



## **EBAZPENA – RESOLUCION**

Donostian, 2015eko abenduaren 30a  
San Sebastián, a 30 de diciembre de 2015

### **1.- Aurrekariak**

2015eko urriaren 16an, Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentuaren eskaera bat jaso genuen Ingurumeneko Zuzendaritza Nagusi honetan, Pasaiaiko Portuko Zerbitzugunea Antolatzeko Plan Bereziaren Berrikuspenari buruzko ingurumen ebaluazio estrategikoa abiarazteko eskaera, hain zuzen. Eskaera horrekin batera, planaren ingurumen agiri estrategikoa (IAE) eta hasierako onespren proposamenari dagozkion hirigintza dokumentuak jaso genituen, Pasaiaiko Portuko Agintaritzak (PPA) egindakoak.

Ingurumen ebaluazioari buruzko 21/2013 Legeak, abenduaren 9koak, 6.2 artikuluan ezarritakoaren arabera, Pasaiaiko Portuko Zerbitzugunea Antolatzeko Plan Bereziak ingurumen ebaluazio estrategiko sinplifikatua behar du; eta hori, lege horren 29. artikulutik 32. artikulura ezarritako prozedurari jarraituz egingo da.

Beraz, ebazpen honen bitartez, ingurumen txosten estrategikoa egin da, ingurumen ebaluazio estrategiko sinplifikatuaren prozedura amaitzen duen txostena. Ingurumen organo honek, txosten honen bitartez arrazoitu eta erabaki du –egindako kontsultei eman zaizkien erantzunak kontuan hartuta, eta Legearen V. eranskinean ezarritako irizpideekin bat etorritik– planak ingurumenean ondorio aipagarriak eragingo dituen eta, ondorioz, ohiko ingurumen ebaluazio estrategikoa egiteko prozedura jarraitu behar duen; edota, ondorio nabarmenik eragingo ez duen, ingurumen txosten estrategikoa honetan ezarritako baldintzetan.

### **2.- Pasaiaiko Portuko Zerbitzugunea Antolatzeko Plan Bereziaren deskripzioa**

Berrikuspenaren helburua da 2010ean behin betiko onartu zen plan berezia Pasaiaiko Portuaren eta honen hiri-ingurunearen gaur egungo egoerara egokitzea; izan ere, egoera hori aldatu egin baita 5 urte hauetan gertatu diren eta aurreko agirian aurreikusi ez ziren hainbat jarduera eta erabakiren ondorioz: Kanpo Portuko Azpiegituren Plan Gidariaren tramitazioa bertan behera utzi izana, zentral termikoa itxi eta eraistea, PPAk egindako Pasaiaiko Portuaren

### **1.- Antecedentes**

Con fecha de 26 de octubre de 2015, el Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio ha remitido a esta Dirección General de Medio Ambiente la solicitud de inicio de evaluación ambiental estratégica de la Revisión del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia. A estos efectos, junto con la solicitud se ha presentado el documento ambiental estratégico (DAE) del plan, así como los documentos urbanísticos correspondientes a la propuesta de aprobación inicial, elaborados por la Autoridad Portuaria de Pasaia (APP).

De acuerdo con lo establecido en el artículo 6.2. de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia debe ser objeto de una evaluación ambiental estratégica simplificada, por lo que debe de seguirse el procedimiento establecido en los artículos 29 al 32 de la misma ley.

En consecuencia, mediante la presente resolución se emite el informe ambiental estratégico con el que culmina el procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada y, a través del cual, este órgano ambiental, a la vista del resultado de las consultas realizadas y de conformidad con los criterios establecidos en el anexo V de la Ley, argumenta y decide si el plan produce efectos significativos sobre el medio ambiente y debe, por tanto, someterse al procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria, o no los tiene en los términos que se establezcan en este informe ambiental estratégico.

### **2.- Descripción del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia**

El objetivo de la revisión es adecuar el plan especial aprobado definitivamente en 2010, a la situación actual del Puerto de Pasaia y su entorno urbano, que ha sido modificada por diversas actuaciones y decisiones que se han producido en estos 5 años y que no se habían previsto en el documento anterior: el desestimamiento de la tramitación del Plan Director de Infraestructuras del Puerto Exterior, la clausura y derribo de la central térmica, las conclusiones del



prospekziozko egitura azterketaren ondorioak, Herrerako eraikinak eraisteko programa, eta abar.

Berrikuspenaren helburu nagusia, orain berrikusgai den planaren jatorrizko helburu bera da; hau da, azalera erabilgarri ahelik eta aprobetxamendu eta eraginkortasunik handiena ahalbidetuko dien antolamendua sortzea eta garatzea, geroz eta gehiago eskatzen den itsas garraioari erantzuteko, betiere hiri-ingurunearekiko erlazioa hobetuz eta bateragarri eginez.

Helburu nagusi hori garatzeko, PPAK 2015eko martxoan egindako "Portuko eremuen mugaketa eta erabilerak aldatzeko eta Pasaia Portua Antolatzeko Plan Berezia Berrikusteko irizpideak eta helburuak" dokumentutik datozen helburu orokor hauei jarraitu zaie:

- Kontuan hartzea Eusko Jaurlaritzak egindako "Pasaia badia biziberritzeko bi esku-hartzek osasunean eragingo duten ondorioaren ebaluazioa" azterlanean emandako gomendioak.
- Portuko sarreran oinezkoen joan-etorriaren eta portuko trafikoaren arteko bidegurutzak erabakitzea.
- Trintxerpeko biztanleei Euskotrenen geltokira heltzeko aukera erraztea.
- Portua behar beste instalazioz hornitzea, trafiko ezberdinei lehiakortasun eta iraunkortasunen baldintzetan erantzuteko. Zehazki, portuko trafikoaren gorakada kontuan hartuta, eta gorakada horrek etorkizuneko jardueran izango duen proiektioari begira, portuak beharko dituen 5 ha. inguruko pabilioi azalerari erantzutea.
- Espazioak antolatzerakoan aprobetxamendu eta malgutasun handiena bilatzea, ingurumen aldagaia uneoro kontuan hartuta.
- Portuaren eta hiriaren arteko topagunea erabakitzea, erabilera publikoko eremuak eta hirugarren sektoreko nahiz zuzkidurako partzelak sortuz.
- Badiaren ertzeko ibilbideen eraikuntza ahalbidetzea, badia inguratuko duen oinezkoen eta bizikletarien ibilbidea osatzen lagunduz.

Antolamenduaren espazio-eremuak (774.128 m<sup>2</sup>) Pasaia Portuko zerbitzugunean sartutako lursailak hartzen ditu. Eremu hori itsas eta lehorreko portu-jabari publiko gisa mugatua dago, esparru jakin batzuetan gerora gertatu diren aldaketak

análisis estructural prospectivo del Puerto de Pasaia efectuado por la APP, el programa de demolición de los edificios de la Herrera, etc.

El objetivo principal de la revisión sigue siendo el mismo que se recogía originalmente en el plan que se revisa; es decir, la concepción y desarrollo de una ordenación que permita el máximo aprovechamiento y eficacia de las superficies disponibles para dar respuesta al incremento de la demanda del transporte marítimo, mejorando y haciendo compatible su relación con el medio urbano.

Ese objetivo principal se desarrolla a través de los siguientes objetivos generales que provienen del documento "Criterios y Objetivos para la modificación de la delimitación de los espacios y usos portuarios y la Revisión del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Pasaia", formulado por la APP en marzo de 2015:

- Atender a las recomendaciones del estudio de "Evaluación del impacto en la Salud de dos intervenciones de regeneración en la Bahía de Pasaia" realizado por el Gobierno Vasco.
- Solucionar las intersecciones de tráfico peatonal y tráfico portuario en el acceso al puerto.
- Facilitar el acceso de los vecinos de Trintxerpe a la estación de Euskotren.
- Dotar al puerto de las instalaciones necesarias para atender los diferentes tráficoes en condiciones de competitividad y sostenibilidad. En concreto, responder a la necesidad portuaria de contar con alrededor de 5 Ha. de pabellones en relación al incremento de tráfico del puerto y su proyección de actividad futura.
- Ordenar los espacios para su óptimo aprovechamiento y flexibilidad, teniendo en cuenta la variable ambiental.
- Resolver el encuentro puerto-ciudad generando espacios de uso público y parcelas para usos terciarios y dotacionales.
- Facilitar la construcción de itinerarios de borde, contribuyendo a completar un recorrido perimetral peatonal y ciclista de la bahía.

Por lo que se refiere al ámbito espacial de ordenación (774.128 m<sup>2</sup>), éste se corresponde con los terrenos incluidos en la zona de servicio del Puerto de Pasaia, delimitada como dominio público marítimo terrestre portuario, con las modificaciones (desafectaciones)



(desafektazioak) ere kontuan hartuta. Zerbitzугune honek Pasaia, Lezo, Errenteria eta Donostiako udal barrutiko sailak hartzen ditu.

