

MEMORIA	2
0. PRESENTACIÓN	2
1.- Introducción	2
2.- Necesidad de redacción del Plan Especial	2
3.- Contenido del Plan Especial	3
4.- Encuadre legal del procedimiento de aprobación	3
5.- Bases utilizadas	4
1. INFORMACIÓN SOBRE EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO	5
0.- Planeamiento territorial, sectorial y otras afecciones	5
1.- Planeamiento urbanístico vigente	6
2.- Delimitación del ámbito objeto de ordenación	6
2. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL	7
1.- Instalaciones de suministro en el municipio de Basauri	7
2.- La movilidad en el municipio de Basauri	7
3.- Tendencias de movilidad en grandes entornos urbanos	9
4.- Conclusiones	10
3. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA	11
4. ESTUDIO ECONÓMICO Y DE SOSTENIBILIDAD FINANCIERA Y PROGRAMACIÓN DEL PLAN	14
1.- Introducción	14
2.- Estudio económico-financiero	14
3.- Sostenibilidad financiera	14
4.- Programación del Plan	15
NORMATIVA Y LISTADO DE ACTIVIDADES	16
NORMATIVA	16
LISTADO DE ACTIVIDADES Y FICHAS	26
INDICE DE DOCUMENTACIÓN GRÁFICA	28

MEMORIA

0. PRESENTACIÓN.

1.- Introducción.

El Ayuntamiento de Basauri ha acordado iniciar la redacción de un Plan Especial para la regulación de la implantación de instalaciones de suministro para vehículos a motor en el municipio. Por Decreto de 8 de marzo de 2021 se resolvió adjudicar la redacción del mismo a la empresa Hirigintza Teknikariak, S.L.P. – HIRITEK.

2.- Necesidad de redacción del Plan Especial.

Existe una notoria demanda social para la regulación de este tipo de actividades que el Ayuntamiento entiende puede encauzarse vía su potestad de planeamiento.

Además de la gasolinera existente desde hace años en las proximidades de la rotonda de Goiri, de un tiempo a esta parte se han abierto otras en el Centro Comercial Bilbondo, en el Barrio de Urbi y en Avenida de Cervantes, estando otras en trámite.

Resulta lógico que, ante el fenómeno de aparición de múltiples estaciones de servicio de manera espontánea al amparo de la nueva legislación estatal en la materia, deba ordenarse de alguna manera este tipo de actividades, en especial, cuando se pretenden colocar en suelo urbano residencial o en sus inmediaciones.

No cuestionándose la posibilidad de instalación de este tipo de actividades en suelos típicamente comerciales o industriales por aplicación directa de la normativa estatal en defensa de la competencia en el sector de hidrocarburos, sí parece que tiene sentido regular debidamente la actividad cuando se pretenda ejercer en zonas residenciales ocupadas por viviendas, espacios libres cívicos para el ocio, instalaciones sanitarias, culturales, etc., o en sus proximidades.

Este tipo de decisiones puede basarse en la Constitución española, cuyo artículo 45 establece genéricamente el derecho a un medio ambiente adecuado y la obligación de los poderes públicos de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, el principio de desarrollo sostenible recogido en el artículo 3 de la Ley vasca de Suelo y Urbanismo (LvSU) y el derecho al medio ambiente saludable, recogido entre otras disposiciones, en el artículo 3.1 de la Ley vasca de Protección del Medio Ambiente. A nivel europeo, el 28-11-2018 la Comisión Europea presentó su visión estratégica para una economía neutra desde el punto de vista del clima a partir de 2050, en concordancia con el objetivo del acuerdo de París.

El Consejo de Ministros aprobó en fecha 03-11-2020 la Estrategia a Largo Plazo para una Economía Española Moderna, Competitiva y Climáticamente Neutra en 2050 (ELP 2050). Este documento responde a los compromisos de España como Estado miembro de la Unión Europea y con el Acuerdo de París, y marca la senda para lograr la neutralidad climática no más tarde de 2050, identificando las oportunidades que ofrece esa transición en materia económica y de generación de empleo. Se pretende el desarrollo de sectores estratégicos como las energías renovables, el hidrógeno verde y el almacenamiento energético a lo largo de toda su cadena de valor, así como avanzar hacia la movilidad sostenible, de suerte que se estima que más de tres cuartas partes de la movilidad y transporte (79%) emplearán energía final de origen renovable.

Quiere ello decir que cabe esperar una menor demanda a medio y largo plazo de hidrocarburos de origen fósil y, sin embargo, una mayor demanda de otro tipo de

infraestructuras (electrolíneas, combustibles verdes, como el hidrógeno verde, etc.), lo cual debe ser previsto en el marco de una estrategia a largo plazo de desarrollo sostenible.

Por tanto, mediante este Plan Especial se quiere dar forma a la potestad y al amplio margen de apreciación discrecional que la jurisprudencia reconoce a las Corporaciones locales dentro de su potestad de planeamiento.

Ello es así por cuanto este tipo de instrumentos tienen por finalidad, entre otras, la conservación y mejora del medio urbano o rural, u operaciones de mejora y renovación urbana y la creación de dotaciones públicas en suelo urbano o cualquier otro objeto análogo (art. 59.2, letra c) LvsU). Se trataría de una ordenación pormenorizada, no estructural, que, por consiguiente, no tendría el rango jerárquico del planeamiento general pues se trata de desarrollar el PGOU en cuanto a su ordenación pormenorizada.

3.- Contenido del Plan Especial.

El objeto fundamental de un Plan Especial de esta clase, en línea con lo establecido en el artículo 59 2.c) 7) LvsU, de Suelo y Urbanismo del País Vasco, es ordenar la implantación y definición de infraestructuras.

El Plan se redacta para regular las condiciones de implantación en el municipio de Basauri de las instalaciones de suministro de combustible o fuentes de energía para vehículos de motor. Con ello se pretende fijar las condiciones necesarias para garantizar la adecuada integración de la actividad en el entorno y limitar los posibles impactos negativos en las siguientes zonas:

- Entornos residenciales altamente consolidados.
- Entornos de equipamientos escolares, sanitarios y aquellos destinados a gente mayor y otros colectivos vulnerables.
- Infraestructuras viarias municipales, rodadas, peatonales y de movilidad alternativa.

Se pretende, asimismo, regular las condiciones de la edificación y las actividades complementarias permitidas en este tipo de actividades y mejorar la integración arquitectónica y paisajística de las instalaciones.

Se compone de los siguientes documentos:

- A. Memoria.
- B. Normativa y Anexo con listado de actividades.
- C. Documentación gráfica: planos de información y de ordenación.
- D. Fichas de actividades.

Como documentos complementarios, cuenta con un programa de participación ciudadana, un estudio ambiental estratégico, un informe de afección de género y un documento de alcance para la evaluación de impacto lingüístico.

4.- Encuadre legal del procedimiento de aprobación.

El Plan Especial propiamente dicho, con el contenido establecido en los artículos 65 y 71 de la Ley 2/2006 del Suelo y Urbanismo del País Vasco y siguiendo la tramitación fijada en el artículo 97 del mismo texto, será sometido a aprobación inicial y objeto de información pública para que los ciudadanos puedan formular las alegaciones que estimen pertinentes. También se someterá a informe de cuantos organismos cuenten con competencias e intereses en el ámbito. A la vista de las alegaciones formuladas en el periodo de información pública, el ayuntamiento adoptará la aprobación provisional o definitiva con las modificaciones que procedieran. Una vez publicado en el BOB, el nuevo Plan Especial entrará en vigor.

El Plan Especial se va a someter a la tramitación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada, que se iniciará remitiendo el documento ambiental estratégico con el contenido establecido en el artículo 29 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental Estratégica al órgano ambiental.

5.- Bases utilizadas.

