DILIGENTZIA: Se extiende para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente mediante Acuerdo Plenario de fecha 25 de septiembre de 2020. Expediente núm. 000029/2019-B.13.1.

Mungian, 2020ko irailaren 29an
Idazkaria

MUNGIA
UDALA

2ª MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN PARCIAL DEL SECTOR RESIDENCIAL "ELORDIGANE" DE MUNGIA.

Septiembre de 2020

DILIGENTZIA: Se extiende para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente mediante Acuerdo Plenario de fecha 25 de septiembre de 2020. Expediente núm. 000029/2019-B.13.1.

Mungian, 2020ko irailaren 29an
Idazkaria

MUNGIA UDALA

ÍNDICE

0. PROCEDENCIA DE LA PRESENTE VERSIÓN ..... pág. 3

1. OBJETO Y AUTOR ..... pág. 3

2. MEMORIA INFORMATIVA Y JUSTIFICATIVA ..... pág. 3

2.1. ANTECEDENTES DE LA ORDENACIÓN ..... pág. 3

2.2. SITUACIÓN ACTUAL. DIAGNÓSTICO ..... pág. 5

2.3. JUSTIFICACIÓN DE LA CONVENIENCIA, PROCEDENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL ..... pág. 7

2.4. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACIÓN MODIFICADA ..... pág. 9

2.5. ESTUDIO DE ALTERNATIVAS ..... pág. 9

2.6. CONTENIDO Y MARCO NORMATIVO ..... pág. 10

2.6.1 CONTENIDO SEGÚN LA LEY 2/2006 ..... pág. 10

2.6.2 CONTENIDO SEGÚN EL REAL DECRETO LEGISLATIVO 7/2015 ..... pág. 11

2.6.3 CONTENIDO SEGÚN LA LEY 4/2005 ..... pág. 11

2.7. AFECCIONES SECTORIALES ..... pág. 11

2.8. CUANTIFICACIÓN DE LA DEMANDA DE RECURSO HÍDRICO Y CONEXIÓN DE LA RED SANEAMIENTO ..... pág. 12

3. NORMAS URBANÍSTICAS DE DESARROLLO DEL PLANEAMIENTO GENERAL ..... pág. 13

3.1 NORMATIVA URBANÍSTICA VIGENTE.

3.2 NORMATIVA URBANÍSTICA MODIFICADA.

4. ESTUDIO DE LAS DIRECTRICES DE ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN DE LA EJECUCIÓN ..... pág. 15

5. ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICO-FINANCIERA ..... pág. 15

6. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA ..... pág. 15

PLANOS DE INFORMACIÓN.

PLANOS DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA.

ANEXO 1. INTEGRACIÓN DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO ..... pág. 16

DILIGENTZIA: Se extiende para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente mediante Acuerdo Plenario de fecha 25 de septiembre de 2020. Expediente núm. 000029/2019-B.13.1.

Mungian, 2020ko irailaren 29an
Idazkaria

MUNGIA

0. PROCEDENCIA DE LA PRESENTE VERSIÓN

Esta 4ª versión de la *2ª Modificación Puntual del Plan Parcial del Sector Residencial "Elordigane"* recoge los siguientes cambios respecto del contenido del documento original suscrito el 19-07-19:

- Con motivo del informe sectorial emitido el 18-09-19 por *URA ur agentzia* (Registro de Entrada nº 2019010383, de 23-09-19), en virtud del art. 7.l) de la *Ley 1/2006, de 23 de junio, de Aguas:* inclusión de la cuantificación de la demanda de recurso hídrico necesario para satisfacer las necesidades de las nuevas propuestas de desarrollo, con indicación de que la nueva red de saneamiento deberá conectarse a la red municipal existente, extremos que ya fueron recogidos en el apartado 2.8 de la 2ª versión del presente documento, suscrita el 24-09-19.

- Con motivo del informe sectorial emitido el 28-10-19 por el *Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial – Sección de Gestión de la Demanda* de la DFB (Registro de Entrada nº 2019012082, de 31-10-19): por un lado, incorporación, en la determinación relativa a la línea de edificación del texto de la Normativa Modificada, la carretera foral BI-3108 (Red Local – Amarilla) *Elordui-Markaida*; por otro lado, alteración del articulado referente al permiso de obras de elementos de urbanización, de forma que únicamente se autorizarán fuera del dominio público foral. Adicionalmente, se añade una restricción sobre los aleros volados en zonas afectadas por la línea de edificación a las carreteras forales.

- Con motivo del informe sectorial emitido el 11-11-19 por la *Dirección General de Aviación Civil* (Registro de Entrada nº 2019013130, de 20-11-19): incorporación de determinaciones relativas a las afecciones de las servidumbres aeronáuticas sobre el territorio en la normativa y del plano de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Bilbao anejo a dicho informe.

- Con motivo del informe sectorial emitido el 04-02-20 por la *Dirección General de Innovación y Gestión Viaria* (Registro de Entrada nº 2020001699, de 07-02-20): incorporación de la carretera BI-3108 en la leyenda del plano *"O-2M ORDENACIÓN: ALINEACIONES MÁXIMAS DE LA EDIFICACIÓN- ESTADO MODIFICADO"*.

1. OBJETO Y AUTOR

Se elabora el presente documento por los Servicios Técnicos Municipales, con el fin de adaptar la alineación de la edificación en una zona concreta del Plan Parcial del Sector Residencial "Elordigane" de manera coordinada con las determinaciones de la normativa sectorial operada a través de la *Norma Foral 2/2011, de 24 de marzo, de Carreteras de Bizkaia.*