PPAk 2015eko martxoan egindako Irizpide eta Helburuen dokumentu hori oinarritzat hartuta ekin zaio portu-eremua antolatzeari. Eta zeregin horretan hiru antolamendu tresna hauek erabili dira: Eskema Gidari bat, lurzorua kalifikazio xehatua, eta area edo eremu ezberdinentzako ezarritako araudi berezia, hau da, Planak berak area bakoitzarentzako definitutako araudia, dituen ezaugarri berezien arabera.

**Oinarrizko eskema gidarian** erabilera orokorren kalifikazioa jaso da; erabilera horiek orain berrikusgai den planean jasotakoak berak dira, baina azalera ezberdinak hartuz: portuko merkataritza erabilera (48,15 ha), portuko arrantza erabilera (4,20 ha), itsasontziak egiteko eta konpontzeko erabilera osagarria (6,63 ha), portuaren erabilera osagarria (8,32 ha), portuaren eta hiriaren arteko elkarreragina (10,61 ha). Eskema gidarian, bestetik, sarrera murriztua izango duten hiru barruti mugatu dira, eta horietan sartzen dira kontrolpeko sarrera eskatzen duten jardura guztiak (Merkataritza gunea, Arrantza gunea eta Untziola), hala nola portuak oraingo eta etorkizuneko errepide zein trenbide ardatzekin izango dituen sarbideak eta loturak.

**Area horietako bakoitzarentzako proposatu den antolamenduak** 11 eremu zehatzetan banatzen du zona orokorra. Eremu horietako bakoitzarentzako erabakitako helburuak eta irizpideak aintzat harturik, antolamendua zehazterakoan aintzat hartu dira erabilera orokorreko eta xehatuko baldintzak, partzelazio eta eraikuntza baldintzak, aparkaleku baldintzak, bide sarea eta garapen baldintzak:

### 1. eremua: Ondartxo (1,4 ha):

Ekipamenduko erabilera xehatuak hartuko dituen partzela berezi bat definitu da, garai bateko Askorreta untxiolaren lursailetan. Partzela horretan oraingo eraikinak finkatu egingo dira, dituzten okupazio eta profil berekin; eraberritze lanak onartuko dira eta, kasu jakin batzuetan, baita etorkizuneko premiei begira egin beharreko handitze lanak ere.

### 2. eremua: Arrantza gunea (4.2 ha):

San Pedro, Arraindegia eta Trintxerpeko kaiak hartzen ditu. Trintxerpeko kaian oinezkoen eta bizikletarien pasealeku bat sortu nahi da Herrerako geltokiaren eta Trintxerpe-San Pedron artean, ur-laminaren ondoko amilburu inguruan barrena. Kai honen amilburuko pasealekuaren eta bidegorriaren arteko lorategia eten egingo da bi puntutan, eta horietako bakoitzean,

posteriores que se han producido en varios de sus ámbitos. Esa zona de servicio se extiende por los términos municipales de Pasaia, Lezo, Errenteria y Donostia-San Sebastián.

Tomando como base el mencionado documento de Criterios y Objetivos formulado por la APP en marzo de 2015, se aborda la ordenación del espacio portuario a través de la utilización de tres instrumentos de ordenación: un Esquema Director, la calificación pormenorizada del suelo y la definición de una normativa particular para las diferentes áreas que el propio plan determina en función de sus características particulares.

El **esquema director básico** recoge la calificación de los usos globales, que son los mismos que se recogen en el plan que se revisa pero con superficies distintas: uso portuario comercial (48,15 ha), uso portuario pesquero (4,20 ha), uso complementario de construcción y reparación naval (6,63 ha), uso complementario portuario (8,32 ha), uso de interacción puerto-ciudad (10,61 ha). Asimismo el esquema director define tres recintos de acceso restringido que abarcan cada una de las actividades que requieren acceso controlado (Zona Comercial, Zona Pesquera y Astilleros), y los accesos y conexiones del puerto con los ejes viarios y ferroviarios exteriores existentes y previstos.

**La propuesta de ordenación para cada una de las áreas** divide la zona global a ordenar en 11 áreas concretas. Teniendo en cuenta los objetivos y criterios establecidos para cada una de ellas, la ordenación se efectúa a través de las condiciones de uso global y pormenorizado, las condiciones de parcelación y edificación, las condiciones de estacionamiento y red viaria y las condiciones de desarrollo:

### Área 1: Ondartxo (1,4 ha):

Se define una parcela específica que comprende los usos pormenorizados de equipamiento sobre los antiguos astilleros Askorreta. En ella se consolidan los edificios existentes, con sus ocupaciones y perfiles, y se permiten obras de reforma y puntualmente de ampliación en respuesta a futuras necesidades.

### Área 2: Zona Pesquera (4,2 ha):

El área comprende los muelles de San Pedro, Pescadería y Trintxerpe. En el muelle de Trintxerpe el paseo peatonal y ciclista que se quiere crear entre la estación de Herrera-Trintxerpe-San Pedro, transcurre por la zona del cantil adyacente a la lámina de agua. El área ajardinada existente entre el paseo de cantil y la zona del bidegorri en este muelle se interrumpe en



ostalaritza erabilera izango duen solairu bakarrek ere iraikin txiki bat egingo da.

Arraindegi inguruan lonja berria egiten denean (lurpeko aparkalekuaz hornitua), eraikinak hartzen dituen eremuetara mugatuko da arrantza erabilera. Lonjaren gainak erabilera publikoa izango du, eta oinezkoen pasealekuaren luzapen gisa pentsatu da, horri lotua egongo baita. San Pedroko kaia herritarren erabilerarako izan dadin proposatu da, bide sareari berriazko tratamendu eta diseinuak emanda (baterako existentziako zoladura emanda eta kanpoaldean ilarako aparkalekuak ipinita). Era berean, espazio librean eremu bat izango du, kaiaren amilburuaren ondoko oinezkoen pasealekuak zeharkatuko duena (zortzi metro inguruko zabalerakoa), eta lorategi zerrenda bat, bide saretik bereiziko duena, eserlekuez hornitua.

### 3. eremua: Herrera Iparraldea (2,7 ha):

Gomistegiko biribilgunearen eta Hospitalillo kaiaren artean, Euskadi Etorbidearen hegoaldeko espaloian zehar luzatzen den lurraldea hartzen du. Kalearen zati hori urbanizatzea proposatzen da, eta erabilgarri dagoen eremua zabaltzea, Postetxearen eta Ciriza eraikinaren arteko zatia atxikita. Herrera Hegoaldean proposatu diren logistikarako pabilioi berriek aipatutako kale aldera izango duten fatxada arreta bereziaz diseinatuko da. Postetxeari albo batean eraikin txiki bat atxikitzea proposatzen da, hirugarren sektoreko erabilerarako edo zerbitzuetarako.

Hospitalillo kaian dagoen aparkalekua kentzea proposatzen da, eta ur-laminaren ondoan dagoen herritarren eremua handitzea, itsas aurrean aisiako jarduerak hartzeko moduko plaza bat eraikitzeke. Plaza horren mendebaldeko muga eraikin bat izango da. Eta, zerbitzuak edo hirugarren sektoreko erabilerak hartuko dituen eraikin horrek bereiziko du Euskadi Etorbidera sartzeko trafikotik. Plazaren sestra azpiko aparkaleku berriak –aparkaleku hornidura mantenduko lukeenak– kale horretatik izango luke sarrera.

Antolamendu berri hau oraingo portu-pabilioiekin lehendabizikoarekin (ez da eraitsiko) errematatzeko, bigarren eraikin bat egingo da hirugarren sektorerako edo zuzkidura erabileretarako, eta oraingo eraikinen altuera berdintsua izango du.

### 4. eremua: Herrera Hegoaldea (8,9 ha):

Helburua da erabilgarri dauden azalerak (3,2 ha) portu-erabilera industrialetarako baliatzea intentsiboki, eta biltegiatze logistikoko pabilioiak (2,2 ha) eraikitzea edota berritzea, Portuko Agintaritzak ezarritako premiak bete ahal izateko.

dos zonas para disponer dos pequeñas construcciones de una sola planta para uso hostelero.

En la zona de Pescadería, una vez edificada la nueva lonja (con aparcamiento subterráneo), se restringe el uso pesquero a las superficies ocupadas por el edificio. La cubierta de la lonja tendrá un uso público y se concibe como prolongación del paseo peatonal con el que estará conectado. Para el muelle de San Pedro se propone un uso ciudadano con tratamientos y diseños específicos para la zona viaria (pavimento de coexistencia y un aparcamiento en batería en el lado exterior) y un área de espacios libres por la que transcurre el paseo peatonal junto al cantil del muelle (unos ocho metros de anchura) y una franja ajardinada con bancos que la separa del viario.

