortasuna areagotzen duten teknika eta teknologien ikerketa eta garapena sustatzea eta sustatzea, bai eta horien ezarpena eta erabilera errazten duten lotutako sistemak ere.

h) Energia erabiltzeak ingurumenean eta lurraldean dituen eraginak prebenitzea eta mugatzea, energia eraginkortasunez erabiltzea dakarten teknikak eta teknologiak aurreztuz eta erabiliz, eta berotegi-efektuko gasen emisioak murrizten ere lagunduz.

i) Jasangarritasun energetikoaren ondoriozko baldintzak politika publikoetan integratzea, eta, bereziki, lurralde-antolamenduari, hirigintzari, etxebizitzari, garraioei, industriari eta energiari buruzkoetan.

j) Beste administrazio batzuekin eta partikularrekin akordioak bultzatzea, jasangarritasun eta subiranotasun energetiko handiagoa lortzeko.

k) Aurrezpen eta efizientzia energetiko handiagoa eta energia berriztagarriak erabiltzea dakarten onurak zabaltzea.

l) Energiaren kudeaketa lokalagoa eta komunitarioagoa bultzatzea.

m) Energia aurreztea, berotegi-efektuko gasen emisioak murriztea eta energia berriztagarriak sustatzea helburu duten zerbitzu eta produktuen erosketa eta kontratazio publikoa sustatzea.

n) Berotegi-efektuko gasen emisioak murriztearen eta energia berriztagarriak ekoiztearen edo erabiltzearen alde egiten duten jarduerak bultzatzen dituzten politikak eta araudiak sustatzea.

Bestalde, lege honek printzipio hauek ditu oinarri (6. artikulua):

- Energia-eredu berri baterako trantsizioa, energia-aurrezpenean, energia berriztagarrien sustapenean, eskura dauden teknika onenen erabileraren bidezko energia-eraginkortasunean eta, azkenik, energia-subiranotasunaren hazkundean oinarritua.

- EAEko herri-administrazioek jasangarritasun energetikoaren arloan duten zeregin eredugarria, lege honetan eta legea garatuko duen araudian ezarritako nahitaezko neurriak hartuz, bai eta, lege honetan berariaz jasota ez egon arren, bere helburuak betetzen lagun dezakeen beste edozein neurri hartuz ere.

- Jasangarritasun energetikoari buruzko eskakizunak Euskal Autonomia Erkidegoan garatzen diren gainerako politika eta jarduera publikoen diseinuan eta aplikazioan integratzea.

- Lurraldearen antolamenduko, hirigintzako eta energia-erabileran hain intentsiboak ez diren garraiobideen azpiegituretako planak lehenestea, eta eraginkortasun energetiko handiagoko instalazioak ezartzea.

- Aurrerapen teknikora egokitzea, aurrezpen handiagoa, eraginkortasun energetiko hobea edo energia berriztagarriak hobeto erabiltzea lortzen duten

teknikak, produktuak edo zerbitzuak erabiliz, betiere ekonomikoki arrazoizkoak diren baldintzetan eskuragarri badaude.

- Unean uneko datu zientifiko eta teknikoetan oinarritutako energia-politikak, jasangarritasun energetikoari buruzko neurriak eta jarduketak diseinatzerakoan genero-ikuspegiarekin landutakoak.
- Jasangarritasunaren arloan, administrazio publikoen arteko lankidetza, eraginkortasuna eta koordinazioa.
- Herritarren parte-hartzea, zuzenean edo gizarte-ekonomiako elkarte edo eragileen bidez, dagozkien arauek ezartzen duten moduan, jasangarritasun energetikoari buruzko politiken diseinuan eta erabakietan. Ahaleginak egingo dira emakumeen eta gizonen presentzia orekatua izan dadin, eta kontuan hartuko da batzuen eta besteen parte hartzeko moduak desberdinak direla; beraz, konpentsazio-estrategiak aurreikusiko dira.
- Euskal administrazio publikoek jasangarritasun energetikoari eta arlo horretan egiten dituzten jarduera zehatzei buruzko informazioa zabaltzea.
- Euskal administrazio publikoen energia-kontsumoen monitorizazioa, kontrola eta etengabeko ebaluazioa.

Aurreko alderdiez gain, 4/2019 Legeak udalerrietan energia-eraginkortasuna sustatzeko baldintzak jasotzen ditu, udalek ezarri beharrekoak, besteak beste:

- Instalazioen eta kontsumoen inbentarioak eta ibilgailuen parkea.
- Aldizkako energia-jarduketako planak.
- Kontsumo publikoen monitorizazioa eta kontrola.
- Auditoretza energetikoak
- Energia-jarduketak argitaratzea.
- % 100eko jatorri berriztagarriko energia elektrikoa erosteko lizitazioak.
- Herri-erosketa berdea.
- Instalazioak, ekipoak, flotak eta ibilgailuak berritzea, aurrezpen eta efizientzia energetikoko, kostuko eta produktuaren, ondasunaren edo zerbitzuaren bizitza erabilgarriko irizpideak kontuan hartuta, bai eta energia alternatiboen erabilera ere.

13.3. ENERGIA-JASANGARRITASUNAREKIN LOTUTAKO UDAL-PLANAK

Getxo udalerria oso inplikatuta dago jasangarritasunarekin, eta hori energia-jasangarritasunean ere islatu egiten da. Ondoren, laburbilduta jaso ditugu agiri nabarmenenak. Guztiak ere erreferentzia dira arlo horretako politiketarako eta kontzeptu-esparru horren barne sartzen dira arlo horretan proposatuko diren neurriak.

Getxoko toki-jasangarritasuneko adierazleak

Getxo udalerriak aldian-aldian txosten bat argitaratzen du udalerrirako toki-jasangarritasuneko adierazleen ebaluazioarekin. Azken txostena 2023ko urrikoa da eta 2006-2022 aldiari buruz ari da. Energiaren inguruko kapituluan goiburu hauek azpimarratu behar dira:

- Eraikinen energia-efizientzia:
    - 2016an eraikuntza berriko eraikin guztiek eta alokatu eta/edo saltzen direnek nahitaez ziurtagiria izan behar dutela dioen legeria onetsi zenetik, hazkuntza esponentziala gertatu da eta 2022an 18.225 eraikinek zuten ziurtagiri hori Getxon.
    - Getxoko etxebizitza guztiak kontuan hartuta (EUSTATen arabera 2021ean 34.366), erdiak baino gehiagok, % 53k, energia-ziurtagiria dute.
    - 2022an ziurtagiria zuten etxebizitzen erdiak baino zerbait gehiagok (% 52) E ziurtagiria zuten, ondoren F (% 19) eta ero G (% 15). Etxebizitza gutxik dute A, B, C edo D ziurtagiria, zehazki, % 2 eta % 7 artean.
- Energia berriztagarriak erabiltzea:
    - 2019tik % 10 gehitu da energia berriztagarrien ekoizpena Getxon, eta gorako joerak jarraitu egiten du.
    - 2021 eta 2022an mantendu egiten dira biomasa ekoizteko mailak. Energia fotovoltaikoaren ekoizpena % 54 gehitu da 2019tik, geotermiarena % 21 eta eguzki-energia termikoarena % 5.
    - Ekoizpen minieolikoa oso txikia da eta 2017tik 440 kWh-ko ekoizpen-adierazlean mantentzen da.
- Energia-kontsumoa:
    - Azken bi urteetan udalerriko kontsumo elektrikoa mantendu egin da orokorrean eta beheranzko joera mantentzen da. Hala, azken 10 urteetako biztanleko kontsumorik txikienak erregistratu dira, 2012an baino % 14 gutxiago.
    - Getxoko Udalak % 4 gehiago kontsumitzen du elektrizitatea 2020rekin alderatuta.

- Etxeetako kontsumoa kontsumo osoaren % 59 da, zerbitzuek % 38 kontsumitzen dute eta industriak % 3. Banaketa homogeneoa izan da azken hiru urteetan.

Agenda 21en ekintza-plana eta Agenda 2030en ekintza-plana

Sinatutako konpromisoetatik abiatuz eta 2003an Udalsarea 21era atxiki zenetik, Getxoko Udalak jasangarritasunerako askotariko ekintza-planak onetsi eta ezarri ditu. 2020-2023 planetik aurrera NBEren Garapen Jasangarriko Helburuak doitu dira eta Agenda 2030en barruan daude. Azken ekintza-plana 2024-2027 urteetakoa da.

Plan berrian 5 lerro estrategiko, 21 programa eta 73 ekintza daude. Hauek dira energiarekin lotutako programak eta ekintzak, mugikortasunari buruzkoak barne.

- 3.3. Mugikortasun jasangarrian eta deskarbonizatuan aurrera egitea.
  - 3.3.1. Mugikortasunaren udal-kudeaketa.
  - 3.3.2. Udalerriko bidegorrien planean sakontzea.
  - 3.3.3. Bizikleten zerbitzu publikoak mantentzea eta berriak sortzea.
  - 3.3.4. Eskola Bidea programa garatzea.
  - 3.3.5. Hiri-autobusaren proiektu pilotua sustatzea.
  - 3.3.6. Mugikortasun pertsonalerako ibilgailuak.
  - 3.3.7. Aparkalekua.
  - 5.2.2. Udalaren energia-trantsiziorako neurriak.
  - 5.2.3. Etxebizitzen energia-birgaitzea sustatzea.

- 5.2. Energia.
  - 5.2.1. Energiaren Ekintza Plana (PAE, gaztelaniaz) idaztea eta egitea.
  - 5.2.2. Udalaren energia-trantsiziorako neurriak.
  - 5.2.3. Etxebizitzen energia-birgaitzea sustatzea.

Getxoko 2017-2030 urteetako hiri-mugikortasun jasangarriaren plana

2017ko azaroan Getxoko Udalak Getxoko 2017-2030 urteetako hiri-mugikortasun jasangarriaren plana idatzi zuen. Helburua udal-mailan mugikortasunaren egungo egoeraren diagnosia egitea da, geroago arlo horretan egin beharreko planak gauzatzeko.

Hauek dira helburu nagusiak: kanpo-mugikortasuna barne-mugikortasunera aldatzea; kanpo- eta barne-mugikortasunean ibilgailu pribatuen erabilera murriztea; oinezkoen

mugikortasuna are gehiago erraztea; metroaren gaitasuna gehiago aprobetxatzea; Bizkaibusen erabilera sustatzea; bizikleta publikoen gainetik bizikleta pribatuak erabiltzea sustatzea eta, azkenik, autoei zuzendutako espazio publikoaren okupazioa murriztea, beste erabilera batzuk gehitzeko eta trafikoaren arazo puntualak hobetzeko.

Hizpide dugun kasuarekin zerikusi handiagoa izango luketen proposatutako neurri batzuk hauek dira:

- Mugikortasun-analisia gehitzea plangintza-tresnetan eta HAPOn bereziki azpimarratzea.
- Getxok garraio publikoan dituen barne-harremanen premiak eta hobekuntzak baloratzen dituen azterlana egitea.
- Lehentasunezko oinezkoen sarea ezartzea.
- Bizikleta-sarea osatzea eta integratzea.
- Errepide-sarea hierarkizatzea abiadura-mugei dagokienez.
- Errepidetik kanpoko aparkaleku-zuzkidura gehitzea, kalean espazio publikoa irabazteko.

Klima-aldaketara egokitzeko plana.

2022an Getxo udalerrirako Klima-aldaketara egokitzeko lehenengo plana idatzi zen. Planak zenbait mehatxu analizatzen ditu, adibidez, itsas maila igotzea, ibaietako uholdeak, lehorteak eta bero-boladak.

Bero-boladak izango lirateke energia-jasangarritasunarekin lotutako mehatxurik handienak. Izan ere, muturreko bero-egoerek iraunez gero, herritarren osasunean ondorioak gerta litezke, bereziki zaurgarrienen artean, baita ere udalerriko ekosistemetan. Gaur egun arriskua txikia da egungo klima-egoerari erreparatuta, baina etorkizunean handitu egin liteke eta epe luzean balio oso altuak egotearen arriskua dago.

Planak 6 lerro estrategiko, 18 programa eta 65 ekintza ditu. Energia-jasangarritasunarekin loturarik handiena dutenak hauek izango lirateke:

- LE2. Herritarren erresilientzia hobetzea klima-aldaketaren arriskuen aurrean.
    - Etxebizitzen birgaitze energetikoa egiteko herritarrei laguntzeko zerbitzua ezartzea.

13.4. ENERGIA-JASANGARRITASUNAREN ESKAKIZUNETARA EGOKITZEAREN EBALUAZIOA

Helburua energia-jasangarritasuneko eskakizunetara zein mailatan egokituta dagoen ebaluatzea da, 4/2019 Legearen printzipioekin eta Lurzoruaren eta hirigintzaren 2/2006 Legea inspiratzen duen jasangarritasun-printzipioarekin bat etorriz, Getxoko Kirol Portuari dagokionez Bilboko Portuaren plan-bereziaren aldaketa puntualak lortu nahi dituen helburuen ikuspegitik.

Lurzoruaren eta hirigintzaren 2/2006 Legeak ezartzen du hirigintza-antolamenduak energia berriztagarriak erabili eta aprobetxatzea, energia-efizientzia, hondakin gutxiago ekoiztea eta hiri-sistemen baliabide naturalen aurrezpena sustatuko dituela.

Aurreko atalean ikusi dugun bezala, Getxo udalerriak urteak daramatza energia-jasangarritasunaren alde egiten, bai energia-kontsumoaren arloan, bai eta mugikortasun jasangarriaren edo klima-aldaketa egokitzearen arloan ere. Udalean sortutako tresnek gauzatu beharreko neurriekin lotuta dauden askotariko ekintzarako lerro estrategikoak ezartzen dituzte.

Horren inguruan azpimarratu behar da Bilboko Portuko Zerbitzugunea Antolatzeko Plan Bereziaren aldaketa puntualak, Getxoko Kirol Portuari dagokionez, irismen oso mugatua duela eta ez dela bereziki energia-jasangarritasunean aurrera egiteko hirigintza-antolamenduaren esparru bat, HAPO edo lurralde-eremu espezifiko baterako plangintza orokor baten aldaketa bat izan daitezkeen bezala.

Ulertzen dugu kasu honetan ez dela posible orokorrean ebaluatzea nola egokitzen den tresna hau energia-jasangarritasuneko eskakizunetara. Izan ere, helburu oso mugatuak ditu udal-mailan ezarritako helburu zabalekin alderatzen baditugu.

Kasu honetan, praktikoagoa da arlo horretan garatzen diren eraikuntza-proiektuen energia-jasangarritasuneko helburuen egokitzapena ebaluatzea agiri hau garatuz eta jarduketa-eremuetan bereiztea, hurrengo ataletan egin den bezala.

13.5. ERAIKINETAN ETA AZPIEGITURETAN ENERGIA BERRIZTAGARRIEN EZARTZE-MAILA EBALUATZEA

Testuinguru horren barnean, beharrezkoa da 4/2019 Legearen eta indarreko eraikinen kode teknikoaren aplikazioa aintzat hartzea. Horiek ezartzen dute eraikinetan eta azpiegituretan energia berriztagarriak ezartzearen erregulaziorako erreferentzia-esparrua.

Getxoko Kirol Portuari dagokion Bilboko Portuaren plan bereziaren aldaketak ez ditu jasotzen eremu horretan gauzatu ahalko liratekeen eraikinetan eta azpiegituretan energia berriztagarriak ezartzearekin lotutako araudi-baldintza espezifikoak. Izan ere, agiriaren irismena oso mugatua da eta jarduketa-sistema portuko sistema orokorra da eta alderdi horiek arautzen dituzten bestelako araudi-eremuak daude.

Plan bereziaren aldaketaren ingurumen-agiri estrategikoak neurri hau ezartzen du:

- ME41 neurria: Energia-kontsumoa gutxitzea ustiapen-fasean.
    - Hotelean argi- eta klimatizazio-sistema efizienteak instalatuko dira.
    - Planean hizpide den eraikinaren barnealdean eta kanpoaldean kontsumo baxuko argiak erabili beharko dira.
    - Era berean, energia-kontsumoa gutxitzen duten klimatizazio-unitateak instalatu beharko dira.

Ingurumen-ebaluazio estrategiko sinplifikatuaren prozedura bukatzen duen ingurumen-txosten estrategikoak ez du zehaztapen osagarririk jasotzen puntu horrekin lotuta.

Bere aldetik, Getxoko Udala Agenda 21eko eta Agenda 30eko ekintza-planetako askotariko ekintzak ezartzen joan da, zehazki, eremu pribatuan eta publikoan energia berriztagarrien instalazioak jartzeko.

Getxoko toki-jasangarritasuneko adierazleetan eta berrikuspenetan jasota dagoen bezala, udalerrian progresiboki gehitu dira energia berriztagarriak. 2019 eta 2022 artean gehikuntza %10ekoa izan da eta goranzko joerak jarraitu egiten du.

Beste alde batetik, aintzat hartu beharra dago Getxo udalerrian hirigintza- eta eraikuntza-ordenantzak daudela eta horiek berariaz aipatzen dutela energia-jasangarritasuneko baldintzetara egokitu beharra. Zorrotzak izan gabe, ondoren agiri honetan garatzen diren proiektuek kontuan hartu beharreko araudi-neurri batzuk jaso ditugu, energia berriztagarriak sustatzeari dagokionez:

- Eraikuntza-ordenantza: 20. artikulua: Ibilgailu elektrikoak kargatzeko puntuen instalazioa arautzen da.

- Eraikuntza-ordenantza: 21. artikulua: Iturri % 100 berriztagarrietako energia ematea gomendatzen da.

- Eraikuntza-ordenantza: 26. artikulua: Jasotzen da beharrezkoa dela eraikuntza berrietako eraikinetan eguzki-aprobetxamendu pasiboak instalatzea eta panel hartzaileen baldintza eta betekizun teknikoak, banaketa-sistema eta biltegiratze termikoko sistemak ere aipatzen dira.

13.6. MUGIKORTASUNA

Helburua mugikortasunari buruzko azterlana egitea da kontsumo energetikoaren ondorioetarako, betiere, garraio pribatua ez erabiltzeko aukerak emanez eta motorrik gabeko mugikortasuna eta ez-mugikortasuna bultzatzeko politikak jasoz.

Getxo udalerrian Hiri-mugikortasun jasangarrirako plana dago eta mugikortasun jasangarria sustatzen aurrera egiten ari dira. 2023 eta 2024 artean askotariko proiektuak egin dira Europako funtsen laguntzarekin: irisgarritasuna hobetzea kaleak oinezkoentzako bihurtuz, isuri gutxiko guneak eta trafikoa baretzekoak ezartzea 30 km/h-ko abiadura-mugarekin, bidegorrien sarea zabaltzea eta herriguneak erdizka oinezkoentzako bihurtzea.

Getxoko Kirol Portuari dagokion Bilboko Portuaren plan bereziaren aldaketak ez ditu jasotzen mugikortasunari buruzko baldintza espezifikoak ezta ingurumen-agiri estrategikoa ere.

Bere aldetik, ingurumen-txosten estrategikoaren 4. baldintza betez, agiri honen hirigintza-arauetan zehaztapen hau sartu da:

- Hirigintza-arauak: 12.3 artikulua: Garraiobide jasangarriagoak lehenesteko helburuarekin, beharrezkoa den gutxienekora mugatu beharko da ibilgailuen plaza-kopurua. Gainera, ibilgailu elektrikoak kargatzeko estazioak eta bizikletak aparkatzeko instalazio babestuak aurreikusi beharko dira.

Aldi berean, kontuan hartu behar dira Getxo udalerriko araudi-zehaztapenak hiri-mugikortasun jasangarriarekin lotuta. Hauek atera dira aurrekoetatik:

- Hirigintza-ordenantza: 35. artikulua: Neurriak ezarri dira bide publikoan ibilgailuen presentzia gutxitzeko eta aparkaleku-plazak kontzentratzea ekiditeko.

- Hirigintza-ordenantza: 55. artikulua: Bizikleta-aparkalekuen baldintzak arautu dira sorkuntza berriko espazio publikoan egon daitezen zuzkidura-eraikinen alboan, okupazio-mailarekiko proportzioan. Kale linealen kasuan, gutxienez 5 unitate egongo dira 100 m-ko.

Azkenik, kontuan izan behar da Getxoko Kirol Portua Getxo udalerriaren hiri-bilbearen barnean dagoela eta horri esker, eremu horretan garraio publikoko sareak zerbitzua ematen du. Eremua Neguri metro-geltokitik hurbil dago, 1,3 km ingurura, eta oinez iristeko denbora 18 minutu ingurukoa da. Gertuago dago autobus-sarea. Zugatzarte geltokiraino 850 m-ko distantzia dago, oinez 11 minutu inguru.

13.7. KANPOKO ARGIZTAPEN PUBLIKOA

Helburua kanpoko argiztapen publikoari buruzko azterketa egitea da, espazio publiko bakoitzeko argiztapen egokienaren mailak eta denborak ebaluatzeko.

Portuko plan bereziaren aldaketa puntual honen xedeak eta irismenak ez dute xehetasun-maila hori. Horregatik, eremu horretan gauzatuko diren hirigintza-proiektuetan ebaluatu beharko da alderdi hori.

Justifikatuko da argi-kutsaduraren mailak Argiaren Nazioarteko Batzordeak (CIE) 126-1997 argitalpenean tarteko distira edo argitasuna duten guneetarako (E3) gomendatutako balioen barnean daudela: Egoitzazko herriguneak, non galtzadak (gurpildun trafikoaren bideak eta espaloiak) argiztatuta dauden.

Era berean, kanpoko argiteria-instalazioak diseinatzeko, egiteko eta mantentzeko baldintza teknikoek bat etorri beharko dute 1890/2008 Errege Dekretuarekin (1890/2008 Errege Dekretua, azaroaren 14koa, kanpoko argiztapen-instalazioen energia-eraginkortasunari buruzko arautegia eta horretarako EA-01etik EA-07ra bitarteko jarraibide tekniko osagarriak onartzen dituena), energia-eraginkortasuna hobetzeko eta energia gehiago aurrezteko, berotegi-efektuko gasen isurketak murrizteko eta argi-kutsadura mugatzeko.

Plan bereziaren aldaketaren ingurumen-agiri estrategikoak neurri hau ezartzen du puntu horrekin lotuta:

- ME41 neurria: Energia-kontsumoa gutxitzea ustiapen-fasean.
    - Hotelean argi- eta klimatizazio-sistema efizienteak instalatuko dira.
    - Planean hizpide den eraikinaren barnealdean eta kanpoaldean kontsumo baxuko argiak erabili beharko dira.
    - Era berean, energia-kontsumoa gutxitzen duten klimatizazio-unitateak instalatu beharko dira.

Bere aldetik, ingurumen-txosten estrategikoaren 2. baldintza betez, agiri honen hirigintza-arauetan zehaztapen hau sartu da:

- Hirigintza-arauak: 12.2 artikulua: Ekosistema guztietan argi-kutsadura gelditu, murriztu edo zuzentzeko helburuarekin, Getxoko Kirol Portuaren eremu osoan ingurumen-txosten estrategikoan jasotako prebentzio- eta zuzenketa-neurri guztiak aplikatuko dira.

    a) Ez da instalatuko edo kendu egingo da kanpoko argi artifiziala, ezinbestean premiazkoa dela justifikatuta egon ezean.

    b) Argirik gabe egon ezin den tokietan, intentsitatea murriztu egingo da, eta ordu jakin batzuetatik aurrera edo garai jakin batzuetan, gutxitu edo eten egingo da haren funtzionamendu-denbora.

    c) Edonola ere, kanpo-instalazioa LED motako argi horixkaduna izango da, gainalde argitsua hedatzea ekiditen duena eta zerura eta itsasora

emititzen duen argi-fluxua gutxienekoa izango da.

Beste alde batetik, kontuan hartu behar dira Getxo udalerriko araudi-zehaztapenak kanpoko argiteriarekin lotuta. Hauek atera dira aurrekoetatik:

- Hirigintza-ordenantza: 61. artikulua: Beharrezko neurriak ezarriko dira argi-kutsadura murrizteko. Horretarako, kontsumo baxuko argiteria-sistemak erabiliko dira eraikuntza berrien espazio publiko zein pribatuetan eta/edo komunetan.

- Hirigintza-ordenantza: 96. artikulua: Espazio publikoen eta zona komun edo amankomunatu pribatuen argiteria-sistemen baldintzak arautu dira: argiek kontsumo-murriztaileak izatea eta argi-intentsitatearen sentsoreak era bai eta argi-kutsadura gutxitu egingo da.

- Hirigintza-ordenantza: 97. artikulua: Argiteria publikoko sarearen ekipoen eta instalazioen irizpide teknikoak ezartzen dira.

13.8. ENERGIA-EFIZIENTZIA

4/2019 Legearen 7.3 artikuluak ez du berariaz energia-efizientzia aipatzen energia-jasangarritasunari buruzko azterlanak izan beharreko alderdien artean. Hala eta guztiz ere, puntu hori aipatu nahi izan dugu, energia-jasangarritasunean ezinbesteko alderdia baita. Gainera, udal-politiken puntu gakoetako bat eta udal-araudiak arreta berezia ematen dion alderdia ere bada.

Getxo udalerriko udal-araudia arlo horretako proiektuei aplikatzen zaie eta askotariko neurriak jasotzen ditu energia-efizientziaren inguruan. Hauek atera ditugu:

- Hirigintza-ordenantza: 61. artikulua: Neurriak jasotzen dira eraikuntza-materialen jasangarritasunaren eta efizientziaren inguruan. Gainera, argiteria eta eguzki-aprobetxamendurako baldintzak, ura aurreztekoak eta energia-kontsumoarenak ere jasotzen dira.

- Eraikuntza-ordenantza: 27. artikulua: Energia termikoa sortzeko ekipoetan lehen-mailako energiaren kontsumoa ahalik eta gehien murrizteko instalazioetan ezarri beharreko neurriak, banaketa-sistemen efizientzia, biltegiratze termikoko sistemak, aireztapen- eta berokuntza-sistemak eta abar ezartzen dira.

- Eraikuntza-ordenantza: 28. artikulua: Aireztapen- eta klimatizazio-baldintzak ezartzen dira argiteria eta aireztapen naturaleko baldintzak errazteko.

- Eraikuntza-ordenantza: 29. artikulua: Ur beroaren instalazioetan energia-efizientziaren baldintzak arautzen ditu.

- Eraikuntza-ordenantza: 31. artikulua: Igogailuetako energia-efizientziaren baldintzak arautzen ditu.

- Eraikuntza-ordenantza: 51. artikulua: Eraikinetako isolamendu termikoko baldintzak arautzen ditu.

- Eraikuntza-ordenantza: 54. artikulua: Energia aurrezteko transmisioko eta isolamendu termikoko baldintzak eta eraikin berrietako baldintza bioklimatikoak arautzen ditu.

13.9. ONDORIOAK

Bilboko Portuko Zerbitzugunea Antolatzeko Plan Bereziaren aldaketa puntualak, Getxoko Kirol Portuari dagokionez, irismen oso mugatua du eta ez da bereziki energia-jasangarritasunean aurrera egiteko hirigintza-antolamenduaren esparru bat, HAPO edo lurralde-eremu espezifiko baterako plangintza orokor baten aldaketa bat izan daitezkeen bezala.

Agiri honen ingurumen-agiri estrategikoak eta ingurumen-txosten estrategikoak zehaztapen batzuk txertatzen dituzte eta eremu horretan garatuko diren proiektuetan aplikatuko dira: etorkizuneko hotel-eraikinaren energia-kontsumoa, kanpoko argiteria, mugikortasuna eta aparkalekuak eta abar. Aurrekoek energia-jasangarritasunaren helburuari laguntzen diote.

Beste alde batetik, Getxo udalerriko politikak oso lerrokatuta daude energia-jasangarritasunarekin eta araudia oso garatuta dago. Araudi hori nahitaez betetzekoa izango da eremu horretako proiektuetan. Araudi horren oinarri nagusia hirigintza- eta eraikuntza-ordenantzak dira eta barne hartzen dute energia-efizientzia, energia berriztagarriak ezartzea, kanpo-argiteria edo mugikortasuna, beste alderdi batzuen artean.

Eremu horretan etorkizunean garatuko diren proiektuetan ingurumen-agiri estrategikoan, ingurumen-txosten estrategikoan eta Getxo udalerriko hirigintza- eta eraikuntza-ordenantzetan jasotako zehaztapenak eta aplikatzekoa den gainerako araudia ezartzen direnean, bermatuko da Energia-jasangarritasunaren 4/2019 Legearen helburuak betetzen direla.

2026ko otsaila

Laguntza teknikoaren aldetik

Marco Segurola
Hirigintza-geografoa

Ane Miren Martínez
Arkitektoa

KREAN

14. II. ERANSKINA: ESTATUKO ABOKATUTZA NAGUSIAREN TXOSTENA, KOSTALDEEN LEGEAREN II. TITULUKO ZORTASUNAK ETA MUGAK GETXOKO KIROL-PORTUAREN ESPAZIO-EREMUAN APLIKATZEAREN AUKERARI BURUZKOA

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

ABOGACÍA GENERAL DEL ESTADO-
DIRECCIÓN DEL SERVICIO JURÍDICO DEL ESTADO

ABOGACÍA DEL ESTADO EN BIZKAIA

Informe INF/0048/10/000052/2025

Asunto: Posibilidad de aplicar las servidumbres y limitaciones previstas en el Título II de la Ley de Costas en el ámbito espacial del Puerto Deportivo de Getxo, objeto de la Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao actualmente en tramitación

Vista la solicitud de informe formulada por la Autoridad Portuaria de Bilbao en relación con la posibilidad de aplicar las servidumbres y limitaciones previstas en el Título II de la Ley de Costas en el ámbito espacial del Puerto Deportivo de Getxo, objeto de la Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao actualmente en tramitación, el Abogado del Estado manifiesta lo siguiente:

1. PLANTEAMIENTO DE LA CUESTIÓN: ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.- La Autoridad Portuaria de Bilbao ha formulado ante la Diputación Foral de Bizkaia, órgano urbanístico competente, una Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao, consistente, en esencia, en adecuar la calificación de los terrenos portuarios relativos al Puerto Deportivo de Getxo a la establecida en la vigente Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Bilbao (DEUP), procediendo de este modo a una regulación coherente con dicha calificación portuaria conforme al TRLPEMM.

