

GIPUZKOAKO FORU ALDUNDIA

MUGIKORTASUNEN ETA LURRALDE ANTOLAKETAKO DEPARTAMENTUA

Lurralde Antolaketako Zuzendaritza Nagusia

Pasaiaiko Portuko zerbitzugunearen antolaketa Plan Bereziaren berrikuspena. (GHI-103/15-P08).

Foru Aldundi honetako Diputatuen Kontseiluak, 2018ko martxoaren 13ko batzaraldian, erabaki bat hartu zuen eta horren edukia ematen da ondoren argitarata:

«Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentuko foru diputatuaren 2017ko urtarrilaren 3ko foru aginduaren bidez, behin-behineko onarpena eman zitzaion «Pasaiaiko Portuko zerbitzugunearen antolaketa Plan Berezia»ren berrikuspenari. Xedapen zatian honela dio:

«*Lehen.* «Pasaiaiko Portuko zerbitzugunea antolatzeako plan bereziaren berrikuspena» (2016ko martxoan idatzia, Pasaiaiko Portu Agintaritzak sustatuta) jendaurrean egon den denboran aurkeztu diren alegazioei erantzutea, foru agindu honen azalpen zatian adierazitakoaren arabera onetsiz edo ezetsiz.

Foru Agindu honen eranskin gisa jaso da Portu Agintaritzaren Administrazio Kontseiluak 2016ko azaroaren 30ean onetsitako txostena, alegazioen erantzutetako.

Bigarrena. Behin-behineko izaeraz onestea «Pasaiaiko Portuko zerbitzugunea antolatzeako plan bereziaren berrikuspena» (2016ko martxoan idatzia, Pasaiaiko Portu Agintaritzak sustatuta), Pasaiaiko Portu Agintaritzako Administrazio Kontseiluak 2016ko azaroaren 29an onetsitako aldaketekin.

Behin betiko onetsi aurretik, eta indarrean dagoen legediak ezarritako tramite guztiak bete ondoren, sustatzaileak testu bateratu bat idatzi behar du, denbora honetan antolatutako dituen eduki guztiak jasoko dituen.

Hirugarrena. Ingurumeneko eta Obra Hidraulikoetako Foru Departamentuari eskatzea egin dezala dagokion ingurumen deklarazio estrategikoa, zeinaren edukiak kontuan hartuko baitira plana behin betiko onetsi baino lehen.

Era berean, ingurumen tramitazioa amaitu ondoren, lege xedapen hauetan aurreikusten diren derrigorrezko txostenak eskatuko dira: Estatuko Portuen eta Merkataritza Nabigazioaren Testu Bategina onesten duen 2011ko irailaren 5eko 2/2011 Errege Dekretu Legegilearen 56.2 artikulua eta Kosten 1988ko uztailaren 28ko 22/1988 Legearen 117. artikulua.

Laugarrena. Ebazpen hau Gipuzkoako ALDIZKARI OFIZIALEAN eta Foru Aldundiaren web orrian argitaratzea, publikitate emate aldera, eta legez ezarritakoa betetzearren, zehazki, EAEko 2006ko ekainaren 30eko 2/2006 Legeak, lurzoruari eta hirigintzari buruzkoak, 9. artikuluan dioena eta 2015eko urriaren 30eko 7/2015 Errege Dekretu Legegilearen bitartez onartu-

DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA

DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Dirección General de Ordenación del Territorio

Revisión del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Pasaia. (GHI-103/15-P08).

El Consejo de Gobierno Foral de esta Diputación Foral en sesión de 13 de marzo de 2018, adoptó el acuerdo cuyo contenido a continuación se publica:

«Mediante orden foral de 3 de enero de 2017, de la diputada foral de Movilidad y Ordenación del Territorio se procedió a la aprobación provisional de la «Revisión del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Pasaia», cuya parte dispositiva es del siguiente tenor literal:

«*Primero.* Contestar a las alegaciones presentadas en el período de información pública al que se ha sometido el documento de la «Revisión del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Pasaia», redactado en marzo de 2016 y promovido por la Autoridad Portuaria de Pasaia, estimándolas o desestimándolas en los términos señalados en la parte expositiva de la presente Orden Foral.

Se adjunta como anexo a la presente Orden Foral la respuesta a las alegaciones contenida en el informe aprobado por acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de 29 de noviembre de 2016.

Segundo. Aprobar provisionalmente el documento de la «Revisión del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Pasaia», redactado en marzo de 2016, promovido por la Autoridad Portuaria de Pasaia, con las modificaciones aprobadas por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Pasaia en sesión celebrada el 29 de noviembre de 2016.

Con anterioridad a su aprobación definitiva y cumplidos todos los trámites exigidos por la legislación vigente, el promotor deberá proceder a la elaboración del correspondiente Texto Refundido en el cual se recogerán todos los contenidos que en el tiempo hayan sido ordenados.

Tercero. Solicitar al Departamento Foral de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas la emisión de la correspondiente declaración ambiental estratégica, en cuyo caso, sus contenidos se atenderán con anterioridad a la aprobación definitiva del plan.

Asimismo, concluida la tramitación medioambiental, se solicitarán los informes preceptivos previstos en el artículo 56.2 del Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y en el artículo 117 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

Cuarto. A efectos de publicidad, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9 de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo, así como en la Disposición adicional novena del Texto Refundido de la Ley de Suelo, aprobado por Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, que introduce un nuevo artículo 70 ter en la Ley 7/1985, de 2 de abril, Regula-

tako Lurzoruaren Legearen Testu Bategineko 9. Xedapen Gehigarriak dioena, artikulua bat erantsi baitzion (70. ter artikulua) 1985eko apirilaren 2ko 7/1985 Legeari, toki araubidearen oinarriak arautzen dituenari.

Bosgarrena. Ebazpen hau jakinaraztea alegazio-aurkezleei eta gainerako administrazio publiko interesatuei.»

Behin-behineko onarpena eman ondoren, Ingurumeneko eta Obra Hidraulikoetako foru diputatuak, 2017ko martxoaren 16ko foru aginduaren bidez (Gipuzkoako ALDIZKARI OFIZIALA, 2017ko martxoaren 24), ingurumen adierazpen estrategikoa eman zuen. Bertan, azaldu zuen zein alderditan osatu behar den ingurumen azterketa estrategikoa eta zein ingurumen-integrazioarako neurri erantsi behar zaizkion plan bereziari. Gogoan izan behar da, gainera, ingurumen araudia betetzeko, sustaizaileak dokumentu bat bidali beharko duela ingurumen organora, azalduko duena nola integratu diren planean ingurumen alderdiak, eta, halaber, dokumentu hori, behin betiko onetsita, jendaurrean jarri beharko dela egoitza elektronikoa.

Orobat, 2017ko ekainaren 21eko foru aginduaren bidez, ebazpen bat eman zen, zeinaren bidez pasaiako portuko agintaritzari bidaltzen baitzaizkio kontuan hartu beharreko alderdiak eta doiketak «Pasaiako portuko zerbitzugunea antolatzeko plan bereziaren berrikuspena»ri behin betiko onarpena emateko dokumentuan. Horiei behin-behineko onarpen egintzatik datozen aldaketak gehitzen zaizkie (aldaketa oinarritzorik eragiten ez dutenak).

Azaldukoak ikusita, Pasaiako Portuko Agintaritzaren Administrazio Kontseiluak, 2017ko ekainaren 29an egindako batzarrean, 2017ko ekainean idatzitako dokumentua onartu zuen. Bertan, behin-behineko aldaketekin eta ingurumeneko adierazpen estrategikoa egindako aldaketekin batera, eskatutako doitzak egiten dira. Hartara, Herrera Iparraldeko eremuko ekipamendu lur-sailak handitzen dira (bat zahartzaroari arreta emateko erreferentziako zentroarentzat; eta, bestea, ur laminarekin zerikusia duten kirol erabilerak eta jarduerak hartzeko), eta Herrera Hegoaldeko pabiloien altura handitzen da, ekoizpen prozesuaren beharrei erantzuteko.

Halaber, Nekazaritza, Arrantza, Elikadura eta Ingurumeneko Ministerioko Kostaldearen eta Itsasoaren Zuzendaritza Nagusiak 2017ko otsailaren 7an egindako errekerimenduei erantzuteko, eta Gipuzkoako Kostetako Probintzia Zerbitzuak 2017ko abuztuaren 4ean emandako jarraibideak jarraitzeko, Pasaiako Agintaritzako Administrazio Kontseiluak, 2017ko urriaren 3an egindako bileran, 2017ko urrian idatzitako dokumentua onartu zuen. Bertan, plano orokor bat eta antolatzekoak diren eremuetako planoak gehitzen dira, non jasotzen baitira itsas erriberraren, domeinu publikoaren eta zurguneen lerroak. Une horretaz baliatzen da, gainera, ofizioz berrikusketan atzemandako kontraesanak eta akatsak zuzentzeko, bai plan berezian, bai indarrean dagoen Pasaiako Portu Eremuko portu espazioen mugaketan.

Ondoren, 2017ko urriaren 26an, Ingurumeneko eta Obra Hidraulikoetako zuzendari nagusiaren 2017ko urriaren 24ko txostena sartu zen Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentuan. Txosten hori aldekoa da, zerbitzu teknikoek baieztatzen baitute ingurumen adierazpen estrategikoa ezarritako baldintzak modu egokian kontuan hartu direla berrikuspeneko dokumentuetan.

Kostalderi buruzko Legearen 117.2 artikuluan aurreikusitako izapidea betetzeko behin betiko onespene agiria bidalita, Kostaldeko eta Itsasoko Iraunkortasuneko Zuzendaritza Nagusiak aldeko txostena eman zuen 2017ko abenduaren 29an. Hala ere, esan zuen Lezoko zonaldean zeuden zehaztasun gabetasun batzuk zuzendu behar zirela onartutako mugaketari ja-

dora de las Bases de Régimen Local, publicar la presente resolución en el BOLETÍN OFICIAL de Gipuzkoa y en la página Web de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

Quinto. Notificar la presente resolución a los alegantes y demás administraciones públicas interesadas.»

Tras la aprobación provisional, el diputado foral de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas, mediante orden foral de 16 de marzo de 2017, publicada en el BOLETÍN OFICIAL de Gipuzkoa el 24 de marzo de 2017, emitió la declaración ambiental estratégica señalando los aspectos en los que debe completarse el estudio ambiental estratégico y las medidas de integración ambiental que deben añadirse al plan especial. Se recuerda, además, que para el cumplimiento de la normativa ambiental, el promotor deberá proceder a la remisión al órgano ambiental de un documento donde se refleje cómo se han integrado en el plan los aspectos ambientales de esta declaración, así como poner el documento definitivamente aprobado a disposición del público en su sede electrónica.

Igualmente, por orden foral de 21 de junio de 2017, de la diputada foral de Movilidad y Ordenación del Territorio se dictó resolución por la que se remiten a la Autoridad Portuaria del Puerto de Pasaia los aspectos y ajustes que deben tenerse en cuenta en la elaboración del documento de aprobación definitiva de la «Revisión del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del puerto de Pasaia», los cuales se suman a los cambios derivados del acto de aprobación provisional y que por su alcance no revisten carácter de modificación sustancial.

A la vista de lo expuesto, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Pasaia, en sesión celebrada el 29 de junio de 2017, aprobó el documento, redactado en junio de 2017 en el que junto con los cambios resultantes de la aprobación provisional y de la declaración ambiental estratégica, se realizan los ajustes solicitados, de modo que se amplían las parcelas de equipamiento de la zona de la Herrera Norte, una de ellas para acoger un centro de referencia para la atención del envejecimiento y la otra para albergar usos y actividades deportivas relacionadas con la lámina de agua, a la vez que se aumenta la altura de los pabellones en la zona de la Herrera Sur, para atender las necesidades del proceso productivo.

Asimismo, para atender a los requerimientos del informe de la Dirección General de la Costa y del Mar del Ministerio de Agricultura, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente de 7 de febrero de 2017, así como a las instrucciones del Servicio Provincial de Costas de Gipuzkoa de 4 de agosto de 2017, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Pasaia, en sesión celebrada el 3 de octubre de 2017, aprobó un documento redactado en octubre de 2017, en el que se incluye un plano general y sendos planos para cada una de las áreas objeto de ordenación en los que se recogen las líneas de delimitación de la ribera del mar, dominio público y servidumbres. Se aprovecha, además, este momento para, de oficio, corregir las contradicciones y las deficiencias observadas entre la revisión del plan especial y la delimitación de espacios portuarios de la Zona Portuaria de Pasaia vigente y en tramitación.

Posteriormente, con fecha 26 de octubre de 2017 tiene entrada en el Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio el informe del Director General de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas, de fecha 24 de octubre de 2017, que es favorable al comprobarse por parte de los servicios técnicos que las condiciones impuestas en la declaración ambiental estratégica han sido tenidas en cuenta apropiadamente en los distintos documentos de la revisión.

Remitido el documento de aprobación definitiva para el cumplimiento del trámite previsto en el artículo 117.2 de la Ley de Costas, la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar emitió el día 29 de diciembre de 2017 informe favorable, señalando, no obstante, algunas imprecisiones en la zona de Lezo que deben corregirse conforme al deslinde aprobado, así como

rraikiz. Orobat, zehazten zuen, batetik, hirigintza arauetan berariaz aipatu behar zela ezen zerbitzu zonaldeko erabilera eta jardura baimena bat etorriko direla kostaldeko alorreko legediak esaten duenarekin, eta, bestetik, zenbait baldintza aldatu behar zirela hoteletako erabilerak ezohikotzat hartzeko.

Ondoren, Pasaiaiko Portuko Agintaritzak Estatuko Portuen eta Merkataritza Nabigazioari buruzko Legearen Testu Bateginaren 56. artikuluan aurreikusitako nahitaezko txostena eskatu zuen. Horretarako, 2018ko urtarrilean egindako dokumentua bidali zen. Bertan, 2017ko abenduaren 29ko Itsasoko eta Kostaldeko Iraunkortasuneko Zuzendaritza Nagusiaren azken txostenean adierazitako hutsuneak zuzendu ziren.

2018ko otsailaren 13an, Pasaiaiko Portuko Agintaritzan 2018ko otsailaren 12ko Estatuko Portuen txostena sartu zen. Bertan aldeko irizpena ematen zaio bidalitako dokumentuari, bertan agertzen diren iruzkinekin. Dena den, behin betiko onetsi baino lehen, batez ere «La Herrera Norte» 3 Areako E.3.3 eta L.3.2 lursailei eragiten dien zerbitzugunearen mugaketan dagoen akats kartografikoa zuzendu dadila eskatzen da, txosten horrekin batera doan eranskinean zehazten denari jarraikiz.

Azkenik, 2018ko martxoaren 9an, Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Foru Departamentuan, Pasaiaiko portuko zerbitzu eremua antolatzeko Plan Bereziaren behin betiko onarpenaren agiria sartu zen, 2018ko martxoan idatzia.

Aldez aurretik, Pasaiaiko Portuko Agintaritzaren Administrazio Kontseiluak onartu du agiri hori, 2018ko martxoaren 8an egindako bileran, eta aurretik organismo horrek egindako aipatutako dokumentuak ordezkatzen ditu. Adierazi behar da, halaber, orain behin betiko onartzekoa den dokumentuan (2018ko martxoan idatzia) Estatuko Portuak 2018ko otsailaren 12an emandako txostenean aipatutako zuzenketak egin direla, bai eremuaren mugaketaren akatsa, bai portuko eremuan dauden desatxikitako lursailei buruzko aurreikuspena, zeinak hirigintza arauditik ezabatzen baitira zentzurik ez dutelako eta nahasmena dakartelako.

Amaitzeko, esan behar da ezen, planaren berrikuspenaren administrazio izapidetzearekin batera, prozesu bat burutu dela eragile sozial eta ekonomikoen parte-hartzearekin onartu beharreko hirigintza dokumentua aurkezteko eta alderatzeko; ondorioz, egindako jarduketak eta parte hartzaileek bertan egindako ekarpenak gehitu zaizkio espedienteari, eta horren lekukotza jaso da bertan.

Ikusita, azkenik, behin-behineko onarpenaren baldintzak planaren sustatzailea den portuko administrazio berak gehitu dituela eta akordio honetan eta txostenean jasota dauden errekerimenduak, adierazpenak eta alorreko txostenak aintzat hartu direla, behin betiko onartu behar da. 2006ko ekainaren 30eko 2/06 Legeak, lurzoruari eta hirigintzari buruzkoak, 97.1 artikuluan eraginez 96. artikuluan dioenari jarraikiz.

Orobat, plana hartzen duten udalerrien aldeko eskumenaren alde egindako alegazioei erantzuna ematean esan zen bezala, gogorazi behar da Foru Aldundi honen esku-hartzeak badiela aurrekari bat: Pasaiaiko Portuko Zerbitzugunea Antolatzeko Plan Berezia onesteko espediente (Diputatuen Kontseiluaren 2010eko abenduaren 21eko erabakia). Izan ere, epaitegiek berretsi zuten Gipuzkoako Foru Aldundiak bazuela espediente hori izapidetu eta onesteko eskumena.

Bestalde, behin tramitazioa amaituta, kontuan izan behar da planaren hasierako onarpeneko akordioan esandakoa (Diputatuen Kontseiluak 2016ko apirilaren 26an hartutako erabakia): izapideko ekintza guztiak Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentuko foru diputatuak egingo ditu,

la necesidad de hacer mención expresa en las normas urbanísticas a que la autorización de usos y actividades en la zona de servicio se ajustará a lo dispuesto en la legislación sectorial de costas, además de modificar diversos preceptos para que los usos hoteleros tengan la consideración de excepcionales.

A continuación, la Autoridad Portuaria de Pasaia solicitó el informe preceptivo previsto en el artículo 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, para lo cual se remite el documento elaborado en enero de 2018, en el cual han sido corregidas las deficiencias señaladas en el último informe de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar de 29 de diciembre de 2017.

Con fecha 13 de febrero de 2018, tiene entrada en la Autoridad Portuaria de Pasaia el informe de Puertos del Estado de fecha 12 de febrero de 2018, informando favorablemente el documento remitido, con las consideraciones expresadas en el mismo, si bien, con carácter previo a su aprobación definitiva, se exige la subsanación del error cartográfico detectado en la delimitación de la zona de servicio que afecta principalmente a las parcelas E.3.3 y L.3.2 del Área 3 «La Herrera Norte», según se detalla en el anexo que acompaña a dicho informe.

Por último, con fecha 9 de marzo de 2018 se registra de entrada en el Departamento Foral de Movilidad y Ordenación del Territorio, el documento de aprobación definitiva de la Revisión del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Pasaia, redactado en marzo de 2018.

Previamente, dicho documento ha sido aprobado por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Pasaia, en sesión celebrada el 8 de marzo de 2018, y sustituye a los documentos anteriormente citados elaborados por parte de este organismo. Es de señalar también que en el documento que se somete ahora a aprobación definitiva, redactado en marzo de 2018, se han efectuado las correcciones indicadas en el citado informe de 12 de febrero de 2018 emitido por Puertos del Estado, tanto el error en la delimitación del ámbito, como la previsión sobre los terrenos desafectados ubicados dentro de la zona portuaria, que se elimina de la normativa urbanística por no tener sentido y dar lugar a confusión.

Para terminar es oportuno y necesario notar que paralelamente a la tramitación administrativa de la revisión del plan, se ha desarrollado, desde un principio, un proceso de presentación y contraste del documento urbanístico sometido a aprobación con participación de los agentes sociales y económicos, por lo cual se han incorporado al expediente las actuaciones llevadas a cabo y las aportaciones realizadas por los participantes en el mismo, dejando constancia de ello en el mismo.

Visto, finalmente, que las condiciones de la aprobación provisional han sido incorporadas por la propia administración portuaria promotora del plan y que se han atendido los requerimientos, declaraciones e informes sectoriales recogidos en este acuerdo y obrantes en el expediente, resulta procedente, de conformidad con lo establecido en el artículo 96, por remisión del artículo 97.1, de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo, su aprobación definitiva.

Asimismo, tal y como se puso de manifiesto al dar respuesta a las alegaciones que planteaban la competencia a favor de los municipios en los que se ubica territorialmente el plan, resulta preciso recordar que la intervención de esta Diputación Foral tiene su antecedente en el expediente de aprobación del Plan Especial de Ordenación de la Zona de servicio del Puerto de Pasaia, efectuada por acuerdo del Consejo de Gobierno Foral de fecha 21 de diciembre de 2010, expediente en el que la competencia de la Diputación Foral de Gipuzkoa para proceder a su tramitación y aprobación fue avalada por los tribunales.

Por lo demás, una vez concluida la tramitación, ha de tenerse en cuenta lo dispuesto en el acuerdo de aprobación inicial del plan, adoptado por el Consejo de Gobierno Foral en sesión celebrada el 26 de abril de 2016, que advierte que la realización de la totalidad de los actos de trámite serán realizados

behin betiko onarpena izan ezik, zeina Diputatuen Kontseiluak erabakiko baitu.

Horrela, bada, aplikagarri den legeria ikusita, eta Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako foru diputatuak proposatuta, eta gaiaz hitz egin ondoren, Diputatuen Kontseiluak,

ERABAKI DU

Behin betiko onarpena ematea Portuko Agintaritzak sustatutako eta 2018ko martxoan idatzitako Pasaia Portuko zerbitzugunearen antolaketa Plan Bereziaren berrikuspenari.

Bestalde, agintzen da Gipuzkoako ALDIZKARI OFIZIALEAN argitaratzea honekin batera doan planaren hirigintza araudia, sustatzaileak bidalitako laburpenarekin batera (Ingurumen-ebaluazioari buruzko 21/2013 Legeak, abenduaren 9koak, 26.2 artikulua b) eta c) paragrafoan eta 2012ko urriaren 16ko 211/2012 Dekretuak, planen edo programen ebaluazio estrategikoaren prozedura arautzen duenak, 13. artikulua 4. apartatuan ezarritakoa betetzeko asmoz).

Horretarako, Ingurumen ebaluazioari buruzko 21/2013 Legeak, abenduaren 9koak, 26.2 artikulua a) paragrafoan eta 211/2012 Dekretuak 15. artikuluan xedatutakoari jarraituz, onartutako plana helbide elektronikoa honetan jasoko da:

www.pasaiaport.eus.

Erabaki hau behin betikoa da eta administrazio bidea amaitzen du. Nahi izanez gero, administrazioarekiko auzi errekurtsioa aurkez dezake interesatuak Euskadiko Justiziako Auzitegi Nagusiak Bilbon duen Administrazioarekiko Auzietako Salan, erabaki hau argitaratu edo, kasu bada, jakinarazi eta biharamunetik bi hilabeteko epean.»

I. eranskina: Ingurumen-ebaluazioari buruzko 21/2013 Legeak, abenduaren 9koak, 26.2 artikulua b) eta c) ataletan ezarritako baldintzak betetzeko asmoz sustatzaileak bidalitako laburpena, dokumentuan ingurumen alderdiak txertatzearen ingurukoa.

II. go eranskina: Aipatutako dokumentuan dagoen Hirigintza Arautegiaren testua.

Donostia, 2018ko martxoaren 23a.—Segundo Díez Molinero, idazkari teknikoa. (2244)

I. ERANSKINA

Pasaia portuko zerbitzugunea antolatzeko plan bereziaren berrikusketaren ingurumen adierazpen estrategikoan xedatutako ingurumen alderdiak planean integratzeko dokumentua.

Aurkibidea.

1. Sarrera.

2. Ingurumen alderdiak planean integratzea.

2.1. Planaren dokumentua eta eginkizun arautzailea.

2.2. B Dokumentua. Hirigintza Arauak.

2.3. E Dokumentua Ingurumen Azterketa Estrategikoa.

3. Pasaia portuko zerbitzugunearen antolamendurako plan bereziaren berrikuspenaren izapide-prozedura eta txostenen, kontsulten eta jendaurreko informazioen kontsiderazioak.

4. Onartutako plana gainerako aukeren aurretik hautatzeko arrazoiak.

4.1. Kontuan hartutako aukerak.

4.2. Jardueren laburpena aukeren arabera.

por la diputada foral de Movilidad y Ordenación del Territorio, salvo la aprobación definitiva que se reserva expresamente al mismo.

En consecuencia, este Consejo de Gobierno Foral, vista la legislación de aplicación, a propuesta de la diputada foral de Movilidad y Ordenación del Territorio y previa deliberación,

ACUERDA

Aprobar definitivamente la «Revisión del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Pasaia», documento redactado en marzo de 2018 y promovido por la Autoridad Portuaria de Pasaia.

Se ordena, asimismo, publicar en el BOLETIN OFICIAL de Gipuzkoa la normativa urbanística del plan acompañada, del extracto remitido por el promotor para dar cumplimiento a los requisitos establecidos en los apartados b) y c) del artículo 26.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, de integración de los aspectos ambientales en el plan general, y apartado 4 del artículo 13 del Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación estratégica de planes o programas.

A tal efecto, de conformidad con lo dispuesto en el apartado a) del artículo 26.2 de la Ley 21/2013, y artículo 15 del Decreto 211/2012, la dirección electrónica desde la que se va a acceder al plan aprobado es la siguiente:

www.pasaiaport.eus.

Este acuerdo es definitivo y pone fin a la vía administrativa, pudiendo interponerse contra el mismo recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco en Bilbao en el plazo de dos meses a partir del día siguiente al de su publicación o, en su caso, notificación.»

Anexo I: Extracto remitido por el promotor para dar cumplimiento a los requisitos establecidos en los apartados b) y c) del artículo 26.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, relativos a la integración de los aspectos ambientales en el plan.

Anexo II: Texto de la Normativa Urbanística contenida en el citado documento.

San Sebastián, a 23 de marzo de 2018.—El secretario técnico, Segundo Díez Molinero. (2244)

ANEXO I

Documento de integración en el plan de los aspectos ambientales establecidos en la declaración ambiental estratégica de la revisión del plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto de Pasaia.

Índice.

1. Introducción.

2. Integración de los aspectos ambientales en el plan.

2.1. Documentos del plan y función reguladora.

2.2. Documento B. Normas Urbanísticas.

2.3. Documento E. Estudio Ambiental Estratégico.

3. Proceso de tramitación de la Revisión Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia y consideraciones de informes, consultas e información pública.

4. Las razones de la elección del plan aprobado en relación con las alternativas consideradas.

4.1. Alternativas consideradas.

4.2. Resumen de las actuaciones por alternativas.

- 4.3. Aukeren balorazioa eragiketen ikuspuntutik.
- 4.4. Aukeren balorazioa ingurumenaren ikuspuntutik.
- 4.5. Ondorioak.
5. Planak ingurumenean sortzen dituen eraginaren jarraipena egiteko hartutako neurriak.
 - 5.1. Ingurumen-zaintzako programa.
 - 5.2. Plan Bereziaren eremu osoari aplikatuko zaizkion kontrolak.
 - 5.2.1. Planifikazio edo proiektu fasea.
 - 5.2.2. Planifikatutako neurriak gauzatzeko fasea.
 - 5.3. Portuko merkataritza gunearentzat kontrol espezifikoak.
6. Aurreko atalen laburpen ez teknikoa.
 - 6.1. Ingurumen alderdiak.
 - 6.2. Izapidearen laburpena.
7. Dokumentazioa eskuragarri jarriko den web orria, programa eta planen ingurumen-ebaluazio estrategikoaren prozedura arautzen duen 211/2012 Dekretuaren 15. artikulua xedatutakoa betez.

1. Sarrera.

EAEko programa eta planen ingurumen-ebaluazio estrategikoaren prozedura arautzen duen urriaren 16ko 211/2012 Dekretuan eta ingurumen-ebaluazioaren inguruko abenduaren 9ko 21/2013 Legean xedatutakoaren arabera, Pasaiaiko Portu Zerbitzugunea Antolatzeko Plan Bereziaren berrikusketaren Ingurumen Adierazpen Estrategikoak honako xedapenak jaso ditu lehenengo ataleko hirugarren puntuan («Ingurumen-ebaluazio estrategikorako prozeduraren amaiera»):

«... a) Programa eta planen ingurumen-ebaluazio estrategikoaren prozedura arautzen duen 211/2012 Dekretuaren 13. artikulua 4. paragrafoan xedatutakoa betez, organo sustatzaileak dokumentu bat prestatu eta onartu beharko du, Gipuzkoako Foru Aldundiaren Ingurumen Zuzendaritzari helaraziko ziona, non azaltzen den ingurumen-alderdiak nola integratu diren Ingurumen Adierazpen Estrategiko honetan.

b) Halaber, plana behin betiko onartu ondoren, organo sustatzaileak, baliabide elektronikoak erabiliz, eskuragarri jarriko du Dekretu horren 15. artikuluan aurreikusitako dokumentazioa.»

Dokumentu honek barne ditu ingurumen-ebaluazio estrategikoaren prozesua amaitzeko eskatzen diren Pasaiaiko Portuko Zerbitzugunea Antolatzeko Plan Bereziaren berrikuspenaren Ingurumen Adierazpen Estrategikoan jasotako ingurumen-alderdiak.

2. Ingurumen alderdiak planean integratzea.

2.1. Planaren dokumentua eta eginkizun arautzailea.

Pasaiaiko Portuko Zerbitzugunea Antolatzeko Plan Bereziak honako dokumentuak ditu barne:

- A dokumentua: Memoria.
- B dokumentua: Hirigintza-arauak.
- C dokumentua: Egikaritze faseko antolaketa eta kudeaketa gidalerroen azterketa eta bideragarritasun ekonomiko-finantzarioaren azterketa.
- D dokumentua: Informazio eta antolaketa planoak.
- E dokumentua: Ingurumen azterketa estrategikoa (IAE).

Ingurumen Adierazpen Estrategikoan xedatutako ingurumen-alderdiak Planaren B (Hirigintza Arauak) eta E (Ingurumen Azterketa Estrategikoa edo IAE) dokumentuetan integratu dira. Bi dokumentu hauek hirigintza-jardueren arautze espezifiko-

- 4.3. Valoración de las alternativas desde el punto de vista operativo.
- 4.4. Valoración de las alternativas desde el punto de vista ambiental.
- 4.5. Conclusión.
5. Medidas adoptadas para el seguimiento de los efectos en el medio ambiente del plan.
 - 5.1. Programa de vigilancia ambiental.
 - 5.2. Controles aplicable en el conjunto del ámbito del plan Especial.
 - 5.2.1. Fase de planeamiento o de proyecto.
 - 5.2.2. Fase de ejecución de las medidas planificadas.
 - 5.3. Controles específicos de la zona portuaria comercial.
6. Resumen no técnico de los apartados precedentes.
 - 6.1. Cuestiones ambientales.
 - 6.2. Resumen de la tramitación.
7. Página web en la que se va a poner a disposición la documentación a que se refiere el artículo 15 del Decreto 211/2012 por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas.

1. Introducción.

De acuerdo al Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas en la CAPV y a la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la Declaración Ambiental Estratégica de la revisión del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia recoge las siguientes disposiciones en su apartado primero, tercer punto «Finalización del proceso de evaluación ambiental estratégica»:

«... a) En cumplimiento del apartado 4 del artículo 13 del Decreto 211/2012 por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas, el órgano promotor deberá elaborar y aprobar un documento, que se remitirá a la Dirección de Medio Ambiente de la DFG, en el que se refleje cómo se ha realizado la integración de los aspectos ambientales establecidos en esta Declaración Ambiental Estratégica.

b) Asimismo, una vez aprobado definitivamente el plan, el órgano promotor pondrá a disposición por medios electrónicos la documentación contemplada en el artículo 15 de dicho Decreto.»

El presente documento incluye los aspectos solicitados para la finalización del proceso de evaluación ambiental estratégica recogidos en la Declaración Ambiental Estratégica de la revisión del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia.

2. Integración de los aspectos ambientales en el plan.

2.1. Documentos del plan y función reguladora.

El Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia está constituido por los siguientes documentos:

- Documento A: Memoria.
- Documento B: Normas urbanísticas.
- Documento C: Estudio de las directrices de organización y gestión de la ejecución y estudio de viabilidad económico-financiera.
- Documento D: Planos de información y ordenación.
- Documento E: Estudio ambiental estratégico (EsAE).

Los aspectos ambientales establecidos en la Declaración Ambiental Estratégica se han integrado en los documentos B Normas Urbanísticas y E Estudio Ambiental Estratégico (EsAE) del Plan. Ambos documentos cumplen una función específica

ren eginkizuna betetzen dute eta, beraz, jarduera horiek bertan xedatutakoaren araberakoak izan beharko dira derrigorrez (Planaren Hirigintza Arauen 7. artikulua).

2.2. B Dokumentua. Hirigintza Arauak.

Plan Bereziaren berrikusketaren Ingurumen Adierazpen Estrategikoaren lehenengo ataleko 2. puntuan (Plan bereziari gehitu beharreko ingurumen-integratzaileko neurriak) eskatzen da ingurumen-integratzaileko neurriak Plan Bereziaren B Dokumentuan (Hirigintza Arauak) ager daitezzen. Ingurumen Adierazpenaren Estrategikoaren egitura errespetatuta, ingurumen-alderdien integratzailea jarraian adierazitako moduan burutu da:

- 7. artikulua, idazketa berria:

7. artikulua. Plan Berezia osatzen duten Dokumentuak.

1. Plan hau ondorengo dokumentuek osatzen dute:

A dokumentua: Memoria.

B dokumentua: Hirigintza-arauak.

C dokumentua: Egikaritze faseko antolaketa eta kudeaketa gidalerroen azterketa eta bideragarritasun ekonomiko-finantzarioaren azterketa.

D dokumentua: Informazio eta antolaketa planoak.

E dokumentua: Ingurumen azterketa estrategikoa (IAE).

2. Plan Berezi honen eduki arauemailea definitzeko berau osatzen duten dokumentu guztiak beharrezkoak badira ere, Antolaketa Planoak (D dokumentua), Hirigintza-arauak (B dokumentua) eta Ingurumen Azterketa Estrategikoa (E dokumentua) dira bereziki hirigintza erregulatzen dutenak eta, beraz, horien zehaztapenei jarraiki egin beharko da.

Gainerako dokumentuek izaera informatiboa edo azalpenkoa dute batez ere eta, ondorioz, azken bi horien edukian, aurreko biek alderatuta, kontraesanen bat balego, lehenengo biek balioko lukete azkenen gainetik.

3. Hirigintza-zehaztapen jakin baten inguruko kontraesan bat aurkituko balitz eskala desberdinetan egindako plano arautzaileen artean, zehaztasun handienaz idatzitako planoak balioko du, ezpada azken horretan zalantza-ezinezko akats bat dagoela.

4. Gaztelaniazko eta euskarazko testuen artean kontraesanen bat egongo balitz, gaztelaniazko jatorrizko bertsioak balioko du euskararako itzulpenaren gainetik.

- 6. artikulua, idazketa berria:

6. artikulua. Egindako kontzesioak Plan Bereziari egokitzea.

1. Portuko domeinu publikoaren erabilera-kontzesio pribatibo edo eskusiboa arautzen duten agiritan, ezinbestean gehitu beharko dira hirigintzari dagozkion baldintzak eta kontzesioan emango den lursaila dagoen eremuari dagozkion erabilera xehatuak.

2. Ezingo da kontzesiorik esleitu dagokion lursailari Erabilera Planean eta Plan Bereziaren ezartzen zaion erabilera ez den beste bat eman nahi bazaio.

3. Kontzesioek eta horiek arautzen dituzten agiriak barne hartu eta bete beharko dituzte, eragiten dieten alderdiei dago kienez, bai IAEan zein Portuko Eragiketen Jarraibide Teknikoan eta Praktika Onen Hitzarmenean, edo Pasaiaiko Portuko Agintaritzak aurrerago garatu edo onartzen dituen ingurumen-kudeaketarako azken tresna hauen beharrezko berrikusketetan, xedatutako ingurumen-neurriak.

4. Jabari publikoko kontzesio bat jaso nahi dutenek Portuko Agintaritzari informazio frogagarria eskatu ahal izango

de regulación de la actividad urbanística y, por tanto, ésta se debe ajustar de forma obligada a sus determinaciones (Art. 7 de las Normas Urbanísticas del Plan).

2.2. Documento B. Normas Urbanísticas.

La Declaración Ambiental Estratégica de la revisión del Plan Especial en su Apartado Primero, punto 2. Medidas de integración ambiental que deben añadirse al plan especial, solicita la inclusión de medidas de integración ambiental en el Documento B Normas Urbanísticas del Plan Especial. Siguiendo el esquema de la Declaración Ambiental Estratégica, la integración de los aspectos ambientales se ha realizado de la siguiente manera:

- Artículo 7, nueva redacción:

Artículo 7. Documentos constitutivos del Plan Especial.

1. El presente plan está constituido por los siguientes documentos:

Documento A: Memoria.

Documento B: Normas urbanísticas.

Documento C: Estudio de las directrices de organización y gestión de la ejecución y estudio de viabilidad económico-financiera.

Documento D: Planos de información y ordenación.

Documento E: Estudio ambiental estratégico (EsAE).

2. Si bien el contenido normativo del presente Plan Especial queda definido por el conjunto de los documentos que lo componen, son los Planos de Ordenación (documento D), las Normas Urbanísticas (documento B), y el Estudio Ambiental Estratégico (documento E) los que cumplen una función específica de regulación de la actividad urbanística y, por tanto, ésta se deberá ajustar de forma obligada a sus determinaciones.

El resto de los documentos poseen un carácter fundamentalmente informativo o explicativo, por lo que, en caso de contradicción en su contenido con los citados anteriormente, serán aquéllos los que prevalezcan.

3. Si se advirtiese discordancia respecto a una determinación urbanística concreta entre los planos de carácter normativo realizados a diferentes escalas, prevalecerá lo establecido en los planos redactados con un mayor nivel de detalle, salvo que la discrepancia responda a un manifiesto error material en el contenido de estos últimos.

4. En caso de discordancia entre el texto en castellano y en euskera, prevalecerá la versión en castellano frente a la traducción realizada al euskera.

- Artículo 6, nueva redacción:

Artículo 6. Adecuación de las concesiones a las normas del Plan Especial.

1. En los pliegos reguladores de las concesiones de utilización privativa o exclusiva del dominio público portuario, deberán incluirse en todo caso las condiciones urbanísticas y los usos pormenorizados asignados al área en la que se localice la parcela objeto de concesión.

2. No podrán otorgarse concesiones para usos diferentes de los establecidos en el Plan de Utilización y en el Plan Especial para la correspondiente parcela.

3. Las concesiones y sus pliegos reguladores deberán de incorporar y cumplir, en aquellos aspectos que les afecten, las determinaciones ambientales establecidas tanto en el EsAE, como en la Instrucción técnica de operaciones portuarias y en el Convenio de buenas prácticas ambientales, o en las necesarias revisiones que de éstos últimos instrumentos de gestión ambiental desarrolle o apruebe la Autoridad Portuaria de Pasaia.

4. Los interesados en obtener una concesión de dominio público portuario podrán solicitar de la Autoridad Portuaria in-

diote jaso nahi duten lurrari dagozkion lur-erabilera eta hirigintza baldintzen inguruan.

5. Egun dauden kontzesio eta baimenak Plan Berezi honi egokituko zaizkio lurzoruari, erabilerari eta hirigintza baldintzei dagokienez. Horretarako, Plan Berezi hau behin betiko onartzen den momentutik, edo aldaketa eta berrikusketetatik aurrera, urtebeteko epea irekiko da. Halere, epea luzeagoa izan daiteke Portuko Agintaritzak horretarako baimen zehatza ematen badu eta Planak eskaintzen dituen jarduera-aukeren aurreikuspenekin bat egiten badu.

6. Dagoeneko eraikita dauden eta antolaketatik kanpo dauden eraikinak erabiltzeko kontzesioak eman ahalko dira, betiere horietan inbertsio handirik egiten ez bada eta iraunaldi epeak Planak eskaintzen dituen jarduera-aukeren aurreikuspenekin bat egiten badu.

• 9., 10., 11., 12., 13. eta 14. artikulua (14. artikulua ez dator bat garapen- eta betearazpen-tresnen multzoarekin (Atariko titularen 2. kapitulua: Xedapen orokorrak)), idazketa berria:

9. artikulua. Hirigintza proiektuak.

1. Hirigintza egokitze lanak guztiz egiteko, Plan Berezian xehatzen denari jarraikita, Portuko Agintaritzak dagokien hirigintza proiektuak tramitatu eta onartu ahal izango ditu.

2. Horren edukia eta dokumentazioa EAE-ko 2/2006 Lur eta Hirigintza legearen 194. artikuluan ezarritakoaren arabera izango da eta tramitazioa eta onartzea lege beraren 196. artikuluan ezarritakoaren arabera izango da. Portuko Agintaritzari dagokio hasierako eta behin betiko onarpena egitea eta tramitean dagokion Udalarri txosten bat eskatu beharko zaio, Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen testu bateginaren 59.1 artikuluan ezartzen denez.

3. Hirigintza-proiektuek kontuan hartu beharko dituzte, eragiten dieten alderdiei dagokienez, IAEan xedatutako ingurumen-neurriak, bai proiektuen plangintza- edo idazketa-faserako adierazitako integrazio-neurri orokorrak, zein proiektu edo lan horiek kokatzen diren portu-eremuetarako espezifikoki adierazitakoak ere.

10. artikulua. Ohiko lanen proiektuak.

1. Hirigintza Proiektuez bestalde, Portuko Agintaritzak ohiko lanen proiektuak onartu ahal izango ditu, horien xedea Plan Berezian xehatutako zerbait betetzea denean edo hirigintzako lan arruntak egitea denean.

2. Ohiko lanen proiektuek kontuan hartu beharko dituzte, eragiten dieten alderdiei dagokienez, IAEan xedatutako ingurumen-neurriak, bai proiektuen planteamendu- edo idazketa-faserako adierazitako integrazio-neurri orokorrak, zein proiektu edo lan horiek kokatzen diren portu-eremuetarako espezifikoki adierazitakoak ere.

11. artikulua. Eraikitze-proiektuak.

1. Eraikitze-, berritze-, mantentze-, egokitze- edo berregituratze-lanak egitekotan, ezinbestekoa izango da lanak hasi aurretik dagokien proiektua idatziz osatzea, eta proiektu indarreko dagoen legedia bete beharko du.

2. Eraikitze-proiektuek kontuan hartu beharko dituzte, eragiten dieten alderdiei dagokienez, IAEan xedatutako ingurumen-neurriak, bai proiektuen planteamendu- edo idazketa-faserako adierazitako integrazio-neurri orokorrak, zein eraikitze-proiektu horiek kokatzen diren portu-eremuetarako espezifikoki adierazitakoak ere.

formación fehaciente sobre las condiciones urbanísticas y los usos del suelo, aplicables al terreno sobre el que se pretenda obtener la concesión.

5. Las concesiones y autorizaciones existentes se adecuarán al presente Plan Especial en cuanto a su superficie, usos y condiciones urbanísticas, para lo que se establece un plazo de un año desde la aprobación definitiva del presente Plan Especial o de sus modificaciones o revisiones, salvo en los casos en los que por la Autoridad Portuaria se autorice expresamente un plazo superior en coherencia con las previsiones de ejecución de las actuaciones posibilitadas por el Plan.

6. Podrán otorgarse concesiones para la explotación de edificios ya existentes y declarados fuera de ordenación siempre que no se ejecuten en los mismos inversiones significativas y su plazo de vigencia esté acorde con las previsiones de ejecución de las actuaciones posibilitadas por el Plan.

• Artículos 9, 10, 11, 12, 13 y 14 (El artículo 14 no corresponde al conjunto de los instrumentos de desarrollo y ejecución (Capítulo 2 del Título Preliminar: Disposiciones de carácter general)), nueva redacción:

Artículo 9. Proyectos de urbanización.

1. Para la realización integral de las obras de acondicionamiento urbanístico, en ejecución de lo establecido en el Plan Especial, la Autoridad Portuaria podrá tramitar y aprobar los correspondientes proyectos de urbanización.

2. Su contenido y documentación se ajustará a lo establecido en el artículo 194 de la Ley 2/2006 del Suelo y Urbanismo de la CAPV y su procedimiento de tramitación y aprobación a lo indicado en el artículo 196 de la misma Ley, correspondiendo a la Autoridad Portuaria las aprobaciones inicial y definitiva e incorporando al trámite la petición de informe al Ayuntamiento a los efectos previstos en el artículo 59.1 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

3. Los proyectos de urbanización deberán considerar, en aquellos aspectos que les afecten, las determinaciones ambientales establecidas en el EsAE, tanto en lo que se refiere a las medidas de integración general relacionadas para la fase de planeamiento o redacción de proyectos, como las específicamente señaladas para cada área portuaria en las que se inscriban esos proyectos u obras.

Artículo 10. Proyectos de obras ordinarias.

1. Con independencia de los Proyectos de Urbanización, la Autoridad Portuaria podrá redactar y aprobar proyectos de obras ordinarias, que tengan por objeto el desarrollo de algunas determinaciones del Plan Especial o la ejecución de obras de urbanización ordinarias.

2. Los proyectos de obras ordinarias deberán considerar, en aquellos aspectos que les afecten, las determinaciones ambientales establecidas en el EsAE, tanto en lo que se refiere a las medidas de integración general relacionadas para la fase de planeamiento o redacción de proyectos, como las específicamente señaladas para cada área portuaria en las que se inscriban esos proyectos u obras.

Artículo 11. Proyectos de edificación y construcción.

1. La ejecución de obras de edificación o construcción, así como las de restauración, conservación, acondicionamiento o reestructuración exigirá la previa redacción del correspondiente proyecto de edificación o construcción, que se adecuará a lo establecido en la legislación vigente.

2. Los proyectos de edificación y construcción deberán considerar, en aquellos aspectos que les afecten, las determinaciones ambientales establecidas en el EsAE, tanto en lo que se refiere a las medidas de integración general relacionadas para la fase de planeamiento o redacción de proyectos, como las específicamente señaladas para cada área portuaria en las que se inscriban esos proyectos de edificación y construcción.

12. artikulua. Portuko Agintaritzak zerbitzugunean egin beharreko lanak.

1. Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen testu bateginaren 59.1 artikuluan ezartzen denaren arabera, portuko agintaritzek portuko jabari publikoan egiten dituzten lanek zerbitzugunearen Antolaketa Plan Berezian ezarritako ari moldatu beharko dute. Baldintza hau betetzen dela ziurtatzeko, Portuko Agintaritzak onartzen dituen eraikitze lanek eta ohiko lanek beteko duten lurraldearen jabe den Udalaren txosten bat pasa beharko dute, eta txosten hori aldekoa dela ulertuko da dokumentazioa entregatu eta hilabetera, izapidea espresuki bete ez bada.

2. Aurreko atalean ezarritakoa betetze aldera, Portuko Agintaritzak dagokion Udalari lanen hasiera beharrezko denborekin jakinaraziko dio, eta lanen proiektua bidaliko dio beharrezko den gainerako dokumentazio guztiarekin batera.

3. Dragatze-lanek Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen testu bateginaren 64. artikuluan ezartzen dena bete beharko dute.

4. Portuko Agintaritzak zerbitzugunean egin beharreko lanek kontuan hartu beharko dituzte, eragiten dieten alderdiei dagokienez, IAean xedatutako ingurumen-neurriak, bai proiektuen planteamendu- edo idazketa-faserako adierazitako integrazio-neurri orokorrak, zein lan horiek kokatzen diren portu-eremuertarako espezifikoki adierazitakoak ere.

13. artikulua. Kontzesiodunek zerbitzugunean egin beharreko lanak.

1. Kontzesionarioek jabari publikoan egindako eraikitze-lanek aurrez udal lizentzia bat behar izango dute.

2. Aurrez lortutako lizentziek ez dute baliorik izango Portuko Agintaritzak dagokien balioa eman arte.

3. Udal lizentzia eskatzen duen kontzesiodunak eskaera eta proiektuarekin batera kontzesioa eman diotela aitortzen duen dokumentu administratiboa entregatu beharko du. Bertan, Plan Bereziak lur-zati horri ematen dizkion erabilerekin eta dagozkion hirigintza-baldintzek agertu beharko dute.

4. Eraikitze-planak Plan Bereziak ezartzen dituen hirigintza-parametroak bete beharko ditu, eta ondoren zehazten direnak bereziki:

a) Eraikiko den erabilera xehatuko guneari dagokionez Plan Bereziak onartzen dituen solairu eta azalera parametroetara moldatzea, gune horretan dagoeneko erabilia dauden eta erabilgarri dauden parametroak justifikatuz.

b) Plan Bereziak zehazten dituen gehienezko lerrokatze-erara moldatzea eta eraikiko den arau eremuari dagozkion gainerako hirigintza-baldintzak betetzea (perfila, gehienezko altuera, aparkalekuak...).

5. Horretarako, Portuko Agintaritzak ikuskapen eguneratua izango du solairuen okupazioari eta eraikigarri diren lekuen gainean, eraikigarri diren erabilera xehatuko gune bakoitzean.

6. Kontzesiodunek zerbitzugunean egin beharreko lanek kontuan hartu beharko dituzte, eragiten dieten alderdiei dagokienez, IAean xedatutako ingurumen-neurriak, bai proiektuen planteamendu- edo idazketa-faserako adierazitako integrazio-neurri orokorrak, zein lan horiek kokatzen diren portu-eremuertarako espezifikoki adierazitakoak ere.

Artículo 12. Obras a efectuar por la Autoridad Portuaria en la zona de servicio.

1. De conformidad con lo establecido en el art. 59 del Texto Refundido de la Ley, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, las obras que realicen las autoridades portuarias en el dominio público portuario deberán adaptarse al Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio. Para la constatación de este requisito, los proyectos de edificación, construcción y obras ordinarias aprobados por la Autoridad Portuaria deberán someterse a informe del Ayuntamiento en cuyo término municipal se aborde la actuación, que se entenderá emitido en sentido favorable si transcurre un mes desde la recepción de la documentación sin que se hubiera evacuado de forma expresa.

2. A fin de dar cumplimiento a lo establecido en el apartado anterior, la Autoridad Portuaria comunicará al Ayuntamiento correspondiente, con la antelación necesaria, el inicio de las obras y acompañará el preceptivo proyecto de obras y los documentos complementarios en su caso.

3. Las obras de dragado se adecuarán a lo establecido en el artículo 64 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

4. Las obras a efectuar por la Autoridad Portuaria en la zona de servicio del puerto deberán considerar, en aquellos aspectos que les afecten, las determinaciones ambientales establecidas en el EsAE, tanto en lo que se refiere a las medidas de integración general relacionadas para la fase de planeamiento o redacción de proyectos, como las específicamente señaladas para cada área portuaria en las que se inscriban esas obras.

Artículo 13. Obras a efectuar por los concesionarios en la zona de servicio.

1. La realización de las obras de edificación y construcción por los concesionarios de dominio público portuario estarán sujetos al deber de obtener previamente licencia municipal.

2. La eficacia de las licencias obtenidas con anterioridad a la concesión quedará demorada al efectivo otorgamiento de ésta por la Autoridad Portuaria.

3. El concesionario que solicite la oportuna licencia municipal de obras deberá acompañar a su petición y proyecto, el documento administrativo de otorgamiento de la concesión, en el que figuren los usos asignados por el Plan Especial a la parcela, así como las condiciones urbanísticas que le afecten.

4. El proyecto de edificación deberá justificar el cumplimiento de los parámetros urbanísticos definidos por el presente Plan Especial, y expresamente los siguientes:

a) Adecuación a los parámetros de ocupación en planta y superficie edificable previstos por el Plan Especial para la zona de uso pormenorizado en la que se localiza la actuación, justificando los parámetros ya consumidos y pendientes de aprovechamiento para dicha zona.

b) Adecuación a las alineaciones máximas establecidas en el Plan Especial y cumplimiento del resto de los condicionantes urbanísticos existentes para el área de normativa particular (perfil, altura máxima, aparcamientos...).

5. A tal efecto, la Autoridad Portuaria llevará un registro actualizado de las ocupaciones en planta y de las edificabilidades consumidas en cada una de las zonas de uso pormenorizado edificables.

6. Las obras a efectuar por los concesionarios en la zona de servicio del puerto deberán considerar, en aquellos aspectos que les afecten, las determinaciones ambientales establecidas en el EsAE, tanto en lo que se refiere a las medidas de integración general relacionadas para la fase de planeamiento o redacción de proyectos, como las específicamente señaladas para cada área portuaria en las que se inscriban esas obras.

• B Dokumentuaren (Hirigintza Arauak) 43. artikulua zuzenketa (Ingurumena babesteko araudiaren artikulua 42. da.) «Ingurumena babesteko araudia», idazketa berria:

42. artikulua. Ingurumena babesteko araudia.

Zerbitzugunean egin beharreko ekintzak eta erabilerak dagokion ingurumen-araubidearen arabera egin beharko dira, edozein kasutan, hurrengo agindu eta zehaztapenei jarraitu beharko diete:

– Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen testu bateginaren 62 eta 65. artikulua.

– Uztailaren 28ko 22/1988 Kosta Legea eta horren betetze eta garapen araudia.

– Urtarrilaren 20ko 145/1989 Errege Dekretua, Portuetan Salgai Arriskutsuak Onartu, Maneiatu eta Biltegitratzeko Araudia berretsi duena.

– Otsailaren 27ko 3/1998 Lege Orokorra, Euskal Herriko ingurumena babesteko.

– Ekainaren 25eko 4/2015 Legea, Lurzorua kutsatzea saihestu eta kutsatutakoa garbitzekoa.

– Urtarrilaren 14ko 9/2005 Errege Dekretua, lurzorua kutsa dezaketen jardueren zerrenda eta lurzoruak kutsatutako jatzeko irizpide eta estandarrik ezartzen dituena.

– Portuko operazioen instrukzio teknikoak, Portu Agintaritzako Administrazio Batzordeak onartua 2015eko abenduaren 17an, dagozkion aldaketa eta berrikuspeneekin, edo horren baliokidea izango den ordezkoko dokumentua.

Aurreikusitako hirigintza-jardunak ikusita, kontuan hartuko dira Ingurumen Azterketa Estrategikoan definitutako neurri babeste eta zuzentzaile guztiak:

– Plangintza- edo proiektu-faserako neurriak (lurzoruaren kalitatearen adierazpena, paisaiaren babesa, ondarearen babesa eta soinu-kalitatea).

– Proiektuen egite-faserako neurriak (lanen inguruan babesa, azaleko uraren kalitatearen babesa, hondakinen kudeaketa, airearen kalitatearen babesa eta kalitate akustikoa).

– Portuko eremua kudeatzeko neurriak (ingurumen-gidalerroak, portuko eragiketen kudeaketa, soinu-kalitatea, airearen kalitatea, estuarioko uren egoera, kutsatuta egon litezkeen kokalekuak, ohiko ingurumen-kontrola eta energia-aurrezteak).

– Ingurumena barneratzeko neurriak araudiaren arloen arabera banatuta.

• Portu-eremuen aparteko arauen zuzenketa «Ingurumen-integrazioa» atalari dagokionez, idazketa berria:

53. artikulua. 1. eremuari dagozkion aparteko arauak. Ondartxo.

(...)

5. Ingurumen-integrazioa.

Aurreikusitako hirigintza-jarduerak aintzat hartuta, proiektuen egite-fasean, kontuan izango dira Ingurumen Azterketa Estrategikoak definitzen dituen babes- eta zuzenketa-neurriak, eta bereziki (eraberritze-lanak eta, noizean behin, hedatze-lanak) proiektuen egite-faserako definitutako neurri babeste eta zuzentzaileak (lanen ingurua babestea, azaleko uraren kalitatea babestea, hondakinen kudeaketa, airearen kalitatea eta kalitate akustikoa babestea) eta plangintza- edo proiektu-faserako definitutako soinuaren-kalitatearen edo paisaiaren babesaren inguruko neurriak.

Kutsatuta egon daitezkeen Lurzoruen Inbentarioan (20064-00059) agertzen dela kontuan izanik, ekaineko 4/2015 Legea hatuko da aintzat, lurzoruaren kutsaduraren prebentzio eta zuzenketa.

• Corrección del Artículo 43 (El artículo de Normativa Ambiental es el 42.) «Normativa Ambiental» del Documento B de las Normas Urbanísticas, nueva redacción:

Artículo 42. Normativa ambiental.

Las actividades y usos a ejercitar en la zona de servicio se ajustarán a lo establecido en la legislación medioambiental que resulte de aplicación, debiendo en cualquier caso sujetarse a lo dispuesto en los siguientes preceptos y disposiciones:

– Artículos 62 a 65 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

– Ley 22/1988, del 28 de julio, de Costas, y su reglamento de ejecución y desarrollo.

– Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, que aprueba el Reglamento de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos.

– Ley 3/1998 de 27 de febrero, general de protección del medio ambiente del País Vasco.

– Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

– Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, sobre relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

– Instrucción técnica de operaciones portuarias, aprobada por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Pasaia el 17 de diciembre de 2015, con sus modificaciones y revisiones, o documento equivalente que la sustituya.

Considerando las actuaciones urbanísticas previstas, se tendrán en cuenta todas las medidas protectoras y correctoras definidas en el Estudio Ambiental Estratégico:

– Medidas para la fase de planeamiento o de proyecto (declaración de la calidad del suelo, protección del paisaje, protección del patrimonio y calidad sonora).