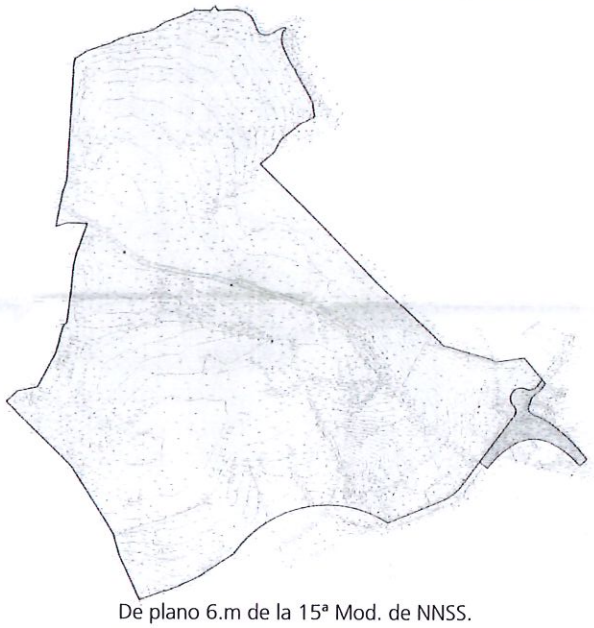
2. MEMORIA INFORMATIVA Y JUSTIFICATIVA

2.1. ANTECEDENTES DE LA ORDENACIÓN

Mediante Acuerdo Foral de fecha 26-03-96 (BOB nº 80, de 28-07-97; corrección de errores publicada en BOB nº 145, de 30-07-97) se aprobaron definitivamente las vigentes **Normas Subsidiarias** de Planeamiento Urbanístico municipal —en adelante, NNSS—, que delimitaron en el alto de Elordui, separado de la trama urbana existente, el sector de *Suelo Apto para Urbanizar Residencial de Baja Densidad General* B-03 "Elorduy", de 330.850 m² de superficie, regulando sus parámetros urbanísticos básicos y condiciones particulares en la Norma "G" de la Normativa Urbanística de las NNSS.

No obstante, mediante la posterior Orden Foral nº 380/2003, de 14 de mayo, se aprobó definitivamente la **15ª Modificación de las NNSS** de Mungia para su adaptación a la Ley del Parlamento Vasco *17/1994, de 30 de junio, de medidas urgentes en materia de vivienda y de*

tramitación de los instrumentos de planeamiento y gestión urbanística (BOB nº 107, de 06-06-03), que alteró ciertas determinaciones de la Norma "G" (la edificabilidad máxima en volumen, la tipología edificatoria, el régimen de usos, la densidad y condiciones para la gestión urbanística), circunscribiendo su nuevo contenido al *Área de Reparto Elordui,* de 343.467 m², constituida por el *Sistema General de Comunicación Viaria* y el propio sector "Elordui" —de 5.367 m² y 338.100 m², respectivamente, según el documento— definidos en su documentación gráfica, estableciéndose ciertas condiciones para la conexión del último con los sistemas generales.



De plano 6.m de la 15ª Mod. de NNSS.

Tanto en su versión original como en la 15ª modificación, los apartados G.9 y G.10 de la Norma "G" remitían la determinación de las separaciones mínimas a linderos de parcela neta y a viales públicos a la redacción del Plan Parcial que ordenase pormenorizadamente el ámbito.

De esta manera, a través de la Orden Foral nº 102/2005, de 20 de enero, del *Departamento de Relaciones Municipales y Urbanismo* de la Diputación Foral de Bizkaia —en adelante, DFB— se aprobó definitivamente el **Plan Parcial** del Sector Residencial "Elordigane", publicándose su Texto Normativo en el BOB nº 152, de 11-08-05, tras la subsanación de las correcciones impuestas para proceder a diligenciar el documento, archivo y publicación de la normativa urbanística aprobada.

Dicha Normativa define las alineaciones de la edificación en el art. 18 de sus Ordenanzas Reguladoras, distinguiendo las de las edificaciones al frente de parcela, vial o calle (0 m.) y al límite de parcela (igual o superior a la mitad de la altura de la edificación, pero nunca inferior a 2 m.), las de las parcelas del Lote 15 con frente al Eje 9 (como mínimo la distancia a la vivienda existente en la parcela 15.10, de aprox. 4 m.) y las de las parcelas de infraestructuras (1 m. a todos sus linderos).

Asimismo, en virtud de la Orden Foral nº 1089/2005, de 20 de julio, se aprobó definitivamente el **Plan Especial** de Conexión de Infraestructuras para el Sector Elordigane de Mungia (publicado también en el BOB º n 152, de 11-08-05), que define el trazado y los puntos de conexión de las infraestructuras de las redes de instalaciones exteriores al ámbito (abastecimiento, saneamiento, distribución de gas y de energía eléctrica), al que dan servicio. Cabe mencionar que el **Proyecto de Urbanización** del ámbito se aprobó definitivamente mediante Decreto de Alcaldía de 27-02-06 (BOB nº 54, de 17-03-06), habiéndose suscrito el Acta de Recepción de las obras en él definidas con fecha 18-05-09.

Por otro lado, mediante Acuerdo adoptado por el Pleno del Ayuntamiento en sesión celebrada el 25-03-08 (BOB nº 76, de 22-04-08) se aprobó definitivamente la **1ª Modificación del Plan Parcial** de "Elordigane", si bien la alteración operada afecta exclusivamente a los arts. 21 y 24 de las Ordenanzas Reguladoras del Plan, relativos, respectivamente, a la altura máxima de la edificación y a aspectos de composición y estética de las cubiertas y materiales a utilizar en la construcción.

DILIGENTZIA: Se extiende para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente mediante Acuerdo Plenario de fecha 25 de septiembre de 2020. Expediente num. 000029/2019-B.13.1.

MUNGIA

Mungian, 2020ko irailaren 29an
Idazkaria

Con posterioridad a los antecedentes relacionados y, por tanto, a la aprobación definitiva de los parámetros urbanísticos reguladores de la ordenación pormenorizada del sector "Elordigane", entró en vigor la ***Norma Foral 2/2011***, *de 24 de marzo, de Carreteras de Bizkaia*, cuyo art. 34 define la línea límite de edificación que, junto a la de servicios públicos generales, se superpone a las zonas de protección —de dominio público, servidumbre y afección— de las carreteras de Bizkaia.