Debe significarse respecto de la señalada superficie portuaria, que el referido ámbito espacial se encuentra totalmente antropizado, al constituir una obra de relleno destinada desde hace casi 30 años a la explotación de un puerto deportivo y terminales de cruceros con sus correspondientes instalaciones, terrenos que -según la solicitud de informe- en modo alguno reúnen las características naturales del DPMT, tal y como ha quedado reflejado en los expedientes de deslinde de DPMT DES01/11/48/0001 y DES01/11/48/0002 a esta fecha pendientes de aprobación.

CORREO ELECTRÓNICO:
aebizkaia@mjusticia.es

Plaza de Federico Moyua nº 3-2º
48009 BIZKAIA
TEL.: 94 415 12 55 / 94 415 12 66

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

Segundo.- La señalada propuesta de Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio en el Puerto Deportivo de Getxo incorpora, tal y como se recoge en el documento en tramitación, la aspiración y previsión de disponerse de una infraestructura hotelera en el ámbito del Puerto Deportivo de Getxo, dado el favorable posicionamiento del Puerto de Bilbao como uno de los principales puertos del norte peninsular en el tráfico de cruceros, el incremento de escalas como puerto de embarque/desembarque de cruceristas y el anhelo de facilitar la actividad de "home port" para este tipo de tráficos, todo ello de conformidad con las condiciones previstas en la normativa sectorial portuaria.

La implantación hotelera en el ámbito de la Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio Portuaria, limitada al ámbito espacial del Puerto Deportivo de Getxo, remite para su desarrollo al cumplimiento de las previsiones de la normativa sectorial portuaria (artículo 72.4 del TRLPEMM) en la zona destinada a interacción puerto-ciudad en la vigente DEUP del Puerto de Bilbao, respetando una distancia de 20 metros medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar o del cantil del muelle, previa la acomodación del uso hotelero al Plan Especial.

El cumplimiento de tales previsiones en la Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao no determina forzosamente la necesidad u obligatoriedad de llevar a cabo dicha implantación hotelera, únicamente la viabilizaría, dado que en todo caso deberá obtenerse del Consejo de Ministros el levantamiento de la prohibición del uso hotelero, previo informe de Puertos del Estado, tal y como prescribe el artículo 72.4 del TRLPEMM.

Tercero.- Sometida la citada Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao relativa al Puerto Deportivo de Getxo, al proceso de tramitación específicamente previsto en el artículo 56.2 del TRLPEMM, basado en la emisión coordinada de informes sectoriales por parte de las Administraciones competentes, la Dirección General de la Costa y del Mar ha emitido en fecha 24 de marzo de 2025 el referido informe de sugerencias y observaciones al documento en tramitación, conforme a las siguientes consideraciones principales:

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

1.- Refiere y reconoce que el ámbito de actuación de la Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao se limita, por cuanto a sus determinaciones y ordenación propuesta, a la superficie del Puerto Deportivo de Getxo en la Zona del Abra Exterior, que se extiende entre la rotonda de acceso y los diferentes espacios existentes en el Muelle de Arriluce hasta el Contradique de Algorta y los diferentes diques en los que se sitúan las terminales de cruceros, con una superficie de 140.029,41 m^2.

2.- En cuanto a la determinación de la línea de la ribera del mar en el referido ámbito, se remite a la línea probable provisional definida en los expedientes de deslinde DES01/11/48/0001 y DES01/11/48/0002 en tramitación, sin perjuicio de la delimitación definitiva que resulte de la resolución de los procedimientos. Añade, en todo caso, que los planos aportados en la Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao no representan las líneas del deslinde, aspecto que deberá subsanarse, ex artículo 227.4 a) del Reglamento de Costas, advirtiendo la prevalencia de los planos del DPMT ante cualquier desajuste en el planeamiento (página 4 del informe).

3.- En relación con los apartados 8.1 y 8.3 de la Memoria de la Modificación Puntual del Plan Especial, refiere que la propuesta de ordenación se ajusta a la delimitación vigente del dominio público portuario contenido en la DEUP y a los usos establecidos en el referido documento de ordenación portuaria, determinando los criterios de ordenación y las condiciones de edificación a través de las Normas Urbanísticas.

4.- El informe sectorial de Costas, dada la condición del Puerto de Bilbao como Puerto de Interés General, reconoce la aplicación de la ley especial portuaria (TRLPEMM) y la aplicación subsidiaria de la Ley de Costas.

En concreto, señala en su página 6 que *"la Disposición adicional vigésima quinta del TRLPEyMM establece que las limitaciones de la propiedad sobre los terrenos contiguos a la ribera del mar por razones de protección del dominio público marítimo-terrestre previstas en el Título II de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, serán de aplicación a los terrenos colindantes con el dominio*

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

público portuario que conserve las características naturales del dominio público marítimo-terrestre definido en el artículo 3 de la referida Ley.

En este sentido, el informe de la Abogacía General de Estado (Ref.: A.G. ENTES PÚBLICOS 73/22 (R-651/2022)) de fecha 20 de octubre de 2022, concluye que las limitaciones de la propiedad contenidas en el Título II de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas no son aplicables a los espacios de tierra de la zona de servicio del puerto afectos a los usos y actividades portuarias y sólo operarán sobre los terrenos colindantes con el dominio público portuario cuando éste conserve las características naturales del dominio público marítimo-terrestre.

Por lo expuesto, dado el carácter supletorio de la normativa de Costas y que las áreas delimitadas para el uso de interacción puerto-ciudad no están afectas al uso y actividad portuaria, les resulta de aplicación las determinaciones de la zona de influencia, reguladas en los artículos 30 de la Ley de Costas y 59 del RGC, por lo que deberá justificarse que la ordenación propuesta (26 metros de altura) no genera la formación de pantallas arquitectónicas o acumulación de volúmenes, de tal manera que la disposición y altura de las edificaciones propuestas se realice de forma armónica con el entorno, sin limitar el campo visual ni desfigurar la perspectiva del borde litoral."

2. SOBRE LA CONSULTA PLANTEADA

En relación a los señalados contenidos del citado informe emitido por la Dirección General de la Costa y el Mar, por parte de la Autoridad Portuaria de Bilbao se solicita a la Abogacía del Estado en el País Vasco la emisión del oportuno informe jurídico en orden a confirmar el criterio, mantenido por la Autoridad Portuaria de Bilbao, siguiendo pronunciamientos previos emitidos al respecto por la Abogacía General del Estado, relativo a la inaplicabilidad de las servidumbres y limitaciones a la propiedad previstas en la vigente Ley de Costas respecto de los terrenos colindantes con el dominio público portuario, conforme a las previsiones del RD Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), y singularmente, en el presente caso, en relación con el ámbito espacial objeto de la Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio en el Puerto Deportivo de Getxo. De este modo:

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

a) En primer término, es objeto de consulta el criterio interpretativo de aclarar, en el marco y contenidos del informe de la Abogacía General del Estado 73/2022, de 20 de octubre de 2022, respecto de si las limitaciones a la propiedad contenidas en el Título II de la Ley de Costas se aplican a los terrenos colindantes con el dominio público portuario que no conserven las características naturales del artículo 3 de la Ley de Costas, con independencia del uso o actividad permitida para dicho demanio portuario conforme a lo dispuesto en el artículo 72 y concordantes del TRLPEMM, o de si, por el contrario, la aplicación de tales limitaciones está condicionada por el uso a que se destine el demanio portuario, con independencia y al margen de si reúne o no las características naturales del artículo 3 de la Ley de Costas, de tal modo que tales limitaciones resultarían de aplicación en particular, tal y como expone el señalado informe de la Dirección General de la Costa y el Mar, a los terrenos colindantes con las áreas portuarias delimitadas en la DEUP para el uso de interacción puerto-ciudad en aquéllos supuestos en que los referidos espacios no conserven las características naturales del artículo 3 de la Ley de Costas.

b) En segundo lugar, se solicita informe sobre la eventual exigencia de incorporar en los planos de la Modificación del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio Portuaria en tramitación, la representación gráfica de las líneas del deslinde del DPMT dictadas en resolución administrativa de otro órgano de la Administración, en concreto por la Administración Costera (ex artículo 227.4 a) del Reglamento de Costas).

FUNDAMENTOS DE DERECHO

1. SOBRE EL ALCANCE DE LA SUPLETORIEDAD DE LA LEY DE COSTAS EN EL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO Y LOS TERRENOS COLINDANTES

Para analizar la cuestión, resulta inexcusable partir de los criterios sentados en el informe de la Abogacía General de 20 de octubre de 2022 (referencia A.G. ENTES PÚBLICOS 73/22 (R-651/2022)), en el que -a solicitud de Puertos del Estado- se planteaba expresamente la cuestión relativa a la aplicación supletoria de la legislación de costas en el ámbito del dominio público portuario y sobre los efectos de dicha aplicación supletoria.

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

En efecto, hay que partir de la condición del Puerto de Bilbao como Puerto de Interés General de competencia estatal, sujeto a la normativa sectorial portuaria prevalente, reconocida por la propia normativa costera, en el artículo 4.11 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, y los pronunciamientos del Tribunal Constitucional (STC 77/84, de 3 de julio; 63/2023, de 24 de mayo). Y, sobre esta base, analizar cuál es el alcance de la supletoriedad de la normativa de costas.

1.1. Sobre el concepto general de supletoriedad

En este punto, el informe de la Abogacía General señala que "el concepto de supletoriedad, al menos en lo que se refiere a la declaración expresa de supletoriedad (aunque lo mismo puede predicarse de la supletoriedad tácita, esto es, de la que, pese a no existir una previsión nominativa que así lo determine, se infiere por vía interpretativa) tiene un presupuesto lógico-jurídico muy preciso, cual es el de la conexión o vinculación entre dos normas en consideración a la materia que cada una de ellas regula. Sobre la base de este presupuesto, sin el cual no es conceptualmente admisible la función de supletoriedad, se exige el cumplimiento de dos requisitos:

1) La falta de regulación de un determinado extremo por la norma de cuya suplencia se trata (norma suplida) y la regulación de ese extremo por la norma a la que se atribuye la función de suplencia (norma supletoria).

2) La inexistencia de una especificidad o singularidad propia en la materia regulada por la norma suplida que impida la aplicación de la norma supletoria. Este segundo requisito es decisivo, ya que la aplicación de la norma supletoria responde a una función de integración o complemento de la norma suplida (en lo no regulado por ésta) y, como fácilmente se comprende, esa integración o complemento difícilmente se cumple si la aplicación de la norma supletoria conduce a un resultado incompatible con el sentido y finalidad del régimen dispuesto por la norma suplida. Conduce ello a una función de interpretación de conjunto de la norma suplida y de la norma supletoria por sus respectivos sentidos y finalidades (interpretación lógico-finalista), en términos tales que allí donde se aprecie que la aplicación de la norma supletoria da lugar a un resultado in-

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

compatible con el sentido y finalidad de la norma suplida quedará excluida la función de supletoriedad o, lo que es igual, la aplicación de la norma pretendidamente supletoria."

1.2. Sobre las especialidades del régimen jurídico del dominio público portuario respecto al dominio público marítimo-terrestre

Por otra parte, como bien recuerda el informe de la Abogacía General que el domino público portuario comprende dos grandes categorías de bienes:

a) Por un lado, los bienes que, por presentar las características físicas o naturales propias del dominio público marítimo-terrestre, forman parte de este desde un principio y se afectan al uso portuario (artículos 3 y 4 de la LC).

b) Por otro lado, los bienes que, no presentando las características físicas o naturales que determinan su integración en el dominio público marítimo-terrestre, se adquieren y afectan al servicio portuario, pasando a ser de dominio público portuario y, por ende, de dominio público marítimo-terrestre.

Por tanto, no existe ab initio plena identidad entre los bienes que integran el dominio público marítimo-terrestre y los que conforman el dominio público portuario, puesto que dentro de este último existen bienes que, no siendo inicialmente de dominio público marítimo-terrestre por no presentar las características naturales propias de éste, se afectan posteriormente al uso portuario. Y buena prueba de que no estamos ante una absoluta identidad está en las numerosas diferencias de régimen jurídico que presentan el dominio público marítimo-terrestre stricto sensu y el dominio público portuario, entre las que podemos destacar las siguientes:

a) El régimen de enajenación, pues el dominio público marítimo-terrestre stricto sensu sólo puede ser desafectado en los casos de los arts. 5 y 10 de la Ley de Costas, mientras que el dominio público portuario puede serlo conforme al art. 44 TRLPEMM, que establece un régimen más flexible.

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

b) En cuanto al régimen de uso, el uso privativo de los bienes que integran el dominio público marítimo-terrestre es excepcional y está limitado a "aquellas actividades o instalaciones que, por su naturaleza, no puedan tener otra ubicación", quedando expresamente prohibidos los usos que enumera el art. 25.1 LC, mientras que los usos que se permiten en el dominio público-portuario son más amplios que los admitidos por la Ley de Costas y necesarios para que puedan desarrollarse en el puerto las actividades que le son propias, actividades que no podrían llevarse a cabo si operasen las prohibiciones que establece la Ley de Costas.

De ahí que ya la derogada Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que remitía en su artículo 54.1 en cuanto al régimen de ocupación y utilización del dominio público portuario estatal a *"lo establecido en la legislación reguladora del dominio público marítimo-terrestre estatal, con las salvedades y singularidades que se recogían en ella"*, incluyera entre esas salvedades en su artículo 55.3 la no aplicación del *"régimen de prohibiciones establecido en la Ley de Costas para la utilización del dominio público marítimo-terrestre"*.

En consecuencia, dadas las enormes diferencias de régimen jurídico, inspiradas por la voluntad de protección en la normativa de costas y por de realización de actividades económicas relacionadas con el tráfico marítimo y el transporte en general en la normativa portuaria, concluye la Abogacía General que "la aplicación supletoria de la LC al régimen de los puertos de titularidad estatal sólo podrá admitirse respecto de aquellas materias para las que el TRLPEMM no contenga una regulación específica y siempre y cuando la regulación establecida en la LC opere como auténtico complemento de la contenida en el TRLPEMM por no resultar incompatible con las especialidades propias de la normativa portuaria, lo que exige el examen, caso por caso, en función del extremo de que se trate, de la concurrencia de los requisitos necesarios para que proceda la aplicación supletoria de la LC."

<u>1.3. Sobre la imposibilidad de aplicar con carácter general de forma supletoria la Ley de Costas en el dominio público portuario</u>

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

Partiendo de lo anterior, señala el informe que existen dos razones esenciales por las que no procede la aplicación supletoria directa de la LC a los puertos e instalaciones portuarias de titularidad estatal en materia de limitaciones de la propiedad:

1ª. Inviabilidad de la actividad portuaria de aplicarse las limitaciones y servidumbres del Titulo II de la LC a los espacios de tierra de la zona de servicio del puerto a efectos al uso y servicio portuario.

En efecto, la aplicación de las limitaciones y servidumbres que establece el Título II de la LC a los espacios de tierra de la zona de servicio del puerto afectos a los usos y actividades portuarias que enumera el artículo 72 del TRLPEMM haría inviable la mayoría de tales usos y actividades. En suma, en un extremo de la máxima relevancia, cual es el relativo a los usos y actividades que han de realizarse en la zona de servicio del puerto –razón de ser del propio puerto–, no cabe admitir la aplicación supletoria de la LC para, por esta vía, concluir en la aplicación de las repetidas limitaciones y servidumbres en dicha zona so pena de imposibilitar o dificultar en gran medida las actividades portuarias. La especificidad del régimen jurídico de los puertos de interés general no permite en este punto la aplicación supletoria de la Ley de Costas.

2ª. Inexistencia de laguna legal.

Pero, además, el presupuesto para que opere la supletoriedad es la existencia de una laguna legal en la norma directamente aplicable que exija acudir a otra para evitar el vacío normativo que rechaza por principio nuestro derecho.

Y lo cierto es que, realmente, como señala nuevamente el informe de la Abogacía General, “no hay laguna legal que suplir en esta materia, pues el régimen de las limitaciones sobre la propiedad por razón de la protección del dominio público marítimo-terrestre afecto al servicio portuario tiene una regulación expresa en la Disposición Adicional Vigésima Quinta del TRLPEMM.

Y se añade que esta norma, bajo la rúbrica “limitaciones de la propiedad por razones de protección de dominio público” regula en exclusiva, como tales, las limitaciones de la propiedad que recaen sobre “los terrenos colindantes con el dominio público portuario” que cumpla las caracterís-

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

ticas a que luego se hará referencia, confirmando la idea de que las limitaciones de la propiedad por razones de protección del dominio público marítimo-terrestre no pueden recaer directamente sobre los terrenos del demanio portuario."

En concreto, dicha norma dispone que *"las limitaciones de la propiedad sobre los terrenos contiguos a la ribera del mar por razones de protección del dominio público marítimo-terrestre previstas en el título II de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, serán de aplicación a los terrenos colindantes con el dominio público portuario que conserve las características naturales del dominio público marítimo-terrestre definido en el artículo 3 de la referida Ley."*

En consecuencia, no se trata sólo de que haya una especificidad o singularidad propia en el dominio público portuario que impida la aplicación de la norma supletoria, sino de que ni siquiera concurre el presupuesto necesario para acudir al régimen supletorio: la existencia de una laguna legal.

En este caso, la Demarcación de Costas sí considera aplicable las servidumbres portuarias al caso que nos ocupa, considerando que "las áreas delimitadas para el uso de interacción puerto-ciudad no están afectas al uso y actividad portuaria". Sin embargo, como vamos a ver a continuación, las limitaciones de la propiedad por razones de protección del dominio público marítimo-terrestre no pueden recaer directamente sobre los terrenos del demanio portuario en ningún caso, con independencia de los usos a los que se destine ese demanio portuario.

1.4. Sobre el alcance de la Disposición Adicional Vigésimo Quinta de la Ley de Puertos

Como ya se ha expuesto, dicha norma dispone que *"las limitaciones de la propiedad sobre los terrenos contiguos a la ribera del mar por razones de protección del dominio público marítimo-terrestre previstas en el título II de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, serán de aplicación a los terrenos colindantes con el dominio público portuario que conserve las características naturales del dominio público marítimo-terrestre definido en el artículo 3 de la referida Ley."*

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

Como puede verse, este precepto tiene un alcance muy limitado, pues requiere la concurrencia de tres requisitos acumulativos para que puedan aplicarse las limitaciones de la propiedad de la Ley de Costas:

a) Que se trate de terrenos contiguos a la ribera del mar
b) Que se trate de terrenos colindantes con el dominio público portuario
c) Que ese dominio público portuario con el que colindan los terrenos conserve las características naturales del dominio público marítimo-terrestre definido en el artículo 3 de la Ley de Costas

En este punto, hay que destacar que el verbo "conservar" se emplee en singular y no en plural, pues parece que se exige que el que conserve las características naturales sea el dominio público portuario con el que colindan los terrenos y no los terrenos colindantes en sí. Así lo entiende la Abogacía General cuando señala que "la conservación de las características naturales del dominio público marítimo-terrestre en el artículo 3 de la LC se predica no de los terrenos colindantes con el dominio público portuario, sino que se predica de éste."

Y ello, además, por una razón lógica: porque, si son los propios terrenos colindantes los que tienen las características naturales del dominio público marítimo-terrestre, formarían parte del mismo, de modo que no sería necesario establecer limitaciones a la propiedad (así, sentencia de la Audiencia Nacional de 7 de diciembre de 2011).

Pero, en todo caso, el presupuesto para la aplicación de la norma es que sólo opera sobre los terrenos colindantes al dominio público y no directamente sobre éste, por las razones que ya se han expuesto. Y, además, no basta con que esos terrenos colinden con el dominio público portuario para que se apliquen las limitaciones a la propiedad, sino que es preciso, adicionalmente, que ese dominio público portuario siga conservando las características naturales del dominio público marítimo-terrestre definido en el artículo 3 de la Ley de Costas, de modo que -como señala una vez más la Abogacía General- no se impondrán sobre los terrenos colindantes con el dominio público portuario que ha perdido las indicadas características las repetidas limitaciones que establece el Título II de la Ley de Costas y ello porque "el puerto de interés general, más exactamente, el do-

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

minio público portuario sobre el que éste se emplaza puede o no conservar las características naturales del artículo 3 de la LC –hipótesis ambas que resultan incontrovertibles dada la propia naturaleza de las cosas (construcción, ampliación o reforma de un puesto que da lugar a la pérdida de esas características)".

2. SOBRE LOS CRITERIOS DEL INFORME DE LA DEMARCACIÓN DE COSTAS EN CUANTO A LA APLICACIÓN DE LAS LIMITACIONES DE LA PROPIEDAD EN EL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO

Tal como ya se ha indicado, el informe de la Demarcación de Costas en su página 6, tras citar literalmente la Disposición adicional vigésima quinta del TRLPEMM y la conclusión tercera del informe de la Abogacía General de 20 de octubre de 2022, añade lo siguiente:

"Por lo expuesto, dado el carácter supletorio de la normativa de Costas y que las áreas delimitadas para el uso de interacción puerto-ciudad no están afectas al uso y actividad portuaria, les resulta de aplicación las determinaciones de la zona de influencia, reguladas en los artículos 30 de la Ley de Costas y 59 del RGC, por lo que deberá justificarse que la ordenación propuesta (26 metros de altura) no genera la formación de pantallas arquitectónicas o acumulación de volúmenes, de tal manera que la disposición y altura de las edificaciones propuestas se realice de forma armónica con el entorno, sin limitar el campo visual ni desfigurar la perspectiva del borde litoral."

Pues bien, de la lectura de este párrafo se desprende que la Demarcación de Costas hace una interpretación errónea de la DA 25ª TRLPEMM y del informe de la Abogacía General por varios motivos:

1°. El informe parece partir de una supletoriedad general de la Ley de Costas, que es lo que expresamente rechaza la Abogacía General, que señala expresamente que "la aplicación supletoria de la LC al régimen de los puertos de titularidad estatal sólo podrá admitirse respecto de aquellas materias para las que el TRLPEMM no contenga una regulación específica y siempre y cuando la regulación establecida en la LC opere como auténtico complemento de la contenida en el TRLPEMM por no resultar incompatible con las especialidades propias de la normativa portuaria, lo que exige el examen, caso por caso, en función del extremo de que se trate, de la concurrencia de los

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

requisitos necesarios para que proceda la aplicación supletoria de la LC." (conclusión 2ª). Ningún examen se hace en el informe de Costas acerca del cumplimiento de estos requisitos (existir un vacío en la normativa portuaria, actuar la normativa de costas como complemento y no ser incompatible con las especialidades y finalidad de la normativa portuaria) para aplicar supletoriamente la normativa de Costas en materia de limitaciones a la propiedad dentro del dominio público.

2º. El informe señala expresamente en su conclusión tercera que "no son aplicables a los espacios de tierra de la zona de servicio del puerto afectos a los usos y actividades portuarias".

Y en el cuerpo del informe se añade expresamente que "esta disposición adicional regula en exclusiva, como tales, las limitaciones de la propiedad que recaen sobre "los terrenos colindantes con el dominio público portuario" que cumpla las características a que luego se hará referencia, confirmando la idea de que las limitaciones de la propiedad por razones de protección del dominio público marítimo-terrestre no pueden recaer directamente sobre los terrenos del demanio portuario."

Por tanto, lo que dice la DA 25ª TRLPEMM es que las limitaciones de la propiedad contenidas en el Título II de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, son aplicables a los terrenos colindantes con el dominio público portuario que conserve las características naturales del dominio público marítimo-terrestre, pero Costas pretende extender el ámbito de aplicación de ese artículo y aplicarlo al propio dominio público portuario, posibilidad que no está amparada por la DA 25ª TRLPEMM.

3º. Aunque no lo señala expresamente, el informe de Costas parece entender que las limitaciones a la propiedad sí son aplicables a los espacios de la zona de servicio portuaria afectos al uso de interacción puerto-ciudad. Esta interpretación parece querer ampararse en un inciso de la conclusión 3ª del informe, que dice que "las limitaciones de la propiedad no son aplicables a los espacios de tierra de la zona de servicio del puerto afectos a los usos y actividades portuarias". De ahí pretende deducirse que sí son aplicables a los espacios de la zona de servicio afectos a otros usos,

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

es decir, afectos al uso de interacción puerto-ciudad. Sin embargo, esta interpretación no es asumible por varios motivos:

a) Primero, porque ya hemos visto que el presupuesto de la DA 25ª TRLPEMM es que se refiere sólo a los terrenos colindantes con el dominio público-portuario, no al propio dominio público-portuario en sí.

   En este punto, hay que recordar que los usos de interacción puerto-ciudad se realizan en terrenos incluidos dentro de la delimitación de espacios y usos portuarios (art. 69.1 TRLPEMM) y que, por tanto, siguen formando parte por disposición legal del dominio público portuario, por más que se admitan sobre el mismo actuaciones en beneficio de la ciudadanía compatibles con los usos portuarios. Pero, en tanto no se proceda su desafectación, siguen manteniendo su naturaleza de bienes de dominio público portuario incluidos en la delimitación de espacios y usos portuarios.

b) Segundo, porque el propio informe señala que "las limitaciones de la propiedad por razones de protección del dominio público marítimo-terrestre no pueden recaer directamente sobre los terrenos del demanio portuario", sin introducir la excepción que plantea la Demarcación de Costas.

c) Tercero, porque la consulta que da lugar al informe de la Abogacía General se refiere a tres proyectos distintos, uno de los cuales, el centro de referencia Adinberri en Pasaia, es precisamente un caso de uso interacción puerto-ciudad, por lo que hay que entender que la conclusión del informe es aplicable a cualquier uso en dominio público portuario.

d) A mayor abundamiento, los usos de interacción puerto-ciudad se realizan en terrenos incluidos dentro de la delimitación de espacios y usos portuarios (art. 69.1 TRLPEMM) *"que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria"* (art. 72.1 TRLPEMM). Así pues, se trata de terrenos que no reúnen las características pro-

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

pias del dominio público marítimo-terrestre, pero que sí son dominio público portuario, por lo que difícilmente les puede ser aplicada, incluso de forma supletoria, la normativa de Costas.

Pues bien, según se indica en la propia solicitud, los espacios portuarios afectados por la Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao, relativa al Puerto Deportivo de Getxo en la Zona del Abra Exterior, constituyen bienes de dominio público portuario (rellenos) que no reúnen las condiciones naturales del artículo 3 de la Ley de Costas, tal y como se reconoce por la propia Demarcación de Costas. Además, el área portuaria del Puerto Deportivo de Getxo, que incluye infraestructura y superestructura portuarios destinados en la DEUP a diferentes usos, entre ellos el uso de interacción puerto-ciudad, forma parte de una unidad de explotación de un Puerto Deportivo sujeta al desarrollo y gestión en régimen concesional a cargo de una sociedad mercantil pública, de la que no cabe desgajar áreas concretas. Se trata de un terreno que se encuentra totalmente antropizado, al constituir una obra de relleno destinada desde hace casi 30 años a la explotación de un puerto deportivo y terminales de cruceros con sus correspondientes instalaciones, que en modo alguno reúne las características naturales del dominio público marítimo-terrestre, tal y como ha quedado reflejado en los expedientes de deslinde de DPMT DES01/11/48/0001 y DES01/11/48/0002 (si bien a esta fecha están pendientes de aprobación, no se ha cuestionado esa circunstancia por la Demarcación de Costas).

Por tanto, no cabe la posibilidad de aplicar las limitaciones a la propiedad al dominio público portuario destinado a usos de interacción puerto-ciudad, porque se trata de terrenos integrados dentro del propio dominio público, de modo que no les es aplicable la DA 25ª TRLPEMM, pues esa norma se refiere sólo a los terrenos colindantes con el dominio público portuario, sin que en ningún caso puedan aplicarse los límites de la normativa de costas dentro del propio demanio portuario.

En consecuencia, las servidumbres costeras previstas en la vigente Ley de Costas no resultan aplicables al ámbito espacial de 140.029,41 m^2 vinculado con la Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao, relativa al Puerto Deportivo de Ge-

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

txo en tramitación, con independencia de la existencia en el mismo de áreas portuarias delimitadas en la DEUP del Puerto de Bilbao para el uso de interacción puerto-ciudad.

3. NULIDAD DEL ART. 59.1.B) DEL REGLAMENTO DE COSTAS

A mayor abundamiento, hay que indicar que el informe de Costas señala que "resulta de aplicación las determinaciones de la zona de influencia, reguladas en los artículos 30 y de la Ley de Costas y 59 del RGC, por lo que deberá justificarse que la ordenación propuesta (26 metros de altura) no genera la formación de pantallas arquitectónicas o acumulación de volúmenes, de tal manera que la disposición y altura de las edificaciones propuestas se realice de forma armónica con el entorno, sin limitar el campo visual ni desfigurar la perspectiva del borde litoral."

Esta exigencia se fundamenta en el art. 59.1.b) del Reglamento de Costas, que disponía que *"las construcciones habrán de adaptarse a lo establecido en la legislación urbanística. Se deberá evitar la formación de pantallas arquitectónicas o acumulación de volúmenes sin que, a estos efectos, la densidad de edificación pueda ser superior a la media del suelo urbanizable programado o equivalente, de acuerdo con la normativa autonómica, en el término municipal respectivo. Se entenderá por densidad de edificación la edificabilidad definida en el planeamiento para los terrenos incluidos en la zona."*

Sin embargo, esta exigencia fue introducida como nueva letra b) del art. 59.1 del Reglamento de Costas (RD 876/2014, de 10 de octubre) mediante una reforma realizada en el mismo por el RD 668/2022, de 1 de agosto (y, en concreto, este inciso fue añadido por el art. Uno.8).

Sin embargo, el RD 668/2022, de 1 de agosto, ha sido declarado nulo de pleno derecho en su totalidad por la STS de 31.01.2024, de la Sala Tercera del Tribunal Supremo (recurso contencioso-administrativo 911/2022), nulidad que alcanza también al requisito contenido en el art. 59.1.b) del Reglamento de Costas, que queda sin efecto, por lo que no pueden seguir exigiéndose el cumplimiento de los requisitos que se contenían en una norma que ha sido declarada nula.

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

4. SOBRE LA NECESIDAD DE LA REPRESENTACIÓN DE LAS LÍNEAS DEL DESLINDE DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE

La segunda cuestión planteada en la solicitud de informe se refiere a si es preciso incorporar en los planos de la Modificación del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio Portuaria en tramitación la representación gráfica de las líneas del deslinde del dominio público marítimo-terrestre dictadas en resolución administrativa conforme a lo dispuesto en el art. 227.4 a) del Reglamento de Costas.