### Área 3: La Herrera Norte (2,7 ha):

Abarca el área territorial que se extiende a lo largo de la acera sur de Euskadi Etorbidea entre la rotonda de Gomistegi y el muelle de Hospitalillo. Se propone una actuación urbanizadora de este tramo de la calle que amplíe el espacio disponible incorporando el tramo entre el edificio de Correos y el de Ciriza, con un diseño cuidadoso de la fachada a esa calle de los nuevos pabellones logísticos planteados en la Herrera Sur. Se pretende adosar lateralmente un pequeño edificio de uso terciario o de servicios al edificio de Correos.

En el muelle del Hospitalillo se propone la desaparición del aparcamiento y la ampliación del espacio ciudadano junto a la lámina de agua para construir una plaza, capaz de albergar actividades lúdicas. La plaza queda delimitada en su lado oeste por un edificio de servicios o de usos terciarios de dos plantas, que la separa del tráfico de acceso a Euskadi Etorbidea. Desde esta calle se accedería a un aparcamiento nuevo bajo la rasante de la plaza que mantenga la dotación de aparcamiento.

El remate de esta nueva ordenación con el primero de los pabellones portuarios existentes, que no se derriba, se efectúa con un segundo edificio para usos terciarios o dotacionales con una altura similar a los edificios existentes.

### Área 4: La Herrera Sur (8,9 ha):

Se pretende el aprovechamiento intensivo de las superficies disponibles para usos portuarios industriales (3,2 ha) y la construcción/renovación de pabellones de almacenamiento logístico (2,2 ha) para cubrir las necesidades establecidas por la Autoridad Portuaria.



Oinezkoak eta bizikletariak Herrerako geltokira heltzeko ibilbidea, eremu honen mendebaldean, lehendik badauden betelaneen eta kotak berdintzeko egingo diren betelan berrien bitartez zertuko da. Horrela, berdegune edo parke handi bat sortuko da (portu-eremutik kanpora ere luzatuko dena); eta berdegune hori neurri handi batean osatuz, berdegune handi bat eratuko da eremu honetarako proposatu diren pabilioi berrietako batzuen estalki gainean. Pasealekuak gaineko pasabide baten bitartez gaudituko du portura sartzeko errepideko bidegurutzea.

Agirian grafikoki adierazi da (II.05.01 plano) Herrera eremuko sarbide proiektua. GFAko Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentuak egin duen proiektu horren arabera, hiriko trafikoak eta portuko sarrerako trafikoak bereizi egingo dira Gomistegiko biribilgunera iritsi aurretik.

### 5. eremua: Antxo (22,2 ha):

Badiaren hegoaldeko muga osoan zehar dauden portu-azalera guztiak hartzen ditu (Herrera Hegoaldeko kaiak, Erlojua, Aurreratua, Buenabista, Molinao, Kaputxinoak eta Petrolioak). Ez du berrantolaketa jarduera aipagarri eskatzen, zeren eta bukatutako eremu egonkor gisa hartzen baita, aurreko dokumentuan ezarritako aurreikuspen eta eraikuntza ahalmen berak mantenduz.

### 6. eremua: Oiartzun ibaiaren erriberak (16,4 ha):

Eremuaren iparraldean erabilera xehatuko gune berri bat sortzea aurreikusi da, oro har salgaien gordelkurako; eta biltegi horren eraikuntza, gaur egun ibilgailuak gordetzeko erabiltzen diren eremuen aprobetxamenduaren baitan egongo da. Lezoko apendizean (Arraitoki) hirugarren sektoreko erabileretarako eraikin bat egitea aurreikusi da, kiroldegiko eraikinaren jarraian.

Dokumentuan ez da sartu Portuko Zerbitzuen sailetan barrena Lezoko hirigunera sartzeko saihezbidea egiteko beharko litzatekeen azalera. Saihezbide hori egiteko konpromiso zehatzak ezartzen diren unean planean sartzekotan utzi da.

### 7. eremua: Lezo iparraldea (9,8 ha):

Lezo 1 eta Lezo 2 kaiak hartzen ditu, eta gainera, zentral terminoak itxi eta eraistean libre geratutako sailak erantsi zaizkio. Salgaien deskarga, manipulazio eta biltegirako erabiliko da batez ere. Kanpotik sarbidea izango du, zentralera sartzeko zen arrapala mantendu egingo baita.

El itinerario de acceso peatonal y ciclista a la estación de Herrera en la zona oeste de esta área se posibilita a través de los rellenos existentes y de los nuevos necesarios para nivelar las cotas, creándose una zona verde o parque (que se extiende también fuera de la zona portuaria) que se completa de forma importante con una gran superficie verde sobre la cubierta de alguno de los nuevos pabellones del puerto planteados en esta área. El paseo salva el cruce de la carretera de acceso al puerto a través de una pasarela elevada.

El documento incorpora a nivel gráfico (plano II.05.01) el proyecto de accesos viarios en el área de La Herrera con separación de los tráfico urbanos y los tráfico de acceso al puerto antes de la glorieta de Gomistegi, redactado por el Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio de la DFG.

### Área 5: Antxo (22,2 ha):

Esta área comprende todas las superficies portuarias que se extienden en el límite sur de la bahía (muelles de La Herrera Sur, Reloj, Avanzado, Buenavista, Molinao, Capuchinos y Petróleos). No requiere actuaciones significativas de reordenación y se presenta como un área terminada y estable, que mantiene las previsiones y capacidades edificatorias del documento anterior.

### Área 6: Riberas del Oiartzun (16,4 ha):

En la parte norte del área se prevé la creación de una nueva zona de uso pormenorizado destinada al almacenaje de mercancías en general cuya construcción dependerá del aprovechamiento de los espacios existentes destinados a almacenamiento de vehículos. En el apéndice de Lezo (Arraitoki) se plantea la construcción de un edificio para usos terciarios en continuidad con el edificio del polideportivo de Lezo.

El documento no incorpora el espacio necesario para la variante al núcleo urbano de Lezo que transcurriría sobre terrenos que forman parte de la Zona de Servicio del Puerto. Su inclusión en el plan se pospone al momento en que se establezcan compromisos concretos para su ejecución.

### Área 7: Lezo Norte (9,8 ha):

Comprende los muelles de Lezo 1 y Lezo 2, e incorpora los terrenos liberalizados por la clausura y demolición de la central térmica, con uso fundamental de descarga, manipulación y almacenaje de mercancías. Cuenta con acceso exterior al mantener la rampa de acceso a la central.



Lezo 1 eta Lezo 2 kaietan mantendu egiten da portuko enpresa erabiltzaileen premiei erantzuteko xedez ezarrita dagoen eremu horretako eraikuntza ahalmena. Zentral termikoak hartzen zituen sailtan gehieneko lerrokadura berriak erabaki dira, eta horrek mugimendu handia ahalbidetzen dio biltegi erabilerako eraikin bati edo all-weather instalazio bati. Era berean, Kostapen eraikin osagarriak (lantegiak) egitea proposatzen da, untxiolak beharrezkoa duen dike flotagarri berria ezinbestez egin beharko den betelanaren (7.000 m<sup>2</sup> inguru) ondoan.

Lezo-Donibane errepidearen kanpoaldeko bazterbidearen ondoan lau metro sakoneko eremu bat aurreikusi da, bi hirigune horien artean oinezkoen pasealekua eta bidegorria ahalbidetuko dituen gaineko egitura bat egin ahal izateko.

### 8. eremua: Untziola (3,3 ha):

Eremuaren oinarritzko hirigintza parametroak definitu dira, Astilleros Zamakola enpresak datozen urteetarako aurreikusi dituen proiektuak eraiki ahal izateko. Pabilioien eraikuntza altuerak areagotu egin dira; horrela, eraikuntzak 25 metro arteko altuera hartu ahal izango du, halakorik behar izanez gero.

### 9. eremua: Bordalaborda (3,4 ha):

Onartutako emakidetan eta jada egina dagoen antolamenduari eusten dioten kasuetan (untzigintza sektoreko enpresak, batez ere) gaur egungo lerrokadurak, erabileren zonakatzeak eta gainerako parametroak mantendu egongo dira. Halaber, jada eraikia dagoen ekipamendu soziokultural eta kirol ekipamenduko eraikinaren lerrokadurak jaso dira, eta industrialdera sartzeko bidearen ondoan industri erabilerako eraikuntza gaitasuna mantendu egingo da.

### 10. eremua: Itsasaldea (3,6 ha):

Portuko zerbitzugunearen barruan, portura sartzeko bokalearen (portuko eremu librea) bi aldeetara dauden sailak hartzen ditu. Eremu honetan finkatu egingo dira oinezkoen edota ibilgailuen zirkulazioko zatiak, eta bokale horren bazterren mantentzea bermatzen da. Portuko zerbitzugunetik kanpo, "Luis Tolosa" etxebizitzaren eraikina finkatu egin da, eta Donibaneko herriguneari atxiki.