2.2. SITUACIÓN ACTUAL. DIAGNÓSTICO

Tal y como se ha adelantado en los antecedentes, el Plan Parcial del Sector Residencial "Elordigane" define las alineaciones de la edificación en el art. 18 de sus Ordenanzas Reguladoras, en los siguientes términos:

> *"Artículo 18.—Alineaciones de la edificación*
>
> *Con el fin de salvaguardar los árboles protegidos, las edificaciones proyectadas, tanto residenciales como de equipamientos, tienen una alineación al frente de parcela, vial o calle de* ***0 m****, y al límite de parcela igual o superior a la* ***mitad de la altura de la edificación (nunca inferior a 2m)****, considerándolas como alineaciones máximas de edificación.*
>
> *En el caso de las parcelas del Lote 15 con frente al Eje 9, y para garantizar las maniobras de los vehículos, la alineación a dicho vial de las nuevas edificaciones será como mínimo* ***la distancia (aproximadamente 4m) a la vivienda existente*** *de la parcela 15.10.*
>
> *Para las parcelas de infraestructuras, marcamos unas alineaciones máximas de* ***1,00m*** *en todos sus linderos.*
>
> *En la franja perimetral, delimitada entre el límite de parcela y la línea de alineaciones máximas y obligatorias, se prohíbe todo tipo de edificación; ni siquiera se aceptan vuelos abiertos o cerrados, pudiendo únicamente el alero sobrevolar dicha franja.*
>
> *Sí se admiten en esa franja los elementos de urbanización como rampas de acceso de vehículos, sendas peatonales, arbolado, etc."*

Los valores señalados se recogen, adicionalmente, en el plano O-2M de la 1ª Modificación del Plan Parcial, que detalla las alineaciones en las parcelas 15.9 a 15.12 (Lote 15) y en el Lote 4 del siguiente modo (imagen 2):

Imagen 1. De plano O-3M de la 1ª Mod. del Plan Parcial.

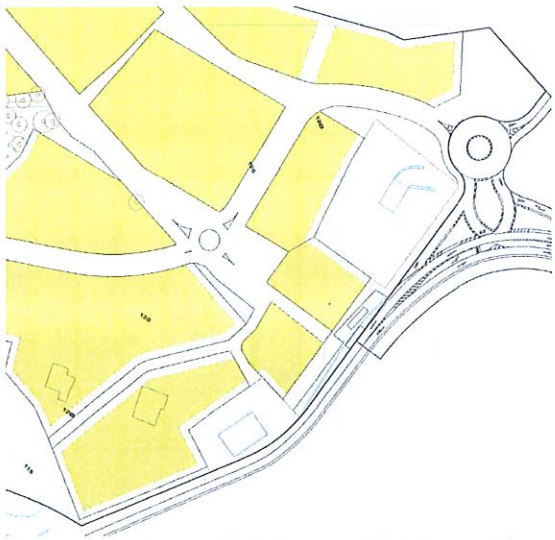


Imagen 2. De plano O-2M de la 1ª Mod. del Plan Parcial.

DILIGENTZIA: Se extiende para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente mediante Acuerdo Plenario de fecha 25 de septiembre de 2020. Expediente num. 000029/2019-B.13.1.

Mungian, 2020ko irailaren 29an
Idazkaria

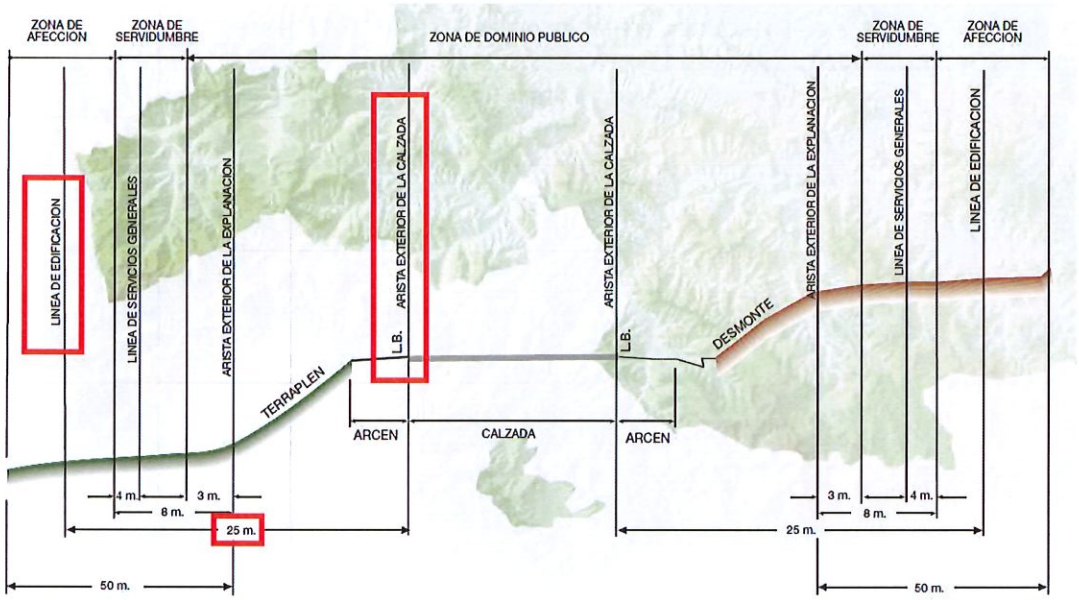
Por otro lado, el art. 34.1 de la Norma Foral 2/2011 describe la línea de edificación que se superpone a las zonas de protección de las carreteras de Bizkaia, en los siguientes términos:

> *"1. La línea de edificación es exterior a la zona de servidumbre y se sitúa a ambos lados de las carreteras a* ***cincuenta*** *metros en autopistas, autovías y vías para automóviles, a* ***veinticinco*** *metros en carreteras convencionales de las redes de interés preferente y básica, a* ***dieciocho*** *metros en carreteras de la red comarcal y complementaria y a* ***doce*** *en la red local, medidos desde la arista exterior de la calzada."*

En ese sentido, el tramo "Mungia-Bermeo" de la BI-631 —A-8 a Bermeo o *Bermeo bidea*— perteneciente a la Red Básica (Red Naranja), colinda por el Sureste del sector objeto de estudio, dotándolo de acceso rodado desde una rotonda que forma parte del nudo viario ubicado en el extremo Este del ámbito, aproximadamente en el P.K. 21 +0060 de la carretera foral mencionada.