En este punto, el art. 227.1 del Reglamento de Costas dispone que, *"en la tramitación de todo planeamiento territorial y urbanístico que ordene el litoral, el órgano competente, para su aprobación inicial, deberá enviar, con anterioridad a dicha aprobación, el contenido del proyecto correspondiente a la Administración General del Estado para que ésta emita, en el plazo de un mes, informe comprensivo de las sugerencias y observaciones que estime convenientes."*

Y el art. 227.4.a) añade que *"en los planos correspondientes deberán estar representadas las líneas de ribera del mar, de deslinde del dominio público marítimo-terrestre, de servidumbre de protección, de servidumbre de tránsito, de zona de influencia y de servidumbre de acceso al mar, definidas conforme lo dispuesto en la Ley 22/1988, de 28 de julio."*

En este punto, no se comparte el punto de partida del planteamiento de la Autoridad Portuaria, en cuanto a que "en la Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao en tramitación no estamos en presencia de un "planeamiento territorial o urbanístico que ordene el litoral" competencia de Costas, al que se refiere la propia dicción del artículo 227 del Reglamento de Costas, sino de un instrumento que "ordene la zona de servicio de un puerto", según determinación expresa del artículo 56 del TRLPEMM." Y ello, porque siendo cierto que estamos ante un instrumento de ordenación, concurren razones para considerar que estamos también ante un "planeamiento territorial o urbanístico que ordene el litoral" en el sentido del art. 227 del Reglamento de Costas:

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

1°. Porque, al regular las funciones de las Autoridades Portuarias, el art. 26.1.e) TRLPEMM incluye la de "redactar y formular los planes especiales de ordenación de la zona de servicio del puerto, en desarrollo del planeamiento general urbanístico." Por tanto, la propia Ley de Puertos considera que el plan especial de ordenación se aprueba "en desarrollo del planeamiento general urbanístico".

2°. Porque la rúbrica del propio art. 56 TRLPEMM es la de "articulación urbanística de los puertos". Y señala que los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario, sistema general portuario que se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, lo que refuerza la consideración urbanística que tiene el mismo, por muy amplias que sean sus peculiaridades.

3°. Según el art. 56 TRLPEMM, su tramitación y aprobación se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo con las especialidades que en el propio precepto se establecen.

4°. Finalmente, la Autoridad Portuaria alude en su consulta a la STSJ País Vasco 573/2009, de 16 de septiembre, considerando que de la misma se desprende que el plan especial portuario no es uno de los instrumentos de planeamiento enumerados en la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo, pero, en rigor, lo único que señala esa sentencia es que dicha ley no es de aplicación al plan especial, porque éste se somete a la normativa específica contenida en la ley de puertos. Sin embargo, vistas las razones anteriores, se entiende que el hecho de que el plan no se someta a la normativa general en materia de urbanismo no modifica su naturaleza.

Por tanto, siendo innegable que el plan especial tiene por objeto la ordenación de la zona de servicio del puerto y que presenta notables diferencias con el plan general de ordenación urbana, sí que puede enmarcarse dentro de la expresión "planeamiento territorial o urbanístico que ordene el litoral" a que alude el art. 227 del Reglamento de Costas.

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

Eso supone que -en hipótesis- sí que resultaría aplicable la exigencia del art. 227.4.a) del Reglamento de Costas consistente en que *"en los planos correspondientes deberán estar representadas las líneas de ribera del mar, de deslinde del dominio público marítimo-terrestre, de servidumbre de protección, de servidumbre de tránsito, de zona de influencia y de servidumbre de acceso al mar, definidas conforme lo dispuesto en la Ley 22/1988, de 28 de julio."*

Ahora bien, debe hacerse un matiz fundamental sobre el alcance de dicha obligación, pues el cumplimiento de dicha exigencia formal no puede suponer un modo de ampliar o alterar el ámbito en que operan dichas servidumbres. Es decir, dicha norma en ningún caso puede operar como título atributivo de competencia que altere la regulación específica que de dichas servidumbres hace la DA 25ª TRLPEMM y la Ley de Costas. Y ello porque dicha norma obliga a consignar en los planos las líneas que indica, "pero definidas conforme lo dispuesto en la Ley 22/1988, de 28 de julio."

Por tanto, las líneas de ribera del mar, de deslinde del dominio público marítimo-terrestre, de servidumbre de protección, de servidumbre de tránsito, de zona de influencia y de servidumbre de acceso al mar deberán trazarse conforme a lo que determina la norma sustantiva de Costas, y, por tanto, únicamente en el ámbito en que la misma sea de aplicación directamente o de forma supletoria. A lo único que obliga el art. 227 RC es a incluir en los mapas esas líneas definidas conforme a la norma sustantiva, pero no puede servir para pretender aplicar esas servidumbres en ámbitos en los que no rigen. Dicho de otro modo, a lo que obliga el art. 227 RC es a incluir en el mapa las servidumbres que se hayan definido conforme a la normativa de costas, pero no habilita por sí mismo a establecer servidumbres allí donde no pueden imponerse por vetar tal posibilidad la normativa portuaria.

En consecuencia, cuando conforme a la norma sustantiva no proceda aplicar las mencionadas servidumbres en un determinado espacio físico (por ejemplo, dentro del dominio público portuario), difícilmente podrían incluirse las mismas en el mapa, por la sencilla razón de que en ese ámbito esas servidumbres no existen, que es lo que sucede dentro del dominio público portuario.

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

Sobre esta base, la Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao, relativa al Puerto Deportivo de Getxo, afecta a espacios pertenecientes al dominio público portuario, adscritos a la zona de servicio del Puerto de Bilbao, sobre los que consta el otorgamiento de una concesión administrativa a favor de la sociedad pública Puerto Deportivo El Abra-Getxo S.A. para la construcción, explotación y mantenimiento del puerto deportivo, sin que le sean de aplicación a los mismos las limitaciones previstas en el Título II de la Ley de Costas, por aplicación de la Disposición Adicional 25ª TRLPEMM.

Por tanto, la representación gráfica de las servidumbres citadas únicamente podrá constar en el plano allí donde sean aplicables esas servidumbres y, por tanto, no deberán reflejarse donde no existen, como sucede dentro del dominio público portuario.

CONCLUSIONES

Primera.- Las servidumbres costeras previstas en la vigente Ley de Costas no resultan aplicables al ámbito espacial de 140.029,41 m^2 vinculado con la Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao, relativa al Puerto Deportivo de Getxo en tramitación, con independencia de la existencia en el mismo de áreas portuarias delimitadas en la DEUP del Puerto de Bilbao para el uso de interacción puerto-ciudad.

Segunda.- La representación gráfica de las servidumbres que exige el art. 227 del Reglamento de Costas citadas únicamente podrá constar en el plano allí donde sean aplicables esas servidumbres y, por tanto, no deberán reflejarse donde no existen, como sucede dentro del dominio público portuario.

Es cuanto procede informar,
Bilbao, 28 de mayo de 2025

El Abogado del Estado-Jefe en la Comunidad Autónoma del País Vasco,

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

Roberto Hernández Fernández

CSV : GEN-cdb5-010a-f8e5-57a4-ce1e-fbe7-6b09-bc82
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 28/05/2025 23:53 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-df7e-d457-4e62-ffb4-9062-7032-a931-fe8c | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

MINISTERIO
DE LA PRESIDENCIA, JUSTICIA
Y RELACIONES CON LAS CORTES

ABOGACÍA GENERAL DEL ESTADO
DIRECCIÓN GENERAL DE LO CONSULTIVO

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE INFORMES

Ref.: A.G. ENTES PÚBLICOS 63/25 (R- 773/2025)

Examinado, al amparo de lo dispuesto en la Instrucción 3/2025, de 9 de febrero, sobre el ejercicio de las funciones consultiva y contenciosa en la Abogacía General del Estado, su borrador de informe sobre la posibilidad de aplicar las servidumbres y limitaciones previstas en el Título II de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, en el ámbito espacial del Puerto Deportivo de Getxo objeto de la Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao actualmente en tramitación, la Abogacía General del Estado muestra su conformidad con dicho borrador de informe, especialmente en lo que se refiere a la interpretación del anterior informe de este Centro Directivo de 20 de octubre de 2022 (Ref. A.G. Entes Públicos 73/22, R.651/2022).

LA DIRECTORA GENERAL DE LO CONSULTIVO
Elena M. Rodríguez Ramalle

SR. ABOGADO DEL ESTADO COORDINADOR DEL CONVENIO DE ASISTENCIA JURÍDICA CON LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO.
ABOGACÍA DEL ESTADO EN LA COMUNIDAD AUTONOMA DEL PAIS VASCO
Paseo de Fray Francisco, 17
01007 - ARABA

CORREO ELECTRÓNICO:
aeconsultivo@abogaciadelestado.gob.es

C/ Ayala, 5
28001 Madrid
Tel: 91 390 47 55

CSV : GEN-df7e-d457-4e62-ffb4-9062-7032-a931-fe8c
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ELENA MARINA RODRIGUEZ RAMALLE | FECHA : 29/05/2025 11:14 | Sin acción específica

15. III. ERANSKINA: ESTATUKO ABOKATUTZA NAGUSIAK EGINDAKO TXOSTENA BIZKAIKO FORU ALDUNDIAK GETXOKO KIROL PORTUARI DAGOKION BILBOKO PORTUAREN ZERBITZU-GUNEA ANTOLATZEKO PLAN BEREZIAREN ALDAKETA PUNTUALA IZAPIDETZEKO DUEN ESKUMENARI BURUZ

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

ABOGACÍA GENERAL DEL ESTADO-
DIRECCIÓN DEL SERVICIO JURÍDICO DEL ESTADO

ABOGACÍA DEL ESTADO EN BIZKAIA

Informe INF/0048/10/000146/2025

Asunto: Consulta jurídica sobre la determinación del órgano sustantivo competente para la aprobación de la modificación puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao, relativa al puerto Deportivo de Getxo.

Vista la solicitud de informe formulada por la Autoridad Portuaria de Bilbao en relación con el órgano sustantivo competente para la aprobación de la modificación puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao, relativa al puerto Deportivo de Getxo., el Abogado del Estado manifiesta lo siguiente:

1. PLANTEAMIENTO DE LA CUESTIÓN: ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.- Por medio de la Orden Foral número 59/1993, de 25 de febrero, se procedió a la aprobación definitiva del Plan Especial del Puerto Autónomo de Bilbao, que afectaba a los municipios de Abanto-Zierbena, Barakaldo, Bilbao, Erandio, Getxo, Leioa, Portugalete, Santurtzi y Sestao (BOB n° 69, de 25 de marzo de 1993). Posteriormente, mediante el Acuerdo Foral 10/1998, de 14 de julio (BOB n° 143, del 29 de julio de 1998), se aprobó definitivamente el Plan Especial del Puerto de Bilbao, adaptando las condiciones impuestas por la Orden Foral 59/1993, de 25 de febrero, dando lugar al vigente Texto Refundido atendiendo a las consideraciones y la documentación elaborada por la Autoridad Portuaria de Bilbao.

Con posterioridad a la entrada en vigor del Plan Especial del Puerto de Bilbao, se han producido dos modificaciones del mismo:

- La primera modificación del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Bilbao, que afectaba a la regulación de los usos permisibles en la «Zona de Muelles Comerciales», fue aprobada definitivamente por el Acuerdo Foral de 7 de marzo de 2000 (BOB n° 63, de 30 de marzo de 2000).

CORREO ELECTRÓNICO:
aebizkaia@mjusticia.es

Plaza de Federico Moyua nº 3-2º
48009 BIZKAIA
TEL.: 94 415 12 55 / 94 415 12 66

CSV : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 09/12/2025 01:09 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

- La segunda modificación del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Bilbao, que afectaba a la denominada zona de afección portuaria del municipio de Zierbena, fue aprobada definitivamente con condiciones por la Orden Foral 76/2007, de 8 de agosto (BOB nº 167, de 27 de agosto de 2007).

Segundo.- El 1 de agosto de 2024 la Autoridad Portuaria de Bilbao, en calidad de promotor, presentó ante el Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia, una solicitud para dar curso a la tramitación prevista en el artículo 56 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, para la aprobación de la Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao, relativa al Puerto Deportivo de Getxo cuya formulación se aprobó por resolución del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Bilbao de 7 de mayo de 2024

Por Orden Foral 525/2024, de 8 de septiembre, se inició el proceso previo a la aprobación inicial del citado expediente, solicitando los informes preceptivos a las Administraciones sectoriales.

Paralelamente, previa la oportuna tramitación ambiental, el órgano ambiental emitió Orden Foral 995/2025, de 20 de enero, por la que se resuelve formular el informe ambiental estratégico de la señalada modificación.

Con base en los informes preceptivos, el informe de la Abogacía General del Estado sobre alcance de las servidumbres costeras en la zona de servicio portuaria y en el informe ambiental estratégico, la Autoridad Portuaria de Bilbao redactó el documento para la aprobación inicial de la modificación puntual del Plan Especial de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao, relativa al Puerto Deportivo de Getxo. -PEOZSPBPE

El Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial de la DFB, mediante acuerdo de fecha 10 de julio de 2025, procedió a la aprobación inicial de la modificación puntual del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Bilbao, relativa al puerto deportivo de Getxo, acordando su publicación en el Boletín Oficial de Bizkaia (BOB nº175 de 15 de septiembre de

CSV : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 09/12/2025 01:09 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

2025) y en al menos dos periódicos de los de mayor circulación del territorio histórico, sometiendo el expediente a información pública durante un plazo de 20 días hábiles desde la última publicación.

Durante el periodo de audiencia, el citado Departamento de la DFB ha recibido diversas alegaciones, cuyo contenido ha sido trasladado a la Autoridad Portuaria de Bilbao, al objeto de que pueda realizar las observaciones que estime oportunas previo al trámite de aprobación provisional del documento.

Entre las alegaciones referidas, se encuentra la de la Asociación de Amarristas y Comerciantes Getxo Kirol Portua GKP, cuya copia se acompaña (Anexo I), en el que entre otras alegaciones, refiere falta de competencia de la Diputación Foral de Bizkaia para la tramitación y aprobación de la modificación del Plan Especial, por entender que el actual marco legislativo atribuye la competencia para la tramitación y aprobación de los instrumentos de la naturaleza del que nos ocupa a la Administración municipal y no a la Diputación Foral de Bizkaia, salvo cuando se afecte a varios municipios y exista desacuerdo entre ellos.

Como consecuencia de ello, se solicita la emisión del correspondiente informe jurídico para su aportación al expediente, sobre la competencia de la Diputación Foral de Bizkaia para la tramitación y aprobación del Plan Especial indicado tanto en su conjunto como de cualquier modificación puntual del mismo.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

1. Introducción

Desde la aprobación del citado Plan Especial hasta el día de hoy, la planificación y ordenación portuaria ha sufrido una importante evolución espacial y normativa que se ha materializado a través de las figuras establecidas en la legislación portuaria a la sazón vigente, en un primer momento el Plan de Utilización y Espacios Portuarios (PUEP) y actualmente la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) que delimita la zona de servicio portuaria y asigna usos a los

CSV : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 09/12/2025 01:09 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

diferentes espacios, cuya modificación sustancial fue aprobada por Orden TRM 509/2024, de 10 de mayo, y la modificación no sustancial por Resolución de 24 de Julio de 2024.

El Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio Portuaria construye un instrumento urbanístico previsto en una Ley sectorial portuaria para el desarrollo de un Sistema General Portuario de ámbito Supramunicipal, que por su naturaleza, importancia y principio de gestión unitaria y de prestación de servicios conjuntos, trasciende el ámbito de un solo municipio. Esta singularidad tiene su reflejo en la regulación especial de la tramitación del documento que constituye un Plan Sectorial de un ámbito territorial de competencia del Estado para la articulación urbanística, cuya formulación corresponde a la Autoridad Portuaria de Bilbao en calidad de promotora y cuya aprobación tiene por objetivo asegurar una planificación coordinada y eficiente para una infraestructura fundamental en la estructura del territorio de Bizkaia.

2. Consideraciones sobre la competencia para aprobar el plan especial y sus modificaciones

El art. 56 del RD Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, regula la articulación urbanística de los puertos, disponiendo en su apartado primero que, *"para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario."*

Por su parte, el art. 56.2 añade que *"dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente"* que será formulado por la Autoridad Portuaria (letra a) y cuya *"tramitación y aprobación se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo"* (art. 56.2.b) TRLPEMM).

Adicionalmente, hay que tener en cuenta que el procedimiento de evaluación ambiental estratégica se configura como un procedimiento administrativo instrumental incardinado con

CSV : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 09/12/2025 01:09 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

respecto al procedimiento sustantivo sectorial de aprobación de los Planes, de modo que, partiendo del procedimiento sustantivo de aprobación del Plan Urbanístico, se integra en el procedimiento de evaluación ambiental estratégica, integración que se ha cumplimentado en las Normas Urbanísticas y documentación de la Modificación del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao.

En este punto, la STS de 08.01.2014 (recurso de casación 6109/2010) analizó un supuesto parcialmente distinto, pero cuyas consideraciones son aplicables en parte al caso que nos ocupa, pues se analizaba el acuerdo del Ayuntamiento de Pasaia de iniciar la tramitación del plan especial de la Autoridad Portuaria de Pasaia, en contra de lo previsto en el art. 18 de la Ley 27/1992 (hoy el art. 56.2.a) TRLPEMM). El litigio se refería, por tanto, a la formulación del plan y no a su aprobación.

Sin embargo, el Alto Tribunal realiza una serie de consideraciones generales, indicando que *"si bien la determinación de cuál sea la administración urbanística competente a la que alude el artículo 18 de la LPEMM es algo que corresponde determinar a la legislación autonómica, en la STS de esta Sala de 26 de junio de 2008 (RC 4610/2004) -así como en otras anteriores y posteriores a ella- nos hemos pronunciado sobre la delimitación de la intervención del órgano competente de la Comunidad Autónoma en relación con la aprobación definitiva de los instrumentos de planeamiento urbanístico, poniéndola en relación con la garantía institucional de la autonomía local. Pues bien, decíamos en la citada STS de 26 de junio de 2008:*

En materia urbanística, única que hace al caso, la competencia autonómica de aprobación definitiva de los instrumentos de planeamiento municipal tiene un contenido preciso, derivado de la consolidación de la jurisprudencia de esta Sala desde la conocida Sentencia de Sala de 13 de julio de 1990, que distingue según se trate de los aspectos reglados o discrecionales del plan. En relación con los aspectos reglados la Comunidad Autónoma tiene un control pleno, con alguna matización respecto de los conceptos jurídicos indeterminados, como señala la STS de 25 de octubre de 2006, que no hace al caso abundar ahora.

Respecto a los aspectos discrecionales del plan, debemos distinguir, entre las determinaciones que afectan a un interés puramente local o municipal, o superior a este. Así, cuando el interés público

CSV : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 09/12/2025 01:09 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

concernido es municipal y no alcanza intereses que rebasen dicho ámbito, la competencia es estrictamente municipal, pues ha de prevalecer el modelo de ciudad que dibuja el Ayuntamiento, con la salvedad relativa al control tendente a evitar la lesión al principio de interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos, ex artículo 9.3 CE.

Las determinaciones discrecionales del plan, por otro lado, cuando afecten a materias que incidan sobre intereses supralocales, vinculándose con un modelo territorial superior al municipal, sí permiten intervenir a la Administración autonómica corrigiendo, modificando o sustituyendo las determinaciones discrecionales del plan, establecidas en la fase municipal del procedimiento. Dicho de otra forma, el posible control o modificación por la Comunidad Autónoma de todos aquellos aspectos discrecionales del planeamiento, estará en función de los intereses públicos concernidos, y aún en el caso de tratase de intereses locales, únicamente, que no se haya lesionado la interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos ...".

La concurrencia, en el caso de autos, de intereses supramunicipales que van más allá de los propios del Ayuntamiento de Pasajes es algo reconocido por el propio Ayuntamiento recurrente, por ello, la necesidad de velar por la coherencia de la ordenación urbanística del ámbito desarrollada por el Plan Especial no es cuestión que pueda ser desconocida en la determinación de la administración urbanística competente para la tramitación y aprobación de dicho plan; como tampoco lo es el hecho de que la doctrina jurisprudencial ha establecido que entre los elementos reglados, susceptibles de control pleno por la administración autonómica, como una manifestación de la limitación de la autonomía local en el ámbito urbanístico, se encuentren aquellos que sirven para dotar de lógica y coherencia interna al plan.

Así, en la STS de 19 de mayo de 2011 (RC 5355/2007) recordamos que "(...) la sentencia de esta Sala de 4 de abril de 2003 (casación 8798/1999), cuya doctrina ha sido luego reiterada en sentencia de 17 de febrero de 2009 (casación 10410/2004), viene a señalar que <<...entre aquellos elementos reglados, susceptibles de ser revisados por la Comunidad Autónoma en el acuerdo de aprobación definitiva se encuentran todos aquéllos que, aunque no se resuelvan con la simple aplicación de una norma a la situación de hecho contemplada, sirven para dotar de lógica y cohe-

CSV : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 09/12/2025 01:09 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

rencia interna al plan, pues respecto de ellos no cabe hablar de que el Ayuntamiento disponga de potestades discrecionales>>".

Pues bien, de ello se desprende que hay que distinguir entre los elementos discrecionales, que corresponden a quien formula el plan (art. 56.2.a) TRLPEMM) y los reglados, que corresponden a la Comunidad Autónoma, competente para la aprobación del plan. No obstante, esa competencia autonómica corresponde en el País Vasco a los Territorios Históricos conforme al art. 7.5 de la Ley 27/1983, de 25 de noviembre, de Relaciones entre las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos, según el cual *"corresponde a los Territorios Históricos la aprobación de todos los instrumentos de Ordenación Urbanística, con la única excepción de los planes especiales en ejecución de competencias sectoriales atribuidas a las Instituciones Comunes que desarrollen instrumentos de Ordenación Territorial o Urbanística."*

Conviene indicar que la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo del País Vasco, no contiene una regulación análoga a la que recogía el art. 4.2 de su antecesora la Ley 5/1998, que señalaba que, cuando se trate de planes parciales y especiales de ámbito supramunicipal, la competencia para otorgar la aprobación inicial y provisional, de no mediar acuerdo entre los municipios afectados, correspondería a la Diputación Foral correspondiente, excepto en el supuesto de que afectase a municipios de distintos territorios históricos en cuyo caso la competencia correspondería al Gobierno Vasco.

Como consecuencia de ello, se planteó la competencia para aprobar los planes especiales de ámbito supramunicipal tras la entrada en vigor de dicha norma. Como consecuencia de ello, se dictó el Decreto del Gobierno Vasco 105/2008, de 3 de junio, de medidas urgentes en desarrollo de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo, cuyos arts. 13 y 14.2 fueron impugnados por el Ayuntamiento de Pasaia, que invocaba su condición de administración urbanística competente en relación con dichos planes, pensando precisamente en el plan especial de la Autoridad Portuaria de Pasaia (obsérvese, como dato curioso, que ese Ayuntamiento reclamaba simultáneamente su competencia para promover el plan especial portuario y para aprobarlo, con exclusión de todas las demás Administraciones e incluso de la propia Autoridad Portuaria).

CSV : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 09/12/2025 01:09 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

Esta impugnación fue resuelta por la STSJ País Vasco de 16.09.2009 (recurso 1093/2008), que -si bien anula parte del Decreto por considerar que excedía de las previsiones legales- contiene consideraciones que avalan la competencia foral.

En primer lugar, reprocha que la Ley 2/2006 no contenga previsiones en relación con la Administración del Estado (omisión lamentablemente habitual en las legislaciones autonómicas), cuando señala que *"los planes especiales en cuanto a su tramitación y aprobación se regulan en el art. 97 de la Ley, habiendo hecho énfasis la contestación de la administración de la Comunidad Autónoma en su punto 2, respecto a los planes especiales formulados en virtud de competencia sectorial que corresponda a algún Departamento del Gobierno Vasco o de la Administración Foral, que serán formulados, tramitados y aprobados por el órgano del Gobierno Vasco o de la Administración Foral competente; en lo que interesa aquí, señalaremos que ninguna referencia se hace en dicha previsión de la Ley a la administración del Estado."*

Y, no obstante anular un precepto del decreto por considerarlo *extra legem* en materia sometida a reserva de ley, termina la fundamentación jurídica señalando que *"estas conclusiones no significan por sí mismas que no sea posible la aprobación de Planes Especiales, de infraestructuras supramunicipales [- al margen de los formulados en virtud de competencia sectorial que corresponda a algún departamento del Gobierno Vasco o de la Administración foral, los Planes especiales referidos en el art 97.2 de la Ley 2/2006 -], en caso de desacuerdo de los municipios afectados, estando a la legislación hoy vigente, ya que la ausencia de una concreta previsión normativa en la Ley 2/2006 constituye una laguna legal, que justifica la aplicación analógica del precepto que atribuye a la Diputación Foral la aprobación del planeamiento de compatibilización; ello en relación con lo que la Diputación Foral de Gipuzkoa trasladó en el expediente, vinculado en exclusiva al sistema general de interés supramunicipal portuario, al Puerto de Pasaia, en el sentido de que por el carácter supramunicipal del plan especial portuario, la competencia urbanística a que hace referencia el art. 18.2 de la Ley de Puertos debería recae en la Diputación Foral."*

En vista de lo expuesto, resulta evidente que estamos ante un instrumento de ordenación territorial de alcance supramunicipal formulado por la Administración General del Estado (en concreto, por una Autoridad Portuaria organismo público del Estado) en el ámbito de sus

CSV : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 09/12/2025 01:09 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

competencias en materia de Puertos de Interés General cuya definición y ámbito territorial y la asignación de usos constituye una competencia estrictamente portuaria regulada por la normativa sectorial específica (el RD Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante), por lo que estamos ante un tipo de planeamiento caracterizado por su carácter sectorial cuya finalidad es garantizar *"una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre"* (art. 56.3 TRLPEMM).

Y, en la medida en que el instrumento afecta a todo el dominio público portuario, que comprende varios Ayuntamientos e incluso la lámina de agua (que no forma parte de ningún término municipal), resulta patente su carácter supramunicipal, lo que requiere la adopción de un criterio unitario por un única Administración Urbanística competente.

Por tanto, además de las resoluciones precedentes evidencian la competencia de la Diputación Foral de Bizkaia para la tramitación y aprobación del citado instrumento urbanístico portuario, es evidente que estamos ante un instrumento de ordenación de alcance supramunicipal, que debe desarrollarse bajo criterios de coherencia, racionalidad y prevalencia, que aporte la necesaria seguridad jurídica para su desarrollo, en la medida que el instrumento urbanístico tiene una componente netamente sectorial, que determina la necesidad de establecer un único órgano sustantivo para su aprobación y un órgano ambiental único para la evaluación del documento. De otro modo, podría llegarse a una situación conceptualmente absurda pues el plan especial, dado que afecta a varios municipios, es aprobado por la Diputación Foral, pero sus modificaciones puntuales, cuando afectasen a un solo municipio, serían aprobadas por el respectivo Ayuntamiento, de modo que un acuerdo municipal estaría modificando una Orden Foral, lo que no sólo sería un elemento generador de inseguridad jurídica, sino que resulta contrario a los más elementales principios generales del derecho, que exigen que los actos, acuerdos y disposiciones de una Administración sólo puedan ser modificados por ella misma.

De hecho, de aplicar ese criterio con carácter general a todas las modificaciones del plan especial, nos encontraríamos con un plan aprobado por la Diputación Foral pero parcheado por los distintos Ayuntamientos mediante modificaciones parciales en sus respectivos municipios, lo que

CSV : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 09/12/2025 01:09 | Sin acción específica

INFORME DE FIRMA, no sustituye al documento original | C.S.V. : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://run.gob.es/hsblF8yLcR

pondría en peligro la congruencia del propio instrumento. Más aún cuando el cambio de órgano urbanístico conllevaría adicionalmente aparejado un cambio del órgano ambiental competente, lo que implicaría necesariamente incoherencias entre los criterios y medidas a aplicar entre las modificaciones puntuales del Plan Especial y las modificaciones de conjunto.

Por tanto, la aprobación y cualquier modificación puntual del vigente Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio corresponde a la Diputación Foral de Bizkaia de conformidad con la normativa autonómica de aplicación incorporando una visión única y global, que sería imposible si cada municipio incorpora de forma aislada criterios dispares sobre una infraestructura de interés general de alcance evidentemente supramunicipal como es el Puerto de Bilbao.

CONCLUSIONES

Corresponde a la Diputación Foral de Bizkaia la competencia para aprobar el Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Bilbao, así como la competencia para realizar modificaciones puntuales del mismo, incluso cuando la modificación afecte a espacios incluidos sólo dentro de un término municipal.