Cartografía: se ha empleado como plano cartográfico digital la base cartográfica a escala 1/500 facilitada por los servicios técnicos municipales.

Catastro: la cartografía se corresponde con la facilitada por los servicios de catastro de la Diputación Foral de Bizkaia, en formato digital, con fecha de septiembre de 2016 y se ha utilizado también la información del PGOU.

Planeamiento territorial y afecciones sectoriales: se ha procedido a su inclusión en los planos correspondientes, a partir de los servicios de cartografía digital de las administraciones sectoriales competentes. Se destaca el servicio web geoEuskadi. La información se encuentra actualizada a fecha de febrero de 2021.

Redes de servicios: se ha empleado la información facilitada por los servicios técnicos municipales.

En todo caso, se adopta como sistema geodésico oficial el ETRS89. Las bases empleadas han sido contrastadas con ortofotos digitales y trabajo de campo.

1. INFORMACIÓN SOBRE EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO.

0.- Planeamiento territorial, sectorial y otras afecciones.

Con la aprobación de la Ley de Ordenación del Territorio del País Vasco aparecieron nuevos instrumentos de ordenación territorial en Euskadi: Directrices, Planes Territoriales Sectoriales y Planes Territoriales Parciales (a los que el Plan Especial, en cierta medida y dependiendo del PGOU, deberá adaptarse) que han permitido, por primera vez, poner en práctica un sistema completo de ordenación del territorio.

Una vez aprobada definitivamente mediante Decreto 128/2019, de 30 de julio, la revisión Directrices de Ordenación del Territorio, existe un marco de referencia territorial para la orientación de las políticas sectoriales y para la coordinación de los planeamientos municipales.

En cuanto al planeamiento territorial parcial, el municipio de Basauri está incluido en el Área Funcional del Bilbao Metropolitano, cuyo documento de Plan Territorial Parcial está aprobado definitivamente mediante Decreto 179/2006, de 26 de septiembre.

En materia de planificación territorial sectorial, a Basauri le afectan en principio los siguientes instrumentos de planificación territorial:

Plan Territorial Sectorial de Zonas Húmedas de la CAPV

Plan Territorial Sectorial de Red Ferroviaria en la CAPV

Plan Territorial Sectorial de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales

Plan Territorial Sectorial de Ordenación de márgenes de los ríos y arroyos de la CAPV

Plan Territorial Sectorial Agroforestal (en principio, no aplicable a suelo urbano y urbanizable)

Plan de Carreteras de Bizkaia (salvo tramos cedidos al Ayuntamiento)

Estos son los documentos en redacción o tramitación:

Plan Territorial Sectorial de Promoción Pública de Vivienda

Plan Territorial Sectorial de Patrimonio Cultural

Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística del Transporte

Otras figuras de planeamiento territorial aprobadas en la CAPV y con posible afección sobre el ámbito objeto del Plan son las siguientes:

Plan Integral de Prevención de Inundaciones del País Vasco (PIPI)

Plan Integral de Gestión de Residuos Urbanos de Bizkaia 2005-2016 (no revisado)

Plan de Suelos Contaminados del País Vasco (2007-2012; no revisado)

Plan Vasco de Lucha contra el Cambio Climático (2008-2012; no revisado)

Plan Ciclable de Bizkaia

Como otras afecciones significativas son de destacar, entre otras, las siguientes:

Servidumbres derivadas del Aeropuerto de Bilbao.

Servidumbres de establecimientos penitenciarios.

1.- Planeamiento urbanístico vigente.

El Plan General de Ordenación Urbana vigente se aprobó definitivamente mediante acuerdo plenario de 29 de diciembre de 2020. Su normativa ha sido publicada en el BOB nº 16 de 26 de enero de 2021, entrando así en vigor. Este Plan General revisa y sustituye el aprobado definitivamente mediante Orden Foral 466/1998, de 27 de julio (ejecutividad desde OF 19/2000, de 31 de enero), cuya vigencia se prolongó más de dos décadas.

La reciente entrada en vigor del nuevo Plan General requiere el análisis y verificación de aquellas determinaciones que incumben al ámbito del Plan Especial.

2.- Delimitación del ámbito objeto de ordenación.

El Plan Especial afecta en principio a la totalidad del municipio, pero sus determinaciones se materializarán sólo en las zonas que específicamente se señalan en la normativa como Áreas Específicas (AE) y Áreas Sensibles (AS).

Se ha optado por generar fichas de las instalaciones existentes (plano O.03_SUPERPOSICIÓN DE INSTALACIONES EXISTENTES) y un plano donde se ubican estas zonas en el municipio (plano O.02_AMBITOS DE ORDENACIÓN ESPECÍFICOS DEL PLAN ESPECIAL), ya que abarca el espacio donde se pretenden materializar de forma efectiva la actuación de ordenación promovida por el Ayuntamiento de Basauri.

2. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL.

1.- Instalaciones de suministro en el municipio de Basauri.

En Basauri actualmente, como puntos de venta de carburante al público en general, hay en funcionamiento cinco estaciones de servicio.

- Urbi Low Cost, en Cervantes Hiribidea, 51A, en funcionamiento desde 2019.
- Euskadi Low Cost Basauri, en Urbi kalea, 4, en funcionamiento desde 2020.
- Cepsa Mercabilbao, en Ibarreta auzoa, s/n, en funcionamiento desde 2001.
- Petronor Basauri Abaroa kalea, s/n, en funcionamiento desde 1977.
- Eroski Bilbondo, en Zabalandi auzoa, s/n, en funcionamiento desde 2000.

Es de destacar el hecho de que su implantación, en la mayoría de los casos, sea relativamente reciente y dirigida al producto genérico o *low cost*. Salvo en el caso de la más antigua (Petronor), se sitúan en ámbitos destinados a actividades económicas. La de Petronor se sitúa en suelo no urbanizable.

Su situación y características principales se recogen en su ficha particular.

2.- La movilidad en el municipio de Basauri.

Red viaria territorial.

Las infraestructuras existentes de la Red Foral, recogidas en el catálogo de carreteras de la Diputación Foral de Bizkaia son:

- AP-8 "Autopista del Cantábrico" perteneciente a la red de interés preferente.
- BI-712 "Basauri a Bolueta" perteneciente a la red complementaria.
- BI-625 "Orduña a Bilbao" perteneciente a la red básica.
- BI-3720 "Ramal de BI-625 a Galdakao" perteneciente a la red local.

La relación de carreteras existentes pertenecientes a la Red Municipal de Carreteras y Caminos del Ayuntamiento de Basauri que fueron objeto de cesión por parte de la Diputación Foral de Bizkaia son:

- BI-3714 "Ramal de BI-625 a Bidebieta" entre el PK 4+740 y el PK 6+540 con fecha de acta de cesión de septiembre de 1994.
- BI-712 "Basauri a Bolueta" entre el PK 384+380 y el PK 387+675 con fecha de acta de cesión de 16 de diciembre de 2004.

En lo que se refiere a las actuaciones contenidas en el Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia, aprobado definitivamente mediante Norma Foral 8/1999, de 15 de abril, modificada por la Norma Foral 4/2005, de 10 de marzo, actualmente en revisión, se encuentran pendientes de ejecución:

- "Duplicación de calzada en la BI-631, Tramo Zubialdea-Miraflores" perteneciente al Eje Variante Este.
- "Variante Sur Metropolitana, Fase II Arrigorriaga-Amorebieta".

Red viaria municipal.