### 11. eremua: Platako Itsasargira heltzeko bidea (1,1 ha):

Platako Itsasargira heltzeko bidea, portuko zerbitzugunearen barruan dago. Esparru honen helburua da Itsasargiak eratzen duen itsas seinaleztapena eskuragarri egongo dela bermatzea, eta bidea zein itsasargiaren beraren instalazioa baldintza egokitan mantentzea.

En los muelles Lezo 1 y Lezo 2 se mantiene la regulación de su potencial edificatorio que trata de responder a las necesidades de las empresas usuarias del puerto. En los terrenos de la antigua central térmica se establecen nuevas alineaciones límite, que configuran una amplia zona de movimiento de una edificación de almacenes o de una instalación all-weather. Se plantean, asimismo, edificios auxiliares (talleres) en Kostape, junto al relleno necesario (unos 7.000 m<sup>2</sup>) para un nuevo dique flotante necesario para los astilleros.

Se prevé un área de cuatro metros de fondo junto al arcén exterior de la carretera Lezo-Donibane para posibilitar la construcción de una estructura en voladizo que posibilite un paseo peatonal y bidegorri entre ambos núcleos urbanos.

### Área 8: Astilleros (3,3 ha):

Se definen los parámetros urbanísticos básicos del área al objeto de posibilitar la construcción de los proyectos previstos por la empresa Astilleros Zamakona en los próximos años. Se aumentan las alturas edificatorias de las naves hasta permitir la construcción de 25 metros en caso necesario.

### Área 9: Bordalaborda (3,4 ha):

Se mantienen las condiciones de alineaciones, zonificación de usos y demás parámetros urbanísticos que mantengan la ordenación ya ejecutada (fundamentalmente empresas del sector naval) y en las concesiones otorgadas. Asimismo, se recogen las alineaciones del edificio de equipamiento socio cultural y deportivo construido y se mantiene la capacidad edificatoria para usos industriales junto al vial de acceso al área industrial.

### Área 10: Bocana (3,6 ha):

Incluye los suelos de la zona de servicio del puerto situados a ambos lados de la bocana de entrada al puerto (espacio libre portuario), donde se consolidan los usos de los tramos peatonales o rodados, y se garantiza el mantenimiento de las márgenes de la bocana. Fuera de la zona de servicio portuario se consolida el edificio de viviendas "Luis Tolosa", incorporándolo al casco de Donibane.

### Área 11: Camino de acceso al Faro de la Plata (1,1 ha):

El camino de acceso al Faro de la Plata, que forma parte de la zona de servicio del puerto. La función de este ámbito es garantizar el acceso a la señalización marítima constituida por el Faro, y el mantenimiento en condiciones adecuadas del vial y de la propia instalación del faro.



## 12. eremua: Atrakatzek:

Aisialdi-untzientzako hiru eremu mugatu dira San Pedro Dorren, Donibanen eta Hospitalillon. Aurreikusitako pantalanak eraikitzearekin, eremu horiek egokitu egin dira. Trintxerpeko kaian instalazio horiek handitzea aurreikusi da, eta eremu batzuk motorak itsasoratzeko eta lehorreratzeko gune gisa erabiliko dira.

## 3.- Ukitutako administrazio, pertsona eta erakundeek kontsulta egitea

21/2013 Legeak 30. artikuluan xedatutakoaren arabera, ingurumen txosten estrategikoa egin aurretik, ukitutako administrazio publikoei eta pertsona interesdunei bidezko kontsulta egingo die ingurumen organoak.

Ingurumeneko Zuzendaritza Nagusi honek, Planaren ezaugarriari eta ukitutako lurralde eremuari buruz daukan informazioan oinarrituta, segidan aipatuko ditugun administrazio eta antolakundeak jo zituen interesduntzat, eta horiei bidali zien organo sustatzaileak kontsultak egiteko xedez idatzitako ingurumen eta hirigintza arloko agiria:

- Gipuzkoako Foru Aldundiko (GFA) Kulturako Zuzendaritza.
- GFAko Mendietako eta Natura Inguruneke Zuzendaritza.
- GFAko Lurralde Antolaketako Zuzendaritza.
- GFAko Nekazaritzako eta Landa Garapeneke Zuzendaritza.
- GFAko Bide Azpiegituren Departamentuko Kudeaketa eta Plangintza Zuzendaritza.
- GFAko Obra Hidraulikoetako Zuzendaritza.
- GFAko Mugikortasuneko eta Garraio Publikoko Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzako Kultura Ondarearen Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzako Natura Ingurunearen eta Ingurumen Plangintzaren Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzako Ingurumen Administrazioaren Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzako Lurralde Antolaketako eta Hirigintzako Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzako Iarrialdiak artatzeko eta meteorologiako Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzako Garraio Azpiegituren Zuzendaritza.
- Eusko Jaurlaritzako Osasun Sailaren Gipuzkoako Lurralde ordezkartza.
- IHOBE.
- Uraren Euskal Agentzia (URA).
- Gipuzkoako Kostaldeek Zerbitzu Probintziala.

## Área 12: Atraques:

Se definen tres zonas para embarcaciones recreativas en San Pedro Torre, Donibane y Hospitalillo. Estos espacios han sido acondicionados con la construcción de los pantalanek previstos. Se prevé una ampliación de las instalaciones en el muelle de Trintxerpe y se destinarán espacios para realizar el embarque y desembarque de la motora.

## 3.- Consulta a administraciones, personas e instituciones afectadas

El artículo 30 de la Ley 21/2013 establece que, previamente a la emisión del informe ambiental estratégico, el órgano ambiental debe consultar a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas.

Basándose en la información respecto a las características del plan y el ámbito territorial afectado, esta Dirección General de Medio Ambiente ha identificado como interesadas y ha consultado a las siguientes administraciones y organizaciones, a las que remitió la documentación ambiental y urbanística elaborada por el promotor:

- Dirección de Cultura de la Diputación Foral de Gipuzkoa (DFG).
- Dirección de Montes y Medio Natural de la DFG.
- Dirección de Ordenación del Territorio de la DFG.
- Dirección de Agricultura y Desarrollo Rural de la DFG.
- Dirección de Gestión y Planificación de Infraestructuras Viarias de la DFG.
- Dirección de Obras Hidráulicas de la DFG.
- Dirección de Movilidad y Transporte público de la DFG.
- Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco.
- Dirección de Medio Natural y Planificación Ambiental del Gobierno Vasco.
- Dirección de Administración Ambiental del Gobierno Vasco.
- Dirección de Ordenación del Territorio y Urbanismo del Gobierno Vasco.
- Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología del Gobierno Vasco.
- Dirección de Infraestructuras de Transporte del Gobierno Vasco.
- Delegación Territorial de Gipuzkoa del Departamento de Salud del Gobierno Vasco.
- IHOBE.
- Agencia Vasca del Agua URA.



- Aranzadi Zientzia Elkartea.
- Eguzki talde ekologista.
- Ekologistak Martxan taldea.
- Haritzalde Naturzaleen Elkartea
- Itsas Enara ornitologia elkarte.
- Añarbeko Urak.
- Pasaiaiko Udala.
- Lezoko Udala.
- Donostiako Udala.
- Errenteriako Udala.
- Pasaiaiko Portuaren Erabiltzaileen elkarte, GIPORT.
- Albaola.
- "Bonantza" auzo elkarte (Pasaia).
- Trintxerpeko (Pasaia) Arraindegi kaleko auzo elkarte
- Trintxerpeko (Donostia) El Carmen auzo elkarte.
- Herrerako (Donostia) "Herripe" auzo elkarte.
- Altzako (Donostia) "Elkartasuna" auzo elkarte.
- Altza XXI auzo elkarte (Donostia).
- Larratxoko (Donostia) "Osteguna" auzo elkarte.
- Bidebieta 1 erkidegoen elkarte (Donostia).
- Altamirako (Lezo) "Altzate" auzo elkarte.
- "Urdaburu" auzo elkarte (Lezo).
- Kaputxinoetako auzo elkarte (Errenteria).
- Iztietako auzo elkarte (Errenteria).
- Servicio Provincial de Costas de Gipuzkoa.
- Aranzadi Zientzia Elkartea.
- Grupo ekologista Eguzki.
- Grupo ekologista Ekologistak Martxan.
- Haritzalde Naturzaleen Elkartea.
- Itsas Enara ornitologia elkarte.
- Aguas del Añarbe.
- Ayuntamiento de Pasaia.
- Ayuntamiento de Lezo.
- Ayuntamiento de Donostia.
- Ayuntamiento de Errenteria.
- Agrupación de Usuarios del Puerto de Pasaia GIPORT.
- Albaola.
- Asociación de vecinos "Bonantza" Auzo Elkartea (Pasaia).
- Asociación de vecinos de la calle Pescadería de Trintxerpe (Pasaia).
- Asociación de vecinos El Carmen de Trintxerpe (Donostia).
- Asociación de vecinos "Herripe" de Herrera (Donostia).
- Asociación de vecinos "Elkartasuna" de Altza (Donostia).
- Asociación de vecinos Altza XXI (Donostia).
- Asociación de vecinos "Osteguna" de Larratxo (Donostia).
- Agrupación de Comunidades Bidebieta 1 (Donostia).
- Asociación de vecinos "Altzate" de Altamira (Lezo).
- Asociación de vecinos "Urdaburu" (Lezo).
- Asociación de vecinos de Kaputxinos (Errenteria).
- Asociación de vecinos de Iztietako (Errenteria).