Es cuanto procede informar,
Bilbao, 9 de diciembre de 2025

El Abogado del Estado-Jefe en la Comunidad Autónoma del País Vasco,
Roberto Hernández Fernández

CSV : GEN-c6c7-d7a2-2885-2ffb-3516-5bd6-a581-7501
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://run.gob.es/hsblF8yLcR
FIRMANTE(1) : ROBERTO HERNANDEZ FERNANDEZ | FECHA : 09/12/2025 01:09 | Sin acción específica

GETXOKO KIROL PORTUARI DAGOKION BILBOKO PORTUKO ZERBITZUGUNEA ANTOLATZEKO PLAN BEREZIAREN ALDAKETA PUNTUALA

B agiria

HIRIGINTZA-ARAUAK

AURKIBIDEA

1. TITULUA: XEDAPEN OROKORRAK..... 1

1. KAPITULUA: PLAN BEREZIAREN ALDAKETA PUNTUALAREN EREMUA, XEDEA ETA ONDORIOAK 1

1. artikulua Jarduketa-eremua eta izaera juridikoa 1

2. artikulua Plangintza orokorrarekiko lotura 1

3. artikulua Plan Bereziaren aldaketa puntualaren indarraldia..... 1

4. artikulua Plan Berezia osatzen duten agiriak..... 1

2. kapitulua GARAPENERAKO ETA EGIKARITZEKO TRESNAK 2

5. artikulua Obra arrunten eta/edo itsas artefaktuen proiektuak 2

6. artikulua Eraikuntza-proiektuak 2

7. artikulua Espazio libreen mantentze-lanak 2

2. TITULUA: HIRIGINTZA-ARAUBIDE OROKORRA 3

1. kapitulua LURZORUAREN ANTOLAMENDUA..... 3

8. artikulua Antolamendu-tresnak..... 3

2. kapitulua LURZORUAREN KALIFIKAZIOA 3

9. artikulua Erabilera kalifikatzeko eremuak 3

10. artikulua Oinarrizko komunikazio-sarea 4

3. kapitulua ERAIKUNTZAREN BALDINTZAK 4

11. artikulua Altuera neurtzeko irizpidea 4

4. kapitulua BALDINTZATZAILE GAINJARRIAK 4

12. artikulua Ingurumen-baldintzak 4

13. artikulua Isuriak..... 5

14. artikulua Kultura-ondarea..... 5

15. artikulua Zortasun aeronautikoak 6

16. artikulua Kutsatuta egon daitezkeen lurzoruak 6

17. artikulua Zonakatze akustikoa eta kalitate akustikoko helburuak..... 6

18. artikulua Irisgarritasuna sustatzea..... 7

3. TITULUA: ERABILERA KALIFIKATZEKO EREMU BAKOITZARI BURUZKO ARAU BEREZIAK 8

19. artikulua Portua itsasketarako eta ur-kiroletarako erabiltzeko eremuaren arau bereziak 8

20. artikulua Portuaren eta hiriaren arteko elkarrekintzako erabilera-eremuaren arau bereziak 8

21. artikulua Erabilera mistoko eremurako arau bereziak (Portuaren eta hiriaren arteko elkarrekintza – Portuaren erabilera itsasketarako eta ur-kiroletarako). 9

22. artikulua Portuko merkataritza-erabilerako eremuaren arau bereziak..... 10

1. TITULUA: XEDAPEN OROKORRAK

1. kapitulua PLAN BEREZIAREN ALDAKETA PUNTUALAREN EREMUA, XEDEA ETA ONDORIOAK

1. artikulua Jarduketa-eremua eta izaera juridikoa

1.- Plan Bereziaren aldaketa puntual honen xedea da Getxo udalerrian dauden eta Bilboko Portuaren zerbitzugunean dauden Getxoko Kirol Portuari dagozkion lursailen antolamendu juridikoa eta hirigintzakoa.

2.- Dokumentu honen xede den eremuaren mugaketa antolamendu-planoetan ageri da, eta 140.029,41 m^2-ko azalera du.

3.- Dokumentu honen xede den eremua portuko sistema orokorra da, Estatuko Portuei eta Merkataritza Nabigazioari buruzko Legearen testu bategina (aurrerantzean, EPMNLTB) onartzen duen irailaren 5eko 2/2011 Legegintzako Errege Dekretuaren 56.1 artikuluan ezarritakoaren arabera.

2. artikulua Plangintza orokorrarekiko lotura

Plan Bereziaren Aldaketa hau, Bilboko Portuaren Espazio eta Erabileren Mugaketak (PEEM) Getxoko Kirol Porturako zehaztutako antolamenduan dauden eta indarrean dauden xedapenak gauzatzeko egin da.

3. artikulua Plan Bereziaren aldaketa puntualaren indarraldia

Bilboko Portuko zerbitzugunea Antolatzeko Plan Bereziaren Aldaketa Puntual honen zehaztapenek indarraldi mugagabea izango dute, portuko zerbitzugune osorako Plan Berezia berrikusi edo aldatu arte, horrek indargabetuko baitu.

4. artikulua Plan Berezia osatzen duten agiriak

1.- Honako agiri hauek osatzen dute plan hau:

A AGIRIA.	MEMORIA
B AGIRIA.	HIRIGINTZA-ARAUAK
C AGIRIA.	HIRIGINTZA-JARDUKETAREN PROGRAMA ETA BIDERAGARRITASUN EKONOMIKO-FINANTZARIOA
D AGIRIA.	EGIKARITZE-LABURPENA
E AGIRIA.	INFORMAZIO- ETA ANTOLAMENDU-PLANOAK
F AGIRIA.	AZTERKETA AKUSTIKOA

2.- Plan Bereziaren Aldaketa Puntual honen arau-edukia hura osatzen duten agiri guztiek definitzen duten arren, antolamendu-planoek (E agiria) eta hirigintza-arauek (B agiria) betetzen dute hirigintza-jarduera arautzeko berariazko funtzioa, beraz, jarduera horrek ezinbestean bete beharko ditu haren zehaztapenak.

Gainerako agiriek informazioa edo azalpenak dituzte funtsean, beraz, goian aipatutakoekin kontraesanean badaude, horiek izango dute lehentasuna.

3.- Hainbat eskalatan egindako plano arauemaileen artean hirigintza-zehaztapen jakin batengatik bat ez badatoz, xehetasun-maila handiagoz idatzitako planoetan ezarritakoak izango du lehentasuna, salbu eta desadostasunaren arrazoia azken plano horien edukian akats material nabarmena egotea bada.

4.- Gaztelaniazko eta euskarazko testuak bat ez badatoz, gaztelaniazkoak izango du lehentasuna, eta ez euskarazkoak.

2. kapitulua GARAPENERAKO ETA EGIKARITZEKO TRESNAK

5. artikulua Obra arrunten eta/edo itsas artefaktuen proiektuak

1.- Portuko Agintaritzak edo hark baimendutako emakidadunek obra arrunten proiektuak idatzi eta onetsi ahal izango dituzte, baldin eta obra horien helburua bada Plan Bereziaren Aldaketa honen zehaztapen batzuk gauzatzea edo azpiegitura- edo urbanizazio-obra arruntak egitea.

2.- Era berean, ur-geruzan obrak egin ahal izango dituzte, baita itsas artefaktuak instalatzeko ere.

6. artikulua Eraikuntza-proiektuak

Eraikuntza-, zaharberritze-, kontserbazio-, egokitze- edo berregituratze-lanak egiteko, aldez aurretik dagokion eraikuntza-proiektua idatzi beharko da, eta indarrean dagoen legedian ezarritakoa bete.

7. artikulua Espazio libreen mantentze-lanak

Espazio libreen mantentze-lanak Getxoko Kirol Portuko espazioen kudeaketaren emakidadun sozietatearen/sozietateen ardura izango dira.

2. TITULUA: HIRIGINTZA-ARAUBIDE OROKORRA

1. kapitulua LURZORUAREN ANTOLAMENDUA

8. artikulua Antolamendu-tresnak

1.- Plan Bereziaren Aldaketa Puntual honek Getxoko Kirol Portuaren (Bilboko Portuaren zerbitzugunearen parte da) eremuaren antolamendua definitzen du, bi tresnaren bidez: a) lurzoruaren kalifikazioa eta c) baldintzatzaile gainjarriak.

2.- Agiri honek, irismen geografiko mugatua duenez, ez du ahalmenik portu-espazioaren ustiapen eraginkorra, garapena eta lurreko garraioaren sistema orokorrekiko lotura bermatzeko, EPMNLTBren 56.3 artikuluan adierazten den bezala. Alderdi horri dagokionez, portuko zerbitzugune osoaren Plan Bereziaren Eskema Zuzentzailea eguneratu beharko da.

3.- Hala eta guztiz ere, oinarrizko sareari dagokionez, Getxoko Kirol Portuaren eta lurreko garraioaren sistema orokorren arteko egungo loturen mantentze-lanak egingo dira, Kirol Portura ibilgailuak sartzeko biribilgunearen bidez.

2. kapitulua LURZORUAREN KALIFIKAZIOA

9. artikulua Erabilera kalifikatzeko eremuak

1.- Portuko zerbitzu eremuaren barruan dauden eremuak hartuko dira erabilera kalifikatzeko eremutzat, Bilboko Portuan indarrean dagoen Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketak (PEEM) esleitutako erabileren arabera, portuko sektoreko legeriak ezarri moduan.

2.- Erabilera-motak (PEEM) Getxoko Kirol Portuaren esparruan:

a) Portuaren erabilera itsasketarako eta ur-kiroletarako.
b) Portuaren eta hiriaren arteko elkarrekintza.
c) Erabilera mistoa: portuaren eta hiriaren arteko elkarrekintza / Portuaren erabilera itsasketarako eta ur-kiroletarako.
d) Portuaren merkataritza-erabilera.

3.- Hirigintza-ondorioetarako, erabilera guztiak portuko sistema orokorraren kalifikazioaren barruan sartzen dira. Kalifikazio horren antolamendu zehaztua, nolanahi ere, antolamendu xehatuko mailakoa izango da.

10. artikulua Oinarrizko komunikazio-sarea

1.- Portuko eremuak antolatzen dituen eta kanpoaldearekin lotzen duen komunikazioen oinarrizko egituraren euskarri diren guneei esleitzen zaie, erabiltzen den garraiobidea edozein delarik ere.

2.- Tipologiak: Getxoko Kirol Portuaren esparruan, Portuko Oinarrizko Bide Sarea da tipologia bakarra.

3.- PEEMen ezarritako erabilerei gainjarritako erabilera da.

3. kapitulua ERAIKUNTZAREN BALDINTZAK

11. artikulua Altuera neurtzeko irizpidea

1.- Eraikinaren altuera neurtzeko, beheko erreferentziatzat hartuko da fatxadak lursail urbanizatuarekin bat egiten duen lekuan duen azaleraren erdiko puntua, eta goiko erreferentziatzat, berriz, fatxadaren edo fatxadak estalkiaren planoarekin bat egiten duen guneko punturik altuenaren maila.

2.- Altuera horretatik gora, teilatua osatzen duten elementuak eta eraikineko instalazioen elementu teknikoak bakarrik onartuko dira.

4. kapitulua BALDINTZATZAILE GAINJARRIAK

12. artikulua Ingurumen-baldintzak

1.- Herritarrek asko erabiltzen duten eremu batean paisaian izan dezakeen eragina mugatzeko eta hegaztiek talka egiteko arriskua ahalik eta gehien murrizteko, salbuespen gisa baimendu litekeen hotel-erabilera berriak ezarritako 26 metroko altuera murriztu behar du eta bolumen egokiagoa izan, Getxoko Kirol Portuaren eremuko «Portuaren eta hiriaren arteko elkarrekintza» izeneko erabilera-eremuan egun dauden eraikinak aintzat hartuta.

2.- Ekosistema guztietako argi-poluzioa geldiarazteko, murrizteko edo zuzentzeko, ingurumen-txosten estrategikoan jasotako neurri prebentibo eta zuzentzaileak aplikatuko dira Getxoko Kirol Portuaren eremu osoan:

a) Kanpoko argi artifiziala ez da instalatuko edo kenduko da, salbu eta behar bezala justifikatzen bada beharrezkoa dela.

b) Argirik gabe egon ezin den tokietan, intentsitatea murriztu egingo da, eta ordu jakin batzuetatik aurrera edo garai jakin batzuetan, gutxitu edo eten egingo da haren funtzionamendu-denbora.

c) Edonola ere, kanpoko argiztapena argi horiko LED motako luminariekin egingo da, argi-sorta zabal ez dadin, eta zerura eta itsasora igorritako argi-fluxua

minimoa izan dadin.

3.- Garraiobide jasangarriagoak lehenesteko, ibilgailu motordunen plaza-kopurua ezinbesteko gutxienekora murriztu behar da, eta ibilgailu elektrikoak kargatzeko guneak eta bizikletak aparkatzeko instalazio babestuak jarri behar dira.

4.- Kontuan hartuko dira Eusko Jaurlaritzako Larrialdiei Aurre Egiteko eta Meteorologiako Zuzendaritzaren jarraibideak, ingurumen-txosten estrategikoan jasota daudenak:

a) Eraikin berrietan, irailaren 27ko 997/2002 Errege Dekretuak onetsitako Eraikuntza sismorresistenteari buruzko Araua kontuan hartuko da: zati orokorra eta eraikuntza (NCSR-02).

b) Plan Bereziaren aldaketaren ondorioz, kontuan hartuko dira aztergai den eremuan kokatuko diren jarduera berrien autobabeserako planetan dauden arrisku teknologikoak.

c) Hotel-jarduerari azaroaren 2ko 277/2010 Dekretuak eragiten dio, zeinak arautzen baititu larrialdi-egoerei aurre egiteko jarduera, zentro edo establezimendu jakin batzuei eska dakizkiekeen autobabeseko betebeharrak. Dekretu hori 21/2019 Dekretuak aldatu zuen. Dekretu horretan ezarritako betebeharrak gogorarazten ditu, bereziki jardueraren titularrak bere jarduerari dagokion autobabeserako plana egiteko duen betebeharra.

5.- Ingurumen-agiri estrategikoan jasotako neurri prebentibo edo zuzentzaileak Plan Bereziaren Aldaketa garatzeko proiekturako jarraibidetzat hartu behar dira.

6.- Garapen-proiektuetan jaso behar diren babes-, zuzenketa- eta konpentsazio-neurri eta ingurumen-kontrol guztiak eraginkorrak izateko adinako xehetasun-mailarekin jaso beharko dira. Aurrekontua izan dezaketen neurri guztiak obra-unitate gisa jaso behar dira proiektuetan, partida ekonomikoa adierazita. Aurrekontuan sartu ezin direnak baldintza teknikoen agirian sartu beharko dira.

13. artikulua Isuriak

Proposatutako hotel-instalazio berriak sortutako hondakin-urak udalaren saneamendu-sarera konektatuko dira.

14. artikulua Kultura-ondarea

«Itsasoan Galdutako Pertsonen Salbamendurako Egoitza» eta «Arriluze portua» elementu arkitektonikoen kontserbazioa bermatuko da.

15. artikulua Zortasun aeronautikoak

1.- Bilboko Portuaren zerbitzugune osoa Bilboko Aireportuari dagozkion zortasun aeronautikoen eremuetan sartuta dago, bai aerodromoko eta instalazio erradioelektrikoen zortasunengatik, bai aireontzien jarduera-zortasunengatik (370/2011 Errege Dekretua, martxoaren 11koa, Bilboko aireportuko zortasun aeronautikoak eguneratzen dituena), baita aire-nabigaziorako instalazio erradioelektrikoei lotutako Bilboko aireportuko zortasun aeronautikoak handitzeagatik ere, instalazio horiek aerosorgailuak badira (537/2023 Errege Dekretua, ekainaren 20koa).

2.- Bilboko Aireportuko Zortasun Aeronautikoen azalera mugatzaileen maila-lerroek, portuko zerbitzu-eremuari eragiten diotenek, zehazten dute zer altueratan (itsas mailarekiko) ez den gainditu behar inolako eraikuntzarik (elementu guztiak barne: antenak, tximistorratzak, tximiniak, aire girotuko ekipoak, igogailu-zuloak, kartelak, dekorazio-erremateak eta abar), lur-aldaketarik edo objektu finkorik (zutoinak, antenak, aerosorgailuak —besoak barne—, kartelak eta abar), ezta bide-galiborik edo trenbiderik ere, salbu eta, Aire Segurtasuneko Estatuko Agentziaren (AESA) iritziz, egiaztatzen bada ez dela arriskuan jartzen aireontzien segurtasuna eta ez dela nabarmen kaltetzen, egungo 584/1972 Dekretuan jasotako salbuespenak kontuan hartuta.

3.- Edozein eraikuntza, instalazio [zutoinak, antenak, aerosorgailuak (besoak barne), eraikuntzarako behar diren baliabideak (eraikuntza-garabiak eta antzekoak barne)] edo landaketa egiteko, Aire Segurtasuneko Estatuko Agentziaren (AESA) aldeko akordioa beharko da aldez aurretik, zortasun aeronautikoei buruzko otsailaren 24ko 584/1972 Dekretuaren 30. eta 31. artikuluaren arabera. Dekretu hori apirilaren 26ko 297/2013 Errege Dekretuak aldatu zuen. Salbuespenez, 297/2013 Errege Dekretuak aldatutako 584/1972 Dekretuaren 33. artikuluaren arabera, eraikinak edo instalazioak eraikitzeko baimena eman ahal izango da, baldin eta, zortasun aeronautikoek ezarritako mugak gaindituta ere, AESAren iritziz segurtasuna arriskuan jartzen ez dela, aireontzien zirkulazioaren erregulartasuna nabarmen kaltetzen ez dela edo pantailatze-kasu bat dela egiaztatzen bada. Horretarako, segurtasunari buruzko azterlan aeronautikoa egin ahal izango dute jarduketa berrien sustatzaileek.

16. artikulua Kutsatuta egon daitezkeen lurzoruak

Ondorio guztietarako, Lurzorua ez kutsatzeko eta kutsatutakoa garbitzeko Eusko Jaurlaritzaren ekainaren 25eko 4/2015 Legea bete beharko da.

17. artikulua Zonakatze akustikoa eta kalitate akustikoko helburuak

1.- Antolatutako eremuaren zatirik handiena d) motako eremu akustikoa da. Eremu/sektore horiek hirugarren mailako erabilera dute nagusiki, c) motan adierazitakoez bestelakoa, alegia, Zaratari buruzko azaroaren 17ko 37/2003 Legea garatzen duen urriaren 19ko 1367/2007 Errege Dekretuan definitutakoez bestelakoa, zonakatze akustikoari, kalitate-helburuei eta emisio akustikoei dagokienez.

2.- Lehendik dauden eremu urbanizatuetan, aipatutako EDaren II. eranskinaren A taulan ezarritako kalitate akustikoko helburuak beteko dira kanpoko eremuan.

3.- Aipatutako EDaren 14.2 artikuluan ezarritakoaren arabera, gainerako eremu urbanizatuetarako, zaratarentzako kalitate akustikoko helburu gisa ezartzen da II. eranskinaren A taulari aplikatu beharreko balioa ez gainditzea, 5 dezibeliotan murriztuta. Helburu hori etorkizuneko garapenei aplikatuko zaie, eta balio hauetan zehazten da: 65-65-60, eguneko (Ld), arratsaldeko (Le) eta gaueko (Ln) aldietarako, hurrenez hurren.

18. artikulua Irisgarritasuna sustatzea

Dokumentu hau garatzen duten proiektuen zehaztapenak hauek bete beharko dituzte: Irisgarritasuna Sustatzeko abenduaren 4ko 20/1997 Legea, Eusko Jaurlaritzaren Lehendakaritzarena; eta Lurralde Antolamendu, Etxebizitza eta Ingurumen Sailaren 68/2000 Dekretuaren Arau Teknikoak edo horien ordezko araudia.

3. TITULUA: ERABILERA KALIFIKATZEKO EREMU BAKOITZARI BURUZKO ARAU BEREZIAK

19. artikulua Portua itsasketarako eta ur-kiroletarako erabiltzeko eremuaren arau bereziak

1.- Mugak eta ezaugarriak:

Eremu etena da, eta espazio hauek hartzen ditu:

- Itsasoan Galdutako Pertsonen Salbamendurako Egoitza, Arriluze portua eta horiei lotutako espazioak.
- Kirol-portuko pantalanetara sartzeko zerrenda perimetrala.
- Itsasontziak mantentzeko eta konpontzeko ontzitegiaren eremua.
- Itsasketako eta ur-kiroletako jarduerei lotutako eraikin eta instalazioak (bela eskola, Kayak eskola, Getxoko arraun elkartea…).
- Getxoko Kirol Portuko Kapitaintzaren eraikina (eraikin zuria).
- Kirol Portuko babeserako kai-muturra.

Azalera: 46.912,96 m^2 (eremuaren % 33,50).

2.- Erabilera-baldintzak:

Erabilera bereizgarriak: Itsasketako eta ur-kiroletako jarduerak: itsasontziak porturatzea eta haietara sartzea; aisialdiko itsasontziak biltegiratzea, mantentzea eta konpontzea; ur-, kirol- eta/edo olgeta-izaerako erakundeei lotutako instalazioak, baita erabilera horien jarduera lagungarri edo osagarriak ere.

Erabilera bateragarriak: espazio askeak, aparkalekuak, bulegoak, zerbitzuak eta azpiegiturak.

3.- Eraikitzeko baldintzak:

Lehendik dauden eraikinak birmoldatu eta/edo ordezteko aukera ematen da.

Lehendik dauden eraikinak ordezkatzeko aukera egongo da, baina 16 metroko gehieneko altuera errespetatu beharko da. Salbuespena portuko ekipamendu bereziak izango dira eta kontratazio-espedientean justifikatu beharko dira.

20. artikulua Portuaren eta hiriaren arteko elkarrekintzako erabilera-eremuaren arau bereziak

1.- Mugak eta ezaugarriak:

Kirol Portura ibilgailuak sartzeko biribilgunea eta eremu trinko bat hartzen ditu. Eremu hori honela dago mugatuta: iparraldetik, eremuko ibilgailuentzako bide nagusiak (Portuko Oinarrizko Bide Sarea, merkataritza-erabilerako eremuaren

barruan geratzen dena); ekialdetik, mendebaldetik eta hego-mendebaldetik, itsasketako eta ur-kiroletako eremuak eta, hegoaldetik, ur-geruza. Hirugarren sektoreko zenbait eraikin hartzen ditu, aisialdiari eta ostalaritzari lotutakoak, eta aparkaleku-gune bat ere bai.

Azalera: 28.968,12 m^2 (eremuaren % 20,69).

2.- Erabilera-baldintzak:

Erabilera bereizgarriak: portuaren eta hiriaren arteko elkarrekintzarekin lotutako erabilerak, portuko zirkulazioari eragiten ez diotenak (EPMNLTBren 72. artikulua): kultura-, aisialdi- eta ostalaritza-ekipamenduak, azoka-lehiaketak, erakusketak, kirol- eta turismo-erabilerak, portukoak ez diren merkataritza-jarduerak eta abar.

Erabilera bateragarriak: erabilera publikoko espazio libreak: ibilgailuentzako bideak eta aparkalekuak, hiriko kaleak, aisialdirako pasealekuak, parkeak eta abar, kultura-, aisialdi-, ostalaritza- eta aisialdi-ekipamenduak, berrikuntza eta garapena, publizitate-jarduerak eta, oro har, portukoak soilik ez diren merkataritza-jarduerak.

Eremu honetan hotel-instalazioak ezartzea onartu da, gurutzaontzien jarduerari zerbitzua emateko aukera ematen baitute. Interes orokorreko arrazoiak behar bezala egiaztatu beharko dira, eta Estatuko Portuak erakundearen txostena jaso ondoren, Ministroen Kontseiluak kendu egingo du erabilera horretarako debekua (EPMNLTBren 72.3 artikulua).

3.- Eraikitzeko baldintzak:

Lehendik dauden eraikinak birmoldatu eta/edo ordezteko aukera ematen da.

Lehendik dauden eraikinak ordezkatzeko aukera egongo da, baina 16 metroko gehieneko altuera errespetatu beharko da. Salbuespena portuko ekipamendu bereziak izango dira eta kontratazio-espedientean justifikatu beharko dira.

Etorkizuneko hotel-jardueraren eraikuntza-proiektuak paisaia-integrazioko azterketa bat izan beharko du, EAEko lurralde-antolamenduan paisaia babesteari, kudeatzeari eta antolatzeari buruzko ekainaren 3ko 90/2014 Dekretuaren 7. artikuluan jasotakoaren arabera, proposatutako eraikin berria Getxoko Kirol Portuaren esparruan eta haren inguruko hiri-ingurunean behar bezala integratzen dela justifikatzeko.

Hotel-instalazioak lehenengo 20 metroetatik kanpo kokatu beharko dira, itsasertzaren edo kaiko itsaslabarraren barruko mugatik hasita lur barruan neurtuta (EPMNLTBren 72.3 artikulua).

21. artikulua Erabilera mistoko eremurako arau bereziak (Portuaren eta hiriaren arteko elkarrekintza – Portuaren erabilera itsasketarako eta ur-kiroletarako).

1.- Mugak eta ezaugarriak:

Esparru honetako bide nagusiaren (Portuko Oinarrizko Bide Sarea, merkataritza-

erabilerako gunearen barruan geratzen dena) eta itsasketako eta ur-kiroletako gunearen arteko espazio trinkoa hartzen du. Zenbait eraikin modular daude, gehienbat itsasketa- eta arrantza-jarduerak hartzen dituztenak, portuko jarduerari lotuta ez dauden beste jarduera batzuekin batera.

Azalera: 12.367,59 m^2 (eremuaren % 8,83).

2.- Erabilera-baldintzak:

Erabilera bereizgarriak: Portuaren eta hiriaren arteko elkarrekintza (18. artikulua) eta itsasketako eta ur-kiroletako (17. artikulua) kategoriari dagozkion erabilera mistoak ezartzea onartzen da, eremu horretako erabilerak malgutzeko, eta, horrela, jasangarritasun ekonomikoari begira, Getxon porturatzen diren bidaiarien eskaintza osatuko duten jarduerak egin ahal izateko.

3.- Eraikitzeko baldintzak:

Lehendik dauden eraikinak birmoldatu eta/edo ordezteko aukera ematen da.

Lehendik dauden eraikinak ordezkatzeko aukera egongo da, baina 16 metroko gehieneko altuera errespetatu beharko da. Salbuespena portuko ekipamendu bereziak izango dira eta kontratazio-espedientean justifikatu beharko dira.

22. artikulua Portuko merkataritza-erabilerako eremuaren arau bereziak

1.- Mugak eta ezaugarriak:

Eremu etena da, eta espazio hauek hartzen ditu:

- Algortako kontradikea, eremuko ibilgailuen bide nagusia barne (Portuko Oinarrizko Bide Sarea).
- Gurutzaontzien kaiak eta 1., 2. eta 3. atrakalekuak, dagozkien bidaiari-terminalekin.

Azalera: 51.780,74 m^2 (eremuaren % 36,98).

2.- Erabilera-baldintzak:

Erabilera bereizgarriak: portuko merkataritza-erabilerak, bidaiarien garraio-moduen arteko aldaketan espezializatuak, horien erabilera osagarriak barne: bulegoak, zerbitzuak eta azpiegiturak.

Erabilera bateragarriak: erabilera publikoko espazio askeak: ibilgailuentzako bideak eta aparkalekua. Puntualki, kultura- eta jolas-jarduerak, azoka-lehiaketak, erakusketak edo merkataritza-jarduerak onartzen dira, portukoak soilik ez direnak, betiere aldi baterako okupazio mugatuekin lotuta badaude eta obra, eraikin edo instalazio iraunkorrak egitea ez badakarte.

Erabilera horri lotutako segurtasun-baldintzak kontuan hartuta, eremu horretan sarbide kontrolatuko esparruak ezar daitezke.

3.- Eraikitzeko baldintzak:

Lehendik dauden eraikinak birmoldatu eta/edo ordezteko aukera ematen da. Portuko Agintaritzak eraikin berriak sustatu ahal izango ditu portuko merkataritza-erabilerak garatzeko.

Lehendik dauden eraikinak 16 m-ko gehieneko altuera errespetatuta ordeztu ahal izango dira, kontratazio-espedientean justifikatu beharko diren portu-ekipamendu berezien beharra dagoenean izan ezik.

2026ko otsaila

Laguntza teknikoaren aldetik

Marco Segurola
Geografo hirigilea

KREAN

Ane Miren Martínez
Arkitektoa

BILBOKO PORTUKO ZERBITZUGUNEA ANTOLATZEKO PLAN BEREZIAREN ALDAKETA PUNTUALA, GETXOKO KIROL-PORTUARI DAGOKIONEZ

C Agiria

HIRIGINTZA-JARDUKETAREN PROGRAMA- ETA EKONOMIA- ETA FINANTZA-BIDERAGARRITASUNA

AURKIBIDEA

1. AURRETIAZKO GOGOETAK 1
2. JARDUKETA-PROGRAMA 1
3. JASANGARRITASUN EKONOMIKOAREN MEMORIA 2

1. AURRETIAZKO GOGOETAK

Interes orokorreko portuen plan bereziek ezaugarri espezifiko batzuk dituzte eta 2/2006 Legeak araututako gainerako plan berezietatik bereizten dituzte ezaugarri horiek.

Bilboko Portuko zerbitzugunea antolatzeko plan bereziaren lege-euskarria Estatuko portuen eta merkataritza-ontzien legearen testu bategina onesten duen irailaren 5eko 2/2011 Legegintzako Errege Dekretua (TRLPEMM, gaztelaniaz) da eta arau horren aurretik Estatuko portuen eta merkataritzako ontzidiaren azaroaren 24ko 27/1992 Legea izan zen. Aurrekoa indargabetu egin zen TRLPEMM indarrean jarri zenean.

Euskal Autonomia Erkidegoko Justizia Auzitegi Nagusiaren 573/09 epaiaren zazpigarren zuzenbidezko oinarriak dio 2/2006 Legeak ez dituela arautzen portuetako plan bereziak. Hala, portuko plan bereziak 2/2006 Legean jasotako plan bereziekin duen antzekotasun bakarra izena da.

2/2006 Legeak plan berezietarako ezartzen dituen edukien artean —68. artikuluan plan berezietarako jasotakoa estrapolatu izanagatik— bi agiri daude, zehazki, “Hirigintza-jarduketaren programa” (izen hori Etxebizitzaren, lurzoruaren eta hirigintzaren arloko presako neurrien 6/2025 Legearen bitartez txertatu zen) eta “Ekonomia- eta finantza-bideragarritasunaren azterketa”; aurreko horiek portuetako plan berezietan ez dute 2/2006 Legean plangintza xeherako aurreikusitako zentzua.

Portuko plan berezia portuko sistema orokor baten gainean garatzen da, ez dio 2/2006 Legean ezarritako hirigintza-betearazpeneko prozesuen logikari erantzuten eta bere bideragarritasun ekonomikoa ohiko hirigintzako eraldaketa-prozesuen antzeko parametroekin neurtzen da. Aurrekoari jarraituz, portuko sistema orokorra denez, ez da aplikatzen ezta ere komunitateak hirigintza-ekintzak sortutako gainbalioetan parte hartzea.

2. JARDUKETA-PROGRAMA

Plan bereziak hirigintza-agiriak dira eta indarraldi mugagabea dute behin betiko onesten direnetik aurrera. Horregatik, ezinezkoa da xehetasunez programatzea eraginpeko eragileek garatuko dituzten jarduketak.

Beste alde batetik, plan bereziaren aldaketa puntual hau instrumentala da soilik. Arrazoia da premiazkoa dela Getxoko Kirol Portuan hotel-azpiegitura ezartzeko aurreikusitako esku-hartzea egitea eta aurrera egiten da portuko zerbitzugune osorako egiten ari diren plan berezia egokitzeko prozesuan.