– Medidas para la fase de ejecución de proyectos (protección entorno de la obra, protección de la calidad del agua superficial, gestión de residuos, protección de la calidad del aire y de la calidad acústica).

– Medidas para la gestión de la zona portuaria (política ambiental, gestión en operaciones portuarias, calidad sonora, calidad del aire, estado de las aguas del estuario, emplazamientos potencialmente contaminados, control ambiental rutinario, ahorro energético).

– Medidas de integración ambiental específicas por áreas de la normativa.

• Corrección de las normas particulares de las áreas portuarias en lo referente al apartado «Integración Ambiental», nueva redacción:

Artículo 53. Normas Particulares para el Área 1: Ondartxo.

(...)

5. Integración ambiental.

Considerando las actuaciones urbanísticas previstas, se tendrán en cuenta todas las medidas protectoras y correctoras definidas en el Estudio Ambiental Estratégico, y particularmente (obras de reforma y puntualmente de ampliación) las medidas protectoras y correctoras definidas tanto para la fase de ejecución de proyectos (protección entorno de la obra, protección de la calidad del agua superficial, gestión de residuos, protección de la calidad del aire y de la calidad acústica) como de calidad sonora y protección del paisaje para la fase de planeamiento o de proyecto.

Teniendo en cuenta la presencia del emplazamiento en el Inventario de Suelos Potencialmente Contaminados (20064-00059), se tendrá en cuenta la Ley 4/2015 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

Ondartxoko ontziola Toki Mailan Babesteko Proposatutako Ondasun Higiezinak da Ondarearen Udak Plangintzan, beraz, uztailaren 3ko 7/1990 Legea hartuko da kontuan.

54. artikulua. 2. eremuari dagozkion aparteko arauak: Arrantza-gunea.

(...)

6. Ingurumen-integrazioa:

Aurreikusitako hirigintza-jarduerak aintzat hartuta, proiektuen egite-fasean, kontuan izango dira Ingurumen Azterketa Estrategikoak definitzen dituen babes- eta zuzenketa-neurriak, eta bereziki proiektuen egite-faserako definitutako neurri babesle eta zuzentzaileak (lanen ingurua babestea, azaleko uraren kalitatea babestea, hondakinen kudeaketa, airearen kalitatea eta kalitate akustikoa eta paisaia babestea) eta plangintza-faserako definitutako soinuaren-kalitatearen inguruko neurriak.

2. eremuan, Arrantza zonan, badira Kutsatuta egon daitezkeen Lurzoruen Inbentarioan edo Inbentarioa eguneratzen duen zirriborroan dauden eremuak eta, ekaineko 4/2015 Legea aplikatzea kontuan hartuko da lurzoruko kutsadura prebenitu eta zuzentzeko orduan.

Ondareko elementuak daudenez, haiei kalterik eragiteko arriskurik balego, uztailaren 3ko 7/1990 Legea bete beharko da.

55. artikulua. 3. eremuari dagozkion aparteko arauak: La Herrera Iparraldekoa.

(...)

6. Ingurumen-integrazioa:

Aurreikusitako hirigintza-jarduerak aintzat hartuta, proiektuen egite-fasean, kontuan izango dira Ingurumen Azterketa Estrategikoak definitzen dituen babes- eta zuzenketa-neurriak, eta bereziki proiektuen egite-faserako definitutako neurri babesle eta zuzentzaileak (lanen ingurua babestea, azaleko uraren kalitatea babestea, hondakinen kudeaketa, airearen kalitatea eta kalitate akustikoa eta paisaia babestea) eta plangintza-faserako definitutako soinuaren-kalitatearen inguruko neurriak.

3. eremuan, La Herrera Iparraldean, badira Kutsatuta egon daitezkeen Lurzoruen Inbentarioan edo Inbentarioa eguneratzen duen zirriborroan dauden eremuak eta, ekaineko 4/2015 Legea aplikatzea kontuan hartuko da lurzoruko kutsadura prebenitu eta zuzentzeko orduan.

Eremu honetan hainbat ondare-elementu daudela ikusita, elementu horietan kalterik eragiteko arriskua dela eta, uztailaren 3ko 7/1990 Legean zehaztutakoa beteko da.

56. artikulua. 4. eremuari dagozkion aparteko arauak: La Herrera Hegoaldekoa.

(...)

6. Ingurumen-integrazioa:

Aurreikusitako hirigintza-jarduerak aintzat hartuta, proiektuen egite-fasean, kontuan izango dira Ingurumen Azterketa Estrategikoak definitzen dituen babes- eta zuzenketa-neurriak, eta bereziki proiektuen egite-faserako definitutako neurri babesle eta zuzentzaileak (lanen ingurua babestea, azaleko uraren kalitatea babestea, hondakinen kudeaketa, airearen kalitatea eta kalitate akustikoa eta paisaia babestea) eta plangintza-faserako definitutako soinuaren-kalitatearen inguruko neurriak.

4. eremuan, La Herrera Hegoaldean, badira Kutsatuta egon daitezkeen Lurzoruen Inbentarioan edo Inbentarioa eguneratzen duen zirriborroan dauden eremuak eta, ekaineko 4/2015 Legea aplikatzea kontuan hartuko da lurzoruko kutsadura prebenitu eta zuzentzeko orduan.

Los Astilleros de Ondartxo son Bien Inmueble Propuesto para ser Protegido a Nivel Local mediante Planeamiento Municipal Patrimonio, por lo que se tendrá en cuenta la Ley 7/1990, de 3 de julio.

Artículo 54. Normas Particulares para el Área 2: Zona Pesquera.

(...)

6. Integración ambiental:

Considerando las actuaciones urbanísticas previstas, se tendrán en cuenta todas las medidas protectoras y correctoras definidas en el Estudio Ambiental Estratégico, y particularmente las medidas protectoras y correctoras definidas tanto para la fase de ejecución de proyectos (protección entorno de la obra, protección de la calidad del agua superficial, gestión de residuos, protección de la calidad del aire y de la calidad acústica, paisaje) como de calidad sonora para la fase de planeamiento.

En el Área 2. Zona Pesquera se hallan emplazamientos recogidos en el Inventario de Suelos Potencialmente Contaminados y/o en el borrador de actualización del Inventario, por lo que se tendrá en cuenta la aplicación de la Ley 4/2015 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

Debido a la presencia de elementos de Patrimonio en el ámbito, ante cualquier riesgo de afectación a los mismos, se deberá cumplir con las determinaciones establecidas en la Ley 7/1990, de 3 de julio.

Artículo 55. Normas Particulares para el Área 3: La Herrera Norte.

(...)

6. Integración ambiental:

Considerando las actuaciones urbanísticas previstas, se tendrán en cuenta todas las medidas protectoras y correctoras definidas en el Estudio Ambiental Estratégico, y particularmente las medidas protectoras y correctoras definidas tanto para la fase de ejecución de proyectos (protección entorno de la obra, protección de la calidad del agua superficial, gestión de residuos, protección de la calidad del aire y de la calidad acústica, paisaje) como de calidad sonora para la fase de planeamiento.

En el Área 3. Herrera Norte se hallan emplazamientos recogidos en el Inventario de Suelos Potencialmente Contaminados y/o en el borrador de actualización del Inventario, por lo que se tendrá en cuenta la aplicación de la Ley 4/2015 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

Debido a la presencia de elementos de Patrimonio en el ámbito, ante cualquier riesgo de afectación a los mismos, se deberá cumplir con las determinaciones establecidas en la Ley 7/1990, de 3 de julio.

Artículo 56. Normas Particulares para el Área 4: La Herrera Sur.

(...)

6. Integración ambiental:

Considerando las actuaciones urbanísticas previstas, se tendrán en cuenta todas las medidas protectoras y correctoras definidas en el Estudio Ambiental Estratégico, y particularmente las medidas protectoras y correctoras definidas tanto para la fase de ejecución de proyectos (protección entorno de la obra, protección de la calidad del agua superficial, gestión de residuos, protección de la calidad del aire y de la calidad acústica, paisaje) como de calidad sonora para la fase de planeamiento.

En el Área 4. Herrera Sur se hallan varios emplazamientos recogidos en el Inventario de Suelos Potencialmente Contaminados y/o en el borrador de actualización del Inventario, por lo que se tendrá en cuenta la aplicación de la Ley 4/2015 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

Eremu honetan Ondareko hainbat elementu daudela eta, haietan kalterik eragiteko arriskua dela eta, uztailaren 3ko 7/1990 Legean zehaztutakoa beteko da, Portuko Agintaritzak hura sailkapenetik edo inbentariotik at uztea erabakitzen duenean izan ezik, Estatuaren eskumen eskusiboak interes orokorreko portuen inguruan baldintzatzen duten kasuetan.

Aurreikusitako garaiera handiko eraikinetarako proiektuek barne izan beharko dute paisaia-integraziorako azterketa bat, ekainaren 3ko 90/2014 Dekretuan xedatutakoaren arabera.

Lurretik itsasora isurtzeko baldintzak hobetzeko beharrezkoak diren saneamendu-azpiegiturak osatuko dira.

57. artikulua. 5. eremuari dagozkion aparteko arauak: Antxo.

(...)

5. Ingurugiro integraziorako neurriak.

– Hirian, ingurugiroan eta paisaian duen eraginagatik, A.5.1. erabilera zehatuko gunean biltegiatzea estalia izan beharko da, eta nabeen kanpoaldean ezingo da salgaien manipulazio edo batzerik egin.

– Paisaia Integraziorako Azterketa bat egingo da A.5.3. erabilera zehatuko gunearen eraikuntza-garapena erabakitzeko, ekainaren 3ko 90/2014 Dekretuaren arabera.

– Paisaia Integraziorako Azterketa bat egingo da A.5.6. erabilera zehatuko gunean eraikinak garatzeko, gailurraren altuera 16 m baino gehiagokoa bada.

– Salgaien manipulazioa 2015eko abenduaren 17an, Pasaia Portuko Agintaritzak Administrazio Batzordean onartutako portuko operazioen Instrukzio teknikoan zehaztutakoaren arabera egingo da, dagozkion aldaketekin eta berrikusketekin edo ordezkatzekin duen dokumentuarekin.

– Lurretik itsasora isurtzeko baldintzak hobetzeko beharrezkoak diren saneamendu-azpiegiturak osatuko dira.

– 5. eremuan, Antxon, badira Kutsatuta egon daitezkeen Lurzoruen Inbentarioan edo Inbentarioa eguneratzen duen zirriborroan dauden eremuak eta, ekaineko 4/2015 Legea aplikatzea kontuan hartuko da lurzoruko kutsadura prebenitu eta zuzentzeko orduan.

– Eremu honetan hainbat ondare-elementu daudela ikusita, elementu horietan kalterik eragiteko arriskua dela eta, uztailaren 3ko 7/1990 Legean zehaztutakoa beteko da, Portuko Agintaritzak hura sailkapenetik edo inbentariotik at uztea erabakitzen duenean izan ezik, interes orokorreko portuen inguruan Estatuaren eskumen eskusiboa baldintzatzen duten kasuetan.

– Aurreikusitako hirigintza-jarduerak aintzat hartuta, proiektuen egite-fasean, kontuan izango dira Ingurumen Azterketa Estrategikoak definitzen dituen babes- eta zuzenketa-neurriak (lanen ingurua babestea, azaleko uraren kalitatea babestea, hondakinen kudeaketa, airearen kalitatea eta kalitate akustikoa babestea eta paisaia).

58. artikulua. 6. eremuari dagozkion aparteko arauak: Oiartzunen ibaiertzak.

(...)

5. Ingurumen-integrazioa:

– Aurreikusitako hirigintza-jarduerak aintzat hartuta, proiektuen egite-fasean, kontuan izango dira Ingurumen Azterketa Estrategikoak definitzen dituen babes- eta zuzenketa-neurriak (lanen ingurua babestea, azaleko uraren kalitatea babestea, hondakinen kudeaketa, airearen kalitatea eta kalitate akustikoa babestea eta paisaia).

Debido a la presencia de elementos de Patrimonio en el ámbito, ante cualquier riesgo de afección a los mismos, se deberá cumplir con las determinaciones establecidas en la Ley 7/1990, de 3 de julio, sin perjuicio de que por la Autoridad Portuaria se pueda instar su descalificación o su exclusión del inventario en los supuestos en los que condicionen el ejercicio de la competencia estatal exclusiva en materia de puertos de interés general.

Los proyectos para las edificaciones de gran altura que se prevean deberán incluir un estudio de integración paisajística de acuerdo al Decreto 90/2014, de 3 de junio.

Se completarán las infraestructuras de saneamiento precisas para optimizar las condiciones de vertido tierra - mar.

Artículo 57. Normas Particulares para el Área 5: Antxo.

(...)

5. Medidas de integración ambiental.

– Atendiendo a su impacto urbano, ambiental y paisajístico, la zona de uso pormenorizado A.5.1. se limitará a almacenaje cubierto, no previéndose manipulación ni acopio de mercancías en el exterior de las naves.

– Se elaborará un Estudio de Integración Paisajística de acuerdo al Decreto 90/2014, de 3 de junio, para fijar el desarrollo edificatorio de la zona de uso pormenorizado A.5.3.

– Se elaborará un Estudio de Integración Paisajística para fijar el desarrollo edificatorio de la zona de uso pormenorizado A.5.6 en caso de que la altura en la cumbre supere los 16 m.

– La manipulación de mercancías se realizará con arreglo a lo dispuesto en la Instrucción técnica de operaciones portuarias, aprobada en Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Pasaia el 17 de diciembre de 2015, con sus modificaciones y revisiones, o documento equivalente que la sustituya.

– Se completarán las infraestructuras de saneamiento precisas para optimizar las condiciones de vertido tierra - mar.

– En el Área 5. Antxo se hallan emplazamientos recogidos en el Inventario de Suelos Potencialmente Contaminados y/o en el borrador de actualización del Inventario, por lo que se tendrá en cuenta la aplicación de la Ley 4/2015 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

– Debido a la presencia de elementos de Patrimonio en el ámbito, ante cualquier riesgo de afección a los mismos, se deberá cumplir con las determinaciones establecidas en la Ley 7/1990, de 3 de julio, sin perjuicio de que por la Autoridad Portuaria se pueda instar su descalificación o su exclusión del inventario en los supuestos en los que condicionen el ejercicio de la competencia estatal exclusiva en materia de puertos de interés general.

– Considerando las actuaciones urbanísticas previstas, se tendrán en cuenta todas las medidas protectoras y correctoras definidas en el Estudio Ambiental Estratégico, y particularmente aquellas definidas para la fase de ejecución de proyectos (protección entorno de la obra, protección de la calidad del agua superficial, gestión de residuos, protección de la calidad del aire y de la calidad acústica, paisaje).

Artículo 58. Normas Particulares para el Área 6: Riberas del Oiartzun.

(...)

5. Integración ambiental:

– Considerando las actuaciones urbanísticas previstas, se tendrán en cuenta todas las medidas protectoras y correctoras definidas en el Estudio Ambiental Estratégico, y particularmente las definidas para la fase de ejecución de proyectos (protección entorno de la obra, protección de la calidad del agua superficial, gestión de residuos, protección de la calidad del aire y de la calidad acústica, paisaje).

– Aire zabaleko margotze-, garbiketa- edo desegite-lanak debekatuta daude. Ibilgailu berrien pertsonalizazio- eta akabera-lanak egiterik bada. Gainera, lurretik itsasora isurtzeko baldintzak hobetzeko beharrezkoak diren saneamendu-azpiegiturak beteko dira.

– Salgaien manipulazioa 2015eko abenduaren 17an, Pasaiaiko Portuko Agintaritzak Administrazio Batzordean onartutako portuko operazioen Instrukzio teknikoan zehaztutakoaren arabera egingo da, dagozkion aldaketekin eta berrikusketekin edo ordezkatzan duen dokumentuarekin.

– Trenbide-hondartzatik igarotzean trenak ateratzen duen zarata gutxiagotzeko aukerak aztertuko dira. Trenbideen ureztapen-sistema eta trenbideen mantentze-lanak mantenduko dira eta, ahal den neurrian, hobetu egingo dira.

– 6. eremuan, Oiartzun ibaiertzetan, badira Kutsatuta egon daitezkeen Lurzoruen Inbentarioan edo Inbentarioa eguneratzen duen zirriborroan dauden eremuak eta, ekaineko 4/2015 Legea aplikatzea kontuan hartuko da lurzoruko kutsadura prebenitu eta zuzentzeko orduan.

59. artikulua. 7. eremuari dagozkion aparteko arauak: Lezo Iparraldean.

(...)

5. Ingurumen-integrazioa:

– Aurreikusitako hirigintza-jarduerak aintzat hartuta, proiektuen egite-fasean, kontuan izango dira Ingurumen Azterketa Estrategikoak definitzen dituen babes- eta zuzenketa-neurriak (lanen ingurua babestea, azaleko uraren kalitatea babestea, hondakinen kudeaketa, airearen kalitatea eta kalitate akustikoa babestea eta paisaia).

– Salgaien manipulazioa 2015eko abenduaren 17an, Pasaiaiko Portuko Agintaritzak Administrazio Batzordean onartutako portuko operazioen Instrukzio teknikoan zehaztutakoaren arabera egingo da, dagozkion aldaketekin eta berrikusketekin edo ordezkatzan duen dokumentuarekin.

– Lurretik itsasora isurtzeko baldintzak hobetzeko beharrezkoak diren saneamendu-azpiegiturak osatuko dira.

– Trenbide-hondartzatik igarotzean trenak ateratzen duen zarata gutxiagotzeko aukerak aztertuko dira. Trenbideen ureztapen-sistema eta trenbideen mantentze-lanak mantenduko dira eta, ahal den neurrian, hobetu egingo dira.

– Inguruan Ondareko elementuak daudela kontuan hartuta, eta haietan kalteak eragiteko arriskua dagoela eta, uztailaren 3ko 7/1990 legeak zehazten duena bete beharko da, nahiz eta Portuko Agintariak haren sailkapena kendu edo inbentariotik ateratzea agindu, interes orokorreko portuen estatuko esku-mena baldintzatzen dutenean.

– 7. eremuan, Lezo Iparraldean, badira Kutsatuta egon daitezkeen Lurzoruen Inbentarioan edo Inbentarioa eguneratzen duen zirriborroan dauden eremuak eta, ondorioz, ekaineko 4/2015 Legea kontuan hartuko da lurzoruko kutsadura prebenitu eta zuzentzeko orduan.

– Aurreikusitako garaiera handiko eraikinetarako eta egiturarako proiektuek (solteko gaiak teilatupean) barne izan beharko dute paisaia-integratzaileko azterketa bat, ekainaren 3ko 90/2014 Dekretuan xedatutakoaren arabera.

60. artikulua. 8. eremuari dagozkion aparteko arauak: Ontziolak.

(...)

5. Ingurumen-integrazioa:

– Se prohíben las operaciones de pintura, limpieza y desguace al aire libre. Se permiten las labores de personalización y acabado de vehículos nuevos. Además, se completarán las infraestructuras de saneamiento precisas para optimizar las condiciones de vertido tierra - mar.

– La manipulación de mercancías se realizará con arreglo a lo dispuesto en la Instrucción técnica de operaciones portuarias, aprobada en Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Pasaia el 17 de diciembre de 2015, con sus modificaciones y revisiones, o documento equivalente que la sustituya.

– Se estudiarán alternativas para minimizar la problemática de ruido del tránsito del tren por la playa de vías. Se mantendrá y, en la medida de lo posible, se perfeccionará el sistema de riego de vías implementado y el mantenimiento de vías.

– En el Área 6. Riberas del Oiartzun se hallan emplazamientos recogidos en el Inventario de Suelos Potencialmente Contaminados y/o en el borrador de actualización del Inventario, por lo que se tendrá en cuenta la aplicación de la Ley 4/2015 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

Artículo 59. Normas Particulares para el Área 7: Lezo Norte.

(...)

5. Integración ambiental:

– Considerando las actuaciones urbanísticas previstas, se tendrán en cuenta todas las medidas protectoras y correctoras definidas en el Estudio Ambiental Estratégico, y particularmente las definidas para la fase de ejecución de proyectos (protección entorno de la obra, protección de la calidad del agua superficial, gestión de residuos, protección de la calidad del aire y de la calidad acústica, paisaje).

– La manipulación de mercancías se realizará con arreglo a lo dispuesto en la Instrucción técnica de operaciones portuarias, aprobada en Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Pasaia el 17 de diciembre de 2015, con sus modificaciones y revisiones, o documento equivalente que la sustituya.

– Se completarán las infraestructuras de saneamiento precisas para optimizar las condiciones de vertido tierra - mar.

– Se estudiarán alternativas para minimizar la problemática de ruido del tránsito del tren por la playa de vías. Se mantendrá y, en la medida de lo posible, se perfeccionará el sistema de riego de vías implementado y el mantenimiento de vías.

– Teniendo en cuenta la presencia de elementos de Patrimonio en el ámbito, ante cualquier riesgo de afección a los mismos, se deberá cumplir con las determinaciones establecidas en la Ley 7/1990, de 3 de julio, sin perjuicio de que por la Autoridad Portuaria se pueda instar su descalificación o su exclusión del inventario en los supuestos en los que condicionen el ejercicio de la competencia estatal exclusiva en materia de puertos de interés general.

– En el Área 7. Lezo Norte se hallan emplazamientos recogidos en el Inventario de Suelos Potencialmente Contaminados y/o en el borrador de actualización del Inventario, por lo que se tendrá en cuenta la aplicación de la Ley 4/2015 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

– Los proyectos para las edificaciones y estructuras de gran altura que se prevean (graneles sólidos bajo cubierta) deberán incluir un estudio de integración paisajística de acuerdo al Decreto 90/2014, de 3 de junio.

Artículo 60. Normas Particulares para el Área 8: Astilleros.

(...)

5. Integración ambiental:

– Aurreikusitako hirigintza-jarduerak aintzat hartuta, proiektuen egite-fasean, kontuan izango dira Ingurumen Azterketa Estrategikoak definitzen dituen babes- eta zuzenketa-neurriak (lanen ingurua babestea, azaleko uraren kalitatea babestea, hondakinen kudeaketa, airearen kalitatea eta kalitate akustikoa babestea eta paisaia).

– Eremu honetan Ondareko hainbat elementu daudela eta, haietan kalterik eragiteko arriskua dela eta, uztailaren 3ko 7/1990 Legean zehaztutakoa beteko da, Portuko Agintaritzak hura sailkapenetik edo inbentariotik at uztea erabakitzen duenean izan ezik, Estatuaren eskumen eskusiboak interes orokorreko portuen inguruan baldintzatzan duten kasuetan.

– Lurretik itsasora isurtzeko baldintzak hobetzeko beharrezkoak diren saneamendu-azpiegiturak osatuko dira.

– 8. eremuan, Ontziola eremuan, badira Kutsatuta egon daitezkeen Lurzoruen Inbentarioan edo Inbentarioa eguneratzen duen zirriborroan dauden eremuak eta, ekaineko 4/2015 Legea aplikatzea kontuan hartuko da lurzoruko kutsadura prebenitu eta zuzentzeko orduan.

– Aurreikusitako garaiera handiko eraikinetarako eta egiturarako proiektuek (ontziak eraiki eta konpontzeko egiturak) barne izan beharko dute paisaia-integraziorako azterketa bat, ekainaren 3ko 90/2014 Dekretuan xedatutakoaren arabera.

61. artikulua. 9. eremuari dagozkion aparteko arauak: Bordaborda.

(...)

6. Ingurumen-integrazioa:

Ingurumen Azterketa Estrategikoan definitutako neurri baste eta zuzentzaile guztiak kontuan hartuko dira, baina aurreikusitako hirigintza-jarduerak direla eta (aurreko plangintzan zehaztutako baldintzak eta burututako antolaketa sendotzea eta mantentzea), ez da aplikazio espezifikorik xehatu.

62. artikulua. 10. eremuari dagozkion aparteko arauak: Bokalea.

(...)

6. Ingurumen-integrazioa:

Ingurumen Azterketa Estrategikoan definitutako neurri baste eta zuzentzaile guztiak kontuan hartuko dira, baina aurreikusitako hirigintza-jarduerak direla eta (aurreko plangintzan zehaztutako baldintzak eta burututako antolaketa sendotzea eta mantentzea), ez da aplikazio espezifikorik xehatu.

63. artikulua. 11. eremuari dagozkion aparteko arauak: Platako itsasargira doan bidea.

(...)

6. Ingurumen-integrazioa:

Aurreikusitako hirigintza-jarduerak aintzat hartuta (sarbi-deak egoera egokian mantentzea), proiektuen egite-fasean, kontuan izango dira Ingurumen Azterketa Estrategikoak definitzen dituen babes- eta zuzenketa-neurriak (lanen ingurua babestea, azaleko uraren kalitatea babestea, hondakinen kudeaketa, airearen kalitatea eta kalitate akustikoa babestea eta paisaia).

• 7. eremuari (Lezo Iparraldea) eta 8. eremuari (Ontziolak) dagozkien aparteko arauak (eta beharrezkoak diren IAEaren atalak) proiektuen paisaia-integraziorako azterketa bat izan dezaten beharrari dagozkionez, idazketa berria:

59. artikulua. 7. eremuari dagozkion aparteko arauak: Lezo Iparraldea.

(...)

– Considerando las actuaciones urbanísticas previstas, se tendrán en cuenta todas las medidas protectoras y correctoras definidas en el Estudio Ambiental Estratégico, y particularmente las definidas para la fase de ejecución de proyectos (protección entorno de la obra, protección de la calidad del agua superficial, gestión de residuos, protección de la calidad del aire y de la calidad acústica, paisaje).

– Debido a la presencia de elementos de Patrimonio en el ámbito, ante cualquier riesgo de afección a los mismos, se deberá cumplir con las determinaciones establecidas en la Ley 7/1990, de 3 de julio, sin perjuicio de que por la Autoridad Portuaria se pueda instar su descalificación o su exclusión del inventario en los supuestos en los que condicionen el ejercicio de la competencia estatal exclusiva en materia de puertos de interés general.

– Se completarán las infraestructuras de saneamiento precisas para optimizar las condiciones de vertido tierra - mar.

– En el Área 8. Astilleros se hallan emplazamientos recogidos en el Inventario de Suelos Potencialmente Contaminados y/o en el borrador de actualización del Inventario, por lo que se tendrá en cuenta la aplicación de la Ley 4/2015 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

– Los proyectos para las edificaciones y estructuras de gran altura que se prevean (estructuras de construcción y reparación naval) deberán incluir un estudio de integración paisajística de acuerdo al Decreto 90/2014, de 3 de junio.

Artículo 61. Normas Particulares para el Área 9: Bordaborda.

(...)

6. Integración ambiental:

Se tendrán en cuenta todas las medidas protectoras y correctoras definidas en el Estudio Ambiental Estratégico, si bien debido a las actuaciones urbanísticas previstas (consolidación y el mantenimiento de las condiciones establecidas en el planeamiento anterior y de la ordenación ejecutada) no se detalla ninguna de aplicación específica.

Artículo 62. Normas Particulares para el Área 10: Bocana.

(...)

6. Integración ambiental:

Se tendrán en cuenta todas las medidas protectoras y correctoras definidas en el Estudio Ambiental Estratégico, si bien debido a las actuaciones urbanísticas previstas (consolidación y el mantenimiento de las condiciones establecidas en el planeamiento anterior y de la ordenación ejecutada) no se detalla ninguna de aplicación específica.

Artículo 63. Normas Particulares para el Área 11: Camino de acceso al Faro de la Plata.

(...)

6. Integración ambiental:

Considerando las actuaciones urbanísticas previstas (mantenimiento en condiciones adecuadas del vial de acceso), se tendrán en cuenta todas las medidas protectoras y correctoras definidas en el Estudio Ambiental Estratégico, y particularmente las definidas para la fase de ejecución de proyectos (protección entorno de la obra, protección de la calidad del agua superficial, gestión de residuos, protección de la calidad del aire y de la calidad acústica, paisaje).

• Normativa particular del Área 7. Lezo Norte y del Área 8 Astilleros (y los apartados correspondientes del EsAE) en lo relativo a la necesidad de que sus proyectos incorporen un estudio de integración paisajística, nueva redacción:

Artículo 59. Normas Particulares para el Área 7: Lezo Norte.

(...)

5. Ingurumen-integrazioa:

(...)

– Aurreikusitako garaiera handiko eraikinetarako eta egituretarako proiektuek (solteko gaiak teilatupean) barne izan beharko dute paisaia-integraziorako azterketa bat, ekainaren 3ko 90/2014 Dekretuan xedatutakoaren arabera.

Ingurumen Azterketa Estrategikoa, 7. eremua (Lezo Iparralde), 8.3 atala, 234. orriko paragrafoa: «Aurreikusitako garaiera handiko eraikinetarako eta egituretarako proiektuek (solteko gaiak teilatupean) barne izan beharko dute paisaia-integraziorako azterketa bat, ekainaren 3ko 90/2014 Dekretuaren 7. artikuluan xedatutakoaren arabera.»

60. artikulua. 8. eremuari dagozkion aparteko arauak: Ontziolak.

(...)

5. Ingurumen-integrazioa:

(...)

– Aurreikusitako garaiera handiko eraikinetarako eta egituretarako proiektuek (ontziak eraiki eta konpontzeko egiturak) barne izan beharko dute paisaia-integraziorako azterketa bat, ekainaren 3ko 90/2014 Dekretuan xedatutakoaren arabera.

Ingurumen Azterketa Estrategikoa, 8. eremua (Ontziolak), 8.3 atala, 234. orria: «Aurreikusitako garaiera handiko eraikinetarako eta egituretarako proiektuek (solteko gaiak teilatupean) barne izan beharko dute paisaia-integraziorako azterketa bat, ekainaren 3ko 90/2014 Dekretuaren 7. artikuluan xedatutakoaren arabera.»

2.3. E Dokumentua Ingurumen Azterketa Estrategikoa.

Ingurumen Azterketa Estrategikorako Ingurumen Adierazpean zehaztutako ingurumen-alderdien integrazioa (lehenengo atala, 1. puntua Ingurumen azterketa estrategikoa behar duten alderdiak) jarraian adierazitako moduan burutu da:

– Kalitate akustikoa: IAEaren 5.8 atala «Kalitate akustikoa» (badiaren inguruneari zein portuko zerbitzuguneari buruzko informazio berriena eta abian jarritako neurriak integratzea).

– Kalitate atmosferikoa: IAEaren 5.9 atala «Kalitate atmosferikoa» (badiaren inguruneari zein portuko zerbitzuguneari buruzko informazio berriena eta abian jarritako neurriak integratzea).

– Hondakinen sorrera eta kudeaketa: IAEaren 5.10 atala «Hondakinen sorrera eta kudeaketa» (portuko instalazioetan sortzen diren hondakinen sorrera eta kudeaketari buruzko informazio berriena eta Pasaiaiko Portuko Agintaritzak portuko komunitatearen hondakinen kudeaketa hobetze aldera sustatutako ekimenak integratzea).

– Klima-aldaketa:

– IAEaren 3.11 atala «Euskal Autonomia Erkidegoko 2050 Klima Aldaketarako Estrategia».

– IAEaren 5.1 atala «Klima» (egungo klima eta klima-aldaketa, barne du portuek klima-aldaketaren aurrean duten hauskortasunaren inguruko aipamena).

– Energia: IAEaren 5.11 atala «Energia eta kontsumoen eraginkortasuna» (honen inguruko informazio berriena integratzea, energia elektrikoaren eta erregai fosilen kontsumoa eta Pasaiaiko Portuko ur-hornidura barne hartuta).

– Ingurumenean esanguratsuak diren eraginen identifikazioa eta balorazioa: IAEaren 7. atala «Plan Bereziaren xedapen eta jardunen ondoriozko ingurumenean esanguratsuak diren eraginen identifikazioa eta balorazioa» (aurkeztutako informazio berriaren araberrako berrikusketa).

– Integrazio-, babes- eta zuzenketa-neurriak: IAEaren 8. atala «Ingurumen-integraziorako neurriak» (aurkeztutako infor-

5. Integración ambiental:

(...)

– Los proyectos para las edificaciones y estructuras de gran altura que se prevean (graneles sólidos bajo cubierta) deberán incluir un estudio de integración paisajística de acuerdo al Decreto 90/2014, de 3 de junio.

Estudio Ambiental Estratégico, Apartado 8.3.7 Área 7 Lezo Norte, párrafo en página 234: «Los proyectos para las edificaciones y estructuras de gran altura que se prevean (graneles sólidos bajo cubierta) deberán incluir un estudio de integración paisajística tal y como se contempla en el art. 7 del Decreto 90/2014, de 3 de junio.»

Artículo 60. Normas Particulares para el Área 8: Astilleros.

(...)

5. Integración ambiental:

(...)

– Los proyectos para las edificaciones y estructuras de gran altura que se prevean (estructuras de construcción y reparación naval) deberán incluir un estudio de integración paisajística de acuerdo al Decreto 90/2014, de 3 de junio.

Estudio Ambiental Estratégico, Apartado 8.3.8 Área 8 Astilleros, página 234: «Los proyectos para las edificaciones y estructuras de gran altura que se prevean (graneles sólidos bajo cubierta) deberán incluir un estudio de integración paisajística tal y como se contempla en el Art. 7 del Decreto 90/2014, de 3 de junio.»

2.3. Documento E. Estudio Ambiental Estratégico.

La integración de los aspectos ambientales establecidos en la Declaración Ambiental Estratégica para el Estudio Ambiental Estratégico (Apartado Primero, punto 1. Aspectos en los que debe completarse el estudio ambiental estratégico) se ha integrado de acuerdo al siguiente esquema:

– Calidad acústica: Apartado 5.8 Calidad Acústica del EsAE (integración de la información más reciente al respecto tanto del entorno de la bahía como de la zona de servicio del puerto, y medidas implementadas).

– Calidad atmosférica: Apartado 5.9 Calidad atmosférica del EsAE (integración de la información más reciente al respecto tanto del entorno de la bahía como de la zona de servicio del puerto, y medidas implementadas).

– Producción y gestión de residuos: Apartado 5.10 Producción y gestión de residuos del EsAE (integración de la información más reciente respecto de la producción y gestión de los residuos generados en el recinto portuario e iniciativas promovidas por la APP para mejorar la gestión de los residuos de la comunidad portuaria).

– Cambio climático:

– Apartado 3.11 Estrategia de Cambio climático 2050 del País Vasco del EsAE.

– Apartado 5.1 Clima del EsAE (Clima actual y cambio climático, incluye referencia a la vulnerabilidad de los puertos ante el cambio climático).

– Energía: Apartado 5.11. Eficiencia energética y de consumos del EsAE (integración de la información más reciente al respecto incluyendo consumo de energía eléctrica, combustibles fósiles y abastecimiento de agua en el Puerto de Pasaia).

– Identificación y valoración de efectos significativos en el medio ambiente: Apartado 7 Identificación y valoración de los efectos significativos en el medio ambiente de las diferentes determinaciones y actuaciones del Plan Especial del EsAE (revisión a la luz de la nueva información aportada).

– Medidas de integración, protección y corrección: Apartado 8. Medidas de Integración Ambiental del EsAE (revisión a la luz

mazio berriaren araberako berrikusketa, barne hartuko dira paisaiarekin lotutako neurri berriak –paisaia-integratziorako azterketak–, energia-aurreztea, trenek igarotzean egiten duten zarata, etorkizuneko birmoldaketetan kaltetako euri-urak tratatzeko sistemen ezarpena, etab.).

– Ingurumen-zaintzako programa: IAEaren 9. atala «Plan/Programaren eraginen ingurumen-zaintza» (aurkeztutako informazio berriaren araberako berrikusketa, kalitate akustikoa eta kalitate atmosferikoa neurtzeko adierazle berriak sartzea eta kontrolen arduradunaren definizioa).

– Beste gehikuntza batzuk:

– Azaleko uren kalitatea: IAEaren 5.3 atala «Hidrologia» (informazio berria aurkeztu da badiako uren kalitatearen inguruan eta Pasaiaiko Portuko Agintaritzak abian jarri dituen badiako azaleko uren kalitatea hobetzeko neurrien inguruan).

3. *Pasaiaiko portuko zerbitzugunearen antolamendurako plan bereziaren berrikuspenaren izapide-prozedura eta txostenen, kontsulten eta jendaurreko informazioen kontsiderazioak.*

Txosten honetan erreferentziako dokumentazioaren izapidea ondorengo izan da, kronologikoki antolatua:

1. Pasaiaiko Portu Agintaritzako Administrazio Kontseiluak 2015eko irailaren 17ko saioan «Pasaiaiko Portuko Zerbitzugunearen Antolamendu Plan Bereziaren Berrikuspena» egin zuen eta Lehendakaria ahaldundu zuen prozedura sinplifikatua bidez ingurumenaren tramitazio estrategikoa egiteko.

2. 2015eko abenduaren 30ean Gipuzkoako Foru Aldundiaren Ingurumen Zuzendaritza Orokorrak, egindako kontsulten emaitza ikusita, «Pasaiaiko Portuko Zerbitzugunearen Antolamendu Plan Bereziaren Berrikuspena»-ri ingurumenaren ohiko ebaluazio estrategikoa egitea adostu zuen. Gainera, ingurumenaren azterketa estrategikoaren irismenaren dokumentua sortu eta bere zabaltasuna, xehetasun maila eta edukia zehaztu. Ingurumenaren azterketa estrategikoa hau hasierako Planaren onarpenerako dokumentuen artean sartu eta integratu zen.

3. Portu Agintaritzaren Administrazio Kontseiluak 2016ko martxoaren 10eko saioan «Pasaiaiko Portuko Zerbitzugunearen Antolamendu Plan Bereziaren Berrikuspen»-aren dokumentu birmoldatua onartu zuen. Gainera, ingurumenaren azterketa estrategikoa txertatu zuen, Gipuzkoako Foru Aldundiak hasierako onarpena adostu zezan eta ezinbesteko baldintza bat jarri zuen, Plan Berezia berrikusten denean indarrean dagoen Portuko Espazioen eta Erabileren Mugaketaren egokitzapena egitea, tramitatzeko ari dena, eta onarpenaren aurretik egitea.

Era berean, Administrazio Kontseiluaren saio berean, ur-laminari buruz Itsas Kapitainak aipatutako egokitzapenak egitea adostu zen. Horrez gain, Kontseilu Administrazioan Gipuzkoako Merkataritza, Industria, Zerbitzu eta Nabigazio Ganbera Ofizialaren ordezkari Odriozola jaunak proposatutako aldaketa sartzea erabaki zen, Plan Berezia jarduera ekonomikoekin bateragarriak diren erabilera modu garbian adierazteko.

4. Gipuzkoako Foru Aldundiaren Gobernu Kontseiluak, 2016ko apirilaren 26an, «Pasaiaiko Portuko Zerbitzugunearen Antolamendu Plan Bereziaren Berrikuspena» onartu zuen, eta Plan Berezia eta txertatuta doan ingurumenaren azterketa estrategikoa jendaurreko informazioan jartzea adostu zuen.

Mugikortasun eta Lurraldearen Antolamenduko Foru Diputatuaren 2016ko uztailaren 21eko Foru Aginduz, Pasaiaiko Portu Agintaritzari «Pasaiaiko Portuko Zerbitzugunearen Antolamendu Plan Bereziaren Berrikuspena»-ren hasierako onarpen dokumentuari egindako alegazio eta txostenak bidali eta aztertzeko eskatu zitzaion. Aipatutako Foru Aginduan Planaren behin-behiko onarpenerako funtsekoak izan daitezken ainbat gai edo al-

de la nueva información aportada, se incluyen nuevas medidas relacionadas con el paisaje –estudios de integración paisajística–, el ahorro energético, el ruido por tránsito de trenes, la implementación de sistemas de tratamiento de aguas pluviales de los muelles en futuras remodelaciones, ...).

– Programa de vigilancia ambiental: Apartado 9. Programa de Vigilancia Ambiental de los efectos del Plan del EsAE (revisión a la luz de la nueva información aportada, introducción de nuevos indicadores en calidad acústica y calidad atmosférica y definición del encargado de los controles).

– Otras ampliaciones:

– Calidad de las aguas superficiales: apartado 5.3. Hidrología del EsAE (se aporta información sobre la evolución de la calidad de las aguas de la bahía y las medidas que la APP está implementando y que mejorarán la calidad de las aguas superficiales de la bahía).

3. *Proceso de tramitación de la Revisión Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia y consideraciones de informes, consultas e información pública.*

La tramitación del documento referenciado en este informe ha sido la siguiente, ordenada de manera cronológica:

1. El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Pasaia de 17 de septiembre de 2015 formuló la «Revisión del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia» y facultó al Presidente para su tramitación ambiental estratégica por el procedimiento simplificado.

2. Con fecha 30 de diciembre de 2015 la Dirección General de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Gipuzkoa, a la vista del resultado de las consultas realizadas, adoptó el acuerdo de someter la «Revisión del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia» a evaluación ambiental estratégica ordinaria y emitir el documento de alcance del estudio ambiental estratégico, determinando su amplitud, nivel de detalle y contenidos. Este estudio ambiental estratégico se ha incorporó e integró dentro de los documentos para la aprobación inicial del Plan.

3. El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Pasaia, en su sesión de 10 de marzo de 2016, aprobó el documento reformulado de la «Revisión del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia» e incorporó el estudio ambiental estratégico a fin de que la Diputación Foral de Gipuzkoa acordara su aprobación inicial, con la condición expresa de que se procediera a la necesaria adaptación de la DEUP actualmente vigente a la revisión del Plan Especial cuya formulación se encuentra en tramitación, y antes de su aprobación.

Así mismo en la citada sesión del Consejo de Administración se acordó realizar las adaptaciones puestas de manifiesto por el Capitán Marítimo en relación con la lámina de agua, así como incluir la modificación propuesta por el representante de la Cámara Oficial de Comercio, Industria, Servicios y Navegación de Gipuzkoa en el Consejo de Administración, Sr. Odriozola, a fin de indicar claramente en el Plan Especial la compatibilidad de los usos permitidos con las actividades económicas.

4. Por acuerdo del Consejo de Gobierno de la Diputación Foral de Gipuzkoa, de 26 de abril de 2016, se aprobó inicialmente la «Revisión del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia», acordando el sometimiento a información pública del Plan Especial y del estudio ambiental estratégico que contiene.

Por Orden Foral de la Diputada de Movilidad y Ordenación del Territorio, de fecha 21 de julio de 2016, se dio traslado y se sometió a consideración de la Autoridad Portuaria de Pasaia las alegaciones e informes presentados al documento de aprobación inicial de la «Revisión del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del puerto de Pasaia». En la citada Orden Foral se contienen también algunos aspectos o cuestiones que,

derdi ere adierazten dira, eta beraz, betik Foru Aginguaren arabera, behin-betiko dokumentuan kontutan izan beharreko gaiak dira.

5. El Administrazio Kontseiluaren 2016ko azaroaren 29ko ezohiko bileran Portu Agintaritzaren Zuzendaritzak alegazioei erantzuna emanez egindako txostena onartzea adostu zuen. Txosten horren oinarritzko edukia ondoren errepikatzen da:

2. Eskumen alderdiak.

2014ko maiatzaren 27ko Auzitegi Gorenaren Epaiak eta 2012ko uztailaren 20ko Euskal Autonomia Erkidegoko Justizia Auzitegi Nagusiaren Epaiak, indarrean dagoen Plan Bereziaren izapidetzearen ingurukoak, baieztatu egiten dute izapidetze hori eta Foru Aldundiak Pasaia Portuko zerbitzugunea antolatzeko Plan Berezia izapidetzeko eta onartzeko duen eskumena.

Indarrean dagoen Plan Bereziaren Hirigintza Arauen 4.1 artikulua xedatzen du Planaren berrikusketa Planaren onarpenerako ezarritako prozedura bera jarraituta burutuko dela, hau da, Portuko Agintaritzak eta Gipuzkoako Foru Aldundiak jarraitu duten prozedura.

3. Bateragarritasun alderdiak.

Foru Aldundiak behin betiko dokumentuan ebatzita ikusi nahi dituen alderdi gehienak eta aurkeztutako alegazioetako asko La Herrera Iparraldea eremuaren antolaketaren ingurukoak dira, eta haren trafiko-inplikazioen ingurukoak.

3.1. Porturako sarbideak.

Hainbat alegazio aurkeztu dira Plan Bereziak proposatzen duen bide-sistemaren inguruan, Portutik GI-20 errepiderako irteera zuzena behar duten Portuko sarbideei dagokienez, hartara Gomistegiko biribilgunea saihestuta, Foru Aldundiak 2010. urtean prestatu zuen proiektuaren arabera.

29.960.000 €-ko aurrekontua (BEZ barne) duen proiektu honek % 4,5etik gorako maldak dituzten hainbat bide-adar eta % 7,5eko gehieneko malda duen bide-adar bat ditu.

Pasaia Portuko Zerbitzugunea Antolatzeko Plan Berezia modu paraleloan eta koordinatuan burutu zen Donostiako Lurralde Plan Partzialarekin batera, 2016ko abuztuan behin betiko onarpena jaso zuena. Bide-loturarako irtenbidea Lurralde Plan Partzialak ezarri du, izan ere, plan horrek Plan Bereziak baino eskualdeko egoeraren ikuspegi zabalagoa du.

Lurralde Plan Partzialak (LPP) hiritarrenak diren errepideetako trafiko astunaren desbideratzea planteatzen du hiriarteko garraio-sareetara (esaterako, A-15, CN-1 eta AP-8) sarbide azkar eta zuzenak jartzeari esker. LPPak proposatzen duen beste planteamendu bat da GI-20 errepidea hiri-banaketarako errepide bihurtzea, hartara, ahal den neurrian, errepide horretako trafiko astuna kenduta.

Horren aurrean, indarrean 16 urte daramatzan LPParen apustua da portuko trafiko astunaren irteera ekialdetik izan dadin sustatzea, hau da, Lezotik. Horrekin lortzen dena zera da: portuaren lotura zalantzarik gabe hobetzea, GI-636 errepidea autobide zabalerara handituta Errenteriako gunean, portuaren eta etorkizuneko Lezoko plataforma intermodalaren arteko lotura zuzena ezartzeko bide bat sortzea, GI-636 banatuaren laguntzari esker, eta AP-8 autopistarekin lotura berri bat egitea Lanbarrenen, trafiko astuna Arragua-Larzabaletik igaro dadin ekiditeko.

Irtenbide honek, printzipioz, lehentasuna du beste aukera batzuen aurrean, esaterako, GI-20 errepidetik/errepiderako sarbide zuzena Gomistegiko biribilgunetik igaro gabe. Gainera, zentzu honetan, azpimarratu beharra dago Gomistegiko biribilguneak, Eptisa enpresak aurtengo uztailan burututako edukiera-neurketen arabera, egunero 430 kamioiko trafiko astuna duela porturako sarrera/irteera noranzko bakoitzean eta 350 kamioi-

según se indica, pueden resultar fundamentales para la aprobación definitiva del plan, y que por tanto, y siempre según la Orden Foral, deben ser tenidas en cuenta en el documento definitivo.

5. El Consejo de Administración de 29 de noviembre de 2016 aprobó el informe de respuesta a las alegaciones cuyo contenido se reproduce en lo esencial a continuación:

2. Aspectos competenciales.

La Sentencia del Tribunal Supremo de 27 de mayo de 2014 y la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco de 20 de julio de 2012, referidas a la tramitación del vigente Plan Especial, confirman la validez de la misma y la competencia de la Diputación Foral para la tramitación y aprobación del Plan Especial de ordenación de la zona de servicio del Puerto de Pasaia.

El artículo 4.1 de las Normas Urbanísticas del vigente Plan Especial dispone que la revisión del Plan se realizará según el mismo procedimiento establecido para su aprobación, que es el que han seguido tanto la Autoridad Portuaria como la Diputación Foral de Gipuzkoa.

3. Cuestiones de compatibilización.

El grueso de las cuestiones que la Diputación Foral desea ver resueltas en el documento definitivo y una parte importante de las alegaciones presentadas hacen referencia a la ordenación de La Herrera Norte, con sus implicaciones en el tráfico.

3.1. Accesos al puerto.

Se han presentado varias alegaciones al esquema viario que plantea el Plan Especial con relación a los accesos del Puerto que tienen en común la necesidad de una salida directa del puerto hacia la GI-20 evitando la rotonda de Gomistegi, de acuerdo con el proyecto redactado por la Diputación Foral en el año 2010.

Este proyecto tiene un presupuesto (IVA incluido) de 29.960.000 € y con ramales de pendientes superiores al 4,5 % y un ramal con una pendiente máxima del 7,5 %.

El Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia se ha redactado de forma paralela y coordinada con el Plan Territorial Parcial de Donostialdea, aprobado definitivamente en agosto de 2016. La solución de conexión viaria la ha fijado dicho Plan Territorial Parcial, ya que el mismo tiene una visión más general de la problemática comarcal que la del Plan Especial.

El Plan Territorial Parcial (PTP) plantea el desvío del tráfico pesado de las carreteras más urbanas con incorporaciones rápidas y directas con las redes interurbanas de transporte como son la A-15, CN-1 y AP-8. Otro planteamiento que establece el PTP es la necesidad de transformación de la GI-20 en un vial de distribución urbana eliminando en lo posible el tráfico de pesados por ella.

Ante ello, la apuesta del PTP, de 16 años de vigencia, se fija en potenciar la salida del tráfico pesado viario del puerto por el este, es decir por Lezo, mejorando sin duda su enlace, ampliando a sección de autovía la GI-636 en la zona de Rentería, la ejecución de un vial de unión directa entre el puerto y la futura plataforma intermodal de Lezo apoyándose en la GI-636 desdoblada y la ejecución de un nuevo enlace con la autopista AP-8 en Lanbarren para evitar el paso de tráfico pesado por Arragua-Larzabal.

Este esquema de solución es en principio prioritario frente a otras posibilidades como el acceso directo a o desde la GI-20 sin pasar por la glorieta de Gomistegi. Además y en este sentido es necesario recalcar que la rotonda de Gomistegi, según aforos realizados por Eptisa en Julio de este año, tiene un tráfico de pesados diario de 430 camiones en cada sentido de entrada-salida al puerto y de 350 en cada sentido de entrada-salida hacia Euskadi

koa Euskadi Etorbiderako sarrera-irteera noranzko bakoitzean. Zalantzarik gabe, trafikoa hauek ez dute konpentsatuko GI-20 errepediderako lotura zuzena egiteko proiektuari aurreikusi zaion inbertsioa.

Halaber, kontuan hartu behar da egungo sarbideak duen arazoetako bat dela portuko bidearen eta Gomistegiko biribilgunearen arteko loturan dagoen zebrabidea. Zebrabide hori oinezkoentzako pasabide batekin ordezkatzeko da ETS geltokiko oinezko-txirrundulari loturarako proiektuan, Herrera eta Trintxerpe artean.

Aztertutako aukerak honakoak izan dira:

a) Indarrean dagoen Plan Bereziaren dagoena. Baztertu egin da La Herrerako portu-eremuko lerrotzatzeak aldatzeko beharra dakarrelako, izan ere, horrek ingurunearen kudeaketa zailduko luke eta hirigintza berritzeko kostu garrantzitsuak ekarriko lituzke.

b) Publikoaren informaziorako eskuragarri jarritako berrikusketa-dokumentuarena. Baztertu egin da txostenaren atal honetan azaldutako arrazoiengatik.

c) Portuko irteera egungo bidetik mantentzea eta Aduana kalera sarrera zuzena eraikitzea. Aukera honek 1750 m²-ko biltegi bat kentzea ekarriko luke eta gehiegizko kostua duela erabaki da, ekarriko lituzkeen abantailekin alderatuta. Biribilguneak trafikoa hartzeko gaitasun nahikoa duela eta saihebidetik porturako sarrera, biribilguneetik igarota, funtzionamenduari gutxien eragiten dion mugimendua dela kontuan hartuta, aukera honen abantaila nagusia izango litzateke sarbide-kontrolan gerta litezkeen ilara hipotetikoetarako tokia izatea. Egoera hau ez da gertatzen gaur egun Escalerillas sarbidean. Kontrol-puntuaren diseinu eta kudeaketa egokia sarbide berri bat eraikitzea baino askoz ere irtenbide ekonomikoagoa izango litzateke.

3.2. Lonjatik datozen edo lonjara doazen ibilgailu astunen zirkulazioa.

Gaur egun, 16 tonako muga dago Euskadi Etorbidetik zirkulatzeko ibilgailuentzat. Pasaiaiko Udalak onartu egin du Trintxerpeko kaia erabilera publikorako irekitzearen inguruko Plan Bereziaren berrikusketa eta, ondorioz, baita Euskadi Etorbidearen erabilera ere, Hospitalillotik lonjara bitartean, arrantza-trafikoa erabilera. Hala ere, ez da egokitzat jotzen ibilgailu astunen zirkulazioa Gomistegiko biribilguneetik Hospitalillora.

Araza hau konpontzeko lonjatik datozen edo lonjara doazen 16 tonatik gorako ibilgailuentzat sarrera eskusiboa sortu da E.3.3 eta E.3.4 eraikinen artean. Lonjara doazen kamioientzat itxaron-gunea bat gaituko da, gaur egun Escalerillas oinezkoen pasabidearen ondoan dagoenaren modukoa.

Eskema Zuzentzailea aldatu egingo da sarrera berri hau barne hartzeko eta Herrerako mendebaldeko lotura zuzena kentzeko.

3.3. Hiriaren eta portuaren elkarreraginerako erabilera.

Pasaiaiko Portuko Eremu eta Erabileren Mugaketak hiru eremu sailkatzen ditu «Portuko eremu gehigarri - Portu-hiri elkarrekin erabilera mistoko» gisa:

- Sarrerako kanala.
- Herrera, Hospitalillo eta Herrerako kaiko mendebaldea (AZTI eta SAGEP eraikinen gunea) barne.
- Lezoko polikiroldegia ondoko partzela.
- Bizkaia plaza, Pasai Donibanen.

Izapidetze bidean da Portuko Eremu eta Erabileren Mugaketaren (PEEM) aldaketa puntuala arrantza-eremuari erabilera hori gehitzeko helburuarekin, hartara eremu hori Arrantza - Hiri-portu elkarreraginerako erabilera mistoko eremu bilakatuta.

Etorbidea, indudablemente tráficos que no compensan la inversión prevista en el proyecto de conexión directa con la GI-20.

Debe tenerse en cuenta asimismo que uno de los problemas que presenta el acceso actual es el paso de cebrá existente en la conexión del viario del puerto con la rotonda Gomistegí. Este paso se sustituye por una pasarela peatonal en el proyecto de conexión peatonal-ciclista de la estación de ETS en Herrera con Trintxerpe.

Las alternativas analizadas han sido las siguientes:

a) La contenida en el Plan Especial vigente. Se rechaza porque obliga a modificar todas las alineaciones del área portuaria de La Herrera, dificultando la gestión del ámbito y generando importantes costes de reurbanización.

b) La contenida en el documento de revisión sometido a información pública. Se rechaza por los motivos expuestos en este apartado del informe.

c) Mantenimiento de la salida del puerto por el vial actual, y construcción de una entrada directa a la Calle Aduana. Se considera que el coste de esta alternativa, que exigiría además eliminar un almacén de 1.750 m² no se justifica por las ventajas que reportaría. Partiendo de que la rotonda tiene capacidad para absorber el tráfico y de que la entrada desde la variante al puerto a través de la rotonda es el movimiento que menos interfiere en su funcionamiento, la principal ventaja sería el disponer de espacio para hipotéticas colas que se formasen en el control de accesos. Estas situaciones no se dan en la actualidad en el acceso de Escalerillas. Un adecuado diseño y gestión del nuevo punto de control es una solución mucho más económica que la construcción de un nuevo acceso.

3.2. Tránsito de vehículos pesados con origen o destino en la lonja.

Actualmente existe un límite de 16 toneladas para los vehículos que circulen por Euskadi Etorbidea. El Ayuntamiento de Pasaia aprueba la propuesta del documento de revisión del Plan Especial relativa a la apertura al uso público del muelle de Trintxerpe y por tanto la utilización de Euskadi Etorbidea desde Hospitalillo hasta la lonja para el tráfico pesquero. Sin embargo, no considera adecuado el tránsito de vehículos pesados desde la rotonda Gomistegí hasta Hospitalillo.

Para resolver este problema se establece un acceso exclusivo para vehículos de más de 16 toneladas con origen o destino en la lonja entre los edificios E.3.3 y E.3.4. Se habilitará un área de espera para camiones destinados a la lonja, como la que existe actualmente junto a la pasarela peatonal de Escalerillas.

Se modificará el Esquema Director para recoger este nuevo acceso y eliminar la conexión directa en la zona Oeste de Herrera.

3.3. Uso de interacción puerto-ciudad.

La Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del puerto de Pasaia califica tres zonas como de uso mixto Complementario portuario-Interacción puerto ciudad:

- Canal de entrada.
- Herrera, incluido Hospitalillo y la zona Oeste del Muelle de Herrera (zona de los edificios AZTI y SAGEP).
- Parcela junto al polideportivo de Lezo.
- Plaza de Bizkaia, en Pasai Donibane.