Era berean, dokumentazio osoa eskura egon da Ingurumeneko Zuzendaritza Nagusiaren interneteko web orrian, [www.gipuzkoaingurumena.eus](http://www.gipuzkoaingurumena.eus), herritar guztiek eta interesdun orok bidezkotzat jotako ingurumen arloko ekarpenak egiteko aukera izan zezaten.

Epea bukatutik, agiri hau egin den egunera arte, segidan aipatuko ditugun erakunde eta interesdunek erantzun dute:

- **Eusko Jaurlaritzako Osasun Sailaren Gipuzkoako Lurralde Ordezkaritzak** jakinarazi digunez, bai planak berak eta bai planean jasotako egintzek eta antolamenduak aintzat hartu beharko lituzkete osasunean eragingo dituzten ondorioak, eta helburu gisa ezarri. Txosten horren arabera, planean jaso egin behar dira ondorio kaltegarri posibleak minimizatzea ahalbidetuko duten

Asimismo, toda la documentación ha estado accesible en el portal de Internet de la Dirección General de Medio Ambiente, [www.gipuzkoaingurumena.eus](http://www.gipuzkoaingurumena.eus) para que el público en general y cualquier interesado pudiera realizar las aportaciones de carácter ambiental que considerase oportunas.

Finalizado el plazo, y hasta la fecha de emisión de este informe, se han recibido las respuestas de los siguientes organismos e interesados:

- La **Delegación Territorial de Gipuzkoa del Departamento de Salud del Gobierno Vasco** informa que el plan y las acciones y ordenación que recoge deberían de tener en cuenta los efectos que producen sobre la salud e incorporarlos como objetivos. Señala que el plan debe de incorporar información y las medidas correctoras que permitan minimizar los posibles





informazioa eta neurri zuzentzaileak, edota alderdi hauek hobetzen lagunduko dutenak: kalitate akustikoa eta atmosferarena, kutsatuak egon daitezkeen lurzorua, higiene eta osasun arloko baldintzak, gizakien habitata eta ingurune sozio-ekonomikoa, espazio publikoaren diseinua eta erabiltzaileen segurtasuna eta babesa, irisgarritasuna eta mugikortasuna, eta paisaiaren kalitatea.

- **Bidebieta 1 erkidegoen elkartearen** iritzi, badirudi planaren dokumentazioan ez dela jaso Pasaia Mendebaldeko lotunea –A-8 autobidea, Gomistegi biribilgunea eta Portuko eremuaren arteko lotunea– eraberritzeko proiektuan bideei buruz proposatutako irtenbidea. Kasu horretan, elkarrekin hobekuntza-alegazio bat egin zuen (tunel artifiziala luzatzea), eta alegazioa hori onartu egin zuen GFAko Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketa Departamentuak.
- **Pasaia Udalak** bere txostenean zehaztu duenez, plan berezian portuko eremu osoa antolatu da; eta, 21/2013 Legeak xedatutakoaren arabera, plan horrek ohiko ingurumen ebaluazio estrategikoa egiteko prozedura bete behar du. Ingurumen Agiri Estrategikoa ingurumen ebaluazio egokia egiteko erakusten dituen gabeziak adierazi ditu; batez ere, agiri horretan ez direlako aintzat hartu ustiapen fasean gertatuko diren inpaktu aipagarri batzuk (solteko solidoak manipulatzeko eta biltegiak airearen kalitatean izango dituen ondorioak, sortuko den zaratak eragingo dituen ondorioak), eta planaren antolamendu zehatza ez direlako sartu erabilerak jakin batzuentzako ingurumen irizpideak eta mugak, ingurunearen sentikortasunaren arabera (adibidez, Herrera eremuan).

Honako eskariak egiten ditu: bainua jarduera baimendu gisa hartzea portuko espazio librean (Kalaburtza eta Ondartxo); Herrerako bi eraikinetan proposatzen diren erabilerak zehaztea; Herrerako pabilioien estalki berdeak bere horretan iraungo duela bermatzea, izan ere etorkizuneko sarbideek bestelakorik ekar baitezakete; Gomistegiko biribilgunea hiri-bilbean sartzeko; espazioa modu eraginkoragoan aprobetxatzea proposatu diren gehieneko eraikigarritasun eta altueren dagokienez (kasuren bat edo bestetan gehiegizkoak izan daitezke); Hospitalillo kairako proposatu den sarbidea ezabatzea, eta Arrain Lonjara eta Nabalaldea eremura sartzeko beste aukera batzuk aztertzea; eta osasunaren eta segurtasunaren ikuspegitik urrakorrak diren puntu jakin batzuetarako eman diren irtenbideak hobetzea.

efectos adversos y/o mejorar los siguientes aspectos: la calidad acústica y atmosférica, los suelos potencialmente contaminados, las condiciones higiénico-sanitarias, el hábitat humano y medio socioeconómico, el diseño del espacio público y la seguridad y protección de sus usuarios, la accesibilidad y movilidad, y la calidad paisajística.

- **La Agrupación de Comunidades Bidebieta 1** entiende que la documentación del plan no parece recoger la solución viaria propuesta en el proyecto de reforma del enlace Oeste Pasaia, conexión Autopista A-8 Glorieta Gomistegi y Zona Portuaria, que contaba con una alegación de mejora (prolongación de túnel artificial) propuesta por la agrupación y que fue aceptada por el Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio de la DFG.
- **El Ayuntamiento de Pasaia** en su informe especifica que el plan especial ordena la totalidad de la zona portuaria y que, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 21/2013, debe de ser sometido al procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria. Señala las carencias que tiene el Documento Ambiental Estratégico para efectuar una correcta evaluación ambiental, fundamentalmente por no haber considerado algunos impactos significativos durante la fase de explotación (afecciones a la calidad del aire por la manipulación y almacenamiento de graneles sólidos, afecciones por el ruido generado) y por no haber incluido criterios y restricciones ambientales para algunos usos en la ordenación pormenorizada del plan en función de la sensibilidad del entorno (p.e. La Herrera).

Solicita que se incluya la actividad de baño como actividad autorizada en el espacio libre portuario (Kalaburtza y Ondartxo); que se realice una propuesta concreta de usos para dos edificaciones de La Herrera; que se asegure la permanencia de la cubierta verde de los pabellones de la Herrera, que puede verse comprometida por los accesos futuros; que se integre la rotonda de Gomistegi en la trama urbana; que se aproveche el espacio de forma más eficiente en las edificabilidades y alturas máximas propuestas (que en algunos casos pueden ser excesivas); que se elimine el acceso planteado al muelle del Hospitalillo y se estudien alternativas de acceso a la Lonja de Pescado y a la zona de Nabalaldea; y que se mejoren las soluciones para ciertos puntos sensibles desde el punto de vista de la salud y seguridad.



- **Eusko Jaurlaritzako Natura Ingurunearen eta Ingurumen Plangintzaren Zuzendaritzak** ondorioztatu du plan bereziak ez duela kalte nabarmenik eragingo Ulia KBEan eta Jaizkibel KBEan, zeren eta eremu horietan ez baita inolako esku-hartzerik aurreikusi; eta bestetik, natur inguruneke elementuetan ere ez dela bestelako afekzioerik espero.
- **Lezoko Udalak** adierazi duenez, plan bereziaren berrikuspenak ohiko ingurumen ebaluazio estrategikoa egiteko prozedura bete behar du, 21/2013 Legeak xedatutakoaren arabera (II. eranskineko jarduerak eta V. eranskineko irizpideak kontuan hartuta). Haren iritziz, portuko jarduera batzuk garatzeko esparrua ezarri du planak. Baina jarduera horiek, egiaztatuta dagoenez, osasunean eta ingurumenean inpaktu nabarmenak eragiten dituzten jarduerak dira: solteko solidoen karga-deskarga, manipulazioa eta biltegitratzea, merkantzia-trenen zirkulazioa kaietan (zarata eragiten dute Lezoko hirigunean); portuko jarduerari lotutako trafikoa (Nabalaldera sartzeko Lezoko hirigunea zeharkatu behar da), eta abar.
- **La Dirección de Medio Natural y Planificación Ambiental del Gobierno Vasco** concluye que el plan especial no generará afecciones apreciables a la ZEC Ulia y a la ZEC Jaizkibel al no prever actuaciones en esas zonas, y que no son previsibles otras afecciones a elementos del medio natural.
- El **Ayuntamiento de Lezo** considera que la revisión del plan especial debe de someterse a evaluación ambiental estratégica ordinaria, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 21/2013 (según actividades del anexo II y criterios del anexo V). Entiende que el plan establece el marco para el desarrollo de actividades portuarias que ya se han demostrado como generadoras de impactos ambientales significativos sobre la salud y el medio ambiente: la carga, descarga, manejo y almacenamiento de graneles sólidos, circulación de trenes de mercancías en los muelles (afección por ruido al casco urbano de Lezo), tráfico vinculado a la actividad portuaria (para acceder a Nabalaldea se debe de atravesar el casco urbano de Lezo), etc.