Getxoko Kirol Portua, Bilboko Portu osoa bezala, fisikoki finkatuta dagoen errealitatea da, egindako inbertsio publiko zein pribatuen emaitza. Ez dago aurreikusita eremu horretan obra publiko garrantzitsurik egingo denik. Horrenbestez, egiteke dauden jarduketak dira existitzen diren azpiegiturak birgaitzea, mantentzea eta hobetzea.

Aurreikusitako hotel berria eraikitzea obra pribatua izango da eta enpresa emakidadunak edo emakidadunak baimendutako enpresa ustiatzaileak egingo du.

3. JASANGARRITASUN EKONOMIKOAREN MEMORIA

Lurzoruaren eta hiri-birgaitzearen legearen testu bategina onartzen duen urriaren 30eko 7/2015 Legegintza Errege Dekretuaren 22.4 artikuluak ezartzen du hirigintza-aldaketetarako jarduketen antolamendu-tresnen dokumentazioak barnean hartu beharko duela jasangarritasun ekonomikoari buruzko txosten edo memoria bat. Bertan, bereziki, beharrezkoak diren azpiegituren ezarpenak eta mantentzeak edo emaitzazko zerbitzuak abian jartzeak eta emateak eraginpean hartutako Ogasun Publikoetan duen eragina haztatuko da, baita ekoizpen-erabileretara zuzendutako lurzorua nahikoa eta egokia den ere. Antzekoa xedatzen du 2/2006 Legea garatzen duen premiazko neurriei buruzko ekainaren 3ko 105/2008 Dekretuaren 31.1.f) artikuluak.

Agiri honen 1. atalean azaldu den bezala, portuetako plan bereziek inguruabar oso espezifikoei erantzuten diete eta inguruabar horiek bereizten dituzte hirigintza-garapen arruntetatik eta espazio publikoak eta pribatuak definitzeko arau arruntetatik.

Sortutako portu-espazioak Portu Agintaritzak edo erakunde emakidadunek kudeatzen dituzte, Getxoko Kirol Portuan gertatzen den bezala, eta azpiegitura mantentzeko kostuak portu-azpiegituraren ustiapenari lotutako kostuen parte dira.

Portu-eremuen kasuan, hirigintza-jarduketak sortutako diru-sarreren eta gastuen balantzea aldekoa da kopuru garbietan toki-ogasunentzat. Izan ere, sortutako diru-sarrerek (eraikuntza, instalazio eta obren zerga, ondasun-higiezinen zerga eta jarduera ekonomikoen zerga) kontrapartida gisa ez dituzte azpiegitura mantentzeko gastuak (berdeguneak, galtzadak, espaloiak eta espazio libreak mantentzea, argiteria publikoa eta errepideak garbitzea).

Ekoizpen-erabilerei bideratutako lurzorua nahikoa eta egokia ote denari dagokionez, aipatu beharra dago proposatutako plan bereziaren aldaketak ekoizpen-erabilerak gehitzen dituela eta horrek jarduera ekonomikoa eta enplegua gehitzen dituela.

2026ko otsaila

Laguntzaile teknikoak

Marco Segurola
Hirigintza-geografoa

Ane Miren Martínez
Arkitektoa

KREAN

BILBOKO PORTUKO ZERBITZUGUNEA ANTOLATZEKO PLAN BEREZIAREN ALDAKETA PUNTUALA, GETXOKO KIROL-PORTUARI DAGOKIONEZ

D agiria

BETEARAZPEN-LABURPENA

AURKIBIDEA

1. AURRETIAZKO GOGOETAK 1
2. ALDAKETAREN EREMUA ETA HELBURUA 1
3. PROPOSAMENAREN ANTOLAMENDUA / ALDAKETAK AURREKO ANTOLAMENDUAREKIKO 2
4. ALDAKETEN KONPARAZIO GRAFIKOA ANTOLAMENDUAN..... 3

1. AURRETIAZKO GOGOETAK

Agiri honen xedea hauek betetzea da: Lurzoruaren eta hiri-birgaitzearen legearen testu bategina onartzen duen urriaren 30eko 7/2015 Legegintza Errege Dekretuaren 25.3 artikulua eta Lurzoruari eta hirigintzari buruzko ekainaren 30eko 2/2006 Legea garatzen duen Premiazko neurriei buruzko ekainaren 3ko 105/ 2008 Dekretuaren 32. artikulua. Azken horretan jasota dago informazio publikoko izapidetzea egiteko gutxieneko dokumentazioa.

Laburpena ez da teknikoa eta xedea publiko orokorrak agiria ulertzea da.

2. ALDAKETAREN EREMUA ETA HELBURUA

Portuko plan bereziaren aldaketa puntual honen jarduketa-eremua Getxoko Kirol Portuari dagokion Bilboko Portuaren portuko zerbitzugunearen zatia da, Abra inguruan. Zehazki, Ereaga hondartzaren alboko biribilgunearen eta Arriluzeko kaiko espazioen arteko eremuak, Algortako bigarren dikeraino eta gurutzaontzien terminalak dauden dikeak.

Agiri honetan hizpide den eremuaren azalera 140.029,41 m^2 ingurukoa da. PI.02 “Aldaketa honen eremua” informazio-planoak grafikoki erakusten du jarduketa-eremua.

Bilboko Portuko zerbitzugunearen plan bereziaren aldaketa puntual honen xede nagusia da Getxoko Kirol Portuko espazioen portu-erabileren esleipena indarrean dagoen Portuko Espazioen eta Erabileren mugapenean (aurrerantzean DEUP, gaztelaniaz) ezarritakora egokitzea. Gainera, erabilera-erregulazioa bat etorriko da erabileren kalifikazio horrekin, Estatuko Portuen eta Merkataritzako Ontzidiaren Legearen testu bategina (aurrerantzean TRLPEMM, gaztelaniaz) betez.

Asmoa lurralde-eremua mugatuagoa izaten laguntzea da, hau da, Getxoko Kirol Portua izatea. Bilboko Portuko Agintaritza horixe ari da planteatzean portuko gune guztirako, hau da, plan berezia indarreko DEUPekin bat etorriz eguneratzea.

Memoria honen 5. kapituluan deskribatuta dagoen moduan, indarreko plan bereziak eta bere aldaketek ezarritako hirigintza-antolamendua ez dago DEUPen eta bere aldaketen bitartez egindako portu-plangintzarekin koordinatuta. 1998tik indarrean dagoen plan berezia portu-plangintzaren aurrekoa da. Azken hori 2006an Portuko Espazioak Erabiltzeko Plana onetsi zenean hasi zen.

Bilboko Portuko Agintaritzak hotela eraiki nahi du Getxoko Kirol Portuaren lursailetan. TRLPEMMren 74.2 artikuluak salbuespen-kasuetan portuko zerbitzugunean hotel-erabilera ezarri ahal izateko baldintzak jasotzen dira. Baldintza horietako bat da erabilera portuko plan berezian jasota egotea.

Bilboko Portuko Zerbitzugunearen plan berezia indarrean dago 1998tik eta ez du hotel-erabilerarik jasotzen Getxoko Kirol Portuan. Horrenbestez, indarreko hirigintza-

esparrua egokitu behar da. Horregatik planteatu da Bilboko Portuaren plan bereziaren aldaketa puntuala egitea. Izan ere, aurreikusitako esku-hartzea premiazkoa denez, ezin da portuko plan berezi osoaren berrikuspena onesteko zain egon.

Agiri hau Bilboko Portuko Agintaritzak sortu du eta Krean S. Coopen laguntza teknikoarekin idatzi da. Bizkaiko Foru Aldundiak onetsi behar du, organo horrek onetsi baitzuen indarreko plan berezia. Izapidetzeak TRLPEMMren 56.2 artikuluan ezarritako prozesua jarraituko du, hirigintza- eta ingurumen-legerian ezarritakoarekin koordinatuta.

3. PROPOSAMENAREN ANTOLAMENDUA / ALDAKETAK AURREKO ANTOLAMENDUAREKIKO

Plan bereziaren aldaketa puntual honetan aurreikusitako antolamendu-proposamenak indarreko plan bereziaren filosofia eta zehaztapen nagusiak jasotzen ditu, baina kasu honetan, Getxoko Kirol Portuaren eremura egokituta.

Portuko zerbitzugunea mugatzeari dagokionez, plan bereziaren aldaketa puntual honetan, jarduketaren eremu geografikoa DEUPek egindako mugapena da. Izan ere, horixe da interes orokorreko portuei aplikatzekoa zaien indarreko legeriak horretarako eratzen duen tresna, eta Bilboko Portua interes orokorreko portua da. Beste alderdi batzuen artean, aurrekoak esan nahi du antolatutako azalera gehitu egingo dela indarreko plan berezian jasotakoarekin alderatuta.

Beste alde batetik, plan bereziaren aldaketa puntualean komunikazioen oinarrizko sareari gainjarritako erabilera bat sartzen da. Kasu honetan, “Portuko oinarrizko errepide-sarea” da.

Kalifikazio-gune horien barnean, plan bereziaren aldaketa puntualak eraikitzeko baldintzak arautuko ditu eta antolamendu-irizpideak ezarriko ditu. Erregulazio hori hirigintza-arauen bitartez egiten da eta ez dago horrelakorik indarreko plan berezian. Proposatutako erregulazioa gaur egun indarrean dagoen portu-legerian ezarritako erabilera-irizpideei egokituta dago.

Indarreko plan bereziaren antolamendu-mekanismoari jarraituz, definitu den eraikuntzaren parametro erregulatzaile bakarra gehieneko garaiera da. Garaiera neurtzeko irizpideak definituta ez daudenez, agiri honen hirigintza-araudian garaiera neurtzeko irizpideak gehitu dira, existitzen diren eraikinak ordezkatzeko helburuarekin.

Ikuspegi formaletik, plan bereziaren aldaketa puntual honen bitartez asko egokitzen dira Getxoko Kirol Portuaren antolamendu-tresnak eta -mekanismoak.

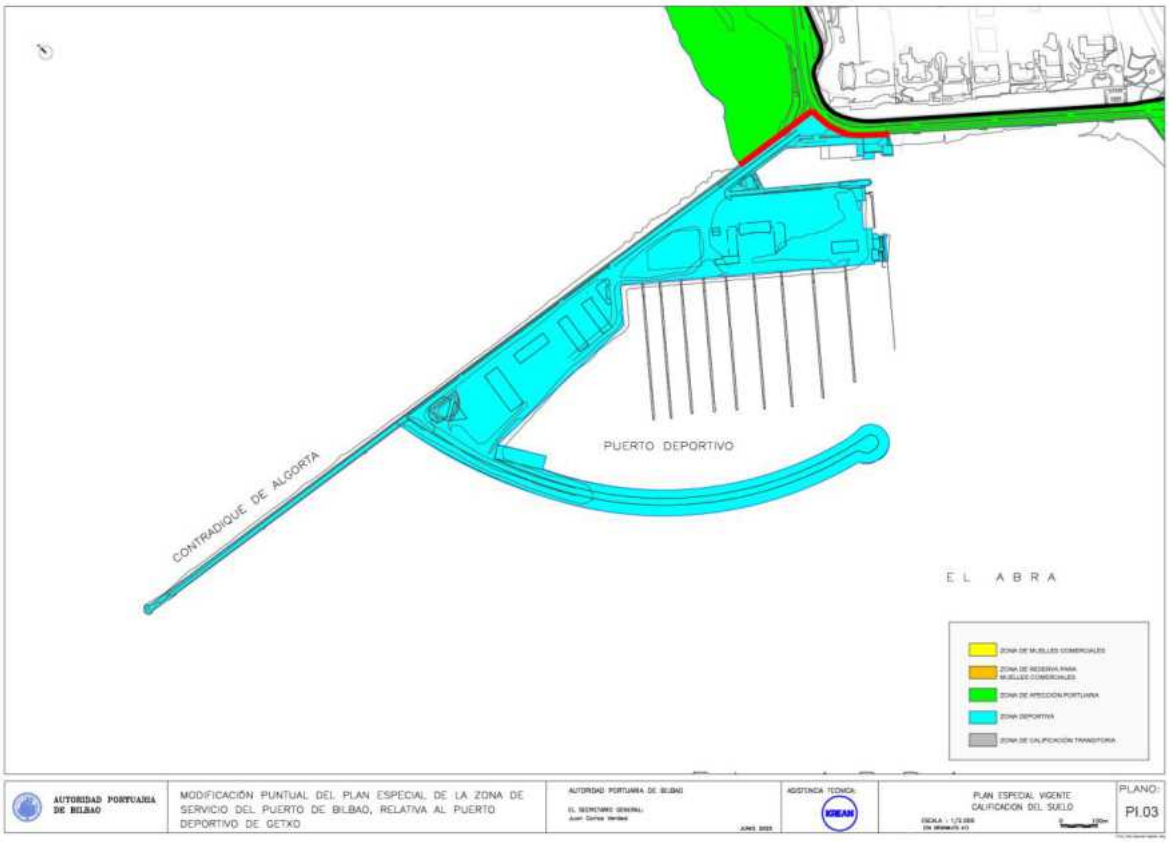
Hala eta guztiz ere, edukiari dagokionez, proposatutako antolamenduak gaur egun Getxoko Kirol Portuan dagoen errealitatearekin jarraitzen du eta asmoa egungo egoera mantentzea da. Berritasun bakarra hotel-erabilera sartzea izango da.

Hasiera batean 26 metroko gehieneko altuera espezifikoa planteatu zen etorkizuneko hotelerako. Hala eta guztiz ere, ingurumen-txosten estrategikoan eta alegazioetan

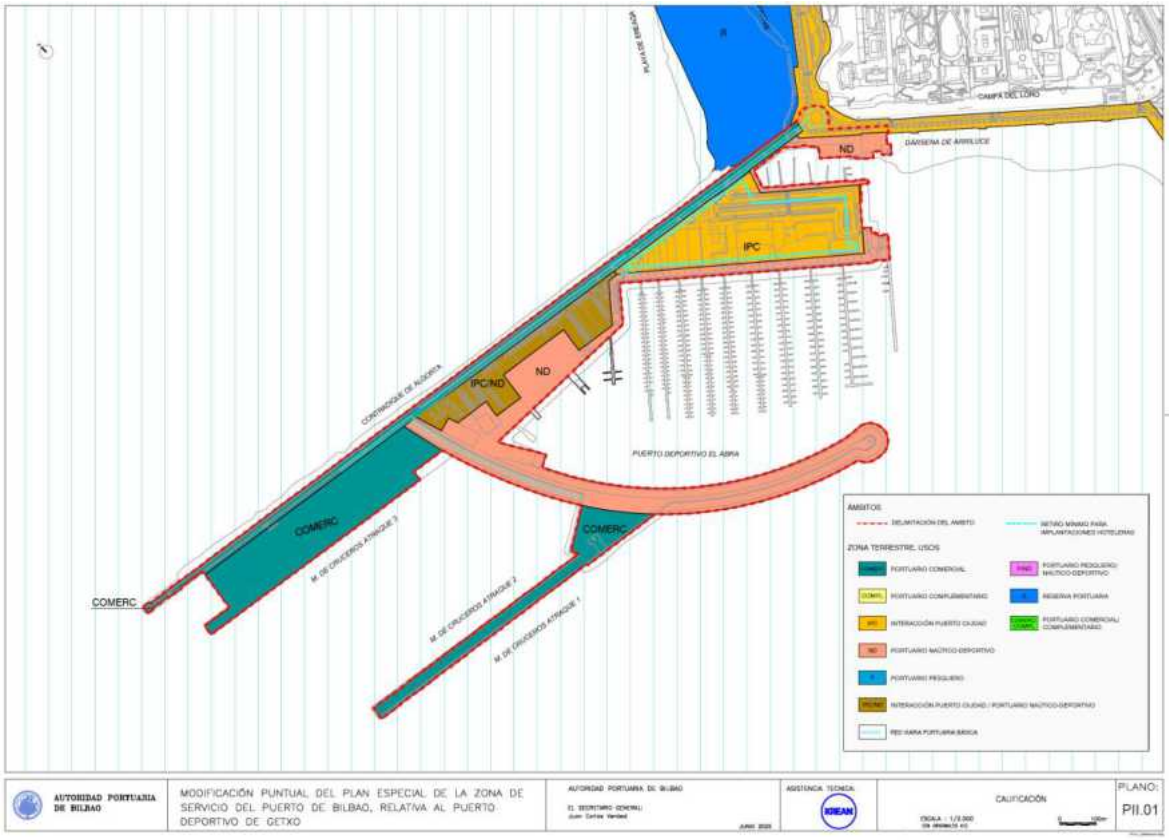
egindako oharrei erreparatuz, gehieneko altuera murriztea erabaki da eta 16 metrokoa izango da. Altuera horri esker, etorkizuneko hotelaren profila Beheko Solairua+3 izango da eta profil hori gutxienekoa da proiektua bideragarria izan dadin. Modu horretan, etorkizuneko hotelaren gehieneko altuerarako aurreikuspen espezifikoa ezabatu da eta Getxoko Kirol Portuko gune guztietan aplikatzen den arauketa orokorra bete beharko da.

4. ALDAKETEN KONPARAZIO GRAFIKOA ANTOLAMENDUAN

Konparazioa errazteko, indarreko plan bereziaren kalifikazioaren planoaren irudia gehitu da Getxoko Kirol Portuaren eremurako eta proposatutako aldaketa puntualaren planoaren irudia ere bai.



Indarreko plan berezia: kalifikazioa (goian) eta plan bereziaren aldaketa puntuala. Kalifikazioa (behean)



2026ko otsaila

Laguntzaile teknikoak

Marco Segurola
Hirigintza-geografoa

Ane Miren Martínez
Arkitektoa

KREAN

BILBOKO PORTUKO ZERBITZUGUNEA ANTOLATZEKO PLAN BEREZIAREN ALDAKETA PUNTUALA, GETXOKO KIROL-PORTUARI DAGOKIONEZ

E agiria

PLANOAK

PLANOEN AURKIBIDEA

I. INFORMAZIO-PLANOAK

PI.01. Egoera

PI.02. Aldaketa honen eremua

PI.03. Indarreko plan berezia Lurzoruaren kalifikazioa (xehetasuna)

PI.04. Portuko espazioen eta erabileren mugapena (DEUP, gaztelaniaz) (xehetasuna)

PI.05. Zerbitzugunearen mugapenaren aldaketak

PI.06. Zerbitzugunearen mugapena hirigintza-plangintzan gainjarrita (Gis BFA)

II. ANTOLAMENDU-PLANOAK

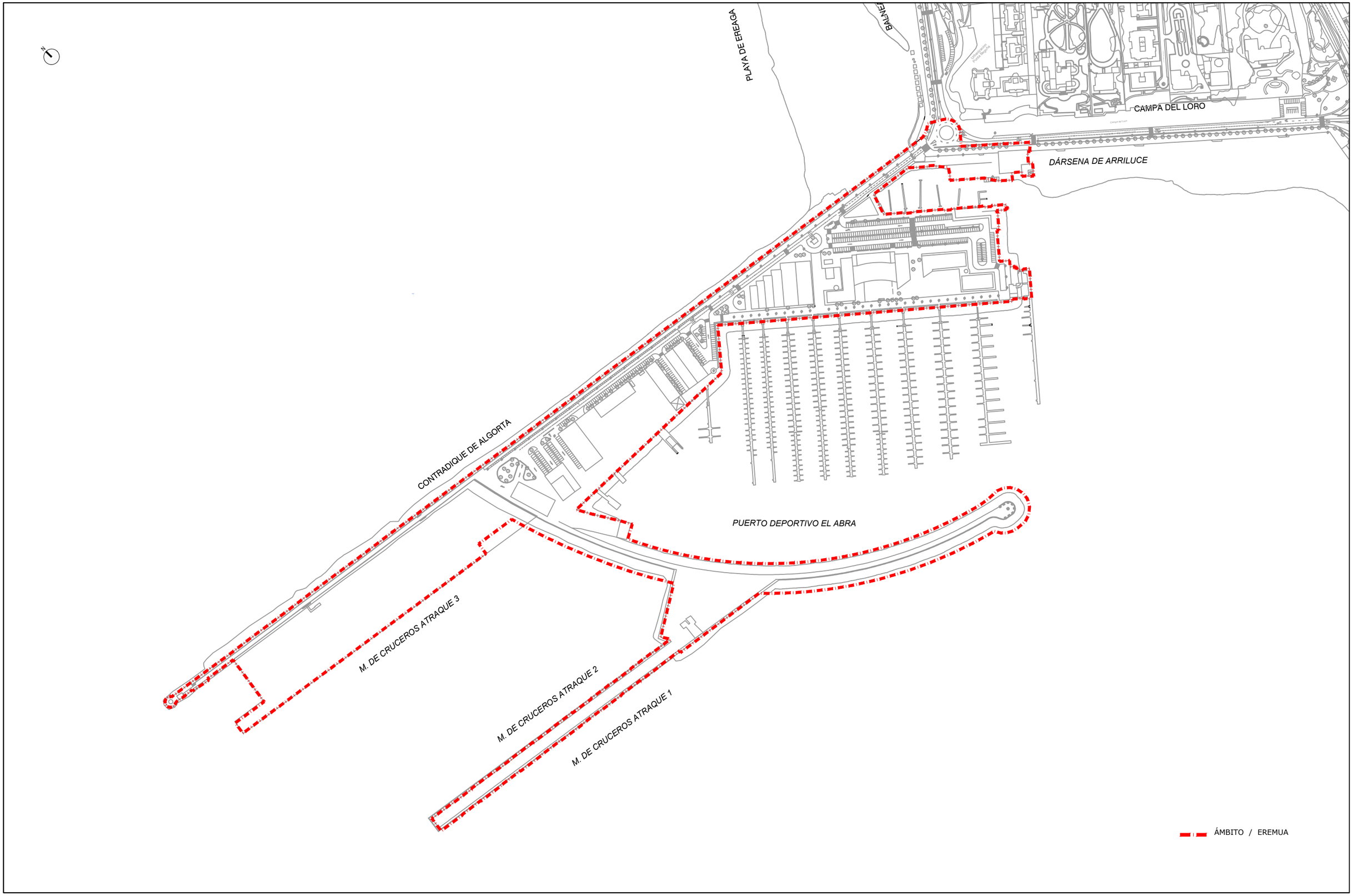
PII.01 Erabileren kalifikazioa Getxoko Kirol Portuan

PII.02 Etorkizuneko hotelaren altuera eta inguruko eraikin esanguratsuenen altuerak konparatzeko planoa

PII.03 Bilboko Aireportuko zortasun aeronautikoak

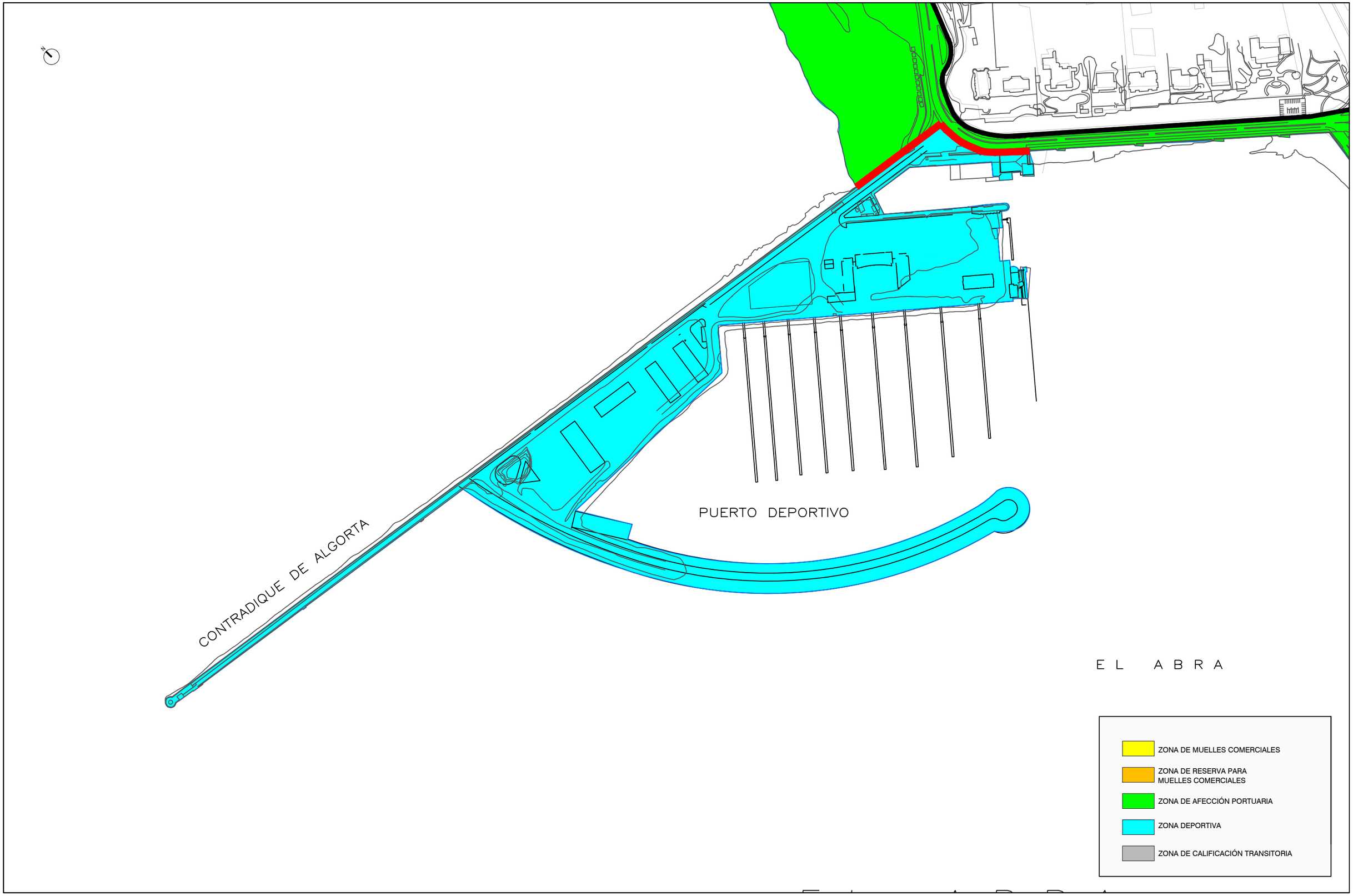
AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO	MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE BILBAO, RELATIVA AL PUERTO DEPORTIVO DE GETXO	AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO EL SECRETARIO GENERAL: Juan Carlos Verdeal ENERO 2026	ASISTENCIA TECNICA: KREAN	SITUACIÓN ESCALA : 1/20.000 (EN ORIGINALES A1) 0 1.000m	PLANO: PI.01

PI.01_Situacion.dwg



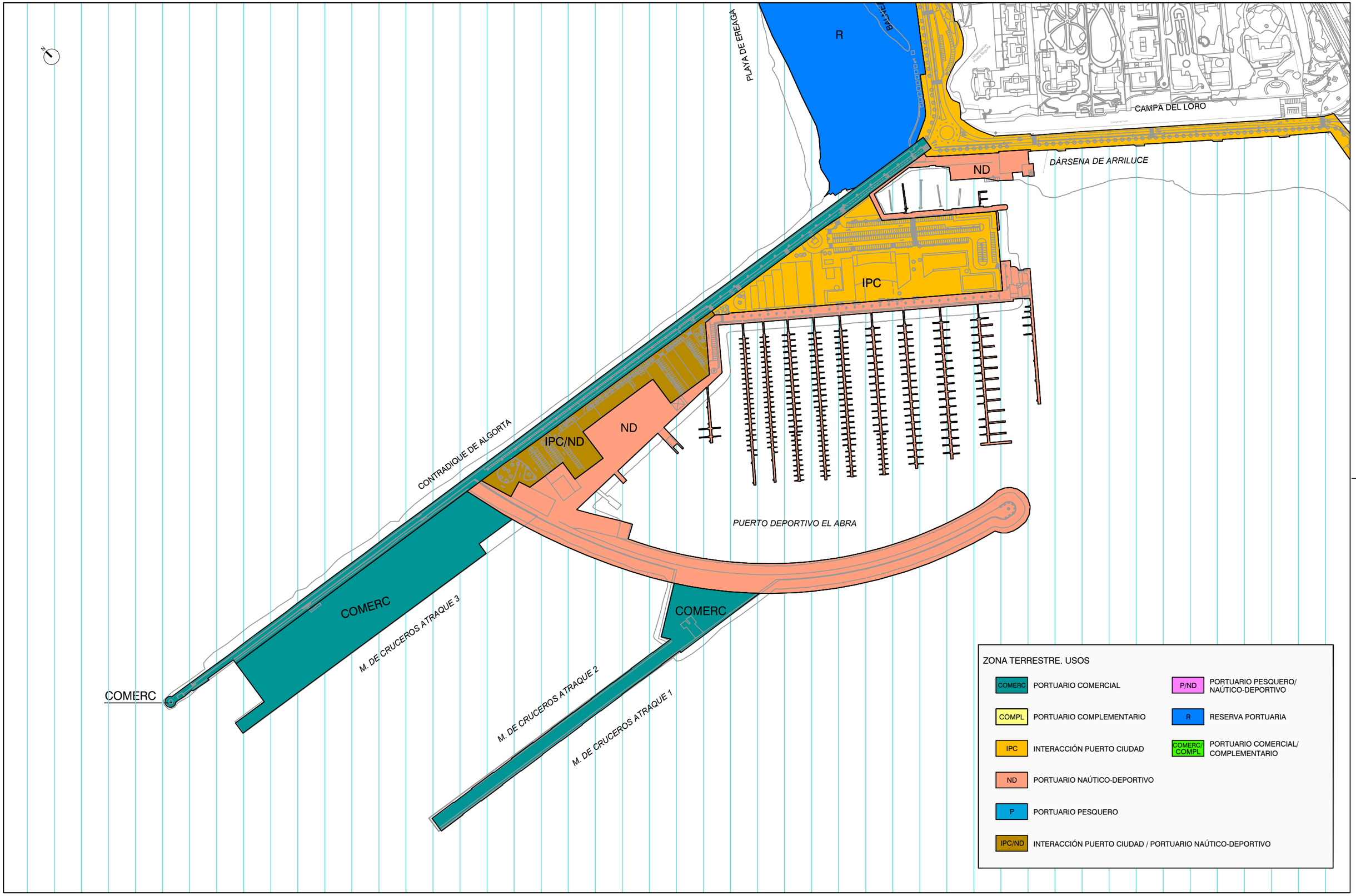
AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO	MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE BILBAO, RELATIVA AL PUERTO DEPORTIVO DE GETXO	AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO EL SECRETARIO GENERAL: Juan Carlos Verdeal ENERO 2026	ASISTENCIA TECNICA: KREAN	ÁMBITO DE LA PRESENTE MODIFICACIÓN ESCALA : 1/2.000 (EN ORIGINALES A1) 0 100m	PLANO: PI.02