De dicha rotonda surge, además del ramal de *Ortuzarra kalea* que atraviesa el sector residencial, el tramo "BI-631-Markaida" de la carretera foral BI-3108 —Elordui-Markaida (Mungia) o *Markaida bidea*—, perteneciente a la Red Local (Amarilla), en sentido Noroeste desde su inicio en el P.K 18+0050.

Así, de la regulación del art. 34.1 de la Norma Foral 2/2011 se deduce que la línea de edificación se sitúa a ambos lados de las carreteras BI-631 *(Bermeo bidea)* y BI-3108 *(Markaida bidea)* mencionadas, a una distancia de **25 m** y **12 m**, respectivamente, medidos desde la arista exterior de la calzada (línea blanca que limita la calzada).



Zonas de Protección y línea de edificación de las carreteras forales de la Red Naranja (Básica).

DILIGENTZIA: Se extiende para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente mediante Acuerdo Plenario de fecha 25 de septiembre de 2020. Expediente num. 000029/2019-B.13/1.

Mungian, 2020ko irailaren 29an
Idazkaria

A los efectos de la delimitación de las zonas de protección y de la línea de edificación, además, el último párrafo del art. 29 de la Norma citada matiza:

> *"(...), los ramales de enlace y las vías de giro de intersecciones que formen parte de algunas de las redes de carreteras, tendrán la misma consideración que la vía de menor jerarquía a la que conecten. En el caso de ramales de enlace, cuando se trata de autopistas, tendrán la consideración de autopista a los efectos de las limitaciones que se señalan en el presente Capítulo."*

De lo expuesto anteriormente se desprende una descoordinación entre la regulación de las alineaciones máximas de la edificación establecida por el art. 18 del Plan Parcial de "Elordigane" y la de la línea de edificación definida para el vial foral BI-631 por la posterior Norma Foral 2/2011, sobre todo respecto de las fincas del sector directamente afectadas por el marco normativo sectorial citado y en las que, como consecuencia, no es posible ocupar con la edificación la totalidad de la superficie delimitada por las alineaciones fijadas por el planeamiento urbanístico.

En consecuencia, la presente modificación del Plan Parcial se redacta en aras de proceder a una armonización de ambas regulaciones.

2.3. JUSTIFICACIÓN DE LA CONVENIENCIA, PROCEDENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL

Las Modificaciones Puntuales, al igual que el resto de variaciones del planeamiento urbanístico, permiten que éste se adapte a las demandas legales, sociales o económicas que se produzcan a lo largo del tiempo.

Concretamente, el presente documento se refiere a la alteración de una determinación específica de la ordenación urbanística pormenorizada como es la fijación de una alineación máxima de la edificación, de manera que la misma pueda adaptarse al contexto normativo aplicable sin incidir sustancialmente en el planeamiento general del municipio.

En efecto, se trata de corregir: por un lado, la situación de disconformidad total con la normativa sectorial que desarrolla la Norma Foral 2/2011 en la que se encuentra la parcela edificable **4.8** del Plan Parcial del sector "Elordigane"; y, por otro lado, subsanar igualmente la disconformidad parcial de las parcelas **15.9** y **15.12** del ámbito citado.

Efectivamente, las situaciones de disconformidad anteriores surgen con motivo de la concurrencia en las fincas citadas de la línea límite de edificación situada a 25 m. en la carretera foral BI-631, medida desde la arista exterior de la calzada (línea blanca).

La misma Orden Foral nº 102/2005, de 20 de enero, de aprobación definitiva del Plan Parcial del Sector "Elordigane" incluía en el apartado 1.1 de su resolución la previsión de recoger, entre las determinaciones del instrumento de ordenación citado, que la ejecución del *Sistema General Viario* adscrito se realizase conforme a las normas técnicas y directrices del Departamento Foral de Obras Públicas y Transportes (art. 1 del Texto Normativo del Plan Parcial).

Sin embargo, la consolidación en las Ordenanzas del Plan Parcial del criterio de aplicación de la alineación de las edificaciones proyectadas al frente de parcela, vial o calle de **0 m**. y, al límite de parcela, igual o superior a la **mitad de la altura de la edificación** (nunca inferior a **2 m**), puede dar lugar a una interpretación discordante con la Norma Foral 2/2011.

Resulta también destacable que, aun sin existir a día de hoy una línea de viviendas edificadas frente al viario de referencia, la ausencia de un continuo edificatorio en el entorno de las parcelas citadas queda suficientemente suplida por la existencia de un tramo urbanizado homogéneo colindante con la carretera foral ya ejecutado conforme a las previsiones del planeamiento urbanístico, de manera que no se producen situaciones generadoras de ningún peligro sobre la seguridad viaria en

DILIGENTZIA: Se extiende para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente mediante Acuerdo Plenario de fecha 25 de septiembre de 2020. Expediente num. 000029/2019-B.13.1.

MUNGIA UDALA

Mungian, 2020ko irailaren 29an
Idazkaria

la zona, quedando ésta totalmente garantizada, y respetándose la ordenación de los márgenes de las carreteras y el control de accesos de forma adecuada, tal y como exige la meritada normativa en materia de carreteras.

Siendo eso así, debiera considerarse la oportunidad que plantea la Norma Foral 2/2011 en su artículo 34.5, que se transcribe a continuación, con el fin de reducir la línea de edificación y solucionar de esta manera la discrepancia mencionada:

> *"El órgano competente de la Diputación Foral de Bizkaia, podrá autorizar excepcionalmente en supuestos singulares construcciones a menor distancia de la señalada en el apartado 1 de este artículo, cuando exista un continuo edificatorio y siempre que quede garantizada la seguridad viaria mediante la ordenación de los márgenes de las carreteras y el adecuado control de accesos."*

En ese mismo sentido, debe tenerse en cuenta el Proyecto de *Mejora de la carretera BI-631 del PK 19+700 al PK 22+200 (Rotonda Variante de Mungia y accesos Trobika) hasta Larrauri*, redactado por el *Departamento de Desarrollo Económico y Territorial* de la DFB en junio de 2017, pues su objeto es mejorar el trazado de este tramo de carretera con el fin de calmar el tráfico y aumentar la seguridad vial. De hecho, las obras correspondientes se encuentran ya licitadas, previéndose su inicio para la segunda mitad de 2019.