Se encuentra en trámite una modificación puntual de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP) para incorporar este uso a la zona pesquera, que pasaría a ser mixta Pesquera-Interacción puerto-ciudad.

Aurkeztutako alegazioak aztertuta eta antolaketan lortutako ehetasun-maila kontuan hartuta, Arauetan ageri den hiri-portu elkarreraginerako erabileraren definizioa aldatu beharra dago zehatzagoa izan dadin.

Ondorengo idazketa onartzea proposatzen da:

22. artikulua. Hiriaren eta portuaren elkarreraginerako erabilera.

Hiri-portu elkarreraginerako erabilerak barne ditu, Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen testu bateginaren 72. artikuluan xedatutakoaren arabera, honakoen moduko erabilerak: ekipamendu kulturalak, aisialdirako ekipamenduak, azokak, erakusketak eta portuarekin lotura estua ez duten bes-telako merkataritza-jarduerak, industrialak barne, portuaren eta bere hiri-ingurunearen arteko trantsizio-espazioak sortzeko hel-buruarekin.

PEEMan definitutako Portuko eremu gehigarri - Hiri-portu el-karreraginerako erabilera mistoko edo Arrantza - Hiri-portu el-karreraginerako erabilera mistoko eremuetan bi eratako erabile-rak aldi berean izan ahalko dira, La Herrera Hegoaldea eremuan izan ezik (IC.4.1 eta IC.4.2 partzelak), bertan portuko erabilera gehigarria izango baita soilik. IC.4.3 partzelan hiri-portu elkarre-raginerako erabilera teilatura mugatuko da.

3.4. Erabilera tertziarioa.

Hiri-portu elkarreraginerako erabilerarako proposatutako al-daketarekin bat etorrita, eta aurkeztutako alegazioei erantzuna emateko ere, Hirigintza Arauen 37. artikulua 1 eta 2 b) atalak aldatzea proposatzen da, honako idazketa izango dutenak:

1. Jarduera tertziarioak burutzen diren zerbitzugunearen partzei aplikatzen zaie, batik bat portuko jarduerekin lotura estua ez dutenak, hurbileko portu-erabilerak osatzen dituen eta erabilera horiek hiriarengandik bereizten dituen trantsizio dina-mikoko espazio bat sortu ahal izateko, erabilera horien gainean zortasunik edo eragozpenik eragin gabe.

2. b) Merkataritza txikizkaria, azalera handiak izan ezik.

3.5. Ekipamenduen erabilera.

Alegazioetan eskatzen diren ikerketarako egonaldi eta jar-dueren moduko ekipamenduei tokia egiteko xedearekin, hau da, Pasaia Udalak 2011n onartutako irizpide eta helburuetan adierazitako erabilerak barne hartzeko, 38. artikuluar 3. puntu bat gehitzea proposatzen da, honako idazketarekin:

3. Ostatu-erabilera onartuko da ekipamendu-partzeletan baldin eta erabilera hori ezinbestekoa bada partzelan ezarri den interes publikoko jarduera nagusiaren garapenerako, betiere ostatu-erabilera osagarria izango dela kontuan hartuta espazioaren okupazioari dagokionez.

3.6. La Herrera eremua.

Aurkeztutako alegazio eta txostenen analisiak eremu honen antolaketan zenbait doikuntza burutzea aholkatzen du, izan ere, eremu hau izango da eraldaketa handiena biziko duena Plan Bereziaren berrikusketaren aplikazioarekin.

Atxikitako II.5.01 planoak aldaketa hauek jasotzen ditu, la-burbilduta:

— Aduana kaletik porturako sarrera zuzena kentzea.

— Aduana kalearen eta Euskadi Etorbidearen arteko lotura 3. eremuan (Hospitalillo) lonjako ibilgailu astunentzat soilik.

— Zerrenda tertziarioa L.3.1 partzelan (Correos eta Ciriza ar-tean) 11 metroko garaierarekin (behe-solairua gehi beste 2) eta 17 metroko zabalerarekin, Euskadi Etorbidetik irisgarria den lur-peko aparkalekuarekin.

Atendiendo a las alegaciones presentadas y teniendo en cuenta el nivel de detalle alcanzado en la ordenación, la definición del uso de Interacción Puerto ciudad que se hace en las Normas debe modificarse para dotarla de mayor precisión.

Se propone adoptar la siguiente redacción:

Artículo 22. Uso de interacción puerto-ciudad.

El uso de interacción puerto-ciudad abarca, de acuerdo con lo establecido en el artículo 72 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, usos tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, incluidas las industriales, con la finalidad de establecer espacios de transición entre el puerto y su entorno urbano.

En las zonas de uso mixto Complementario Portuario-Interacción puerto ciudad o uso Pesquero-Interacción puerto ciudad definidas en la DEUP podrán coexistir usos de ambos tipos, con excepción de la zona de La Herrera Sur (Parcelas IC.4.1 e IC.4.2) cuyo uso será exclusivamente Complementario Portuario. En la parcela IC 4.3 el uso de interacción puerto-ciudad se limitará a la cubierta.

3.4. Uso terciario.

Coherentemente con la modificación propuesta para el uso de interacción puerto-ciudad, y en respuesta asimismo a las alegaciones presentadas, se propone modificar el apartado 1 y el apartado 2 b) del artículo 37 de las Normas Urbanísticas, que quedará redactado como sigue:

1. Se aplica a las parcelas de la zona de servicio en las que se desarrollan actividades de tipo terciario, fundamentalmente no ligadas directamente a la actividad portuaria, al objeto de dar cabida a actividades que permitan crear una zona de transición dinámica que complemente los usos portuarios próximos y los separe de la ciudad, sin generar servidumbres ni interferencias sobre los mismos.

2. b) Comercio al por menor, salvo grandes superficies.

3.5. Uso de equipamiento.

A fin de dar cabida a cierto tipo de equipamientos, como residencias y actividades de investigación, que se demandan en las alegaciones que solicitan la incorporación de los usos contenidos en los criterios y objetivos aprobados por el Ayuntamiento de Pasaia en 2011, se propone incorporar un apartado 3 al artículo 38 con la siguiente redacción:

3. Se admitirá el uso de alojamiento en las parcelas de equipamientos si éste es estrictamente imprescindible para el desarrollo de la actividad e interés público que con carácter principal se implante en las mismas, siendo el uso de alojamiento siempre accesorio en términos de ocupación del espacio.

3.6. Zona de La Herrera.

El análisis de las alegaciones e informes presentados aconseja la adopción de ciertos ajustes en la ordenación de esta área, que es la que experimentará una mayor transformación en virtud de la aplicación de la revisión del Plan Especial.

El plano II.5.01 adjunto recoge estas modificaciones, que en resumen consisten en:

— Supresión del acceso directo al puerto por la calle Aduana.

— Conexión entre la calle Aduana y Euskadi Etorbidea en el Área 3 (Hospitalillo) únicamente para los vehículos pesados de la lonja.

— Franja terciaria en la parcela L.3.1 (entre Correos y Ciriza) con 11 m de altura (planta baja más 2) y una anchura de 17 m, con parking subterráneo accesible desde Euskadi Etorbidea.

– Hiru erabilera onargarrien (terziarioa, logistikoa, industrial) antolaketa erkidea L.3.1 eta L.3.2 partzeletan: 13 metro arteko pabiloiak (11m Euskadi Etorbidetik, kotaren alde delata eta) eta bi solairu gehiago egiteko aukera Aduana kaletik hurbilen dagoen gunean, Azkuene kaletik dagoen ikuspegia mantenduta eta pantaila bat sortzea saihestuta.

– L.3.1 eta L.3.2 partzeletara sarrera Aduana kaletik.

– L.3.1 eta L.3.2 partzela hauen gaineko jarduna partzela bakoitzaren osotasunaren inguruko antolaketa-aurreproiektu bidez burutuko da, faseka banatutako egikaritze-planteamendu bat onartuta.

– La Herrera Hegoaldean IC.4.2 partzelaren garaierak aldatu dira Pasaia Udalak eskatutakoaren arabera. 300 metroko luzera duen eraikin jarraitua ekiditea da helburua, horrek ikus-oztopo garrantzitsua ekarriko lukeelako kalearen ibilbidean. Nabearen garaiera orokor gisa, 8 metroko garaiera ezarri da portuko kotatik hasita, kalearen kotekin bat etorrita. Zokalo horren gainetik 3 metro gehigarriko garaiera ez jarraitua baimendu da, gehienez ere 70 metroko luzerarekin eta gutxienez ere 25 metroko tarteeekin.

L.3.1 eta L.3.2 partzelen xedea mantendu da jarduera ekonomikoki bultzatzaileak bertan kokatzeko. Halaber, sarreraren kontrola Aduana kaleko mendebaldeko muturrera mugitu da, Gomistegiko biribilgunearekin dagoen lotura-adarrera.

4. Ingurumen alderdiak.

Gipuzkoako Foru Aldundiko Ingurumen Zuzendari Nagusiaren 2015eko abenduaren 30eko ebazpenari jarraiki, Plan Bereziaren berrikusketari ingurumen-ebaluazio estrategiko arrunta egitea adostu zen, ingurumenerako eragin garrantzitsua izan ditzakeela ondorioztatu baitzen. Era berean, ebaluazio horren irismen-dokumentua onartu zen eta horren aurka ezin daiteke errekurtsorik jarri, izapide-ekintza baita.

Portuko Agintaritzak argudiatu zuen Plan Bereziaren berrikusketak ebaluazio erraztua behar zuela eta ebaluazio hori berrikusketak indarrean dagoen antolaketarekiko sartutako aldaketek soilik burutu behar zitzaizkion. Aipatutako ebazpenean, Plan Bereziak ingurumenerako eragin garrantzitsua izan ditzakeela ondorioztatzeko arrazoi guztiak portuaren ustiapenak dituen ingurumen-eraginekin lotuta daude, baina ustiapen hori dagoeneko bazen Plan Bereziaren berrikusketak prestatu zen momentuan, hau da: portuko jarduera osatzen duten salgaien manipulazio-eragiketen multzoa eta errepideko, trenbideko edo itsasoko trafikoko mugimenduak.

Portuko Agintaritzak burututako ingurumen-azterketa estrategikoa Plan Bereziaren aurreikusitako hirigintzaren arloko jardueren ingurumen-alderdietara mugatzen da.

Aurkeztutako ingurumen-alegazioetan bereziki azpimarratu dira alegatzaileek antzemandako desberdintasunak ingurumen-dokumentuaren eta ingurumen-azterketa estrategikoko artean.

Ez dugu esango desberdintasun horiek ez daudenik, baina, gure ustez, erabat justifikatuak daude, bestela, Estatuak duen interes orokorreko portuen alorreko eskumen eksklusiboari dagozkion alderdiak inbadituko litzuzke ingurumen-adierazpen estrategikoak.

2016ko azaroaren 17ko Estatuaren Abokatutzaren txostenak dio:

«Pasaia Portuko Agintaritzari dagokio, portuko demanio eta ustiapenaren tutoretzarako alorrean dituen eskumen eksklusiboak baliatuta, Ingurumen Azterketa Estrategikoaren irismena zehaztea eta, Plan Bereziaren hirigintza-izaera eta ingurumen-ebaluazioen inguruko abenduaren 9ko 21/2013 Legearen 20. artikuluan eta IV. Eranskinean xedatutakoa kontuan hartuta, irismen-dokumentuan zedarritutako xedapenak erabakitzea, betiere aurreko ondorioetan jasotako mugak errespetatuta, aukeraren eta balorazio zuhurren oinarritzko printzipioaren arabera.»

– Ordenación común a los tres usos admisibles (terciario, logístico, industrial) en las parcelas L.3.1. y L.3.2, consistente en pabellones de hasta 13 m (11 m desde Euskadi Etorbidea, por la diferencia de cota) y posibilidad de dos pisos más en la zona más próxima a la calle Aduana, preservando las vistas desde la calle Azkuene y evitando el apantallamiento.

– Acceso a las parcelas L.3.1 y L.3.2 desde la calle Aduana.

– La actuación sobre estas parcelas L.3.1 y L.3.2 será mediante anteproyectos de ordenación sobre la totalidad de cada parcela, admitiendo un planteamiento de ejecución por fases.

– En La Herrera Sur se modifican las alturas de la parcela IC.4.2 en el sentido solicitado por el Ayuntamiento de Pasaia. El objetivo es evitar un frente edificado continuo de 300 m de longitud que supone una importante barrera visual en el recorrido de la calle. Como altura general de la nave se establece una altura de 8 metros desde la cota del puerto, que coincide con las cotas de la calle. Sobre este zócalo se autoriza una altura discontinua de 3 metros más, con una longitud máxima de 70 metros con separaciones mínimas de 25 metros.

Se mantiene la vocación de las parcelas L.3.1 y L.3.2 para la ubicación de actividades económicas tractoras, así como el traslado del control de accesos al extremo Oeste de la calle Aduana, en el ramal de conexión con la glorieta Gomistegi.

4. Cuestiones ambientales.

Por resolución del Director General de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Gipuzkoa de 30 de diciembre de 2015 se acordó someter la revisión del Plan Especial a evaluación ambiental estratégica ordinaria al concluirse que puede tener efectos significativos sobre el medio ambiente y se aprobó el documento de alcance, contra la que no cabe recurso por tratarse de un acto de trámite.

La Autoridad Portuaria sostuvo que la revisión del Plan Especial debía someterse a evaluación simplificada, y esta evaluación limitarse a los cambios que la revisión introduce sobre la ordenación vigente. Los motivos por los que dicha resolución considera que el Plan Especial puede tener efectos significativos sobre el medio ambiente se derivan todos de los efectos ambientales de la explotación del puerto, que ya existe en el momento de formularse la revisión del Plan Especial y que se manifiesta en el conjunto de operaciones de manipulación de mercancías y movimiento de tráfico rodados, ferroviarios y marítimos que constituyen la actividad portuaria.

El estudio ambiental estratégico elaborado por la Autoridad Portuaria se limita a los aspectos ambientales de las actuaciones de naturaleza urbanística previstas en el Plan Especial.

En las alegaciones de contenido ambiental presentadas se hace especial énfasis en las diferencias que se detectan por los alegantes entre el documento ambiental y el estudio ambiental estratégico.

No negamos que esas diferencias existan, sino que afirmamos que se encuentran perfectamente justificadas pues en caso contrario se estaría dando pie a una declaración ambiental estratégica que invadiría aspectos referentes a la competencia estatal exclusiva en materia de puertos de interés general.

El informe de la Abogacía del Estado de 17 de noviembre de 2016 señala que:

«Corresponde a la Autoridad Portuaria de Pasaia, en ejercicio de sus competencias exclusivas en materia de tutela del demanio y explotación portuarias, determinar el alcance del Estudio Ambiental Estratégico, introduciendo aquellas determinaciones que, en consonancia con la naturaleza urbanística del Plan Especial y de acuerdo con el contenido que detalla el art. 20 y el Anexo IV de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, vengán delimitadas en el documento de alcance y sean respetuosas con las limitaciones que se han hecho constar en las previas conclusiones, de acuerdo con un principio esencial de oportunidad y prudencia valorativa.»

Portuko Agintaritzaren aburuz Plan Bereziaren berrikusketa-
ren egungo izapideetan barne hartu behar ez diren alderdiak
honela multzoka daitezke, laburbilduta:

– Plan Bereziari esleitutako alorra portuaren hirigintza-
artikulazioa jorratzea da. Portuaren ustiapenarekin lotutako
gaiak Portu Ordenantzan ebazten dira (esaterako, Solteko
Gaien Manipulaziorako Jarraibidean) eta baita Portuko Agintari-
tzak, bere portuko jabari publikoaren gaineko polizia-eskume-
nak baliatuta, presta ditzakeen gainerako tresna eta ebazpene-
tan ere.

Honela, hirigintza-izaera duten gaiak jorratu dira soilik, es-
pazioaren antolaketarekin eta eraikuntza-konfigurazioarekin lo-
tutakoak alegia. Hirigintzaren alorretik haratago doazen eta us-
tiapenaren alorrean sartzen diren gaiak ez dira izapide honetan
barne hartu.

– Plan Bereziaren esparrua portuko jabari publikora muga-
tuta dago. Beraz, jabari horretatik at geratzen diren gaiak ez
dira Plan Berezi honen xede izango.

– Erabilera bakoitzerako portuaren barneko kokaleku des-
berdinen aukerak eragiketen eta ingurumenaren ikuspegitik az-
tertu dira. Portu honen ezaugarri nagusiak dira duen espazio
mugatua, kaia estuak eta biltegitratze-gaitasun mugatua, ondo-
rioz, azalera esleitzeko parametro malguak behar ditu, denbo-
rarekin aldatuz joan daitezkeenak.

– Sektore motako araudietan dagoeneko araututa dauden
alderdiak –lurzoruaren kalitatea, isuri atmosferikoak, ur-inguru-
nera isurketak, etab.– ez dira Plan Bereziaren arautu. Horren arra-
zoia da, alde batetik, lehenago aipatu den bezala, ez direla hiri-
gintzaren alorrekoak eta, bestetik, alderdi horiek arautzen di-
tuen araudiak izanda, Plan Bereziak ez duela horiek jorratzeko
inolako beharrik.

Berez, gerta liteke Plan Bereziak, hirigintza-arauak beste
alor batzuetara zabaltzeko ahaleginean, jarduera jakin bat arau-
tzea momentu horretan indarrean dagoen araudiarekiko modu
deskoordinatuan eta, horren ondorioz, Plan Berezia etengabe
berrikusi beharko litzateke, gainerako araudiak berrikusten
diren erritmo berean. Honelako egoerak ekidite aldera uzten da,
hain zuzen ere, sektoreko araudien esku hirigintzako alderdi es-
klusiboak ez diren gai guztietarako obligazioen xedapena.

– Plan Bereziaren araudiak gorago aipatu diren preskrip-
zioak eta esparruak jasoko ditu, ingurumen-azterketa estrategi-
koarekin bat etorrita. Honela, esaterako, ingurumen-azterketa
estrategikoak barne du hirigintza-alderdi garrantzitsuen Zaintza-
rako Programa bat eta, gainerako kasuetan, Administrazio Kon-
tseiluak 2015eko abenduaren 17ko bileran onartutako Portuko
Eragiketen Jarraibide Teknikoa aipatzen du esparru arautzaile
gisa. Ingurumen-azterketa estrategiakoak barne du ere Erakunde
arteko Mahaian adostutako neurrien jarraipena, esaterako: por-
tuko jarduerak sortzen duten zarata-maila (urriaren 19ko
1367/2007 Errege Dekretuak eta horren ondorengo egunera-
ketek xedatutako kalitate akustikoaren helburuak betetzea),
portu barruko airearen kalitatearen kontrola Eusko Jaurlaritzan
kabina mugikorren instalazioari esker eta solteko gaien aire
zabaleko biltegi-gunetik datozen euri-uren tratamenduaren kon-
trolla.

Hori kaltetu gabe, ingurumen-azterketa estrategiakoan, ustia-
pen-faseko zenbait inpaktu ebaluatu dira, ez ebaluazio hori bu-
rutzeko obligaziorik dagoelako, baizik eta interesgarritzat jo-
delako ezagutzera ematea, alde batetik, Plan Bereziaren berrikus-
ketak izango duen eragin positibo orokorra eta, bestetik, buru-
tzen ari diren jardunak, hala nola, Portuko Eragiketen Jarraibi-
dea.

Las cuestiones que esta Autoridad Portuaria considera que
no han de ser incluidas en la actual tramitación de revisión del
Plan Especial pueden, de manera resumida, agruparse de la si-
guiente manera:

– La materia asignada al Plan Especial es la de atender a la
articulación urbanística del puerto. Aquellas cuestiones vincula-
das a la explotación portuaria son resueltas por la Ordenanza
Portuaria (como puede ser la Instrucción de Manipulación de
Graneles) y los restantes instrumentos y resoluciones que la Au-
toridad Portuaria pueda elaborar en ejercicio de sus potestades
de policía sobre el dominio público portuario.

Siendo así, únicamente se ha dado respuesta a aquellas
cuestiones que se entienden tienen carácter urbanístico, refe-
rentes a la ordenación del espacio y su posible configuración
edificatoria. Aquellas que por exceder del ámbito urbanístico e
interferir en la explotación, se entiende que no son objeto de
esta tramitación.

– El ámbito del Plan Especial únicamente puede circunscri-
birse al dominio público portuario. Siendo así, aquellas cuestio-
nes que quedan fuera de dicho dominio no son objeto de este
Plan Especial.

– Las alternativas de localización de los distintos usos den-
tro del puerto se han valorado tanto desde el punto de vista
operativo como desde el punto de vista ambiental. Este puerto
se caracteriza por una clara limitación espacial, con unos mue-
lles estrechos y limitada capacidad de almacenamiento, lo que
obliga a tener parámetros de asignación de superficies flexi-
bles, que puedan evolucionar a lo largo del tiempo.

– Aquellas cuestiones que ya están reguladas por normativa
de tipo sectorial –calidad del suelo, emisiones, vertidos al medio
hídrico, etc.– no son objeto de reglamentación por parte del Plan
Especial. Esto es debido a que, por un lado, como ya se ha indi-
cado anteriormente, no son de ámbito urbanístico, y por otro, el
mero hecho de la existencia de normativa que ya las regula hace
innecesario que el Plan Especial aborde esta cuestión.

De hecho, podría darse la situación en la que el Plan, bajo
esa aspiración de ampliar la regulación de lo urbanístico a otros
ámbitos, pueda estar regulando la actividad de manera desco-
ordinada a la normativa vigente en cada momento, y que para
su adecuación a tal fin, el Plan debiera estar en continua revi-
sión, al mismo ritmo que lo hacen el resto de normativas. Para
evitar este tipo de situaciones, es por lo que se deja de la mano
de la normativa sectorial la fijación de las obligaciones a cum-
plir en aquellas que no son estrictamente urbanísticas.

– La normativa del Plan Especial recogerá las prescripcio-
nes y remisiones a que se ha hecho referencia, en coherencia
con el estudio ambiental estratégico. Así, por ejemplo, en el es-
tudio ambiental estratégico se incluye un Programa de Vigilan-
cia de los aspectos urbanísticos de relevancia y para lo restante
se remite a la Instrucción Técnica de Operaciones Portuarias
aprobada por el Consejo de Administración en su sesión del 17
de diciembre de 2015. El estudio ambiental estratégico incluye
también el seguimiento de las medidas consensuadas en el ám-
bito de la Mesa Interinstitucional, como son el control de los ni-
veles de ruido generados por la actividad portuaria (cumplimien-
to de los objetivos de calidad acústica del Real Decreto
1367/2007 de 19 de octubre y modificaciones posteriores), el
control de la calidad del aire dentro del recinto portuario me-
diante la instalación e cabinas móviles de calidad del aire por el
Gobierno Vasco, y el control del tratamiento de las aguas pluvia-
les procedentes de la zona de acopio a la intemperie de grane-
les sólidos.

Sin perjuicio de esto, en el estudio ambiental estratégico se
han evaluado ciertos impactos en fase de explotación, no por-
que exista obligación para ello, sino porque se considera de in-
terés poner de manifiesto, por un lado, el efecto positivo que
tendrá en su conjunto la revisión del Plan Especial, y por otro,
las actuaciones que se están llevando a cabo, como por ejem-
plo la Instrucción de Operaciones Portuarias.

Zentzu horretan, 2016ko azaroaren 17ko Estatuaren Abokatu-tuzaren txostenak dio:

«Zehazki, portuaren ustiapenaren alorreko eskumenak ez eragozteko edo oztopatzea bermatzeko xedearekin, ingurumen-organok errespetatu beharko du «portuko eragiketen jarraibide tekniko», Pasaiaiko portuko zerbitzugunea antolatzekeko plan bereziaren berrikusketaren ingurumen azterketa estrategikoari 2. Eranskin gisa atxiki zaiona. Horrek esan nahi du ezingo direla exijitu Jarraibide horren bitartez Pasaiaiko Portuko Agintaritzak, portuko kudeaketarekin lotuta, onartu dituen xedapenen alorrean sartzen diren ingurumen-xedapenak.»

5. Ekonomia eta finantza azterlana.

Hainbat alegaziotan Plan Bereziaren berrikusketak-dokumentuak ekonomia- eta finantza-azterlanari emandako tratamendu zalantza jarri dela ikusita, hemen jaso dira azterlan horren inguruko hausnarketa orokorrak, alegazio bakoitzari emandako erantzun xehatua kaltetu gabe.

Jabari publikoari eskusiban eragiten dion Plan Berezia izanda, Lurzoruaren eta Hiri Birgaitzearen Legearen testu bategina onartzen duen urriaren 30eko 7/2015 Legegintzako Errege Dekretuaren 22.5 artikulua (e) atalean (2015eko urriaren 31ko *Estatuko Aldizkari Ofiziala*) eskatzen dena jorratu behar da eskusiban, hau da, Administrazioak finantzatu beharreko sare publikoen finantzaketa eta mantentzea bermatzeko beharrezkoa den gaitasun publikoaren ebaluazioarekin eta horrek dagokion Ogasun Publikoetan duen eraginarekin lotutako alderdiak.

Sare eta espazio publiko horien barruan, logikoa den bezala, hiri-portu elkarreraginerako erabilera publikorako esleitutako eremuak soilik aipatu dira alegazioetan, izan ere, gainerakoak portu-tasen bidez finantzatzen dira, Estatuko Portuen eta Merkataritza Itsasketako Legearen testu bateginean jasotzen den autofinantzaketa-printzipioaren arabera.

Plan Bereziaren berrikusketak-dokumentuak barne duen ekonomia- eta finantza-azterlanak modu xehatuan kuantifikatzen ditu inbertsio berri horiek eta horien finantzaketa eta mantentzea Lurraldeko Administrazioen esku uzten du (Foru Aldundia, Eusko Jaurjaritza, Udalak), horien arteko banaketarik zehaztu gabe, hiri Portuko Agintaritzaren eskumenetatik kanpo baitago, Plana prestatu duen erakunde gisa.

Gure aburuz, gai hau Pasaialdeko eraldaketarako beharrezko jardun guztiak jasotzen dituen Esparru Hitzarmen bat izenpetzeko osatu den Erakunde arteko Batzordearen baitan ebatzi beharko litzateke.

Ondorioz, Administrazio Kontseiluak dokumentuan ondoko aldaketak sartzea onartu zuen:

a) Gomistegi biribildugunean hiri- eta portu-trafikoak banatzeari buruz, Portu Agintaritzak hasieran onartutako Plan Bereziaren berrikuspen-dokumentuan aurreikusitako soluzioa mantentzeko analisia egiteko bere prestutasuna azaltzen du, Foru Aldundiak bere ardurapeko interes publikoko helburuak lortzeko beharrezkoa ikusten badu.

b) 16 tonatik gorako ibilgailuen sarrera eskusiboa Hospitalilloko bi ekipamendu eraikinen artean, lonjatik atera eta lonjara doazen ibilgailuek Gomistegi eta Hospitalillo artean Euskadi Etorbidea erabili beharrik ez izateko.

c) Hirigintza-arauen 22. artikuluko erredakzio-doikuntzak, portua eta hiriaren arteko interakzio guneei dagokionez.

d) Hirigintza arauen 37. artikulua aldatzea saltoki handiak jartzei buruzko debekua garbi ezartzeko.

En este sentido, el informe de la Abogacía del Estado de 17 de noviembre de 2016 indica que:

«De manera particular, la no perturbación o interferencia en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria se salvaguarda respetándose por el órgano ambiental la «instrucción técnica de operaciones portuarias» que se acompaña como Anexo 2 al estudio ambiental estratégico de la revisión del plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto de Pasaia, lo que supone no exigir determinaciones medioambientales que se adentren en el desarrollo concreto que, vinculado a la gestión portuaria, se ha aprobado por la Autoridad Portuaria de Pasaia mediante la citada Instrucción.»

5. Estudio económico financiero.

Dado que en varias alegaciones se cuestiona el tratamiento que el documento de revisión del Plan Especial da al estudio económico financiero, se recogen aquí las consideraciones generales relativas al mismo, sin perjuicio de la contestación por menorizada a cada una de las alegaciones.

Al tratarse de un Plan Especial que afecta exclusivamente a dominio público, procede abordar exclusivamente lo requerido por el apartado e) del artículo 22.5 del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana (*Boletín Oficial del Estado* 31 octubre 2015), es decir, lo que se refiere a la evaluación de la capacidad pública necesaria para asegurar la financiación y el mantenimiento de las redes públicas que deban ser financiadas por la Administración, así como su impacto en las correspondientes Haciendas Públicas.

Dentro de estas redes y espacios públicos solamente han sido objeto de alegación, como es lógico, las que están destinadas al uso público en áreas de interacción puerto-ciudad, ya que las restantes son financiadas mediante las tasas portuarias, de acuerdo con el principio de autofinanciación recogido en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

El estudio económico-financiero contenido en el documento de revisión del Plan Especial cuantifica detalladamente estas nuevas inversiones, y encomienda su financiación y mantenimiento a las Administraciones Territoriales (Diputación Foral, Gobierno Vasco, Ayuntamientos) sin entrar a una distribución entre las mismas por exceder de la competencia de la Autoridad Portuaria como entidad que formula el Plan.

Nos permitimos apuntar que esta cuestión debería resolverse en el seno de la Comisión Interinstitucional que se ha constituido para la firma de un Convenio Marco que recoja la totalidad de las actuaciones necesarias para la transformación del área de Pasaialdea.

En consecuencia, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria aprobó la introducción de las siguientes modificaciones en el documento:

a) En relación con la separación de los tráfico urbanos y portuarios en la rotonda de Gomistegi, la Autoridad Portuaria manifiesta su disponibilidad a analizar el mantenimiento de la solución prevista en el documento de revisión del Plan Especial que fue objeto de aprobación inicial si la Diputación Foral lo considera necesario para alcanzar fines de interés público de su competencia.

b) Acceso exclusivo para vehículos de más de 16 toneladas entre los dos edificios de equipamiento de Hospitalillo, para que los vehículos con origen y destino en la lonja no utilicen Euskadi Etorbidea entre Gomistegi y Hospitalillo.

c) Ajustes en la redacción del artículo 22 de las Normas Urbanísticas, relativo a las áreas de interacción puerto-ciudad.

d) Modificación del artículo 37 de las Normas Urbanísticas para establecer con claridad la prohibición de establecimiento de grandes superficies.

e) Desatxikitze-aurreikuspena, zuzkiduretako erabilera edo ezarri beharreko ekipamendua bizileku edo gelatarako de-
nean, eta erabilera horrek arloaren garapenerako garrantzia na-
hikoa duenean. Zahartzarorako erreferentzia-guneari aplikatze-
koa.

f) Herrera Iparreko ordenamenduan aldaketak, Euskadi
Etorbidea eta industria-gunearen artean hirugarren sektoreko
gune bat sartzeko. Euskadi Etorbidetik Aduana Kaleraino altue-
ren graduazioa egingo da eta Azkuene Kaleari jarraipena
emango dion korridore bisualerako tokia utziko da. Esklusiboki
hirugarren sektorerako ez den gunearen erabilera logistikoa, hi-
rugarren sektorekoa edota industrialia izan daiteke. Azken kasu
hauetan, enplegua sortzeko ekimenen bat ezarriko bada.

g) Herrera Hegoaldean pabiloien altuerak erregulatuko
dira, oinezkoen pasealekuetatik pantaila jarraia ez antze-
mateko.

h) San Pedroko kantina (Ondartxo) dagoen partzelari hiru-
garren sektoreko erabilera esleitzen zaio.

i) Eskalerillasetik Gomistegiko biribilgunearen ingurura sa-
rrera-kontrolaren lekualdaketarako irudikapen grafikoa hobetu
da.

j) Hirigintza Arauen 55. artikulua aldatzea Trintxerpe eta
San Pedroko kaien erabilera publikorako irekierak arrantza jar-
dueran eragin negatiborik ez duela ziurtatzeko.

k) Ordenamenduaren egokitzapena klub nautiko txiki bati
tokia egiteko Donibaneko kaiaren mutur batean, 120 m²-ko
planta eta 4 m-ko altuera izango dituen.

l) Bortalaborda eremu 3.011 m²-ko azalerari kirole-
tako erabilera nautikoa kentzea.

m) Arrantza alorrari «Portuko arrantza-erabilera/portua-
hiria integrazioa» erabilera globala esleitzea. Aurreikuspen hau
ondoren aldatu da, Portuko Espazioen eta Erabileren Mugaketa-
rekin irizpide koherentea mantentzeko, indarrean dagoen Por-
tuko Espazioen eta Erabileren Mugaketa mantenduko delako.

n) Ingurumen gaiei dagokienez, ohiko ingurumen-tramita-
zioa onartu da, Ingurumenaren Azterketa Estrategikoak man-
tendu beharreko limiteak garbi ezarri, hirigintzakoak ez diren
kompetentzietan injerentziarik ez gertatzeko.

6. Mugikortasun eta Lurraldearen Antolamenduko Diputa-
tuaren Foru Aginduz, 2017ko urtarrilaren 3an ondokoa ebatzi zen:

Lehen. «Pasaiaiko Portuko Zerbitzugunearen Antola-
mendu Plan Bereziaren Berrikuspena» jendaurreko informazio
epean egon den bitartean aurkeztu diren alegazioei erantzutea.

Bigarren. «Pasaiaiko Portuko Zerbitzugunearen Antola-
mendu Plan Bereziaren Berrikuspena»-ren dokumentua behin-
behinean onartzea, 2016ko azaroaren 26ko saioan Administra-
zio Kontseiluak onartutako aldaketekin.

Behin-betiko onartu aurretik eta indarrean dagoen legediak
eskaten dituen tramite guztiak bete ondoren, Portu Agintari-
tzak dagokion Testu Bategina egin beharko du, denbora horre-
tan agindu diren eduki guztiak biltzeko.

Hirugarrena. Aldundiaren Ingurumena eta Obra Hidrauliko-
en Departamentuari dagokion ingurumenaren adierazpen es-
trategikoa eskatzea. Edozein kasutan, edukiak planaren behin-
betiko onarpenaren aurretik egingo dira.

Gainera, ingurumenaren tramitazioa amaituta, Estatuko
Portuei eta Nabigazio zibilari buruzko Legearen Testu Bategina
onartzen duen irailaren 5eko Legegintzaren 2/2011 Errege De-
kretuaren 56.2 artikuluan aurreikusten diren nahitaezko txos-
tenak eskatuko dira.

e) Previsión de desafectación para el caso que el uso do-
cional o de equipamiento a implantar requiera el uso de resi-
dencia o habitación, y éste tenga la suficiente importancia para
el desarrollo del área. De aplicación al centro de referencia para
el envejecimiento.

f) Cambios en la ordenación de La Herrera Norte, incorpo-
rando una zona terciaria entre Euskadi Etorbidea y la zona in-
dustrial, con una graduación de las alturas desde Euskadi Etor-
bidea hasta la calle Aduana y reservando un pasillo visual que
da continuidad a la calle Azkuene. El uso en la zona que no es
exclusivamente terciaria podrá ser logístico o bien terciario o in-
dustrial, en estos últimos casos en caso de existir una iniciativa
de implantación generadora de empleo.

g) En La Herrera Sur se regulan las alturas de los pabellones
de forma que no se genere una pantalla continua apreciable
desde los recorridos peatonales.

h) Se asigna a la parcela en la que se encuentra la cantina
de San Pedro (Ondartxo) el uso terciario.

i) Se mejora la plasmación gráfica del traslado del control
de accesos desde su ubicación actual en Escalerillas hasta las
inmediaciones de la rotonda Gomistegi.

j) Modificaciones en el artículo 55 de las Normas Urbanís-
ticas para asegurar que la apertura al uso público de los mue-
lles Trintxerpe y San Pedro no afecta negativamente a la activi-
dad pesquera.

k) Adaptación de la ordenación para dar cabida a un pe-
queño club náutico en un extremo del muelle Donibane, con
120 m² de planta y 4 m de altura.

l) Supresión del uso náutico deportivo en una superficie
de 3.011 m² en el área de Bortalaborda.

m) Asignación al área pesquera del uso global «Uso por-
tuario pesquero/integración puerto-ciudad». Esta previsión se
modifica posteriormente, por el mismo criterio de coherencia
con la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, al optarse
por mantener la vigente DEUP.

n) En materia ambiental, se asume la tramitación ambien-
tal ordinaria, estableciéndose con claridad los límites a los que
se atenderá el Estudio Ambiental Estratégico para evitar injeren-
cias en competencias no urbanísticas.

6. Por Orden Foral de la de la Diputada de Movilidad y Or-
denación del Territorio, de 3 de enero de 2017, resolvió:

Primero. Contestar a las alegaciones presentadas en el
periodo de información pública al que se ha sometido el docu-
mento de «Revisión del Plan Especial de Ordenación de la Zona
de Servicio del Puerto de Pasaia».

Segundo. Aprobar provisionalmente el documento de la
«Revisión del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servi-
cio del Puerto de Pasaia», con las modificaciones aprobadas por
el Consejo de Administración en la sesión celebrada el 26 de
noviembre de 2016.

Con anterioridad a su aprobación definitiva y cumplidos
todos los trámites exigidos por la legislación vigente, la Autori-
dad Portuaria deberá proceder a la elaboración del correspon-
diente Texto Refundido en el cual se recogerán todos los conte-
nidos que en el tiempo hayan sido ordenados.

Tercero. Solicitar al Departamento Foral de Medio Am-
biente y Obras Hidráulicas la emisión de la correspondiente de-
claración ambiental estratégica, en cuyo caso, sus contenidos
se atenderán con anterioridad a la aprobación definitiva del
plan.

Asimismo, concluida la tramitación medioambiental, se soli-
citarán los informes preceptivos previstos en el artículo 56.2 del
Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que
se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado
y de la Marina Mercante y en el artículo 117 de la Ley 22/1988,
de 28 de julio, de Costas.

7. 2017ko martxoaren 16an, Ingurumena eta Obra Hidraulikoen Foru Diputatuak jaulki zuen Foru Aginduak, «Pasaiaiko Portu Zerbitzugunearen Antolamendurako Plan Bereziaren Berrikuspena»-ren ingurumenaren adierazpen estrategikoa jasozten zuen. 2017ko martxoaren 24an Gipuzkoako ALDIZKARI OFIZIALEAN publikatu zen.

Aipatutako Ingurumena eta Obra Hidraulikoen Diputatuaren 2017ko martxoaren 16ko Foru Aginduak ondoko zehaztapenak jasotzen ditu:

- 1) Ingurumenaren azterketa estrategikoan osatu beharreko alderdiak.
- 2) Plan berezian gehitu beharreko ingurumena integrazteko neurriak.
- 3) Ingurumenaren ebaluazio estrategikoa egiteko prozesua amaitzea.

8. 2017ko ekainaren 21ean Gipuzkoako Foru Aldundiak Mugikortasun eta Lurraldearen Antolamendurako Foru Diputatuaren Foru Agindua jaulki zuen, eta bertan nabarmentzen zen Plan Bereziaren behin-behineko onarpenaren ondoren, La Herrerako alorraren antolamenduan zenbait doikuntza egin beharra planteatu zela:

a) E.3.3. ekipamendu partzela kostalderantz 1.800 m² handitzea jarduera ekonomikoetako L.3.2. partzelatik, zahartzearen arretarako erreferentzia-zentro bat egiteko. E.3.3. partzelarentzat aurreikusitako xedea mantentzen da, eta handitzea bertan gehitzea ezinbestekotzat jotzen diren zerbitzu eta jarduerak osagarriengatik justifikatzen da.

b) Giporten alegazioei erantzunez, La Herrera Hegoaldeko pabilioen altuera handituko da.

c) Ekipamenduko E.3.5. partzela Hospitalillo inguruko portuko gune libreetan zabaltzea, pasarelaren sarbidea ebatzi eta ur-laminan kirol-jarduerekin lotutako erabilerak eskaintzeko.

9. 2017ko otsailaren 7an Itsasoaren eta Itsasertzaren Iraunkortasunerako Zuzendaritza Orokorra eta 2017ko abuztuaren 4an Gipuzkoako Kostetako Zerbitzu Probintzialak dagozkien txostenak egin ondoren, Portu Agintaritzaren Administrazio Kontseiluak 2017ko urriaren 3ko saioan behin-betiko onarpenarako dokumentuan plano orokor bat eta araudiko alor bakoitzetarako plano sendoak gehitzea onartu zuen. Bertan jasotzen dira itsasertza, jabari publiko eta zortasun mugaketa-lerroak, Gipuzkoako Kostetako Zerbitzu Probintzialaren instrukzioak jarraituz.

10. Pasaiaiko Portu Agintaritzako Administrazio Kontseiluak 2017ko azaroaren 8ko ezohiko saioak «Pasaiaiko Portuko Zerbitzugunearen Antolamendurako Plan Bereziaren Berrikuspena» behin-betiko onartzeko dokumentuari Zuzendari jaunaren txostenean egindako azken aldaketak onartu ziren. Txosten hori, ebazpena eta «Pasaiaiko Portuko Zerbitzugunearen Antolamendurako Plan Bereziaren Berrikuspena», aipatutako aldaketak jasota, behin-betiko onartzeko dokumentua Gipuzkoako Foru Aldundiko Mugikortasun eta Lurraldearen Antolamenduko Sailera bidali zen 2017ko azaroaren 10an.

Plan Bereziaren Berrikuspenaren errebisio-prozesua eman den bitartean, Portuko Espazioen Mugaketaren etorkizuneko aldaketaren prestaketa paraleloan eman zen, eta zenbait desadostasun antzeman ziren Portuko Espazioen eta Erabileren Mugaketak ezartzen dituen eremuen erabilerak eta Plan Bereziaren berrikuspenean aurreikusten zirenen artean. Era berean, Plan Bereziaren berrikuspenean dagoen zerbitzugunearen mugaketan eta indarrean dagoen zerbitzugunearen artean desadostasunak antzeman ziren. Azkenik, puntu batzuetan erredakzioa moldatu behar izan da, indarrean dagoen araudiarekin bat etortzeko.

7. Con fecha 16 de marzo de 2017, el Diputado de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas dictó una Orden Foral por la que se emitía la declaración ambiental estratégica de la «Revisión del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia», que fue publicada en el BOLETIN OFICIAL de Gipuzkoa de 24 de marzo de 2017.

La referida Orden Foral de 16 de marzo de 2017 del Diputado de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas se emite en los términos siguientes:

- 1) Aspectos en los que debe completarse el estudio ambiental estratégico.
- 2) Medidas de integración ambiental que deben añadirse al plan especial.
- 3) Finalización del proceso de evaluación ambiental estratégica.

8. Con fecha 21 de junio de 2017 se dictó una Orden Foral de la Diputada de Movilidad y Ordenación del Territorio en la que se ponía de manifiesto que tras la aprobación provisional del Plan Especial se ha planteado la necesidad de realizar ciertos ajustes en la ordenación pormenorizada del área de La Herrera:

a) Ampliación de la parcela de equipamiento E.3.3 en 1.800 m² a costa de la parcela de actividades económicas L.3.2., al objeto de acoger un centro de referencia para la atención del envejecimiento. Se mantiene el destino previsto para la parcela E.3.3., justificándose la ampliación por el conjunto de servicios y actividades complementarias que se considera imprescindible incorporar.

b) Incremento de la altura de los pabellones en La Herrera Sur, atendiendo a las alegaciones de Giport.

c) Ampliación de la parcela de equipamiento E.3.5. sobre espacios libres portuarios de la zona de Hospitalillo, a fin de no sólo resolver el acceso a la pasarela sino utilizarlo también para albergar usos relacionados con actividades deportivas de la lámina de agua.

9. Tras la emisión de los preceptivos informes de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar de 7 de febrero de 2017 y del Servicio Provincial de Costas de Gipuzkoa de 4 de agosto de 2017, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, en su sesión del 3 de octubre de 2017, aprobó la inclusión en el documento para aprobación definitiva de un plano general y sendos planos para cada una de las áreas de normativa, en los que se recogen las líneas de delimitación de la ribera del mar, dominio público y servidumbres, siguiendo las instrucciones del Servicio Provincial de Costas de Gipuzkoa.

10. El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Pasaia, en su sesión extraordinaria de 8 de noviembre de 2017 aprobó las modificaciones finales al documento para aprobación definitiva de la «Revisión del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia», contenidas en el informe del Sr. Director, documento que se remite con fecha 10 de noviembre de 2017 al Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio de la Diputación Foral de Gipuzkoa junto a la Resolución y el documento de aprobación definitiva de la «Revisión del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia» para aprobación definitiva» en el que se incorporaban ya dichas modificaciones.

Estas modificaciones surgen del proceso de comprobación de la documentación de la revisión del Plan Especial que se llevó a cabo en paralelo con la preparación de una futura modificación de la Delimitación de los Espacios Portuarios. En este proceso se detectaron ciertas discrepancias entre los usos establecidos en la zonificación vigente de la DEUP y los previstos en la revisión del Plan Especial. Asimismo se detectaron discrepancias en la delimitación de la zona de servicio contenida en la revisión del Plan Especial y la zona de servicio vigente. Finalmente, se hace necesario adecuar la redacción a la normativa vigente en algunos puntos.

Desadostasun horien zuzenketak ez du aldatzen «behin-betiko onarpenerako dokumentuan jasotzen den ordenamendua, 2017ko ekainean idatzia eta Pasaiaiko Portu Agintaritzaren Administrazio Kontseiluak 2017ko ekainaren 29ko saioan onartu zena». Akatsak zuzentzera mugatzen da, zerbitzugunearen limiteak eta erabilerak eta Plan Bereziaren berrikuspenaren proposamenaren artean koherentzia osoa bermatzeko.

11. 2018ko urtarrilaren 15ean Pasaiaiko Portu Agintaritzan Gipuzkoako Foru Aldundiko Mugikortasuna eta Lurralde Antolaketa Saileko idatziaren bidez 2017ko abenduaren 29ko Itsasertzaren eta Itsasoaren Iraunkortasunaren Zuzendaritza Nagusiko txostena jaso zen, Pasaiaiko Portuko Zerbitzugunearen Antolamenduaren Plan Bereziari buruzkoa.

Aipatutako txostenean adierazitakoa betez, bertako kontsiderazioak jaso ziren «Pasaiko Portuko Zerbitzugunearen Antolamenduaren Plan Espezialaren Berrikuspena» dokumentuan. Era berean, aurkitutako zeinbat akats material ere zuzendu ziren.

12. 2018ko urtarrilaren 25ko idatziaren bidez Estatuko Portuei bidali zitzaizkion Itsasertzaren eta Itsasoaren Iraunkortasunaren Zuzendaritza Nagusiko txostena eta «Pasaiko Portuko Zerbitzugunearen Antolamenduaren Plan Espezialaren Berrikuspena» Testu Bateratua, dagozkion obserbazio eta iradokizunak adierazteko, Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilarri buruzko Legearen testu bateginaren 56.2.c) artikulua ezarritakoarekin bat etorritik.

13. 2018ko otsailaren 9an Estatuko Portuen aldeko txostena igorri zen, Plan Bereziaren Berrikuspen dokumentuari buruzkoa. Bertan, behin-betiko onarpenaren aurretik 3. eremuan «La Herrera Iparraldea» akats kartografiko bat zuzentzea adierazten zen, eta adierazpen hori beteaz zuzenketa jaso da Pasaiaiko Portuko Zerbitzugunearen Antolamenduaren Plan Espezialaren Berrikuspenaren behin-betiko dokumentazioan.

4. *Onartutako plana gainerako aukeren aurretik hautatzeko arrazoiak.*

4.1. Kontuan hartutako aukerak.

Lau aukera hartu dira kontuan, «0» aukera barne.

«0» aukera Plan Berezia ez berrikusi eta egungo egoerarekin jarraitzean datza. Indarrean dagoen Plan Berezian datozen neurriak garatzeko aukera aurreikusten da, Oiartzun ibaiaren eskulneko ertzean autoentzako silo berria eraikitzea, esaterako.

4.2. Jardueren laburpena aukeren arabera.

La corrección de estas discrepancias no altera la ordenación «recogida en el documento para aprobación definitiva, redactado en junio de 2017 y aprobado por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Pasaia en sesión celebrada el 29 de junio de 2017», y se limita a subsanar errores a fin de garantizar una completa coherencia entre los usos y límites de la zona de servicio y la propuesta de la revisión del Plan Especial.

11. Con fecha 15 de enero de 2018 la Autoridad Portuaria recibió un escrito del Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio de la Diputación Foral de Gipuzkoa a través del cual hacía llegar el informe emitido por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar el 29 de diciembre de 2017 en relación a la revisión del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del puerto de Pasaia.

Dando cumplimiento al mencionado informe se añadió a la documentación de «Revisión del Plan Especial de ordenación de la zona de servicio del puerto de Pasaia» lo señalado en las consideraciones del mismo. Así mismo se subsanaron ciertos errores materiales detectados.

12. Mediante escrito de 25 de enero de 2018 se le da traslado a Puertos del Estado el informe de referencia así como del Texto Refundido de la «Revisión del Plan Especial de ordenación de la zona de servicio del puerto de Pasaia» con el objeto de que formulen las observaciones y sugerencias que estimen convenientes, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 56.2.c) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

13. Con 9 de febrero de 2018 se emite el informe favorable de Puertos del Estado al documento de Revisión del Plan Especial, con las consideraciones que se indican, indicándose que se deberá subsanarse el error cartográfico en el Área 3. «La Herrera Norte» con carácter previo a su aprobación definitiva, a lo que se ha dado cumplimiento en la documentación definitiva de la Revisión del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia.

4. *Las razones de la elección del plan aprobado en relación con las alternativas consideradas.*

4.1. Alternativas consideradas.

Se han considerado cuatro alternativas, incluida la alternativa «0».

La alternativa «0» consiste en no revisar el Plan Especial y mantener la situación actual, con la posibilidad de desarrollar medidas incluidas en el Plan Especial vigente, como la construcción de un nuevo silo automóviles en la ribera derecha del río Oiartzun.

4.2. Resumen de las actuaciones por alternativas.

1 aukera	2 aukera	3 aukera
Bide-sarea		
Portua-Nabalaldea konexio berria, Ontzolan eragina du Trenbidea ezgaitzen du eta bideen eta kaien arteko banaketa ezartzen du Sarbideen hirugarren kontrola ontziolaren zonan Porturako sarbide La Herreratik Gomistegi biribilgunearen bitartez (1 fasea) eta Kontsignatari kaleraino edo Aduana kaleraino doan tunelaren bitartez. Porturako sarbideen kontrola egun duen kokapen berean	Portua - Nabalaldea konexio berria, Ontzolan eragina du Trenbidea ezgaitzen du eta bideen eta kaien arteko banaketa ezartzen du Sarbideen hirugarren kontrola ontziolaren zonan Porturako sarbide La Herreratik Gomistegi biribilgunearen bitartez (1 fasea) eta Kontsignatari kaleraino edo Aduana kaleraino doan tunelaren bitartez. Porturako sarbideen kontrola egun duen kokapen berean	Portua-Nabalaldea konexiorik gabe, Porturako sarbide La Herreratik Gomistegi biribilgunearen bitartez (1 fasea) eta Kontsignatari kaleraino edo Aduana kaleraino doan tunelaren bitartez. Aduana kalean sarbide-kontrola

1 aukera	2 aukera	3 aukera
Edukiontzien terminala		
Kaputxinos kaian eta, ondorioz, produktu siderurgikoen trafikoa beste leku batera eramane beharko litzake.	Buenavista-Avanzado kaian, egun siderurgiko luzeak dauden lekuan	Lezo 0 eta Lezo 1 kaian, salgai orokorren trafikoa eta txatarra hartzeko malgutasunarekin
Potasen terminala		
Buenavista kaian, egun papera eta pasta trafikoei eta solteko nekazaritzako elikagaiei zerbitzua ematen dieten 6 eta 5 biltegiak botatzen. Oztopoa sortzen da Buenavista kaian, haren malgutasuna murrizten duelako.	Kaputxinos kaian, egun siderurgiko luzeek erabiltzen dituzte estalitako eta estali gabeko guneak ordezkatuz.	Kaputxinos kaian. Produktu siderurgikoen egungo trafikoa Zentral Termikoaren eremura eta Lezo 0 zati batera eramango litzateke.
Siderurgiko luzeak		
Zentral Termikoaren lur-sailean (biltegia) eta Lezo 0 eremuko kaira (estali gabeko espazioak) Egungo estali gabeko zona Lezo 1 eremura eramatea (5 eta 6 biltegien parera)	Avanzado/Buenavistatik eta Kaputxinos penintsulatik eramandako trafikoa, Zentral Termikoaren lur-sailerantz eramango lirateke eta, Lezo 0, Lezo 1 eta Lezo 2, ondorioz, terminal handi bat sortuko litzateke ontziola-zonan.	Buenavista eta Avanzado kaian jarraituko lukete, eta Erlojuaren kaian ere eta, ondorioz, Lezo 3 kaia autoentzako geratuko litzateke.
Txatarra		
Molinao Kaian jarraituko du Txatarra Erlojuaren kaitik Lezo 2 kaira eramatea	Molinao kaian eta Erlojua kaian jarraituko du	Molinao kaia eta Lezo-2 kaia malgutasuna du Lezo-1 eremuaren zati bat hartzeko
Autoak		
Oiartzun ibaiaren eskuineko ertzeko siloa.	Oiartzun ibaiaren eskuineko ertzeko siloa.	Egun dagoen siloarentzako beste solairu bat eta Lezo 3 kaian erabilera.
Roro trafikoaentzako biltegia		
Lezo 3 kaia da litekeen bakarra → roro trafikoa eta produktu siderurgiko luzearen arteko bat aukeratu beharra dago	Lezo 3 kaia da litekeen bakarra → roro trafikoa eta produktu siderurgiko luzearen arteko bat aukeratu beharra dago	Oiartzun ibaiaren eskuineko ertza.
Produktu siderurgiko lauentzat, paperarentzat eta pastarentzat biltegiak eta tailerrak.		
La Herrera zonan	La Herrera zonan	La Herrera zonan eta Zentral Termikoaren lur-sailean ere zati bat.

Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Viario		
Nueva conexión Puerto - Nabalaldea, Genera afección al astillero Inutiliza las vías de ferrocarril y establece una separación entre el vial y los muelles Tercer control de accesos en la zona del astillero Acceso al puerto por La Herrera a través de la rotonda Gomistegi (fase 1), y en túnel hasta la calle Consignatarios o hasta la calle Aduana (fase 2) Control de accesos al puerto en ubicación actual	Nueva conexión Puerto - Nabalaldea, Genera afección al astillero Inutiliza las vías de ferrocarril y establece una separación entre el vial y los muelles Tercer control de accesos en la zona del astillero Acceso al puerto por La Herrera a través de la rotonda Gomistegi (fase 1), y en túnel hasta la calle Consignatarios o hasta la calle Aduana (fase 2) Control de accesos al puerto en ubicación actual	Sin conexión Puerto - Nabalaldea, Acceso al puerto por La Herrera a través de la rotonda Gomistegi (fase 1), y en túnel hasta la calle Consignatarios o hasta la calle Aduana (fase 2) Control de accesos en la calle Aduana
Terminal de contenedores		
En el Muelle Capuchinos, lo que implicaría desplazar a otra ubicación el tráfico de productos siderúrgicos	En los muelles Buenavista-Avanzado, sustituyendo a los siderúrgicos largos	En muelles Lezo 0 y Lezo 1, con flexibilidad para admitir tráficos de mercancía general, así como chatarra

Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Terminal de potasas		
En muelle Buenavista, demoliendo los actuales almacenes 6 y 5, que actualmente dan servicio a los tráfico de papel y pasta y graneles agroalimentarios. Se genera un obstáculo en el muelle de Buenavista que limita su flexibilidad	En el muelle Capuchinos, sustituyendo los espacios cubiertos y descubiertos utilizados actualmente por los siderúrgicos largos	En el muelle Capuchinos. El tráfico de productos siderúrgicos pasaría a la parcela de la Central Térmica y parte de Lezo 0.
Siderúrgicos largos		
En parcela de la Central Térmica (almacén) y al muelle de Lezo 0 (espacios descubiertos) Traslado a Lezo 1 de la zona descubierta actual (frente a almacenes 5 y 6)	Desplazados desde Avanzado/Buenavista y Capuchinos, hacia la parcela de la Central Térmica, Lezo 0, Lezo 1 y Lezo 2, con lo que se generaría una gran terminal desde Lezo-3 hasta la zona del astillero.	Siguen en muelles de Buenavista y Avanzado, más el muelle del Reloj, liberando así el muelle Lezo 3 para automóviles
Chatarra		
Sigue en Muelle Molinao Traslado de chatarra del muelle Reloj a muelle Lezo 2	Sigue en Muelle Molinao y muelle Reloj	En muelle Molinao y de Lezo-2 con flexibilidad para ocupar parte de Lezo-1.
Automóviles		
Nuevo silo en la margen derecha del Río Oiartzun	Nuevo silo en la margen derecha del Río Oiartzun	Planta adicional al silo existente y ocupación de muelle de Lezo 3
Almacén para tráfico roro		
Muelle Lezo 3 único posible → necesidad de elegir entre tráfico roro y siderúrgicos largos	Muelle Lezo 3 único posible → necesidad de elegir entre tráfico roro y siderúrgicos largos	En margen derecha del río Oiartzun
Almacenes para siderúrgicos planos, papel y pasta, graneles agroalimentarios, y talleres		
En zona de La Herrera	En zona de La Herrera	En la zona de La Herrera, y parte en la parcela de la Central Térmica

4.3. Aukeren balorazioa eragiketen ikuspuntutik.

Bide-sarea.