Udalak eskatzen duena da plan berezian espreski sartzea irizpideak eta neurri zuzentzaileak, jardueraren koordinazioan eta kudeaketan erakutsi beharreko jardunbide egokiak, eta "Portu instalazioetan solteko solidoak manipulatzeko eta biltegitratzeko jardunbide egokien gida" dokumentuan jasota dauden neurriak, kutsadura arintzeko; eta, ildo horretan, Pasaiaiko Porturako egokienak diren neurriak eranstea.

Solicita que se incluyan expresamente en el plan especial los criterios y las medidas correctoras, las buenas prácticas en la coordinación y gestión de la actividad, y las medidas de atenuación de la contaminación que se recogen en la "Guía de Buenas Prácticas en la manipulación y almacenamiento de Graneles Sólidos en Instalaciones portuarias", adjuntando, al respecto, aquellas que se consideran como más adecuadas para el Puerto de Pasaia.

- **Eusko Jaurlaritzako Kultura Ondareko Zuzendaritzak** Pasaiaiko Portuan dauden kultur intereseko elementuen eta interes arkeologikoa duten elementuen zerrenda eguneratua bidali du. Gainera, adierazi du, elementu horien ezaugarrien arabera babes araubideren bati lotuak daudela, eta eremu horretan oraindik antzeman ez diren elementu gehiago egon daitezkeela.
- **La Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco** adjunta la relación actualizada de los elementos de interés cultural y de los elementos de interés arqueológico del Puerto de Pasaia, indicando que, según sus características, están sujetos a algún régimen de protección, y que en el ámbito podrían existir elementos no detectados.
- **IHOBE** bere txostenean adierazi duenez, plan bereziaren eraginpeko eremuan badaude bai lurzorua kutsa lezaketen jarduerak dituzten edo izan dituzten lurzoruen inbentarioan -165/2008 Dekretua, irailaren 30eko- eta bai dekretu hori eguneratzeko zirriborroan sartuak dauden partzelak. Horrela bada, lurzorua kutsatzea saihestu eta kutsatutakoa garbitzeko 4/2015 Legearen 23. artikuluan jasotako egoeraren bat gertatuko balitz, lurzorua kalitateari buruzko adierazpena egin beharko litzateke, eta erakunde baimenduek egin behar dituzte urriaren 10eko 199/20065 Dekretuaren arabera.
- **IHOBE** menciona en su informe que en el área afectada por el plan especial se encuentran parcelas incluidas tanto en el Decreto 165/2008, de 30 septiembre, de inventario de suelos que soportan o han soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo, como en el borrador de actualización del mismo. Por tanto, será necesario una declaración de la calidad del suelo en el caso de que se dé alguna de las situaciones incluidas en el artículo 23 de la Ley 4/2015 para la prevención y corrección de la contaminación del suelo, que deberán ejecutarse por entidades acreditadas según el Decreto 199/2006 de 10 de octubre.



- **Gipuzkoako Foru Aldundiko Kultura Zuzendaritzak** Donejakue Bideari buruzko eguneratutako araudia kontuan hartu behar dela adierazten du, eta Ondare Historiko-artistikoko Zerbitzuan dagoen Pasaiaiko elementuen zerranda (izendatuak edo/eta babesteko proposatuak) bidaltzen du.

Ebazpen hau eman eta gero beste erantzunen bat jasotzen badugu, GFAko Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentuari eta Pasaiaiko Portuko Agintaritzari bidaliko diegu ahal bezain laster, erantzun hori aintzat har dezaten plana idatzi eta tramitatzekoan.

#### **4.- Planaren azterketa, ingurumen ebaluazioari buruzko 21/2013 Legearen V. eranskinean jasotako irizpideen arabera**

Ingurumen ebaluazioari buruzko 21/2012 Legeak, abenduaren 9koak, xedatutakoari jarraituz, Pasaiaiko Portuko Zerbitzugunea Antolatzeko Plan Berezia hasierako izaeraz onartzeko proposamenean jaso da Ingurumen Agiri Estrategikoa (IAE).

Teknikoki eta ingurumenaren ikuspegitik arrazoizkoak diren hautabideen azterketari dagokionez, eta erabakitako irtenbidea justifikatzeari dagokionez, gorago azaldu dugun eta plan bereziaren berrikuspenean hobetsi den hautabideaz gain, segidan aipatuko ditugun proposamenak ere deskribatu eta baloratu egin dira IAEan; hain zuzen ere, aurreko dokumentuetan aztertu izan diren proposamenak, Pasaiaiko badiako portu-jardueraren premiak konpontzeko xedez. Honako hauek: barne portua murrizteko hautabidea, 2009ko Plan Estrategikoan jasotakoa; barne portua erabat okupatu eta horren funtzionaltasuna maximizatzeko hautabidea, 2011ko ITTan jasotakoa; eta indarrean dagoen plan bereziari dagokion hautabidea, zentral termikorik gabe.

Aukeratutako hautabideari gagozkiola, ingurumen azterketa egiterakoan IAEan aintzat hartu diren jarduera bakarrak, planaren berrikuspenean planteatutako jarduera berriak izan dira; hau da, gaur egun indarrean dagoen plan berezia onartu ondorengo urteetan agerian jarri diren premien eta baldintzatzaileen ondorioz planteatu diren jarduera berriak. Hau da: oinezkoen eta bizikletarien Herrera-Trintxerpe ardatza; San Pedroko eta Trintxerpeko kaiak erabilera publikoetara bideratzea; Herreran izan diren esku-hartzeak (parkea mendebaldean, Euskadi Etorbidea hobetzea, eta plaza publikoa Hospitalillo); eta portuko merkataritza erabilerako gunek batzuk doitzeari (zentral termikoaren partzelari kalifikazioa aldatzea, Herrera Hegoaldean portu-pabilioiak doitzeari, eta betelana Lezo Iparraldean).

- **La Dirección de Cultura de la Diputación Foral de Gipuzkoa** informa que debe de tenerse en cuenta la normativa más actualizada en relación con el Camino de Santiago, y adjunta el listado de los elementos culturales de Pasaia (calificados o propuestos para protección) existente en el Servicio de Patrimonio Histórico-artístico.

En caso de recibirse alguna respuesta posteriormente a la emisión de esta resolución, ésta será remitida al Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio de la DFG y a la Autoridad Portuaria de Pasaia en el plazo más breve posible, a fin de que sea tenida en cuenta en la redacción y tramitación del plan.

#### **4.- Análisis del plan en base a los criterios recogidos en el anexo V de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental**

De acuerdo con lo dispuesto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la propuesta de aprobación inicial del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia incorpora un Documento Ambiental Estratégico (DAE).

Por lo que se refiere al análisis de las alternativas técnicamente y ambientalmente razonables y justificación de la solución adoptada, el DAE describe y valora, además de la alternativa arriba explicada por la que se decanta la revisión del plan especial, las siguientes propuestas que se han barajado en documentos anteriores para intentar resolver las necesidades de la actividad portuaria en el marco de la bahía de Pasaia: alternativa de reducción del puerto interior recogida en el Plan Estratégico de 2009; ocupación completa y maximización funcional del puerto interior, del ISA de 2011; y alternativa correspondiente al plan especial vigente, sin central térmica.

En relación con la alternativa seleccionada, el DAE efectúa el análisis ambiental considerando únicamente las actuaciones nuevas que se plantean en la revisión debido a las necesidades y condicionantes actuales que se han puesto de manifiesto en los años posteriores a la aprobación del vigente plan especial; es decir, el eje peatonal y ciclista Herrera-Trintxerpe, el destino de los muelles de San Pedro y Trintxerpe para usos públicos, las intervenciones en la Herrera (parque en la zona oeste, mejora de Euskadi Etorbidea y plaza pública en Hospitalillo), y el ajuste de algunas zonas de uso comercial del puerto (cambio de calificación de la parcela de la central térmica, ajuste de pabellones portuarios en la Herrera Sur y relleno en Lezo Norte).