La red viaria propia del municipio, se puede clasificar en dos categorías:

1. Viario Principal
2. Viario Distribuidor

Dentro de la primera categoría, se encuentran las calles que sirven para la conexión interna de las infraestructuras territoriales (A-8, N-634, BI-625), con las diferentes zonas urbanas, así como las que conectan entre sí distintos barrios del municipio, a esta categoría pertenecen las siguientes calles:

- Lehendakari Agirre
- Kareaga Goikoa
- Abaroa-Gernika
- Matxitxako
- Larrazabal
- Cervantes
- Gudarien Etorbidea
- Urbi Etorbidea
- Nagusia-Uribarri
- Artunduaga

A la segunda categoría pertenecen:

- Basozelai
- Karmelo Torre
- Axular
- Uribarri
- Eusebio Villaverde
- Kanterabarri
- Ramón Kareaga
- Kantabria
- Catalunya

El resto de las calles forman una red que distribuye el tráfico en el conjunto de las manzanas con una complicación topográfica en los barrios de Basozelai, Kalero y Bidebieta, y más sencillo en las zonas bajas Soloarte, Ariz, Uribarri, San Miguel.

Red ferroviaria.

El municipio es atravesado por la línea 2 de Metro Bilbao, la línea de Euskotren (vía estrecha) Bilbao-Donostia/San Sebastián, la línea de mercancías de FEVE (vía estrecha) y la línea de RENFE (vía ancha) Castejón-Bilbao.

Actualmente está en obras el trazado de la red vasca de alta velocidad, que atraviesa el municipio de este a oeste. La finalización de las obras no tiene fecha definida.

Movilidad pública y privada.

La movilidad pública se articula en torno al transporte en autobús (servicio Bizkaibus, de la Diputación Foral de Bizkaia) y al transporte en tren (servicio de cercanías de Euskotren y Metro y de cercanías de RENFE).

Ello da una buena alternativa de movilidad hacia los ejes San Sebastián-Bilbao y sus conexiones radiales a norte y sur.

La movilidad privada asume el peso en relación al resto de modalidades. Al respecto, se dispone de los siguientes datos estadísticos a 31-12-2015 (Fuente: DGT):

- *Parque de vehículos automóviles: 21.876 uds.*
- *Antigüedad media: 10,7 años*
- *Turismos: 76% (16.715 uds.)*
- *Motocicletas: 6% (1.260 uds.)*
- *Camiones: 9% (1.949 uds.)*
- *Furgonetas: 5% (1.062 uds.)*
- *Ciclomotores: 2% (485 uds.)*

El censo de conductores es el siguiente:

- *Hombres: 13.516*
- *Mujeres: 7.841*
- *Total: 21.357 (51,71% de la población)*

En lo que respecta a otras alternativas de movilidad (ciclable, peatonal, etc.), su estado actual, complemento y mejora resulta una cuestión fundamental a desarrollar en el futuro. Basauri cuenta con un plan de movilidad sostenible que se concibió para el periodo 2005-2016 y que se está revisando en la actualidad. Contemplaba acciones para mejorar la movilidad y la calidad de vida en Basauri (microactuaciones, peatonalización y mejora ambiental del centro urbano en tres fases, refuerzo de las vías ciclables, optimización del transporte público y directrices para la realización de planes de movilidad en empresas, así como regulación del aparcamiento.

3.- Tendencias de movilidad en grandes entornos urbanos.

En la necesidad de avanzar hacia un modelo de movilidad más sostenible, son muchos los municipios en todo el mundo y especialmente en Europa que ya han implementado o están implementando medidas para rebajar los niveles de contaminación de aire y la congestión de vehículos en centros urbanos.

La transición hacia un modelo de movilidad más sostenible se basa en dos premisas principales: la reducción de la entrada de los coches de combustión más contaminantes a los núcleos urbanos y la progresiva sustitución del parque de vehículos hacia vehículos más sostenibles con distintivo de emisiones 0.

En este sentido para mejorar la calidad de aire y reducir la congestión, los esfuerzos de las ciudades se centran sobre todo en la reducción del número de vehículos que entran o circulan por los núcleos urbanos. Como medidas para reducir el tránsito a los centros urbanos se aplican tres tipos de regulaciones:

- **Cordones de peaje a los centros urbanos (ejemplo: Londres o Estocolmo):** establece una zona donde se ha de pagar una tasa para entrar con determinados tipos de vehículos contaminantes. Los vehículos de bajas emisiones o emisiones 0 suelen poder entrar gratuitamente para incentivar su compra.
- **Zonas de Bajas Emisiones (ZBE).** Se permite o no la entrada del vehículo en los centros urbanos dependiente de las sus emisiones directas de contaminantes. Actualmente hay ya a más de 260 ciudades en Europa que la han adoptado, entre ellas, Madrid y Paris.
- **Regulaciones de vehículos pesados.** Es una medida que se viene adoptando desde hace tiempo en Europa, no sólo por emisiones sino también por razones de protección y seguridad, sobre todo en cascos urbanos densos o núcleos históricos.

4.- Conclusiones.

El actual marco legal y normativo permite en principio la implantación de instalaciones de suministro de carburantes y combustible, comúnmente conocidas como gasolineras, prácticamente en cualquier suelo del municipio sin tener en consideración el entorno urbano donde se ubican. Este tipo de actividad origina a menudo molestias ambientales (olores, percepción de inseguridad, movimientos de vehículos en el entorno...) y, como consecuencia, cierto rechazo social, teniendo en consideración que muchas veces se ubican en entornos altamente consolidados o con alta densidad de población.

En un municipio de tejidos urbanos compactos como es Basauri, la concentración de actividades en determinadas zonas afecta directamente a la calidad del espacio público y la convivencia de diferentes usos. En el caso de las gasolineras las operaciones de entrada y salida de vehículos al servicio de los clientes o la realización de las operaciones de carga y descarga producen a menudo alteraciones del tráfico sobre el entorno urbano inmediato. Frecuentemente interfieren con los peatones y con la movilidad activa. En muchas ocasiones el paso natural por la acera se entorpece mientras se hacen estas operaciones o se produce la espera de clientes o usuarios/as.

El impacto que a menudo las instalaciones de suministro para vehículos significan sobre la movilidad y la calidad ambiental en los diferentes entornos urbanos, motiva la necesidad de contemplar desde la ordenación urbanística las determinaciones necesarias que, en el marco de la economía de libre mercado y establecimiento, permitan equilibrar los efectos de su implantación.

La relación entre la implantación de las gasolineras, la planificación de la movilidad en el municipio, la preservación de la calidad de espacio público y de la morfología de los tejidos es un criterio fundamental para establecer una propuesta que, desde la planificación del suelo, restaure el desequilibrio que puede provocar la intensidad de determinados usos y que afectan valores que debe garantizar la ordenación urbanística.

Actualmente las ciudades están afrontando cambios estructurales profundos en temas de movilidad: compromisos internacionales de reducción de emisiones, progresivas restricciones de circulación a los vehículos más contaminantes, la emergencia del vehículo eléctrico, el aumento de distribución de mercancías urbanas, el incremento de uso de la bicicleta y otros vehículos de movilidad personal, etc.

El transporte y la movilidad rodada pueden suponer para un municipio en torno al 30% de las emisiones de gases con efecto invernadero. Reducir el número de vehículos, y que los que circulen sean más limpios, y facilitar el trasvase hacia los modos más eficientes, con el fomento del transporte público y colectivo y los desplazamientos a pie y en bicicleta, son líneas de actuación primordiales en las que se quiere continuar actuando para hacer frente al cambio climático y también para mejorar la calidad ambiental del municipio.

Las tendencias señaladas son imparable y requerirán de una adaptación gradual por parte de las ciudades y sus responsables. A tal efecto, la regulación del Plan ha de establecer los criterios de regulación que garanticen la protección adecuada de los intereses públicos, en equilibrio con los mandatos de libertad de establecimiento, para así facilitar una transición adecuada hacia la sostenibilidad urbana.

3. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA.