Nabalaldearekin lotura zuzenak leku asko galtzea eragiten du Lezo-2, Lezo-1 eta Lezo-0 eremuetan, eta Zentral Termikoaren lur-sailean, eta sarbideen hirugarren kontrola jartzera behar izan da.

La Herreran, tunel bidez Aduana kalearekin eraikiko den loturak 4. eremuaren lerokuntza bere horretan uztea ahalbidetuko du eta, ondorioz, haren azalera ez da murriztuko, Aduana kalearen bitarteko lotura ez litzateke gauzatuko.

Aduana kalerako sarbideen kontrola lekuz aldatzeak, Gomistegi biribilguneetik hurbilen dagoen puntuan, asko areagotzen du La Herrerako biltegietan burutzen diren eragiketen eraginkortasuna eta segurtasuna.

Beraz, bide-sare egokiena 3 aukerarena da.

Edukiontzien terminala.

Kaputxinok kaiak labarrarekiko paraleloa den 200 m-tik gorako eta 500 m baino zertxobait txikiagoa den trenbidea onartzen du, Lezo-0 eta Lezo-1 kaltetan. Kaputxinok kaiak ez du terminala beharren arabera handiagotzeko edo txikiagotzeko malgutasunik.

Avanzado/Buenavista zona Lezo-0 eta Lezo-1 eremuak baino behargarriago dago, trenbideari dagokionez, eta oso zaila da segurtasun-araudia betetzeko hura ixtea.

Lezo-0 eta Lezo-1 zona, trenbideari eta malgutasunari dagokionez eskaintzen dituen abantailez gain, egokiena da salgai arriskutsuak manipulatzeko.

4.3. Valoración de las alternativas desde el punto de vista operativo.

Viario.

La conexión directa con Nabalaldea da lugar a una pérdida de espacio muy importante en los muelles Lezo-2, Lezo-1, Lezo-0 y en la parcela de la Central Térmica, además de obligar a establecer un tercer puesto de control de accesos.

En La Herrera, la conexión del futuro acceso en túnel con la calle Aduana permite mantener la actual alineación del Área 4, con lo que no se reduce su superficie, lo que sí sucedería en caso de producirse la conexión a través de la calle Aduana.

El traslado del control de accesos a la calle Aduana, en el punto más cercano a la rotonda Gomistegi, aumenta considerablemente la seguridad y la eficiencia de las operaciones en los almacenes de La Herrera.

La solución de viario preferible, por tanto, es la contenida en la alternativa 3.

Terminal de contenedores.

El muelle Capuchinos admite una vía ferroviaria paralela al cantil de algo más de 200 m, sensiblemente inferior a los 500 que se consiguen en los muelles Lezo-0 y Lezo-1. En el muelle Capuchinos no hay flexibilidad para ampliar o reducir la terminal en función de las necesidades.

La zona de Avanzado/Buenavista es también inferior desde el punto de vista ferroviario a la de Lezo-0 y Lezo-1, y resulta muy difícil de cerrar para cumplir la normativa de seguridad.

La zona de Lezo-0 y Lezo-1, además de las ventajas en materia ferroviaria y de flexibilidad, es la más adecuada para la manipulación de mercancías peligrosas.

Hortaz, irtenbide onena eskaintzen duena 3 aukera da.

Potasen terminala.

Buenavistan kokatzeak kaia bitan zatitzen du, eta horrek asko mugatzen du haren malgutasuna. Beraz, arlo horri dagokionez, 2 eta 3 aukerak egokiagoak dira.

Produktu siderurgiko luzeak.

1 aukeran, produktu horiek bi zonatan banatzen dira (Lezo eta Buenavista/Avanzado/Erlojua), eta hori onargarria da. Hala ere, ontzi handiagoek zingo arazoak eduki ditzakete haiei esleitutako Buenavistako zonan, eta zailtasun gehiago izango dituzte Lezoko dartsenan sartzeko.

2 aukeran espazio handia sortzen da trafikoa horrentzat, baina ontzi handiek arazoak izan ditzakete Lezoko dartsenan sartzeko.

3 aukerak gaituko lukeen irtenbidea iruditzen zaigu egokiena.

Txatarra.

Eragiketei dagokionez, hiru irtenbideak antzerakoak dira. 1 eta 3 aukerak dirudite egokiagoak ingurumenari dagokionez, Erlojuaren kaia ez baitu erabiliko.

Autoak.

1 eta 2 aukerak silo berria eraikitzea proposatzen dutenez, portu osoaren bideragarritasuna terminalistak horri esleia diezaiokeen diruaren mende dago. Apustu arriskutsuegia da.

Roro produktuentzat, produktu siderurgikoentzat, paparentzat eta pastarentzat eta nekazaritzako elikagaientzako solteko gaientzako biltegiak.

1 eta 2 aukerak leku ugari xehatzen dute Lezon, Nabalaldearekin lotura zuzena barneratzen dutelako, eta La Herreran eragiketa seguruak eta eraginkorrak egitea zailtzen dutelako.

3 aukerak ez ditu arazo horiek ematen, beraz, biltegiatzeko beharrak behar bezala konpontzea ahalbidetzen du (nahiz eta justu-justu izan).

Ondorioa.

Adierazitako arrazoiengatik, eta eragiketen ikuspuntutik, 3 aukera hautatu beharko litzake, besteak beste, arestian aipatu diren erabilerak banatzen dituelako, eta hori baita Plan Estrategikoan bildutako Agertokian datozen trafikoko beharrei erantzuna ematen dietelako, nahiz eta justu-justu. Plan Bereziaren antolamenduak uneoro bermatu behar duen malgutasuna etengabe erabiltzera behartuko du horrek.

4.4. Aukeren balorazioa ingurumenaren ikuspuntutik.

Jarraian, aukera bakoitzak ingurumen-aldagai bakoitzean izango duen inpaktua azalduko dugu taula batean, eta eragin handienak izan ditzaketen planifikatutako ekintza nagusiak adieraziko dugu bakoitzean (Ikus hurrengo taula).

Por tanto, la mejor solución es la que se posibilita en la alternativa 3.

Terminal de potasas.

La ubicación en Buenavista genera una discontinuidad en el muelle que limita mucho su flexibilidad. Son preferibles por tanto las alternativas 2 y 3, en este punto.

Productos siderúrgicos largos.

En la alternativa 1 estos productos se distribuyen en dos zonas (Lezo y Buenavista/Avanzado/Reloj), lo que resulta admisible, si bien los buques de mayor porte pueden tener problemas de calado en la zona de Buenavista asignada y tienen más dificultades para acceder a la dársena de Lezo.

En la alternativa 2 se genera un gran espacio continuo para este tráfico, pero tiene el inconveniente del acceso de los buques de mayores dimensiones a la dársena de Lezo.

La solución posibilitada por la alternativa 3 se considera la más conveniente.

Chatarra.

Operativamente las tres soluciones son similares. Las alternativas 1 y 3 son preferibles por razones ambientales, al no utilizar el muelle del Reloj.

Automóviles.

Las alternativas 1 y 2, al exigir la construcción de un nuevo silo, hacen depender la viabilidad del conjunto del puerto de la disponibilidad financiera del terminalista. Resulta una apuesta excesivamente arriesgada.

Almacenes para roro, siderúrgicos, papel y pasta y graneles agroalimentarios.

Las alternativas 1 y 2 dilapidan una gran cantidad de espacio en Lezo al implantar la conexión directa con Nabalaldea y dificultan una operativa segura y eficiente en La Herrera.

La alternativa 3 no genera estos problemas, por lo que permite resolver de forma satisfactoria (aunque algo ajustada) las necesidades de almacenamiento.

Conclusión.

Por las razones indicadas, y desde un punto de vista operativo, la alternativa 3 debe seleccionarse por admitir, entre otras, la distribución de usos que se ha indicado anteriormente, que es la que permite resolver las necesidades de los tráficos contenidos en el Escenario adoptado por el Plan Estratégico, si bien siempre de forma bastante ajustada, lo que obligará a utilizar permanentemente la flexibilidad que en todo momento debe garantizar la ordenación del Plan Especial.

4.4. Valoración de las alternativas desde el punto de vista ambiental.

A continuación se presenta los impactos de cada una de las alternativas sobre las variables ambientales en forma de tabla, indicando las principales actuaciones planificadas generadoras de estos impactos (Ver tabla siguiente).

AUKERA BAKOITZAREN INPAKTUEN TAULA				
ALDAGAIK	0 AUKERA	1 AUKERA	2 AUKERA	3 AUKERA
Geologia - Lurzoruak	Kalterik ez bi faseetan	Kalterik ez bi faseetan	Kalterik ez bi faseetan	Kalterik ez bi faseetan
Lurrazpiko hidrologia	Kalte ez nabarmena akuiferoa	Kalte ez-adierazgarria akuiferoa bi faseetan kutsatu izanagatik	Kalte ez-adierazgarria akuiferoa bi faseetan kutsatu izanagatik	Kalte ez-adierazgarria akuiferoa bi faseetan kutsatu izanagatik

AUKERA BAKOITZAREN INPAKTUEN TAULA				
ALDAGAIK	0 AUKERA	1 AUKERA	2 AUKERA	3 AUKERA
Azaleko hidrologia	Lanen fasea: kalte txikiak esekitako solidoak areagotzeagatik, eta Oartzun ibaiaren eskuineko ertzean autoentzako silo berri bat eraikitzean nahi gabeko isurketa arriskua.	Lanen fasea: kalte txikiak esekitako solidoak areagotzeagatik, eta Oartzun ibaiaren eskuineko ertzean autoentzako silo berri bat eraikitzean nahi gabeko isurketa arriskua.	Lanen fasea: kalte txikiak esekitako solidoak areagotzeagatik, eta Oartzun ibaiaren eskuineko ertzean autoentzako silo berri bat eraikitzean nahi gabeko isurketa arriskua.	Lanen fasea: kalte ez esanguratsuak esekitako solidoak areagotzeagatik, eta Oartzun ibaiaren ezkerreko ertzean autoentzako siloaren altuera areagotzeko lanetan gabeko isurketa arriskua
Landaretza	Espezie erruderaletan kalte ez-adierazgarria bi faseetan	Espezie erruderaletan kalte ez-adierazgarria bi faseetan	Espezie erruderaletan kalte ez-adierazgarria bi faseetan	Espezie erruderaletan kalte ez-adierazgarria bi faseetan
Fauna	Lanen fasea: kalte ez oso esanguratsuak uretako faunaren habitataren kalitatea jaitsi delako Oartzun ibaiaren eskuineko ertzean silo berria eraikitzen den bitartean.	Lanen fasea: kalte ez oso esanguratsuak uretako faunaren habitataren kalitatea jaitsi delako Oartzun ibaiaren eskuineko ertzean silo berria eraikitzen den bitartean.	Lanen fasea: kalte ez oso esanguratsuak uretako faunaren habitataren kalitatea jaitsi delako Oartzun ibaiaren eskuineko ertzean silo berria eraikitzen den bitartean.	Lanen fasea: kalte ez esanguratsuak uretako faunaren kalitatea jaitsi delako Oartzun ibaiaren ezkerreko ertzean dauden autoen siloaren altuera areagotzen zen bitartean.
Gune naturalak	Kalterik ez bi faseetan	Kalterik ez bi faseetan	Kalterik ez bi faseetan	Kalterik ez bi faseetan
Paisaia	Lanen fasea: kalte ez edo esanguratsuak laneko elementuen presentziarengatik. Ustiapen-faseak: kalte ez oso esanguratsuak autoen silo berriaren presentziarengatik.	Lanen fasea: kalte ez edo esanguratsuak laneko elementuen presentziarengatik. Ustiapen-faseak: kalte ez oso esanguratsuak autoen silo berriaren presentziarengatik.	Lanen fasea: kalte ez edo esanguratsuak laneko elementuen presentziarengatik. Ustiapen-faseak: kalte ez oso esanguratsuak autoen silo berriaren presentziarengatik.	Lanen fasea: kalte ez edo esanguratsuak laneko elementuen presentziarengatik. Ustiapen-faseak: kalte ez esanguratsua egun dagoen autoen siloaren altuera areagotzeko lanengatik.
Kultura ondarea	Kalte ez-adierazgarria bi faseetan	Kalte ez-adierazgarria bi faseetan	Kalte ez-adierazgarria bi faseetan	Kalte ez-adierazgarria bi faseetan
Hondakinen sorrera	Lanen fasea: kalte ez oso esanguratsua hautsarengatik eta makineriarengatik autoen silo berria eraikitzen den bitartean Ustiapen fasea: Lanen aurreko pareko kalte ez esanguratsua	Lanen fasea: kalte ez oso esanguratsua hautsarengatik eta makineriarengatik autoen silo berria eraikitzen den bitartean Ustiapen fasea: Lanen aurreko pareko kalte ez esanguratsua	Lanen fasea: kalte ez oso esanguratsua hautsarengatik eta makineriarengatik autoen silo berria eraikitzen den bitartean Ustiapen fasea: Lanen aurreko pareko kalte ez esanguratsua	Lanen fasea: kalte ez oso esanguratsua hautsarengatik eta makineriarengatik autoen siloaren areagotzea burutzen den bitartean Ustiapen fasea: Lanen aurreko pareko kalte ez esanguratsua
Kutsadura atmosferikoa	Lanen fasea: kalte ez oso esanguratsua hautsarengatik eta makineriarengatik autoen silo berria eraikitzen den bitartean Ustiapen fasea: Lanen aurreko pareko kalte ez esanguratsua	Lanen fasea: eragin ez oso esanguratsua autoentzako siloaren eraikuntzan zehar hautsa eta makineriak sortua Ustiapen-fasea: onerako eragin ez oso esanguratsua, baina lanak egin aurreko egoeraren parekoa lortzen duena, baina A.5.6. Eraikinaren areagotzea, zeinak solteko gaiak manipulatzeko hautsaren isurpena mugatzea ahalbidetzen duen.	Lanen fasea: eragin ez oso esanguratsua autoentzako siloaren eraikuntzan zehar hautsa eta makineriak sortua Ustiapen-fasea: onerako eragin ez oso esanguratsua, baina lanak egin aurreko egoeraren parekoa lortzen duena, baina A.5.6. Eraikinaren areagotzea, zeinak solteko gaiak manipulatzeko hautsaren isurpena mugatzea ahalbidetzen duen.	Lanen fasea: eragin ez oso esanguratsua autoentzako siloaren eraikuntzan zehar hautsa eta makineriak sortua Ustiapen-fasea: onerako eragin ez oso esanguratsua, baina lanak egin aurreko egoeraren parekoa lortzen duena, baina A.5.6. Eraikinaren areagotzea, zeinak solteko gaiak manipulatzeko hautsaren isurpena mugatzea ahalbidetzen duen.
Kutsadura akustikoa	Kalte ez oso nabarmena bi faseetan	Kalte ez oso nabarmena bi faseetan	Kalte ez oso nabarmena bi faseetan	Kalte ez oso nabarmena bi faseetan

AUKERA BAKOITZAREN INPAKTUEN TAULA				
ALDAGAIK	0 AUKERA	1 AUKERA	2 AUKERA	3 AUKERA
Hiriko ingurumena	Egungo egoera ez da aldatuko	Ustiapen-fasea: Hobekuntza esanguratsua Arrantza zonan, La Herrera Iparraldean eta La Herrera Hegoaldean planifikatutako hirigintza-jarduketekin lortutako hobekuntzei esker.	Ustiapen-fasea: Hobekuntza esanguratsua Arrantza zonan, La Herrera Iparraldean eta La Herrera Hegoaldean planifikatutako hirigintza-jarduketekin lortutako hobekuntzei esker.	Ustiapen-fasea: Hobekuntza esanguratsua Arrantza zonan, La Herrera Iparraldean eta La Herrera Hegoaldean planifikatutako hirigintza-jarduketekin lortutako hobekuntzei esker.
Arlo sozio-ekonomikoa - Portuaren eragiketen gaitasuna	Egungo egoera ez da aldatuko	Ustiapen fasea: efektu negatibo esanguratsua sarbideetik Nabalalderako sarbidearen presentzia dela eta kaien azalera galeren ondorioz	Ustiapen fasea: efektu negatibo esanguratsua sarbideetik Nabalalderako sarbidearen presentzia dela eta kaien azalera galeren ondorioz	Eragin positibo ez oso esanguratsua dagoen lekua hobeto aprobetxatzen delako.
Arrisku naturalak	Egungo egoera ez da aldatuko	Egungo egoera ez da aldatuko	Egungo egoera ez da aldatuko	Egungo egoera ez da aldatuko
Arrisku antropikoak	Egungo egoera ez da aldatuko	Eragin positiboa Plan Bereziaren Berrikusketan planifikatutako neurriek eragindako kutsatuta egon daitezkeen lurzoruen kalitatearen adierazpena kudeatu eta lortzeagatik.	Eragin positiboa Plan Bereziaren Berrikusketan planifikatutako neurriek eragindako kutsatuta egon daitezkeen lurzoruen kalitatearen adierazpena kudeatu eta lortzeagatik.	Eragin positiboa Plan Bereziaren Berrikusketan planifikatutako neurriek eragindako kutsatuta egon daitezkeen lurzoruen kalitatearen adierazpena kudeatu eta lortzeagatik.

TABLA IMPACTOS ALTERNATIVAS				
VARIABLES	ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2	ALTERNATIVA 3
Geología - suelos	Sin afección en ambas fases	Sin afección en ambas fases	Sin afección en ambas fases	Sin afección en ambas fases
Hidrología subterránea	Afección no significativa por riesgo de contaminación de acuífero en ambas fases	Afección no significativa por riesgo de contaminación de acuífero en ambas fases	Afección no significativa por riesgo de contaminación de acuífero en ambas fases	Afección no significativa por riesgo de contaminación de acuífero en ambas fases
Hidrología superficial	Fase de obras: afecciones poco significativas por posible aumento de sólidos en suspensión y riesgo de vertido accidental durante la construcción de un nuevo silo automóviles en margen derecha del río Oiartzun	Fase de obras: afecciones poco significativas por posible aumento de sólidos en suspensión y riesgo de vertido accidental durante la construcción de un nuevo silo automóviles en margen derecha del río Oiartzun	Fase de obras: afecciones poco significativas por posible aumento de sólidos en suspensión y riesgo de vertido accidental durante la construcción de un nuevo silo automóviles en margen derecha del río Oiartzun	Fase de obras: afecciones no significativas por aumento de sólidos en suspensión y riesgo de vertidos accidentales durante el aumento de altura del silo automóviles existente en ribera izquierda del río Oiartzun
Vegetación	Afección a especies ruderales no significativa en ambas fases	Afección a especies ruderales no significativa en ambas fases	Afección a especies ruderales no significativa en ambas fases	Afección a especies ruderales no significativa en ambas fases
Fauna	Fase de obras: afecciones poco significativas por empeoramiento de la calidad del hábitat de la fauna acuática durante la construcción de un nuevo silo en margen derecha del río Oiartzun	Fase de obras: afecciones poco significativas por empeoramiento de la calidad del hábitat de la fauna acuática durante la construcción de un nuevo silo en margen derecha del río Oiartzun	Fase de obras: afecciones poco significativas por empeoramiento de la calidad del hábitat de la fauna acuática durante la construcción de un nuevo silo en margen derecha del río Oiartzun	Fase de obras: afecciones no significativas por empeoramiento de la calidad del hábitat de la fauna acuática durante el aumento de altura del silo automóviles existente en ribera izquierda del río Oiartzun

TABLA IMPACTOS ALTERNATIVAS				
VARIABLES	ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2	ALTERNATIVA 3
Espacios naturales	Sin afección en ambas fases	Sin afección en ambas fases	Sin afección en ambas fases	Sin afección en ambas fases
Paisaje	Fase de obras: afecciones poco significativas por presencia de elementos de la obra Fases de explotación: afección poco significativa por la presencia del nuevo silo automóviles	Fase de obras: afecciones poco significativas por presencia de elementos de la obra Fases de explotación: afección poco significativa por la presencia del nuevo silo automóviles	Fase de obras: afecciones poco significativas por presencia de elementos de la obra Fases de explotación: afección poco significativa por la presencia del nuevo silo automóviles	Fase de obras: afecciones poco significativas por presencia de elementos de la obra Fases de explotación: afección no significativa por el aumento de altura del silo automóviles existente
Patrimonio Cultural	Afección no significativa en ambas fases	Afección no significativa en ambas fases	Afección no significativa en ambas fases	Afección no significativa en ambas fases
Generación de residuos	Fase de obras: afección poco significativa por polvo y maquinaria durante la construcción del nuevo silo automóviles Fase de explotación: afección no significativa similar a la preoperacional	Fase de obras: afección poco significativa por polvo y maquinaria durante la construcción del nuevo silo automóviles Fase de explotación: afección no significativa similar a la preoperacional	Fase de obras: afección poco significativa por polvo y maquinaria durante la construcción del nuevo silo automóviles Fase de explotación: afección no significativa similar a la preoperacional	Fase de obras: afección poco significativa por polvo y maquinaria durante el aumento de altura del silo automóviles Fase de explotación: afección no significativa similar a la preoperacional
Contaminación atmosférica	Fase de obras: afección poco significativa por polvo y maquinaria durante la construcción del nuevo silo automóviles Fase de explotación: afección poco significativa similar a la preoperacional	Fase de obras: afección poco significativa por polvo y maquinaria durante la construcción del nuevo silo automóviles Fase de explotación: afección positiva no significativa similar a la preoperacional pero mejoría por el aumento de altura del edificio A.5.6. que permite limitar la emisión de polvo en manipulación de graneles sólidos	Fase de obras: afección poco significativa por polvo y maquinaria durante la construcción del nuevo silo automóviles Fase de explotación: afección positiva no significativa similar a la preoperacional pero mejoría por el aumento de altura del edificio A.5.6. que permite limitar la emisión de polvo en manipulación de graneles sólidos	Fase de obras: afección poco significativa por polvo y maquinaria durante la construcción del nuevo silo automóviles Fase de explotación: afección positiva no significativa similar a la preoperacional pero mejoría por el aumento de altura del edificio A.5.6. que permite limitar la emisión de polvo en manipulación de graneles sólidos
Contaminación acústica	Afección poco significativa en ambas fases	Afección poco significativa en ambas fases	Afección poco significativa en ambas fases	Afección poco significativa en ambas fases
Medio ambiente urbano	Sin modificación de la situación actual	Fase de explotación: Mejora significativa por las actuaciones de mejora urbanística planificados en las zonas de Pesqueras, La Herrera Norte y La Herrera Sur.	Fase de explotación: Mejora significativa por las actuaciones de mejora urbanística planificados en las zonas de Pesqueras, La Herrera Norte y La Herrera Sur.	Fase de explotación: Mejora significativa por las actuaciones de mejora urbanística planificados en las zonas de Pesqueras, La Herrera Norte y La Herrera Sur.
Socio-economía - Capacidad operativa del Puerto -	Sin modificación de la situación actual	Fase de explotación: efecto negativo significativo por la pérdidas de superficie de muelles debido a la presencia del acceso hasta Nabalalde	Fase de explotación: efecto negativo significativo por la pérdidas de superficie de muelles debido a la presencia del acceso hasta Nabalalde	Efecto positivo poco significativo por el mejor aprovechamiento del espacio disponible.
Riesgos naturales	Sin modificación de la situación actual	Sin modificación de la situación actual	Sin modificación de la situación actual	Sin modificación de la situación actual

TABLA IMPACTOS ALTERNATIVAS				
VARIABLES	ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2	ALTERNATIVA 3
Riesgos antrópicos	Sin modificación de la situación actual	Efecto positivo por la gestión y obtención de la declaración de calidad de los suelos potencialmente contaminados afectados por medidas planificadas en la Revisión del Plan Especial	Efecto positivo por la gestión y obtención de la declaración de calidad de los suelos potencialmente contaminados afectados por medidas planificadas en la Revisión del Plan Especial	Efecto positivo por la gestión y obtención de la declaración de calidad de los suelos potencialmente contaminados afectados por medidas planificadas en la Revisión del Plan Especial

4.5. Ondorioak.

Aukera desberdinak alderatuz, 0 aukera dirudi bideratzeko zailena, arrazoi hauengatik:

- Portua egungo trafikoaren egoerari egokitzeko eta portuaren egungo espazioari onura hobeto ateratzeko ekintzarik ez du planifikatzen.

- Oiartzun ibaiaren eskuineko ertzean autoentzako silo berri bat eraikitzea planteatzen da, dagoen siloaren altuera areagotzea baino inpaktu handiagoa izango lukeena, eta

- Ez du Ingurumen Azterketa Estrategiko honetan planteatu diren gomendiorik eta neurri prebentibo edo zuzentzailerik aplikatzen.

1 eta 2 aukerak zertxobait okerragoak dirudite 3 aukera baino ingurumen efektuen ikuspegitik, hurrengo arrazoiengatik:

- Oiartzun ibaiaren eskuineko ertzean autoen silo berri bat eraikitzeak egun dagoen siloa areagotzearen aldean ingurumen eragin nabarmenagoak eragingo litzukeelako,

- Portuaren zonan Nabalaldera doan biderako sarbidea sortzeak kaltetan eragingo lukeen azalera-galerak sozio-ekonomian eragin negatiboa izango lukeelako.

Ingurumen-irizpideen balorazioa bat dator, hortaz, portuaren eragiketen eraginkortasuneko irizpideekin.

Ingurumen-aldagaiek ez dute uzten 1 eta 2 aukeren artean bat aukeratzea, barne-antolamendua bakarrik baitute desberdin, eta ez baita bien ingurumen-eraginaren artean alderik ikusten.

Beraz, 3. Aukera dirudi bideragarrietatik onena, bai Portuaren eragiketa-ahalmenaren ikuspuntutik (ikus «Aukeren balorazioa eragiketen ikuspuntutik»), bai haien ingurumen-efektuenatik, hau dela eta:

- Kaien azalaren galera saihesteko, portuko zerbitzueetan sartzeko bide berri bat egingo da.

- Egundagoen autoentzako siloa erabiltzen du Oiartzun ibaiaren eskuineko ertzean beste bat eraiki ordez, eta

- Kutsadura atmosferikoaren murrizketa ahalbidetzen du, esportatzeko solteko gai solidoen manipulazioak instalazio itxi batean egingo liratekeelako, kamioietatik deskarga, biltegiratze, eta itsasontzian kargatzeko faseetan igorpenak saihesteko.

5. Planak ingurumenean sortzen dituen eraginaren jarraipena egiteko hartutako neurriak.

5.1. Ingurumen-zaintzako programa.

Planak ingurumenean sortzen dituen eraginak jarraitzeko helburuarekin Ingurumen Zaintzarako Programa bat prestatu

4.5. Conclusión.

La alternativa 0 aparece como la peor de las alternativas viables comparadas porque:

- No se planifica actuaciones para adaptar el puerto a la situación actual de tráfico y para mejorar el aprovechamiento del espacio portuario.

- Se plantea la construcción de un nuevo silo automóviles en la margen derecha del río Oiartzun actuación más impactante que el aumento de la altura del silo existente y

- No se aplica ninguna de las recomendaciones y medidas preventivas y correctoras planteadas en el presente Estudio Ambiental Estratégico.

Las alternativas 1 y 2 aparecen como ligeramente peores desde el punto de vista de sus efectos ambientales que la Alternativa 3, por:

- La mayor magnitud de los efectos ambientales de la construcción de un nuevo silo automóviles en la ribera derecha del río Oiartzun frente al aumento del silo existente y

- El efecto negativo sobre la socio-economía resultante de la elevada pérdida de superficie de muelles resultante de la creación de un acceso viario a Nabalalde en la zona de servicio del puerto.

La valoración con criterios ambientales coincide por lo tanto con la valoración realizada con los criterios de eficiencia operativa del puerto.

Las variables ambientales no permiten discriminar entre estas la alternativa 1 y 2, puesto que son alternativas que se diferencian por su ordenación interna, no apreciándose diferencias entre los efectos ambientales de ambas.

Por lo tanto, la alternativa 3 aparece como la mejor de las alternativas viables, tanto desde el punto de vista de la capacidad operativa del Puerto (ver apartado «Valoración de las alternativas desde el punto de vista operativo»), como de los efectos ambientales, puesto que:

- Se evita la pérdida de superficie de muelles por la creación de un nuevo acceso viario en la zona de servicios del puerto.

- Aprovecha el silo automóvil existente frente a la construcción de uno nuevo en la ribera derecha del río Oiartzun, y

- Permite una reducción de la contaminación atmosférica por la realización de las operación de manipulación de los graneles sólidos de exportación en una instalación cerrada, que no producirá emisiones ni en la fase de descarga de camiones, ni en la de almacenamiento, ni en la de carga al buque.

5. Medidas adoptadas para el seguimiento de los efectos en el medio ambiente del plan.

5.1. Programa de vigilancia ambiental.

Para el seguimiento de los efectos en el medio ambiente del Plan se ha elaborado un Programa de Vigilancia Ambiental. Las

da. Jarraipenaren xede izango diren ingurumen-aldagaiak dira: kutsatuta egon daitezkeen lurzoruak, ondare kulturala, giza habitata, azaleko uren kalitatea, kalitate atmosferikoa, kalitate akustikoa, hondakinak eta paisaia.

Horrez gain, merkataritza gunearen barruan portuko jarduekin lotutako aldagaien kontrol espezifikoak ere zehazten dira: Portuko eragiketetan ingurumen-kalitateko Jarraibide Teknikoa, Ingurumen Praktika Onen Hitzarmenak, airearen kalitatea, azaleko uren kalitatea, euri-uren isurketa. Halaber, Ingurumen Zaintzarako Programari esker gainbegiratu ahalko da plan bereziaren garapen-proiektuek (hirigintza-proiektua, lanen proiektua, eraikuntza-proiektua) barne hartu dituztela IAEan eta plan bereziaren hirigintza-araudian xedatzen diren ingurumenarekiko neurri zuzentzaileak eta baldintzatzailak.

Ingurumen Zaintzarako Programa honako kontrolen inguruan egituratzen da:

5.2. Plan Bereziaren eremu osoari aplikatuko zaizkion kontrolak.

5.2.1. Planifikazio edo proiektu fasea.

variables ambientales objeto de seguimiento son: suelos potencialmente contaminados, patrimonio cultural, hábitat humano, calidad de las aguas superficiales, calidad atmosférica, calidad acústica, residuos, y paisaje.

Asimismo, se establecen controles específicos a variables relacionadas con las actividades portuarias dentro de la zona comercial: Instrucción Técnica de calidad ambiental en operaciones portuarias, Convenios de Buenas Prácticas Ambientales, calidad del aire, calidad de las aguas superficiales, vertido de aguas pluviales. Además, mediante el Programa de Vigilancia Ambiental se supervisará que los proyectos de desarrollo del plan especial (proyecto de urbanización, proyecto de obras, proyecto de edificación y construcción) contemplan las medidas correctoras y los condicionantes ambientales que se especifican en el EsAE y en la normativa urbanística del plan especial.

El Programa de Vigilancia Ambiental se estructura de acuerdo a los siguientes controles:

5.2. Controles aplicable en el conjunto del ámbito del plan Especial.

5.2.1. Fase de planeamiento o de proyecto.

Kutsatuta egon daitezkeen lurzoruak	
Lurzoruaren kalitatea-azterketen inguruko egiaztapenak, eta zona guztien kutsadura mugatzea	
Adierazlea:	Lurzoruaren azterketa behar bezala egitea
Kalkulatzeko metodologia:	Adierazle honek ez du kalkulua egiteko formularik behar
Aldizkakotasuna:	Behin
Helburua:	Plan Bereziaren berrikusketa garatzean kaltetu daitezkeen lursailtako Lurzoruaren Kalitatearen Adierazpena lortzea
Arduraduna	Pasaiaiko Portuko Agintaritzaren Azpiegituren Saila

Kultura ondarea	
Kultura ondarearekin lotutako txostenak eta baimenak lortu direla egiaztatzea.	
Adierazlea:	Kultura ondarearekin lotutako txostenak eta baimenak benetan lortzea
Kalkulatzeko metodologia:	Adierazle honek ez du kalkulua egiteko formularik behar
Aldizkakotasuna:	Behin
Helburua:	Kultura Ondarearekin lotutako legeria betetzea
Arduraduna	Pasaiaiko Portuko Agintaritzaren Azpiegituren Saila

Suelos Potencialmente Contaminados	
Verificación de la realización de los correspondientes estudios de la calidad del suelo, así como delimitación de la contaminación en todas las zonas.	
Indicador:	Efectiva realización de los estudios de suelo
Metodología de cálculo:	Este indicador no requiere de fórmula de cálculo
Periodicidad:	Una vez
Objetivo:	Obtención de la Declaración de la Calidad del Suelo de las parcelas afectadas por el desarrollo de la revisión del Plan Especial
Encargado	Departamento de Infraestructuras de la APP

Patrimonio cultural	
Verificación de la obtención de los informes y autorizaciones en relación con el Patrimonio Cultural.	
Indicador:	Efectiva obtención de los informes y autorizaciones en relación con el patrimonio cultural
Metodología de cálculo:	Este indicador no requiere de fórmula de cálculo
Periodicidad:	Una vez
Objetivo:	Cumplimiento de la legalidad en relación con el Patrimonio Cultural
Encargado	Departamento de Infraestructuras de la APP

5.2.2. Planifikatutako neurriak gauzatzeko fasea.

5.2.2. Fase de ejecución de las medidas planificadas.

Giza habitata	
Hiriguneetan jarduketak egiten diren bitartean oinezkoen fluxuentzako seinaleen kontrola.	
Adierazlea:	Oinezkoen fluxuentzako seinaleak egotea eta haien eraginkortasuna.
Kalkulatzeko metodologia:	Tokian bertan egiaztatzea.
Aldizkakotasuna:	Astean behin obrek irauten duten bitartean.
Helburua:	Oinezkoen fluxua eta haien segurtasuna bermatzea lanek irauten duten bitartean.
Arduraduna	Lanen zuzendaritza fakultatiboa

Azaleko uren kalitatearen babesa	
Iragazteko eta sedimentazioko hesi longitudinalak behar bezala erabiltzea	
Adierazlea:	Efluentearen uhertasuna
Kalkulatzeko metodologia:	Dagokionean, efluentearen behaketa eta bere uhertasunarena euri zaparradak daudenean
Aldizkakotasuna:	Astean behin obrek irauten duten bitartean.
Helburua:	Lanak egiten diren bitartean azaleko urak babesteko neurrien eraginkortasunaren babesa
Arduraduna	Lanen zuzendaritza fakultatiboa

Azaleko uren kalitatearen babesa	
Oartzun ibaiaren trantsizioko ur-masaren babes-egoeraren kontrola	
Adierazlea:	Azaleko uraren uhertasun eta usain ezaugarri ez-ohikoak
Kalkulatzeko metodologia:	Tokian bertan uraren uhertasunari erreparatu eta haren usain-ezaugarriak aztertzea.
Aldizkakotasuna:	Astean behin obrek irauten duten bitartean.
Helburua:	Lanak egiten diren bitartean azaleko urak babesteko neurrien eraginkortasunaren babesa
Arduraduna	Lanen zuzendaritza fakultatiboa

Azaleko uren kalitatearen babesa	
Hesi-hidrofugoaren erabilgarritasuna eta erabilera	
Adierazlea:	Hesia erabilgarri dago
Kalkulatzeko metodologia:	Istripu-isurketa gertatuz gero hesi hidrofugoa erabilgarri dagoela egiaztatzea. Ibai-ertzetik hurbil egiten diren lanetan, eta makineria astuna erabiltzen duten lanetan, egiaztatu hesia neurri prebentibo gisa jarri dela
Aldizkakotasuna:	Astean behin obrek irauten duten bitartean.
Helburua:	Lanak egiten diren bitartean azaleko urak babesteko neurrien eraginkortasunaren babesa
Arduraduna	Lanen zuzendaritza fakultatiboa

Kalitate atmosferikoa eta akustikoa	
Airearen kalitatea gutxiagotzen duten esekitako partikulen eta soinuaren mailaren kontrola	
Adierazlea:	Esekitako partikulen presentzia - hauts-hodeiak - zulaketak egiten diren bitartean.
Kalkulatzeko metodologia:	Tokian bertan egiaztatzea.
Aldizkakotasuna:	Astean behin obrek irauten duten bitartean.
Helburua:	Lanak egiten diren bitartean airea babesteko neurrien eraginkortasunaren babesa
Arduraduna	Lanen zuzendaritza fakultatiboa

Kalitate akustikoa	
Obran dauden ibilgailu guztien IITren (ITV) kontrola.	
Adierazlea:	Obran erabiltzen diren ibilgailuen IIT (ITV) dokumentuen egoera eguneratua
Kalkulatzeko metodologia:	Dokumentuen berrikusketa
Aldizkakotasuna:	Astean behin obrek irauten duten bitartean.
Helburua:	Inguruko zarata muga zehatz batuen barruan mantentzea (otsailaren 22ko 212/2002 Errege Dekretua eta bibrazioen inguruko UNE 22-381-93 araua)
Arduraduna	Lanen zuzendaritza fakultatiboa

Hondakinen kudeaketarako instalazioak	
Hondakinak kudeatzeko instalazioen kokapena eta erabilera kontrolatzea	
Adierazlea:	Hondakinak kudeatzeko instalazioak jarri eta erabiltzea.
Kalkulatzeko metodologia:	Prozesuaren jarraipena
Aldizkakotasuna:	Astean behin lanek irauten duten bitartean
Helburua:	Hondakinak lanen fasean behar bezala kudeatzea
Arduraduna	Lanen zuzendaritza fakultatiboa

Paisaia	
Paisaian integrazteari buruzko azterketak egitea	
Adierazlea:	Paisaia-integrazteari buruzko azterketak burutzea eraikin handien proiektuak egiten hasi aurretik, ekainaren 3ko 90/2014 Dekretuaren arabera.
Kalkulatzeko metodologia:	Azterketa eraikina handia egiten hasi aurretik egin dela egiaztatzea
Aldizkakotasuna:	Behin
Helburua:	Eraikin handiak eraikitzeak paisaian eragingo dituen kalteak minimizatzea
Arduraduna	Lanen zuzendaritza fakultatiboa

Hábitat humano	
Control de la presencia de señalización para flujos peatonales durante las actuaciones en zonas urbanas.	
Indicador:	Presencia y eficacia de la señalización para los flujos peatonales
Metodología de cálculo:	Observación en campo
Periodicidad:	Semanal durante las obras
Objetivo:	Garantizar los flujos peatonales y la seguridad de los peatones durante las obras
Encargado	Dirección facultativa de la obra

Protección de la calidad de las aguas superficiales	
Correcto funcionamiento de las barreras longitudinales de filtrado y sedimentación	
Indicador:	Turbidez del efluente
Metodología de cálculo:	En su caso, observación del efluente y de su turbidez coincidiendo con lluvias intensas
Periodicidad:	Semanal durante las obras
Objetivo:	Control de la eficacia de las medidas de protección de las aguas superficiales durante las obras
Encargado	Dirección facultativa de la obra

Protección de la calidad de las aguas superficiales	
Control del estado de conservación de la masa de agua de transición del Oiartzun	
Indicador:	Turbidez y características olfativas anormales del agua superficial
Metodología de cálculo:	Observaciones en campo de la turbidez del agua y de sus características olfativas
Periodicidad:	Semanal durante las obras
Objetivo:	Control de la eficacia de las medidas de protección de las aguas superficiales durante las obras
Encargado	Dirección facultativa de la obra

Protección de la calidad de las aguas superficiales	
Disponibilidad y uso de la barrera hidrófuga	
Indicador:	Barrera disponible para su uso
Metodología de cálculo:	Controlar que la barrera hidrófuga está disponible para su uso en caso de vertido accidental de hidrocarburos. En caso de trabajos cercanos al cauce y que implican el uso de maquinaria pesada, controlar que la barrera se ha instalado de manera preventiva
Periodicidad:	Semanal durante las obras
Objetivo:	Control de la eficacia de las medidas de protección de las aguas superficiales durante las obras
Encargado	Dirección facultativa de la obra

Calidad atmosférica y acústica	
Control de la presencia de partículas en suspensión que disminuyan la calidad del aire y del nivel sonoro.	
Indicador:	Presencia de partículas en suspensión - nubes de polvo - durante los trabajos de excavación.
Metodología de cálculo:	Observación en campo
Periodicidad:	Semanal durante las obras
Objetivo:	Control de la eficacia de las medidas de protección del aire durante las obras durante las obras
Encargado	Dirección facultativa de la obra

Calidad acústica	
Control de la ITV de toda la maquinaria presente en la obra.	
Indicador:	Estado actualizado de la documentación relativa al ITV de los vehículos en obra
Metodología de cálculo:	Revisión de documentación
Periodicidad:	Semanal durante las obras
Objetivo:	Mantenimiento del ruido ambiental dentro de los límites legalmente establecidos (Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero y norma UNE 22-381-93 de vibraciones)
Encargado	Dirección facultativa de la obra

Instalaciones de gestión de residuos	
Control de la colocación y utilización de las instalaciones de gestión de residuos	
Indicador:	Colocación y uso de las instalaciones de gestión de residuos
Metodología de cálculo:	Seguimiento del proceso
Periodicidad:	Semanal en fase de obra
Objetivo:	Gestión correcta de los materiales de desecho en fase de obras
Encargado	Dirección facultativa de la obra

Paisaje	
Realización de estudios de integración paisajística	
Indicador:	Realización de estudios de integración paisajística de acuerdo al Decreto 90/2014, de 3 de junio, antes de la ejecución de un proyecto de edificios de dimensiones especialmente significativas
Metodología de cálculo:	Comprobación de la realización del estudio antes de la ejecución de edificios de dimensiones significativas
Periodicidad:	Una vez
Objetivo:	Minimizar las afecciones paisajísticas por la construcción de edificios de gran dimensión
Encargado	Dirección facultativa de la obra

5.3. Portuko merkataritza gunearentzat kontrol espezifikoak.

5.3. Controles específicos de la zona portuaria comercial.

Portuko Eragiketen Jarraibide Teknikoa	
2015eko abenduaren 17an Portuko Agintaritzaren Administrazio Kontseiluak onetsitako "Portuko Eragiketen Jarraibide Teknikoa" dokumentua aplikatzen dela kontrolatzea.	
Adierazlea:	Jarraibide Teknikoaren neurriak betetzea. Jarraibide Teknikoa eguneratu beharra
Kalkulatzeko metodologia:	Adierazle honek ez du kalkulua egiteko formularik behar
Aldizkakotasuna:	Egunero, eragiketa bakoitzarekin
Helburua:	Ingurumen aldagaiekin lotutako jarraibide Teknikoa betetzea (azaleko urak, lurzoruak, hondakinak, kalitate atmosferikoa eta akustikoa)
Arduraduna	Portuko Eragiketen / Ustiapen Buruzagitza

Ingurumen Praktika Onen Hitzarmenak	
Portuko Agintaritzaren eta Operadoreen artean Ingurumeneko Praktika Onen Hitzarmenak betetzen direla kontrolatzea	
Adierazlea:	Hitzarmena betetzea
Kalkulatzeko metodologia:	Adierazle honek ez du kalkulua egiteko formularik behar
Aldizkakotasuna:	Urtean behin
Helburua:	Portuko Agintaritzaren eta Operadoreen artean Ingurumeneko Praktika Onen Hitzarmenak betetzea
Arduraduna	Ustiapen Buruzagitza

Kalitate akustikoa	
Portuko jarduerak inguruan sortzen duen zarata maila kontrolatzea.	
Adierazlea:	Jaso diren zaratarekin lotutako kexen kopurua
Kalkulatzeko metodologia:	Adierazle honek ez du kalkulua egiteko formularik behar
Aldizkakotasuna:	Urtean behin, arauak urratzen badira, sarriago
Helburua:	Inguruko zarata lege zehazten diren mugen barruan mantentzea (urriaren 19ko 1367/2007 Errege Dekretua, eta ondorengo aldaketak) eta, ahal den neurrian, inguruko biztanleari sortutako eragozpenak murriztea
Arduraduna	Portuko Eragiketen / Ustiapen Buruzagitza

Airearen kalitatea	
Airearen kalitatearen kontrola.	
Adierazlea:	Portutik hurbil (Lezoko Polentzarrene plaza) kokatuta dagoen Eusko Jaurlaritzaren airearen kalitatea neurtzeko kabinaren datuak
Kalkulatzeko metodologia:	Adierazle honek ez du kalkulua egiteko formularik behar
Aldizkakotasuna:	Urtean behin eta, arauak urratzen badira, sarriago
Helburua:	Urtarrilaren 28ko 102/2011 Errege Dekretuan eta horren ondorengo aldaketetan xedatutako mugak ez gainditzea
Arduraduna	Portuko Eragiketen / Ustiapen Buruzagitza

Airearen kalitatea	
Airearen kalitatearen kontrola.	
Adierazlea:	Jaso diren kutsadura atmosferikoarekin lotutako kexen kopurua
Kalkulatzeko metodologia:	Adierazle honek ez du kalkulua egiteko formularik behar
Aldizkakotasuna:	Urtean behin, arauak urratzen badira, sarriago
Helburua:	Urtarrilaren 28ko 102/2011 Errege Dekretuan eta horren ondorengo aldaketetan xedatutako mugak ez gainditzea eta, ahal den neurrian, inguruko biztanleari sortutako eragozpenak murriztea
Arduraduna	Portuko Eragiketen / Ustiapen Buruzagitza

Euri-uren isurpena	
Solteko gaien biltegiatze-guneetatik datozen euri-uren eta garbiketa-uren tratamendua kontrolatzea	
Adierazlea:	Tratamenduaren eraginkortasuna
Kalkulatzeko metodologia:	Erregistro-kutxatilak emandako datuak
Aldizkakotasuna:	Etengabekoa
Helburua	Euri-urek ur-ingurunera eraman ditzaketen kutsatzaileak minimizatzea
Arduraduna	Pasaiaiko Portuko Agintaritzaren Azpiegituren Saila

Instrucción Técnica de Operaciones Portuarias	
Control de la aplicación de la "Instrucción Técnica de Operaciones Portuarias" aprobado por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria en su sesión de 17 de diciembre de 2015.	
Indicador:	Cumplimiento de las medidas de la Instrucción Técnica. Necesidad de actualización de la Instrucción Técnica
Metodología de cálculo:	Este indicador no requiere de fórmula de cálculo
Periodicidad:	Diaria, en cada operación
Objetivo:	Cumplimiento de la Instrucción Técnica en relación con las variables ambientales (aguas superficiales, suelos, residuos, calidad atmosférica y acústica)
Encargado	Jefatura de Operaciones Portuarias / Explotación

Convenios de Buenas Prácticas Ambientales	
Control de la aplicación de los Convenios de Buenas Prácticas Ambientales entre la Autoridad Portuaria y los Operadores	
Indicador:	Cumplimiento del convenio
Metodología de cálculo:	Este indicador no requiere de fórmula de cálculo
Periodicidad:	Anual
Objetivo:	Cumplimiento de los Convenios de Buenas Prácticas Ambientales entre la Autoridad Portuaria y los Operadores
Encargado	Jefatura de Explotación

Calidad acústica	
Control de los niveles de ruido originado por la actividad portuaria en su entorno	
Indicador:	Número de quejas relacionadas con el ruido recibidas
Metodología de cálculo:	Este indicador no requiere de fórmula de cálculo
Periodicidad:	Anual, pudiendo ser más frecuente en caso de incumplimientos
Objetivo:	Mantenimiento del ruido ambiental dentro de los límites legalmente establecidos (Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, y modificaciones posteriores) y reducir en la medida de lo posible las molestias a la población del entorno
Encargado	Jefatura de Operaciones Portuarias / Explotación

Calidad del aire	
Control de la calidad del aire	
Indicador:	Datos de la cabina de calidad del aire del GV situada en las inmediaciones del puerto, plaza Polentzarrene de Lezo
Metodología de cálculo:	Este indicador no requiere de fórmula de cálculo
Periodicidad:	Anual, pudiendo ser más frecuente en caso de incumplimientos
Objetivo:	No superar los límites legales establecidos en RD 102/2011, de 28 de enero y modificaciones posteriores
Encargado	Jefatura de Operaciones Portuarias / Explotación

Calidad del aire	
Control de la calidad del aire	
Indicador:	Número de quejas relacionadas con la contaminación atmosférica
Metodología de cálculo:	Este indicador no requiere de fórmula de cálculo
Periodicidad:	Anual, pudiendo ser más frecuente en caso de incumplimientos
Objetivo:	No superar los límites legales establecidos en RD 102/2011, de 28 de enero y modificaciones posteriores y reducir en la medida de lo posible las molestias a la población del entorno
Encargado	Jefatura de Operaciones Portuarias / Explotación

Vertido de aguas pluviales	
Control del tratamiento de las aguas pluviales y de limpieza procedentes de zonas de acopio de graneles sólidos	
Indicador:	Eficacia del tratamiento
Metodología de cálculo:	Datos aportados por la arqueta de registro
Periodicidad:	En continuo
Objetivo	Minimizar los aportes de contaminantes arrastrados por aguas pluviales al medio hídrico
Encargado	Departamento de infraestructuras de la APP

6. Aurreko atalen laburpen ez teknikoa.

6.1. Ingurumen alderdiak.

Pasaiaiko Portuko Zerbitzugunea Antolatze Plan Bereziaren berrikusketak Ingurumen Ebaluazio Estrategikoa igaro du. 2017ko martxoaren 16ko Foru Agindu bidez, Gipuzkoako Foru Aldundiko Ingurumen eta Lan Hidraulikoetarako Foru Diputatuak Pasaiaiko Portuko Zerbitzugunea Antolatze Plan Bereziaren Berrikusketaren Ingurumen Adierazpen Estrategikoa burutu zuen.

Ingurumen Ebaluazio Estrategikoaren prozesua amaitu ahal izateko, ingurumenaren arloko legeriaren arabera, organo sustatzaileak Ingurumen Adierazpen Estrategikoan zehaztutako ingurumen-alderdien integrazioa nola burutu den adierazten duen dokumentu bat prestatu eta onartu behar du eta dokumentu hori ingurumen-organuari helarazi behar zaio. Halaber, argitalpenerako dokumentazio espezifiko prestatu behar da. Dokumentazio hori burutzeko beharra ere adierazten da Ingurumen Adierazpen Estrategikoaren lehenengo ataleko hirugarren puntuan: «Ingurumen-ebaluazio estrategikoaren prozesuaren amaiera».

Ingurumen Adierazpen Estrategikoan xedatutako ingurumen-alderdiak Planaren B (Hirigintza Arauak) eta E (Ingurumen Azterketa Estrategikoa edo IAE) dokumentuetan integratu dira. Bi dokumentu hauek hirigintza-jardueren arautze espezifikoaren eginkizuna betetzen dute eta, beraz, jarduera horiek bertan xedatutakoaren arabera izan beharko dira derrigorrez.

Plana prestatu bitartean aztertutako aukeren aurretik onartutako plana aukeratzeko justifikazioa da bertan aurreikusten diren irtenbideak irtenbide egingarri aproposenak direla, bai portuaren eragiketa-gaitasunaren ikuspuntutik zein aurreikusitako ingurumen-eraginaren ikuspuntutik ere; izan ere, kaien azaleraren galera ekiditen da portuko zerbitzugunean sarbide berri bat sortzeari esker, gaur egun dagoen autoentzako siloa erabiltzen da Oiarzun ibaiaren eskuineko ertzean berri bat eraiki ordez eta kutsadura atmosferikoa murriztea ahalbidetzen du espertiziorako solteko gaien manipulazio-jarduerak instalazio itxi batean burutzen direlako, hartara isuriak saihestuta, bai kamioien deskarga-fasean zein biltegiatze-fasean eta ontziaren karga-fasean ere.

Planak ingurumenean sortzen dituen eraginak jarraitzeko helburuarekin Ingurumen Zaintzarako Programa bat prestatu da. Jarraipenaren xede izango diren ingurumen-aldagaiak dira: kutsatuta egon daitezkeen lurzorua, ondare kulturala, giza habitata, azaleko uren kalitatea, kalitate atmosferikoa, kalitate akustikoa, hondakinak eta paisaia.

Ingurumen Zaintzarako Programak barne ditu hainbat kontrol plangintza- edo proiektu-faserako, bai eta egite-faserako ere, Plan Bereziaren esparru osoari aplikatuko zaizkionak (kutsatutako egon daitezkeen lurzorua, ondare kulturala, giza habitata, azaleko uren kalitatea, kalitate atmosferikoa eta kalitate akustikoa babestea, hondakinen kudeaketa eta paisaia) eta barne ditu ere hainbat kontrol espezifiko portuko merkataritza-gunerako (portuko eragiketen Jarraibide Teknikoa, Ingurumen Praktika Onen Hitzarmenak, kalitate akustikoa, airearen kalitatea eta euri-uren isurketa).

Honela, Ingurumen Zaintzarako Programari esker gainbegiratu ahal da plan bereziaren garapen-proiektuek (hirigintza-proiektua, lanen proiektua, eraikuntza-proiektua) barne hartu dituztela IAEan eta plan bereziaren hirigintza-araudian xedatzen diren ingurumenarekiko neurri zuzentzaileak eta baldintzaileak, eta portuko merkataritza-guneko jarduerak ezarritako kontrolak betetzen dituztela.

6.2. Izapidearen laburpena.

1. Plan Bereziaren Berrikuspenaren dokumentua 2015eko irailaren 17ko Pasaiaiko Foru Agintaritzako Administrazio Kontseiluak formulatu zuen.

6. Resumen no técnico de los apartados precedentes.

6.1. Cuestiones ambientales.

La revisión del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia ha sido sometida a Evaluación Ambiental Estratégica. Mediante Orden Foral de 16 de marzo de 2017, el Diputado Foral de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas de la Diputación Foral de Gipuzkoa emite la Declaración Ambiental Estratégica de la Revisión del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia.

Para la finalización del proceso de Evaluación Ambiental Estratégica, la legislación ambiental prevé la elaboración y aprobación por parte del órgano promotor de un documento en el que se refleje cómo se ha realizado la integración de los aspectos ambientales establecidos en la Declaración Ambiental Estratégica, a remitir al órgano ambiental, y así mismo la elaboración de una documentación específica para la publicación. La necesidad de elaboración de ésta documentación se recoge asimismo en la Declaración Ambiental Estratégica, en el Apartado primero, tercer punto: «Finalización del proceso de evaluación ambiental estratégica».

Los aspectos ambientales establecidos en la Declaración Ambiental Estratégica se han integrado en los documentos B Normas Urbanísticas y E Estudio Ambiental Estratégico (EsAE) del Plan. Ambos documentos cumplen una función específica de regulación de la actividad urbanística y, por tanto, ésta se debe ajustar de forma obligada a sus determinaciones.

La elección del plan aprobado en relación con las alternativas estudiadas a lo largo de la elaboración del Plan se justifica en que las soluciones que contempla aparecen como las mejores soluciones viables, tanto desde el punto de vista de la capacidad operativa del puerto como de los efectos ambientales previstos debido a que se evita la pérdida de superficie de muelles por la creación de un nuevo acceso viario en la zona de servicios del puerto, se aprovecha el silo automóvil existente frente a la construcción de uno nuevo en la ribera derecha del río Oiarzun y permite una reducción de la contaminación atmosférica por la realización de las operaciones de manipulación de los graneles sólidos de exportación en una instalación cerrada, que no producirá emisiones ni en la fase de descarga de camiones, ni en la de almacenamiento, ni en la de carga al buque.

Para el seguimiento de los efectos en el medio ambiente del Plan se ha elaborado un Programa de Vigilancia Ambiental. Las variables ambientales objeto de seguimiento son: suelos potencialmente contaminados, patrimonio cultural, hábitat humano, calidad de las aguas superficiales, calidad atmosférica, calidad acústica, residuos, y paisaje.

El Programa de Vigilancia Ambiental incluye controles para las fases de planeamiento o de proyecto, así como de ejecución, aplicables al conjunto del ámbito del Plan Especial (suelos potencialmente contaminados, patrimonio cultural, hábitat humano, protección de la calidad de las aguas superficiales, calidad atmosférica y acústica, gestión de residuos y paisaje) y también se incluyen una serie de controles específicos para la zona portuaria comercial (Instrucción Técnica de operaciones portuarias, Convenios de Buenas Prácticas Ambientales, calidad acústica, calidad del aire y vertido de aguas pluviales).

Así, mediante el Programa de Vigilancia Ambiental, se supervisará que los proyectos de desarrollo del plan especial (proyecto de urbanización, proyecto de obras, proyecto de edificación y construcción) contemplan las medidas correctoras y los condicionantes ambientales que se especifican en el EsAE y en la normativa urbanística del plan especial, y que la actividad en la zona portuaria comercial cumple con los controles establecidos.

6.2. Resumen de la tramitación.

1. El documento de Revisión del Plan Especial fue formulado por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de 17 de septiembre de 2015.