Jarduera berri horiei begira, esparruko ingurumen alderdiak aztertu dira IAEn. Honakoak nabarmentzen ditu: aztertutako esparruak erakusten duen populazio-dentsitate handia; lurzoru guztiak antropizatuak daude eta interes hidrogeologiko txikia dute; badiako lur gaineko uren egoera ekologikoa "moderatu" da, ez dira iristen ingurumen helburuak betetzera; paisaiaren kalitatea txikia da; zarata eta atmosferako inpaktu aipagarrienak, portuan bertan sortutakoak ez ezik, ingurunean garatzen diren beste jarduerak eragindakoak ere badira; kutsatuak egon daitezkeen lurzoru ugari daude portu-eremuan; esparru honen inguruan kultura ondareko elementuak eta interes geologikoa duten hainbat gune daude.

Inpaktuak identifikatu eta baloratzeari dagokionez, plan bereziaren berrikuspenean aurreikusitako jarduera berriek eragindako inpaktuak bakarrik aztertu dira, gorago adierazi bezala. Honela bereizi dira:

- Sortuko diren inpaktu kaltegarriak bateragarriak dira lurpeko uretan eragingo den afekzioarekin, faunari eragingo zaizkion zuzeneko ondorioekin, hala nola babestutako naturguneetan eta paisaiaren kalitatean (obren fasean) eragingo diren ondorioekin, edota uholde arriskuarekin.
- Inpaktu kaltegarri moderatuak eragingo dira lur gaineko uretan, landaretzaren desagertzean, faunaren habitaten kalitate murrizketan, kultura ondarean, hondakinen sorreran, atmosferaren kutsadura eta kutsadura akustikoan.
- Inpaktu onuragarriak eragingo dira paisaiaren kalitatean (funtzionamenduan zehar), hiriko ingurumen baldintzen hobekuntzan, portuaren gaitasun operatiboaren hobekuntzan, eta arrisku antropikoen murrizketan.

Plan berezi honek esparru honetan zerikusia duten lurralde planekin eta plan sektorialekin izan ditzakeen elkarreraginak aztertu ondoren, IAEn hainbat neurri babesgarri eta zuzentzaile proposatu ditu, batez ere jarduera berri horien obren faseari begira: lurzoruaren kalitateari buruzko adierazpena egin beharra eta kultura ondarea babestea, obren gunea mugatzea, lur gaineko uren bilketa, atmosferaren kutsadura eta kutsadura akustikoa murrizteko neurri orokorrak.

Azkenik, planaren ondorioak ikuskatzeko programaren zirriborroa egin da, baina eragiketei ekin aurreko faseko eta obren faseko bakarrik. Hori horrela,

Para esas actividades nuevas el DAE realiza un análisis de los aspectos ambientales del ámbito, entre los que destaca: la alta densidad de población que presenta el entorno estudiado, la totalidad de los suelos están antropizados y tienen un interés hidrogeológico bajo, las aguas superficiales de la bahía presentan un estado ecológico de "moderado" que no llegan a cumplir los objetivos ambientales, una calidad paisajística baja, una afección acústica y atmosférica reseñables que provienen, además del puerto, de otras actividades del entorno, existencia de un gran número de emplazamientos de suelos potencialmente contaminados en la zona portuaria, la presencia en el entorno de elementos de patrimonio cultural y de varias áreas de interés geológico.

En cuanto a la identificación y valoración de impactos, y como ya se ha comentado, se analizan únicamente los impactos derivados de las nuevas actuaciones previstas en la revisión del plan especial, caracterizándolos de la siguiente forma:

- Se producen impactos negativos compatibles sobre la afección a las aguas subterráneas, afección directa a fauna, afección a espacios naturales protegidos, afección a la calidad paisajística (en fase de obras), y riesgo de inundación.
- Se producen impactos negativos moderados sobre la afección a aguas superficiales, eliminación de vegetación, disminución de calidad de hábitats faunísticos, afección al patrimonio cultural, generación de residuos, contaminación atmosférica y contaminación acústica.
- Se producen impactos positivos sobre la calidad paisajística (en fase de funcionamiento), la mejora del medio ambiente urbano, la mejora de la capacidad operativa del puerto, y la disminución de riesgos antrópicos.

Tras analizar las interacciones del plan especial con otros planes territoriales y sectoriales concurrentes, el DAE realiza una propuesta de medidas protectoras y correctoras centradas fundamentalmente para la fase de obras de esas nuevas actuaciones: necesidad de declaración de la calidad del suelo y protección del patrimonio cultural, delimitación de zonas de obras, recogida de aguas de escorrentía, medidas generales para reducción de contaminación acústica y atmosférica.

Por último, se esboza un programa de supervisión de los efectos del plan solamente para la fase preoperacional y la de obras, a través de la propuesta



kutsatutako lurrei, kultura ondareari, lur gaineko uren kalitateari, hondakinen kudeaketari, gizakien habitatarri eta atmosferari nahiz soinu kalitateari buruzko adierazleei jarraipena egitea proposatu da.

Arestian aipatu dugun guztia aintzat hartuta, honako oharpen hauek egin daitezke:

1.- Azken urteetan gertatutako gorabeherak kontuan hartuta, plan bereziaren berrikuspenean proposatzen diren aldaketek eta alterazioek eragina izango dute bai eskema gidarian (gune eta erabilera orokorrak aldatu egingo dira), bai antolamenduan, eta bai planaren aplikazio esparrua zatitzetik ondorioztatutako diren eremuen erabilera xehatuetan eta eremu horien garapen baldintzetan. Hau da, indarrean dagoen planean ezarritako helburu estrategikoak berrikusi eta moldatzen dira, eta gainera, antolamenduaren irizpide orokorrak aldatu egiten dira, oinarritzko erabileretan eta erabilera xehatuetan funtsezko aldaketak eginda, planaren eraginpeko zona eta eremu askotan. Horrela bada, plan bereziaren antolamenduaren espazio-eremuak Pasaiaiko Portuko zerbitzugunean sartutako lursail guzti-guztiak hartzen ditu -77,4 ha-, nahiz eta planak oraindik proposamenik egin ez duen eremu jakin batzuk berrantolatzeko.

Alabaina, IAEk egin duen ingurumen azterketa askoz ere azalera txikiagora mugatu da, planteatutako jarduera berriek hartuko duten azalerara soilik, eta ez dira kontuan hartu eremu batzuetan lehendik badauden eta planak berak finkatu egin dituen erabilerak eta jarduerak. Finkatu nahi diren eremu horiek planaren barruan daude, eta eragina dute ingurumenean, hain zuzen ere baloratu egin beharko litzatekeen eragina. Horregatik, plan bereziaren aplikazio esparru osoaren ingurumen ebaluazio estrategikoan sartu behar dira derrigorrez.

2.- IAEk, inaktuak identifikatu eta baloratzekoan, oraingo antolamenduarekiko planteatzen dituen aldaketek sor ditzaketen inaktuak soilik aztertzen ditu, batez ere obren fasean eragingo direnak. Aitzitik, ez du inolako baloraziorik egin gaur egun martxan dauden eta plan berezian finkatu diren jarduerak eragingo dituzten ondorioei buruz. Ez da baloratu proposatutako antolaketak bere osotasunean izango duen ingurumen eragina; hau da, orain finkatutako jarduerak, eta etorkizunean, proposatutako antolamenduaren ondorioz ezar daitezkeen proiektuak eta jarduerak batera hartuta, ingurumenean izango duten baterako eragina.

Plan bereziko IAE n bertan eta kasu honetan aplikatu beharreko beste hainbat agiritan (Pasaiaiko portu-jardueraren ingurumen baldintzak hobetzeko erakunde-arteko mahaiaren azterlana; Pasaiaiko

de seguimiento de indicadores referentes a suelos contaminados, patrimonio cultural, calidad de las aguas superficiales, gestión de residuos, hábitat humano, y calidad atmosférica y acústica.

En relación con todo lo anterior, cabe realizar las siguientes consideraciones:

1.- Teniendo en cuenta las circunstancias acaecidas en los últimos años, la revisión del plan especial propone modificaciones y alteraciones que afectan tanto al esquema director (modificación de las superficies de las zonas y usos globales), como a la ordenación, propuesta de usos y condiciones de desarrollo de las áreas en que se divide el ámbito del plan. Es decir, se revisan y readaptan los objetivos estratégicos establecidos en el plan vigente, y se modifican los criterios generales de ordenación con cambios sustanciales de los usos básicos, y de los pormenorizados en muchas zonas y áreas del plan. Por tanto, el ámbito espacial de ordenación del plan especial son la totalidad de las 77,4 ha de los terrenos incluidos en la zona de servicio del Puerto de Pasaia, independientemente de que para algunas de las áreas el plan preliminarmente no haya planteado propuestas significativas de reordenación.