El Plan Especial ha de abordar las condiciones de emplazamiento de las instalaciones de suministro a partir de la consideración del área urbana de Basauri con criterios de calidad de vida y sostenibilidad.

En coherencia con estos objetivos y los criterios que se implanten con el nuevo plan de movilidad, la implantación de nuevas instalaciones de suministro de carburantes y combustibles en el municipio se ve limitada a áreas específicas: las áreas industriales y comerciales en proximidad de ejes viarios principales, articulándose medidas de protección de las áreas más sensibles en cuanto a usos.

En el resto del municipio la cobertura actual de servicio de instalaciones de suministro de carburantes y combustibles se considera suficiente, puesto que actualmente hay una buena cobertura, que en un horizonte de futuro con la disminución progresiva de los vehículos que utilizan combustibles fósiles se considera suficiente.

Las nuevas condiciones establecidas de acuerdo con el interés general y los objetivos del modelo de movilidad en el municipio se deberán respetar por los operadores existentes, de la misma forma que aquellas instalaciones que eventualmente no las cumplan deberán permanecer en situación de disconformidad.

El plan define los criterios y limitaciones necesarias de implantación de gasolineras en el municipio de Basauri para garantizar la adecuada integración de la actividad en el entorno y el logro de los siguientes objetivos estratégicos:

- Planificar la implantación de instalaciones de suministro en el municipio de acuerdo con los objetivos y las estrategias de movilidad que establezca el plan de movilidad, priorizando la instalación de la actividad de acuerdo a criterios de funcionalidad y jerarquía viaria, y proximidad a las principales vías de acceso.
- Regular la implantación de instalaciones de suministro atendiendo a la diversidad morfológica de los tejidos urbanos a fin de limitar los impactos negativos que estas generan en entornos altamente consolidados.
- Regular la implantación de instalaciones de suministro en entornos de equipamientos escolares, sanitarios y aquellos destinados a gente mayor y otros colectivos vulnerables para mejorar y garantizar la calidad ambiental de estos entornos.
- Prohibir la implantación de instalaciones de suministro en la vía pública con el fin de mejorar la calidad y la convivencia de usos de espacio público y favorecer una movilidad segura.
- Regular las condiciones de la edificación y las actividades complementarias permitidas por esta actividad.
- Mejorar la integración arquitectónica y paisajística de la instalación en su entorno regulando los elementos de publicidad, señalización y tratamiento de los espacios no edificados.

El Plan Especial regula de forma específica las condiciones urbanísticas de emplazamiento de los establecimientos destinados a las actividades anteriormente mencionadas de acuerdo con los parámetros siguientes:

- a. La tipología de las actividades objeto de la regulación del Plan especial.
- b. La definición de las condiciones de emplazamiento y concretamente los ámbitos susceptibles de acoger estas instalaciones en función de los objetivos de movilidad en el municipio, las características urbanas, las características de la red viaria y las del espacio público donde se sitúan las parcelas las en las cuales se ubica la actividad.

- c. La determinación de las condiciones generales aplicables a las actividades sujetas de regulación, así como de las condiciones específicas aplicables en función a los ámbitos de tratamiento específico delimitados por el plan.
- d. La determinación de las condiciones edificatorias y de integración arquitectónica y paisajística.
- e. La definición de distancias a recintos locales y / o edificios destinados a usos protegidos de cierto tipo de equipamientos.
- f. La definición de las condiciones de transitoriedad de las gasolineras existentes que quedan en situación de disconformidad.

Estos objetivos garantizan la protección adecuada de los intereses públicos, así como la conveniencia con relación a los intereses públicos y privados.

Igualmente, en las zonas donde se identifica la posibilidad de crecimiento para determinadas actividades se establece una ordenación que permite la entrada de nuevos operadores de forma ordenada y sostenible.

Todas las instalaciones de suministro definidas en este plan deben cumplir las exigencias establecidas en el Real Decreto 706/2017, de 7 de julio, por el que se aprueba la instrucción técnica complementaria MI-IP 04 "Instalaciones para suministro a vehículos", o aquellas vigentes en cada momento. Se distinguen las siguientes en el plan:

- 1.- Instalaciones destinadas al suministro de hidrocarburos líquidos.
- 2.- Instalaciones de suministro con combustibles alternativos.
- 3.- Instalaciones de suministro mixtas.

Para su implantación se proponen diferentes condiciones de emplazamiento general en relación con la accesibilidad y las características de la red viaria, la funcionalidad del espacio público, las características morfológicas de las zonas residenciales y la proximidad a determinados usos de equipamientos protegidos.

Así, se tiene en cuenta la diversidad funcional existente y potencial de las calles que forman la red viaria del municipio. La nueva ordenación reconoce la jerarquía funcional de la red viaria y las diferentes naturalezas de recorridos que se desarrollan. Teniendo en cuenta esta diversidad, se atenderá a:

- 1) Proximidad a los ejes estructurantes de circulación.
- 2) Frente mínimo a vial.
- 3) Accesibilidad y movilidad en el entorno.

También se tiene en cuenta la proximidad a usos protegidos que requieren de unos entornos de tráfico pacificado, especialmente en relación con la contaminación acústica y de aire y seguridad. A efectos de este plan se han definido como usos protegidos los siguientes:

- a. Los centros docentes.
- b. Los centros sanitarios y asistenciales.
- c. Los alojamientos para colectivos vulnerables.
- d. Ciertos equipamientos.

El plan establece una distancia mínima a estos usos protegidos de 100 metros. La misma distancia, como banda de protección, se establece para las denominadas áreas sensibles. También se establecen medidas de protección para los bienes culturales calificados.

Para la aplicación detallada de las determinaciones del Plan especial urbanístico, se establecen diversas áreas (las áreas sensibles arriba mencionadas) que se delimitan en función de la su sensibilidad para poder acoger nuevas implantaciones de la actividad en atención a la morfología urbana o la especialización urbanística preferente de nivel.

Así, por un lado, se delimitan Áreas Específicas (AE), que engloban principalmente los suelos de actividades económicas, y por otro lado, se delimitan Áreas Sensibles (AS), que por su naturaleza requieren especial protección. En estas últimas no se admite la implantación de instalaciones de suministro de vehículos con el objetivo de preservar los valores ambientales, patrimoniales y morfológicos de estos ámbitos.

4. ESTUDIO ECONÓMICO Y DE SOSTENIBILIDAD FINANCIERA Y PROGRAMACIÓN DEL PLAN.

1.- Introducción.

El artículo 69.3 LvSU establece que las determinaciones del plan especial se formalizarán en documentos similares a los previstos para el plan parcial, si bien ajustando su contenido a su propio objeto.

En consecuencia, debe incluir también un estudio económico y financiero y un programa de actuación.

2.- Estudio económico-financiero.

En este Plan no hay afecciones derivadas del contenido que incorporen una obligación o cargas económicas respecto a las gasolineras en funcionamiento y por tanto que se hayan de tener en cuenta y valorar. Las gasolineras actuales podrán seguir funcionando, aunque en algunos casos pasen a estar en disconformidad.

La modificación tampoco afecta al valor de los terrenos donde actualmente hay gasolineras que pasarán a estar en disconformidad ya que podrán continuar funcionando con normalidad.

En cuanto a las limitaciones a las actividades complementarias tampoco afectará las actividades en funcionamiento y sólo tendrá afecciones en potenciales actividades que no se podrán incorporar. Por tanto, no hay una afección directa en las gasolineras que hasta hoy han podido implantarse según la legislación vigente.

En cuanto a futuras implantaciones, el Plan no excluye la incorporación de nuevas gasolineras en el municipio y sólo ordena la su implantación. Esto significa que tanto puede crecer como disminuir en un futuro el número de gasolineras implantadas, dependiendo de la coyuntura del momento y los criterios de oportunidad de los promotores.