Respecto al tramo en cuestión, ubicado entre el P.K. 20+830 y el P.K. 21+150 (tramo más urbano debido a la proximidad de las viviendas y el acceso a la urbanización Elordigane), el Anejo nº 17 relativo a la seguridad vial del Proyecto mencionado y, más concretamente, en la parte referida al estudio de accidentabilidad de la intersección del barrio *Markaida* (apartado 3.6 *"Conclusiones")*, se indica que:

> *" (...) los accidentes producidos no destacan por ser incorporaciones ni desde, ni hacia el Barrio de Markaida, sino que, en su mayoría, los accidentes se producen por salidas de vía en la curva, principalmente en sentido ascendente, coincidiendo cuando la calzada se encuentra mojada o con lluvia. (..)"*

Además, el Proyecto plantea para esta zona propuesta (inmediaciones del cruce con *Meñaka bidea)* la mejora del cambio de rasante situado en el PK 20+900, aumentando el "Kv" para conseguir aumentar la visibilidad, y actuándose también en los peraltes y en la señalética, todo ello con el fin de favorecer la visibilidad y evitar las salidas de calzada.

Así, la Diputación Foral de Bizkaia va a acometer una serie de trabajos en el tramo referido, al objeto de mejorar la seguridad vial en dicha vía; resulta destacable que, según los datos de siniestralidad, el cruce existente en el barrio de Markaida no se encuentra entre los puntos de mayor índice de accidentabilidad de la zona de actuación.

Por último, conviene tener en cuenta la revisión del Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia, pues propone un nuevo trazado de la BI-631 Mungia–Bermeo.

De hecho, la carretera de nueva planta sustituiría a la actual BI-631 en el tramo citado manteniendo la actual jerarquía de Red Básica, pasando el vial actual a tener la consideración de Red Local. Como consecuencia, este cambio conllevaría la reducción de la línea de edificación de dicha vía de los 25 m. actuales a los 12 m. correspondientes a la red amarilla.

DILIGENTZIA: Se extiende para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente mediante Acuerdo Plenario de fecha 25 de septiembre de 2020. Expediente num. 000029/2019-B.13.1.

Mungian, 2020ko irailaren 29an
Idazkaria

MUNGIA UDALA

2.4. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACIÓN MODIFICADA

La presente 2ª Modificación Puntual del Plan Parcial del Sector "Elordigane" tiene por único objeto facilitar y posibilitar el desarrollo del uso residencial, mayoritario en el sector, en las fincas del ámbito que dan frente a la BI-631 y, especialmente, en las tres parcelas reseñadas en el apartado anterior (parcelas **4.8**, **15.9** y **15.12**).

Para lograr el fin señalado se adecuarán las alineaciones de las parcelas de uso residencial a los viales públicos existentes, de forma que se facilite la materialización de la edificabilidad atribuida a las mismas por la ordenación urbanística sin entrar en contradicción con la normativa foral de carreteras vigente.

En consecuencia, se propone fijar la línea de edificación a **12 m.** de distancia de la carretera foral mencionada en su tramo colindante por el Sur con el sector (P.K. 20+0810 hasta el enlace de acceso a la urbanización), por considerar que dicha determinación no afecta a la seguridad viaria, pues la ordenación se encuentra ejecutada y no se actuará ni se generará ningún tipo de afección sobre la misma, en tanto que los accesos a las parcelas se solucionan desde el interior de la urbanización *(Elorduizarra kalea)*

La actuación descrita implica exclusivamente alterar el contenido, completándolo, del art. 18 *"Alineaciones de la Edificación"* del *Capítulo III. Normas de Edificación* de las Ordenanzas Reguladoras del Plan Parcial de "Elordigane", cuya nueva redacción se incluye en el apartado 3.2 de la presente memoria.

Adicionalmente, se refleja la nueva regulación propuesta en la documentación gráfica del Plan mediante la actualización del plano O-2M *"Alineaciones máximas de la edificación. Modificado"* de su 1ª Modificación Puntual, que quedará sustituido a todos los efectos por el plano de ordenación del presente documento.

Realizada la modificación, el resto de parámetros urbanísticos del planeamiento vigente permanecerán inalterados.

2.5. ESTUDIO DE ALTERNATIVAS

De manera evidente, la vialidad foral existente y su correspondiente regulación sectorial, las características topográficas de las parcelas que albergarán las viviendas futuras y las limitaciones del propio Plan Parcial vigente en el sector "Elordigane" condicionan en gran medida el diseño de opciones distintas a la modificación proyectada.

Atendiendo, además, a la escasa entidad de la variación de la ordenación urbanística pormenorizada planteada a través de la presente Modificación Puntual, el análisis de alternativas de ordenación se torna innecesario.

DILIGENTZIA: Se extiende para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente mediante Acuerdo Plenario de fecha 25 de septiembre de 2020. Expediente num. 000029/2019-B.13.1.

Mungian, 2020ko irailaren 29an
Idazkaria

MUNGIA
UDALA

2.6. CONTENIDO Y MARCO NORMATIVO

2.6.1 CONTENIDO SEGÚN LA LEY 2/2006

La alteración de alineaciones pretendida implica la reconsideración del contenido del plan urbanístico que legitima su ordenación, requiriéndose, a tal fin, su modificación, en virtud de lo dispuesto en el art. 103.1 *Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo* —en adelante, LSU—. Además, en atención a la DT2ª.2 LSU, la modificación se adecuará en su totalidad a lo establecido en la citada Ley.

En efecto, según el art. 56.1.h LSU, la fijación de alineaciones constituye una determinación de la ordenación urbanística pormenorizada, la cual, de acuerdo con la previsión del art. 67.1 LSU, se establece mediante la figura del Plan Parcial en aquellos sectores delimitados por el planeamiento general, por corresponder a la función legal propia que dicha clase de instrumento de ordenación tiene asignado en la LSU.