Sin embargo, el análisis ambiental efectuado por el DAE se ha circunscrito únicamente al ámbito mucho menor correspondiente al de las actividades nuevas que se plantean, sin tener en cuenta los usos y actividades actualmente existentes en algunas áreas que se consolidan con el propio plan. Esas áreas que se quieren consolidar forman parte del plan y presentan igualmente una incidencia ambiental que hay que valorar, por lo que necesariamente deben de incluirse dentro de la evaluación ambiental estratégica e integra de todo el plan especial.

2.- En este sentido, la identificación y valoración de impactos que efectúa el DAE únicamente analiza los derivados de las modificaciones planteadas respecto a la ordenación actual, centrándose fundamentalmente en la fase de obras y no realizando ninguna valoración de los impactos generados por las actividades actualmente existentes y que se consolidan en el plan especial. No se valora la repercusión ambiental que la ordenación propuesta provocará en su conjunto mediante la suma de actividades consolidadas y la de proyectos y actividades que se puedan implantar en el futuro a raíz de la ordenación propuesta.

El propio DAE del plan especial y otros documentos aplicables (Análisis de la mesa interinstitucional para la mejora ambiental de la actividad portuaria de Pasaia, Evaluación del impacto en la Salud de dos



Badia biziberritzeko bi esku-hartzek osasunean eragingo duten ondorioaren ebaluazioa, Eusko Jaurlaritzak egina) jada aitortu da eremu batzuetan gaur egun martxan dauden jarduerak eta erabilerek (salgaien karga-deskarga, biltegiatzea eta manipulazioa, eta beste) dagoeneko ingurumen inpaktu aipagarriak eta nabarmenak eragiten dituztela, bai ingurumenean eta bai hurbileneko hiri inguruan. Eta inpaktu horiek, batez ere, atmosferaren kalitatean, egoera akustikoa eta lur gaineko uren kalitatean antzematen dira.

3.- Era berean, IAEn jaso diren neurri babesgarri eta zuzentzaileak soil-soilik plan berezitik eratorriko diren eraldaketa fisikoetara begira ezarri dira, jarduera berrien obren fasean gertatuko diren aldaketetara, hain zuzen. Beraz, ez dira planteatu, ezta aztertu ere, planaren esparru osorako eta eremu ezberdinetarako planifikazioa egiterakoan eta erabilerak esleitzerakoan kontuan hartu beharreko neurriak; ezta planteatutako eremuetan garatuko diren jarduerak martxan jartzean, oro har eta eremu bakoitzean bereziki, hartu beharko diren neurriak ere.

Horrela bada, arestian aipatutako guztiarekin bat etorritz, eta ingurumen ebaluazioari buruzko 21/2013 Legeak V. eranskinean jasotako irizpideei jarraituz, Pasaia Portuko Zerbitzugunea Antolatzeako Plan Bereziaren Berrikuspena da, beste plan batzuekin alderatuta (V. eranskinaren 1.b apartatua), aurreikusitako proiektu eta jardueren kokalekua, izaera, tamaina eta funtzionamendu baldintzak ezartzeko planifikazio-esparrurik eraginkorra. Izan ere helburua baita egin diren ingurumen arloko oharrak ahalik eta lasterren integratzea (1.c apartatua) eta, dituen ezaugarrien ondorioz (2.a eta 2.b apartatuak) planak eragingo dituen ingurumen inpaktu aipagarrienak minimizatzea (1.d apartatua); halaber, eremu geografikoko osasunean eta ingurumenean eragin daitezkeen arrisku eta ondorioen garrantzia minimizatzea (2.d apartatua), planak ukitutako populazioan eragin daitezkeenak bezalaxe (2.e eta 2.f apartatuak).

Ondorioz, bat etorritz ingurumen ebaluazioari buruzko 2013ko abenduaren 9ko 21/2013 Legearen 31. artikuluan xedatutakoarekin, eta bat etorritz, orobat, 2015eko ekainaren 24ko 3/2015 Foru Dekretuan xedatutakoarekin, Ingurumeneko zuzendari nagusiak

### EBATZI DU

**Lehenik.-** Pasaia Portuko Zerbitzugunea Antolatzeako Plan Bereziaren Berrikuspena ohiko ingurumen ebaluazio estrategikoaren mende jartzea; izan ere, 21/2013 Legeak, abenduaren 9koak, V. eranskinean ezarritako irizpideei jarraituz egin dugun

intervenciones de regeneración en la Bahía de Pasaia del GV, etc.) ya han reconocido e identificado que la ordenación, las actividades y usos actualmente existentes en algunas de las áreas (carga, descarga, almacenamiento y manipulación de diferentes mercancías, etc.) ya producen por si solas efectos ambientales reseñables y significativos sobre el medio ambiente y la salud en el entorno urbano más próximo en lo que se refiere, fundamentalmente y entre otros, a los objetivos de la calidad atmosférica, acústica, y de las aguas superficiales.

3.- En el mismo sentido, el establecimiento de las medidas protectoras y correctoras recogidas en el DAE se efectúa y limita a las transformaciones físicas que se derivan del plan especial para la fase de obras de las nuevas actuaciones, sin analizar y plantear aquellas que son necesarias considerar tanto en la fase de la propia planificación, ordenación y asignación de usos para todo el ámbito y áreas del plan, como en la fase de funcionamiento de las actividades de forma general y para todas y cada una de las áreas planteadas.

Por tanto, de acuerdo con todo lo anterior y tras la aplicación de los criterios recogidos en el anexo V de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental, se considera que la Revisión del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia se configura como el marco de planificación más influyente en relación con otros planes concurrentes (apartado 1.b del anexo V) para establecer la ubicación, naturaleza, dimensiones y condiciones de funcionamiento de los proyectos y actividades que contemple (apartado 1.a), de tal forma que se asegure tempranamente la integración de las consideraciones ambientales (apartado 1.c) y se minimicen los efectos ambientales significativos que produce (apartado 1.d) debido a las características (apartado 2.a y 2.b) y magnitud de los impactos y riesgos que puede producir sobre la salud y el medio ambiente (apartado 2.d) del área geográfica y población afectada por el plan (apartado 2.e y 2.f).

En consecuencia, según lo dispuesto en el artículo 31 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y, en virtud de lo previsto en el del Decreto Foral 3/2015, de 24 de junio, este Director General de Medio Ambiente

### RESUELVE

**Primero.-** Someter la Revisión del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia a evaluación ambiental estratégica ordinaria ya que, de acuerdo con el análisis efectuado de conformidad con los criterios establecidos en el anexo



azterlanaren arabera, eta egindako kontsultei eman zaien erantzuna kontuan hartuta, ondorioztatu dugu ingurumenean ondorio aipagarriak eragin ditzakeela.

**Bigarrenik.-** Ingurumen txosten estrategiko honi atxikitzea, eranskin gisa, Pasaia Portuko Zerbitzugunea Antolatzeko Plan Bereziaren Berrikuspenaren ingurumen azterketa estrategikoaren irismen agiria. Planen eta programen ingurumen ebaluazio estrategikoa egiteko prozedura arautzen duen 211/2012 Dekretuak, urriaren 16koak, 10. artikuluan xedatutakoa betez, irismen agiri horretan zehaztuko da ingurumen azterketa estrategikoak izan behar dituen hedapena, xehetasun maila eta edukiak; eta irismen agiri hori, plan honen hasierako onespena lortzeko aurkeztuko den dokumentazioan txertatuko da.

**Hirugarrenik.-** Ebazpen hau Foru Aldundiko Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentuari eta Pasaia Portuko Agintaritzari bidaltzea, egindako kontsultetan jaso ditugun erantzunekin batera, eta ebazpen hau Gipuzkoako Aldizkari Ofizialean eta Zuzendaritza honetako web orrian argitara dadin agintzea.

V de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, y teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, se concluye que puede tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

**Segundo.-** Adjuntar como anexo al presente informe ambiental estratégico el documento de alcance del estudio ambiental estratégico de la Revisión del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia. En el mismo, y según lo dispuesto en el art. 10 del Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas, se determina la amplitud, el nivel de detalle y contenidos que debe de considerar el estudio ambiental estratégico, el cual se incorporará e integrará dentro de los documentos para la aprobación inicial del plan.

**Tercero.-** Dar traslado de esta resolución al Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio de esta Diputación Foral y a la Autoridad Portuaria de Pasaia, junto con las contestaciones recibidas a las consultas efectuadas, y ordenar su publicación en el Boletín Oficial de Gipuzkoa y en la página web de esta Dirección.

**INGURUMENKO ZUZENDARI NAGUSIA /  
EL DIRECTOR GENERAL DE MEDIO AMBIENTE,**

**Sin. / Fdo.: Félix Asensio Robles.**