En cuanto al mercado de los combustibles para los consumidores a día de hoy hay suficiente oferta en el largo del territorio del municipio y la modificación no afectará a corto plazo a una disminución ni aumento importante del número de unidades de gasolineras. En un futuro próximo se prevé una disminución de la demanda de combustibles fósiles debido a la disminución del parque móvil, la sustitución de vehículos de combustión por eléctricos y híbridos, y también por las limitaciones en el uso del vehículo privado en los cascos urbanos.

El precio final del producto ofrecido oscila debido a razones ajenas a la capacidad de acción de los agentes implicados a nivel local, y no es debido al mayor o menor número de gasolineras en funcionamiento sino básicamente a la oscilación de precios de la materia prima (fuel) en los mercados internacionales. También tienen un importante papel las cargas fiscales a los hidrocarburos, que suponen una parte importante del precio final que paga el consumidor.

3.- Sostenibilidad financiera.

En cuanto a la afectación a las haciendas públicas de las determinaciones del Plan, el hecho de que las gasolineras continúen funcionando no afectará a corto plazo a los ingresos generados por éstas (IBI, concesiones en caso de que paguen algún tipo de canon, IVA repercutido, IAE en caso de que corresponda). No se prevén alteraciones en ingresos/gastos en lo referente a gestión de servicios urbanos.

4.- Programación del Plan.

El desarrollo de la propuesta, dada la naturaleza reguladora general de todo el término municipal de Basauri, no tiene previsto un mecanismo específico ni una gestión posterior para la su implantación.

El Plan no determina ninguna programación para el desarrollo posterior, sino que se aplica inmediatamente desde la su vigencia.

En cualquier caso, la propia naturaleza de las normas, en relación con un aspecto de la funcionalidad urbana que evoluciona tanto rápidamente, ha de estar abierta a futuros ajustes que se puedan formular para la mejora de la movilidad sostenible.

NORMATIVA Y LISTADO DE ACTIVIDADES

NORMATIVA

CAPÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES.

Artículo 1.- Ámbito de aplicación del Plan Especial.

El ámbito del Plan abarca todo el municipio de Basauri. La delimitación detallada de los ámbitos de ordenación específicos del Plan Especial está definida gráficamente al plano "O.01_ÁMBITOS DE ORDENACIÓN ESPECÍFICOS DEL PLAN ESPECIAL".

Artículo 2.- Determinaciones del Plan Especial.

1. El plan tiene por objeto introducir una regulación específica para la implantación de instalaciones destinadas al suministro de combustibles y carburantes, así como instalaciones mixtas con otras formas de energía técnicamente disponibles para el suministro a vehículos motorizados.

2. El plan regula de forma específica las condiciones urbanísticas de emplazamiento e implantación de los establecimientos destinados a las actividades anteriormente mencionadas de acuerdo con los parámetros siguientes:

a. La tipología de las actividades.

b. La definición de las condiciones de emplazamiento y concretamente los ámbitos susceptibles de acoger estos establecimientos:

- En función de las características urbanas y las características de la red viaria y del espacio público donde se sitúan las parcelas en las cuales se ubica la actividad.

- Con relación a determinantes usos protegidos que se definen en el artículo 10.

- Con relación a determinadas edificaciones de interés que se definen en el artículo 12

- La determinación de las condiciones específicas aplicables en función de las áreas de tratamiento específico delimitadas por el plan.

Artículo 3.- Documentos que integran el Plan Especial.

1. El plan se compone de los documentos siguientes:

A. Memoria.

B. Normativa y Anexo con listado de actividades.

C. Documentación gráfica: planos de información y de ordenación.

D. Fichas de actividades.

2. Son normativos los documentos siguientes:

B. Normativa y Anexo con listado de actividades.

C. Documentación gráfica: planos de ordenación.

Artículo 4.- Marco legal.

1. El presente Plan Especial se formula de conformidad con lo que dispone el artículo 59 2.c) 7) LvSU, de Suelo y Urbanismo del País Vasco, para ordenar la implantación y definición de infraestructuras.

La regulación del Plan Especial respeta las previsiones de la Directiva 2006/123/CE, de 12 de diciembre, sobre los servicios en el mercado interior.

2. La definición y las referencias del plan a las disposiciones reguladoras de las diferentes actividades, la incidencia urbanística de las cuales es su objeto, se han de interpretar y entender referidas a la normativa sectorial, estatal y autonómica reguladora en cada momento de la actividad concreta que se regula.

3. Las condiciones establecidas en esta normativa son de aplicación sin perjuicio de los requisitos que sean exigibles de conformidad con la normativa sectorial aplicable, de las ordenanzas municipales y del resto de normativa reguladora de las actividades de pública concurrencia o de cualquier otra que resulte de aplicación.

4. En materia de interpretación, serán de aplicación los artículos 7 LvSU y 1.2.4 de la normativa del PGOU.

CAPITULO II. TIPOLOGÍAS DE COMBUSTIBLES Y DE LA ACTIVIDAD OBJETO DEL PLAN ESPECIAL.

Artículo 5.- Tipologías según tipo de combustible.

Todas las tipologías de instalaciones de suministro definidas en este plan deben cumplir las exigencias establecidas en el Real Decreto 706/2017, de 7 de julio, por el que se aprueba la instrucción técnica complementaria MI-IP 04 "Instalaciones para suministro a vehículos" o aquellas vigentes en cada momento.

1.- Instalaciones destinadas al suministro de hidrocarburos líquidos.

Son instalaciones de suministro de hidrocarburos líquidos para motores de combustión interna (gasolinera), que de acuerdo con la Directiva 94/63/CE, de 20 de diciembre de 1994, comprenden todo producto derivado del petróleo, con o sin aditivos, con una presión de vapor (Método Reid) igual o superior a 27,6 kilopascals, destinada a alimentar vehículos de motor, con excepción del gas licuado de petróleo (GLP).

2.- Instalaciones de suministro con combustibles alternativos.

Son instalaciones de suministro de combustibles alternativos aquellas que comprenden los combustibles que sustituyen, al menos en parte, los combustibles fósiles clásicos como fuente de energía en el transporte y que pueden contribuir a la descarbonización de estos. Incluyen el hidrógeno, los biocarburantes, los combustibles sintéticos y parafínicos, el gas natural, incluido el biometano, en forma gaseosa (gas natural comprimido (GNC) y en forma licuada (gas natural licuado GNL), y el gas licuado del petróleo (GLP).

3.- Instalaciones de suministro mixtas.

Son las instalaciones de suministro que combinan más de un tipo de combustible: hidrocarburos líquidos y/o combustibles alternativos, y/o suministro eléctrico.

Artículo 6.- Tipologías según las características de la instalación.

1. Unidad de suministro (US).

a. De acuerdo con el Real Decreto 1905/1995 y la resolución TES/ 347/2014, las unidades de suministro son aquellas instalaciones destinadas a la venta al público de gasolinas, gasóleos y lubricantes que distribuyan menos de tres productos diferentes de gasolinas y gasóleos de automoción.

b. A efectos de este plan, también se consideran unidades de suministro aquellas instalaciones mixtas o exclusivas que suministran menos de tres productos diferentes de

gasolinas y gasóleos de automoción, combustibles alternativos y / o energía eléctrica para vehículos.

2. Estación de servicio (SE).

a. De acuerdo con Directiva 94/63/ CE, de 20 de diciembre de 1994, define la estación de servicio (SE) como toda aquella instalación donde se surte de gasolina los depósitos de los vehículos de motor a partir de depósitos fijos de almacenamiento.

b. De acuerdo con el Real Decreto 1905/1995 y la resolución TES/347/2014, las estaciones de servicio son instalaciones destinadas a la venta al público de gasolinas, gasóleos y lubricantes que distribuyan tres o más productos diferentes de gasolinas y gasóleos de automoción y que deben disponer de los aparatos necesarios para el suministro de agua y aire, ubicados en el recinto de la instalación.

c. A efectos de este plan, también se consideran estaciones de servicio aquellas instalaciones mixtas, o exclusivas que suministran tres o más productos diferentes de gasolinas y gasóleos de automoción, combustibles alternativos y / o energía eléctrica para vehículos.