Siendo la fijación de alineaciones una determinación urbanística de carácter pormenorizado con rango jerárquico propio del planeamiento de desarrollo, su modificación, a efectos de su tramitación, se ajustará a las reglas propias de la figura de ordenación a que correspondan por su rango o naturaleza, debiendo realizarse a través de la misma clase de plan y observando el mismo procedimiento seguido para su aprobación, todo ello de conformidad con los arts. 58.1, 103.3 y 104 LSU.

En este caso concreto, tal como se ha señalado en los antecedentes, las alineaciones se establecieron en el Plan Parcial aprobado definitivamente mediante Orden Foral nº 102/2005, de 20 de enero, por remisión expresa de las Normas G.9 y G.10 de las NNSS de Mungia.

De esta manera, y teniendo en cuenta lo dispuesto en el art. 30 del *Decreto 105/2008, de 3 de junio, de Medidas Urgentes en Desarrollo de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo,* respecto de la modificación de la ordenación pormenorizada, se considera adecuado tramitar la modificación objeto del presente documento con arreglo a la figura de la Modificación Puntual y conforme al procedimiento de aprobación correspondiente a los Planes Parciales establecido en los arts. 95 y 96 LSU.

Concretamente, su contenido se formaliza en los siguientes documentos señalados en el art. 68 LSU, aunque ajustándolo a su propio objeto y alcance:

> *"a) Memoria informativa y justificativa, que deberá recoger toda la información que contenga los elementos de juicio para el ejercicio de potestad de planeamiento, y describir el proceso de formulación y selección de alternativas para la adopción de decisiones, incluyendo el análisis de las alegaciones, sugerencias y reclamaciones formuladas a título de participación ciudadana, y la justificación de la adecuación a la ordenación tanto estructural como directiva establecida por el plan general.*
>
> *b) Planos de información.*
> *c) Planos de ordenación pormenorizada.*
> *d) Estudio de las directrices de organización y gestión de la ejecución.*
> *e) Normas urbanísticas de desarrollo del plan general.*
> *f) Estudio de viabilidad económico-financiera."*

DILIGENTZIA: Se extiende para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente mediante Acuerdo Plenario de fecha 25 de septiembre de 2020. Expediente num. 000029/2019-B.13.1.

Mungian, 2020ko irailaren 29an
Idazkaria

MUNGIA UDALA

2.6.2 CONTENIDO SEGÚN EL REAL DECRETO LEGISLATIVO 7/2015

La presente Modificación Puntual no constituye un instrumento de ordenación de una actuación de transformación urbanística de las definidas por el art. 7.1 del *Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana* —en adelante, TRLSRU—, por lo que no procede la inclusión en su documentación el informe o memoria de sostenibilidad económica referida en el art. 22.4 TRLSRU.

En cualquier caso, cabe subrayar que la actuación no generará impacto alguno en la Hacienda municipal, en tanto que la misma no precisa la implantación de infraestructuras ni la prestación de servicios adicionales que los previstos en el planeamiento aprobado, manteniéndose igualmente el destino del suelo del ámbito. Además, no existe previsión alguna de futuras urbanizaciones, ni alteración alguna de la condición del mantenimiento de los espacios públicos cedidos a la administración local.

Por otro lado, la modificación incide sobre un elemento de ordenación que altera las condiciones de ejecución de las actuaciones sobre el medio urbano, aunque únicamente respecto a la flexibilización de las posibilidades del emplazamiento de la edificabilidad ya atribuida por el planeamiento (al coordinar las separaciones mínimas fijadas por el mismo con la posición de la línea de edificación establecida por la Norma Foral 2/2011), y exclusivamente en el interior de ciertas parcelas edificables privadas.

Se mantienen, así, el resto de parámetros urbanísticos regulados por el Plan Parcial de "Elordigane" vigente, las posibilidades edificatorias del ámbito y la configuración de las parcelas edificables resultantes de la ordenación ya ejecutada, no considerándose necesario, por tanto, analizar la viabilidad económica de las actuaciones a la que se refiere el art. 22.5 del *Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana,* que ya fueron objeto de estudio en el Plan Parcial.

2.6.3 CONTENIDO SEGÚN LA LEY 4/2005

Por último, se adjunta como Anexo 1 el informe justificativo de la integración de la perspectiva de género en la presente Modificación Puntual, de conformidad con el principio general del art. 3.4 y con lo dispuesto en los arts. 19 (conjuntamente con la DF8ª) y 46.1 de la *Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres.*

2.7. AFECCIONES SECTORIALES

CARRETERAS

La 2ª Modificación Puntual circunscribe su objeto a las parcelas del sector Residencial "Elordigane" pertenecientes a los Lotes 15 y Lote 4 del Plan Parcial que lo ordena pormenorizadamente, así como aquellas colindantes con las anteriores que albergan edificaciones preexistentes en el ámbito, estando todas ellas ubicadas junto al límite Sureste de la urbanización.

De esta manera, la actuación tiene lugar en las inmediaciones del P.K. 21 de la carretera foral BI-631 Red Básica (Red Naranja), por lo que su aprobación posibilitará actuaciones en la Zona de Afección de dicho vial, afectando de forma directa la línea de edificación del mismo, cuya alteración se pretende. Además, el área de estudio se encuentra parcialmente afectada por la delimitación de la zona de servidumbre acústica de la citada infraestructura, si bien el desarrollo urbanístico del sector (ordenación, gestión y urbanización) está ampliamente superado.

DILIGENTZIA: Se extiende para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente mediante Acuerdo Plenario de fecha 25 de septiembre de 2020. Expediente núm. 000029/2019-B.13.1.

Mungian, 2020ko irailaren 29an
Idazkaria

MUNGIA UDALA

DILIGENTZIA: Se extiende para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente mediante Acuerdo Plenario de fecha 25 de septiembre de 2020. Expediente num. 000029/2019-B.13.1.