PI.02_AMBITO PRESENTE MODIFI.dwg



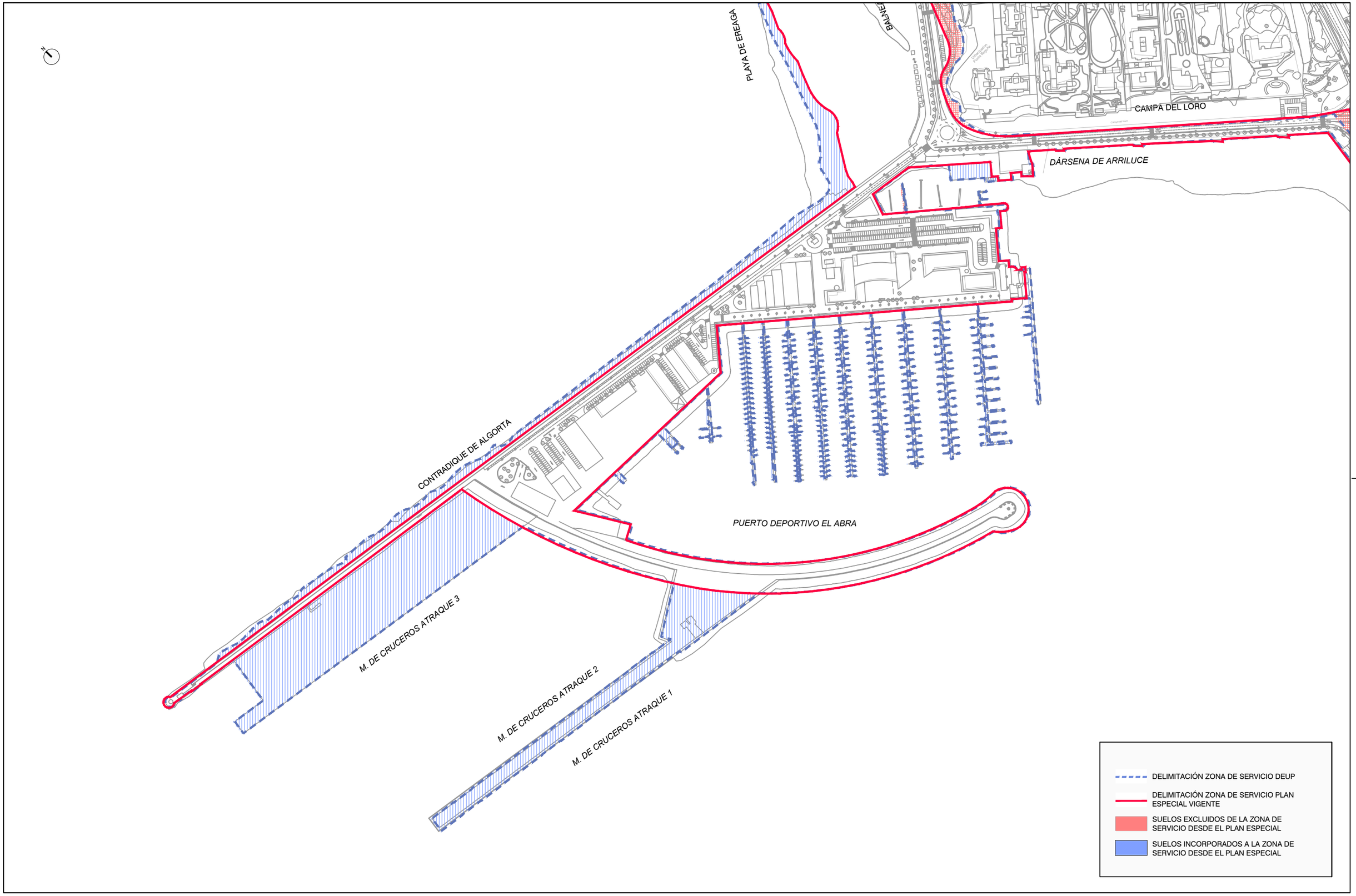
AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO	MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE BILBAO, RELATIVA AL PUERTO DEPORTIVO DE GETXO	AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO EL SECRETARIO GENERAL: Juan Carlos Verdeal ENERO 2026	ASISTENCIA TECNICA: KREAN	PLAN ESPECIAL VIGENTE CALIFICACION DEL SUELO ESCALA : 1/2.000 (EN ORIGINALES A1) 0 100m	PLANO: PI.03

PI.03_Plan Especial Vigente..dwg



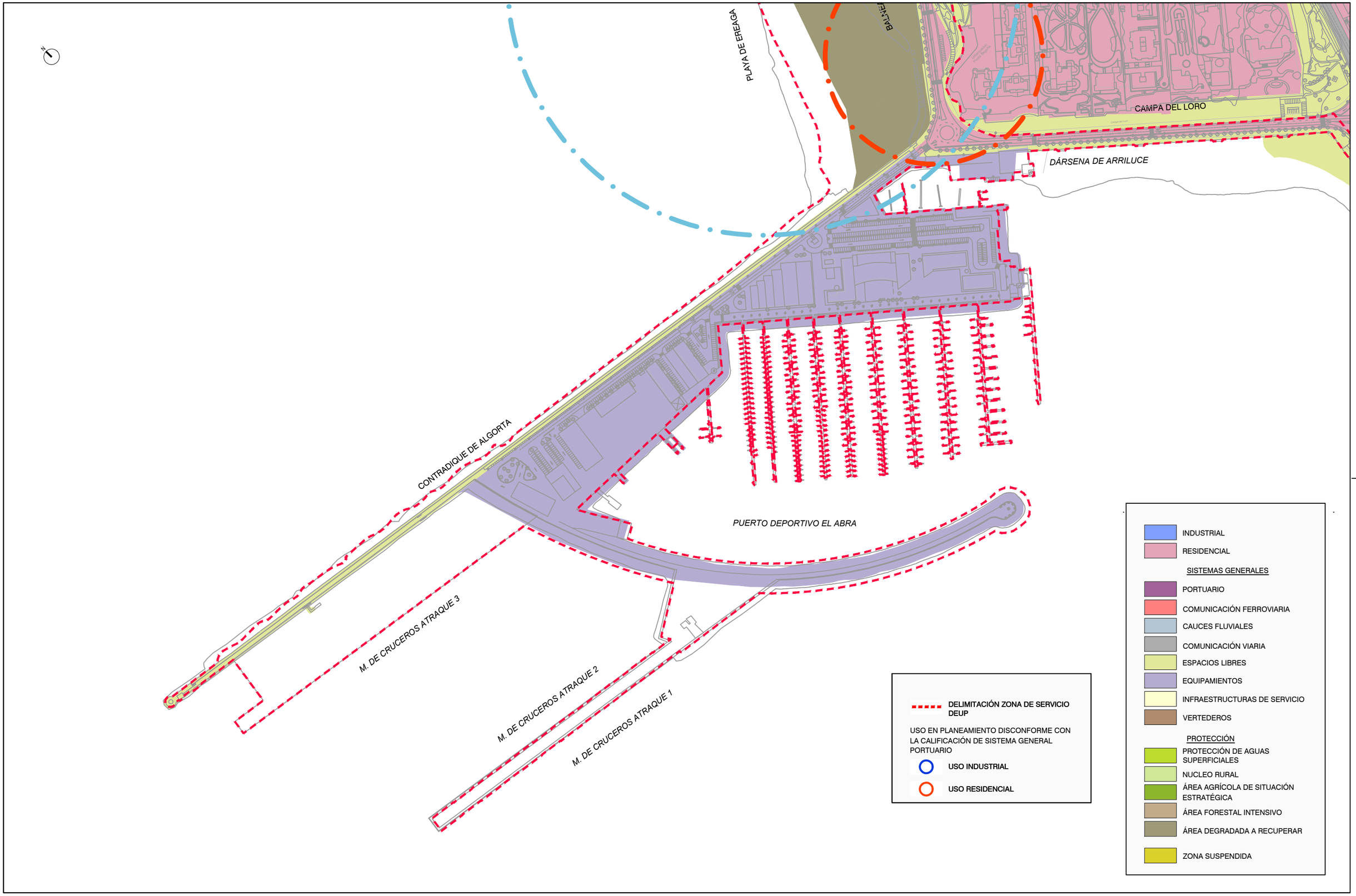
AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO	MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE BILBAO, RELATIVA AL PUERTO DEPORTIVO DE GETXO	AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO EL SECRETARIO GENERAL: Juan Carlos Verdeal ENERO 2026	ASISTENCIA TECNICA: KREAN	DELIMITACION DE ESPACIOS y USOS PORTUARIOS ESCALA : 1/2.000 (EN ORIGINALES A1) 0 100m	PLANO: PI.04

PI.04_Delimitacion De Espacios.dwg



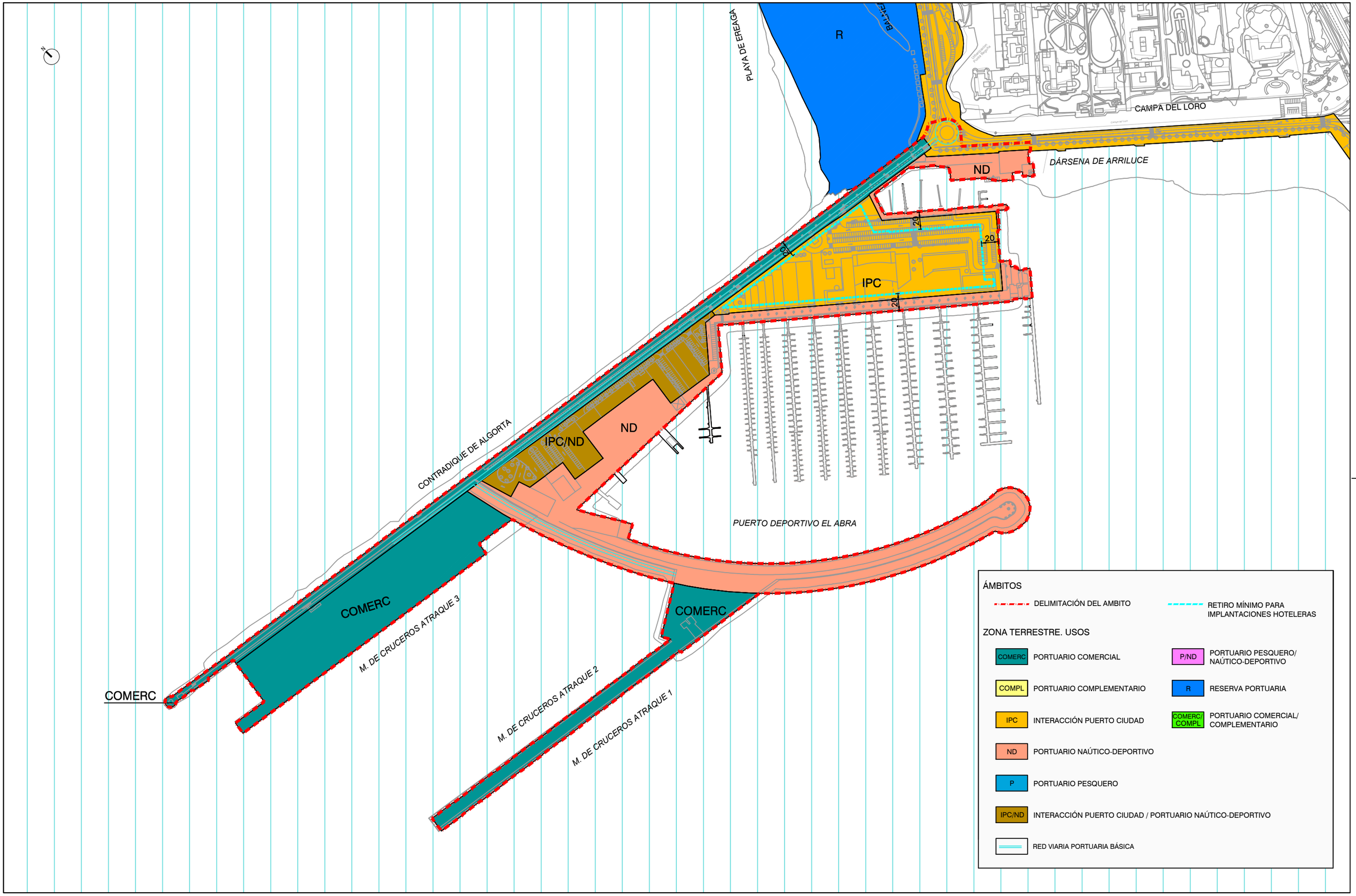
AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO	MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE BILBAO, RELATIVA AL PUERTO DEPORTIVO DE GETXO	AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO EL SECRETARIO GENERAL: Juan Carlos Verdeal ENERO 2026	ASISTENCIA TECNICA: KREAN	VARIACIONES EN LA DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO ESCALA : 1/25.000 (EN ORIGINALES A1) 0 100m	PLANO: PI.05

PI.05_Variaciones Delimitacion.dwg



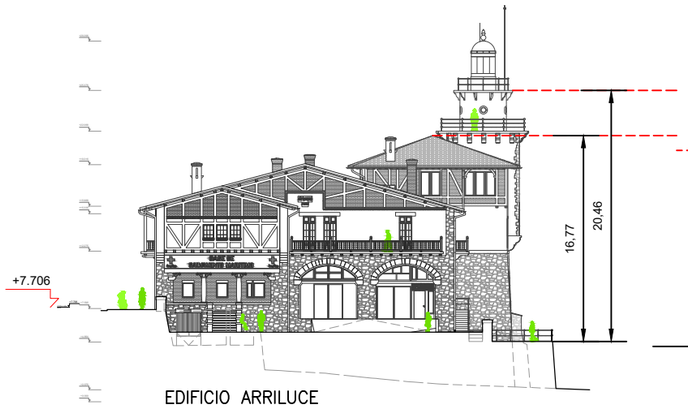
AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO	MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE BILBAO, RELATIVA AL PUERTO DEPORTIVO DE GETXO	AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO EL SECRETARIO GENERAL: Juan Carlos Verdeal ENERO 2026	ASISTENCIA TECNICA: KREAN	SUPERPOSICIÓN DE LA DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO CON EL PLANEAMIENTO URBANISTICO (GIS DFB) ESCALA : 1/2.000 (EN ORIGINALES A1) 0 100m	PLANO: PI.06

PI.06_Superposicion Servicio_urbanistico(GIS).dwg

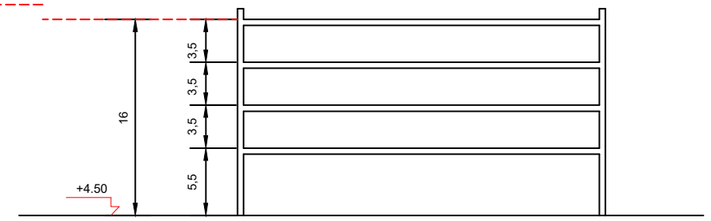


AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO	MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE BILBAO, RELATIVA AL PUERTO DEPORTIVO DE GETXO	AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO EL SECRETARIO GENERAL: Juan Carlos Verdeal ENERO 2026	ASISTENCIA TECNICA: KREAN	CALIFICACIÓN ESCALA : 1/2.000 (EN ORIGINALES A1) 0 100m	PLANO: PII.01

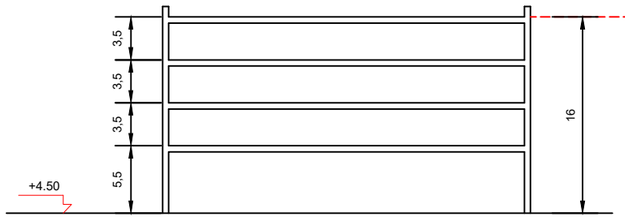
PII.01_Calificacion.dwg



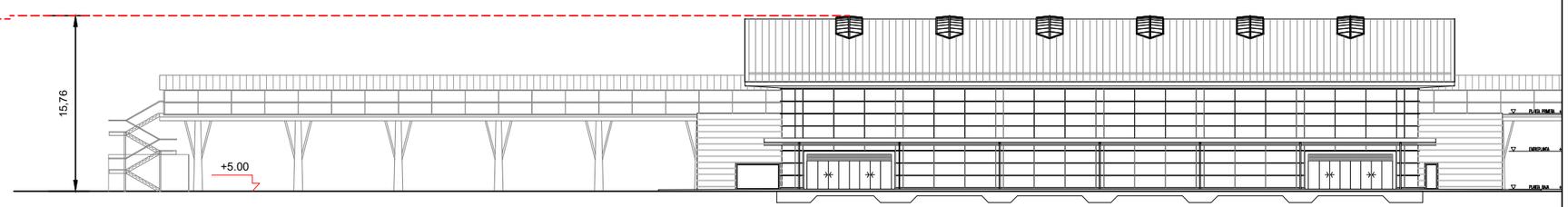
EDIFICIO ARRILUCE



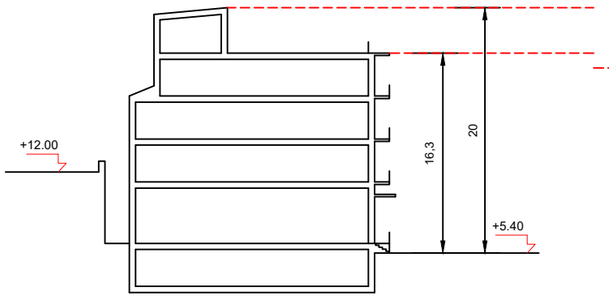
PERFIL ORIENTATIVO NUEVO HOTEL



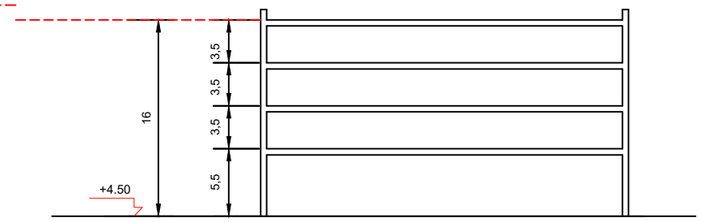
PERFIL ORIENTATIVO NUEVO HOTEL



EDIFICIO OLATUA



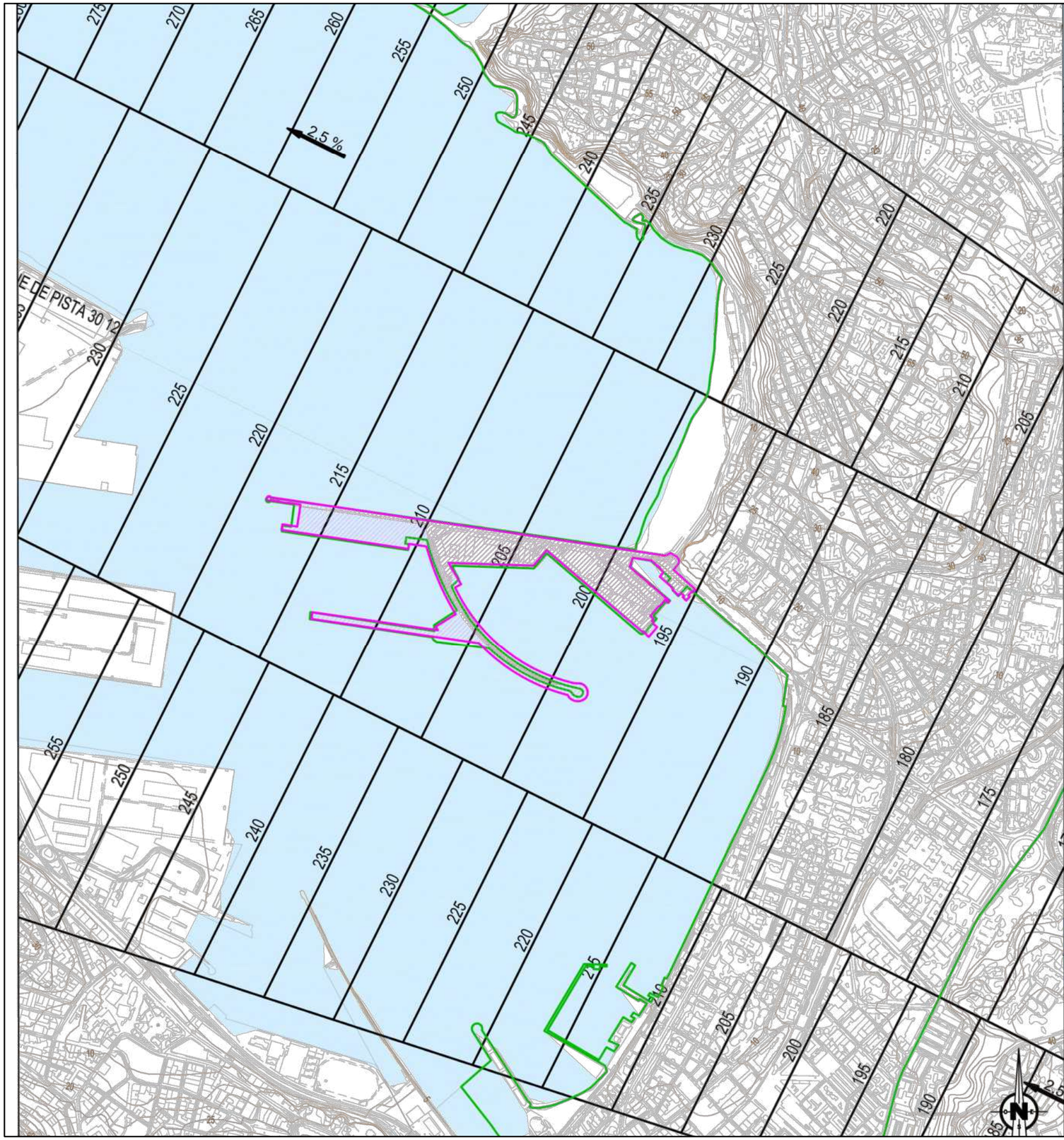
HOTEL TAMARISES

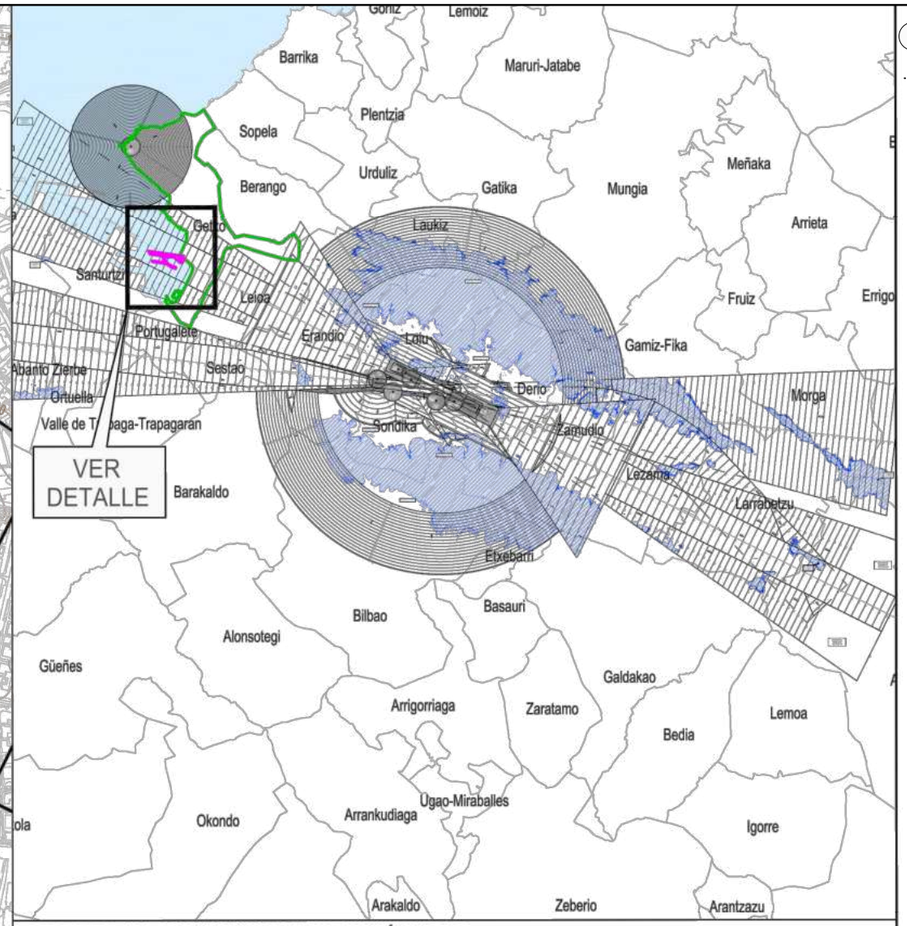


PERFIL ORIENTATIVO NUEVO HOTEL

AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO	MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE BILBAO, RELATIVA AL PUERTO DEPORTIVO DE GETXO	AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO EL SECRETARIO GENERAL: Juan Carlos Verdeal ENERO 2026	ASISTENCIA TECNICA: KREAN	COMPARACIÓN DE LA ALTURA DEL FUTURO HOTEL CON LOS EDIFICIOS DEL ENTORNO ESCALA : 1/2.000 (EN ORIGINALES A1) 0 10m	PLANO: PII.02

PII.02_Comparacion Altura Edificios.dwg





LEYENDA DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

- 200 — SUPERFICIE DE LIMITACIÓN DE ALTURAS Y COTA DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS
- VULNERACIÓN POR EL TERRENO DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS. OBSTÁCULO
- ZONA DE SEGURIDAD DE LAS INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS
- 100 — CURVAS DE NIVEL
- ÁMBITO DE ESTUDIO
- TÉRMINO MUNICIPAL DE GETXO
- LÍMITE DE TÉRMINOS MUNICIPALES

GOBIERNO DE ESPAÑA — MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES AÉREO Y MARÍTIMO
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

AEROPUERTO DE BILBAO

SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO E INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS REAL DECRETO 370/2011

AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO	MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE BILBAO, RELATIVA AL PUERTO DEPORTIVO DE GETXO	AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO EL SECRETARIO GENERAL: Juan Carlos Verdeal ENERO 2026	ASISTENCIA TECNICA: KREAN	SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS DEL AEROPUERTO DE BILBAO. ESCALA : 1/6.000 (EN ORIGINALES A1) 0 120m	PLANO: PII.03

PII.03_Servidumbres Aereas Aeropuerto Bilbao.dwg

BILBOKO PORTUKO ZERBITZUGUNEA ANTOLATZEKO PLAN BEREZIAREN ALDAKETA PUNTUALA, GETXOKO KIROL-PORTUARI DAGOKIONEZ

F agiria

AZTERLAN AKUSTIKOA

Estudio de Impacto Acústico

a la modificación puntual del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Bilbao, relativa al Puerto deportivo de Getxo

Marzo 2024

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN 3

2. OBJETO 4

3. DEFINICIONES 7

4. ZONIFICACIÓN ACÚSTICA 8

5. DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO 11

6. PROCEDIMIENTO PARA LA EVALUACIÓN DE LOS INDICES ACUSTICOS 13

6.1. Método de cálculo CNOSSOS-EU 13

6.2. Datos de Entrada utilizados en las modelizaciones acústicas: 15

7. ANALISIS DE LA SITUACIÓN DE PARTIDA 16

7.1. Evaluación de la Situación Acústica Inicial 16

7.2. Comprobación del cumplimento de los objetivos de calidad acústica 21

8. SITUACIÓN POST OPERACIONAL 25

8.1. Evaluación de la Situación Acústica a Futuro 25

8.1.1. Hipótesis de evolución del tráfico 25

8.1.2. Evaluación de objetivos de calidad acústica en el espacio exterior a 4 metros de altura 26

9. ESTUDIO DE ALTERNATIVAS 28

10. DEFINICIÓN DE MEDIDAS 28

11. CONCLUSIONES. 28

1. INTRODUCCIÓN

La Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y su desarrollo reglamentario[1] constituyen el marco jurídico mediante el que se regulan las cuestiones relacionadas con la Contaminación Acústica, a fin de reducir los daños que se puedan producir en la salud humana, los bienes o el medio ambiente, garantizando el bienestar y la calidad de vida de los ciudadanos.

Una de las medidas contempladas es la obligatoriedad de que las herramientas de planificación territorial, que incidan en la ordenación del territorio, la planificación general territorial, así como en el planeamiento urbanístico consideren las previsiones establecidas en la citada Ley del Ruido, de manera que se consideré la variable acústica en las decisiones y procedimientos urbanísticos.

Dado que el Puerto de Bilbao constituye una infraestructura portuaria de competencia estatal, está excluido de la aplicación del Decreto 2013/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la CAPV, tal como se recoge en el artículo 1.3.b) del citado Decreto.

Considerar el ruido en las fases de diseño y planeamiento urbanístico es una de las medidas más eficaces para conseguir un medio ambiente acústico de calidad, compatibilizando el desarrollo de actividades con el descanso y bienestar de los vecinos/as.

En el presente estudio se va a evaluar la situación acústica del ámbito, a fin de comprobar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica, como condicionante para su ejecución, y en caso de constatarse el incumplimiento de estos, evaluar el impacto acústico que supondrá su ejecución. En esta evaluación se propondrán las medidas y soluciones a integrar, en caso de que fueran necesarias, a fin de garantizar la calidad acústica del ámbito una vez ejecutado.

[1] Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.

Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

2. OBJETO

El objeto de este trabajo es la Realización del Estudio Acústico asociado a la "Modificación puntual del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Bilbao, relativa al puerto deportivo de Getxo".

El Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Bilbao actualmente vigente fue aprobado por la Diputación Foral de Bizkaia en julio de 1998. Posteriormente ha tenido dos modificaciones puntuales aprobadas en 2000 y 2007. Desde la aprobación del citado Plan Especial hasta el día de hoy, la planificación portuaria ha sufrido una importante evolución normativa que se ha materializado a través de las figuras establecidas en la legislación portuaria vigente en cada momento, en un primer momento el Plan de Utilización y Espacios Portuarios (PUEP) y actualmente la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP). El PUEP se aprobó en 2006 y, con la denominación de DEUP, se han realizado diversas modificaciones aprobadas en 2009, 2011, 2015 y 2017, estando otras tres en tramitación y otras previstas.