3. Área de servicio (AS).

a. De acuerdo con la Orden Circular 320/94 CyE sobre áreas de servicio dictada por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, se definen las áreas de servicio como las zonas adyacentes a las carreteras, diseñadas expresamente para albergar instalaciones y servicios destinados a cubrir las necesidades de circulación, pudiendo incluir estaciones de suministro de carburantes, hoteles, restaurantes, talleres de reparación y otros servicios análogos destinados a facilitar la seguridad y comodidad los usuarios/as de la carretera (artículo 56.1 del Reglamento General de Carreteras aprobado por el Real Decreto 1812/1994).

b. No se admite la implantación de nuevas áreas de servicio en todo el ámbito del Plan.

Artículo 7.- Instalaciones destinadas al suministro para la venta al público.

a. Son instalaciones de distribución al por menor y venta al público de carburantes y combustibles a granel para vehículos.

b. También son objeto de esta definición aquellas instalaciones de suministro mixtas o con distribución y venta de otras formas de energía para vehículos motorizados definidas en el artículo 5.

CAPÍTULO III. CONDICIONES GENERALES DE EMPLAZAMIENTO Y REGULACIÓN PARA TODO TIPO DE INSTALACIÓN DE SUMINISTRO DE VENTA AL PÚBLICO PARA VEHÍCULOS.

Artículo 8.- Condiciones de emplazamiento según características de la red viaria.

1. Siguiendo criterios de jerarquía y funcionalidad de la red viaria, las instalaciones de suministro de venta al público para vehículos se implantarán según la caracterización de la red viaria y requerirán el cumplimiento de forma conjunta los requisitos siguientes:

a. Categoría y funcionalidad de la red (ejes de regulación): toda implantación deberá apoyarse en los ejes de regulación indicados en el plano "O.02_EJES DE REGULACIÓN".

b. Frente mínimo a vial: el frente de entradas y salidas de vehículos deberá de tener una anchura superior a 20 metros.

Artículo 9.- Condiciones de accesibilidad y movilidad.

1. El proyecto técnico que se presente al objeto de obtener licencia deberá justificar la adecuada resolución de las diferentes problemáticas de accesibilidad y movilidad.
2. Se exigirá para cualquier implantación un estudio de movilidad. La evaluación de la movilidad generada incluirá una evaluación de los posibles impactos sobre la congestión vial de la vía donde se implanta mediante un análisis con el método de teoría de colas y se determinarán las condiciones actuales de intensidad de la vía donde se ubican los accesos y las salidas de la misma, evitándose los accesos directos desde calles con altos niveles de tráfico o velocidad donde se consideren necesarios carriles de aceleración de entrada y salida o señalización específica adecuada.
3. Este estudio de movilidad deberá de estar informado favorablemente por parte de los órganos competentes con carácter previo a la obtención de la correspondiente licencia. Tanto el estudio como el correspondiente informe favorable deberán acompañar a los otros documentos técnicos exigidos en la solicitud de licencia de obras.
4. En todos los casos, será necesario reservar dentro de la propia parcela el espacio necesario para la zona de espera, parada y estacionamiento de vehículos y la realización de las operaciones de carga y descarga sin ocupar la vía pública.
 - a. En cuanto a accesos, las entradas y salidas de vehículos a las instalaciones se diseñarán de acuerdo con las características del viario de la zona para que su impacto sobre el tráfico y el espacio público sea el menor posible. Se minimizará el número de vados estrictamente a los necesarios para el funcionamiento de la instalación. El acceso de entrada se dimensionará de manera que se garantice que los vehículos que utilizan la instalación no ocupen la vía pública. El proyecto de la instalación incluirá la urbanización completa de los accesos.
 - b. En cuanto al estacionamiento, las actividades objeto del presente plan dispondrán en el interior de la parcela de las plazas de estacionamiento necesarias para garantizar el correcto funcionamiento de la actividad. En las instalaciones de suministro donde existan actividades complementarias, se reservarán plazas para cada uso, respetando en todo caso la normativa correspondiente.

Artículo 10.- Definición de los usos protegidos y condiciones de emplazamiento en situación de proximidad a estos usos.

1. Los usos protegidos a efectos de este plan son los siguientes, estén o no situados en suelos cualificados de equipamientos:
 - a. Los centros docentes en los que se impartan enseñanzas del régimen general del sistema educativo a nivel de educación infantil, primaria y secundaria. También se incluyen las guarderías municipales y privadas.
 - b. Los centros sanitarios-asistenciales, incluyendo los hospitales, centros de salud, clínicas y residencias asistidas.
 - c. Alojamientos para colectivos vulnerables.
 - d. Centros penitenciarios y cuarteles.
 - e. Se consideran también como uso protegido el suelo que esté calificado de equipamiento por el PGOU, o bien adquiera esta calificación por su modificación puntual o por la aprobación de otros instrumentos de planeamiento derivado, cuando el uso previsto sea alguno de los que se enumeran en los puntos anteriores.

2. Distancia a usos protegidos:

a. Las instalaciones de suministro deberán garantizar una distancia mínima respecto los usos protegidos de 100 metros. Las distancias mínimas para la implantación de las instalaciones de suministro se calcularán desde el perímetro del recinto donde se sitúe el uso protegido.

b. La distancia será calculada desde cualquier punto exterior del recinto donde se sitúe un uso protegido que delimita un perímetro que condiciona que cualquier nueva instalación de suministro se sitúe en su exterior. El ámbito de suelo de la parcela destinada a la actividad regulada en este plan ha de estar situado en su totalidad fuera de este perímetro.

Artículo 11.- Condiciones de emplazamiento de acuerdo con el Real Decreto 706/2017.

Las edificaciones y tanques de las instalaciones de suministro deberán garantizar las distancias de seguridad mínimas de acuerdo con el Real Decreto 706/2017, de 7 de julio, por el que se aprueba la instrucción técnica complementaria MI-IP 04 "Instalaciones para suministro a vehículos" y se regulan determinados aspectos de la reglamentación de instalaciones petrolíferas.

Artículo 12.- Condiciones de emplazamiento con relación a edificios incluidos en el catálogo de protección de patrimonio cultural.

1. No se admite la implantación de instalaciones de suministro en las parcelas contiguas y con frente a la misma calle y en las parcelas con frente directo a los edificios de protección especial.

2. En el caso de conjuntos catalogados deberá justificarse la integración de estas instalaciones en el entorno y el mantenimiento del carácter patrimonial de la zona. Con esta finalidad habrá de aportarse en el trámite de la licencia una memoria justificativa que contenga las medidas relativas a las condiciones estéticas y de integración paisajística que minimicen su impacto visual.

Artículo 13.- Condiciones de emplazamiento en la vía pública.

De acuerdo con los criterios de funcionalidad y de convivencia de usos en el espacio público no se admitirá la implantación de instalaciones en suelos calificados de sistema viario.

Artículo 14.- Condiciones de emplazamiento en suelo de equipamiento.

No se admite la implantación de instalaciones de suministro en suelos calificados de sistema de equipamiento, excepto para aquellas instalaciones que se implanten en suelos de actividades económicas.

CAPÍTULO IV. DETERMINACIÓN DE ÁMBITOS DE APLICACIÓN Y EJES. OTROS PARÁMETROS REGULADORES.

SECCIÓN 1ª. DELIMITACIÓN DE EJES PRINCIPALES, ÁREAS ESPECÍFICAS Y ÁREAS SENSIBLES.