2. 2015eko abenduaren 30ean Gipuzkoako Foru Aldundiaren Ingurumen Zuzendaritza Orokorra dokumentuari ingurumenaren ohiko ebaluazio estrategikoa egitea adostu zuen.

3. Planari dagokion birformulazioa egin ondoren, ingurumen azterketa estrategikoa gehituz, 2016ko apirilaren 26an Gipuzkoako Foru Aldundiak hasierako onespena eman zuen.

4. Jendaurreko informazioaldian jasotako alegazioak jakinarazi ziren eta horiek bidea eman zuten dokumentuaren aldaketa zehatz batzuk egiteko. Aldaketa horiek 2016ko azaroaren 29ko Pasaiako Portu Agintaritzako Administrazio Kontseiluan onartu ziren. Aldaketa horiek eragina izan zuten, beste gaien artean, ekialdeko porturako sarbideetan, lonjatik datozen edo lonjara doazen ibilgailu astunen zirkulazioan eta La Herrera eremuaren antolamendu eta erabilera onargarrietan.

5. 2017ko urtarrilaren 3ko Mugikortasun eta Lurraldearen Antolamenduko Diputatuaren Foru Aginduz, behin-behineko Plana onartu zen.

6. 2017ko martxoaren 16ko Foru Agindu bidez, Ingurumen eta Lan Hidraulikoetarako Foru Diputatuak Planaren Ingurumen Adierazpen Estrategikoa jaulki zuen.

7. 2017ko ekainaren 21ean Mugikortasun eta Lurraldearen Antolamenduaren Foru Diputatuaren Foru Agindua jaulki zuen, eta bertan La Herrerako alorraren antolamenduan zenbait doikuntza egin beharra adierazten zen; zehazki, E.3.3. eta E.3.5. lursailak handitzea eta La Herrera Hegoaldeko pabiloien altuera handitzea.

8. 2017ko abenduaren 29an Itsasertzaren eta Itsasoaren Iraunkortasunaren Zuzendaritza Nagusiak nahitaezko txostena igorri zuen, eta bertako kontsiderazioak Planera jaso ziren.

9. 2018ko otsailaren 9an Estatuko Portuek nahitaezko txostena igorri zuen, eta bertan, behin-betiko onarpenaren aurretik 3. eremuan (La Herrera Iparralde) akats kartografiko bat zuzentzea adierazten zen.

10. Gipuzkoako Foru Aldundiaren behin-betiko onarpenaren aurretik, izapidean zehar adostutako aldaketa guztiak jasotzen dituen Planaren Testu Bateratua aurkesten da 2018ko martxoaren 8an Pasaiako Portu Agintaritzako Administrazio Kontseiluan, bere onarpenerako.

7. *Dokumentazioa eskuragarri jarriko den web orria, Programa eta planen ingurumen-ebaluazio estrategikoaren prozedura arautzen duen 211/2012 Dekretuaren 15. artikulua xedatutakoa betez.*

Aipatutako artikulua adierazten duen dokumentazioa eskuragarri egongo da Pasaiako Portu Agintaritzako web orrian: www.pasaiaport.eus.

II. ERANSKINA

B dokumentua Hirigintza arauak.

Atariko izenburua. Xedapen orokorrak.

1. atalburua. Plan Bereziaren eremua, xedea eta ondoioak.

2. atalburua. Garapen- eta gauzatze-tresnak.

Lehen izenburua. Hirigintza erregimen orokorra.

1. atalburua. Lurzoruaren Antolaketa.

2. atalburua. Eskema zuzentzailea.

3. atalburua. Lurzoruaren kalifikazioa.

Bigarren izenburua. Eremu bakoitzari dagozkion aparteko arauak.

2. Por acuerdo de 30 de diciembre de 2015 de la Dirección General de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Gipuzkoa el documento se sometió a evaluación ambiental estratégica ordinaria.

3. Tras la oportuna reformulación del Plan, incorporando el estudio ambiental estratégico, la Diputación Foral de Gipuzkoa otorgó la aprobación inicial el 26 de abril de 2016.

4. Las alegaciones recibidas durante el trámite de información pública fueron informadas y dieron lugar a determinadas modificaciones del documento que se aprobaron por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria en su sesión del 29 de noviembre de 2016. Estas modificaciones afectaron, entre otras cuestiones, a los accesos al puerto por la zona Este, al recorrido de los vehículos pesados con origen o destino en la lonja y a la ordenación y usos admisibles en La Herrera.

5. Por Orden Foral de 3 de enero de 2017 la Diputada de Movilidad y Ordenación del Territorio acordó aprobar provisionalmente el Plan.

6. Con fecha 16 de marzo de 2017 el Diputado de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas emitió la declaración ambiental estratégica del Plan.

7. Con fecha 21 de junio de 2017 la Diputada de Movilidad y Ordenación del Territorio dictó una Orden Foral en la que indicó la necesidad de realizar determinados ajustes en la ordenación de la zona de La Herrera, en concreto la ampliación de las parcelas E.3.3 y E.3.5 y el incremento de la altura de los pabellones de La Herrera Sur.

8. El 29 de diciembre de 2017 emite su preceptivo informe la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, incorporándose al Plan las consideraciones contenidas en el mismo.

9. El 9 de febrero de 2018 emite su preceptivo informe Puertos del Estado, indicándose que debe corregirse un error cartográfico en el Área 3 (Herrera Norte) con carácter previo a la aprobación definitiva.

10. El 8 de marzo de 2018 se somete al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria el Texto Refundido del Plan, incorporando todas las modificaciones acordadas en el curso de la tramitación, con carácter previo a su aprobación definitiva por la Diputación Foral de Gipuzkoa.

7. *Página web en la que se va a poner a disposición la documentación a que se refiere el artículo 15 del Decreto 211/2012 por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas.*

La documentación prescrita en el mencionado artículo estará disponible en la página web de la Autoridad Portuaria de Pasaja: www.pasaiaport.eus.

ANEXO II

Documento B Normas urbanísticas.

Título preliminar. Disposiciones de carácter general.

Capítulo 1. Ámbito, objeto y efectos del Plan Especial.

Capítulo 2. Instrumentos de desarrollo y ejecución.

Título primero. Regimen urbanístico general.

Capítulo 1. Ordenación del suelo.

Capítulo 2. Esquema director.

Capítulo 3. Calificación del suelo.

Título segundo. Normas particulares de cada área.

ATARIKO IZENBURUA
XEDAPEN OROKORRAK

1. ATALBURUA. PLAN BEREZIAREN EREMUA, XEDEA ETA ONDORIOAK

1. artikulua. Xedea, edukia eta alorra.

1. Plan Berezi honen xedea Pasaiaiko Portuaren zerbitzuean dauden lurraldeen antolaketa juridikoa eta hirigintzari dagokiona egitea da, hain zuzen ere, barne hartzen dituen Pasaia, Errenteria, Lezo eta Donostiako udal lurrena. Portu sistema orokorra da, irailaren 5eko 2/2011 Lege Dekretu Araugileak onartzen duen Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen testu bateginaren 56. artikulua araber.

2. Era berean, Plan Bereziari dagokio sistema orokor horren garapena bermatuko duten erabaki, neurri eta aurreikuspenak egitea. Bai eta gainerako garraio sistema orokorrekin izango duen lotura ezartzea, dagokion estatuko eta autonomia erkidegoko legedian eta Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen testu bateginean xedatzen denaren araber.

3. Dagokion espazio eremua egun Pasaiaiko Portuaren zerbitzuek hartzen dituen lurrena da, eta horiek 176 zenbakidun *Estatuko Aldizkari Ofizialean* argitaratutako uztailaren 19ko FOM/2416/2006 Agindu bidez onetsitako Portuko Espazioak Erabiltzeko Planaren bidez mugatuak daude:

– Sustapen Ministerioaren 2009ko azaroaren 17ko Aginduaren ondorioz, Donibaneko Lezo-Bide bideko 2.226,66 m²/ko zati bat kanpo gelditu zen.

– Sustapen Ministerioaren 2011ko maiatzaren 23ko Aginduaren ondorioz Donibane ingurune 5.643,4 m²-ko lur zati bat kanpo gelditu zen. Bertan eraikin bat, erabilera soziokulturalerako eta kirol erabilertarako zein lurrazpiko aparkaleku gisa erabiltzen dena, eta Bizkaia plaza daude.

– Sustapen Ministerioaren 2013ko otsailaren 1eko Aginduaren ondorioz, Herrera Hegoaldean 913,25 m²-ko lur-zati bat kanpo gelditu zen, Donostialdeko metroaren bikoizte-lanak zirela medio.

2015eko urriaren 17ko 249 zenbakidun *Estatuko Aldizkari Ofizialean* argitaratutako urriaren 6ko FOM 2163/2015 Agindu bidez Portuko Espazioen eta Erabileren Mugaketaren funtsezko aldaketa onetsi zen.

Aldaketa honekin batera, ondorengo desfektazioa izapidetu zen:

– 2015eko apirilaren 21eko Sustapen Ministerioaren Agindu bidez, Hego Herrera guneko 378 m² lursail bat desfektatu zen Donostialdeko metroa bitan banatzeko lanerako.

2017ko otsailaren 8an, Administrazioarekiko Auzien Salak, Auzitegi Goreneko Hirugarren Atalak 211/2017 Epaia eman zuen. Epaia horrek aipatutako 2011ko maiatzaren 23ko Sustapen Ministerioaren Aginduaren aurka Pasaiaiko Udalak jarritako errekurtsioa baietsi zuen, horrela agindu horren bidez desfektatutako portuko jabari publikoaren 5.643,4 m² lursail baten desfektazioa baliogabetu zuen.

4. Funtzioaren jarraikortasuna eta proposatutako antolaketa koherentzia formala bermatze aldera, ondorengo lursail eta instalazioak sartu dira antolamenduan:

a) Arandos eta Senokozuluako dikeak, sartzeko kanalean, eta zerbitzuek ondespen ondoren eginiko kaien handitzeak, Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen testu bateginaren 67.c) artikulua adierazitakoaren araber. Antolamendu honek xede informatiboa baino ez du hurrengo Por-

TÍTULO PRELIMINAR

DISPOSICIONES DE CARÁCTER GENERAL

CAPÍTULO 1.º ÁMBITO, OBJETO Y EFECTOS DEL PLAN ESPECIAL

Artículo 1. Objeto, contenido y ámbito.

1. Constituye el objeto del presente Plan Especial la ordenación jurídica y urbanística de los terrenos incluidos en la zona de servicio del Puerto de Pasaia, que se extiende por los términos municipales de Pasaia, Errenteria, Lezo y San Sebastián, que tiene la naturaleza de sistema general portuario, de conformidad con lo establecido en el artículo 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

2. De igual forma, corresponde al Plan Especial establecer las determinaciones, medidas y previsiones necesarias que garanticen el desarrollo de este sistema general, así como su conexión con el resto de los sistemas generales de transportes, de acuerdo con lo dispuesto en la legislación estatal y autonómica aplicable y en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

3. Su ámbito espacial se circunscribe a la zona de servicio del Puerto de Pasaia delimitada por el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios aprobado por Orden FOM/2416/2006, de 19 de julio, publicada en el *Boletín Oficial del Estado* n.º 176, de 25 de julio de 2006, y sus modificaciones posteriores:

– Por Orden del Ministerio de Fomento de 17 de noviembre de 2009 se desafectó un tramo de 2.226,66 m² del vial Lezo-Bide, en Donibane.

– Por Orden del Ministerio de Fomento de 23 de mayo de 2011 se desafectó una parcela de 5.643,4 m² en la zona de Donibane, que comprende un edificio para usos socioculturales y deportivos con parking subterráneo y la plaza de Bizkaia.

– Por Orden del Ministerio de Fomento de 1 de febrero de 2013 se desafectó una parcela de 913,25 m² en la zona de la Herrera Sur con motivo de las obras del desdoblamiento del metro de Donostialdea.

Por Orden FOM: 2163/2015, de 6 de octubre, publicada en el *Boletín Oficial del Estado* n.º 249 del 17 de octubre de 2015, se aprueba una modificación sustancial de la delimitación de espacios y usos portuarios del Puerto de Pasaia.

Solapada con esta modificación, se tramita la siguiente desfektación:

– Orden del Ministerio de Fomento de 21 de abril de 2015 por la que se desfecta una parcela de 378 m² en la zona de la Herrera Sur con motivo de las obras de desdoblamiento del metro de Donostialdea.

Con fecha 08 de febrero de 2017, la Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera del Tribunal Supremo emite Sentencia 211/2017 por la que estima el recurso interpuesto por el Ayuntamiento de Pasaia contra la Orden del Ministerio de Fomento de fecha 23 de mayo de 2011, antes mencionada, que se desfektaba del dominio público portuario una superficie de 5.643,4 m², anulándola.

4. Al objeto de garantizar la continuidad funcional y coherencia formal de la ordenación propuesta, se incluyen en la ordenación los siguientes terrenos e instalaciones:

a) Diques de los Arandos y Senokozulu, en el canal de entrada, y ampliaciones de los muelles realizadas con posterioridad a la aprobación de la zona de servicio, por ser dominio público portuario según lo dispuesto en el artículo 67.c) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mer-

tuko Espazioen eta Erabileren Mugaketaren aldaketan zerbitzugunean jaso arte.

b) Herrerako Correos-en eta Buenavistako Guardia Zibilaren lursaila, hurrengo Portuko Espazioen eta Erabileren Mugaketaren aldaketan zerbitzugunetik kanpora utzi arte.

c) Donibanen Bizkaia Plaza eta erabilera soziokulturaletarako eraikina, beraien desafektazioa onetsi zuen FOM Agindua Auzitegi Gorenak ezeztatu zuelako.

5. Aurreko b) eta c) ataletan aipatutako lursailak zerbitzugunetik desafektatzen edo kanporatzen direnean, dagokion Plan Bereziaren aldaketa puntuala egingo da.

6. Dokumentu honek jasotzen duen udalerrien mugatzea informatiboa baino ez da, eta Udalen arteko akordioek, edo bestela Gipuzkoako Foru Aldundiak, finkatuko dituzte.

7. Pasaiaiko Portuko zerbitzugunearen atal bat aldi berean Pasaiaiko eta Erreterriako udal plangintzen menpe dagoenez, eta egoera hori argituko duen mugaketarik ez dagoenez, Portu Agintaritzaren eta inguru horretan aurrera eramango diren ekinetzi dagozkien administrazio harremanak, bi udal horietako edozeinekin egin ahal izango dira, inguru horren ardura bietako zeini dagokion argitzen den arte.

8. Plan Bereziaren informazio grafikoan jasotzen da Portu Agintaritzako Gomistegi biribilgunean kokatutako ondare lursailari dagozkion Pasaiaiko Udalak Hirigintza Proiektuan onetsitako zehaztapenak. Eusko Trenbideak-en geltokiaren eta Trintxerpe distrituaren arteko oinezkoentzat eta bizikletentzat konexioaren lanek eragiten diote lursail horri.

2. artikulua. Lotura plangintza orokorrarekin.

Plan Orokor honek Pasaiaiko Portuaren Portu-Espazioen Mugatzeak barne hartzen dituen aurreikuspenak garatzen ditu, eta bat egiten du Portua osatzen duten udalerrietan, hau da, Pasaia, Erreterria, Lezo eta Donostiako udalerrietan, indarreko hirigintza plangintzetan jasotzen denarekin, eta irailaren 5eko 2/2011 Lege Dekretu Araugileak onartzen duen Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilar buruzko Legearen testu bateginaren 56. artikulua jartzen dituen baldintzekin eta uztailaren 28ko 22/1988 Kosta Legearen eta horren betetze eta garapen araudiaren artikuluek eta xedapenek xedatutakoarekin bat etorritik.

3. artikulua. Plan Bereziaren Iraunaldia.

Pasaiaiko Portuko zerbitzugunearen Antolaketa Plan Bereziaren zehaztapenek iraunaldi mugagabea izango dute, eta aldaketa edo berrikuspenek ez diote inolako kalterik eragingo.

4. artikulua. Plan Berezia Berrikustea.

1. Pasaiaiko Portu Agintaritzak Plan Bereziaren berrikusteari ekin ahal izango dio interes orokorrarentzat beharrezko deritzon, betiere, hori onartzeko legez dagokion bidea jarraituta.

2. Dena den, berrikustea egin beharko da, baldin eta hurrengo egoeretakoa bat gertatzen bada:

a) Gertaerek planaren hipotesiari oinarritzko maila batean eragiten badiote eta ondorioz antolaketaren irizpide orokorrak ezinbestean aldatu behar badira.

b) Portuko Espazioen eta Erabileren Mugaketa aldatzen bada oinarritzko erabileretan aldaketa sakonak egon direlako, helburu estrategikoak betetzeko beharrezko baldintzarik ez dagoelako, aurreikuspenak argi eta garbi aldatuko dituzten eta

cante. Esta ordenación tendrá únicamente efectos informativos hasta que se incluyan en la zona de servicio en la próxima modificación de la DEUP.

b) Parcelas de Correos en La Herrera y de la Guardia Civil en Buenavista, hasta su exclusión de la zona de servicio en la próxima modificación de la DEUP.

c) Plaza de Bizkaia y parcela del edificio sociocultural en Donibane, al haber sido anulada por el Tribunal Supremo la Orden FOM que aprobó su desafectación.

5. Una vez se produzca la desafectación o exclusión de la zona de servicio, en su caso, de los terrenos a que hacen referencia los apartados b) y c) anteriores, se procederá a la modificación puntual del Plan Especial para excluirlos de su ámbito espacial.

6. La delimitación de los respectivos términos municipales recogida en el presente documento es meramente informativa y quedará establecida por los acuerdos que adopten los respectivos Ayuntamientos o, en su defecto, la Diputación Foral de Gipuzkoa.

7. Ante la existencia de una parte de la zona de servicio del Puerto de Pasaia regulada simultáneamente por los planeamientos municipales de Pasaia y Erreterria y en ausencia de un deslinde oficial que clarifique esta situación, la relación administrativa de la Autoridad Portuaria y de las actividades que se desarrollen en esta zona podrá realizarse indistintamente con cualquiera de los dos municipios competentes en la materia, hasta que se establezca definitivamente cuál es competente en esta área.

8. La información gráfica del Plan Especial incluye las determinaciones del Proyecto de Urbanización aprobado por el Ayuntamiento de Pasaia en la parcela patrimonial de la Autoridad Portuaria situada junto a la rotonda Gomistegui, afectada por las obras de conexión peatonal y ciclista entre la estación de Eusko Trenbideak y el distrito de Trintxerpe.

Artículo 2. Vinculación con el planeamiento general.

El presente Plan Especial se formula en desarrollo de las previsiones contenidas en la Delimitación de los Espacios Portuarios del Puerto de Pasaia y en coherencia con las determinaciones recogidas en los planeamientos urbanísticos vigentes de los municipios en los que se localiza, es decir, Pasaia, Erreterria, Lezo y San Sebastián, con los condicionantes establecidos en el artículo 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre y de acuerdo con lo dispuesto en los preceptos y disposiciones de la Ley 22/1988, del 28 de julio, de Costas y su reglamento de ejecución y desarrollo.

Artículo 3. Vigencia del Plan Especial.

Las determinaciones del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Pasaia tendrán vigencia indefinida, sin perjuicio de su modificación y revisión.

Artículo 4. Revisión del Plan Especial.

1. La Autoridad Portuaria de Pasaia podrá iniciar el procedimiento de revisión del Plan Especial cuando lo considere conveniente para el interés general, debiendo ajustarse al procedimiento legalmente establecido para su aprobación.

2. En todo caso, deberá procederse a su revisión, cuando se dé alguno de los siguientes supuestos:

a) Cuando circunstancias sobrevenidas alteren las hipótesis del plan, en cuanto a magnitudes básicas, de forma que obliguen a modificar los criterios generales de la ordenación.

b) Cuando se modifique la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios por cambio sustancial de los usos básicos, inadecuación para el cumplimiento de los objetivos estratégicos, aparición de nuevas demandas no recogidas que supongan una

jaso gabe zeuden beharrianak agertzen direlako, edo salgaien trafikoa asko ugaritu edo gutxitu delako.

c) Portu sistema orokorraren izaerari zuzenean eragiten dioten antzeko egoerak sortzen badira.

5. artikulua. Plan Bereziaren Aldaketak.

1. Planaren aldaketatzat hartuko dira berau onartzeko legez ezinbestekoak diren edozein zehaztapen edo dokumentutan egiten diren aldaketak, arestian azaldutako ezaugarriei jarraiki berrikuspentzat hartu ezin direnak eta, orokorrean, planaren eskema zuzendariari edo planari bere osotasunean eragiten ez diotenak, planaren egitura elementuren bati puntualki eta modu isolatuan eragiten badiote ere.

2. Plan Bereziaren aldaketak plana bera onartu zeneko kompetentzia eta jardunbideetara mugatu beharko dira, baina dokumentazioaren baitan aldaketaren arrazoia eta planaren osotasunari edo eskema zuzendariari eragiten ez diola justifikatzen duen dokumentua egon beharko dira.

3. Ez dira Planaren aldaketatzat hartuko:

a) Zerbitzugunearen mugatzean aldaketarik eragiten ez duten portu-azpiegiturak eraikitzea, esaterako, nasa berriak egitea edo daudenak luzatzea, defentsarako lanak egitea, etab., portuaren erabilerrari edo eskema zuzendariari eragiten ez dioten artean.

b) Erabilera xehatu bakoitzaren baitako kategoria aldaketak.

c) Portuko Agintaritzak eraikitako azpiegitura edo hirigintza proiektuen ondorioz egindako lerrokatze aldaketak.

d) Zerbitzugunearen edozein zati erabilerraz kanpo uztea ez da Plan Bereziaren aldaketatzat hartuko horrek gainerako portu-espazioaren erabilerrari eragiten ez badiu eta proposatutako antolaketa aldatzen ez badu.

e) Sarrera mugatua kontrolatzen duen eremuaren aldaketa eta sarrerarako kontrol puntuen aldaketa.

4. Portuko zerbitzugunera lur berriak lotzeak Plan Bereziaren moldatzea eragingo du. Moldaketa horrek Plan Bereziaren aldaketa puntuala eragingo du eta ondorioz, ezarritako jardunbideari jarraiki idatzi eta tramitatuko da.

6. artikulua. Egindako kontzesioak Plan Bereziari egokitzea.

1. Portuko domeinu publikoaren erabilera-kontzesio pribatibo edo eskusiboa arautzen duten agiritan, ezinbestean gehitu beharko dira hirigintzari dagozkion baldintzak eta kontzesioan emango den lursaila dagoen eremuari dagozkion erabilera xehatuak.

2. Ezingo da kontzesiorik esleitu dagokion lursailari Erabilera Planean eta Plan Bereziaren ezartzen zaion erabilera ez den beste bat eman nahi bazaio.

3. Kontzesioek eta horiek arautzen dituzten agiriek barne hartu eta bete beharko dituzte, eragiten dieten alderdiei dago kienez, bai IAEan zein Portuko Eragiketaren Jarraibide Teknikoan eta Praktika Onen Hitzarmenean, edo Pasaiaiko Portuko Agintaritzak aurrerago garatu edo onartzen dituen ingurumenkudeaketarako azken tresna hauen beharrezko berrikusketetan, xedatutako ingurumen-neurriak.

4. Jabari publikoko kontzesio bat jaso nahi dutenek Portuko Agintaritzari informazio frogagarria eskatu ahal izango diote jaso nahi duten lur-erabilera eta hirigintza baldintzen inguruan.

clara alteración del marco de sus previsiones, o por experimentar un incremento o disminución sustancial del volumen de tráfico de mercancías.

c) Cuando aparezcan nuevas circunstancias de análoga importancia y naturaleza que afecten de forma determinante al carácter del sistema general portuario.

Artículo 5. Modificaciones del Plan Especial.

1. Se entiende por modificación del plan toda alteración de sus determinaciones o de los documentos legalmente exigibles para su aprobación, que no constituya un supuesto de revisión, de acuerdo con lo establecido en el artículo anterior y, en general, las que no afectan al esquema director del plan o a la globalidad del plan, aunque incidan aislada y puntualmente sobre alguno de los elementos estructurantes del plan.

2. Las modificaciones del Plan Especial deberán ajustarse a las normas de competencia y procedimiento de aprobación de aquel, si bien deberán incluir entre su documentación la motivación de la alteración y la justificación de que no afecta a la globalidad del plan o a su esquema director.

3. No tendrán la consideración de modificaciones del Plan:

a) La ejecución de infraestructuras portuarias que no supongan alteración de la delimitación de la zona de servicio, tales como la construcción y prolongación de muelles, obras de defensa, etc., salvo que afecten de forma notable a la explotación del puerto o al esquema director del plan.

b) Los cambios de categoría dentro de cada uso pormenorizado.

c) Los ajustes de alineaciones que resulten de la realización de los proyectos de construcción de infraestructuras o de urbanización, por parte de la Autoridad Portuaria.

d) La desafectación de cualquier fragmento de la zona de servicio que no tenga repercusión en la funcionalidad del resto del espacio portuario y que no tenga aparejada modificación de la ordenación propuesta no supondrá la modificación del Plan Especial.

e) La modificación de la delimitación del recinto de acceso restringido y los puntos de control de acceso.

4. La afectación de nuevos suelos a la zona de servicio del puerto implicará la adecuación del Plan Especial. Esta adecuación tendrá carácter de modificación puntual del Plan Especial, por lo que se redactará y tramitará siguiendo el procedimiento establecido.

Artículo 6. Adecuación de las concesiones a las normas del Plan Especial.

1. En los pliegos reguladores de las concesiones de utilización privativa o exclusiva del dominio público portuario, deberán incluirse en todo caso las condiciones urbanísticas y los usos pormenorizados asignados al área en la que se localice la parcela objeto de concesión.

2. No podrán otorgarse concesiones para usos diferentes de los establecidos en el Plan de Utilización y en el Plan Especial para la correspondiente parcela.

3. Las concesiones y sus pliegos reguladores deberán de incorporar y cumplir, en aquellos aspectos que les afecten, las determinaciones ambientales establecidas tanto en el EsAE, como en la Instrucción técnica de operaciones portuarias y en el Convenio de buenas prácticas ambientales, o en las necesarias revisiones que de éstos últimos instrumentos de gestión ambiental desarrolle o apruebe la Autoridad Portuaria de Pasaia.

4. Los interesados en obtener una concesión de dominio público portuario podrán solicitar de la Autoridad Portuaria información fehaciente sobre las condiciones urbanísticas y los usos del suelo, aplicables al terreno sobre el que se pretenda obtener la concesión.

5. Egun dauden kontzesio eta baimenak Plan Berezi honi egokituko zaizkio lurzoruari, erabilerrari eta hirigintza baldintzei dagokienez. Horretarako, Plan Berezi hau behin betiko onartzen den momentutik, edo aldaketa eta berrikusketetatik aurrera, urtebeteko epea irekiko da. Halere, epea luzeagoa izan daiteke Portuko Agintaritzak horretarako baimen zehatza ematen badu eta Planak eskaintzen dituen jarduera-aukeren aurreikuspenekin bat egiten badu.

6. Dagoeneko eraikita dauden eta antolaketatik kanpo dauden eraikinak erabiltzeko kontzesioak eman ahalko dira, berrere horietan inbertsio handirik egiten ez bada eta iraunaldi epeak Planak eskaintzen dituen jarduera-aukeren aurreikuspenekin bat egiten badu.

7. artikulua. Plan Berezia osatzen duten dokumentuak.

1. Plan hau ondorengo dokumentuek osatzen dute:

A dokumentua: Memoria.

B dokumentua: Hirigintza-arauak.

C dokumentua: Ekonomia eta finantza bideragarritasunaren antolaketa eta kudeaketa azterlana.

D dokumentua: Informazio eta antolaketa planoak.

E dokumentua: Ingurumen azterketa estrategikoa (IAE).

2. Plan Berezi honen eduki arauemailea definitzeko berau osatzen duten dokumentu guztiak beharrezkoak badira ere, Antolaketa Planoak (D dokumentua), Hirigintza-arauak (B dokumentua) eta Ingurumen Azterketa Estrategikoa (E dokumentua) dira bereziki hirigintza erregulatzen dutenak eta, beraz, horien zehaztapenei jarraiki egin beharko da.

Gainerako dokumentuek izaera informatiboa edo azalpeneko dute batez ere eta, ondorioz, azken bi horien edukian, aurreko biek alderatuta, kontraesanen bat balego, lehenengo biek balioko lukete azkenen gainetik.

3. Hirigintza-zehaztapen jakin baten inguruko kontraesan bat aurkituko balitz eskala desberdinetan egindako plano arautzaileen artean, zehaztasun handienaz idatzitako planoak balioko du, ezpada azken horretan zalantza-ezinezko akats bat dagoela.

4. Gaztelaniazko eta euskarazko testuen artean kontraesanen bat egongo balitz, gaztelaniazko jatorrizko bertsiok balioko du euskararako itzulpenaren gainetik.

5. Plan Berezia osatzen duten dokumentuen atal bat da Ingurumen Azterketa Estrategikoa.

2. ATALBURUA. GARAPEN ETA GAUZATZE TRESNAK

8. artikulua. Definizioak.

Arau eremuak: portuko jabari publikoa osatzen duten hamaika zatietako bakoitza, dagozkien erabilera orokor eta erabilera zehatu, zein kokapenarekin.

Erabilera zehatuko gunek: Arau eremu bakoitzaren azpialtalak dira, erabilera zehatua eta eraikitzeko baldintza bereziak dituzte: gehienezko okupazioa, azalera eraikigarria m²/tan, perfla eta altuera.

Jarduerak: azpiegiturak egitea, hirigintza edo eraikinak egitea bezalako esku hartzeak dira, Irizpideak eta Helburuak dokumentuan azaltzen diren xede orokor edo gunekoak betetzea helburu dutenak, portuaren espazio eta erabilera aldaketei dagokienez, eta Portuko Agintaritzaren Administrazio Kontseiluak 2015eko martxoaren 10ean onartutako Pasaiaiko Portuko Plan Bereziaren Berrikuspenean azaltzen betetzea, erabilera zehatuko gune batean edo gehiagotan gauzatuko direnak, arau eremu bati baino gehiagori eraginez.

5. Las concesiones y autorizaciones existentes se adecuarán al presente Plan Especial en cuanto a su superficie, usos y condiciones urbanísticas, para lo que se establece un plazo de un año desde la aprobación definitiva del presente Plan Especial o de sus modificaciones o revisiones, salvo en los casos en los que por la Autoridad Portuaria se autorice expresamente un plazo superior en coherencia con las previsiones de ejecución de las actuaciones posibilitadas por el Plan.

6. Podrán otorgarse concesiones para la explotación de edificios ya existentes y declarados fuera de ordenación siempre que no se ejecuten en las mismas inversiones significativas y su plazo de vigencia esté acorde con las previsiones de ejecución de las actuaciones posibilitadas por el Plan.

Artículo 7. Documentos constitutivos del Plan Especial.

1. El presente plan está constituido por los siguientes documentos:

Documento A: Memoria.

Documento B: Normas urbanísticas.

Documento C: Estudio de las directrices de organización y gestión de la ejecución y estudio de viabilidad económico-financiera.

Documento D: Planos de información y ordenación.

Documento E: Estudio ambiental estratégico (EsAE).

2. Si bien el contenido normativo del presente Plan Especial queda definido por el conjunto de los documentos que lo componen, son los Planos de Ordenación (documento D), y el Estudio Ambiental Estratégico (documento E) y las Normas Urbanísticas (documento B), los que cumplen una función específica de regulación de la actividad urbanística y, por tanto, ésta se deberá ajustar de forma obligada a sus determinaciones.

El resto de los documentos poseen un carácter fundamentalmente informativo o explicativo, por lo que, en caso de contradicción en su contenido con los citados anteriormente, serán aquéllos los que prevalezcan.

3. Si se advirtiese discordancia respecto a una determinación urbanística concreta entre los planos de carácter normativo realizados a diferentes escalas, prevalecerá lo establecido en los planos redactados con un mayor nivel de detalle, salvo que la discrepancia responda a un manifiesto error material en el contenido de estos últimos.

4. En caso de discordancia entre el texto en castellano y en euskera, prevalecerá la versión en castellano frente a la traducción realizada al euskera.

5. Forma parte de los documentos constitutivos de este Plan Especial el Estudio Ambiental Estratégico.

CAPÍTULO 2.º INSTRUMENTOS DE DESARROLLO Y EJECUCIÓN

Artículo 8. Definiciones.

Áreas de normativa: cada una de las once partes en las que se divide el dominio público portuario atendiendo a sus usos globales y pormenorizados y a su ubicación.

Zonas de uso pormenorizado: subdivisiones dentro de cada Área de Normativa caracterizadas por su uso pormenorizado y las condiciones de edificación: ocupación máxima, superficie edificable en m²(t) y perfil y altura.

Actuaciones: intervenciones de construcción de infraestructuras, de urbanización o de edificación que tienen por finalidad cumplir los objetivos generales o zonales establecidos por el documento de Criterios y Objetivos para la modificación de la delimitación de los espacios y usos portuarios y la Revisión del Plan Especial del Puerto de Pasaia, aprobado por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de 10 de marzo de 2015 y que se materializan sobre una o más zonas de uso pormenorizado o incluso afectando a más de un área de normativa.

9. artikulua. Hirigintza proiektuak.

1. Hirigintza egokitze lanak guztiz egiteko, Plan Berezian xehatzen denari jarraik, Portuko Agintaritzak dagokien hirigintza proiektuak tramitatu eta onartu ahal izango ditu.

2. Horren edukia eta dokumentazioa EAE-ko 2/2006 Lur eta Hirigintza legearen 194. artikuluan ezarritakoaren arabera izango da eta tramitazioa eta onartzea lege beraren 196. artikuluan ezarritakoaren arabera izango da. Portuko Agintaritzari dagokio hasierako eta behin betiko onarpena egitea eta tramitean dagokion Udalari nahitaezko txosten bat eskatu behar harko zaio, Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen testu bateginaren 59.1 artikuluan ezartzen denez.

3. Hirigintza-proiektuek kontuan hartu beharko dituzte, eragiten dieten alderdiei dagokienez, IAEan xedatutako ingurumen-neurriak, bai proiektuen plangintza- edo idazketa-faserako adierazitako integrazio-neurri orokorrak, zein proiektu edo lan horiek kokatzen diren portu-eremuetarako espezifikoki adierazitakoak ere.

10. artikulua. Ohiko lanen proiektuak.

1. Hirigintza Proiektuez bestalde, Portuko Agintaritzak ohiko lanen proiektuak onartu ahal izango ditu, horien xedea Plan Berezian xehatutako zerbait betetzea denean edo hirigintzako lan arruntak egitea denean.

2. Ohiko lanen proiektuek kontuan hartu beharko dituzte, eragiten dieten alderdiei dagokienez, IAEan xedatutako ingurumen-neurriak, bai proiektuen planteamendu- edo idazketa-faserako adierazitako integrazio-neurri orokorrak, zein proiektu edo lan horiek kokatzen diren portu-eremuetarako espezifikoki adierazitakoak ere.

11. artikulua. Eraikitze-proiektuak.

1. Eraikitze-, berritze-, mantentze-, egokitze- edo berregituratze-lanak egitekotan, ezinbestekoa izango da lanak hasi aurretik dagokion proiektua idatziz osatzea, eta proiektu indarreko dagoen legedia bete beharko du.

2. Eraikitze-proiektuek kontuan hartu beharko dituzte, eragiten dieten alderdiei dagokienez, IAEan xedatutako ingurumen-neurriak, bai proiektuen planteamendu- edo idazketa-faserako adierazitako integrazio-neurri orokorrak, zein eraikitze-proiektu horiek kokatzen diren portu-eremuetarako espezifikoki adierazitakoak ere.

12. artikulua. Portuko Agintaritzak zerbitzugunean egin beharreko lanak.

1. Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen testu bateginaren 59.1 artikuluan ezartzen denaren arabera, portuko agintaritzek portuko jabari publikoan egiten dituzten lanek zerbitzugunearen Antolaketa Plan Berezian ezarritako ari moldatu beharko dute. Baldintza hau betetzen dela ziurtatzeko, Portuko Agintaritzak onartzen dituen eraikitze lanek eta ohiko lanek beteko duten lurraldearen jabe den Udalaren nahitaezko txosten bat pasa beharko dute, eta txosten hori aldekoa dela ulertuko da dokumentazioa entregatu eta hilaftera, izapidea espresuki bete ez bada.

2. Aurreko atalean ezarritakoa betetze aldera, Portuko Agintaritzak dagokion Udalari lanen hasiera beharrezko denborekin jakinaraziko dio, eta lanen proiektua bidaliko dio beharrezko den gainerako dokumentazio guztiarekin batera.

Artículo 9. Proyectos de urbanización.

1. Para la realización integral de las obras de acondicionamiento urbanístico, en ejecución de lo establecido en el Plan Especial, la Autoridad Portuaria podrá tramitar y aprobar los correspondientes proyectos de urbanización.

2. Su contenido y documentación se ajustará a lo establecido en el artículo 194 de la Ley 2/2006 del Suelo y Urbanismo de la CAPV y su procedimiento de tramitación y aprobación a lo indicado en el artículo 196 de la misma Ley, correspondiendo a la Autoridad Portuaria las aprobaciones inicial y definitiva e incorporando al trámite con carácter de preceptivo la petición de informe al Ayuntamiento a los efectos previstos en el artículo 59.1 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

3. Los proyectos de urbanización deberán considerar, en aquellos aspectos que les afecten, las determinaciones ambientales establecidas en el EsAE, tanto en lo que se refiere a las medidas de integración general relacionadas para la fase de planeamiento o redacción de proyectos, como las específicamente señaladas para cada área portuaria en las que se inscriban esos proyectos u obras.

Artículo 10. Proyectos de obras ordinarias.

1. Con independencia de los Proyectos de Urbanización, la Autoridad Portuaria podrá redactar y aprobar proyectos de obras ordinarias, que tengan por objeto el desarrollo de algunas determinaciones del Plan Especial o la ejecución de obras de urbanización ordinarias.

2. Los proyectos de obras ordinarias deberán considerar, en aquellos aspectos que les afecten, las determinaciones ambientales establecidas en el EsAE, tanto en lo que se refiere a las medidas de integración general relacionadas para la fase de planeamiento o redacción de proyectos, como las específicamente señaladas para cada área portuaria en las que se inscriban esos proyectos u obras.

Artículo 11. Proyectos de edificación y construcción.

1. La ejecución de obras de edificación o construcción, así como las de restauración, conservación, acondicionamiento o reestructuración exigirá la previa redacción del correspondiente proyecto de edificación o construcción, que se adecuará a lo establecido en la legislación vigente.

2. Los proyectos de edificación y construcción deberán considerar, en aquellos aspectos que les afecten, las determinaciones ambientales establecidas en el EsAE, tanto en lo que se refiere a las medidas de integración general relacionadas para la fase de planeamiento o redacción de proyectos, como las específicamente señaladas para cada área portuaria en las que se inscriban esos proyectos de edificación y construcción.

Artículo 12. Obras a efectuar por la Autoridad Portuaria en la zona de servicio.

1. De conformidad con lo establecido en el art. 59 del Texto Refundido de la Ley, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, las obras que realicen las autoridades portuarias en el dominio público portuario deberán adaptarse al Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio. Para la constatación de este requisito, los proyectos de edificación, construcción y obras ordinarias aprobados por la Autoridad Portuaria deberán someterse, con carácter preceptivo, a informe del Ayuntamiento en cuyo término municipal se aborde la actuación, que se entenderá emitido en sentido favorable si transcurre un mes desde la recepción de la documentación sin que se hubiera evacuado de forma expresa.

2. A fin de dar cumplimiento a lo establecido en el apartado anterior, la Autoridad Portuaria comunicará al Ayuntamiento correspondiente, con la antelación necesaria, el inicio de las obras y acompañará el preceptivo proyecto de obras y los documentos complementarios en su caso.

3. Estatuko portu jabari publikoan dragatze-lanek eta dragatzearen produktuen isurketak, Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen testu bateginaren 64. artikuluan ezartzen dena, baita indarrean dagoen Itsasbazterren Araudi Orokorean ezartzen dena bete beharko dute.

4. Itsasoari tokia kentzen dizkion lan-proiektuetan ondorengo azterketak izan beharko dituzte: itsasontzien maniobra azterketa, lanek ingurune jasotzailean duten eraginaren azterketa eta, bere kasuan, badiaren kutsadura saihesteko lanen iraupenean ezarriko diren neurri zuzentzaileen proposamena.

5. Portuko Agintaritzak zerbitzugunean egin beharreko lanek kontuan hartu beharko dituzte, eragiten dieten alderdiei dagokienez, IAEan xedatutako ingurumen-neurriak, bai proiektuen planteamendu- edo idazketa-faserako adierazitako integrazio-neurri orokorrak, zein lan horiek kokatzen diren portu-eremu-eremuetarako espezifikoki adierazitakoak ere.

13. artikulua. *Kontzesiodunek zerbitzugunean egin beharreko lanak.*

1. Kontzesionarioek jabari publikoan egindako eraikitze-lanek aurrez udal lizentzia bat behar izango dute.

2. Aurrez lortutako lizentziek ez dute baliorik izango Portuko Agintaritzak dagokien balioa eman arte.

3. Udal lizentzia eskatzen duen kontzesiodunak eskaera eta proiektuarekin batera kontzesioa eman diotela aitortzen duen dokumentu administratiboa entregatu beharko du. Bertan, Plan Bereziak lur-zati horri ematen dizkion erabilerekin eta dagozkion hirigintza-baldintzek agertu beharko dute.

4. Eraikitze-planak Plan Bereziak ezartzen dituen hirigintza-parametroak bete beharko ditu, eta ondoren zehazten direnak bereziki:

a) Eraikiko den erabilera xehatuko guneari dagokionez Plan Bereziak onartzen dituen solairu eta azalera parametro-tara moldatzea, gune horretan dagoeneko erabilita dauden eta erabilgarri dauden parametroak justifikatuz.

b) Plan Bereziak zehazten dituen gehienezko lerrokatze-erara moldatzea eta eraikiko den arau eremuari dagozkion gainerako hirigintza-baldintzak betetzea (perfila, gehienezko altuera, aparkalekuak...).

5. Horretarako, Portuko Agintaritzak ikuskapen eguneratu izango du solairuen okupazioari eta eraikigarri diren lekuen gainean, eraikigarri diren erabilera xehatuko gune bakoitzean.

6. Kontzesiodunek zerbitzugunean egin beharreko lanek kontuan hartu beharko dituzte, eragiten dieten alderdiei dagokienez, IAEan xedatutako ingurumen-neurriak, bai proiektuen planteamendu- edo idazketa-faserako adierazitako integrazio-neurri orokorrak, zein lan horiek kokatzen diren portu-eremu-eremuetarako espezifikoki adierazitakoak ere.

LEHEN IZENBURUA

HIRIGINTZA ERREGIMEN OROKORRA

1. ATALBURUA. LURZORUAREN ANTOLAKETA

14. artikulua. *Antolaketa tresnak.*

Plan Bereziak Pasaiaiko Portuko zerbitzugunearen antolaketa hiru tresnaren bidez definitzen du:

- Eskema zuzentzailea.
- Lurzoruaren kalifikazioa.

3. Las obras de dragado así como el vertido de los productos de dragado en el dominio público portuario estatal se adecuarán a lo establecido en el artículo 64 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, así como al Reglamento General de Costas vigente.

4. En los proyectos de las obras que ganen terrenos al mar se incluirá, además del estudio de maniobra de los buques, un estudio de afección de las obras al medio receptor y, en su caso, una propuesta de medidas correctoras a implantar durante la obra para evitar la contaminación de la bahía.

5. Las obras a efectuar por la Autoridad Portuaria en la zona de servicio del puerto deberán considerar, en aquellos aspectos que les afecten, las determinaciones ambientales establecidas en el EsAE, tanto en lo que se refiere a las medidas de integración general relacionadas para la fase de planeamiento o redacción de proyectos, como las específicamente señaladas para cada área portuaria en las que se inscriban esas obras.

Artículo 13. *Obras a efectuar por los concesionarios en la zona de servicio.*

1. La realización de las obras de edificación y construcción por los concesionarios de dominio público portuario estarán sujetos al deber de obtener previamente licencia municipal.

2. La eficacia de las licencias obtenidas con anterioridad a la concesión quedará demorada al efectivo otorgamiento de ésta por la Autoridad Portuaria.

3. El concesionario que solicite la oportuna licencia municipal de obras deberá acompañar a su petición y proyecto, el documento administrativo de otorgamiento de la concesión, en el que figuren los usos asignados por el Plan Especial a la parcela, así como las condiciones urbanísticas que le afecten.

4. El proyecto de edificación deberá justificar el cumplimiento de los parámetros urbanísticos definidos por el presente Plan Especial, y expresamente los siguientes:

a) Adecuación a los parámetros de ocupación en planta y superficie edificable previstos por el Plan Especial para la zona de uso pormenorizado en la que se localiza la actuación, justificando los parámetros ya consumidos y pendientes de aprovechamiento para dicha zona.

b) Adecuación a las alineaciones máximas establecidas en el Plan Especial y cumplimiento del resto de los condicionantes urbanísticos existentes para el área de normativa particular (perfil, altura máxima, aparcamientos...).

5. A tal efecto, la Autoridad Portuaria llevará un registro actualizado de las ocupaciones en planta y de las edificabilidades consumidas en cada una de las zonas de uso pormenorizado edificables.

6. Las obras a efectuar por los concesionarios en la zona de servicio del puerto deberán considerar, en aquellos aspectos que les afecten, las determinaciones ambientales establecidas en el EsAE, tanto en lo que se refiere a las medidas de integración general relacionadas para la fase de planeamiento o redacción de proyectos, como las específicamente señaladas para cada área portuaria en las que se inscriban esas obras.

TÍTULO PRIMERO

RÉGIMEN URBANÍSTICO GENERAL

CAPÍTULO 1.º ORDENACIÓN DEL SUELO

Artículo 14. *Instrumentos de ordenación.*

El Plan Especial define la ordenación de la zona de servicio del Puerto de Pasaia mediante tres instrumentos:

- El Esquema Director.
- La Calificación del Suelo.

- c) Eremu bakoitzari dagozkion arauak.

2. ATALBURUA. ESKEMA ZUZENTZAILEA

15. artikulua. Eskema zuzentzailea.

1. Eskema zuzentzaileak zerbitzuguneak hartzen duen egitura funtzionala definitzen du.
2. Eskema zuzentzaileak honako atalak ditu:
 - a) Erabilera globalak.
 - b) Sarbideak eta garraiorako azpiegitura nagusiak.
 - c) Sarbide mugatuko eremuak.
3. Eskema zuzentzailea II.1 planoan dago.

1. ATALA. Erabilera globalak.

16. artikulua. Erabilera globalak.

Plan Berezi honetan, erabilera globalizat hartzen da portuaren eremu funtzional bati generikoki zuzentzen zaiona. Beraz, eremu horretako azpiegitura, eraikin eta instalazioen helburua azaltzen duena da.

17. artikulua. Erabilera global motak.

1. Plan Berezi honetan ezartzen diren erabilera globalek Erabilera Planean ezarritakoekin bat egiten dute, eta azken horien izendapena moldatua izan da Sustapen Ministerioak urriaren 6ko, 2163/2015 FOM Agindu bidez onetsitako Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketan Aldaketa puntualean, indarreko Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen testu bateginaren 72. artikulua ezarri bezala.
2. Hartu diren erabilera globalak honakoak dira:
 - a) Portuaren merkataritza-erabilera.
 - b) Portuaren arrantzarako erabilera.
 - c) Ontzigintzarako eta ontziak konpontzeko erabilera osagarria.
 - d) Portu-erabilera osagarria.
 - e) Hiria eta portuaren elkarreraginerako erabilera.

18. artikulua. Portuaren merkataritza-erabilera.

Portuan merkataritza-erabilera duten espazioei dagokiena. Honakoak hartzen ditu barne: ekintzak batetik, bidaiariak edo salgaiak ekarri eta eramaten dituzten ontzien zamaranak, kaientan maniobrak edo esku-hartzeak egitea, estalpean edo irekian biltegitratzea, zein ontzien hornidura edo konponketa bezalako; bestetik, eremu edo instalazioak, bidaiariak, ibilgailuak edo salgaiak garraiatzen dituzten edo aurretik aipatu diren ekintzetan aritzen diren portuko enpresenak, portuaren azpiegiturarekin eta ekipazioekin lotutakoak, zein bertako langileen beharrezkoak diren guztiak, portuaren merkataritza-erabilerarako eta Portuko Agintaritzak indarreko legediak ezartzen dituen helburu eta funtzioak bete ahal izateko.

19. artikulua. Portuaren arrantzarako erabilera.

Arrantzarako erabiltzen diren espazioei dagokiena, hala nola, arrantzatutakoa porturatzea, merkaturatzea, manipulatzeko, gordetzea, biltegitratzea eta merkatura atera aurretik prestatzea. Jardun horretarako beharrezkoak diren espazioak hartzen ditu bere baitan, esaterako, lonjak, hozkailuak, izotz fabrikak, arrantzarako etxolak edo biltegiak, lehor-lekuak eta sareak konpontzeko nabeak, eta baita produktuak prestatu edo eraldatzeko industriak; hala nola, itsasoratzeko edo hornitzeko eremuak, itxaroteko edo

- c) Las Normas Particulares para cada área.

CAPÍTULO 2.º ESQUEMA DIRECTOR

Artículo 15. El Esquema Director.

1. El Esquema Director define la estructura funcional que se adopta para la zona de servicio.
2. El Esquema Director está constituido por:
 - a) Los usos globales.
 - b) Los accesos y principales infraestructuras de transporte.
 - c) Los recintos de acceso restringido.
3. El Esquema Director se recoge en el plano II.1.

SECCIÓN 1.ª Usos globales

Artículo 16. Usos globales.

A efectos del presente Plan Especial, se entiende por uso global aquel a que se destina genéricamente un área funcional del puerto. Constituye, por tanto, la expresión del objetivo funcional al que se orientan el conjunto de las infraestructuras, edificios e instalaciones del área.

Artículo 17. Tipos de usos globales.

1. Los usos globales adoptados en el presente Plan Especial coinciden con los establecidos en el Plan de Utilización, cuya denominación ha sido adaptada a la establecida en el vigente artículo 72 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante en la Modificación puntual sustancial de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios que ha sido objeto de aprobación por el Ministerio de Fomento, por Orden FOM: 2163/2015, de 6 de octubre.
2. Los tipos de usos globales adoptados son los siguientes:
 - a) Uso portuario comercial.
 - b) Uso portuario pesquero.
 - c) Uso complementario de construcción y reparación naval.
 - d) Uso complementario portuario.
 - e) Uso de interacción puerto-ciudad.

Artículo 18. Uso portuario comercial.

Es el asignado a aquellos espacios en los que se desarrolla la actividad comercial del puerto. Comprende las actividades de carga y descarga de buques de pasajeros y mercancías, las de maniobra y manipulación en los muelles, el almacenaje, ya sea cubierto o descubierto, el avituallamiento o reparación de embarcaciones, las áreas o instalaciones al servicio del transporte de pasajeros, vehículos, mercancías, las actividades complementarias y accesorias de las anteriores realizadas por las empresas que operan en el puerto, las relacionadas con la reparación y el mantenimiento de la infraestructura y equipos portuarios, con las necesidades del personal que trabaja en los muelles (comedores, cantinas, etc.) y, en general, todas las que sean precisas para la actividad comercial del puerto y para que la Autoridad Portuaria pueda desarrollar los objetivos y las funciones que le encomienda la legislación portuaria vigente.

Artículo 19. Uso portuario pesquero.

Es el asignado a aquellos espacios donde se desarrolla la actividad pesquera del puerto, el desembarco de las capturas, su comercialización, manipulación, conservación, almacenamiento y preparación para su expedición al mercado. Abarca los espacios necesarios para el completo desarrollo de la actividad, tales como las lonjas, cámaras frigoríficas, fábricas de hielo, casetas o almacenes de artes de pesca, secaderos y naves de reparación de redes, incluso industrias de transformación o ela-

konponketetarako kaiak, ontzitegia eta jardun osagarrietarako espazioak (bulegoak, kantinak, aldagelak, etab.), eta orokorrean arrantzari lotutako beste edozein jarduni dagozkionak, zein Portuko Agintaritzari indarreko legediak ezartzen dituen helburu eta funtzioak bete ahal izateko dagozkionak.

20. artikulua. *Ontzigtzarako eta ontziak konpontzeko erabilera osagarria.*

Ontzigtzari eta ontzien konponketari lotutako jardunak egiteko erabiltzen portuko espazioak dira.

21. artikulua. *Portu-erabilera osagarria.*

Ur-laminarekin zuzeneko kontaktuan ez badaude ere, logistikarako edo bilketarako erabiltzen diren azalera dira, edo portuko garraioarekin zein jardun osagarriekin lotura zuzena dutenak, enpresa industrialen edo merkataritzako enpresen jardunean, edota portuko erabiltzaileentzako zerbitzuak emateko erabiltzen direnak.

La Herrera gunean daude batez ere eta Azti enpresak betetzen dituen lurak dira.

22. artikulua. *Hiria eta portuaren elkarreraginerako erabilera.*

Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen Testu Bateginaren 72. artikuluan xedatutakoarekin bat etorritik, hiria eta portuaren elkarreraginerako erabilerearen baitan ondorengo erabilerak daude: ekipamendu kulturalak, aisialdikoak, feria-saioak, erakusketak eta beste jarduera komertzial batzuk zorrozki portukoak izan behar gabe, industrialak barne. Horren helburua portuaren eta bere hiri-ingurunearen arteko trantsizio-eremuak ezartzea da.

Portuko Espazioen eta Erabileren Mugaketan Portuko osagarri mistoa Portua-Hiria interakzioa izenez adierazitako erabilera eremuetan bi erabilera motak aldi berean eman daitezke, Hegoaldeko Herrera (IC.4.1 eta IC.4.2 lursailak) izan ezik, bere erabilera Portuko Osagarria izango delarik. IC.4.3 lursailan Portua-Hiria interakziorako erabilera estalduran besterik ez da ematen.

2. ATALA. Sarbideak eta garraiorako azpiegitura nagusiak

23. artikulua. *Sarbideak eta garraiorako azpiegiturak.*

Eskema Zuzentzailean sarbideak eta garraiorako azpiegitura nagusiak biltzen dira, portuaren sistema orokorraren funtzionaltasuna bermatzen dutenak.

3. ATALA. Sarbide mugatuko eremuak

24. artikulua. *Sarbide mugatuko eremuak.*

Eskema Zuzentzailean biltzen dira dagokien jarduna dela eta sarbide mugatua eskatzen duten zerbitzuguneak, eta horrek eremu zehatz bihurtzen ditu.

3. ATALBURUA. LURZORUAREN KALIFIKAZIOA

25. artikulua. *Lurzoruaren kalifikazioa.*

1. Plan Berezi honetan, Lurzoruaren antolaketa deritzo zerbitzugune baten antolaketa definitu duten eta erabilera xehatu bat esleitzen dioten zehaztapenei.

2. Lurzoruaren kalifikazioa honakoen bidez ezartzen da:

- Lerrotzekin definizioa.
- Erabilera zehatuen esleipena.

boración y aumento del valor añadido de los productos de la pesca, así como áreas de embarque y avituallamiento, muelles de espera o de reparaciones, varaderos y actividades auxiliares diversas (oficinas, comedores, cantinas, vestuarios, etc.), y en general cualquier otra actividad relacionada con el sector pesquero, así como para que la Autoridad Portuaria pueda desarrollar los objetivos y funciones que le encomienda la legislación portuaria vigente.

Artículo 20. *Uso complementario de reparación y construcción naval.*

Es el asignado a aquellas áreas portuarias dedicadas a acoger actividades ligadas a la construcción y reparación naval.

Artículo 21. *Uso complementario portuario.*

Es el uso asignado a aquellas superficies que sin tener un contacto directo con la lámina de agua, tienen un destino a actividades logísticas y de almacenaje o se destinan al uso de empresas industriales o comerciales con relación directa con el tráfico portuario o cualquier actividad complementaria que preste servicio a los usuarios del puerto.

Se localiza básicamente en la zona de La Herrera, e incluye los suelos ocupados por la empresa Azti.

Artículo 22. *Uso de interacción puerto-ciudad.*

El uso de interacción puerto-ciudad abarca, de acuerdo con lo establecido en el artículo 72 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, usos tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, incluidas las industriales, con la finalidad de establecer espacios de transición entre el puerto y su entorno urbano.

En las zonas de uso mixto Complementario Portuario-Interacción puerto ciudad definidas en la DEUP podrán coexistir usos de ambos tipos, con excepción de la Herrera Sur (Parcelas IC.4.1 e IC.4.2) cuyo uso será exclusivamente Complementario Portuario. En la parcela IC.4.3 el uso de interacción puerto-ciudad se limitará a la cubierta.

SECCIÓN 2.ª *Accesos y principales infraestructuras de transporte*

Artículo 23. *Accesos e infraestructuras de transporte.*

En el Esquema Director se recogen los accesos y principales infraestructuras de transporte que garantizan la funcionalidad del sistema general portuario.