El presente informe se hace en el marco del documento Borrador de la Modificación puntual del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Bilbao, relativa al puerto deportivo de Getxo.

En la misma se refiere que "*la Autoridad Portuaria de Bilbao, compartiendo una visión conjunta con el Puerto Deportivo de Getxo y el Ayuntamiento de Getxo, apuesta por la construcción de un hotel en terrenos del Puerto Deportivo de Getxo, que impulse la generación de tráficos de cruceros de "home port", mediante la generación de una infraestructura hotelera, contigua a las terminales de cruceros de Getxo, que permita la pernoctación de pasajeros y de sus tripulaciones.*

La Modificación puntual del Plan Especial incluye la necesidad de realizar este estudio de Impacto Acústico en todo el posible ámbito de terreno para la futura actividad hotelera.

En la misma se contemplan los siguientes tipos de usos (DEUP) en el ámbito del Puerto Deportivo de Getxo:

a) Portuario náutico-deportivo.

b) Interacción puerto-ciudad.

c) Uso mixto Interacción puerto-ciudad / Portuario náutico-deportivo.

d) Portuario comercial.

En su Artículo 19, el documento Borrador indica las Normas particulares para la zona de uso Interacción puerto ciudad, con las siguientes Condiciones de uso:

Usos característicos: usos vinculados a la interacción puerto-ciudad que no interfieran en las operaciones de tráfico portuario (art. 72 TRLPEMM):

equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones, actividades comerciales no estrictamente portuarias, etc.

Usos compatibles: espacios libres de uso público: viales rodados y aparcamiento, calles urbanas, paseos recreativos, parques, etc., equipamientos culturales, recreativos y de hostelería, y en general actividades comerciales no estrictamente portuarias.

Se admite en esta zona la implantación de instalaciones hoteleras, debido a la oportunidad que suponen para dar servicio a la actividad de cruceros.

Así como las Condiciones de edificación: Se consolidan las edificaciones existentes. El nuevo proyecto de explotación del Puerto Deportivo de Getxo pretende una regeneración integral del ámbito. Se prevé una altura máxima de 26 m. para la implantación de la nueva actividad hotelera.

En las siguientes imágenes se recoge un extracto de los planos de interés contenidos en el documento Borrador.

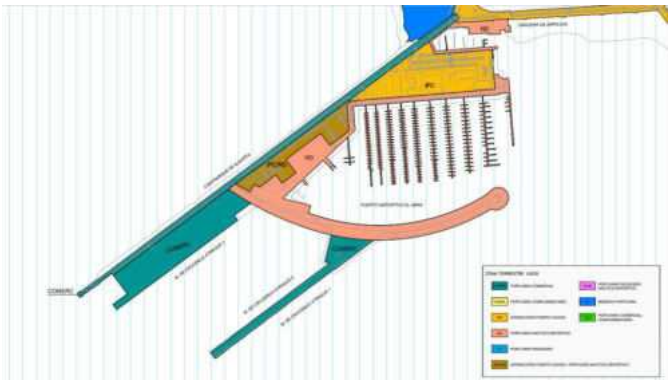


Ilustración 1. Delimitación de espacios y usos portuarios

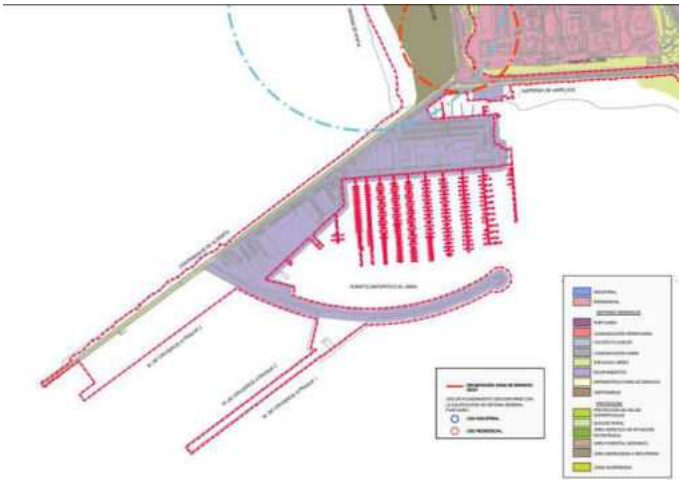


Ilustración 2. Superposición con el planeamiento urbanístico

El presente Estudio Acústico asociado a esta Modificación puntual del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Bilbao, relativa al puerto deportivo de Getxo, responde en los siguientes apartados a lo exigido por la normativa estatal: Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley del Ruido en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Como se ha comentado, dado que el Puerto de Bilbao constituye una infraestructura portuaria de competencia estatal, está excluido de la aplicación del Decreto 2013/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la CAPV.

En aplicación del artículo 17 de la Ley 37/2003 del Ruido establece que el planeamiento urbanístico tiene que incluir un estudio acústico, teniendo en cuenta las previsiones establecidas en dicha ley y en las normas dictadas en su desarrollo. En este sentido, es de aplicación el Decreto 1367/2007 en las actuaciones administrativas realizadas en ejecución de aquéllas.

Por lo tanto, el presente estudio acústico desarrolla los siguientes artículos del actual documento Borrador de la Modificación puntual del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Bilbao, relativa al puerto deportivo de Getxo:

- Artículo 16. Zonificación acústica y objetivos de calidad acústica

  En aplicación del artículo 13 del Decreto 1367/2007 se valora la necesidad de realizar la delimitación correspondiente a la zonificación acústica de la superficie de actuación. Derivado de ello se establecen los Objetivos de Calidad Acústica aplicables en los usos previstos.

- Artículo 17. Estudio de impacto acústico del ámbito de estudio

  Evaluar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el ámbito de interés, tal y como se establece en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y Decreto 1367/2007.

  En función del resultado de esta evaluación se definen los posibles requisitos acústicos y estudios a abordar en la fase del planeamiento urbanístico pormenorizado de la construcción de un hotel en el entorno.

3. DEFINICIONES

A lo largo del presente documente se van a emplear una serie de conceptos que se definen a continuación:

Área Acústica: Ámbito territorial, delimitado por la Administración competente, que presenta el mismo objetivo de calidad acústica.

Área urbanizada existente: La superficie del territorio que fuera área urbanizada antes de la entrada en vigor del RD1367/2007.

Área urbanizada: La superficie del territorio que reúna los requisitos establecidos en la legislación urbanística aplicable para ser clasificada como suelo urbano urbanizado y siempre que se encuentre ya integrada, de manera legal y efectiva, en la red de dotaciones y servicios propios de los núcleos de población. Se entenderá que así ocurre cuando las parcelas, estando o no edificadas, cuenten con las dotaciones y servicios requeridos por la legislación urbanística o puedan llegar a contar con ellos sin otras obras que las de conexión a las instalaciones en funcionamiento.

Edificación sensible a la contaminación acústica: Edificación que sea objeto de protección acústica al disponer de objetivos de calidad acústica asociado tanto en el ambiente exterior como en el interior. Es decir, edificaciones destinadas a uso hospitalario, educativo o residencial.

Futuro desarrollo: Cualquier actuación urbanística donde se prevea la realización de alguna obra o edificio que vaya a requerir de una licencia prevista en el apartado b) del artículo 207 de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo.

Futuro desarrollo. A nivel estatal este concepto se define como la superficie del territorio en situación de suelo rural para la que los instrumentos de ordenación territorial y urbanística prevén o permiten su paso a la situación de suelo urbanizado, mediante las correspondientes actuaciones de urbanización, así como la de suelo ya urbanizado que esté sometido a actuaciones de reforma o renovación de la urbanización.

L_d: Nivel de presión sonora continuo equivalente ponderado A, determinado en el período día. le corresponden 12 horas comprendidas entre las 07:00 h y las 19:00 h.

L_e: Nivel de presión sonora continuo equivalente ponderado A, determinado en el periodo tarde. le corresponden 4 horas comprendidas entre las 19:00 h y las 23:00 h.

L_n: Nivel de presión sonora continuo equivalente ponderado A, determinado en el periodo noche, al que le corresponden 8 horas, comprendidas entre las 23:00 h y las 07:00 h.

Mapa de ruido: La presentación de datos sobre una situación acústica existente o pronosticada en función de un índice de ruido, en la que se indicará la superación de cualquier valor límite pertinente vigente, el número de personas afectadas en una zona específica o el número de viviendas expuesta a determinado valores de un índice de ruido en una zona específica.

Objetivo de calidad acústica: Conjunto de requisitos que, en relación con la contaminación acústica, deben cumplirse en un momento dado en un espacio determinado, incluyendo los valores límites de inmisión o de emisión.

Zona de protección acústica especial: Área o áreas acústicas en las que se incumplen los objetivos de calidad acústica aplicables, y sean así declaradas por la Administración y para las cuales se define el correspondiente Plan Zonal.

Zona de servidumbre acústica Sectores del territorio delimitados en los mapas de ruido, en los que las inmisiones podrán superar los objetivos de calidad acústica aplicables a las correspondientes áreas acústicas y donde se podrán establecer restricciones para determinados usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones, con la finalidad de, al menos, cumplir los valores límites de inmisión establecidos para aquéllos.

4. ZONIFICACIÓN ACÚSTICA

Los objetivos de calidad acústica definidos en el apartado anterior se establecen en función del uso predominante del suelo, actual o previsto. La legislación sectorial establece los valores a alcanzar, para el medio ambiente exterior e interior.

En el caso del ámbito de estudio el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, en el Anexo II establece que en el medio ambiente exterior de las áreas urbanizadas deben alcanzarse los objetivos para cada tipo de área acústica que se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 1. Objetivos de calidad acústica (dBA) para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes.

Tipo de área acústica		Índices de ruido		
		L_d	L_e	L_n
E	Ámbitos/Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica.	60	60	50
A	Ámbitos/Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65	65	55

D	Ámbitos/Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).	70	70	65
C	Ámbitos/Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	73	73	63
B	Ámbitos/Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.	75	75	65
F	Ámbitos/Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen. (1)	(2)	(2)	(2)

(1) En estos sectores del territorio se adoptarán las medidas adecuadas de prevención de la contaminación acústica, en particular mediante la aplicación de las tecnologías de menor incidencia acústica de entre las mejores técnicas disponibles, de acuerdo con el apartado a), del artículo 18.2 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre.

(2) En el límite perimetral de estos sectores del territorio no se superarán los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al resto de áreas acústicas colindantes con ellos.

Nota: Los objetivos de calidad aplicables a las áreas acústicas están referenciados a una altura de 4 m.

En lo que respecta a los valores de los objetivos de calidad acústica de aplicación en el medio ambiente interior son los recogidos en la siguiente tabla:

Tabla 2. Objetivos de calidad acústica (dBA) para ruido aplicables al espacio interior habitable de edificaciones destinadas a viviendas, usos residenciales, hospitalarios, educativos o culturales (1).

Uso del Edificio (1)	Tipo de Recinto	Índices de ruido		
		L_d	L_e	L_n
Vivienda o uso residencial	Estancias	45	45	35
	Dormitorios	40	40	30
Hospitalario	Zonas de estancia	45	45	35
	Dormitorios	40	40	30
Educativo o cultural	Aulas	40	40	40
	Salas de lectura	35	35	35

Los valores recogidos en la tabla anterior se refieren a los valores índices de inmisión resultantes del conjunto de focos emisores acústicos que inciden en el interior del recinto (instalaciones del propio edificio colindantes, ruido ambiental trasmitido al interior).

Los objetivos de calidad acústica aplicables en el interior están referenciados a una altura de entre 1,2 m y 1,5 m.

La zonificación acústica es el resultado de asignar a cada zona o ámbito que compone el territorio, el tipo de área acústica, de las contempladas en el artículo 5, que le corresponde atendiendo al uso predominante del suelo, actual o previsto. El procedimiento de zonificación se debe realizar de acuerdo con los criterios y directrices establecidos en el Anexo V del Real Decreto 1367/2007, representando finalmente los objetivos acústicos a alcanzar en cada punto del territorio.

Para el caso del ámbito de estudio, Puerto Deportivo de Getxo, las áreas acústicas son las que se muestran en la siguiente ilustración. El uso predominante se corresponde con el de un sector de un **Ámbitos/Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).** *Se incluirán los espacios destinados preferentemente a actividades comerciales y de oficinas, tanto públicas como privadas, espacios destinados a la hostelería, alojamiento, restauración y otros, parques tecnológicos con exclusión de las actividades masivamente productivas, incluyendo las áreas de estacionamiento de automóviles que les son propias etc.*

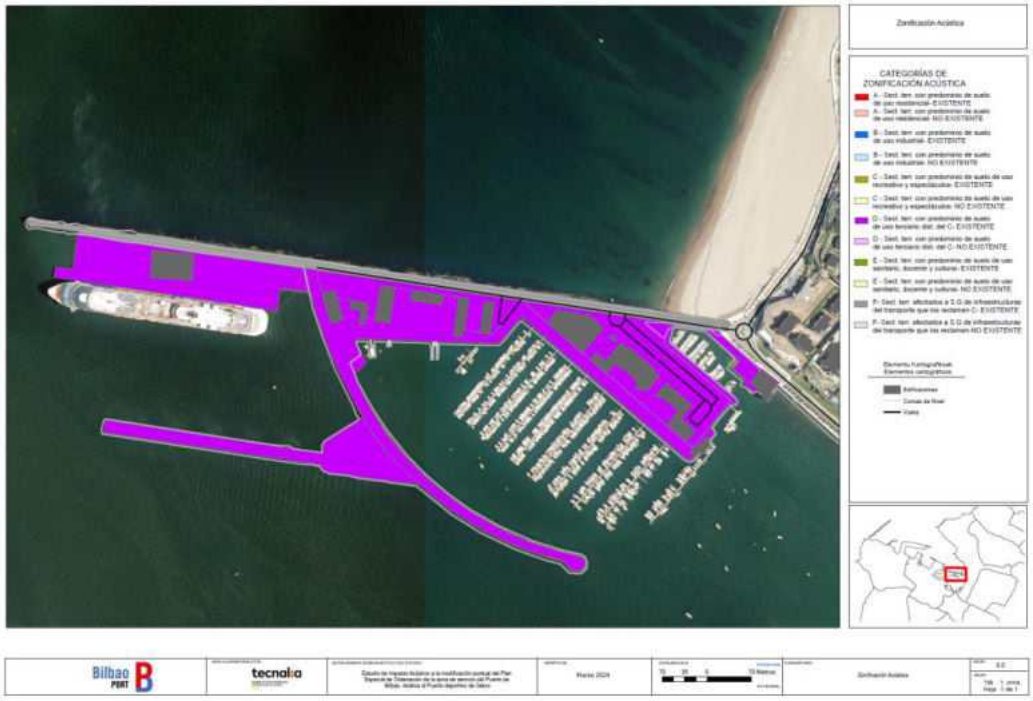


Ilustración 3. Zonificación Acústica de la modificación Puntual del Plan Especial de la zona de servicio del Puerto de Bilbao, relativa al Puerto deportivo de Getxo.

5. DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO

El ámbito de actuación de la presente Modificación puntual del Plan Especial portuario se vincula exclusivamente con la parte de la zona de servicio portuaria correspondiente el Puerto Deportivo de Getxo en la zona del Abra, que se extiende entre la rotonda situada junto a la playa de Ereaga y los diferentes espacios existentes en el muelle de Arriluce, hasta el contradique de Algorta y los diferentes diques en los que se sitúan las terminales de cruceros. El ámbito objeto del presente documento, tiene una superficie de unos 140.029,41 m^2.

Inaugurado en 1997, el Puerto Deportivo de Getxo se constituye actualmente en el puerto deportivo de referencia en Euskadi. Además de ofrecer todos los servicios náuticos necesarios (amarres, tránsitos y área técnica), alberga distintas actividades deportivas (vela, remo y otros deportes náuticos) y dispone de diferentes instalaciones de ocio y restauración, incluidos bares, restaurantes, tiendas y parque infantil.

En la actualidad, las terminales de cruceros adyacentes al Puerto Deportivo de Getxo constituyen una de las puertas turísticas de Euskadi, gracias a las tres terminales de cruceros que existen y que aportan un tráfico de turistas que en 2022 ha superado los 200.000 pasajeros.

Asimismo, el Puerto Deportivo de Getxo constituye un espacio perfectamente integrado en la relación puerto-ciudad y cuenta con buenas comunicaciones, lo que le otorga un papel destacado como punto de ocio. Dispone de zonas para eventos, actividades y espectáculos, de un aparcamiento gratuito con 860 plazas, que se reducen a 660 los días de crucero, y de diversos servicios de ocio, restauración y zonas comerciales.

Dentro de la concesión del Puerto Deportivo de Getxo, la implantación del nuevo hotel pudiera llevarse a cabo dentro únicamente de la zona actualmente asignada por la vigente DEUP a usos de interacción puerto-ciudad, en un espacio concreto aún por determinar. Por este motivo se analiza en el presente informe el cumplimiento de los objetivos acústicos en todo el espacio posible de la zona asignada por la vigente DEUP a usos de interacción puerto-ciudad.

Desde el punto de vista acústico, los focos de ruido predominantes en el ámbito lo constituyen el tráfico rodado, principalmente los viales urbanos del Municipio de Getxo P.º del Marqués de Arriluce e Ibarra, y Muelle Ereaga Kaia. Además de los propios viales internos y el parking gratuito y los propios focos de la actividad Puerto de Bilbao, incluyendo la terminal de cruceros.

Atendiendo al detalle de la zonificación acústica del apartado anterior, que se muestra en la siguiente imagen, el ámbito asignado para la nueva actividad hotelera atiende a los siguientes objetivos de calidad acústica a alcanzar correspondientes con los de un sector de un **Ámbitos/Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).**

Ilustración 4. Zonificación Acústica de la modificación Puntual del Plan Especial de la zona de servicio del Puerto de Bilbao, relativa al Puerto deportivo de Getxo.

Considerando el tipo de área acústica y que se trata de un nuevo desarrollo hotelero, los objetivos de calidad acústica a alcanzar en el ámbito son los que se muestran en la siguiente tabla (según la parte 2, del artículo 14 del Real Decreto 1367/2007, *Para el resto de las áreas urbanizadas se establece como objetivo de calidad acústica para ruido la no superación del valor que le sea de aplicación a la tabla A del anexo II, disminuido en 5 decibelios*.):

Tabla 3. Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al espacio exterior de aplicación en el ámbito de interés

Tipo de área acústica		Índices de ruido		
		L_d	L_e	L_n
D	Ámbitos/Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).	65	65	60
F	Ámbitos/Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen. (1)	(2)	(2)	(2)

(1). Serán en su límite de área los correspondientes a la tipología de zonificación del área con la que colinden.

6. PROCEDIMIENTO PARA LA EVALUACIÓN DE LOS INDICES ACUSTICOS

La legislación sectorial establece que los valores de los índices acústicos se pueden determinar mediante cálculos o mediante mediciones (en el punto de evaluación). Las predicciones sólo pueden obtenerse mediante cálculos[2].

Para la realización de este estudio, los valores de los índices de ruido correspondientes a cada uno de los intervalos del día se han determinado mediante cálculos, empleando el método establecido en la legislación sectorial (CNOSSOS-EU), tanto para evaluar la situación actual como para evaluar la situación futura.

6.1. Método de cálculo CNOSSOS-EU

El método CNOSSOS- EU está descrito en diferentes documentos:

- La Directiva UE 2015/996, que lo expone en detalle.
- El DOE 1/10/2018 por el que se aprobaron algunas correcciones menores de errores.
- La Directiva (UE) 2020/367 por la que se modifica el anexo III de la Directiva 2002/49/CE.
- La Directiva Delegada (UE) 2021/1226 de la Comisión que modifica el Anexo II.

El método CNOSSOS-EU incluye el cálculo de la propagación acústica que se aplica de igual forma a las infraestructuras industriales y a las infraestructuras de transporte vial y ferroviario. Para calcular la atenuación debido a la absorción atmosférica en el caso de la infraestructura de transportes, las condiciones de temperatura y humedad se calculan según la norma ISO 9613-1:1996.

Para un receptor R, los cálculos se realizan siguiendo estos pasos:

1. Sobre cada trayecto de propagación:
    - Cálculo del nivel de presión acústica en condiciones favorables (L_F) y homogéneas (L_H) para un trayecto (S,R) y para una banda de frecuencias determinada se obtiene con la siguiente ecuación:

$$L_F = L_{W,0,dir} - A_{div} - A_{atm} - A_{ground,F} - A_{dif,F}$$

$$L_H = L_{W,0,dir} - A_{div} - A_{atm} - A_{ground,H} - A_{dif,H}$$

Donde, $L_{w,0,dir}$ es la potencia acústica direccional; A_{div} es la atenuación por divergencia geométrica; A_{atm} es la atenuación por absorción atmosférica; $A_{ground,F/H}$

[2] Decreto 212/2013, Anexo II, Parte 2ª, apartado A.1.

que es la atenuación por el terreno en condiciones favorables o homogéneas; $A_{dif,F/H}$ que es la atenuación por la difracción en condiciones favorables o homogéneas.

- Cálculo del nivel de presión acústica a largo plazo para cada trayecto ponderando la ocurrencia media p de condiciones favorables en la dirección del trayecto (S,R):

$$L_{LT} = 10 \times \lg\left(p \cdot 10^{\frac{L_F}{10}} + (1-p) \cdot 10^{\frac{L_H}{10}}\right)$$

2. Acumulación de los niveles de presión acústica a largo plazo para todos los trayectos N que afectan a un receptor determinado, de manera que se permita el cálculo del nivel de ruido total en el punto receptor en decibelios A (dBA).

   La emisión acústica se ha considerado con la misma metodología del Mapa de Ruido de Puerto de diciembre 2023: tráfico viario según CNOSSOS y movimientos de cruceros como focos industriales caracterizada su emisión en el Mapa de Ruido de Puerto de diciembre 2023.

   A continuación, se describe cada uno de los factores que determinan el cálculo del nivel de presión acústica. Efectos de atenuación.

   - Divergencia geométrica. Atenuación debida a la distancia. El parámetro considerado es la distancia oblicua directa en 3D entre la fuente y el receptor.

   - Atenuación debida a la absorción atmosférica que viene determinada por la distancia oblicua entre la fuente y el receptor.

   - Atenuación debida al efecto suelo y por efecto difracción. Solo se aplica uno de estos efectos: si no existe efecto de pantalla se aplicará el efecto suelo y si existe efecto pantalla, éste incluye el efecto suelo.

     El efecto suelo está vinculado a la absorción acústica del suelo (G) y depende significativamente de las condiciones atmosféricas durante la propagación.

     El efecto difracción permite modelizar el efecto de obstáculo en la propagación del ruido, para lo cual es necesario adjuntar una descripción completa del obstáculo, así como sus parámetros acústicos.

   - Efecto de la reflexión acústica, que se considera mediante el cálculo de la contribución de focos de ruido imagen.

Los cálculos se han realizado empleando la herramienta informática de predicción acústica IMMI (versión 2030) de Wolfel GmbH, que cumple con los estándares europeos recomendados por la Directiva Europea 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental y por la Directiva (UE) 2015/996 de la Comisión, de 19 de mayo de 2015, por la que se establecen

métodos comunes de evaluación del ruido en virtud de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, lo que finalmente ha permitido disponer de:

- **Isófonas**: en las que se calcula una malla de puntos que analiza la exposición al ruido por parte del territorio y que facilita la identificación de zonas que incumplen los objetivos de calidad acústica que le son de aplicación. En el caso del estudio de acústico, se efectúan cálculos con una malla regular de 10 x 10 metros.

6.2. Datos de Entrada utilizados en las modelizaciones acústicas:

Para la consideración de todas las variables que afectan a la propagación del sonido en exteriores es necesario disponer de una modelización tridimensional del ámbito a analizar.

En este estudio, esta modelización se ha efectuado a partir del tratamiento de la cartografía proporcionada por la Autoridad Portuaria de Bilbao , empleando herramientas de información geográfica (GIS) así como la propia herramienta de simulación acústica, que permite la aplicación de los métodos de cálculo comentados en apartados anteriores.

La información de partida que se ha considerado en el modelo de cálculo ha sido:

- Modelo Digital del Terreno (MDT). Obtenido a partir de la cartografía digital del servicio infraestructura de datos espaciales de Euskadi (Geoeuskadi), obtenidos a partir del vuelo LIDAR más actualizado.

- Edificios y trazado carreteras. Obtenidos a través de la importación de la cartografía de los datos actualizados del servicio infraestructura de datos espaciales de Euskadi (Geoeuskadi).

- Información sobre focos sonoros presentes en el ámbito,

    - Viales: Intensidad Media Diaria (IMD), porcentaje de vehículos pesados y distribución horaria son obtenidos a partir de los documentos “Análisis del acceso a la Playa de Ereaga. Marzo 2014”, del Ayuntamiento de Getxo-Leber y del documento “Estudio para la mejora del acceso de la Playa de Ereaga”. Rev.1 Marzo 2014 y de los datos oficiales del Mapa de Ruido de Getxo.

    - Focos Puerto de Bilbao. Análisis de los focos de ruido del Mapa de ruido oficial de Bilbao “Actualización del mapa de ruido Fase I, Mapa de Ruido preoperacional Fase II” de Diciembre de 2023, elaborado por Tecnalia.

- Ortofotografías del área de estudio.

Con toda esta información y una vez establecidas las alturas de los edificios en la zona, trazadas las curvas de nivel y tratada el resto de información de interés, en especial, desde el punto de vista de la propagación del sonido, se realizaron los modelos de cálculo correspondientes a la situación inicial y la situación resultante una vez se haya llevado a cabo la actuación analizada.

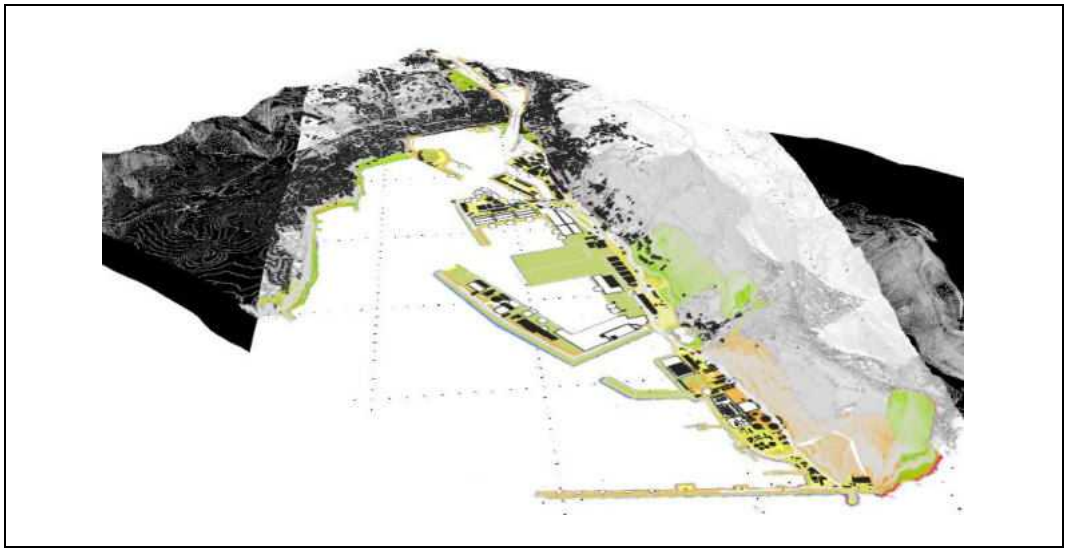


Ilustración 5. Modelo tridimensional del Puerto de Bilbao y su entorno, considerando la topografía y los obstáculos a la propagación del sonido.

7. ANALISIS DE LA SITUACIÓN DE PARTIDA

7.1. Evaluación de la Situación Acústica Inicial

Para evaluar la situación acústica existente se ha decidido actualizar los resultados del vigente mapa de ruido del Puerto de Bilbao (diciembre de 2023), para la incorporación de los viales urbanos del municipio de Getxo.

Por tanto, se ha partido de la información con la que se elaboró el vigente mapa de ruido, junto con los datos de los viales urbanos adaptado a los requerimientos de datos de entrada del nuevo método de cálculo CNOSSOS.

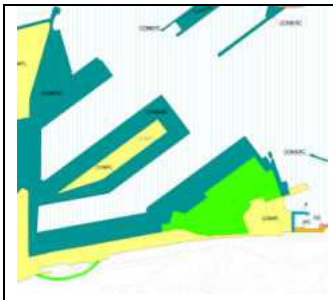
En lo que respecta a la fuente de tráfico rodado, las condiciones de tráfico consideradas en el estudio de impacto acústico del presente informe son las siguientes:

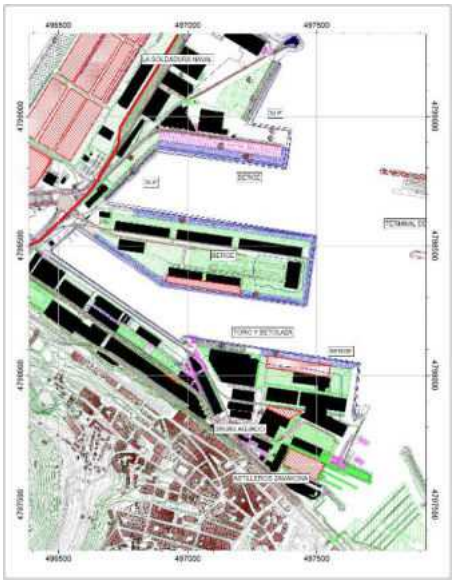
Vial urbano	IMD	% pesados	*Coeficiente Día*	*Coeficiente tarde*	*Coeficiente noche*
P.º del Marqués de Arriluce e Ibarra (hacia Av. De Zugatzarte)	5500	4	0,062	0,053	0,005
Muelle Ereaga Kaia	5500	2	0,062	0,053	0,005
P.º del Marqués de Arriluce e Ibarra (vial hacia aparcamiento gratuito Puerto deportivo de Getxo)	3000	2	0,062	0,053	0,005

GETXO 3 ACCESO COCHE VEHICULO	13618 (anual)	2,67 (364 Anual)	-	-	-
GETXO 1-2 ACCESO COCHE VEHICULO	3184 (anual)	2,54 (81 anual)	-	-	-

Los focos de Puerto Bilbao modelizado han sido

1. Zona Santurtzi.

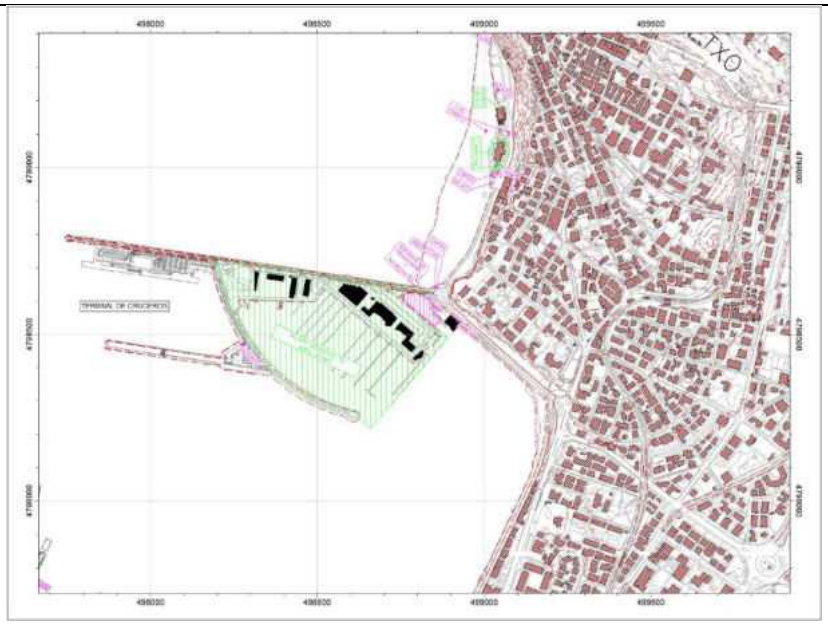




En los Espigones 1, 2 y 3 y muelle Adosado se ubican actividades de carga y descarga de buques con actividad de proceso metalúrgico, junto a los astilleros Zamakona.