Artículo 15.- Ejes Principales (EP).

El plan define unos ejes principales, que son aquellos viales coincidentes con aquellas vías estructurantes del municipio a nivel de movilidad, que dada su mejor accesibilidad tienen mayor capacidad para compatibilizar los usos específicos de la actividad y la tipología de actividades del entorno inmediato, motivo por el cual se definen unos parámetros reguladores específicos.

Estos ejes principales están grafiados en el plano "O.02. EJES DE REGULACIÓN". No tienen la condición de eje principal, a efectos de la aplicación de este plan los tramos cubiertos o soterrados de las vías principales.

Las implantaciones deberán apoyarse en estos ejes.

Artículo 16.- Determinación de Áreas Específicas (AE).

1. Para la aplicación detallada de las determinaciones del Plan Especial, se establecen diversas áreas que se delimitan en función de la su sensibilidad para poder acoger nuevas implantaciones de la actividad en atención a la especialización urbanística correspondiente.

Estas Áreas Específicas (AE) son las siguientes:

- Áreas Específicas Industriales.

- Áreas Específicas Comerciales.

2. Estos ámbitos están delimitados gráficamente en el plano "O.01_ÁMBITOS DE ORDENACIÓN ESPECÍFICOS DEL PLAN ESPECIAL".

Artículo 17.- Determinación de Áreas Sensibles (AS).

1. El plan define unas Áreas Sensibles (AS). Se trata de ámbitos con unos valores ambientales y patrimoniales relevantes. Estas áreas son las siguientes:

a. Área Residencial 0 San Miguel y Área Residencial 03 San Miguel Oeste.

b. Área Residencial 05 Basconia.

c. Área Mixta 01 Basconia.

2. Estos ámbitos están delimitados gráficamente en el plano "O.01_ÁMBITOS DE ORDENACIÓN ESPECÍFICOS DEL PLAN ESPECIAL".

También tienen consideración de áreas sensibles, a los efectos de la regulación de este plan los suelos calificados como conjuntos protegidos.

SECCIÓN 2ª. CONDICIONES DE REGULACIÓN ESTABLECIDAS POR EJES PRINCIPALES, LAS ÁREAS ESPECÍFICAS, Y LAS ÁREAS SENSIBLES.

Artículo 18.- Condiciones generales de implantación para las nuevas instalaciones de suministro de venta al público para vehículos establecidas en el ámbito de aplicación del plan.

1. Se admite la implantación de nuevas instalaciones de suministro de venta al público para vehículos sólo en los ámbitos siguientes:

Aquellos suelos en el entorno de los Ejes Principales (EP), incluidos dentro de las Áreas Específicas (AE), que cumplan las condiciones establecidas en los artículos 19, 20 y 21.

2. No se admite la implantación de nuevas instalaciones de suministro de venta al público para vehículos en todas aquellas tipologías objeto de esta regulación en aquellos suelos que no cumplan alguna de las condiciones descritas en el punto anterior.

3. En las áreas sensibles no se admite la implantación de nuevas instalaciones de suministro de vehículos en ninguna de las tipologías establecidas en este plan. Esta prohibición se extiende a una distancia (banda de protección) de 100 metros del límite exterior de la delimitación de dichas zonas.

Artículo 19. Condiciones comunes de regulación con relación a los Ejes Principales (EP).

1. La implantación de instalaciones de suministro para vehículos en las tipologías definidas específicamente para el tipo de vías (EP) en el artículo 15 está condicionada al cumplimiento de los parámetros que se definen a continuación.
2. La distancia en relación con un eje principal es aquella que a partir de una línea paralela situada a ambas bandas del eje de la vía delimita un perímetro que condiciona que cualquier nueva actividad se sitúe en su interior. El ámbito de suelo de la parcela susceptible de ubicar las actividades reguladas en este plan ha de estar situado en la su totalidad en el interior de este perímetro.

Artículo 20.- Condiciones específicas de implantación establecidas para los Ejes Principales (EP).

1. Los ejes principales (EP) son los grafiados en el plano "O.02_EJES DE REGULACIÓN".
2. Se admite la implantación de instalaciones de suministro para vehículos en todas las tipologías objeto de regulación de este plan siempre y cuando se dé cumplimiento a la condición siguiente: las nuevas instalaciones de suministro se emplazarán a una distancia máxima de 250 m del eje de la vía, medida de acuerdo con el parámetro de distancia que se define en el artículo 19.2., y se deberá poder acceder a ellas por viales pertenecientes a la red viaria municipal.
3. Las instalaciones de suministro admitidas en este ámbito, además de las condiciones específicas, deberán dar cumplimiento a las condiciones generales de emplazamiento y regulación definidas en el capítulo III.
4. Las instalaciones de suministro admitidas en este ámbito deberán de cumplir las condiciones de integración arquitectónica y paisajística definidas en el capítulo V.

Artículo 21. Condiciones específicas de implantación establecidas para las Áreas Específicas (AE).

1. Estos ámbitos se delimitan en el plano " O.01_AMBITOS DE ORDENACIÓN ESPECÍFICOS DEL PLAN ESPECIAL" y son los siguientes:
 - a. Área Industrial 0.
 - b. Área Industrial 01 Sinedor-Lapatza.
 - c. Área Comercial 01 Zabalandi.
 - d. Área Comercial 02 Zabalandi Norte.
 - e. Área Comercial 03 Ibarreta.
2. Deberán respetarse en cualquier caso las determinaciones establecidas para cada área en la normativa del PGOU de Basauri.
3. Las instalaciones de suministro destinadas a la venta al público, de acuerdo con la definición en el artículo 7, admitidas en este ámbito, además de las condiciones específicas, deberán de dar cumplimiento a las condiciones generales de emplazamiento y regulación definidas en el capítulo III.
4. Las instalaciones de suministro admitidas en este ámbito, deberán de cumplir las condiciones de integración arquitectónica y paisajística definidas en el capítulo V.

CAPÍTULO V. CONDICIONES DE INTEGRACIÓN EN EL ENTORNO PARA TODO TIPO DE INSTALACIÓN DE SUMINISTRO PARA VEHÍCULOS.

Artículo 22.- Condiciones específicas de integración arquitectónica y paisajística.

1. Integración arquitectónica y paisajística. El proyecto técnico de la licencia deberá justificar la integración de la instalación en el entorno y la minimización del su impacto visual y paisajístico. En este sentido, en la documentación presentada al trámite de concesión de licencia, se deberá incluir un apartado sobre condiciones estéticas y de integración paisajística, que contenga como a mínimo la documentación siguiente:

a. Distribución interna de las instalaciones y relación con el entorno y las parcelas contiguas y colindantes, con un análisis de entorno inmediato de la instalación que indique sus características y el interés ambiental, paisajístico y patrimonial del entorno, a partir del cual en el proyecto se establecerán las medidas a adoptar con relación a:

- La distribución de las instalaciones y los espacios libres dentro de la parcela, con el objeto de que se produzca el menor impacto sobre las parcelas contiguas; siempre que sea posible, se procurará el ajardinamiento de la parcela en aquellas partes que confronte con medianeras vecinas.

- En parcelas grandes, se exigirá el ajardinamiento de los espacios que no sean estrictamente dedicados a la circulación de vehículos.

- En el entorno de conjuntos catalogados deberá dar cumplimiento a las determinaciones establecidas en el artículo 12.

- Se tendrán en cuenta los principales itinerarios de acceso a los centros escolares y se implementarán aquellas medidas necesarias para mejorar la integración en tal sentido.

b. Cromatismo, tratamiento de medianeras y vallas, de modo que las edificaciones presenten un color neutro y uniforme. En el caso que la actividad esté situada en espacios colindantes o delimitados con paredes medianeras, estas superficies se adecuarán con un acabado propio de fachada. Los cierres de la parcela habrán de integrar las características de las fincas y zonas contiguas.

c. Publicidad y señalización, para las que el proyecto definirá con claridad y precisión la identificación de la actividad, la de los servicios asociados o complementarios y las respectivas ubicaciones y dimensiones.