Mungian, 2020ko irailaren 29an
Idazkaria

MUNGIA UDALA

AGUAS

De acuerdo con la documentación gráfica del Anexo III al *Decreto 449/2013, de 19 de noviembre, por el que se aprueba definitivamente la Modificación del Plan Territorial Sectorial de Ordenación de los Ríos y Arroyos de la CAPV (Vertientes Cantábrica y Mediterránea)*, el área objeto de la Modificación se sitúa en área no inundable, aunque interior a la zona de policía de un curso de agua con una superficie de cuenca 1<C<10 km² (tramo de nivel 0; carácter de arroyo) afluente del arroyo de *Matzorriz*.

SUELOS CONTAMINADOS

El ámbito del presente documento comprende terrenos no incluidos en el *Inventario de suelos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo* al que se refiere el art. 46 de la *Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo*, aprobado originalmente mediante el Decreto 165/2008, de 30 de septiembre, del Gobierno Vasco, y actualizado por la Orden de 21-12-17, del Consejero de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda de dicha institución (información actualizada del Inventario disponible en *GeoEuskadi,* según su art. 2).

SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

La 2ª Modificación Puntual del Plan Parcial de "Elordigane" establece una determinación de la ordenación que incide en un ámbito afectado por la envolvente de las Servidumbres de Operación de Aeronaves" del aeropuerto de Bilbao (límite DE aproximación intermedia VOR RWY 28 altitud 665 m o servidumbre correspondiente a la Maniobra VOR 28), actualizada por el *Real Decreto 370/2011, de 11 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Bilbao*.

2.8. CUANTIFICACIÓN DE LA DEMANDA DE RECURSO HÍDRICO Y CONEXIÓN DE LA RED SANEAMIENTO.

El presente apartado tiene por objeto subsanar los extremos indicados por *URA Ur agentzia* en su informe emitido con fecha 18-09-19 (Registro de Entrada nº 2019010383, de 23-09-19).

Según se ha expuesto en el apartado 2.4, el fin de la Modificación es facilitar la implantación del uso residencial en las parcelas **4.8**, **15.9** y **15.12** del ámbito (Lotes 4 y 15), que dan frente a la carretera foral BI-631 y en las que se permite la construcción de una vivienda unifamiliar por parcela, de tipología adosada en la primera citada, y de carácter aislado en las dos restantes. Así, el desarrollo urbanístico posibilitado por el presente documento comprende la ejecución de 3 nuevas viviendas en el sector.

Aplicando el método genérico establecido en el art. 22 del *Plan Hidrológico de la Parte española de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Oriental* para sistemas que abastecen a poblaciones entre 10.001 y 50.000 habitantes (17.707 en el municipio, según el dato facilitado por la *Secretaría* municipal) con actividad comercial-industrial alta —como es el caso de Mungia—, se obtiene una dotación bruta máxima diaria por habitante de 320 l.

Así, considerando 2,46 habitantes por vivienda (tamaño medio familiar medio en Bizkaia en 2016, según *Eustat),* la actuación supondría un incremento de 2,46 h x 3 viv = 7,38 habitantes y, como consecuencia, un aumento en el consumo de agua de 7,38 h x 320 l/h = **2.361,6 l. diarios**, es decir, 0,0273 l/s.

Por último, cabe indicar que las parcelas mencionadas cuentan con conexión a pie de parcela a la red de saneamiento municipal existente, a la que deberán conectarse.

3. NORMAS URBANÍSTICAS DE DESARROLLO DEL PLANEAMIENTO GENERAL

3.1 NORMATIVA URBANÍSTICA VIGENTE

"Artículo 18.—Alineaciones de la edificación

Con el fin de salvaguardar los árboles protegidos, las edificaciones proyectadas, tanto residenciales como de equipamientos, tienen una alineación al frente de parcela, vial o calle de ***0 m****, y al límite de parcela igual o superior a la* ***mitad de la altura de la edificación (nunca inferior a 2m)****, considerándolas como alineaciones máximas de edificación.*

En el caso de las parcelas del Lote 15 con frente al Eje 9, y para garantizar las maniobras de los vehículos, la alineación a dicho vial de las nuevas edificaciones será como mínimo ***la distancia (aproximadamente 4m) a la vivienda existente*** *de la parcela 15.10.*

Para las parcelas de infraestructuras, marcamos unas alineaciones máximas de ***1,00m*** *en todos sus linderos.*

En la franja perimetral, delimitada entre el límite de parcela y la línea de alineaciones máximas y obligatorias, se prohíbe todo tipo de edificación; ni siquiera se aceptan vuelos abiertos o cerrados, pudiendo únicamente el alero sobrevolar dicha franja.

Sí se admiten en esa franja los elementos de urbanización como rampas de acceso de vehículos, sendas peatonales, arbolado, etc."

3.2 NORMATIVA URBANÍSTICA MODIFICADA

"Artículo 18.— Alineaciones de la edificación.

Con el fin de salvaguardar los árboles protegidos, las edificaciones proyectadas, tanto residenciales como de equipamientos, tienen una alineación al frente de parcela, vial o calle de 0 m, y al límite de parcela igual o superior a la mitad de la altura de la edificación (nunca inferior a 2 m.), considerándolas como alineaciones máximas de edificación.

En el caso de las parcelas del Lote 15 con frente al Eje 9, y para garantizar las maniobras de los vehículos, la alineación a dicho vial de las nuevas edificaciones será como mínimo la distancia (aproximadamente 4 m.) a la vivienda existente de la parcela 15.10.

Para las parcelas de infraestructuras, marcamos unas alineaciones máximas de 1 m. en todos sus linderos.

En el caso de las parcelas que dan frente a la carretera Foral BI-631 (Lote 15, Lote 4 y edificaciones preexistentes) y a la carretera Foral BI-3108 Elordui-Markaida, la línea de edificación estará situada a 12 m. de la arista exterior de la calzada (línea blanca) de dichos viales.

En la franja perimetral, delimitada entre el límite de parcela y la línea de alineaciones máximas y obligatorias, se prohíbe todo tipo de edificación; ni siquiera se aceptan vuelos abiertos o cerrados, pudiendo únicamente el alero sobrevolar dicha franja ***en aquéllos ámbitos sin incidencia de la línea de edificación del párrafo anterior.***

DILIGENTZIA: Se extiende para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente mediante Acuerdo Plenario de fecha 25 de septiembre de 2020. Expediente num. 000029/2019-B.13.1.