Empresas como Access World terminal, Berge, SLP, Deposa, La Soldadura Naval, Frigo Port del Norte, Gruas Aguado, Toro y Betolaza se ubican en esta área.

2. Zona: Getxo.



Las Arenas – La Galea

Se incorporarán los focos de emisión de las terminales de cruceros según los datos de movimientos de 2023 (datos más actualizados), resumidos en la siguiente tabla.

	Suma de horas al año 07:00-19:00	Suma de horas al año 19:00-23:00	Suma de horas al año 23:00-07:00
Getxo 3	**563,5**	**50**	**6**
Getxo 1y2	**163**	**12,5**	**0,5**
Total general	**726,5**	**62,5**	**6,5**

En la terminal de cruceros, durante el año 2023 los cruceros que se han ubicado en las diferentes terminales han sido:

Getxo 1 y 2
SH DIANA
LE DUMONT D'URVILLE
NORWEGIAN STAR
SILVER DAWN
SH VEGA
MARINA
SEA CLOUD SPIRIT
THE WORLD
SH DIANA
SEVEN SEAS NAVIGATOR
STAR LEGEND
AZAMARA JOURNEY
HANSEATIC SPIRIT
WORLD VOYAGER
SEVEN SEAS SPLENDOR
ARTANIA
NORWEGIAN STAR

Getxo 3
SKY PRINCESS
L'AUSTRAL
NG RESOLUTION
LE BELLOT
SEABOURN OVATION
MEIN SCHIFF 6
SIRENA
CELEBRITY SILHOUETTE
SKY PRINCESS
STAR LEGEND
WORLD EXPLORER
SEVEN SEAS SPLENDOR
AIDA AURA
AMBITION
SPIRIT OF ADVENTURE
LE CHAMPLAIN
RIVIERA
SEVEN SEAS SPLENDOR
ANTHEM OF THE SEAS
CARNIVAL PRIDE
AZAMARA PURSUIT
RIVIERA
SILVER MOON
AZAMARA JOURNEY
MSC VIRTUOSA
QUEEN VICTORIA
MSC VIRTUOSA
SEVEN SEAS VOYAGER
ANTHEM OF THE SEAS

EUROPA 2
NORWEGIAN GETAWAY
AIDA SOL
ANTHEM OF THE SEAS
VISTA
NORWEGIAN GETAWAY
QUEEN VICTORIA
MEIN SCHIFF 1
SEA CLOUD SPIRIT
BOLETTE
ANTHEM OF THE SEAS
DISNEY DREAM
MSC FANTASIA
NORWEGIAN GEM
NORWEGIAN GETAWAY
SEVEN SEAS VOYAGER
CELEBRITY APEX
AIDA SOL
SILVER MOON
NORWEGIAN GEM
SKY PRINCESS
MARINA
CELEBRITY SILHOUETTE
LE CHAMPLAIN
MSC PREZIOA
RIVIERA
SEABOURN OVATION
AMADEA
NORWEGIAN GETAWAY
REGAL PRINCESS
MSC VIRTUOSA
NORWEGIAN DAWN
SILVER DAWN

Se ha analizado el tiempo que cada buque ha estado en puerto en los tres periodos y se ha obtenido el porcentaje medio diario anual en cada periodo.

Muelle	horas_dia	horas_tarde	horas_noche	%horas_dia	%horas_tarde	%horas_noche
Getxo 1 y 2	0,447	0,034	0,001	3,7%	0,9%	0,0%
Getxo 3	1,544	0,137	0,016	12,9%	3,4%	0,2%

Finalmente, una vez introducida toda la información en el modelo se han determinado los valores de los índices de ruido a 4 metros de altura sobre el terreno. Los resultados

obtenidos permitieron comprobar el cumplimiento de los objetivos de calidad para el escenario actual .

En la siguiente tabla se muestran los resultados obtenidos (Ver Anexo I: Planos):

L_d Periodo diurno (07:00 h – 19:00 h)

Ilustración 6. Niveles sonoros ambientales existentes en el ámbito en análisis durante el periodo diurno.

L_e Periodo Vespertino (19:00 h – 23:00 h)

Ilustración 7. Niveles sonoros ambientales existentes en el ámbito en análisis durante el periodo vespertino.

Ilustración 8. Niveles sonoros ambientales existentes en el ámbito en análisis durante el periodo nocturno.

7.2. Comprobación del cumplimento de los objetivos de calidad acústica

A la vista de los valores de los índices de los niveles sonoros existentes en el ámbito obtenidos en el apartado anterior y de los objetivos de calidad acústica que se deben alcanzar en el ámbito analizado, que se presentaron en el apartado 5. DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO, del presente estudio, se puede concluir que:

- Durante el **periodo diurno se cumplen los objetivos de calidad** puesto que los niveles sonoros ambientales no superan los **65 dB**.
- Durante el **periodo vespertino se cumplen los objetivos de calidad** acústica, puesto que los niveles sonoros ambientales no superan los **65 dB**.
- Durante el **periodo nocturno se cumplen los objetivos de calidad** acústica, puesto que los niveles sonoros ambientales no superan los **60 dB**.
- El periodo analizado más desfavorable es periodo diurno.

Por tanto, en todo el ámbito se cumplen los objetivos de calidad acústica para los tres periodos del día, y por tanto que **en lo que respecta a la *la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y Decreto 1367/2007.***

En las siguientes graficas se puede comprobar que no existe superación en ninguno de los periodos analizados.

Ilustración 9. Superación objetivos de calidad acústica durante el periodo diurno.

Ilustración 10. Superación objetivos de calidad acústica durante el periodo vespertino.

Mapa de superación periodo nocturno (dBA)

Ilustración 11. Mapa de superación de objetivos de calidad acústica durante el periodo nocturno

De manera complementaria se adjuntan los mapas de superación (en este caso al no existir superación de los objetivos se presentan como valores negativos) con respecto a los objetivos de calidad acústica de cada periodo, 65 dBA para el día y la tarde, y 60 dBA para el periodo nocturno. Cabe resaltar, a la vista de los siguientes mapas, que en la zona analizada refleja un margen de 8 – 9 dBA en la zona de las edificaciones por debajo de los objetivos de calidad marcados para el ámbito de estudio.

Mapa de superación periodo diurno (dBA). Oca 65 dBA

Ilustración 12. Superación objetivos de calidad acústica durante el periodo diurno.

Mapa de superación periodo vespertino (dBA)

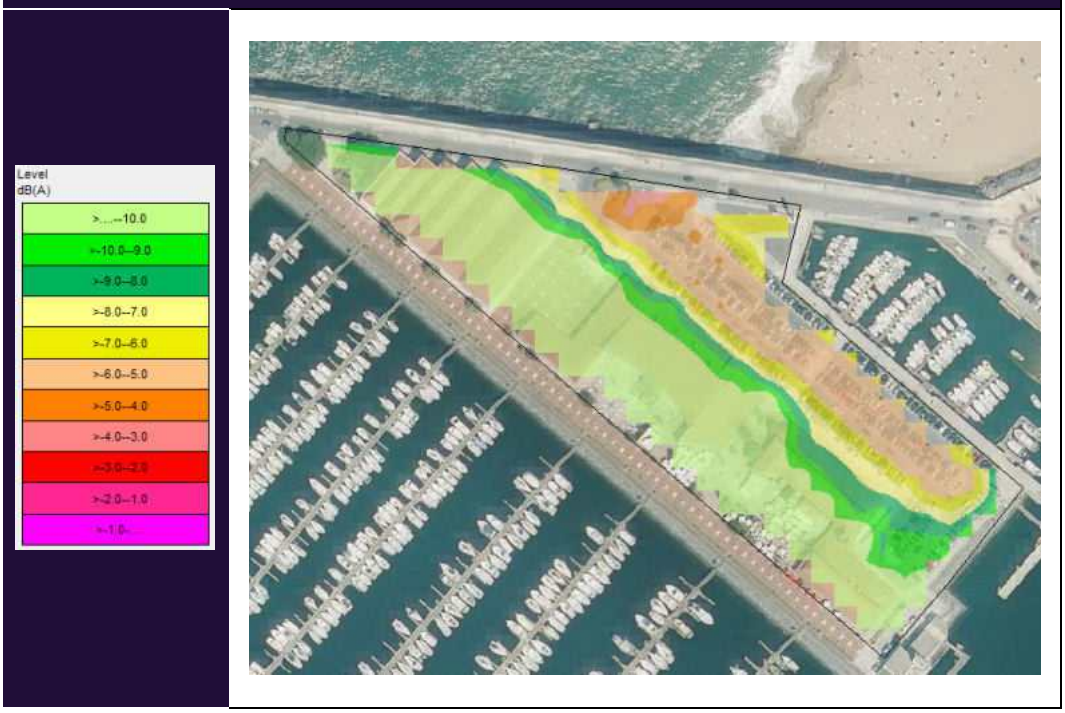


Ilustración 13. Superación objetivos de calidad acústica durante el periodo vespertino.

Mapa de superación periodo nocturno (dBA)

Ilustración 14. Mapa de superación de objetivos de calidad acústica durante el periodo nocturno

8. SITUACIÓN POST OPERACIONAL

Como se comentó en la introducción del presente estudio, en la fase actual de la modificación puntual del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Bilbao, relativa al Puerto deportivo de Getxo no se dispone de toda la información necesaria para poder evaluar la situación acústica existente a futuro.

Por esta razón, se propone como condicionante para el presente desarrollo, que en el momento que se disponga de la información con mayor grado de detalle, o en la fase de desarrollo particular de la actuación hotelera que se lleve a cabo en el ámbito, se:

1. Analicen las fuentes sonoras (futuras), con especial atención al incremento de los niveles de ruido producidos por la propia activada económica hotelera.

2. Previsión de medidas que garanticen que el incremento de visitantes de la zona no supondrá un incremento a los niveles sonoros de la zona.

En cualquier caso, y a fin de poder valorar el efecto de algunas de las medidas contempladas se va a realizar una estimación de la situación futura, considerando los datos disponibles en la actualidad.

8.1. Evaluación de la Situación Acústica a Futuro

Para evaluar la situación acústica en el ámbito una vez se haya implantado el nuevo uso, y de acuerdo con cómo se establece en la legislación sectorial, se va a predecir la situación acústica existente en el ámbito sobre un horizonte de futuro (según la parte 2, del artículo 14 del Real Decreto 1367/2007). Para ello, se van a estimar los niveles sonoros existentes en el ámbito considerando:

- Las condiciones del tráfico en un escenario de 20 años, tanto para el tráfico que circula por los viales cercanos al ámbito de estudio como del tráfico de cruceros.

8.1.1. Hipótesis de evolución del tráfico

La previsión respecto a la evolución del tráfico que circulará por las calles del municipio y el ámbito de estudio (viales de acceso a los terminales de crucero de Getxo y del parking gratuito) en un horizonte a futuro es optimista. Se supone una reducción del número de vehículos y la utilización de tecnologías más silenciosas.

1. Sustitución del vehículo de combustión por vehículo eléctrico. La Agencia Medioambiental Europea registro en el año 2021 un significativo incremento en el número de matriculaciones de vehículos eléctricos (turismos y furgonetas) respecto de las cifras registradas en el año anterior. En concreto se pasó de 1.061.000 turismos matriculados en 2020 a 1.729.000 matriculaciones en 2021, y respecto al número total de matriculaciones se pasó de que en 2020 el 10,7 % del total de turismos matriculados fueran vehículos eléctricos a que en 2021 el vehículo

eléctrico constituyera el 17,8 % de las matriculaciones totales[3]. En este sentido, la Agencia Internacional de la Energía estima que en el año 2030 el 60 % de los vehículos que se matriculen en el mundo, serán eléctricos[4].

2. Renovación del parque automovilístico. Los nuevos estándares y factores de calidad de los vehículos nuevos, así como de sus componentes (en especial los neumáticos), revierten en la reducción de los niveles sonoros producidos por los mismos con la consiguiente reducción del ruido de tráfico.

El potencial incremento del tráfico debido a los nuevos visitantes se integra en la red viaria municipal existente.

Por todo lo anterior, a fin de representar el escenario más garantista posible en lo que respecta a la emisión acústica (incluyendo la actividad propia del puerto y el tránsito de cruceros) que afecta al ámbito analizado es de mantener la emisión considerada en la situación actual.

8.1.2. Evaluación de objetivos de calidad acústica en el espacio exterior a 4 metros de altura

De acuerdo con estas hipótesis de partida, se han calculado los niveles sonoros ambientales a 4 m sobre el terreno. En la siguiente tabla se muestran los resultados obtenidos:

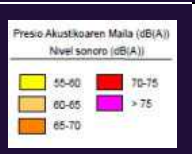
L_d Periodo diurno (07:00 h – 19:00 h)	
	

Ilustración 15. Niveles sonoros ambientales existentes en el ámbito en análisis durante el periodo diurno.

[3] https://www.eea.europa.eu/ims/new-registrations-of-electric-vehicles

[4] https://www.iea.org/reports/by-2030-evs-represent-more-than-60-of-vehicles-sold-globally-and-require-an-adequate-surge-in-chargers-installed-in-buildings

Ilustración 16. Niveles sonoros ambientales existentes en el ámbito en análisis durante el periodo vespertino.

Ilustración 17. Niveles sonoros ambientales existentes en el ámbito en análisis durante el periodo nocturno.

A la vista de los valores de los índices de los niveles sonoros en el ámbito obtenidos en el escenario futuro y de los objetivos de calidad acústica que se deben alcanzar en el ámbito analizado, que se presentaron en el apartado 5. DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO, del presente estudio, se puede concluir que:

- Durante el **periodo diurno se cumplen los objetivos de calidad** puesto que los niveles sonoros ambientales no superan los **60 dB**.

- Durante el **periodo vespertino se cumplen los objetivos de calidad** acústica, puesto que los niveles sonoros ambientales no superan los **60 dB**.

- Durante el **periodo nocturno se cumplen los objetivos de calidad** acústica, puesto que los niveles sonoros ambientales no superan los **55 dB**.

- El periodo analizado más desfavorable es periodo diurno.

Por tanto, en todo el ámbito se cumplen los objetivos de calidad acústica para los tres periodos del día, y por tanto que **en lo que respecta a la *Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y Decreto 1367/2007.***

9. ESTUDIO DE ALTERNATIVAS

No es de aplicación.

10. DEFINICIÓN DE MEDIDAS

Atendiendo a los resultados de cumplimiento de los OCAs en el ámbito de estudio, no es de aplicación la instalación de ninguna medida correctora acústica del tipo firme fono reductor, calmado de tráfico, etc.

11. CONCLUSIONES.

A lo largo del presente estudio se ha:

1. Comprobado que en el ámbito de la actuación hotelera nuevo desarrollo **se alcanzan los objetivos de calidad acústica** establecidos en la tabla A Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas nuevas, del Anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, del Ruido, en lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústica, para **Ámbitos/Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c)**, durante los tres periodos del día.

Finalmente, tras los resultados obtenidos, se concluye que el ámbito es, desde el punto de vista acústico y, en lo relativo al cumplimiento de los requerimientos establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, del Ruido, en lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústica, es **apto para su desarrollo urbanístico**.

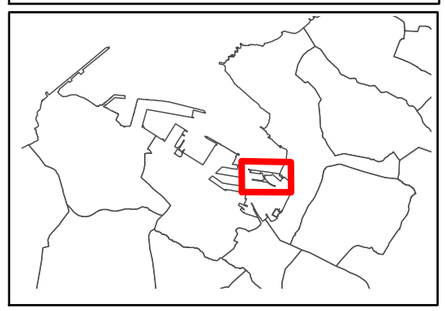
Zonificación Acústica

CATEGORÍAS DE ZONIFICACIÓN ACÚSTICA

- A - Sect. terr. con predominio de suelo de uso residencial- EXISTENTE
- A - Sect. terr. con predominio de suelo de uso residencial- NO EXISTENTE
- B - Sect. terr. con predominio de suelo de uso industrial- EXISTENTE
- B - Sect. terr. con predominio de suelo de uso industrial- NO EXISTENTE
- C - Sect. terr. con predominio de suelo de uso recreativo y espectáculos- EXISTENTE
- C - Sect. terr. con predominio de suelo de uso recreativo y espectáculos- NO EXISTENTE
- D - Sect. terr. con predominio de suelo de uso terciario dist. del C- EXISTENTE
- D - Sect. terr. con predominio de suelo de uso terciario dist. del C- NO EXISTENTE
- E - Sect. terr. con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural- EXISTENTE
- E - Sect. terr. con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural- NO EXISTENTE
- F- Sect. terr. afectados a S.G.de infraestructuras del transporte que los reclamen C- EXISTENTE
- F- Sect. terr. afectados a S.G.de infraestructuras del transporte que los reclamen-NO EXISTENTE

Elementu Kartografikoak
Elementos cartográficos

- Edificaciones
- Curvas de Nivel
- Viales



Bilbao PORT	AHOLKULARIA/CONSULTOR: tecnalia	AZTERLANAREN IZENBURUA/TÍTULO DEL ESTUDIO: Estudio de Impacto Acústico a la modificación puntual del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Bilbao, relativa al Puerto deportivo de Getxo	DATA/FECHA: Marzo 2024	ESKALA/ESCALA: ETRS89 H30N 70 35 0 70 Metros A3 ORIGINAL	PLANOA/PLANO: Zonificación Acústica	ZBK/Nº: 0.0 ZBK/Nº: 1tik 1 .orria Hoja 1 de 1

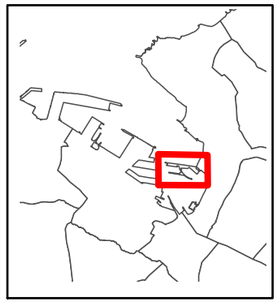
Ldía

Presio Akustikoaren Maila (dB(A))
Nivel sonoro (dB(A))

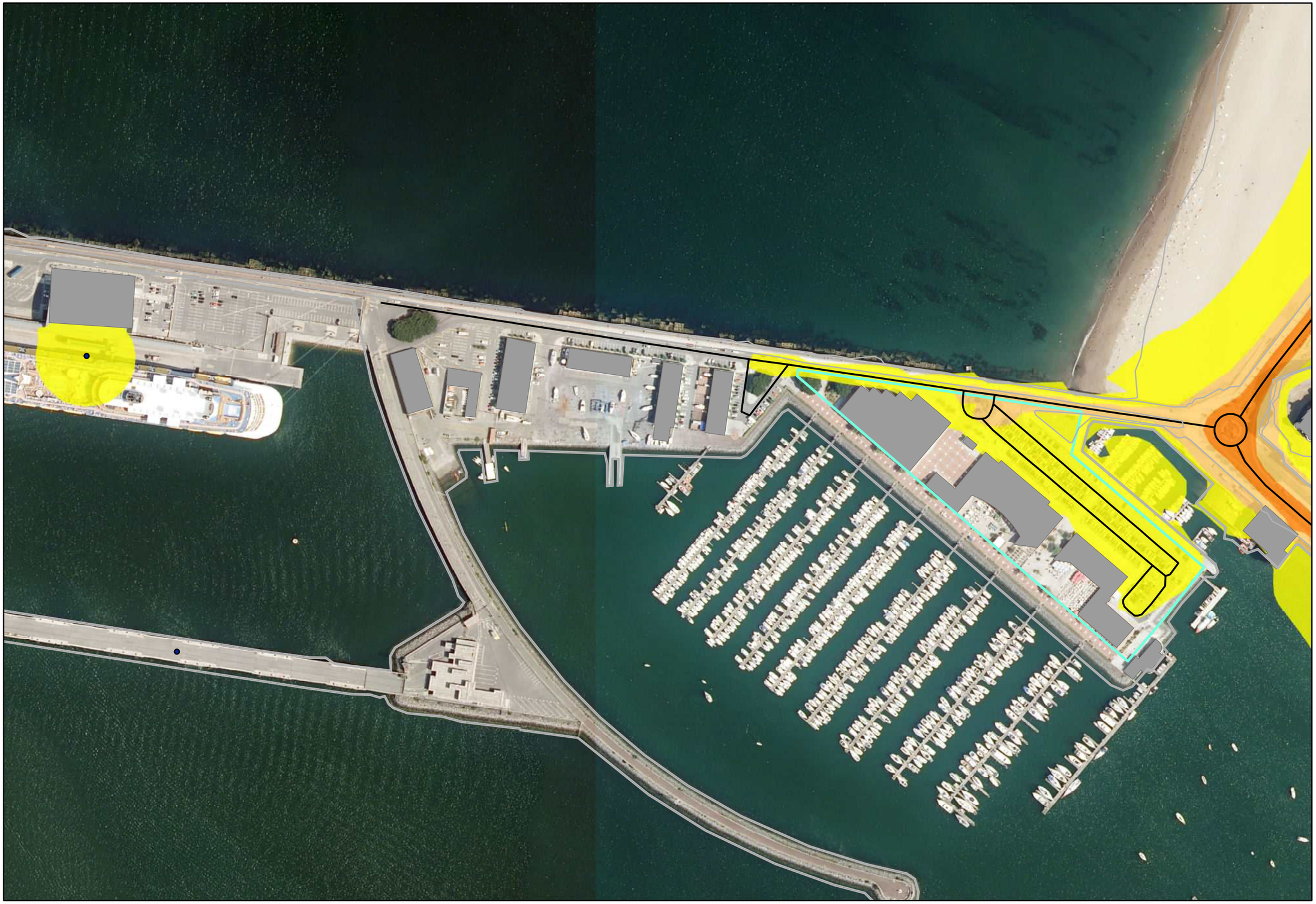
- 55-60
- 60-65
- 65-70
- 70-75
- > 75

Elementu Kartografikoak
Elementos cartográficos

- Focos Puntuales
- Edificaciones
- Viales
- Ámbito de estudio
- Focos de área
- Curvas de Nivel



Bilbao PORT	AHOLKULARIA/CONSULTOR: tecnalia	AZTERLANAREN IZENBURUA/TÍTULO DEL ESTUDIO: Estudio de Impacto Acústico a la modificación puntual del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Bilbao, relativa al Puerto deportivo de Getxo	DATA/FECHA: Marzo 2024	ESKALA/ESCALA: ETRS89 H30N 50 25 0 50 Metros A3 ORIGINAL	PLANOA/PLANO: ZARATAREN MAPA. Egunez (Ld) MAPA DE RUIDO. Periodo día (Ld)	ZBK/Nº: 1.0 ZBK/Nº: 1tik 1 .orria Hoja 1 de 1



Ltarde

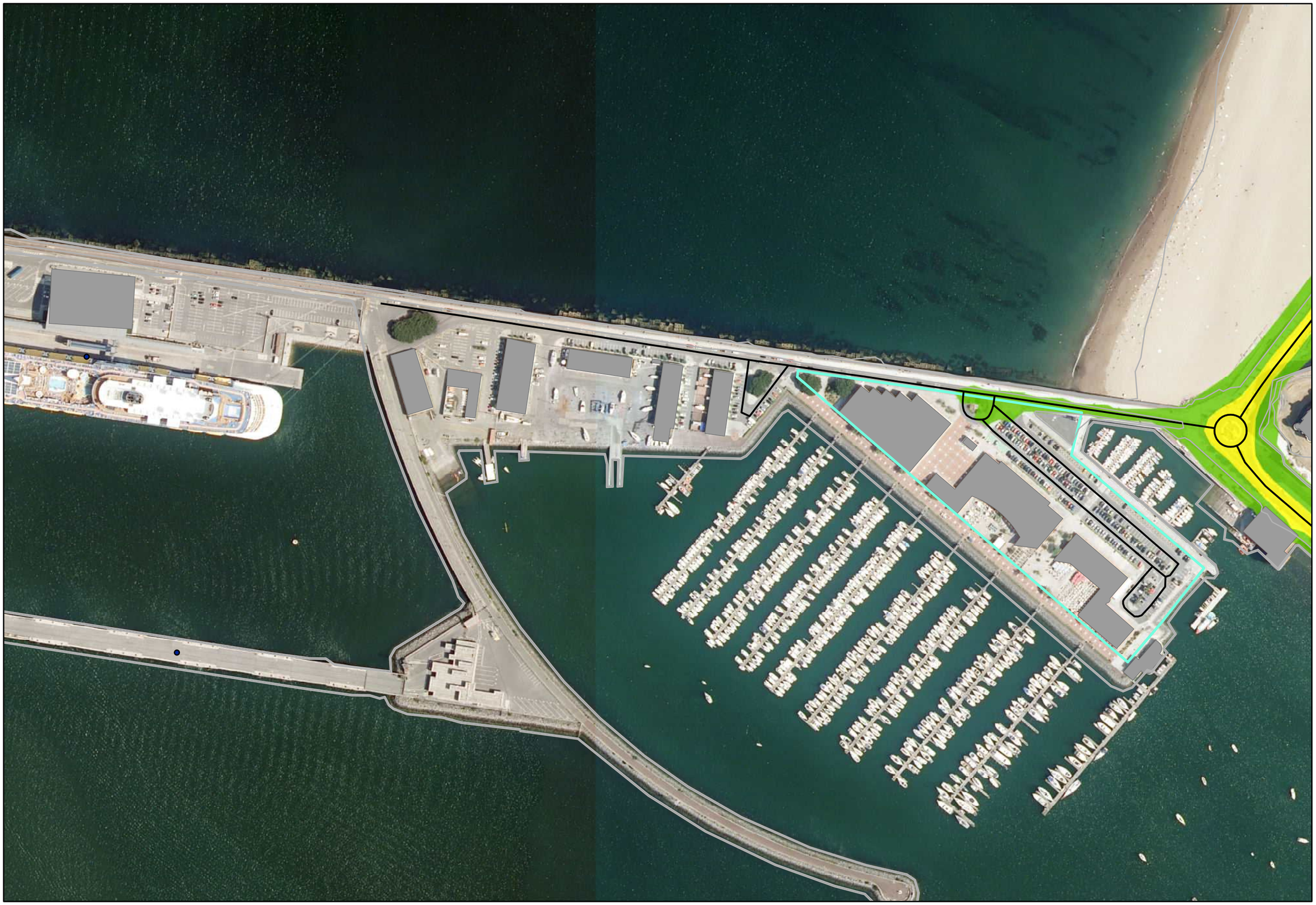
Presio Akustikoaren Maila (dB(A))
Nivel sonoro (dB(A))

- 55-60
- 60-65
- 65-70
- 70-75
- > 75

Elementu Kartografikoak
Elementos cartográficos

- Focos Puntuales
- Edificaciones
- Viales
- Ámbito de estudio
- Focos de área
- Curvas de Nivel

Bilbao PORT	AHOLKULARIA/CONSULTOR: tecnalia	AZTERLANAREN IZENBURUA/TÍTULO DEL ESTUDIO: Estudio de Impacto Acústico a la modificación puntual del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Bilbao, relativa al Puerto deportivo de Getxo	DATA/FECHA: Marzo 2024	ESKALA/ESCALA: 50 25 0 50 Metros ETRS89 H30N A3 ORIGINAL	PLANOA/PLANO: ZARATAREN MAPA. Arratsaldez (Le) MAPA DE RUIDO. Periodo tarde (Le)	ZBK/Nº: 2.0 ZBK/Nº: 1tik 1 .orria Hoja 1 de 1



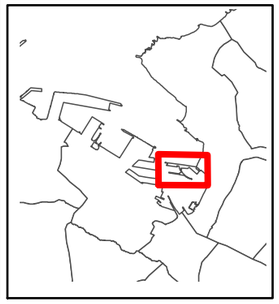
Lnoche

Presio Akustikoaren Maila (dB(A))
Nivel sonoro (dB(A))

- 50-55
- 55-60
- 60-65
- 65-70
- > 70

Elementu Kartografikoak
Elementos cartográficos

- Focos Puntuales
- Edificaciones
- Viales
- Ámbito de estudio
- Focos de área
- Curvas de Nivel



Bilbao PORT	AHOLKULARIA/CONSULTOR: tecnalia	AZTERLANAREN IZENBURUA/TÍTULO DEL ESTUDIO: Estudio de Impacto Acústico a la modificación puntual del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Bilbao, relativa al Puerto deportivo de Getxo	DATA/FECHA: Marzo 2024	ESKALA/ESCALA: 50 25 0 50 Metros ETRS89 H30N A3 ORIGINAL	PLANOA/PLANO: ZARATAREN MAPA. Gauez (Ln) MAPA DE RUIDO. Periodo noche (Ln)	ZBK/Nº: 3.0 ZBK/Nº: 1tik 1 .orria Hoja 1 de 1