SECCIÓN 3.ª *Recintos de acceso restringido*

Artículo 24. *Recintos de acceso restringido.*

En el Esquema Director se identifican aquellas partes de la zona de servicio en las que, debido a sus actividades, se considera necesaria la existencia de un control permanente de accesos, lo que las constituye en recintos específicos.

CAPÍTULO 3.º *CALIFICACIÓN DEL SUELO*

Artículo 25. *Calificación del suelo.*

1. Se entiende por calificación del suelo en el presente Plan Especial, al conjunto de determinaciones que definen la ordenación de la zona de servicio y le asignan un uso pormenorizado.

2. La calificación del suelo se establece a través de:

- La definición de alineaciones.
- La asignación de usos pormenorizados.

3. Lurzoruaren kalifikazioa Antolaketa planoetan definitzen da erregulazio arautzailea adieraztearekin batera.

26. artikulua. Lerrokatzeak.

Planoetan agertzen diren eta egitate fisiko bat, erabilera edo egoera muga bat islatzen duten lerro guztiak dira.

27. artikulua. Eraikuntzaren mugimendu eremua.

Eraikuntzak egiteko onartua izan den lur azalera da eraikuntzaren mugimendu eremua, betiere planaren gainerako zehaztapenak betetzen badira. Araudian eraikuntzaren mugimendu eremu bezala ezartzen direnetatik kanpo, ezingo da eraiki, 50.4. artikuluan jasotzen diren salbuespenetan izan ezik.

28. artikulua. Erabilera xehatuak.

Erabilera xedatua da araudiak portuko zerbitzugunea banatzean hala definitzen dituenetako bakoitza.

29. artikulua. Erabilera xehatu motak.

1. Honako erabilera xehatu motak zehazten dira:

- a) Komunikazio sareen erabilera.
- b) Merkantzien maniobra eta manipulaziorako erabilera.
- c) Bilketarako erabilera.
- d) Arrantzarako erabilera.
- e) Logistika-erabilera.
- f) Industria-erabilera.
- g) Hirugarren sektoreko erabilera.
- h) Hornikuntza-erabilera.
- i) Portuko zerbitzu eta hornikuntzen erabilera.
- j) Azpiegitura eta zerbitzuen erabilera.
- k) Portuko espazio librearen erabilera.

2. Erabilera xehatu horiek dagokien edukiaren araberako kategorietan sailkatzen dira.

3. Erabilera xehatu bakoitzari dagozkion jarduera nagusiak esleitzen zaizkio, bai eta horiek bateragarriak direnak ere.

4. Portuko jardunaren izaera dela eta, gerta liteke merkataritzaerako eta arrantzarako erabilitako kaltetan erabilera xehatu bat baino gehiago egotea aldi eta lur-zati berean. Araudi eremuetan garatu daitezkeen erabilera xehatuak, dagokien artikuluetan garatuko dira eremu bakoitzari dagokion araudi berezian.

5. «Jarduera ekonomikoak» esaten denean, Araudi honek c), d) e), f), g) eta i) erabilera xehatuei egiten zaie erreferentzia.

30. artikulua. Komunikazio sarearen erabilera xehatua.

1. Portuko eremu desberdinen arteko komunikazio egiturarako erabiltzen diren espazioei dagokie eta kanpoaldearekin konektatzen du, garraiobidea edozein delarik ere.

2. Komunikazio sarearen erabilerean barruan honako kategoriak ezartzen dira:

- a) Bide Sarea (RV): Ibilgailuen zirkulazioari eta aparkalekuei zein oinezkoen pasabideei dagokiena da.

Erabilera xehatu honen barnean hainbat azpi-kategoria daude baina ez dira berariaz bereizten: sare bide nagusia, zerbi-

3. La calificación del suelo se define en los planos de Ordenación, conjuntamente con la indicación de la regulación normativa.

Artículo 26. Alineaciones.

Se definen como todas aquellas líneas contenidas en los planos que reflejan un hecho físico, un límite de uso o de situación de la propiedad.

Artículo 27. Área de movimiento de la edificación.

Se denomina área de movimiento de la edificación a la superficie de suelo sobre la que se admite la construcción de edificaciones, siempre que se cumplan simultáneamente el resto de las determinaciones del plan. En aquellas áreas de normativa en que se delimiten áreas de movimiento de la edificación queda explícitamente prohibida la edificación fuera de esas áreas, con las excepciones recogidas en el artículo 50.4.

Artículo 28. Usos pormenorizados.

Se define como uso pormenorizado cada uno de los usos concretos a los que se destinan las parcelas en que la ordenación descompone la zona de servicio del puerto.

Artículo 29. Tipos de usos pormenorizados.

1. Se establecen los siguientes tipos de usos pormenorizados:

- a) Uso de red de comunicaciones.
- b) Uso de maniobra y manipulación de mercancías.
- c) Uso de almacenaje.
- d) Uso pesquero.
- e) Uso logístico.
- f) Uso industrial.
- g) Uso terciario.
- h) Uso de equipamiento.
- i) Uso de servicios y equipamientos portuarios.
- j) Uso de infraestructuras y servicios.
- k) Uso de espacio libre portuario.

2. Estos usos pormenorizados se descomponen en categorías, que precisan su contenido.

3. Para cada uso pormenorizado se establecen las actividades principales asociadas al mismo, así como las que se consideran compatibles con éstas.

4. Dada la naturaleza de la actividad portuaria, en los muelles destinados a los usos globales portuario comercial y portuario pesquero pueden coexistir diferentes usos pormenorizados sobre las mismas parcelas, regulándose en los respectivos artículos que desarrollan la normativa particular de cada área los diferentes usos pormenorizados que pueden desarrollarse en las correspondientes Áreas de Normativa.

5. La expresión «actividades económicas» se refiere, en las presentes Normas, a los usos pormenorizados c), d) e), f), g) e i).

Artículo 30. Uso pormenorizado red de comunicaciones.

1. Se asigna a aquellos espacios que sirven de soporte para la estructura de comunicaciones que articula las diferentes áreas del Puerto y que lo conecta con el exterior, cualquiera que sea el modo de transporte que se emplee.

2. Dentro del uso red de comunicaciones se establecen las siguientes categorías:

- a) Red Viaria (RV): Se asigna al espacio destinado de forma exclusiva a la circulación y estacionamiento de vehículos y al tránsito de peatones.

Dentro de este uso pormenorizado se incluyen distintas categorías que no se diferencian expresamente: la red viaria prin-

tzugunea egituratzen duten bideek osatzen dute eta eremu desberdinen arteko komunikazioa zein kanpoaldearekikoa ziurtatzen dute; bigarren mailako bide sarea, gainerako bideek eta aparkalekuek osatzen dute, ibilgailu arin zein astunak aparkatzeko erabiltzen da.

b) Trenbide sarea (RF): Portuaren atal desberdinetan dauden trenbideak, zein kanpoaldearekin konektatzen dutenek betetzen duten eremuei eta horren inguruan daudenei dagokie.

Erabilera hori xehatu bezala adierazten da erabilera horretarako baino erabiltzen ez diren lurren kasuan, eta horiek izango dira Plan Berezi honek kontuan hartuko dituenak. Bestelako erabilera xehatu bati gainjartzen baldin bazaio, izaera subsidiarioa izango du horren gainean, eta ibilbidean egindako aldaketek ez diote planari eragingo, zehaztapen adierazgarritzat baino hartuko ez direlako.

3. Bide sarearekin bateragarria da zerbitzu gune edo hornitegiak instalatzea, nahiz eta aurrera eramaterako orduan kontuan hartuko den kokapena egokia den, inguruan dituen erabileren eta indarreko araudiaren arabera.

31. artikulua. Merkantzien maniobra eta manipulaziorako erabilera xehatua (MM).

1. Merkantzien edo bidaiarien leku aldaketa egiten den zerbitzugunearen eremuei dagokie, direla lurrekoak zein itsasokoak. Barne hartzen ditu beraz, lurreko zama lanetarako eta merkantzien manipulaziorako eremuak eta bidaiarien ontziratzeak, kaien itsaslabarrean daudenak.

2. Erabilera horrekin bateragarritzat jotzen dira honako elementu eta ekintzak:

a) Zamalanetarako eta bidaiarien ontziratzerako erabiltzen diren portuko azpiegiturak, eta, orokorrean, itsasoratze leuroetan dauden eta itsas-garraioarekin lotura duten guztiak.

b) Merkantzien aldi baterako biltegiatzea, Portu Agintari-tzak behar duenaren arabera.

c) Aurreko ekintzekin lortutako kontzesioak.

d) Lurreko ibilgailuak edo ontziak hornitzeko zerbitzuguneak.

e) Salbuespen gisa, ezinbestean kaiko itsaslabarretik hurbil egon behar duten instalazioak, biltokiak edo zuloak.

32. artikulua. Biltegiatze erabilera xehatuak (A).

1. Salgai iritsi berriak edo ontziratzeke zain daudenak, zein manipulatzeko daudenak gordetzeko eremuak.

2. Biltegiatzeak honako kasuistikak izan ahalko ditu:

a) Estali gabeko biltegiak edo plataforma zein lur-zatiak, estalita egon edo ez, eraikita daudenak.

b) Biltegiatze estalia, horretarako propio eraikitako ohol-tzak, ontziak, zuloak edo biltokiak.

c) Espazio itxietako biltegiatzea, eremu ireki eta itxiak tarteatzen dituztenetakoa, salgaien manipulaziorako beharrezkoak diren instalazioen alboan.

d) Ibilgailuak biltegiatzea estali gabeko eremuetan edo ontziratzeke zain dauden ibilgailu edo atoiertzako eraikinetan.

3. Erabilera horrekin bateragarritzat jotzen dira honako elementu eta ekintzak:

cial, constituida por los viales que estructuran la zona de servicio y aseguran la comunicación de las diversas partes de ésta entre sí y con el exterior; la red viaria secundaria, formada por el resto de los viales y el estacionamiento, constituido por las superficies destinadas al estacionamiento de vehículos, tanto ligeros como pesados.

b) Red Ferroviaria (RF): Se asigna a los espacios ocupados por las vías de ferrocarril de servicio a las distintas áreas portuarias y sus conexiones con las redes ferroviarias exteriores, así como a los espacios anejos.

Este uso sólo se indica como pormenorizado en aquellos suelos dedicados exclusivamente a este fin, en los cuales tendrá carácter de determinación de este Plan Especial, mientras que en los casos en los que se superponga a otro uso pormenorizado su carácter será subsidiario respecto a este uso y la modificación de su trazado no tendrá incidencia en el planeamiento por considerarse estas determinaciones indicativas.

3. Se considera asimilable o compatible al uso de red viaria la instalación de estaciones de servicio, aunque a la hora de autorizar su implantación se tendrá en cuenta la idoneidad de la ubicación atendiendo a los usos colindantes y a la normativa vigente.

Artículo 31. Uso pormenorizado de maniobra y manipulación de mercancías (MM).

1. Corresponde a aquellas áreas de la zona de servicio en las que se realiza el trasvase de mercancías o personas entre modos terrestres y marítimos. Incluye, por tanto, las áreas terrestres destinadas a la carga, descarga y manipulación de mercancías, así como las destinadas a embarque y desembarque de pasajeros, situadas junto al cantil de los muelles.

2. Se consideran elementos y actividades asimilables o compatibles con este uso:

a) Las infraestructuras portuarias de carga y descarga de mercancías y pasaje y, en general, todas las ligadas al tráfico marítimo que se desarrollan en las inmediaciones de las líneas de atraque.

b) El almacenaje provisional de las mercancías, según disponga la Autoridad Portuaria.

c) Las concesiones relacionadas con las actividades anteriores.

d) Estaciones de servicio para abastecer a buques o a vehículos terrestres.

e) Excepcionalmente, el almacenaje permanente en silos o depósitos, que por sus especiales instalaciones requieran localizarse junto al cantil del muelle.

Artículo 32. Uso pormenorizado almacenaje (A).

1. Se asigna a aquellas áreas en las que se almacenan las mercancías desembarcadas o en espera de embarque o de realización de operaciones de manipulación.

2. El almacenaje podrá tener las siguientes casuísticas:

a) Almacenaje descubierto en plataformas o parcelas que, cerradas o no, no estén edificadas.

b) Almacenaje cubierto en tinglados, naves, silos o depósitos específicamente construidos para ese fin.

c) Almacenaje en recintos cerrados en los que se combinan las áreas cubiertas y descubiertas, junto con instalaciones necesarias para la manipulación de la mercancía.

d) Almacenaje de vehículos en áreas descubiertas o en edificios para almacenaje de vehículos automóviles o remolques en espera de embarque.

3. Se consideran elementos y actividades asimilables o compatibles con este uso:

- a) Biltegiatzea, behin behineko zein behin betikoa.
- b) Jardun logistikoak.
- c) Aurrez aipatutako operazioekin lotutako zerbitzu eta ekintzak, are portuko ekintzen garapenerako zerbitzu eta hornikuntzarako erabiltzen direnak ere, administrazioko bulegoak, segurtasunekoak, portuko instalazioetako langileentzako zerbitzuak, makinena edo ibilgailuen zerbitzuak, etab.

33. artikulua. Portuaren arrantzarako erabilera (P).

1. Arrantzaren lehorreratzeari, manipulazioari, banaketari, merkataritzari edo tratamenduari zuzendutako eremuak dira.

2. Erabilera horrekin bateragarritzat jotzen dira honako elementu eta ekintzak:

- a) Biltegiatzea, behin behineko zein behin betikoa.
- b) Jardun logistikoak.
- c) Aurrez aipatutako operazioekin lotutako zerbitzu eta ekintzak, are portuko ekintzen garapenerako zerbitzu eta hornikuntzarako erabiltzen direnak ere, administrazioko bulegoak, segurtasunekoak, portuko instalazioetako langileentzako zerbitzuak, makinena edo ibilgailuen zerbitzuak, etab.

34. artikulua. Portuaren erabilera logistikoa (L).

1. Jardun logistikoari zuzendutako zerbitzугuneko lur-zatiak aplikatzen zaie, portuko jarduna sustengatzen dutenei eta garraioari ere bai. Operatzaile logistikoentzako propio antolatuta eta diseinatu dira.

2. Erabilera horrekin bateragarritzat jotzen dira honako elementu eta ekintzak:

- a) Operatzaile logistikoei propio zuzendutako jardunak: Garraioa, biltegiatzea eta banaketa, muntaia, paketetan sartzea, karakterizazioa, garbiketara, bukatzea, multzokatzea, etab.
- b) Garraioari zuzenean edo zeharka lotutako zerbitzuak, esaterako: jatetxeak, hotelak, administrazio zerbitzuak, zerbitzu-geltokiak, etab. Hotelen erabilera salbuespenezko erabilera da, eta kasua emanaz gero Ministroen Kontseiluko nahitaezko baimena behar da, Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen Testu Bateginaren 72. artikuluan xedatutakoarekin bat etorritik.

- c) Ibilgailu arin zein astunak aparkatzea.

35. artikulua. Erabilera xehatu industrial.

1. Merkataritzarako, portuko zerbitzuak garatzeko eta erabilera osagarrietarako erabiltzen diren portuko zerbitzugunearen lur-zatiak dira, Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen testu bateginaren 72.1. artikuluan aurreikusten direnak, barne hartzen dituztenak erabilera logistikoak, biltegiatzeak eta portuko garraioarekin harremana dutela eta, industriako edo merkataritzako enpresenak, dela sortzen duten itsas-garraio handiagatik, edo dela portuko erabiltzaileei eskaintzen dizkieten zerbitzuetatik.

36. artikulua. Portuaren hirugarren sektoreko erabilera xehatua (T).

1. Hirugarren sektoreko jardueretara zuzendutako zerbitzugunearen eremuak dira, batez ere portuaren jardunarekin lotura zuzenik ez dutenak. Horren helburua trantsizio dinamikoko eremu bat sortzea ahalmentzen duten jardueren lekua ematea da, eremu hori inguruko portu erabileretan osagarri izan dadin eta hiritik bereizi dadin, bertan ez bide-zor ezta interferentziarik sortu gabe.

- a) El almacenamiento, tanto con carácter provisional como permanente.
- b) Actividades logísticas.
- c) Servicios y operaciones complementarias relacionadas con las actividades anteriores, incluso de servicio o equipamiento, necesarias para el correcto desarrollo de la actividad portuaria, como oficinas administrativas y de vigilancia, servicios a los trabajadores de las instalaciones portuarias, servicios a la maquinaria o vehículos, etc.

Artículo 33. Uso pormenorizado pesquero (P).

1. Se asigna a aquellas áreas destinadas al desembarque, manipulación, distribución, comercialización o tratamiento de pesca.

2. Se consideran elementos y actividades asimilables o compatibles con este uso:

- a) El almacenamiento, tanto con carácter provisional como permanente.
- b) Actividades logísticas.
- c) Servicios y operaciones complementarias relacionadas con las actividades anteriores, incluso de servicio o equipamiento, necesarias para el correcto desarrollo de la actividad pesquera, como oficinas administrativas y de vigilancia, servicios a los trabajadores de las instalaciones pesqueras, servicios a la mercancía o vehículos, etc.

Artículo 34. Uso pormenorizado logístico (L).

1. Se aplica a las parcelas de la zona de servicio en las que se desarrollan actividades logísticas, de apoyo a las actividades portuarias y de transporte, agrupadas en zonas específicamente ordenadas y diseñadas para operadores logísticos.

2. Se consideran elementos y actividades asimilables o compatibles con este uso:

- a) Actividades destinadas específicamente a operadores logísticos: transporte, almacenaje y distribución, montaje, empaquetado, caracterización, limpieza, finalización, grupaje, etc.
- b) Servicios ligados al transporte o a los operadores del mismo, tales como la restauración, servicios hoteleros, administrativos, estaciones de servicio, etc. El uso hotelero se trata de un uso excepcional que en todo caso requerirá de la preceptiva autorización del Consejo de Ministros, según lo establecido en el artículo 72 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre).

- c) Aparcamiento de vehículos pesados o ligeros.

Artículo 35. Uso pormenorizado industrial.

1. Corresponde a aquellas parcelas de la zona de servicio del puerto en las que se desarrollan actividades portuarias comerciales, usos relativos al desarrollo de los servicios portuarios y usos complementarios o auxiliares de los restantes usos previstos en el artículo 72.1 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.

Artículo 36. Uso pormenorizado terciario (T).

1. Se aplica a las parcelas de la zona de servicio en las que se desarrollan actividades de tipo terciario, fundamentalmente no ligadas directamente a la actividad portuaria, al objeto de dar cabida a actividades que permitan crear una zona de transición dinámica que complemente los usos portuarios próximos y los separe de la ciudad, sin generar servidumbres ni interferencias sobre los mismos.

2. Erabilera honekin bateragarriak diren elementu eta jarduerak anitzak dira, eta baliteke hurrengo zerrendan jasotzen ez den jardunen bat ere barne egotea:

- a) Merkataritza-jarduerak edo ordezkaritzari dagozkionak.
- b) Txikizkako merkataritza, saltoki handiak izan ezik.
- c) Bulegoak.
- d) Ostalaritza.
- e) Teknologia-zentroak, ikerketan edo antzeko jardunetan aritzen direnak.
- f) Portuari lotutako hainbat zerbitzu (gune honekin bateragarriak direnak, nahiz eta hobeto legozkiekeen erabilera xehatuko zerbitzu eta portuaren hornikuntzetan).
- g) Ekipamenduak.
- h) Ibilgailu arinentzako aparkamenduak.

Erabilera honetan parekagarri diren jardueren artean eta espresuki hemen ez dagoena jasota, hotelen erabilera da. Erabilera hori salbuespeneko erabilera da, eta kasua emanez gero Ministroen Kontseiluko nahitaezko baimena beharko da, Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen Testu Bateginaren 72. artikuluan xedatutakoarekin bat etorritik.

37. artikulua. Ekipamenduaren erabilera xehatua (E).

1. Zerbitzu sozialak, administrazioa, jarduera kulturalak, aisialdikoak, etab. Egiteko eraikin edo lur-zatiei dagokiena da.

2. Administrazio Publikoari dagozkion honako jarduerak hartzen dira bateragarritzat: Defentsa, osasun jarduerak edo al-baitarritza, gizarte zerbitzuak, liburutegiak, artxiboak, museoak, hezkuntza, kirol ekintzak, aisialdirako askotariko jarduerak, era-kunde publikoen egoitzak.

38. artikulua. Portuko zerbitzu eta ekipamenduen erabilera xehatua (SEP).

1. Portuko jardunaren zerbitzura dauden zerbitzu sozialen edo administrazioaren erabilerarako diren eraikin edo lur-zatiei dagokiena da.

2. Portuko jarduerari lotutako zerbitzu eskaintza zabala hartzen da bateragarri bezala, zerrenda honetatik haratago joan daitekeena:

- a) Portuko administrazioaren bulego eta zerbitzuak.
- b) Aduana.
- c) Polizia eta guneko segurtasuna.
- d) Gurutze Gorria edo bestelako sorospen zerbitzuak.
- e) Portuko langileentzako, ibilgailuentzako edo instalakuntzentzako zerbitzuak.
- f) Konponketa eta mantentze lanetarako lantegiak.
- g) Ontzietatik datozen hondakinen tratamendua.
- h) Ibilgailu arin eta astunen aparkamendua.

39. artikulua. Portuko zerbitzu eta azpiegituren erabilera xehatua (IS).

1. Gainerako ekintzen zerbitzura dauden azpiegitura, instalazio, transformadore, eta abarrak hartzen ditu kontuan.

2. Mota honetako aldaketek, leku-aldatzeek, etab.-ek edo berriak sortzeak ez dute eraginik planeamenduan, funtsezkotzat jotzen ez direlako.

2. Existe un amplio abanico de elementos y actividades asimilables o compatibles con este uso, pudiendo tener cabida actividades no recogidas expresamente en el listado siguiente:

- a) Actividades comerciales o representativas.
- b) Comercio al por menor, salvo grandes superficies.
- c) Oficinas.
- d) Hostelería.
- e) Centros Tecnológicos, de Investigación o asimilables.
- f) Servicios diversos asociados al Puerto (compatibles en esta zona aunque preferiblemente orientados a la zona de uso pormenorizado de servicios y equipamientos portuarios).
- g) Equipamientos.
- h) Aparcamiento de vehículos ligeros.

Dentro de las actividades asimilables en este uso no recogidas expresamente está el uso hotelero, el cual es un uso excepcional que en todo caso requerirá de la preceptiva autorización del Consejo de Ministros, según lo establecido en el artículo 72 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre).

Artículo 37. Uso pormenorizado de equipamiento (E).

1. Se aplica a las parcelas o edificios destinados con carácter permanente a la prestación de servicios sociales o administrativos o al desarrollo de actividades culturales, recreativas, etc.

2. Se consideran elementos y actividades asimilables o compatibles con este uso las actividades correspondientes a la Administración Pública, defensa, actividades sanitarias y veterinarias, servicios sociales, bibliotecas, archivos, museos, educación, actividades deportivas, actividades recreativas diversas, sedes de organismos públicos.

Artículo 38. Uso pormenorizado de servicios y equipamientos portuarios (SEP).

1. Se aplica a las parcelas o edificios destinados con carácter permanente a la prestación de servicios sociales o administrativos o equipamientos al servicio de la actividad portuaria.

2. Se incluye como elementos y actividades asimilables o compatibles con este uso un amplio abanico de servicios y equipamientos ligados a la actividad portuaria que no se cierra con el siguiente listado:

- a) Oficinas y servicios administrativos del Puerto.
- b) Aduana.
- c) Policía y seguridad del recinto.
- d) Cruz Roja u otros organismos asistenciales.
- e) Servicios al personal, vehículos o instalaciones del Puerto.
- f) Talleres de reparación y mantenimiento.
- g) Tratamiento de residuos procedentes de buques.
- h) Estacionamiento de vehículos ligeros y pesados.

Artículo 39. Uso pormenorizado infraestructuras y servicios (IS).

1. Se aplica a las parcelas o edificios destinados con carácter permanente a acoger infraestructuras, instalaciones, transformadores, etc. al servicio del resto de las actividades.

2. La modificación, sustitución, traslado, etc. de estos elementos o la creación de otros nuevos sobre otros usos pormenorizados no tiene incidencia en el planeamiento al considerarse elementos no sustanciales.

40. artikulua. Portuko espazio librearen erabilera xehatua.

1. Portuaren eta bere inguruko lurraldeen arteko trantsizio-espazioak dira, erabilera publikora bideratuak, topografia dela eta erabilerarik eman ezin zaienak izan ezik.

2. Espazio librearen erabileraren barruan honako kategoriak ezartzen dira:

a) Espazio Libreak (EL): Hiritarren erabilerara zuzendutako funtzioak dituzten guneak, edo portuko bestelako funtzioak betetzen badituzte ere, hiritarrek erabiltzeko bateragarriak direnak.

Erabilera xehatu honen barruan hainbat kategoria daude, berariaz desberdintzen ez direnak: lorategiak, pasealekuak eta oinezkoentzako guneak, kaiak eta hiritarrek erabil ditzaketen bestelako guneak, nautika edo beste kiroletarako instalazioak edo bidearen alboan dauden espazio libreak.

Portuko Agintaritzak arautuko du hiritarren sarrera eremu hauetan, dagozkien portu-funtzioak betetzen dituztela ziurtatzeko.

Erabilera horrekin bateragarritzat jotzen dira honako elementu eta ekintzak, izaera zehatzik gabeak:

- a) Itsasontzi edo merkantzien aldi baterako biltegiatzea.
- b) Ibilgailuen zirkulazio eta aparkamendu mugatua.
- c) Kirol itsasontziak lehorratzea.
- d) Kirol itsasontzien konponketa edo horniketa lan txikiak.
- e) Ikuskatze edo segurtasun lanak.
- f) Kirol itsasontziak gordetzea.
- g) Oinezkoak pasatu eta bertan gelditzea.
- h) Jendaurreko ikuskizunak.
- i) Jatetxeak.
- j) Aisialdiko ekintzak orokorrean.

b) Erabilerarik gabeko Espazio Libreak Dituzten baldintza orografikoak direla edo funtzio-baldintzak direla eta, hiritarrek erabili ezin dituzten espazio libreak dira. Portuaren lurreko muga (ezpondak, etab.) edo ur bazterrekoen arteko trantsizioak dira, marginak babestu eta gordetzeko funtzioa dutenak.

41. artikulua. Portuaren kirol erabilera edo erabilera nautikoa.

Zerbitzugune barruko lurreko espazioak dira, aisialdirako edo kirolerako erabiltzen diren itsasontziak uretan sartzeko erabiltzen direnak, ontzien zamalanetarako, mantentzerako eta hornikuntzarako pentsatutako zerbitzugunean daudenak.

42. artikulua. Ingurunearen araugintza.

Zerbitzugunean egin beharreko ekintzak eta erabilerak dagoen Ingurune-araubidearen arabera egin beharko dira, edozein kasutan, hurrengo agindu eta zehaztapenei jarraitu beharko diete:

– Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilar buruzko Legearen testu bateginaren 62 eta 65. artikulua.

– Uztailaren 28ko 22/1988 Kosta Legea eta horren betetzea eta garapen araudia.

– Urtarrilaren 20ko 145/1989 Errege Dekretua, Portuetan Salgai Arriskutsuak Onartu, Maneiatu eta Biltegiartzeko Araudia berretsi duena.

Artículo 40. Uso pormenorizado espacio libre portuario.

1. Constituyen espacios de transición entre los usos portuarios y el territorio circundante, con vocación de uso público, salvo aquellos espacios residuales que por sus condiciones topográficas no lo permiten.

2. Dentro del uso espacio libre portuario se establecen las siguientes categorías:

a) Espacios Libres (EL): Es el asignado a las zonas del puerto que, bien se destinan con carácter permanente a usos ciudadanos o bien, cumpliendo funciones portuarias, se consideran compatibles con éstos.

Dentro de este uso pormenorizado se incluyen distintas categorías que no se diferencian expresamente: jardines, paseos y áreas peatonales, muelles y áreas anejas compatibles con usos ciudadanos, áreas asociadas a instalaciones náutico-deportivas o espacios libres anejos al viario.

La Autoridad Portuaria regulará, en su caso, el acceso ciudadano a estas áreas en aras a garantizar el cumplimiento de sus funciones portuarias.

Se consideran elementos y actividades asimilables o compatibles con este uso, con carácter no exhaustivo:

- a) Almacenamiento ocasional de embarcaciones o mercancías.
- b) Circulación y aparcamiento restringidos de vehículos.
- c) Actividades de varada o puesta en seco de embarcaciones deportivas.
- d) Pequeñas reparaciones, armamento o aparejado de las embarcaciones deportivas.
- e) Actividades de servicio o vigilancia.
- f) Guarda de embarcaciones deportivas.
- g) Paseo y estancia peatonal.
- h) Espectáculos públicos.
- i) Restauración.
- j) En general, actividades de esparcimiento de la población.

b) Espacios Libres Residuales (ELR): Se asigna a los espacios libres que por sus condiciones topográficas o funcionales no son aptos para el uso ciudadano. Constituyen espacios de transición con los límites terrestres del Puerto (taludes, etc.) o de encuentro con la lámina de agua con la función de protección y resguardo de márgenes.

Artículo 41. Uso pormenorizado náutico-deportivo.

Constituyen espacios terrestres dentro de la zona de servicio, vinculados a la utilización de la lámina de agua para embarcaciones destinadas al uso recreativo, o deportivo, planteados como zona de servicio para carga y descarga, mantenimiento y aprovisionamiento de las embarcaciones.

Artículo 42. Normativa ambiental.

Las actividades y usos a ejercitar en la zona de servicio se ajustarán a lo establecido en la legislación medioambiental que resulte de aplicación, debiendo en cualquier caso sujetarse a lo dispuesto en los siguientes preceptos y disposiciones:

– Artículos 62 a 65 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

– Ley 22/1988, del 28 de julio, de Costas, y su reglamento de ejecución y desarrollo.

– Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, que aprueba el Reglamento de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos.

– Otsailaren 27ko 3/1998 Lege Orokorra, Euskal Herriko ingurunea babestekoa.

– Ekainaren 25eko 4/2015 Legea, Lurzorua kutsatzea saihestu eta kutsatutakoa garbitzekoa.

– Urtarrilaren 14ko 9/2005 Errege Dekretua, lurzorua kutsa dezaketen jardueren zerrenda eta lurzoruak kutsatutaz jokatze irizpide eta estandarrak ezartzen dituena.

– Portuko operazioen instrukzio teknikoak, Portu Agintaritzako Administrazio Batzordeak onartua 2015eko abenduaren 17an, dagozkion aldaketa eta berrikuspenekin, edo horren baliokidea izango den ordezkoko dokumentua.

Aurreikusitako hirigintza-jardunak ikusita, kontuan hartuko dira Ingurumen Azterketa Estrategikoan definitutako neurri baste eta zuzentzaile guztiak:

– Plangintza- edo proiektu-faserako neurriak (lurzoruaren kalitatearen adierazpena, paisaiaren babesa, ondarearen babesa eta soinu-kalitatea).

– Proiektuen egite-faserako neurriak (lanen inguruan babesa, azaleko uraren kalitatearen babesa, hondakinen kudeaketa, airearen kalitatearen babesa eta kalitate akustikoa).

– Portuko eremua kudeatzeko neurriak (ingurumen-gidale-erreak, portuko eragiketen kudeaketa, soinu-kalitatea, airearen kalitatea, estuarioko uren egoera, kutsatuta egon litezkeen kokalekuak, ohiko ingurumen-kontrola eta energia-aurreztea).

– Ingurumena barneratzeko neurriak araudiaren arloen arabera banatuta.

43. artikulua. Zonakatzeko-akustikoa.

Araututako eremua bere osotasunean, «Industria-erabilerrako lurzoruak nagusi diren lurralde-eremu edo -sektoreak» kategoriaren barnean kokatzen da, urriaren 19ko 1367/2007 Errege Dekretuan definitzen denez, azaroaren 17ko Zarataren 37/2003 Legea garatuta, zonakatzeko-akustikoari, kalitate akustikoko helburuei eta zarata-igopenei dagokienez.

Errege Dekretuaren V. Eranskinean ezartzen denez, zonakatzeko egiteko irizpideak egun dagoen erabilera zein aurreikusten dena hartzen du kontuan, honako definitziorik «b) motako Industria-erabilerrako lurzoruak nagusi diren lurralde-eremu edo -sektoreak», industria- eta portu-erabilerrarako erabiltzen diren edo erabiliko diren lurraldeko sektore guztiak kontuan hartzen dituenak.

Eremu honi ezarri beharreko kalitate-helburuak II. Eranskineko A taulan (eremu bizigarriari aplikatzeko zarataren kalitate akustikoko helburuak) ezartzen diren baloreak ez gainditzea izango dira.

44. artikulua. Eraikitze-erregimenean dauden egoerak.

Plan Berezi honek egoera desberdinak ezartzen ditu Eraikitze-erregimenean:

- a) Berariazko Araubidetik Kanpo.
- b) Araubide Onargarritik Kanpo.
- c) Araubidearen Barruan.

45. artikulua. Berariazko Araubidetik Kanpo.

1. Berariazko Araubidetik Kanpo gelditzen dira Plan Berezi honen aurretik eraikitako eraikuntza, erabilera eta instalazioak, plana betetzen ez dutenez, berariaz markatuta daude eremu bakoitzari dagozkion araubide planoetan.

2. Berariazko Araubidetik Kanpo eraikinaren atal bat baino ez dagoen kasuetan, zati horri baino ez zaio erregimen hau ezarriko, teknikoki eraikinaren gainerako ataletatik bereizten delako, eta beraz, erregimena ez zaio eraikin osoari ezarriko.

– Ley 3/1998 de 27 de febrero, general de protección del medio ambiente del País Vasco.

– Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

– Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, sobre relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

– Instrucción técnica de operaciones portuarias, aprobada por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Pasaia el 17 de diciembre de 2015, con sus modificaciones y revisiones, o documento equivalente que la sustituya.

Considerando las actuaciones urbanísticas previstas, se tendrán en cuenta todas las medidas protectoras y correctoras definidas en el Estudio Ambiental Estratégico:

– Medidas para la fase de planeamiento o de proyecto (declaración de la calidad del suelo, protección del paisaje, protección del patrimonio y calidad sonora).

– Medidas para la fase de ejecución de proyectos (protección entorno de la obra, protección de la calidad del agua superficial, gestión de residuos, protección de la calidad del aire y de la calidad acústica).

– Medidas para la gestión de la zona portuaria (política ambiental, gestión en operaciones portuarias, calidad sonora, calidad del aire, estado de las aguas del estuario, emplazamientos potencialmente contaminados, control ambiental rutinario, ahorro energético).

– Medidas de integración ambiental específicas por áreas de la normativa.

Artículo 43. Zonificación acústica.

La totalidad del ámbito ordenado se clasifica dentro de la categoría «Sectores de territorio con predominio de suelo de uso industrial», de las definidas en el artículo 5 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Tal como se establece en el Anexo V del Real Decreto, el criterio seguido para la zonificación se basa en el uso predominante tanto existente como previsto, atendiendo a la definición que se hace de las «áreas acústicas de tipo b) Sectores del territorio de uso industrial», que incluye todos los sectores del territorio destinados o susceptibles de ser utilizados para los usos relacionados con las actividades industrial y portuaria.

Los objetivos de calidad aplicables a este ámbito consistirán en la no superación de los valores de aplicación de la tabla A del Anexo II (objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes).

Artículo 44. Situaciones en el Régimen de la Edificación.

El presente Plan Especial establece diferentes situaciones en el Régimen de la Edificación:

- a) Fuera de Ordenación Expresa.
- b) Fuera de Ordenación Tolerada.
- c) Dentro de Ordenación.

Artículo 45. Fuera de Ordenación Expresa.

1. Se incluyen en la situación de Fuera de Ordenación Expresa los edificios, usos e instalaciones, erigidos con anterioridad al presente Plan Especial que, resultando disconformes con el mismo, aparecen expresamente grafiados en los planos de ordenación correspondientes para cada una de las áreas.

2. Los edificios en los que únicamente se encuentre en situación de fuera de ordenación expresa alguna parte o elemento del mismo, por ser técnicamente separable del resto de la edificación, el régimen de fuera de ordenación solo será aplicable a aquella parte o aquellos elementos y no al resto de la edificación.

3. Berariazko Araubidetik Kanpo dauden eraikin, instalazio eta erabileretan ezingo da eguneratze, handitze edo hobekuntza lanik egin, baina bai eraikina bizigarri eta osasungarri egon dadin beharrezkoak diren gutxieneko lanak edo hondaketa handiagoak gertatu ez daitezen beharrezkoak direnak, eraikinaren balioa handitzea ez badakarte betiere.

4. Eraikuntza eta instalazio horiek Plan Berezi honen arauetara moldatzea Jarduera Programan jasotako jardueren denbora planifikazioaren arabera izango da.

46. artikulua. Onartutako Araubidetik Kanpo.

1. Onartutako araubidearen barruan daude Plan honi arrazoiren batengatik egokitzen ez zaizkion eraikin, erabilera eta instalazioak, erabilerari, lerrokatzeari, altuerari edo aprobetxamenduari dagokionez.

2. Eraikina Plan Bereziaren hirigintza araubideari moldatzea, Plan Bereziaren ezarritakotik bereizten dituen arrazoi horiek aldatzearen arabera izango da, batez ere, egun dituzten jarduerak aldatuko badira.

3. Egoera honetan dauden eraikinek edozein mantentze-, hornidura-, sendotze-, konpontze- eta berregituratze- lan egin ahal izango dute, betiere, aplikagarria den hirigintza planean ez sartzeko arrazoi diren horiek areagotzen ez badira.

4. Beraz, eraikitzea araubidearen barruan dagoela onartuko da kontzesioa bukatzen den arte edo boluntarioki ordezkatzen den arte. Kasu horretan, eraikuntza berriak antolaketan aurreikusitako eraikitze-baldintza guztiak bete beharko ditu, erabilera, altuera-erregimena, etab.

5. Erregimen honen barruan dauden eraikinetan aldaketa bat egon arte, boluntarioki ordezkatu arte edo erabat berritu arte, ordura arteko erabilera onartuko da.

6. Plan Berezi honekin bat ez datozen erabilerak dituzten lerrokatze barruko eraikinen kasuan, erabilera horiek bukatu arte jarraitzeko baimena emango zaie. Baldintza hori betetakoan, erabilera aldatzea onartuko da, horrekin batera eraikinaren erabateko aldaketa egiten bada, eta aldaketa horren ondorioz eraikina Planean ezarritakoari moldatzen bazaio.

7. Erabilera berriak baimendutako erabileren eta erabilera osagarrien erregimena errespetatzen ez badu, baina Udalak arrazoitutako erabaki baten arabera, egun dagoen bateragarritasuna baino hobea den beste bat badakar, baimena eman ahal izango da; betiere, eskatzaileak frogatzen badu eraikinari eman nahi zaion erabilera berria aurretik zeuden erabilera guztiak bateragarria dela, eta era berean, erabilera aldaketarekin batera, eraikinaren funtzionamendua zuzenduko duten neurri guztiak azaltzen baditu, eraikinaren elementu komunei eragiten dietenak barne.

47. artikulua. Araubide barruan.

1. Araubide barruan egongo dira Plan Berezi honekin bat egiten duten eraikuntza edo instalazioak, aurreikusten diren erabilerak eta parametroak betetzen dituztelako, altuera, probetxagarri, lerrokatze, etab.-i dagokionez.

2. Planak murrizketa edo desfase txikiak antzematen baditu sakonera eraikigarrian, altuera partzialetan, barrura sartutako paretetan, sestra baxuko okupazioetan, etab. arrazoi horiek ez dute eraikina Araubidetik Kanpo utziko, betiere antzeman den eraikinari dagokionez afekzioa kualitatiboki eta kuantitatiboki garrantzi txikiak bada.

3. En los edificios, instalaciones y usos incluidos en la situación de Fuera de Ordenación Expresa no serán autorizables las obras de modernización, consolidación, aumento de volumen o mejora, pero sí las obras necesarias para el mantenimiento del edificio en las mínimas condiciones de habitabilidad y salubridad y las dirigidas a evitar daños a terceros, siempre que no supongan revalorización del inmueble.

4. La adecuación de dichos edificios e instalaciones a la ordenación del presente Plan Especial dependerá de la planificación temporal de las diferentes actuaciones recogida en el Programa de Actuación.

Artículo 46. Fuera de Ordenación Tolerada.

1. Se encuentran dentro de la situación tolerada los edificios, usos e instalaciones que mantienen alguna circunstancia de inadaptación del Plan por razón de su uso, alineación, altura o aprovechamiento.

2. La adecuación de la edificación a la regulación urbanística del presente Plan Especial dependerá de que se produzcan las circunstancias que han llevado al Plan Especial a establecer previsiones con las que los edificios existentes resultan disconformes, fundamentalmente, la introducción de actividades diferentes a las que se están dando en la actualidad.

3. En los edificios incluidos en esta situación se podrán autorizar todo tipo de obras de conservación y ornato, de consolidación, de reparación y de reforma, siempre que no se acentúen las causas de inadecuación física al régimen urbanístico aplicable.

4. Por tanto, la construcción podrá considerarse dentro de ordenación hasta el momento que concluya la concesión o se produzca la sustitución voluntaria, en cuyo caso, la nueva construcción deberá adaptarse a todas las condiciones de edificación, uso, régimen de alturas, etc. previstas en el planeamiento.

5. En los edificios incluidos en este régimen se permitirá la utilización del inmueble conforme al uso existente hasta que se produzca un cambio de éste, la sustitución voluntaria de éste o la rehabilitación total del mismo.

6. A los usos disconformes con el Plan Especial existentes en edificios que se encuentran dentro de alineaciones, se les permite su continuidad hasta el cese de los mismos. En este supuesto, se admite el cambio de uso siempre que se efectúe una transformación íntegra del edificio y que dicho cambio de uso conlleve la adaptación al régimen establecido por el Plan.

7. Cuando el nuevo uso no respete el régimen general de usos permitidos y complementarios, pero sin embargo represente, según un juicio razonado aceptado por el Ayuntamiento, una mejor compatibilización respecto a la situación existente, podrá ser autorizado siempre que el solicitante acredite que no hay incompatibilidad entre el nuevo uso solicitado y todos y cada uno de los existentes en el edificio y, asimismo, incorpore, junto con el cambio de uso, todas las medidas correctoras precisas para su funcionamiento incluso, si fuera necesario, en los elementos comunes del edificio.

Artículo 47. Dentro de Ordenación.

1. Se consideran dentro de ordenación aquellas construcciones e instalaciones que se encuentran en consonancia con el presente Plan Especial por cumplir tanto con los usos previstos como por los parámetros básicos de altura, aprovechamiento, alineaciones, etc.

2. En los casos en los que el Plan señale reducciones o desfases poco relevantes, tanto del fondo edificable como en alturas parciales, retranqueos, ocupaciones bajo rasante, etc., no tendrán por este motivo la consideración de Fuera de Ordenación, siempre y cuando la afección señalada sea cualitativa y cuantitativamente poco relevante con respecto al edificio en cuestión.

48. artikulua. Araubide berezia duten eremuak mugatzea.

1. Araubide honen gauzatzearen ondorioz honako araubide eremuak ezarri dira:

1. eremua: Ondartxo.
2. eremua: Arrantza gunea.
3. eremua: La Herrera Iparraldea.
4. eremua: La Herrera Hegoaldea.
5. eremua: Antxo.
6. eremua: Oiartzunen Erriberak.
7. eremua: Lezo Iparraldea.
8. eremua: Ontziolak.
9. eremua: Bordalaborda.
10. eremua: Bokalea.
11. eremua: Faro de la Plata-ra doan bidea.

2. Araubide planoetan bakoitzari dagozkion araubide eremuak mugatzen dira.

49. artikulua. Araubide xehatuaren zehaztapena.

1. Eremu bakoitzaren araubide xehatua hainbat mailatako erregulazioaren ondorio da.

a) Araubide grafikoa, dagozkion araubidearen planoak batzen dituen: lerrokatzea, erabilera xehatuak, etab.

b) Eremu bakoitzari dagokion araubidea.

2. Araubide xehatuak hirigintza logika bati jarraitzen dio eta portuko espazio desberdinetako kontzesioen egoerarekiko askea da.

50. artikulua. Eraikuntza-erabiltzearen araubidearen dagozkion kontzeptuak argitzea.

1. Eremu bakoitzeko azalera koadroetan jasotako erabilera xehatua ezarritako sestra gaineko gehieneko perfilaz gain, orokorrean soto bat eraikitzea onartzen da, nahiz eta berriaz aipatu ez, eta horrek ez du eraginik izango eremuren baten araubide bereziak sestra azpitik solairu bat baino gehiago jartzea ahalbidetzen badu.

2. Eraikinaren gehieneko altuera aleroraino neurtzen da, eta halakorik izan ezean, fatxadarekiko baxuena den dintela eusten den lekuraino, horrek markatzen duelako eraikinaren barruko altuera. Kasu batzuetan altuera hori pasatzen duten eraikinak onartuko dira, inguruneari, produktioari edo funtzioei dagozkien arrazoiak direla medio.

3. Ezarritako gehieneko eraikitzearen barruan solairu-artekeen eraikuntza onartzen da, nahiz eta ez dagoen espresuki seinalatua.

4. Ondoren zehaztutako eraikuntza osagarriak eraikuntza-erabiltzearen mugitzetik kanpo kokatuko dira eta orokorrean eraikuntzaren mugitzetik kanpo daudela onartuko da: teilapeak edo aparkaleku edo kamioien zabalaketarako eremuak lotutako markesinak, garitak edo kontrolerako postuak, pisuak edo zerbitzuen azpiegiturak lotutako elementuak (zabalaketarako instalazio bereziak, behin behineko egiturak, transformadoreak, etab.).

51. artikulua. Sestrak.

Plan Berezi honek bideen eta eraikinaren sestrak orientazio modura baino ez ditu zehazten. Beraz, eraikuntza-proiektuek xehatu beharko dituzte zehatzago.

Zortasun aeronautikoei buruzko 584/1972 Dekretuaren 8. artikulua arabera, edozein eraikin edo egitura egiteko (zutoinak, antenak, aerosorgailuak -beren palak barne direla-, etab.)

Artículo 48. Delimitación de las áreas de normativa particular.

1. A efectos de la aplicación de esta normativa se han definido las siguientes áreas de normativa:

Área 1: Ondartxo.

Área 2: Zona Pesquera.

Área 3: La Herrera Norte.

Área 4: La Herrera Sur.

Área 5: Antxo.

Área 6: Riberas del Oiartzun.

Área 7: Lezo Norte.

Área 8: Astilleros.

Área 9: Bordalaborda.

Área 10: Bocana.

Área 11: Camino de acceso al Faro de la Plata.

2. Los planos de ordenación incluyen la delimitación de las correspondientes áreas de normativa.

Artículo 49. Determinación de la ordenación pormenorizada.

1. La ordenación pormenorizada de cada área es fruto de la confluencia de diversos niveles de regulación:

a) Ordenación gráfica recogida en los correspondientes planos de ordenación: alineaciones, usos pormenorizados, etc.

b) Normativa particular para cada área.

2. El establecimiento de la ordenación pormenorizada responde a una lógica urbanística y es independiente de la situación concesional de los diferentes espacios portuarios.

Artículo 50. Aclaración de conceptos en relación al aprovechamiento edificatorio.

1. Además del perfil máximo sobre rasante establecido para cada zona de uso pormenorizado recogido en los cuadros de superficies de cada área, se admite la construcción con carácter general de una planta de sótano aunque no se recoja expresamente, sin perjuicio de que la normativa particular de alguna de las áreas permita un mayor número de plantas bajo rasante.

2. La altura máxima de la edificación se mide hasta el alero o, en su defecto, hasta el apoyo del dintel más bajo con la fachada que marca la altura libre interior del edificio. Ocasionalmente se admite la construcción de edificaciones que sobrepasen estas alturas si están debidamente justificadas por razones productivas, ambientales o funcionales.

3. Se admite la construcción de entreplantas dentro de la edificabilidad máxima establecida, aunque no esté expresamente señalado.

4. Se excluye del cómputo del aprovechamiento edificatorio y se admite con carácter general su ubicación fuera del área de movimiento de la edificación, aquellas construcciones auxiliares tales como tejavanas o marquesinas ligadas a aparcamientos o a operaciones de carga de camiones, garitas o puestos de control, básculas o elementos ligados a las infraestructuras de servicio (instalaciones especiales de carga/descarga, estructuras temporales, transformadores, etc.).

Artículo 51. Rasantes.

El presente Plan Especial establece las rasantes de viales y edificios de forma meramente orientativa, de manera que serán los correspondientes proyectos constructivos los que deberán ajustarse de manera pormenorizada.

Conforme al artículo 8 del Decreto 584/72, de servidumbres aeronáuticas, la ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores -incluidas las

eta horiek eraikitze beharrezkoak diren baliabideak instalatzeko (eraikuntzako garabiak eta antzekoak barne direla), lurzuaren mailaren edo itsas mailaren gainetik ehun (100) metro baino gehiagora kokatuko bada, Aire Segurtasuneko Estatuko Agentziaren (ASEA) aurretiazko irizpena beharko da, aireko eragiketen segurtasunaren gaineko eraginari dagokionean.

BIGARREN IZENBURUA

EREMU BAKOITZARI DAGOZKION ARAUAK

52. artikulua. *Eremu bakoitzari dagozkion aparteko arauak.*

1. Eremu Bakoitzari dagozkion Aparteko Arauak Plan Bereziak ezartzen ditu, eta bereziki ezartzen dira dagokien Antolaketa planoek mugatzen dituzten araubidearen eremuetan.

2. Eremu bati dagozkion Aparteko Arauak betetzeak ez du jarduna legezkoa denik bermatzen, baina, hala ere, arau guzti horiek betetzea ezinbestekoa da.

3. Aparteko Arauak honako tresnen bidez konfiguratzeko dira:

1. Erabilera baldintzak, eremuan aplikatu daitezkeen erabilera globalak eta xehatuak zehazten dituztenak.

2. Lurra zatitzeko baldintzak, kontzesioetan utzi daitezkeen lur zatien gutxienezko dimentsio edo neurriak ezartzen dituztenak.

3. Eraikuntza baldintzak, eraikigarritasun parametroen balio edo edukia zehazten dutenak; gehienezko altuera, tipologia, mugikortasun eremua eta baimendutako baldintza estetikak.

4. Aparkatzeko baldintzak eta bide-sarearenak, derrigorrezko gutxienezko aparkalekuak zehazten dituztenak eraikinetan, lur-zatietan edo eremu guztian zehar, eta bide-sareari buruzko argibideak ematen dituztenak.

5. Garapenerako baldintzak, eremu batean aurreikusitako jarduerak egiteko jarraitu beharrezko prozedurak zehazten dituztenak, edo hala behar denean, proposatutako antolaketa aldatzen dutenak.

53. artikulua. *1. eremuari dagozkion aparteko arauak: Ondartxo.*

Azalera: 14.227 m².

1. Erabilera-baldintzak:

– Erabilera globala: hiria eta portuaren elkarreraginerako erabilera.

– Erabilera xehatuak: II.03.01 planoan azaltzen direnak: ekipamendua, bide-sarea eta portuko espazio libreak.

– Baimendutako erabilera: hirigintza arau hauetan, erabilera xehatuei dagozkien artikuluetan kategoriatuak dagozkionez zehaztutakoekin bat datozenak. Berariaz baimentzen dira, ontzitegia, ontzi tradizionalen ontziola, ondare-intereseko ontzien biltokia, eta, orokorrean, helburu kultural eta turistikoak dituzten ontzien berritzeari, konpontzeari eta gordetzeari dagozkienak. Zentzu berean, hirugarren sektoreko erabilerak eta ekipamenduari lotutako zerbitzuak baimentzen dira; ostalaritza, ostatu-saria (erromesentzako aterpetxea) Ministroen Kontseiluaren nahitaezko baimenarekin, Estatuko Portuei eta Nabigazio zibilari buruzko Legearen Testu Bateginaren 72. artikulua xedatzen duenaren arabera (irailaren 5eko Legegintzako 2/2011 Errege Dekretua), eta museoenak.

– Debekatutako erabilera: Erabilera xehatuetan zehazten diren kategoriekin bateragarriak ez direnak. Berariaz, edozein kategoriatako erabilera industrialak, aurreko puntuan zehaztu direnak salbu, eta etxebizitza-erabilera.

palas-, medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares) o plantación, que se eleve a una altura superior a los 100 metros sobre el terreno o sobre el nivel del mar dentro de aguas jurisdiccionales, requerirá pronunciamiento previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) en relación con su incidencia en la seguridad de las operaciones aéreas.

TÍTULO SEGUNDO

NORMAS PARTICULARES DE CADA ÁREA

Artículo 52. *Normas particulares para cada área.*

1. Se denominan Normas Particulares al conjunto de determinaciones del Plan Especial que son de aplicación específica para cada una de las áreas de normativa delimitadas los correspondientes planos de Ordenación.

2. El cumplimiento de las Normas Particulares del área correspondiente no garantiza la legalidad de una actuación, debiéndose, en cualquier caso, cumplir el conjunto de estas normas.

3. Las Normas Particulares se configuran mediante los siguientes instrumentos:

1. Las condiciones de uso, en las que se concretan los usos globales y pormenorizados aplicables en el área.

2. Las condiciones de parcelación, en las que pueden establecerse magnitudes o dimensiones mínimas de las parcelas susceptibles de concesión en el área.

3. Las condiciones de edificación, en las que se concretan los valores o contenidos de los parámetros de edificabilidad, altura máxima, tipología, área de movimiento y condiciones estéticas de la edificación permitida en el área.

4. Las condiciones de estacionamiento y red viaria, en las que se establecen las dotaciones mínimas de plazas de estacionamiento obligadas en edificios, parcelas o el conjunto del área y se dan indicaciones sobre la red viaria.

5. Condiciones de desarrollo, en las que se precisan los procedimientos a seguir para el desarrollo de las actuaciones previstas en un área o, en su caso, la forma de modificar la ordenación propuesta.

Artículo 53. *Normas Particulares para el Área 1: Ondartxo.*

Superficie: 14.227 m².

1. Condiciones de uso:

– Uso global: uso de interacción puerto-ciudad.

– Usos pormenorizados: los indicados en el plano II.03.01: equipamiento, red viaria y espacios libres portuarios.

– Usos autorizados: los compatibles para cada una de las categorías de usos pormenorizados indicados en los artículos correspondientes de las presentes normas urbanísticas. Expresamente, se autorizan los usos de varadero, astillero de embarcaciones tradicionales, depósito de embarcaciones de interés patrimonial y, en general, restauración, rehabilitación y conservación de embarcaciones con fines culturales y turísticos. En este sentido se autorizan los usos terciarios y de servicios adscritos al equipamiento, los de hostelería, Hotelero (albergue de peregrinos) con la preceptiva autorización del Consejo de Ministros, según lo establecido en el artículo 72 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre) y museístico.

– Usos prohibidos: los no compatibles con cada una de las categorías de uso pormenorizado. Expresamente, usos industriales en cualquiera de sus categorías salvo los autorizados en el punto anterior y uso residencial.

– Salbuespenezko erabilerak: hotel motako erabilerak (erromesen aterpetxea) Ministroen Kontseiluaren nahitaezko baime-narekin, Estatuko Portuei eta Nabigazio zibilari buruzko Legea-ren Testu Bateginaren 72. artikulua xedatzen duenaren ara-bera (irailaren 5eko Legegintzako 2/2011 Errege Dekretua).

2. Lurra zatitzeko baldintzak:

Lur-zatiak ezingo dira banatu.

3. Eraikitze-baldintzak:

Eraikuntza eta instalazio guztiak egun duten erabileran eta perfilean finkatzen dira, baina berritzea eta moldatzea baimen-duta, eta egoeraren arabera, puntualki handitzea ere bai.

– Usos excepcionales: los usos de tipo hotelero (albergue de peregrinos) con la preceptiva autorización del Consejo de Mi-nistros, según lo establecido en el artículo 72 del Texto Refun-dido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre).

2. Condiciones de parcelación:

No se permite la subdivisión en parcelas independientes.

3. Condiciones de edificación:

Se consolidan todos los edificios e instalaciones en su ocu-pación y perfil actual, autorizándose su reforma y adecuación y, ocasionalmente, su ampliación puntual.

1. EREMUA: ONDARTXO						
Erabilera xehatuko guneak	Azalera m ²	Gehienezko okupazioa		Azalera eraikigarria m ² (t)	Perfila gehienez	Altuera Gehienezkoa m
		m ²	%			
EKIPAMENDU-GUNEA						
E.1.1	8.093	2.600	29,67	3.300	PB+3	15,00
EKIPAMENDU-GUNEA GUZTIRA	8.093	2.600	29,67	3.300		
HIRUGARREN SEKTOREKO ERABILERA EREMUA						
T 1.1.	81	81	100	81	PB	

ÁREA 1: ONDARTXO						
Zonas uso pormenorizado	Superficie m ²	Ocupación máxima		Superficie edificable m ² (t)	Perfil máximo	Altura máxima m
		m ²	%			
ZONAS USO EQUIPAMIENTOS						
E.1.1	8.093	2.600	29,67	3.300	PB+3	15,00
TOTAL ZONAS USO EQUIPAMIENTOS	8.093	2.600	29,67	3.300		
ZONA DE USO TERCIARIO						
T 1.1	81	81	100	81	PB	

4. Aparkatzeko baldintzak eta bide-sareenak:

Aurreikusten diren ibilgailu bakarrak ekipamenduen zerbi-tzuko ezinbestekoak eta larrialdietakoak dira (suhiltzaileak, an-bulanzkiak, etab.). Irizpide hori bat dator egungo pasealekuaren oinezkoen lehentasunarekin eta bizilagunen eta erabiltzaileen ibilgailuak soilik igarotzeko baldintzarekin. Aurrez esandakoare-kin bat eginez, ez da gutxienezko aparkaleku kopururik ezarriko.