Mungian, 2020ko irailaren 29an
MUNGIA UDALA Idazkaria

Sí se admiten en esa franja los elementos de urbanización como rampas de acceso de vehículos, sendas peatonales, arbolado, etc., ***si bien únicamente se permitirán fuera del dominio público foral.*** *"*

Artículo 26.— Servidumbres Aeronáuticas: afecciones sobre el territorio:

En el plano de "Servidumbres Aeronáuticas – Servidumbres de Operación de las Aeronaves - Real Decreto 370/2011" se representan las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Bilbao que afectan al ámbito de la 2ª Modificación Puntual del Plan Parcial, las cuales determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea.

La ejecución en el ámbito de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores —incluidas las palas—, medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares)) o plantación requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972, en su actual redacción."

DILIGENTZIA: Se extiende para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente mediante Acuerdo Plenario de fecha 25 de septiembre de 2020. Expediente num. 000029/2019-B.13.1.

Mungian, 2020ko irailaren 29an
Idazkaria

MUNGIA UDALA

4. ESTUDIO DE LAS DIRECTRICES DE ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN DE LA EJECUCIÓN

Como quiera que las obras de urbanización del sector "Elordigane" se encuentran efectivamente ejecutadas y el alcance de la presente Modificación se circunscribe a una determinación de la ordenación sin incidencia en la gestión urbanística del ámbito, también realizada, se estima innecesario acometer el estudio referido en el art. 68.d) LSU.

Cabe mencionar que el contenido de dicho estudio tiene reflejo en el capítulo III *"Plan de Etapas"* de la documentación escrita del Plan Parcial aprobado definitivamente para el sector, de forma acorde con el art. 62 del *Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento* —en adelante, RPU—.

5. ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICO-FINANCIERA

En virtud de lo preceptuado por el artículo 68.f) LSU (en coordinación los arts. 55 y 63 RPU), entre la documentación obrante en un Plan Parcial ha de figurar el correspondiente "estudio de viabilidad económico-financiera".

En el caso que nos ocupa, el apartado IV de la documentación escrita del Plan Parcial del Sector "Elordigane" aprobado definitivamente ya contaba con dicho estudio, cuyo objeto era, por un lado, analizar las características y realizar una estimación por capítulos de los costes de urbanización inherentes a la ejecución del desarrollo urbanístico del sector, y, por otro, valorar los costes de urbanización del *Sistema General Viario* adscrito al sector. Adicionalmente, el estudio realizaba una valoración de derechos del ámbito.

Así, con las operaciones descritas se determinaba la viabilidad económica de la actuación, sin que la presente Modificación Puntual del Plan Parcial varíe dicho estudio, en cuanto que carece de incidencia en las cargas de urbanización del sector y tampoco, por tanto, en la imputación de costes adicionales a los titulares de las parcelas edificables.

6. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

PLANOS DE INFORMACIÓN:

- IN-1: Información: Situación – Listado de planos
- IN-2: Información: Alineaciones máximas de la edificación – Estado Actual (contenido del Plano O-2M *"Alineaciones máximas de la edificación. Modificado"* de la 1ª *Modificación del Plan* Parcal *del Alto de Elordui. Mungia).*
- Servidumbres Aeronáuticas – Servidumbres de Operación de las Aeronaves - Real Decreto 370/2011.

PLANOS DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA:

- O-2M: Ordenación: Alineaciones máximas de la edificación – Estado Modificado.

DILIGENTZIA: Se extiende para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente mediante Acuerdo Plenario de fecha 25 de septiembre de 2020. Expediente num. 000029/2019-B.13.1.

Mungian, 2020ko irailaren 29an
Idazkaria

MUNGIA UDALA

ANEXO 1. INTEGRACIÓN DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO.

Tal y como se ha expuesto a lo largo del presente documento, la 2ª Modificación Puntual del Plan Parcial de "Elordigane" tiene como objeto exclusivo alterar la línea de edificación de la carretera foral BI-631 en una zona concreta del ámbito mencionado, de manera que su incidencia en las parcelas de la urbanización posibilite la edificación de las viviendas previstas en ellas por el planeamiento urbanístico municipal.

Se trata, por tanto, de una actuación que únicamente afecta a fincas residenciales privadas, sin incidencia alguna en el espacio público del sector.

En efecto, la Modificación varía las condiciones del emplazamiento de las edificaciones con uso residencial en el interior de aquellas parcelas afectadas por el cambio de alineaciones propuesto. Siendo las viviendas de régimen libre y carácter privado, y no disponiendo ya el Ayuntamiento de fincas patrimoniales en el sector, no existe posibilidad de que la Administración pueda contemplar, ante una posible adjudicación de viviendas, criterios de género como, por ejemplo, el trato preferente a mujeres en situación de exclusión o ante un estado de necesidad previsto legalmente.

Asimismo, como resultado de la actuación no se consideran situaciones con incidencia en la promoción de la igualdad de oportunidades y/o la eliminación de desigualdades entre mujeres y hombres, no teniendo la Modificación repercusión alguna en la consecución de dichos objetivos.

Así, de lo anteriormente expuesto se concluye que el presente documento carece de relevancia del el punto de vista de la perspectiva de género, si bien desde el mismo se invita a incorporar los criterios relacionados con dicha materia que, en su caso, procedan, en el diseño de construcciones, instalaciones y edificaciones que se proyecten en el sector.

Mungia, a 01 de septiembre de 2020

JEFE DE PLANEAMIENTO
Y GESTIÓN URBANÍSTICA

Fdo: Juan Marco Lozano Rodríguez

JEFE DE DISCIPLINA URBANÍSTICA,
OBRAS Y SERVICIOS

Fdo. Xabier Zabala Zuazo

DILIGENTZIA: Se extiende para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente mediante Acuerdo Plenario de fecha 25 de septiembre de 2020. Expediente núm. 000029/2019-B.13.1.

Mungian, 2020ko irailaren 29an
Idazkaria

MUNGIA
UDALA