CAPÍTULO VI. CONDICIONES GENERALES DE REGULACIÓN DE LA EDIFICACIÓN APLICABLES A LAS INSTALACIONES DE SUMINISTRO DE VENTA AL PÚBLICO PARA VEHÍCULOS.

Artículo 23.- Condiciones generales de regulación de la edificación.

Serán de aplicación las determinaciones generales establecidas por la legislación urbanística, sectorial, Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Basauri y, en su caso, el planeamiento específico vigente, debiendo respetarse las siguientes determinaciones generales:

- Superficie máxima de suelo destinado a la implantación: 3.000 m².

- Edificabilidad máxima: 0,20 m²t / m²s.

- Techo máximo de 300 m²t (marquesina no computa).

- Altura máxima: dos plantas, con una altura máxima de 9 m. La altura libre de la marquesina respecto del pavimento será como mínimo de 7 m.

- Ocupación máxima incluyendo todas las instalaciones: 20%.

Sólo se admite la implantación de instalaciones de suministro de venta de carburantes y combustibles en edificios de uso exclusivo para esta actividad y las sus actividades complementarias. Esta limitación no regirá en las Áreas Específicas que se ajustarán a la regulación establecida en la normativa del PGOU. Se deberán de cumplir las normativas sectoriales que regulan de manera específica las exigencias técnicas y de seguridad de las instalaciones.

Las distancias de los depósitos de combustible respecto a cualquier edificación de alrededor, así como la disposición de los surtidores y otros requerimientos técnicos, cumplirán las exigencias de la normativa específica para las instalaciones objeto de regulación de este plan.

CAPÍTULO VII. REGULACIÓN DE LAS ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS.

Artículo 24.- Actividades complementarias.

1. A los efectos de este plan se entienden como a actividades complementarias aquellas estrictamente vinculadas a la actividad principal de suministro para vehículos, que comprenden los usos comerciales, y el servicio de lavado de vehículos.
2. En lo que respecta a la regulación de usos y actividades complementarias, se atenderá la regulación establecida por el PGOU de acuerdo con la zona donde se ubique la instalación y, en su caso, a las condiciones establecidas en los diferentes planes y normativas concurrentes en el ámbito.
3. En cualquier caso, sólo se admiten usos comerciales con un formato inferior a 100 m² de superficie de venta.
4. Las licencias de las actividades complementarias estarán expedidas a nombre del titular de la actividad principal y no podrán ser transferidas con independencia del cambio de titular de la actividad que complementan.
5. El acceso del público a la actividad complementaria no se puede realizar directamente desde la vía pública.
6. La actividad complementaria deberá respetar simultáneamente el régimen horario sectorial propio de la actividad y el de la su actividad principal.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS.

Primera.- Régimen aplicable a las instalaciones de suministro existentes.

1. Actividades disconformes.
 - a. Se consideran actividades disconformes las actividades autorizadas con anterioridad a la entrada en vigor de este plan que en virtud de las nuevas determinaciones urbanísticas no cumplan las condiciones de emplazamiento y parámetros reguladores establecidos en el presente Plan Especial.
 - b. Las actividades que quedan en situación de actividades disconformes a la aplicación de esta normativa pueden continuar su actividad y les será de aplicación lo que dispone el artículo 101 de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo del País Vasco; en particular:
 - Se admitirán las obras de consolidación, conservación, reparación y modernización de las condiciones higiénicas y ambientales, y las que tiendan a suprimir o reducir los efectos molestos, nocivos, insalubres o peligrosos de las instalaciones.

- No se autorizan las nuevas construcciones ni las ampliaciones de las edificaciones existentes.

- No se admiten en ningún caso las actividades que puedan ocasionar impacto ambiental no admisible para las viviendas.

2. Instalaciones con licencia de uso provisional.

Los usos provisionales autorizados deben cesar cuando lo acuerde la administración actuante, o cuando haya transcurrido el plazo de vigencia establecido en el acuerdo de autorización, sin que en ningún caso los afectados tengan derecho a percibir indemnización.

Estas instalaciones quedan sometidas al régimen previsto en el apartado 1.b de esta DT.

3. Las instalaciones de suministro conformes con las determinaciones del presente plan pueden continuar su actividad.

Segunda.- Instalación de puntos de recarga eléctrica.

Las instalaciones de suministro eléctrico para vehículos y de puntos de recarga eléctrica no están afectadas por las determinaciones del presente plan, debiendo regularse por su normativa específica y las que le sean de aplicación del PGOU, sin perjuicio de que sean reguladas específicamente en futuras revisiones o modificaciones del mismo.

DISPOSICIONES ADICIONALES.

Primera.- Instalaciones de suministros en ámbitos objeto de transformación urbanística.

El planeamiento derivado establecerá las condiciones para la efectiva transformación de las instalaciones de suministro de cualquier tipo situadas en estos ámbitos.

Segunda.- Ordenanzas municipales.

Podrá ser de aplicación a las instalaciones reguladas por este plan especial, con independencia de la su localización, lo que se pueda disponer en las ordenanzas que dicte el Ayuntamiento en ejercicio de sus competencias.

ANEXO. LISTADO DE ACTIVIDADES

Código	Dirección	Descripción de la actividad
BA-GA-01	Cervantes Hiribidea, 51A	2. Estación de servicio (SE).
BA-GA-02	Urbi Kalea, 04	2. Estación de servicio (SE).
BA-GA-03	Ibarreta auzoa, s/n	2. Estación de servicio (SE).
BA-GA-04	Abaroa kalea, s/n	2. Estación de servicio (SE).
BA-GA-05	Zabalandi auzoa, s/n	2. Estación de servicio (SE).

LISTADO DE ACTIVIDADES Y FICHAS

Las actividades existentes son las siguientes:

Código	Dirección	Descripción de la actividad	Ubicación
BA-GA-01	Cervantes Hiribidea, 51A	2. Estación de servicio (SE).	AE Industrial 0
BA-GA-02	Urbi Kalea, 04	2. Estación de servicio (SE).	AE Industrial 0
BA-GA-03	Ibarreta auzoa, s/n	2. Estación de servicio (SE).	AE Comercial 03 Ibarreta
BA-GA-04	Abaroa kalea, s/n	2. Estación de servicio (SE).	SNU
BA-GA-05	Zabalandi auzoa, s/n	2. Estación de servicio (SE).	AE Comercial 01 Zabalandi

Se han elaborado fichas individuales de cada una de ellas detallando su situación y características.

Bilbao, abril de 2021.

En nombre del equipo redactor:



Gaizka Urkijo López
Arquitecto
3574 COAVN



Markel Bollar Arrate
Abogado Urbanista
4453 ICAB

INDICE DE DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

PLANOS DE INFORMACIÓN (I)	ESCALA A1	ESCALA A3
I.01_ACTIVIDADES EXISTENTES	1/7.500	1/15.000
I.02_PGOU_AREAS	1/7.500	1/15.000
I.03_PGOU_RED VIARIA PRINCIPAL	1/7.500	1/15.000
PLANOS DE ORDENACIÓN (O)	ESCALA A1	ESCALA A3
O.01_AMBITOS DE ORDENACIÓN ESPECÍFICOS DEL PLAN ESPECIAL	1/7.500	1/15.000
O.02_EJES DE REGULACIÓN	1/7.500	1/15.000
O.03_SUPERPOSICIÓN DE INSTALACIONES EXISTENTES (INDICATIVO)	1/7.500	1/15.000