5. Ingurune-integrazioa:

Aurreikusitako hirigintza-jarduerak aintzat hartuta, proiektu-en egite-fasean, kontuan izango dira Ingurumen Azterketa Es-trategikoak definitzen dituen babes- eta zuzenketa-neurriak, eta bereziki (eraberritze-lanak eta, noizean behin, hedatze-lanak) proiektu-en egite-faserako definitutako neurri babesle eta zuzen-tzaileak (lanen ingurua babestea, azaleko uraren kalitatea ba-bestea, hondakinen kudeaketa, airearen kalitatea eta kalitate akustikoa babestea) eta plangintza- edo proiektu-faserako defi-nitutako soinuaren kalitatearen edo paisaiaren babesaren ingu-ruko neurriak.

Kutsatuta egon daitezkeen Lurzoruen Inbentarioan (20064-00059) agertzen dela kontuan izanik, ekaineko 4/2015 Legea hatuko da aintzat, lurzorua kutsaduraren prebentzio eta zu-zenketakoa.

4. Condiciones de estacionamiento y red viaria:

Los únicos tráfico rodados previstos son los imprescindi-bles de servicios del equipamiento y emergencias (bomberos, ambulancias, etc.). Este criterio es coherente con el carácter de coexistencia con preferencia peatonal del paseo actual y de la limitación del acceso rodado únicamente a los vecinos y usua-rios. En coherencia con lo anterior, no se establece la exigencia de una dotación mínima de aparcamientos.

5. Integración ambiental:

Considerando las actuaciones urbanísticas previstas, se tendrán en cuenta todas las medidas protectoras y correctoras definidas en el Estudio Ambiental Estratégico, y particularmente (obras de reforma y puntualmente de ampliación) las medidas protectoras y correctoras definidas tanto para la fase de ejecu-ción de proyectos (protección entorno de la obra, protección de la calidad del agua superficial, gestión de residuos, protección de la calidad del aire y de la calidad acústica) como de calidad sonora y protección del paisaje para la fase de planeamiento o de proyecto.

Teniendo en cuenta la presencia del emplazamiento en el Inventario de Suelos Potencialmente Contaminados (20064-00059), se tendrá en cuenta la Ley 4/2015 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

Ondartxoko ontziola Toki Mailan Babesteko Proposatutako Ondasun Higiezinak da Ondarearen Udal Plangintzan, beraz, zutailaren 3ko 7/1990 Legea hartuko da kontuan.

54. artikulua. 2. eremuari dagozkion aparteko arauak: Arrantza gunea.

Azalera: 42.037 m².

1. Erabilera-baldintzak:

– Erabilera globala: portuaren arrantzarako erabilera.

– Erabilera xehatuak: II.04.01 planoan azaltzen direnak: arrantzarako erabilera, merkantzien maniobra eta manipulazioa, bide-sarea eta portuko espazio libreak.

– Merkantzien maniobra eta manipulazio-erabilerak murrizketa bereziak ditu eremu honetan:

– Onartuta dago ontziak atrakatzeko mantentze- eta hornitze-lanetarako, bai eta bertan egin daitezkeen konponketa txiki-txiki erabiltzea, portuko kaia industrialetako makina edo baliabideak beharrezko ez dituzten konponketa badira betiere. Azken horien erabilera dagokien jardueretarako baita.

– Debekatuta dago kaiak zamalanetarako erabiltzea, bai eta merkantzien manipulazio eta biltegiatzerako erabiltzea, ezpada ontzien hornikuntza edo mantentze-lanetarako.

– Baimendutako erabilerak: bat datozenak arrantza-portuaren erabilera orokorrek eta hirigintza-arau hauetako kategoria bakoitzari dagokionez zehaztutako erabilera xehatuak. Berariaz baimentzen dira izotz fabrika, ostalaritza, bulegoak, bai eta ontzien hornitzeari eta mantentzeari lotutako merkataritza-erabilerak ere.

– Portuko gune horretan beharrezkoak diren ostalaritza zerbitzuak jartzeko hirugarren sektoreko erabilerak baimenduta daude Trintxerpeko kaiko bi eraikinetan.

– Debekatutako erabilerak: erabilera xehatuak zehazten diren kategoriek bateragarriak ez direnak. Berariaz, arraina transformatzeko erabilera, inguruko etxebizitza guneekin bateraezina diren erabilera industrialak; margotze-lanak, garbiketa, desegitea eta inguruko etxebizitza guneei eragozpenak eragiten dizkien edozein erabilera.

– Arrantza-ontzien hornitze- eta mantentze-lanak Trintxerpeko kaian eta San Pedroko lehen lerrokaduran egin ahal izango dira.

– Trintxerpeko kaian eta San Pedroko bigarren eta hirugarren lerrokaduran arrantza-ontzien eta portuko zerbitzuak ontzien egonaldi, horniketa eta mantentzea onartuko dira.

– Trintxerpe eta San Pedroko kaltetako urbanizazio-proiektuek Plan Bereziak horien inguruan onartzen dituen erabilera-konbinazioak kontuan izango dituzte. Bereziak, ontzien mantentze- eta hornikuntza-lanetarako erabiltzen diren itsaslaba-rrerako ibilgailuen sarbide librearen mantentzeari dagokionez, eta ibilgailuen sarbideari eta lonja eta T.2.1. eraikinaren artean Trintxerpeko kaian erabili beharrek zoladura motari dagokionez, jarduera handieneko ordutegian lonjari lotutako lur gaineko aparkaleku moduan erabiltzeko aurreikuspenak.

2. Lurra zatitzeko baldintzak:

Lur-zatiak ezingo dira banatu.

3. Eraikitze-baldintzak:

Eraikuntza aprobetxamendudun erabilera xehatuak gune desberdinen eraikuntza-baldintzak ondorengo koadroan laburtzen dira:

Los Astilleros de Ondartxo son Bien Inmueble Propuesto para ser Protegido a Nivel Local mediante Planeamiento Municipal Patrimonio, por lo que se tendrá en cuenta la Ley 7/1990, de 3 de julio.

Artículo 54. Normas Particulares para el Área 2: Zona Pesquera.

Superficie: 42.037 m².

1. Condiciones de uso:

– Uso global: uso portuario pesquero.

– Usos pormenorizados: los indicados en el plano II.04.01: uso pesquero, maniobra y manipulación de mercancías, red vial y espacios libres portuarios.

– El uso de maniobra y manipulación de mercancías tiene restricciones específicas en esta área:

– Se autoriza el atraque de embarcaciones para su mantenimiento y aprovisionamiento, así como pequeñas reparaciones que no exijan, por la maquinaria y medios a utilizar, su traslado a los muelles industriales del puerto, ya que se limita a las actividades ligadas.

– Se prohíbe la utilización de los muelles para carga y descarga de mercancías, así como su utilización para manipulación y depósito de mercancías, salvo las propias del aprovisionamiento y mantenimiento de embarcaciones.

– Usos autorizados: los compatibles con el uso global portuario pesquero y con cada una de las categorías de usos pormenorizados indicados en los artículos correspondientes de las presentes normas urbanísticas. Se autoriza expresamente el uso de fábrica de hielo, hostelería, oficinas, así como los usos comerciales ligados al aprovisionamiento y mantenimiento de embarcaciones.

– Se autorizan los usos terciarios destinados a alojar los servicios de hostelería necesarios en esa zona del puerto en los dos pequeños edificios proyectados sobre el muelle de Trintxerpe.

– Usos prohibidos: los no compatibles con cada una de las categorías de uso pormenorizado. Expresamente, usos de transformación de pescado, usos industriales incompatibles con el tejido urbano residencial próximo; operaciones de pintura, limpieza, desguace y todas aquellas que generen molestias al tejido urbano residencial próximo y uso residencial.

– El aprovisionamiento y mantenimiento de embarcaciones pesqueras se podrá realizar en los muelles de Trintxerpe y primera alineación de San Pedro.

– En el muelle de Trintxerpe y en la segunda y tercera alineaciones del muelle San Pedro se admitirá la estancia, aprovisionamiento y mantenimiento de pesqueros y embarcaciones de servicios portuarios.

– Los proyectos de urbanización de los muelles de Trintxerpe y San Pedro tendrán en cuenta la combinación de usos que el Plan Especial autoriza sobre los mismos, en especial en lo relativo al mantenimiento del acceso libre al cantil para los vehículos utilizados en el mantenimiento y aprovisionamiento de las embarcaciones, así como en el acceso rodado y tipo de pavimento a utilizar en el muelle de Trintxerpe entre el edificio de la lonja y el edificio T.2.1, en previsión de que pueda utilizarse como aparcamiento en superficie vinculado a la lonja, en las horas de mayor actividad.

2. Condiciones de parcelación:

No se permite la subdivisión en parcelas independientes.

3. Condiciones de edificación:

Las condiciones de edificación para las diferentes zonas de uso pormenorizado con aprovechamiento edificatorio se resumen en el cuadro siguiente:

2. EREMUA – ARRANTZA-GUNEA						
Erabilera xehatuko gunek	Azalera m ²	Gehienezko okupazioa		Azalera eraikigarria m ² (t)	Gehienezko perfla	Gehienezko altuera
		m ²	%			
ARRANTZARAKO GUNEA						
P.2.1	18.780	17.837	96,00	24.000	PB+2*	8/12**
ARRANTZARAKO GUNEA GUZTIRA	18.409	17.837	96,00	24.000		
HIRUGARREN SEKTOREKO ERABILERA-GUNEA						
T.2.1	480	250	52,00	250	PB	5
T.2.2	480	250	52,00	250	PB	5
HIRUGARREN SEKTOREKO ERABILERA-GUNEA GUZTIRA	960	500		500		

ÁREA 2 – ZONA PESQUERA						
Zonas uso pormenorizado	Superficie m ²	Ocupación máxima		Superficie edificable m ² (t)	Perfil máximo	Altura máxima
		m ²	%			
ZONAS DE USO PESQUERO						
P.2.1	18.780	17.837	96,00	24.000	PB+2*	8/12**
TOTAL ZONAS USO PESQUERO	18.409	17.837	96,00	24.000		
ZONA DE USO TERCIARIO						
T.2.1	480	250	52,00	250	PB	5
T.2.2	480	250	52,00	250	PB	5
TOTAL ZONAS USO TERCIARIO	960	500		500		

– (***) Aurreikusten den gehienezko altuera 8m-koa da. Arrantzarako eraikitako eraikin berriek % 40 gehiagoko luzera izan ahalko dute, 12 m-koa gehienez ere, 20 m-ko gehienezko luzera duten tartetan, batetik bestera gutxienez 5 m-ko tartea utzita.

– (*) Sestra-azpian bi solairu eraikitzea baimentzen da, eta horien lerrokatzeak eraikinaren mugimendu eremua pasa ahal izango du, eremuko mugara iritsi arte.

– Araubidean egun dauden eraikinak finkatu egiten dira perflari eta altuerari dagokionez, baina beheko solairuan eraikuntzaren mugimendu eremuari moldatu beharko zaizkio, gaineko solairua hegal bezala geldituko da marra horren gainean geldituko delarik.

– Bereziki zainduko dira bolumenak, materialak eta eraikinaren estetika orokorra.

– Eraikinaren estalpeak publikoki erabili ahal izango dira, betiere, esparru horretako jarduera nagusiari eragiten ez badiote.

– Eraikinaren eta itsaslabarraren artean aurreikusten den zabalera libre, oinezkoen erabileratik kanpo dagoena, zamalantarako baino ezingo da erabili.

– Ontzien jabeentzako biltegiak zorupean egon ahal izango dira, eta bertatik arraina bidali ahal izango da, xehekako merkatariek erabiltzen dituzten ibilgailu arinetan.

4. Aparkatzeko baldintzak eta bide-sareak:

Ibilgailu astunak Euskadi Etorbidea udal-bidetik sartu eta irtegaro dira lonja berrira.

– (***) Se prevé una altura máxima de 8 m. para los edificios de uso pesquero de nueva construcción que podrá ser rebasada en un 40 % de su longitud hasta una altura máxima de 12 m., en tramos de longitud máxima de 20 m. con una separación mínima de 5 m. entre ellos.

– (*) Se permite la construcción de dos plantas bajo rasante, cuyas alineaciones podrán sobrepasar el área de movimiento de la edificación, pudiendo llegar hasta el límite del área.

– Los edificios existentes dentro de ordenación se consolidan en su perfil y altura, con la obligación de reajustarse al área de movimiento de la edificación en planta baja, quedando la planta alta como un vuelo sobre esta línea.

– Se cuidará especialmente el tratamiento de los volúmenes, materiales y la estética general de la edificación.

– Se admite el uso público en las cubiertas de los edificios siempre que no interfiera con la actividad principal del ámbito.

– La anchura libre prevista entre la edificación y el cantil, liberado del uso peatonal, será destinado únicamente para carga y descarga.

– Se posibilita la ubicación de almacenes para armadores en el subsuelo en el que podrían desarrollar operaciones de expedición de pescado en vehículos ligeros utilizados habitualmente por los detallistas.

4. Condiciones de estacionamiento y red viaria:

El acceso rodado (entrada/salida) de los vehículos pesados a la nueva lonja, se realizará a través del viario municipal de Euskadi Etorbidea.

Eraikin multzoaren funtzioa lur-azpiko aparkaleku baten bidez bateratuko da, eta bertan beharrezko diren kontrol-mekanismoak ezarriko dira.

5. Garapenerako baldintzak:

San Pedroko kaiaren Hirigintza Proiektua (PU-3) idatzi behar da, Herrera Iparraldeko Hospitalillo eremuarekin batera.

6. Ingurune-integrazioa:

Aurreikusitako hirigintza-jarduerak aintzat hartuta, proiektuen egite-fasean, kontuan izango dira Ingurumen Azterketa Estrategikoak definitzen dituen babes- eta zuzenketa-neurriak, eta bereziki proiektuen egite-faserako definitutako neurri babesle eta zuzentzaileak (lanen ingurua babestea, azaleko uraren kalitatea babestea, hondakinen kudeaketa, airearen kalitatea eta kalitate akustikoa eta paisaia babestea) eta plangintza-faserako definitutako soinuaren kalitatearen inguruko neurriak.

2. eremuan, Arrantza zonan, badira Kutsatuta egon daitezkeen Lurzoruen Inbentarioan edo Inbentarioa eguneratzen duen zirriborroan dauden eremuak eta, ekaineko 4/2015 Legea aplikatzea kontuan hartuko da lurzoruko kutsadura prebenitu eta zuzentzeko orduan.

Ondareko elementuak daudenez, haiei kalterik eragiteko arriskurik balego, uztailaren 3ko 7/1990 Legea bete behar da.

55. artikulua. 3. eremuari dagozkion aparteko arauak: La Herrera Iparraldea.

Azalera: 49.997 m².

1. Erabilera-baldintzak:

– Erabilera globala: Hiria eta portuaren elkarreraginerako erabilera eta portuko erabilera osagarria.

– Erabilera xehatuak: II.05.01 planoan adierazitakoak: Ekipamenduak, bide-sarea eta espazio libreak, logistikoa, industria eta hirugarren sektoreari dagokiona.

– Datozenak arrantza-portuaren erabilera orokorrekarekin eta hirigintza-arau hauetan kategoría bakoitzari dagokionez zehaztutako erabilera xehatuak.

– Debekatutako erabilerak: erabilera xehatueta zehazten diren kategoriek baten bateragarriak ez direnak.

– L.3.1 eta L.3.2 lur-zati eraikigarrietan, erabilera posible bat ezartzen da, hala, erabilera-logistikoa gain, hirugarren sektoreko erabilera edo erabilera-industrial ere onartuko dira, enplegua sortuko duen jarduera ekonomiko zehatz bati ekiteko asmoa badago.

2. Lurra zatitzeko baldintzak: Ez dira ezarri.

3. Eraikitze-baldintzak:

Eraikuntza-aprobetxamendua duten erabilera xehatuak gune desberdinen eraikuntza-baldintzak ondorengo koadroan laburtzen dira:

Se compatibilizará la funcionalidad del conjunto con la creación de un parking subterráneo, a cuyo efecto se establecerán los mecanismos oportunos de control.

5. Condiciones de desarrollo:

Deberá redactarse el Proyecto de Urbanización del muelle de San Pedro (PU-3) conjuntamente con el área de Hospitalillo, incluido en Herrera Norte.

6. Integración ambiental:

Considerando las actuaciones urbanísticas previstas, se tendrán en cuenta todas las medidas protectoras y correctoras definidas en el Estudio Ambiental Estratégico, y particularmente las medidas protectoras y correctoras definidas tanto para la fase de ejecución de proyectos (protección entorno de la obra, protección de la calidad del agua superficial, gestión de residuos, protección de la calidad del aire y de la calidad acústica, paisaje) como de calidad sonora para la fase de planeamiento.

En el Área 2. Zona Pesquera se hallan emplazamientos recogidos en el Inventario de Suelos Potencialmente Contaminados y/o en el borrador de actualización del Inventario, por lo que se tendrá en cuenta la aplicación de la Ley 4/2015 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

Debido a la presencia de elementos de Patrimonio en el ámbito, ante cualquier riesgo de afección a los mismos, se deberá cumplir con las determinaciones establecidas en la Ley 7/1990, de 3 de julio.

Artículo 55. Normas Particulares para el Área 3: La Herrera Norte.

Superficie: 49.997 m².

1. Condiciones de uso:

– Uso global: uso de interacción puerto-ciudad y complementario portuario.

– Usos pormenorizados: los indicados en el plano II.05.01: Equipamientos, red viaria y espacios libres, logístico, industrial, terciario.

– Usos autorizados: los compatibles para cada una de las categorías de usos pormenorizados indicados en los artículos correspondientes de las presentes normas urbanísticas.

– Usos prohibidos: los no compatibles con cada una de las categorías de uso pormenorizado.

– Sobre las parcelas edificables (L.3.1 y L.3.2) se establece una triple posibilidad de uso, pudiendo desarrollarse con un uso logístico, pero sobre las que se admite la posibilidad de un uso terciario, o industrial, caso de la existencia de una iniciativa concreta que suponga una actividad económica generadora de empleo.

2. Condiciones de parcelación: No se establecen.

3. Condiciones de edificación:

Las condiciones de edificación para las diferentes zonas de uso pormenorizado con aprovechamiento edificatorio se resumen en el cuadro siguiente:

3.EREMUA – LA HERRERA IPARRALDEA						
Erabilera xehatuak guneak	Azalera m ²	Gehienezko okupazioa		Azalera eraikigarria m ² (t)	Gehienezko perfila	Gehienezko altuera
		m ²	%			
EKIPAMENDU GUNEA						
E.3.1	587	587	100	1.761	PB+2	10
E.3.2	1.262	1.262	100	3.786	PB+2eraikina	Badagoen eraikina
E.3.3	4.747	4.747	100	15.000	LIBRE	26

3.EREMUA - LA HERRERA IPARRALDEA						
Erabilera xehatuko guneak	Azalera m ²	Gehienezko okupazioa		Azalera eraikigarria m ² (t)	Gehienezko perfila	Gehienezko altuera
		m ²	%			
E.3.4	1.026	1.026	100	2.000	PB+1	10
E.3.5	1.582	1.582	100	1.582	PB+E	8
GUZTIRA	9.204			24.129		
ERABILERA EKONOMIKOKO GUNEA						
L.3.1 Industrial	12.458	12.458	89	21.000	Planoan begiratu	Planoan begiratu
Logistikoa	12.458	12.458	89	12.450	Planoan begiratu	Planoan begiratu
Hirugarren	14.058	14.058	100	37.000	Planoan begiratu	Planoan begiratu
L.3.2 Industrial	6.372	6.372	100	12.000	Planoan begiratu	Planoan begiratu
Logistikoa	6.372	6.372	100	10.000	Planoan begiratu	Planoan begiratu
Hirugarren	6.372	6.372	100	16.000	Planoan begiratu	Planoan begiratu
JARDUERA EKONOMIKOEN ERABILERA GUZTIRA	20.430	22.138				

ÁREA 3 - LA HERRERA NORTE						
Zonas uso pormenorizado	Superficie m ²	Ocupación máxima		Superficie edificable m ² (t)	Perfil máximo	Altura máxima
		m ²	%			
ZONAS EQUIPAMIENTO						
E.3.1	587	587	100	1761	PB+2	10
E.3.2	1.262	1.262	100	3.786	PB+2	Ed. existente
E.3.3	4.747	4.747	100	15.000	LIBRE	26
E.3.4	1.026	1.026	100	2.000	PB+1	10
E.3.5	1.582	1.582	100	1.582	PB+E	8
TOTAL ZONAS EQUIPAMIENTO	9.204			24.129		
ZONAS USO ACTIVIDADES ECONÓMICAS						
L.3.1 Industrial	12.458	12.458	89	21.000	Ver en plano	Ver en plano
Logístico	12.458	12.458	89	12.450	Ver en plano	Ver en plano
Terciario	14.058	14.058	100	37.000	Ver en plano	Ver en plano
L.3.2 Industrial	6.372	6.372	100	12.000	Ver en plano	Ver en plano
Logístico	6.372	6.372	100	10.000	Ver en plano	Ver en plano
Terciario	6.372	6.372	100	16.000	Ver en plano	Ver en plano
TOTAL USO ACTIVIDADES ECONÓMICAS	20.430	22.138				

– L.3.1 eta L.3.2 lursailen hirugarren sektoreko erabilera-tartea.

Beheko solairuko lehen gune bat eta 11 metroko gehieneko altuera izango duten bi solairu ezartzen dira. Gehieneko altuera Euskadi Etorbideko sestratik neurtuko da, mantentzen diren eraikinekin berdintzeko (Merkatua, Alkateordetza eta postetxea). Gutxienez aparkalekurako soto bat eraikiko da.

– Franja de uso terciario parcelas L.3.1 y L.3.2.

Se establece una primera zona de planta baja y dos plantas con una altura máxima de 11 metros medidos desde la rasante de Euskadi Etorbidea, para enrasar con los edificios que se conservan (Mercado, Tenencia de Alcaldía y correos). Se construirá al menos un sótano de aparcamiento.

– L.3.1 eta L.3.2 lursailaren gainerakoa.

Lursailaren % 100eko okupazioa Aduana kaletik neurtutako 13 metroko altuerarekin. Eraikitako oinalde honen gainean, Aduana kalearen ondoan eta 35 metroko sakoneraz, bi solairu gehiago eraikitzeko baimena ematen da, 20 metroko altueraraino (Aduana kaletik), bulegoak, departamentu tekniko edo hirugarren sektoreko erabileretarako.

– Orokorrean, sestra azpiko aparkalekurako, gehienez 3 solairu onartzen dira lursail guztien azpian.

– Sestra azpiko aparkalekuak ekipamenduko erabilera zehatzeko E.3.3, E.3.4 eta E.3.5 eraikinetako lur-azpiak gain, gune libre eta bide-sare bezala kalifikatua dagoen lur-azpia ere hartu ahal izango du. Hala ere, aparkalekuak ezingo du kolore morezko lerro etenak irudikatzen duen sestra azpiko aparkalekuaren mugimendu gunetik harago hartu, horren limiteak lerrokatze maximo moduan hartuko direlarik.

– Pabilioen diseinuak, logistika-erabileraren kasuan, honako berezitasunak hartu beharko ditu kontuan:

– Hirigunetik hurbil dagoen gune batean daude kokatuta, eta hirigunetik ikusten dira, batez ere leku altuetatik.

– Nahiko gune trinkoa da, eta, ondorioz gunearen haute-mate orokorra garrantzitsuagoa da pabiloiarena baino.

– Pabiloiak dauden gunearen mugek bat egiten dute hiri eremuarekin, eta, beraz, gune horretako hirigintza-irizpidearen arabera diseinatuko da.

– Guneari nolabaiteko homogeneousasuna emateko asmoz, eta inguruaren kalitatea bermatze aldera, honako eraikuntza-erabakiak gomendatzen dira:

– Lerrokatzea eta bolumenak: Fatxadek Plan Berezian ezarritako gehienezko lerrokatze eta altuerari jarraituko diete, eta arreta berezia jarriko da inguruko hirigunearen bilbearekin bat egite duten mugetan. Euskadi Etorbidean, pabilioien fatxadek hiriko eraikinen antzeko kalitatea izango dute, hiriko irizpideei jarraiki diseinatua. Gainerako perimetroan, eraikinaren altuerak ikuspegia ez haustea izango dute helburu eta inguruko lurretako planoari jarraikortasun bisuala ematea. Orokorrean, bolumetria abstraktua bilatzen da, trinkoa eta arrazoitua, inguruari gailenduko zaizkion keinu formalik gabea.

– Materialak eta koloreak: Duten kokapen bereziagatik, pabilioiak material iraunkor eta kalitatezkoak erabilia egingo dira. Pabilioien kolorea gris tonuetan izango da, protagonismoa inguruari eman diezaion.

– Estalkiak: Pabilioiak inguru baina kota baxuago batean egongo direnez, estalkien konfigurazioak garrantzia handia du. Estalkiak lauak izango dira, ahal dela, eta distirarik egiten ez duten materialez eginak, eguzkiaren argiarekin islarik ez egiteko. Fatxaden kolore-kode berari jarraituko diote, tonu grisetan.

– Pabilioietako eta inguruko zeinu-diseinuari arreta berezia jarri beharko zaio, garrantzitsua izango da ingurumen-kalitatearen ideia transmititzea.

– Pabilioiak eraikitzeko proiektuak Portuko Agintaritzak zuzentzen ez dituen kasuetan, proiektu joriek portuko agintaritzaren onespena jaso beharko dute, gune koherentzia estetiko bermatze-aldera.

– E.3.3 lursaila:

– Horma bitartekoak ez diren lerrokatze guztietan 3 metroko hegalak baimentzen dira.

4. Aparkatzeko baldintzak eta bide-sareak:

Eskatu beharreko gutxieneko aparkamendu estandarrak desberdinak izango dira erabilera-xehatu bakoitzeko gunearen arabera, eta barneko bideekin egin bezala, lur-zatiaren perspek-

– Resto de la parcela L.3.1 y L.3.2.

Ocupación del 100 % de la parcela con una altura de 13 metros medidos desde la calle Aduana. Sobre este zócalo edificado, con un fondo de 35 metros junto a la calle aduana se autoriza la construcción de dos plantas más hasta una altura de 20 metros (desde calle Aduana) para uso de oficinas, departamento técnico o usos terciarios.

– Se admite de manera general un máximo de 3 plantas de aparcamiento bajo rasante bajo la totalidad de las parcelas.

– El aparcamiento podrá ocupar bajo rasante tanto el subsuelo de los edificios E.3.3, E.3.4 y E.3.5 de uso pormenorizado de equipamiento, como las zonas calificadas como espacios libres y red viaria. El aparcamiento no podrá sobrepasar sin embargo el área de movimiento de aparcamiento bajo rasante representada en línea discontinua de color morado, cuyos límites tendrán la consideración de alineaciones máximas.

– El diseño de los pabellones, en caso de uso logístico, deberá tener en cuenta las siguientes singularidades:

– Se encuentran en una zona muy cercana al núcleo urbano y visible desde él, en especial desde puntos altos del entorno.

– Se trata de una zona relativamente compacta, por lo que la percepción global del conjunto es más importante que la del pabellón individual.

– Los límites de la zona en la que se ubican los pabellones constituyen puntos de contacto con zonas urbanas, por lo que se diseñará con criterios urbanos en estas zonas de contacto.

– Con el fin de dotar a la zona de cierta homogeneidad y garantizar la calidad del entorno, se recomiendan las siguientes consideraciones constructivas:

– Alineaciones y volumetría: Las fachadas seguirán las alineaciones y alturas máximas dispuestas en el plan especial, con especial atención a los puntos de contacto con la trama urbana circundante. En Euskadi Etorbidea, los pabellones dispondrán de una fachada de calidad similar a un edificio urbano, diseñada con criterios urbanos. En el resto del perímetro, las alturas del edificio se trazan con el objetivo de no interrumpir vistas y de dotar de continuidad visual a los planos del suelo circundante. En general se persigue una volumetría abstracta, contenida y racionalizada, que no compita en protagonismo con el entorno circundante a través de gestos formales innecesarios.

– Materiales y colores: Atendiendo a su ubicación singular, los pabellones se realizarán en materiales duraderos y de calidad. El color de los pabellones será en tonalidades de gris, de manera que cedan el protagonismo al entorno circundante.

– Cubiertas: Al quedar los pabellones a una cota inferior a la de gran parte de su entorno urbano, la configuración de las cubiertas cobra gran importancia. Las cubiertas serán preferentemente planas y de materiales que no brillantes, con el fin de minimizar los reflejos producidos por la luz solar. Seguirán el mismo código de color que las fachadas, en tonalidades grises.

– Se prestará especial atención al diseño gráfico de la señalética de los pabellones y del entorno, considerándose un importante recurso para transmitir una idea de calidad ambiental.

– En el caso en el que los proyectos de ejecución de los pabellones no sean desarrollados por la propia Autoridad Portuaria, dichos proyectos de ejecución estarán sujetos a aprobación por parte de la autoridad portuaria para garantizar la coherencia estética de la zona.

– Parcela E.3.3:

– Se autorizan vuelos de 3 metros en todas las alineaciones no medianeras.

4. Condiciones de estacionamiento y red viaria:

Los estándares mínimos de aparcamiento exigibles serán diferentes según cada zona de uso pormenorizado, debiendo resolverse, al igual que los viarios internos, dentro la respectiva

tibaren barruan egin beharko dira. Ekipamenduen kasuan, aparkamendurako estandarretan bide-sare publikoan ezarritakoak aplikatu ahal izango dira:

– Hirugarren sektorekoa: Aparkamenduentzako leku 1 eraikitako 200 m²(t)-ko.

– Ekipamenduak: Aparkamenduentzako leku 1 eraikitako 200 m²(t)-ko.

– Logistikoa: Aparkamenduentzako leku 1 eraikitako 1.000 m²(t)-ko.

– Industrial: Aparkamenduentzako leku 1 eraikitako 200 m² (t)-ko.

Gune osorako beharrezkoak diren aparkamenduak, gune guztirako eraiki ahal izango dira, gune osoarentzako lur-azpiko aparkamendu baten bidez. Erabilera zehatzeko gune ezberdinen arteko koordinazio hau Portu Agintaritzak onartu beharko duen Antolamendu azterketa baten tramitazioarekin ebatzi beharko da.

5. Garapenerako baldintzak:

Ondoko urbanizazio-proiektuak idatzi beharko dira:

a) Hospitalillo-Trintxerpeko Kaia gunearen urbanizazioa (PU-2).

b) Herrerako geralekurako sarrera-ardatzaren urbanizazioa (PU-1).

6. Ingurune-integrazioa:

Aurreikusitako hirigintza-jarduerak aintzat hartuta, proiektuen egite-fasean, kontuan izango dira Ingurumen Azterketa Estrategikoak definitzen dituen babes- eta zuzenketa-neurriak, eta bereziki proiektuen egite-faserako definitutako neurri babesle eta zuzentzaileak (lanen ingurua babestea, azaleko uraren kalitatea babestea, hondakinen kudeaketa, airearen kalitatea eta kalitate akustikoa eta paisaia babestea) eta plangintza-faserako definitutako soinuaren kalitatearen inguruko neurriak.

3. eremuan, La Herrera Iparraldean, badira Kutsatuta egon daitezkeen Lurzoruen Inbentarioan edo Inbentarioa eguneratzen duen zirriborroan dauden eremuak eta, ekaineko 4/2015 Legea aplikatzea kontuan hartuko da lurzoruko kutsadura prebenitu eta zuzentzeko orduan.

Eremu honetan hainbat ondare-elementu daudela ikusita, elementu horietan kalterik eragiteko arriskua dela eta, uztailaren 3ko 7/1990 Legean zehaztutakoa beteko da.

56. artikulua. 4. eremuari dagozkion aparteko arauak: La Herrera Hegoaldea.

Azalera: 65.562 m².

1. Erabilera-baldintzak:

– Erabilera globala: portuaren erabilera osagarria.

– Erabilera xehatuak: II.05.01: planoan adierazten direnak: Industrial/merkataritzakoa, logistikoa, arrantzakoa, hirugarren sektorekoa, komunikazio sarea, espazio libreak.

– Baimendutako erabilerak: hirigintza arau hauetan, erabilera xehatuei dagozkien artikuluetan kategoriatan bakoitzari dagozkionez zehaztutakoekin bat datozenak.

– Debekatutako erabilerak: Erabilera xehatueta zehazten diren kategoriekin bateragarriak ez direnak. Berariaz, etxebizitza-erabilera.

2. Lurra zatitzeko baldintzak: Ez dira ezarri.

3. Eraikitze-baldintzak:

Eraikuntza eta instalazio guztiak egun duten erabileran eta perfilean finkatzen dira, baina berritzea eta moldatzea baimenduta, eta egoeraren arabera, puntualki handitzea ere bai.

parcela. En el caso de los equipamientos, para el estándar de aparcamiento podrán computarse también los dispuestos en el viario público:

– Terciario: 1 plaza de aparcamientos por cada 200 m²(t) construidos.

– Equipamientos: 1 plaza de aparcamientos por cada 200 m²(t) construidos.

– Logístico: 1 plaza de aparcamientos por cada 1.000 m²(t) construidos.

– Industrial: 1 plaza de aparcamientos por cada 200 m² (t) construidos.

Los aparcamientos que es necesario generar en el conjunto del área podrán resolverse conjuntamente para toda el área, mediante un aparcamiento subterráneo conjunto. Esta coordinación entre las diferentes zonas de uso pormenorizado deberá resolverse mediante la tramitación de un Estudio de ordenación que deberá ser aprobado por la Autoridad Portuaria.

5. Condiciones de desarrollo:

Deberán redactarse los siguientes proyectos de urbanización:

a) Proyecto de urbanización del área Hospitalillo-Muelle de Trintxerpe (PU-2).

b) Proyecto de urbanización del eje de acceso a la estación de Herrera (PU-1).

6. Integración ambiental:

Considerando las actuaciones urbanísticas previstas, se tendrán en cuenta todas las medidas protectoras y correctoras definidas en el Estudio Ambiental Estratégico, y particularmente las medidas protectoras y correctoras definidas tanto para la fase de ejecución de proyectos (protección entorno de la obra, protección de la calidad del agua superficial, gestión de residuos, protección de la calidad del aire y de la calidad acústica, paisaje) como de calidad sonora para la fase de planeamiento.

En el Área 3. Herrera Norte se hallan emplazamientos recogidos en el Inventario de Suelos Potencialmente Contaminados y/o en el borrador de actualización del Inventario, por lo que se tendrá en cuenta la aplicación de la Ley 4/2015 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

Debido a la presencia de elementos de Patrimonio en el ámbito, ante cualquier riesgo de afectación a los mismos, se deberá cumplir con las determinaciones establecidas en la Ley 7/1990, de 3 de julio.

Artículo 56. Normas Particulares para el Área 4: La Herrera Sur.

Superficie: 65.562 m².

1. Condiciones de uso:

– Uso global: uso complementario portuario.

– Usos pormenorizados: los indicados en el plano II.05.01: industrial/comercial, logístico, pesquero, terciario, infraestructuras y servicios, red de comunicaciones y espacios libres.

– Usos autorizados: los compatibles para cada una de las categorías de usos pormenorizados indicados en los artículos correspondientes de las presentes normas urbanísticas, así como el uso pormenorizado de almacenaje.

– Usos prohibidos: los no compatibles con cada una de las categorías de uso pormenorizado. Expresamente, el uso residencial.

2. Condiciones de parcelación: No se establecen.

3. Condiciones de edificación:

Las condiciones de edificación para las diferentes zonas de uso pormenorizado con aprovechamiento edificatorio se resumen en el cuadro siguiente:

4. ESPARRUA - LA HERRERA HEGOALDEA						
Erabilera xehatuko guneak	Azalera m ²	Gehienezko okupazioa		Azalera eraikigarria m ² (t)	Gehienezko perfla	Gehienezko altuera m
		m ²	%			
ERABILERA INDUSTRIALEKO GUNEA						
IC.4.1 Industrial	14.454	14.454	100,00	21.681	PB+E	13
IC.4.1 Logistikoa	14.454	14.454	100,00	21.681	PB+E	13
IC.4.2 Industrial	11.282	11.282	100,00	13.800	PB+E	Planoan begiratu
IC.4.2 Logistikoa	11.282	11.282	100,00	13.800	PB+E	Planoan begiratu
IC.4.3. Industrial	6.910	6.910	100,00	10.647	PB+E	10
IC.4.3 Logistikoa	6.910	69.10	100,00	10.647	PB+E	10
ERABILERA INDUSTRIALEKO GUNEA GUZTIRA	32.646	32.646	100,00	46.128	-	-
AZPIEGITURA ETA ZERBITZUEN ERABILERA GUNEA						
IS 4.1	185	185	100	185	PB	8
HIRUGARREN SEKTOREKO ERABILERA-GUNEA						
T. 4.1	7.198	5.465	75	10.930	badago	badago

ÁREA 4 - LA HERRERA SUR						
Zonas uso pormenorizado	Superficie m ²	Ocupación máxima		Superficie edificable m ² (t)	Perfil máximo	Altura máxima m
		m ²	%			
ZONAS DE USO INDUSTRIAL						
IC.4.1 Industrial	14.454	14.454	100,00	21.681	PB+E	13
IC 4.1 Logístico	14.454	14.454	100,00	21.681	PB+E	13
IC.4.2 Industrial	11.282	11.282	100,00	13.800	PB+E	Ver plano
IC 4.2 Logístico	11.282	11.282	100,00	13.800	PB+E	Ver plano
IC.4.3 Industrial	6910	6910	100,00	10.647	PB+E	10
IC 4.3 Logístico	6910	6910	100,00	10.647	PB+E	10
TOTAL ZONAS USO INDUSTRIAL	32.646	32.646	100,00	46.128	-	-
ZONA USO INFRAESTRUCTURA Y SERV						
IS 4.1	185	185	100	185	PB	8
ZONA DE USO TERCIARIO						
T. 4.1	7.198	5465	75	10.930	existente	existente

– Pabilioien diseinuak honako berezitasunak hartu beharko ditu kontuan:

– Hirigunetik hurbil dagoen gune batean daude kokatuta, eta hirigunetik ikusten dira, batez ere leku altuetatik.

– Nahiko gune trinkoa da, eta, ondorioz gunearen haute-mate orokorra garrantzitsuagoa da pabiloiarena baino.

– Pabiloiak dauden gunearen mugek bat egiten dute hiri eremuarekin, eta, beraz, gune horretako hirigintza-irizpidearen arabera diseinatuko da. IC.4.2 gunearen Mendebaldean kokatuta dauden pabilioien Hego-hormari tratamendu espezifiko emango zaio.

– El diseño de los pabellones deberá tener en cuenta las siguientes singularidades:

– Se encuentran en una zona muy cercana al núcleo urbano y visible desde él, en especial desde puntos altos del entorno.

– Se trata de una zona relativamente compacta, por lo que la percepción global del conjunto es más importante que la del pabellón individual.

– Los límites de la zona en la que se ubican los pabellones constituyen puntos de contacto con zonas urbanas, por lo que se diseñará con criterios urbanos en estas zonas de contacto. Se dará un tratamiento específico al muro Sur de los pabellones situados más al Oeste del área IC.4.2.

– Guneari nolabaiteko homogeneotasuna emateko asmoz, eta inguruaren kalitatea bermatze aldera, honako eraikuntza-erabakiak gomendatzen dira:

– Lerrokatzea eta bolumenak: Fatxadek Plan Berezian ezarritako gehienezko lerrokatze eta altuerari jarraituko diete, eta arreta berezia jarriko da inguruko hirigunearen bilbearekin bat egite duten mugetan. Gainerako perimetroan, eraikinaren altuerak ikuspegia ez haustea izango dute helburu eta inguruko lurretako planoari jarraikortasun bisuala ematea. Orokorrean, bolumentria abstraktua bilatzen da, trinkoa eta arrazoitua, inguruari gailenduko zaizkion keinu formalik gabea.

– Materialak eta koloreak: Duten kokapen bereziagatik, pabilioiak material iraunkor eta kalitatezkoak erabilia egingo dira. Pabilioien kolorea gris tonuetan izango da, protagonismoa inguruari eman diezaien.

– Estalkiak: Pabilioiak ingurua baino kota baxuago batean egongo direnez, estalkien konfigurazioak garrantzia handia du. Estalkiak lauak izango dira, ahal dela, eta distirarik egiten ez duten materialez eginak, eguzkiaren argiarekin islarik ez egiteko. Fatxaden kolore-kode berari jarraituko diote, tonu grisetan. IC.4.1. eta IC.4.3 erabilera xehatuko gunean egin beharreko eraikuntzaren estalkia lorategi-estilokoa izatea gomendatzen da.

– Pabilioietako eta inguruko zeinu-diseinuari arreta berezia jarri beharko zaio, garrantzitsua izango da ingurumen-kalitatearen ideia transmititzea.

– Pabilioiak eraikitzeo proiektuak Portuko Agintaritzak zuzentzen ez dituen kasuetan, proiektu joriek portuko agintaritzaren onespina jaso beharko dute, gunearen koherentzia estetikoa bermatze-aldera.

– IC-4-2 guneko pabilioiak 13 m-ko altuerara iritsi ahal izango dira, alorraren Mendebaldeko muturraren lehen 50m-tan, sakonera osoan. Hurrango 120 m-tan 13 m-ko altuerara iritsi ahal izango da 30 m-ko sakonera arte, eta gutxienez 9 m-ko gehienezko altuera duen 25 m-ko azalera utziko da.

4. Aparkamendu eta bide-sarerako baldintzak:

Gunean aurreikusten diren eraikuntzen izaera logistikoa irabazte eta horien okupazio eskasa dela-eta, ez dira lursail bakoitzarako gutxienezko aparkalekuak ezarriko. Biltegien ataurreak batez ere zamalanak egiteko edo aldi baterako aparkaleku moduan erabiltzeko izaera izango dute.

5. Garapenerako baldintzak:

Gunearen mendebaldeko espazio libreen urbanizazioa Trintxerpe-Topo arteko oinezkoentzako eta bizikletentzako konexio berria eta sarreren kudeaketa, hura bideratzen duen/duten administrazioen esku geldituko da.

6. Ingurune-integrazioa:

Aurreikusitako hirigintza-jarduerak aintzat hartuta, proiektuen egite-fasean, kontuan izango dira Ingurumen Azterketa Estrategikoak definitzen dituen babes- eta zuzenketa-neurriak, eta bereziki proiektuen egite-faserako definitutako neurri babesle eta zuzentzaileak (lanen ingurua babestea, azaleko uraren kalitatea babestea, hondakinen kudeaketa, airearen kalitatea eta kalitate akustikoa eta paisaia babestea) eta plangintza-faserako definitutako soinuaren kalitatearen inguruko neurriak.

4. eremuan, La Herrera Hegoaldean, badira Kutsatuta egon daitezkeen Lurzoruen Inbentarioan edo Inbentarioa eguneratzen duen zirriborroan dauden eremuak eta, ekaineko 4/2015 Legea aplikatzea kontuan hartuko da lurzoruko kutsadura prebenitu eta zuzentzeko orduan.

Eremu honetan Ondareko hainbat elementu daudela eta, haietan kalterik eragiteko arriskua dela eta, uztailaren 3ko

– Con el fin de dotar a la zona de cierta homogeneidad y garantizar la calidad del entorno, se recomiendan las siguientes consideraciones constructivas:

– Alineaciones y volumetría: Las fachadas seguirán las alineaciones y alturas máximas dispuestas en el plan especial, con especial atención a los puntos de contacto con la trama urbana circundante. Las alturas del edificio se trazan con el objetivo de no interrumpir vistas y de dotar de continuidad visual a los planos del suelo circundante. En general se persigue una volumetría abstracta, contenida y racionalizada, que no compita en protagonismo con el entorno circundante a través de gestos formales innecesarios.

– Materiales y colores: Atendiendo a su ubicación singular, los pabellones se realizarán en materiales duraderos y de calidad. El color de los pabellones será en tonalidades de gris, de manera que cedan el protagonismo al entorno circundante.

– Cubiertas: Al quedar los pabellones a una cota inferior a la de gran parte de su entorno urbano, la configuración de las cubiertas cobra gran importancia. Las cubiertas serán preferentemente planas y de materiales que no brillantes, con el fin de minimizar los reflejos producidos por la luz solar. Seguirán el mismo código de color que las fachadas, en tonalidades grises. En la edificación a realizar en zona de uso pormenorizado IC.4.1. e IC.4.3 se recomienda resolver su cubierta con acabado ajardinado.

– Se prestará especial atención al diseño gráfico de la señalética de los pabellones y del entorno, considerándose un importante recurso para transmitir una idea de calidad ambiental.

– En el caso en el que los proyectos de ejecución de los pabellones no sean desarrollados por la propia Autoridad Portuaria, dichos proyectos de ejecución estarán sujetos a aprobación por parte de la autoridad portuaria para garantizar la coherencia estética de la zona.

– Los pabellones del área IC-4-2 podrán alcanzar los 13 m de altura en los primeros 50 m del extremo Oeste del área, en todo su fondo. En los siguientes 120 m se podrá alcanzar la altura de 13 m hasta un fondo de 30 m dejando al menos un espacio de 25 m con una altura máxima de 9 m.

4. Condiciones de estacionamiento y red viaria:

En relación con el carácter logístico de las edificaciones previstas en la zona y debido a su pequeña ocupación, no se establecen dotaciones mínimas de aparcamiento por parcela. Las antepuertas de los almacenes tendrán un carácter preferentemente de carga y descarga o aparcamiento eventual.

5. Condiciones de desarrollo:

La urbanización de los espacios libres situados al oeste del área será abordada por la o las Administraciones que ejecuten la nueva conexión peatonal y ciclista Trintxerpe-Topo y la actuación global de recomposición de accesos.

6. Integración ambiental:

Considerando las actuaciones urbanísticas previstas, se tendrán en cuenta todas las medidas protectoras y correctoras definidas en el Estudio Ambiental Estratégico, y particularmente las medidas protectoras y correctoras definidas tanto para la fase de ejecución de proyectos (protección entorno de la obra, protección de la calidad del agua superficial, gestión de residuos, protección de la calidad del aire y de la calidad acústica, paisaje) como de calidad sonora para la fase de planeamiento.

En el Área 4. Herrera Sur se hallan varios emplazamientos recogidos en el Inventario de Suelos Potencialmente Contaminados y/o en el borrador de actualización del Inventario, por lo que se tendrá en cuenta la aplicación de la Ley 4/2015 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

Debido a la presencia de elementos de Patrimonio en el ámbito, ante cualquier riesgo de afectación a los mismos, se deberá

7/1990 Legean zehaztutakoa beteko da, Portuko Agintaritzak hura sailkapenetik edo inbentariotik at uztea erabakitzen duenean izan ezik, Estatuaren eskumen eskusiboak interes orokorreko portuen inguruan baldintzatzen duten kasuetan.

Aurreikusitako garaiera handiko eraikinetarako proiektuek barne izan beharko dute paisaia-integraziorako azterketa bat, ekainaren 3ko 90/2014 Dekretuan xedatutakoaren arabera.

Lurretik itsasora isurtzeko baldintzak hobetzeko beharrezkoak diren saneamendu-azpiegiturak osatuko dira.

57. artikulua. 5. eremuari dagozkion aparteko arauak: Antxo. Azalera: 223.165 m².

1. Erabilera-baldintzak:

– Erabilera globala: Portuaren merkataritza-erabilera.

– Erabilera xehatuak: II.6A.01, II.6B.01 eta II.6C.01 planoen zehazten direnak: biltegiatzea, salgaien maniobra eta manipulazioa, portuko zerbitzuak eta ekipamenduak, hirugarren sektorea, bide-sarea, tren-sarea eta portuko espazio libreak.

– Baimendutako erabilerak: datozenak arrantza-portuaren erabilera orokorrekarekin eta hirigintza-arau hauetan kategoria bakoitzari dagokionez zehaztutako erabilera xehatuak.

– Debekatutako erabilerak: Erabilera xehatueta zehazten diren kategoriek bateragarriak ez direnak. Berariaz, edozein kategoriatako erabilera industrialak eta etxebizitza-erabilera.

2. Lurra zatitzeko baldintzak: Ez dira ezarri.

3. Eraikitze-baldintzak:

Eraikuntza eta instalazio guztiak egun duten erabileran eta perfilean finkatzen dira, baina berritzea eta moldatzea baimenduta, eta egoeraren arabera, puntualki handitzea ere bai.

cumplir con las determinaciones establecidas en la Ley 7/1990, de 3 de julio, sin perjuicio de que por la Autoridad Portuaria se pueda instar su descalificación o su exclusión del inventario en los supuestos en los que condicionen el ejercicio de la competencia estatal exclusiva en materia de puertos de interés general.

Los proyectos para las edificaciones de gran altura que se prevean deberán incluir un estudio de integración paisajística de acuerdo al Decreto 90/2014, de 3 de junio.

Se completarán las infraestructuras de saneamiento precisas para optimizar las condiciones de vertido tierra - mar.

Artículo 57. Normas Particulares para el Área 5: Antxo.

Superficie: 223.165 m².

1. Condiciones de uso:

– Uso global: Uso portuario comercial.

– Usos pormenorizados: los indicados en los planos II.6A.01, II.6B.01 y II.6C.01: almacenaje, maniobra y manipulación de mercancías, servicios y equipamientos portuarios, terciario, red viaria, red ferroviaria y espacios libres portuarios.

– Usos autorizados: los compatibles para cada una de las categorías de usos pormenorizados indicados en los artículos correspondientes de las presentes normas urbanísticas.

– Usos prohibidos: los no compatibles con cada una de las categorías de uso pormenorizado. Expresamente, usos industriales en cualquiera de sus categorías y uso residencial.

2. Condiciones de parcelación: No se establecen.

3. Condiciones de edificación:

Las condiciones de edificación para las diferentes zonas de uso pormenorizado con aprovechamiento edificatorio se resumen en el cuadro siguiente:

5. GUNEA - ANT XO						
Erabilera xehatuko guneak	Azalera m ²	Gehienezko okupazioa		Azalera eraikigarria m ² (t)	Gehienezko perfila	Altuera Gehienezkoa m
		m ²	%			
BILKETARAKO GUNEAK						
A.5.1	8.414	5.900	70,12	7.080	PB+E	13
A.5.2	5.526	4.500	81,43	5.400	PB+E	13
A.5.3	10.950	9.430	86,12	11.316	PB+E	13
A.5.4	37.256	19.430	52,15	24.000	PB+E	13
A.5.5	38.356	18.000	46,93	21.600	PB+E	13
A.5.6	26.377	15.400	59,00	18.480	PB+E	21
A.5.7	1.138	933	81,99	1.120	PB+E	13
BILTEGIATZE-GUNEA GUZTIRA	128.017	73.593	57,40	88.996	-	-
PORTUKO ZERBITZU ETA EKIPAMENDU GUNEAK						
SEP.5.1	8.089	2.169	26,81	badago	badago	badago
SEP.5.2	4.983	2.103	42,20	badago	badago	badago
SEP.5.3	1.042	350	33,56	500	PB+1	13
SEP.5.4	640	640	100,00	badago	badago	badago
PORTUKO ZERBITZU ETA EKIPAMENDU GUNEA GUZTIRA	14.754	5.262	37,28	-	-	-

ÁREA 5 - ANTZO						
Zonas uso pormenorizado	Superficie m ²	Ocupación máxima		Superficie edificable m ² (t)	Perfil máximo	Altura máxima m
		m ²	%			
ZONAS DE ALMACENAJE						
A.5.1	8.414	5.900	70,12	7.080	PB+E	13
A.5.2	5.526	4.500	81,43	5.400	PB+E	13
A.5.3	10.950	9.430	86,12	11.316	PB+E	13
A.5.4	37.256	19.430	52,15	24.000	PB+E	13
A.5.5	38.356	18.000	46,93	21.600	PB+E	13
A.5.6	26.377	15.400	59,00	18.480	PB+E	21
A.5.7	1.138	933	81,99	1.120	PB+E	13
TOTAL ZONAS ALMACENAJE	128.017	73.593	57,40	88.996	-	-
ZONAS DE SERVICIO Y EQUIPAMIENTO PORTUARIO						
SEP.5.1	8.089	2.169	26,81	existente	existente	existente
SEP.5.2	4.983	2.103	42,20	existente	existente	existente
SEP.5.3	1.042	350	33,56	500	PB+1	13
SEP.5.4	640	640	100,00	existente	existente	existente
TOTAL ZONAS DE SERVICIO Y EQUIPAMIENTO PORTUARIO	14.754	5.262	37,28	-	-	-

– Berariaz, ezarritako eraikigarritasun, perfil eta altuera baldintzak betetzen dituzten egungo eraikin guztietan.

4. Aparkatzeko baldintzak eta bide-sarean:

1. Biltegiatzea.

Gunerako aurreikusitako eraikuntzen izaera logistikoa eta txikiak direla aurreikusita, ez da lur-zati bakoitzeko gutxieneko aparkalekurik ezarriko. Biltegien ate aurreak zamalanetarako eta aldi baterako aparkaleku bezala erabiliko dira lehentasunez.

2. Portuko Zerbitzu eta Ekipamenduak eta Hirugarren Zerbitzukoak.

Portuko Zerbitzu eta Ekipamenduko, zein Ekipamenduko erabilera xehatuei dagokien guneeetako eraikuntza berriei, dago-kien lur-zatian, ondorengo gutxieneko zuzkidura betetzeko eskatuko zaie:

– Aparkamenduentzako leku 1 eraikitako 100 m²(t)-ko.

5. Ingurugiro integraziorako neurriak:

– Hirian, ingurugiroan eta paisaian duen eraginagatik, A.5.1. erabilera xehatuko gunean biltegiatzea estalia izan behar da, eta nabeen kanpoaldean ezingo da salgaien manipulazio edo batzerik egin.

– Paisaia Integraziorako Azterketa bat egingo da A.5.3. erabilera xehatuko gunearen eraikuntza-garapena erabakitzeko, ekainaren 3ko 90/2014 Dekretuaren arabera.

– Paisaia Integraziorako Azterketa bat egingo da A.5.6. erabilera xehatuko gunean eraikinak garatzeko, gailurraren altuera 16 m baino gehiagokoa bada.

– Salgaien manipulazioa 2015eko abenduaren 17an, Paisaia Portuko Agintaritzak Administrazio Batzordean onartutako portuko operazioen Instrukzio teknikoan zehaztutakoaren arabera egingo da, dagozkion aldaketekin eta berrikusketekin edo ordezkatzekin duen dokumentuarekin.

– En todos los edificios actuales en los que se señala expresamente, se consolidan las condiciones existentes de edificabilidad, perfil edificatorio y altura.

4. Condiciones de estacionamiento y red viaria:

1. Almacenaje.

En relación con el carácter logístico de las edificaciones previstas en la zona y debido a su pequeña ocupación, no se establecen dotaciones mínimas de aparcamiento por parcela. Las antepuertas de los almacenes tendrán un carácter preferentemente de carga y descarga o aparcamiento eventual.

2. Servicios y Equipamientos Portuarios y Terciario.

A las nuevas actuaciones edificatorias en las zonas de uso pormenorizado de Servicios y Equipamientos Portuarios y de Equipamientos se les exigirá resolver la siguiente dotación mínima dentro de su parcela:

– 1 plaza de aparcamiento por cada 100 m²(t) construidos.

5. Medidas de integración ambiental:

– Atendiendo a su impacto urbano, ambiental y paisajístico, la zona de uso pormenorizado A.5.1. se limitará a almacenaje cubierto, no previéndose manipulación ni acopio de mercancías en el exterior de las naves.

– Se elaborará un Estudio de Integración Paisajística de acuerdo al Decreto 90/2014, de 3 de junio, para fijar el desarrollo edificatorio de la zona de uso pormenorizado A.5.3.

– Se elaborará un Estudio de Integración Paisajística para fijar el desarrollo edificatorio de la zona de uso pormenorizado A.5.6 en caso de que la altura en la cumbre supere los 16 m.

– La manipulación de mercancías se realizará con arreglo a lo dispuesto en la Instrucción técnica de operaciones portuarias, aprobada en Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Pasaia el 17 de diciembre de 2015, con sus modificaciones y revisiones, o documento equivalente que la sustituya.

– Lurretik itsasora isurtzeko baldintzak hobetzeko beharrezkoak diren saneamendu-azpiegiturak osatuko dira.

– 5. eremuan, Antxon, badira Kutsatuta egon daitezkeen Lurzoruen Inbentarioan edo Inbentarioa eguneratzen duen zirriborroan dauden eremuak eta, ekaineko 4/2015 Legea aplikatzea kontuan hartuko da lurzoruko kutsadura prebenitu eta zuzentzeko orduan.

– Eremu honetan hainbat ondare-elementu daudela ikusita, elementu horietan kalterik eragiteko arriskua dela eta, uztailaren 3ko 7/1990 Legean zehaztutakoa beteko da, Portuko Agintaritzak hura sailkapenetik edo inbentariotik at uztea erabakitzen duenean izan ezik, interes orokorreko portuen inguruan Estatuaren eskumen eksklusiboa baldintzatzen duten kasuetan.

– Aurreikusitako hirigintza-jarduerak aintzat hartuta, proiektuen egite-fasean, kontuan izango dira Ingurumen Azterketa Estrategikoak definitzen dituen babes- eta zuzenketa-neurriak (lanen ingurua babestea, azaleko uraren kalitatea babestea, hondakinen kudeaketa, airearen kalitatea eta kalitate akustikoa babestea eta paisaia).

58. artikulua. 6. eremuari dagozkion aparteko arauak: Oiartzunen Erriberak.

Azalera: 164.230 m².

1. Erabilera-baldintzak:

– Erabilera globala: Portuaren merkataritza-erabilera.

– Erabilera xehatuak: II.07.01 planoan zehazten direnak: biltegiatzea, salgaien maniobra eta manipulazioa, portuko zerbitzuak eta ekipamenduak, hirugarren sektorea, bide-sarea, tren-sarea eta portuko espazio libreak.

– Baimendutako erabilerak: hirigintza arau hauetan, erabilera xehatuei dagozkien artikuluetan kategoría bakoitzari dagozkionez zehaztutakoekin bat datozenak. Berariaz, ibilgailuak biltegiatzea eta garraiatzea.

– Debekatutako erabilerak: Erabilera xehatuetan zehazten diren kategoriekin bateragarriak ez direnak. Berariaz, edozein kategoriatako erabilera industrialak eta etxebizitza-erabilera.

2. Lurra zatitzeko baldintzak: Ez dira ezarri.

3. Eraikitze-baldintzak:

Eraikuntza eta instalazio guztiak egun duten erabileran eta perfilean finkatzen dira, baina berritzea eta moldatzea baimenduta, eta egoeraren arabera, puntualki handitzea ere bai.

– Se completarán las infraestructuras de saneamiento precisas para optimizar las condiciones de vertido tierra - mar.

– En el Área 5. Antxo se hallan emplazamientos recogidos en el Inventario de Suelos Potencialmente Contaminados y/o en el borrador de actualización del Inventario, por lo que se tendrá en cuenta la aplicación de la Ley 4/2015 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

– Debido a la presencia de elementos de Patrimonio en el ámbito, ante cualquier riesgo de afección a los mismos, se deberá cumplir con las determinaciones establecidas en la Ley 7/1990, de 3 de julio, sin perjuicio de que por la Autoridad Portuaria se pueda instar su descalificación o su exclusión del inventario en los supuestos en los que condicionen el ejercicio de la competencia estatal exclusiva en materia de puertos de interés general.

– Considerando las actuaciones urbanísticas previstas, se tendrán en cuenta todas las medidas protectoras y correctoras definidas en el Estudio Ambiental Estratégico, y particularmente aquellas definidas para la fase de ejecución de proyectos (protección entorno de la obra, protección de la calidad del agua superficial, gestión de residuos, protección de la calidad del aire y de la calidad acústica, paisaje).

Artículo 58. Normas Particulares para el Área 6: Riberas del Oartzun.

Superficie: 164.230 m².

1. Condiciones de uso:

– Uso global: Uso portuario comercial.

– Usos pormenorizados: los indicados en el plano II.07.01: almacenaje, maniobra y manipulación de mercancías, servicios y equipamientos portuarios, logístico, terciario, red viaria, red ferroviaria y espacios libres portuarios.

– Usos autorizados: los compatibles para cada una de las categorías de usos pormenorizados indicados en los artículos correspondientes de las presentes normas urbanísticas. Expresamente, el almacenamiento y transporte de vehículos.

– Usos prohibidos: los no compatibles con cada una de las categorías de uso pormenorizado. Expresamente, usos industriales en cualquiera de sus categorías y uso residencial.

2. Condiciones de parcelación: No se establecen.

3. Condiciones de edificación:

Las condiciones de edificación para las diferentes zonas de uso pormenorizado con aprovechamiento edificatorio se resumen en el cuadro siguiente:

6. GUNEA - OIARTZUNEN ERRIBERAK						
Erabilera xehatuko guneak	Azalera m ²	Gehienezko okupazioa		Azalera eraikigarria m ² (t)	Gehienezko perfila	Gehienezko altuera m
		m ²	%			
BILKETARAKO GUNEA						
A.6.1	50.277	35.055	69,72	135.765	PB+4	19
A.6.2	62.735	7.200	11,47	7.200	PB	19
A.6.3	5.970	3.681	61,66	4.417	PB+E	9
A.6.4	684	367	53,65	367	badago	badago
A.6.5.	4.083	2.407	57,89	4.814	PB+1	13
BILTEGIATZE-GUNEA GUZTIRA	123.749	48.710	39,36	152.563	-	-
PORTUKO ZERBITZU ETA EKIPAMENDU GUNEA						
SEP.6.1	615	315	51,22	1.800	PB+5	22
SEP.6.2	150	150	100,00	182	PB+E	5,5

6. GUNEA - OIARTZUNEN ERRIBERAK						
Erabilera xehatuko guneak	Azalera m ²	Gehienezko okupazioa		Azalera eraikigarria m ² (t)	Gehienezko perfila	Gehienezko altuera m
		m ²	%			
PORTUKO ZERBITZU ETA EKIPAMENDU GUNEA GUZTIRA	765	465	60,78	1.982	-	-
HIRUGARREN SEKTOREKO ERABILERA-GUNEA						
T.6.1	4.158	SR 2.000	SR 48,97	SR 4.000	SR PB+1	13
		BR 4.158	BR 100	BR 8.316	BR 2	

ÁREA 6 - RIBERAS DEL OIARTZUN						
Zonas uso pormenorizado	Superficie m ²	Ocupación máxima		Superficie edificable m ² (t)	Perfil máximo	Altura máxima m
		m ²	%			
ZONAS DE ALMACENAJE						
A.6.1	50.277	35.055	69,72	135.765	PB+4	19
A.6.2	62.735	7.200	11,47	7.200	PB	19
A.6.3	5.970	3.681	61,66	4.417	PB+E	9
A.6.4	684	367	53,65	367	existente	existente
A.6.5	4.083	2.407	57,89	4.814	PB+1	13
TOTAL ZONAS ALMACENAJE	123.749	48.710	39,36	152.563	-	-
ZONAS DE SERVICIO Y EQUIPAMIENTO PORTUARIO						
SEP.6.1	615	315	51,22	1.800	PB+5	22
SEP.6.2	150	150	100,00	182	PB+E	5,5
TOTAL ZONAS DE SERVICIO Y EQUIPAMIENTO PORTUARIO	765	465	60,78	1.982	-	-
ZONAS DE USO TERCIARIO						
T.6.1	4.158	SR 2.000	SR 48,97	SR 4.000	SR PB+1	13
		BR 4.158	BR 100	BR 8.316	BR 2	

A.6.1. Erabilera xehatuko autoen biltegitratzerako eraikinek, eraikinaren mugimendu-gunea gaintzen duten goiko solairuetan aldapak izan ahalko dituzte eta hegala bezala hartuko dira kontuan.

T.6.1. Hirugarren sektoreko erabilera xehatuko gunean ses- tra azpiko bi solairu eraiki ahal izango dira, hirugarren sektoreko erabilerrako edo aparkamendurako lehenengo sotoan eta aparkamendurako edo instalazioetarako bigarren sotoan. Ses- tra-azpiko lerrotzatzeak lur-zatiaren osotasunera zabaltzen dira.

4. Aparkatzeko baldintzak eta bide-sareak:

Gunean aurreikusitako eraikuntzen izaera logistikoa eta txi- kiak direla-eta, ez da lur-zati bakoitzeko gutxieneko aparkaleku- rik ezarriko. Biltegien ate aurreak zabalduetarako eta aldi bate- rako aparkaleku bezala erabili-ko dira lehentasunez.

Lezoko Saihesbidea.

Azpiegitura horren eraikuntza ahalbidetzeko, portuko aza- lera erabili ahal izango da, sostengurako egiturak jartzeko, baina portuko beheko espazioa libre utziko da, bertan dauden lantegi eta instalazioak hornitzeko. Egitura horiek 6m-ko gutxieneko galiboa utzi beharko dute, kamioiak portuko kotara sar daitezten. Okupazio horrek ezingo du portuko jardunean era- gin, eta horren gaineko epaia Portuko Agintaritzak emango du.

Los edificios de almacenaje de coches previstos en las zonas de uso pormenorizado A.6.1 podrán disponer rampas en plantas altas que superen el área de movimiento de la edificación, teniendo la consideración de vuelos.

En la parcela de uso terciario T.6.1 se admite la construc- ción de dos plantas bajo rasante, con uso terciario o aparca- miento en el primer sótano y usos de aparcamiento e instalacio- nes en el segundo sótano. Las alineaciones bajo rasante se ex- tienden a la totalidad de la parcela.

4. Condiciones de estacionamiento y red viaria:

En relación con el carácter logístico de las edificaciones pre- vistas en la zona y debido a su pequeña ocupación, no se esta- blecen dotaciones mínimas de aparcamiento por parcela. Las antepuertas de los almacenes tendrán un carácter preferente- mente de carga y descarga o aparcamiento eventual.

Variante de Lezo.

Con objeto de posibilitar la realización de esta infraestruc- tura se autorizará la ocupación de la superficie portuaria me- diante estructuras de apoyo, que dejen libre el espacio inferior portuario para reponer los talleres e instalaciones existentes. Las estructuras deberán dejar un galibo mínimo de 6m, que per- mita el acceso de camiones a la cota del puerto. La ocupación que se realice no deberá interferir con la operativa portuaria, a juicio de la Autoridad Portuaria.

5. Ingurune-integrazioa:

– Aurreikusitako hirigintza-jarduerak aintzat hartuta, proiektuen egite-fasean, kontuan izango dira Ingurumen Azterketa Estrategikoak definitzen dituen babes- eta zuzenketa-neurriak (lanen ingurua babestea, azaleko uraren kalitatea babestea, hondakinen kudeaketa, airearen kalitatea eta kalitate akustikoa babestea eta paisaia).

– Aire zabaleko margotze-, garbiketa- edo desegite-lanak debekatuta daude. Ibilgailu berrien pertsonalizazio- eta akabera-lanak egiterik bada. Gainera, lurretik itsasora isurtzeko baldintzak hobetzeko beharrezkoak diren saneamendu-azpiegiturak beteko dira.

– Salgaien manipulazioa 2015eko abenduaren 17an, Pasaiaiko Portuko Agintaritzak Administrazio Batzordean onartutako portuko operazioen Instrukzio teknikoan zehaztutakoaren arabera egingo da, dagozkion aldaketekin eta berrikusketekin edo ordezkatzan duen dokumentuarekin.

– Trenbide-hondartzatik igarotzean trenak ateratzen duen zarata gutxiagotzeko aukerak aztertuko dira. Trenbideen ureztapen-sistema eta trenbideen mantentze-lanak mantenduko dira eta, ahal den neurrian, hobetu egingo dira.

– 6. eremuan, Oiartzun ibaiertzetan, badira Kutsatuta egon daitezkeen Lurzoruen Inbentarioan edo Inbentarioa eguneratzen duen zirriborroan dauden eremuak eta, ekaineko 4/2015 Legea aplikatzea kontuan hartuko da lurzoruko kutsadura prebenitu eta zuzentzeko orduan.

59. artikulua. 7. eremuari dagozkion aparteko arauak: Lezo Iparraldea.

Azalera: 91.125 m².

1. Erabilera-baldintzak:

– Erabilera globala: Portuaren merkataritza-erabilera.

– Erabilera xehatuak: II.08.01 planoan azaltzen direnak: arrantzarako erabilera, merkantzien maniobra eta manipulazioa, bide-sarea eta portuko espazio libreak.

– Baimendutako erabilerak: datozenak arrantza-portuaren erabilera orokorarekin eta hirigintza-arau hauetan kategoría bakoitzari dagokionez zehaztutako erabilera xehatuekin.

– Debekatutako erabilerak: Erabilera xehatueta zehazten diren kategoriekin bateragarriak ez direnak. Berariaz, edozein kategoriatako erabilera industrialak eta etxebizitza-erabilera.

2. Lurra zatitzeko baldintzak: Ez dira ezarri.

3. Eraikitze-baldintzak:

Eraikuntza eta instalazio guztiak egun duten erabilera eta perfilean finkatzen dira, baina berritzea eta moldatzea baimenduta, eta egoeraren arabera, puntualki handitzea ere bai.

5. Integración ambiental:

– Considerando las actuaciones urbanísticas previstas, se tendrán en cuenta todas las medidas protectoras y correctoras definidas en el Estudio Ambiental Estratégico, y particularmente las definidas para la fase de ejecución de proyectos (protección entorno de la obra, protección de la calidad del agua superficial, gestión de residuos, protección de la calidad del aire y de la calidad acústica, paisaje).

– Se prohíben las operaciones de pintura, limpieza y desguace al aire libre. Se permiten las labores de personalización y acabado de vehículos nuevos. Además, se completarán las infraestructuras de saneamiento precisas para optimizar las condiciones de vertido tierra - mar.

– La manipulación de mercancías se realizará con arreglo a lo dispuesto en la Instrucción técnica de operaciones portuarias, aprobada en Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Pasaia el 17 de diciembre de 2015, con sus modificaciones y revisiones, o documento equivalente que la sustituya.

– Se estudiarán alternativas para minimizar la problemática de ruido del tránsito del tren por la playa de vías. Se mantendrá y, en la medida de lo posible, se perfeccionará el sistema de riego de vías implementado y el mantenimiento de vías.

– En el Área 6. Riberas del Oiartzun se hallan emplazamientos recogidos en el Inventario de Suelos Potencialmente Contaminados y/o en el borrador de actualización del Inventario, por lo que se tendrá en cuenta la aplicación de la Ley 4/2015 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

Artículo 59. Normas Particulares para el Área 7: Lezo Norte.

Superficie: 91.125 m².

1. Condiciones de uso:

– Uso global: Uso portuario comercial.

– Usos pormenorizados: los indicados en el plano II.08.01: almacenaje, maniobra y manipulación de mercancías, red viaria, red ferroviaria y espacios libres portuarios.

– Usos autorizados: los compatibles para cada una de las categorías de usos pormenorizados indicados en los artículos correspondientes de las presentes normas urbanísticas.

– Usos prohibidos: los no compatibles con cada una de las categorías de uso pormenorizado. Expresamente, usos industriales en cualquiera de sus categorías y uso residencial.

2. Condiciones de parcelación: No se establecen.

3. Condiciones de edificación:

Las condiciones de edificación para las diferentes zonas de uso pormenorizado con aprovechamiento edificatorio se resumen en el cuadro siguiente:

7. GUNEA - LEZO IPARRALDEA						
Erabilera xehatuko guneak	Azalera m ²	Gehienezko okupazioa		Azalera eraikigarria m ² (t)	Gehienezko perfla	Gehienezko altuera m
		m ²	%			
BILKETARAKO GUNEA						
A.7.1	13.048	8.500	65,14	10.200	PB+E	13
A.7.2	16.037	9.622	60,00	11.546	PB+E	13
A.7.3	26.654	16.870	63,00	42.177	PB+E	22
BILTEGIRATZE-GUNEA GUZTIRA	55.739			63.923	-	-
PORTUKO ZERBITZU ETA EKIPAMENDU GUNEA						

7. GUNEA - LEZO IPARRALDEA						
Erabilera xehatuko guneak	Azalera m ²	Gehienezko okupazioa		Azalera eraikigarria m ² (t)	Gehienezko perfla	Gehienezko altuera m
		m ²	%			
SEP.7.1	304	304	100	608	PB+1	9

ÁREA 7 - LEZO NORTE						
Zonas uso pormenorizado	Superficie m ²	Ocupación máxima		Superficie edificable m ² (t)	Perfil máximo	Altura máxima m
		m ²	%			
ZONAS DE ALMACENAJE						
A.7.1	13.048	8.500	65,14	10.200	PB+E	13
A.7.2	16.037	9.622	60,00	11.546	PB+E	13
A.7.3	26.654	16.870	63,00	42.177	PB+E	22
TOTAL ZONAS ALMACENAJE	55.739			63.923	-	-
ZONAS DE SERVICIO Y EQUIPAMIENTO PORTUARIO						
SEP.7.1	304	304	100	608	PB+1	9

4. Aparkatzeko baldintzak eta bide-sareenak:

Portuko Zerbitzu eta Ekipamenduko, zein Ekipamenduko erabilera xehatuei dagokien gunetako eraikuntza berriei, dagokien lur-zatian, ondorengo gutxieneko zuzkidura betetzeko eskatuko zaie:

– Aparkamenduentzako leku 1 eraikuntza nagusi bezala eraikitako 500 m²(t)-ko eta Aparkamenduentzako leku 1 bulego bezala eraikitako 100 m²(t)-ko.

– Aparkamenduentzako leku 1 eraikuntza nagusi bezala eraikitako 2.000 m²(t)-ko.

Bizikletentzako bide-sarea.

Pasaiaiko Badian garatu nahi diren bizikletentzako ibilbideei jarraipena emateko asmoz, mota horretako bideak egitea baitmentzen da Lezotik Pasai Donibanera doan errepidean, zutabexoen bitartez, betiere, errepidearen espazio erabilgarria okupatzen ez bada eta gutxienez 9 m-ko galiboa errespetatzen bada trenbideari dagokionez eta 3m-koa eraikita edo eraikitze bidean den edozein eraikini dagokionez.

Lezoko Saihesbidea.

Azpiegitura horren eraikuntza ahalbidetzeko, portuko azalera erabili ahal izango da, sostengurako egiturak jartzeko, baina portuko beheko espazioa libre utziko da, bertan dauden lantegi eta instalazioak hornitzeko. Egitura horiek 6m-ko gutxieneko galiboa utzi beharko dute, kamioiak portuko kotara sar daitezten. Okupazio horrek ezingo du portuko jardunean eragin, eta horren gaineko epaia Portuko Agintaritzak emango du.

5. Ingurune-integrazioa:

– Aurreikusitako hirigintza-jarduerak aintzat hartuta, proiektuen egite-fasean, kontuan izango dira Ingurumen Azterketa Estrategikoak definitzen dituen babes- eta zuzenketa-neurriak (lanen ingurua babestea, azaleko uraren kalitatea babestea, hondakinen kudeaketa, airearen kalitatea eta kalitate akustikoa babestea eta paisaia).

– Salgaien manipulazioa 2015eko abenduaren 17an, Pasaiaiko Portuko Agintaritzak Administrazio Batzordean onartutako portuko operazioen Instrukzio teknikoan zehaztutakoaren

4. Condiciones de estacionamiento y red viaria.

A las nuevas actuaciones edificatorias en las zonas de uso pormenorizado de almacenaje se les exigirá resolver la siguiente dotación mínima dentro de su parcela:

– 1 plaza de vehículo ligero por cada 500 m²(t) construidos de edificación principal y 1 plaza de aparcamientos por cada 100 m²(t) construidos de oficinas.

– 1 plaza de vehículo pesado por cada 2.000 m²(t) construidos de edificación principal.

Red de vías ciclistas.

Con el fin de dar continuidad a los itinerarios ciclistas que se pretenden desarrollar a lo largo de la Bahía de Pasaia, se admite la implantación de este tipo de itinerarios mediante voladizos desde la carretera de Lezo a Pasai Donibane, siempre que no se ocupe espacio efectivo de la misma y se respete un galibó libre mínimo de 9 metros respecto a la superficie de tránsito rodado o ferroviario y de 3 metros respecto a cualquier edificación o instalación existente o prevista.

Variante de Lezo.

Con objeto de posibilitar la realización de esta infraestructura se autorizará la ocupación de la superficie portuaria mediante estructuras de apoyo, que dejen libre el espacio inferior portuario para reponer los talleres e instalaciones existentes. Las estructuras deberán dejar un galibó mínimo de 6m, que permita el acceso de camiones a la cota del puerto. La ocupación que se realice no deberá interferir con la operativa portuaria, a juicio de la Autoridad Portuaria.

5. Integración ambiental:

– Considerando las actuaciones urbanísticas previstas, se tendrán en cuenta todas las medidas protectoras y correctoras definidas en el Estudio Ambiental Estratégico, y particularmente las definidas para la fase de ejecución de proyectos (protección entorno de la obra, protección de la calidad del agua superficial, gestión de residuos, protección de la calidad del aire y de la calidad acústica, paisaje).

– La manipulación de mercancías se realizará con arreglo a lo dispuesto en la Instrucción técnica de operaciones portuarias, aprobada en Consejo de Administración de la Autoridad

arabera egingo da, dagozkion aldaketekin eta berrikusketekin edo ordezkatzan duen dokumentuarekin.

– Lurretik itsasora isurtzeko baldintzak hobetzeko beharrezkoak diren saneamendu-azpiegiturak osatuko dira.

– Trenbide-hondartzatik igarotzean trenak ateratzen duen zarata gutxiagotzeko aukerak aztertuko dira. Trenbideen ureztapen-sistema eta trenbideen mantentze-lanak mantenduko dira eta, ahal den neurrian, hobetu egingo dira.

– Inguruan Ondareko elementuak daudela kontuan hartuta, eta haietan kalteak eragiteko arriskua dagoela eta, uztailaren 3ko 7/1990 legeak zehazten duena bete beharko da, nahiz eta Portuko Agintariak haren sailkapena kendu edo inbentariotik ateratzea agindu, interes orokorreko portuen estatuko esku-mena baldintzatzen dutenean.

– 7. eremuan, Lezo Iparraldean, badira Kutsatuta egon daitezkeen Lurzoruen Inbentarioan edo Inbentarioa eguneratzen duen zirriborroan dauden eremuak eta, ondorioz, ekaineko 4/2015 Legea kontuan hartuko da lurzoruko kutsadura prebenitu eta zuzentzeko orduan.

– Aurreikusitako garaiera handiko eraikinetarako eta egiturarako proiektuek (solteko gaiak teiltatupean) barne izan beharko dute paisaia-integratzearako azterketa bat, ekainaren 3ko 90/2014 Dekretuan xedatutakoaren arabera.

60. artikulua. 8. eremuari dagozkion aparteko arauak: Ontziolak.

Azalera: 31.941 m².

1. Erabilera-baldintzak:

– Erabilera globala: Ontzigitzarako eta ontziak konponzeko erabilera osagarria.

– II.09.01 planoan zehaztutako erabilera xehatuak: erabilera industriala eta eraikuntzako eta ontzien konponketa eta bide-sarea.

– Baimendutako erabilerak: bat datozenak arrantza-portuaren erabilera orokorrekarekin eta hirigintza-arau hauetan kategoría bakoitzari dagokionez zehaztutako erabilera xehatuak.

– Debekatutako erabilerak: erabilera xehatueta zehazten diren kategoriekin bateragarriak ez direnak. Berariaz, etxebizitza-erabilera debekatuta dago.

2. Lurra zatitzeko baldintzak:

Ezin da zatitu.

3. Eraikitze-baldintzak:

Eraikuntza eta instalazio guztiak egun duten erabilera eta perfilean finkatzen dira, baina berritzea eta moldatzea baimenduta, eta egoeraren arabera, puntualki handitzea ere bai:

Portuaria de Pasaia el 17 de diciembre de 2015, con sus modificaciones y revisiones, o documento equivalente que la sustituya.

– Se completarán las infraestructuras de saneamiento precisas para optimizar las condiciones de vertido tierra - mar.

– Se estudiarán alternativas para minimizar la problemática de ruido del tránsito del tren por la playa de vías. Se mantendrá y, en la medida de lo posible, se perfeccionará el sistema de riego de vías implementado y el mantenimiento de vías.

– Teniendo en cuenta la presencia de elementos de Patrimonio en el ámbito, ante cualquier riesgo de afección a los mismos, se deberá cumplir con las determinaciones establecidas en la Ley 7/1990, de 3 de julio, sin perjuicio de que por la Autoridad Portuaria se pueda instar su descalificación o su exclusión del inventario en los supuestos en los que condicionen el ejercicio de la competencia estatal exclusiva en materia de puertos de interés general.

– En el Área 7. Lezo Norte se hallan emplazamientos recogidos en el Inventario de Suelos Potencialmente Contaminados y/o en el borrador de actualización del Inventario, por lo que se tendrá en cuenta la aplicación de la Ley 4/2015 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

– Los proyectos para las edificaciones y estructuras de gran altura que se prevean (graneles sólidos bajo cubierta) deberán incluir un estudio de integración paisajística de acuerdo al Decreto 90/2014, de 3 de junio.

Artículo 60. Normas Particulares para el Área 8: Astilleros.

Superficie: 31.941 m².

1. Condiciones de uso:

– Uso global: Uso complementario de construcción y reparación naval.

– Usos pormenorizados: los indicados en el plano II.09.01: uso industrial/construcción y reparación naval y red viaria.

– Usos autorizados: los compatibles con el uso global complementario de construcción y reparación naval y con cada una de las categorías de usos pormenorizados indicados en los artículos correspondientes de las presentes normas urbanísticas.

– Usos prohibidos: los no compatibles con cada una de las categorías de uso pormenorizado. Expresamente, se prohíbe el uso residencial.

2. Condiciones de parcelación:

No se puede dividir.

3. Condiciones de edificación:

Las condiciones de edificación para las diferentes zonas de uso pormenorizado con aprovechamiento edificatorio se resumen en el cuadro siguiente:

8. GUNEA - ONTZIOLAK						
Erabilera xehatuko guneak	Azalera m ²	Gehienezko okupazioa		Azalera eraikigarria m ² (t)	Gehienezko perfila	Gehienezko altuera m
		m ²	%			
ERABILERA OSAGARRIKO GUNEAK ONTZIAK ERAIKI ETA KONPONTZEA						
INV.8.1	27.202	11.339	39,86	15.000	PB+2	22
GUZTIRA	28.329			15.000	-	-

ÁREA 8 - ASTILLEROS						
ZONAS USO PORMENORIZADO	Superficie m ²	Ocupación máxima		Superficie edificable m ² (t)	Perfil máximo	Altura máxima m
		m ²	%			
ZONAS DE USO COMPL. CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN NAVAL						
INV.8.1	27.202	11.339	39,86	15.000	PB+2	22
TOTAL	28.329			15.000	-	-

INV.8.1 gunean gehieneko 22 m-ko altuera baimentzen da eraikuntza berrientzako, eta egun dauden eraikuntzen perfla eta altuera bere horretan gordeko da.

4. Aparkatzeko baldintzak eta bide-sareenak:

Gutxieneko aparkalekuak ondorengoak izango dira:

– Aparkamenduentzako leku 1 eraikuntza nagusi bezala eraikitako 500 m²(t)-ko eta Aparkamenduentzako leku 1 bulego bezala eraikitako 100 m²(t)-ko.

5. Ingurune-integrazioa:

– Aurreikusitako hirigintza-jarduerak aintzat hartuta, proiektuen egite-fasean, kontuan izango dira Ingurumen Azterketa Estrategikoak definitzen dituen babes- eta zuzenketa-neurriak (lanen ingurua babestea, azaleko uraren kalitatea babestea, hondakinen kudeaketa, airearen kalitatea eta kalitate akustikoa babestea eta paisaia).

– Eremu honetan Ondareko hainbat elementu daudela eta, haietan kalterik eragiteko arriskua dela eta, uztailaren 3ko 7/1990 Legean zehaztutakoa beteko da, Portuko Agintaritzak hura sailkapenetik edo inbentariotik at uztea erabakitzen duenean izan ezik, Estatuaren eskumen eskusiboak interes orokorreko portuen inguruan baldintzatzen duten kasuetan.

– Lurretik itsasora isurtzeko baldintzak hobetzeko beharrezkoak diren saneamendu-azpiegiturak osatuko dira.

– 8. eremuan, Ontziola eremuan, badira Kutsatuta egon daitezkeen Lurzoruen Inbentarioan edo Inbentarioa eguneratzen duen zirriborroan dauden eremuak eta, ekaineko 4/2015 Legea aplikatzea kontuan hartuko da lurzoruko kutsadura prebenitua eta zuzentzeko orduan.

– Aurreikusitako garaiera handiko eraikinetarako eta egiturarako proiektuek (ontziak eraiki eta konpontzeko egiturak) barne izan beharko dute paisaia-integrazioarako azterketa bat, ekainaren 3ko 90/2014 Dekretuan xedatutakoaren arabera.

61. artikulua. 9. eremuari dagozkion aparteko arauak: Bordaborda.

Azalera: 40.098 m².

1. Erabilera-baldintzak:

– Erabilera globala: Ontzigintzarako eta ontziak konpontzeko erabilera osagarria.

– Erabilera xehatuak: II.09.01 planoan azaltzen direnak: industrial/eraikuntzako, eta ontziak konpontzeko, industrial/aparkalekuena, ekipamendukoa, bide-sareak eta portuko espazio libreak.

– Baimendutako erabilerak: hirigintza arau hauetan, erabilera xehatuei dagozkien artikuluetan kategoria bakoitzari dagozkionez zehaztutakoekin bat datozenak. Berariaz, merkataritza-erabilerak, erabilera xehatu industrial/aparkalekuei dagozkien gunean eta ekipamenduaren lur-zatian.

– Nahiz eta lehentasuna duen erabilera ontzien eraikuntza eta konpontzea izan (INV), baimenduta dago industria/merkataritza-erabilera xehatua (IC), behar bezala justifikatzen denean.

En la zona INV.8.1 se admite una altura máxima de 22 metros para las nuevas construcciones, manteniéndose el perfil y altura de las edificaciones actuales.

4. Condiciones de estacionamiento y red viaria:

Se exigirá resolver la siguiente dotación mínima de aparcamientos:

– 1 plaza de vehículo ligero por cada 500 m²(t) construidos de edificación principal y 1 plaza de aparcamientos por cada 100 m²(t) construidos de oficinas.

5. Integración ambiental:

– Considerando las actuaciones urbanísticas previstas, se tendrán en cuenta todas las medidas protectoras y correctoras definidas en el Estudio Ambiental Estratégico, y particularmente las definidas para la fase de ejecución de proyectos (protección entorno de la obra, protección de la calidad del agua superficial, gestión de residuos, protección de la calidad del aire y de la calidad acústica, paisaje).

– Debido a la presencia de elementos de Patrimonio en el ámbito, ante cualquier riesgo de afección a los mismos, se deberá cumplir con las determinaciones establecidas en la Ley 7/1990, de 3 de julio, sin perjuicio de que por la Autoridad Portuaria se pueda instar su descalificación o su exclusión del inventario en los supuestos en los que condicionen el ejercicio de la competencia estatal exclusiva en materia de puertos de interés general.

– Se completarán las infraestructuras de saneamiento precisas para optimizar las condiciones de vertido tierra - mar.

– En el Área 8. Astilleros se hallan emplazamientos recogidos en el Inventario de Suelos Potencialmente Contaminados y/o en el borrador de actualización del Inventario, por lo que se tendrá en cuenta la aplicación de la Ley 4/2015 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

– Los proyectos para las edificaciones y estructuras de gran altura que se prevean (estructuras de construcción y reparación naval) deberán incluir un estudio de integración paisajística de acuerdo al Decreto 90/2014, de 3 de junio.

Artículo 61. Normas Particulares para el Área 9: Bordaborda.

Superficie: 40.098 m².

1. Condiciones de uso:

– Uso global: Uso complementario de construcción y reparación naval.

– Usos pormenorizados: los indicados en el plano II.09.01: industrial/construcción y reparación naval, industrial/parking, equipamiento, red viaria y espacios libres portuarios.

– Usos autorizados: los compatibles para cada una de las categorías de usos pormenorizados indicados en los artículos correspondientes de las presentes normas urbanísticas. Expresamente, usos comerciales en la planta baja de la zona de uso pormenorizado Industrial/parking y en la parcela de equipamiento.

– A pesar de que el uso preferente es el de construcción y reparación naval (INV), se permite también el uso pormenorizado industrial/comercial (IC), de manera debidamente justificada.

– Debekatutako erabilerak: xehatutako erabileraren kategoria bakoitzarekin bat ez datozenak.

2. Lurra zatitzeko baldintzak: Ez dira ezarri.
3. Eraikitze-baldintzak:

Erabilera xehatuko gune desberdinen eraikuntza-baldintzak ondorengo koadroan batzen dira:

– Usos prohibidos: los no compatibles con cada una de las categorías de uso pormenorizado.

2. Condiciones de parcelación: No se establecen.
3. Condiciones de edificación:

Las condiciones de edificación para las diferentes zonas de uso pormenorizado se resumen en el cuadro siguiente:

9. GUNEA - BORDALABORDA						
Erabilera xehatuko guneak	Azalera m ²	Gehienezko okupazioa		Azalera eraikigarria m ² (t)	Gehienezko perfila	Gehienezko altuera m
		m ²	%			
ERABILERA OSAGARRIKO GUNEAK ONTZIAK ERAIKI ETA KONPONTZEA						
INV.9.1	4.375	4.375	100,00	5.242	PB+E	11
INV.9.2	1.214	1.214	100,00	1.470	PB+E	11
INV.9.3	7.870	7.870	100,00	9.476	PB+E	11
INV.9.4	949	200	21	200	PB	5
ERABILERA OSAGARRIKO GUNEAK GUZTIRA ONTZIAK ERAIKITZEA ETA KONPONTZEA	14.408			16.188	-	-
INDUSTRIA/APARKAMENDU ERABILERA-GUNEAK						
IP.9.1	3.381	3.315	97,93	9.819	PB+2	11

ÁREA 9 - BORDALABORDA						
Zonas uso pormenorizado	Superficie m ²	Ocupación máxima		Superficie edificable m ² (t)	Perfil máximo	Altura máxima m
		m ²	%			
ZONAS DE USO COMPL. CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN NAVAL						
INV.9.1	4.375	4.375	100,00	5.242	PB+E	11
INV.9.2	1.214	1.214	100,00	1.470	PB+E	11
INV.9.3	7.870	7.870	100,00	9.476	PB+E	11
INV.9.4	949	200	21	200	PB	5
TOTAL ZONAS DE USO COMPL. CONSTR. Y REP. NAVAL	14.408			16.188	-	-
ZONAS DE USO INDUSTRIAL-PARKING						
IP.9.1	3.381	3.315	97,93	9.819	PB+2	11

4. Aparkatzeko baldintzak eta bide-sareenak:

Honako estandarra bermatuko da: aparkamenduentzako leku 1 eraikitako 100 m²(t)-ko. Aparkaleku horiek bide-sare publikoan eta xede horrekin eraikitako eraikinetan egongo dira.

5. Garapenerako baldintzak:

Proiektu bidez 120 m²-ko eraikuntza egitea baimentzen da, itsas-aisialdiarekin lotutako erabileretarako.

6. Ingurune-integrazioa:

Ingurumen Azterketa Estrategikoan definitutako neurri baste eta zuzentzaile guztiak kontuan hartuko dira, baina aurreikusitako hirigintza-jarduerak direla eta (aurreko plangintzan zehaztutako baldintzak eta burututako antolaketa sendotzea eta mantentzea), ez da aplikazio espezifikorik xehatu.

4. Condiciones de estacionamiento y red viaria:

Se garantizará un estándar mínimo de 1 plaza de aparcamiento por cada 100 m²(t) construidos. Estos aparcamientos podrán resolverse en parte en el viario público y en parte en edificios construidos a tal efecto.

5. Condiciones de desarrollo:

Se autoriza la construcción de un edificio de 120 m² para usos vinculados con la náutica recreativa mediante proyecto.

6 Integración ambiental:

Se tendrán en cuenta todas las medidas protectoras y correctoras definidas en el Estudio Ambiental Estratégico, si bien debido a las actuaciones urbanísticas previstas (consolidación y el mantenimiento de las condiciones establecidas en el planeamiento anterior y de la ordenación ejecutada) no se detalla ninguna de aplicación específica.

62. artikulua. 10. eremuari dagozkion aparteko arauak: Bokalea.

Azalera: 36.343 m².

1. Erabilera-baldintzak:

– Erabilera globala: Hiria eta portuaren elkarreraginerako erabilera.

– Erabilera xehatuak: II.10.01 planoan azaltzen direnak: ekipamendua, bide-sarea eta portuko espazio libreak.

– Baimendutako erabilerak: datozenak arrantza-portuaren erabilera orokorrarekin eta hirigintza-arau hauetan kategoría bakoitzari dagokionez zehaztutako erabilera xehatuekin. Erabilerarik eman ezin zaien espazio libreak (ELR) «Marjinen zainketarako eta babeserako» erabiliko dira, estuegiak direlako edo bertako lurra dela, mendealdean aldapatsuegia, eta bestelako erabilerarik eman ezin zaielako.

– Debekatutako erabilerak: aurrez aipatutakoekin bateraezina den edozein.

2. Lurra zatitzeko baldintzak: Ezin da zatitu.

3. Eraikitze-baldintzak: Ezingo da eraiki.

4. Aparkatzeko baldintzak eta bide-sareenak:

Indarrean dagoena mantenduko da: biak egongo dira baina oinezkoentzako bideek lehentasuna izango dute.

5. Garapenerako baldintzak: Ez dira ezarri.

6. Ingurune-integrazioa:

Ingurumen Azterketa Estrategikoan definitutako neurri baste eta zuzentzaile guztiak kontuan hartuko dira, baina aurreikusitako hirigintza-jarduerak direla eta (aurreko plangintzan zehaztutako baldintzak eta burututako antolaketa sendotzea eta mantentzea), ez da aplikazio espezifikorik xehatu.

63. artikulua. 11. eremuari dagozkion aparteko arauak: Faro de la Plata-ra doan bidea.

Azalera: 11.215 m².

1. Erabilera-baldintzak:

– Erabilera globala: Hiria eta portuaren elkarreraginerako erabilera.

– Erabilera xehatuak: II.10.01 planoan adierazitakoak: bide-sarea.

– Baimendutako erabilerak: bat datozenak erabilera xehatutako kategoría honi dagokionez hirigintza arau hauetan ezarritakoarekin.

– Debekatutako erabilerak: aurrez aipatutakoekin bateraezina den edozein.

2. Lurra zatitzeko baldintzak: Ezin da zatitu.

3. Eraikitze-baldintzak: Ezingo da eraiki.

4. Aparkatzeko baldintzak eta bide-sareenak:

Erabilera mugatua, itsas-seinaleetarako sarbidea bakarrik.

5. Garapenerako baldintzak: Ez dira ezarri.

6. Ingurune-integrazioa:

Aurreikusitako hirigintza-jarduerak aintzat hartuta (sarbi-deak egoera egokian mantentzea), proiektuen egite-fasean, kontuan izango dira Ingurumen Azterketa Estrategikoak definitzen dituen babes- eta zuzenketa-neurriak (lanan ingurua babestea, azaleko uraren kalitatea babestea, hondakinen kudeaketa, airearen kalitatea eta kalitate akustikoa babestea eta paisaia).

Artículo 62. Normas Particulares para el Área 10: Bocana.

Superficie: 36.343 m².

1. Condiciones de uso:

– Uso global: Uso de interacción puerto-ciudad.

– Usos pormenorizados: los indicados en el plano II.10.01: red viaria, espacios libres y espacios libres residuales.

– Usos autorizados: los compatibles para cada una de las categorías de usos pormenorizados indicados en los artículos correspondientes de las presentes normas urbanísticas. Los espacios libres residuales (ELR) tendrán la consideración de «protección y resguardo de márgenes» ya que su estrechez y lo abrupto del terreno, que en su lado oeste es prácticamente vertical, impide cualquier uso práctico.

– Usos prohibidos: cualquiera incompatible con los anteriores.

2. Condiciones de parcelación: No se puede dividir.

3. Condiciones de edificación: No se admite la edificación.

4. Condiciones de estacionamiento y red viaria:

Se consolida el actual carácter de coexistencia con prioridad peatonal del viario existente.

5. Condiciones de desarrollo: No se establecen.

6. Integración ambiental:

Se tendrán en cuenta todas las medidas protectoras y correctoras definidas en el Estudio Ambiental Estratégico, si bien debido a las actuaciones urbanísticas previstas (consolidación y el mantenimiento de las condiciones establecidas en el planeamiento anterior y de la ordenación ejecutada) no se detalla ninguna de aplicación específica.

Artículo 63. Normas Particulares para el Área 11: Camino de acceso al Faro de la Plata.

Superficie: 11.215 m².

1. Condiciones de uso.

– Uso global: Uso de interacción puerto-ciudad.

– Usos pormenorizados: los indicados en el plano II.10.01: red viaria.

– Usos autorizados: los compatibles para esta categoría de usos pormenorizados indicados en el artículo correspondiente de las presentes normas urbanísticas.

– Usos prohibidos: cualquiera incompatible con los anteriores.

2. Condiciones de parcelación: No se puede dividir.

3. Condiciones de edificación: No se admite la edificación.

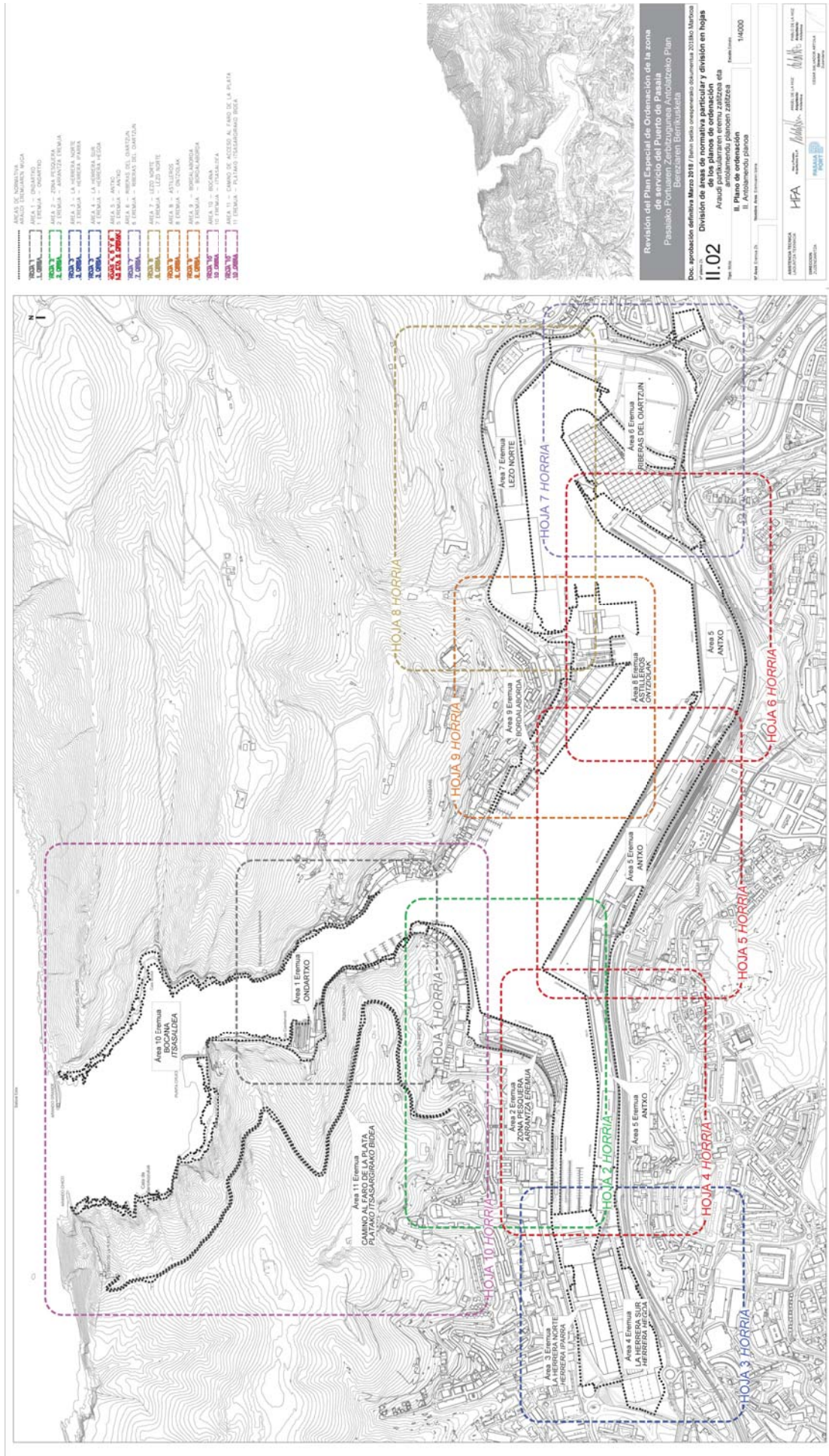
4. Condiciones de estacionamiento y red viaria:

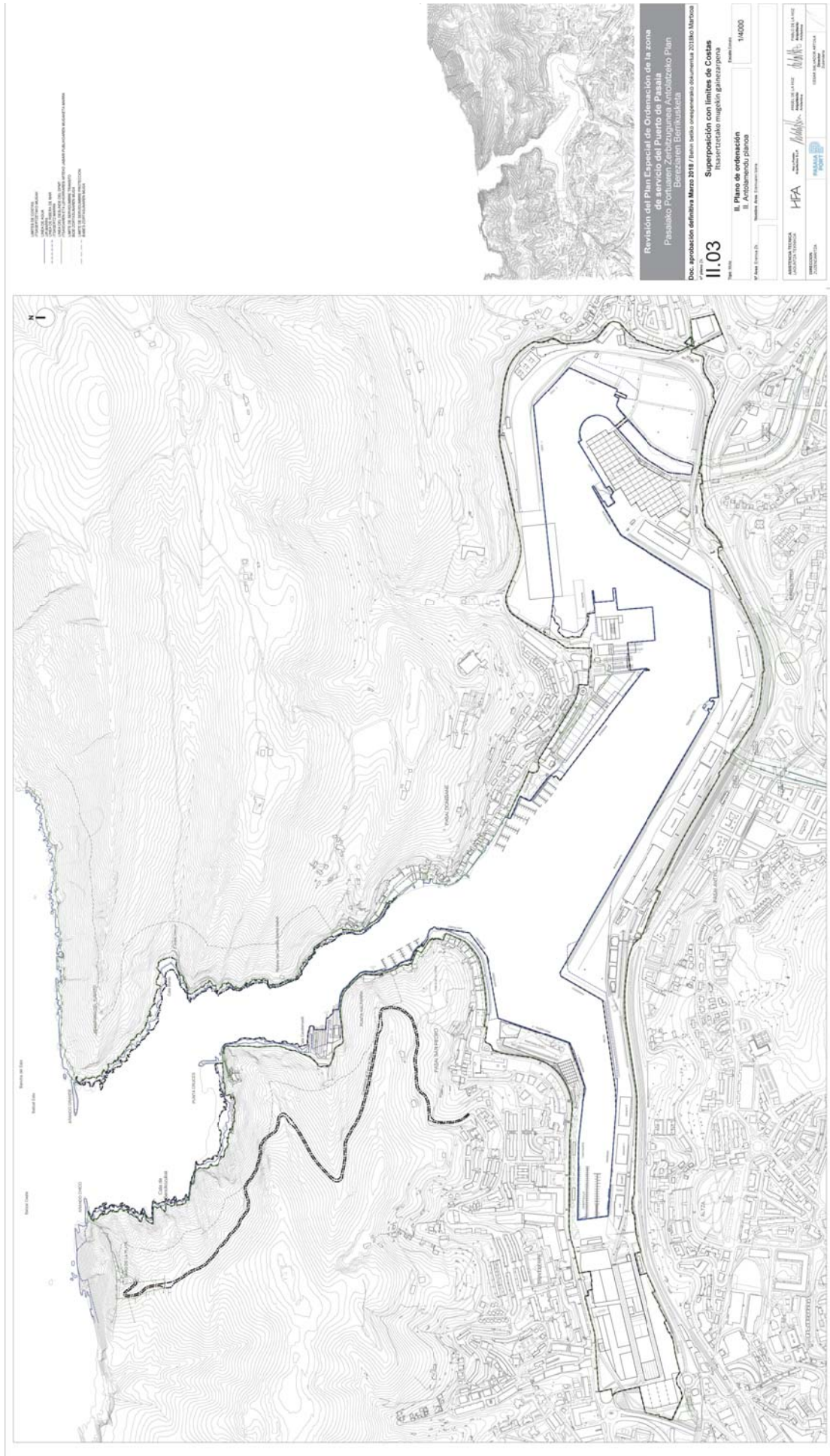
Uso restringido únicamente para el acceso a señalización marítima.

5. Condiciones de desarrollo: No se establecen.

6. Integración ambiental:

Considerando las actuaciones urbanísticas previstas (mantenimiento en condiciones adecuadas del vial de acceso), se tendrán en cuenta todas las medidas protectoras y correctoras definidas en el Estudio Ambiental Estratégico, y particularmente las definidas para la fase de ejecución de proyectos (protección entorno de la obra, protección de la calidad del agua superficial, gestión de residuos, protección de la calidad del aire y de la calidad acústica, paisaje).





SERVICIO EXISTENTE SENTIDO DE ORDENACIÓN / ANTOLAMENDURAREN DIRECTIONA		Oraineko Nr.
AREA 1 EREMUA		2018
Titul / Titulu		2018



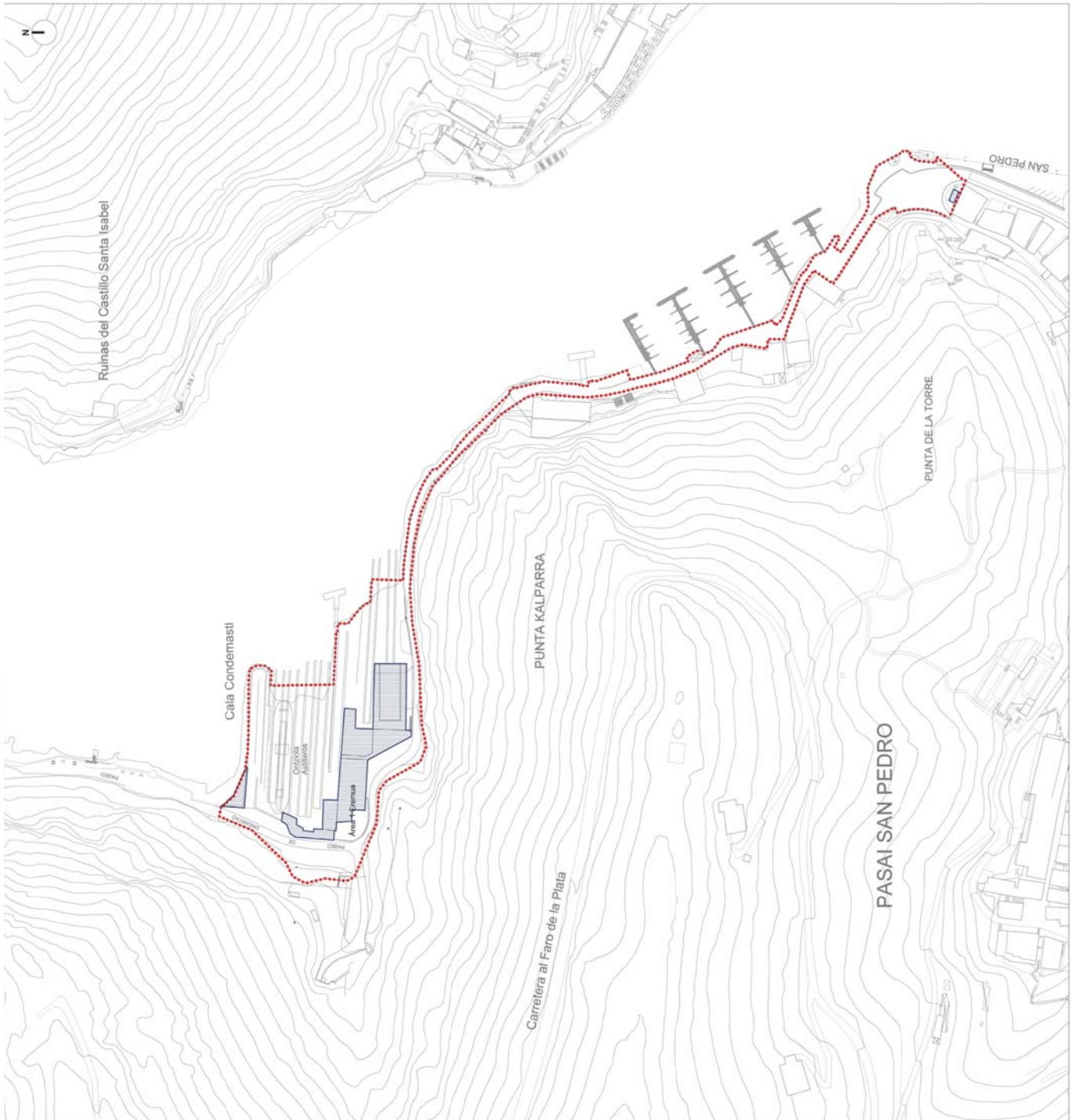
Revisión del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Pasai de Pasaiako Portuaren Zerbitzugunea Antolatzeako Plan Beretzatzen Berritusketa

Doc. aprobación definitiva Marzo 2018 / Behin betiko onazpenaren dokumentua 2018ko Martxo

II.03.02 Edificios e instalaciones fuera de ordenación

Antolamendu kanpoko eraikin eta instalazioak

Type / Tipo	II. Plano de ordenación II. Antolamendu plana	Escala / Eskala	1/1000
Nº Área / Eremuak	Area 1 1 Eremua	Beste Area / Besten Eremuak	ONDARTXO ONDARTXO
AGENCIÓN TECNICA / LANTZITZAILEA	HFA	AGENCIÓN TECNICA / LANTZITZAILEA	ONDARTXO
AGENCIÓN DE PROYECTO / PROIEKTU LANTZITZAILEA	HFA	AGENCIÓN DE PROYECTO / PROIEKTU LANTZITZAILEA	ONDARTXO
AGENCIÓN DE DISEÑO / DISEÑATZAILEA	HFA	AGENCIÓN DE DISEÑO / DISEÑATZAILEA	ONDARTXO
AGENCIÓN DE EJECUCIÓN / EGITEKIDETZA	HFA	AGENCIÓN DE EJECUCIÓN / EGITEKIDETZA	ONDARTXO
AGENCIÓN DE MANTENIMIENTO / MANTENITZAILEA	HFA	AGENCIÓN DE MANTENIMIENTO / MANTENITZAILEA	ONDARTXO
AGENCIÓN DE CONTROL / KONTROLATZAILEA	HFA	AGENCIÓN DE CONTROL / KONTROLATZAILEA	ONDARTXO
AGENCIÓN DE GARANTÍA / GARANTIA	HFA	AGENCIÓN DE GARANTÍA / GARANTIA	ONDARTXO
AGENCIÓN DE ASesoría / ASEROTZAILEA	HFA	AGENCIÓN DE ASesoría / ASEROTZAILEA	ONDARTXO
AGENCIÓN DE INGENIERIA / INGENIARIA	HFA	AGENCIÓN DE INGENIERIA / INGENIARIA	ONDARTXO
AGENCIÓN DE ARQUITECTURA / ARQUITECTUA	HFA	AGENCIÓN DE ARQUITECTURA / ARQUITECTUA	ONDARTXO
AGENCIÓN DE ECONOMIA / EKONOMIA	HFA	AGENCIÓN DE ECONOMIA / EKONOMIA	ONDARTXO
AGENCIÓN DE JURISCONSULTA / JURISKONSULTA	HFA	AGENCIÓN DE JURISCONSULTA / JURISKONSULTA	ONDARTXO
AGENCIÓN DE LABORATORIO / LABORATORIOA	HFA	AGENCIÓN DE LABORATORIO / LABORATORIOA	ONDARTXO
AGENCIÓN DE OTRAS ACTIVIDADES / BESTEREN AKTIBITATEAK	HFA	AGENCIÓN DE OTRAS ACTIVIDADES / BESTEREN AKTIBITATEAK	ONDARTXO



EREMUEN BOSTENENTE BENTINGO DE ORDENACIÓN		Ordenatzailea
ANTOLAMENDU BARRUKO AURERIKAKO EREMUAK		17.037
AREA 2	10.113,81 S.M.	
EREMUA	AREA 2 ETZ 1 Y 2	4.398
	TOTAL TOTALA	22.005



Revisión del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Pasaja
Pasajaako Portuaren Zerbitzuingunea Antolatzeako Plan Bereziaeren Berriraketa

Doc. aprobación definitiva Marzo 2018 / Behin betiko ohasperenako dokumentua 2018ko Martxo

II.04.02
Edificios e instalaciones fuera de ordenación
Antolamendu barruko aurretikako erekinak

11/1500

II. Plano de ordenación
II. Antolamendu plano

Area 2
2 Eremua

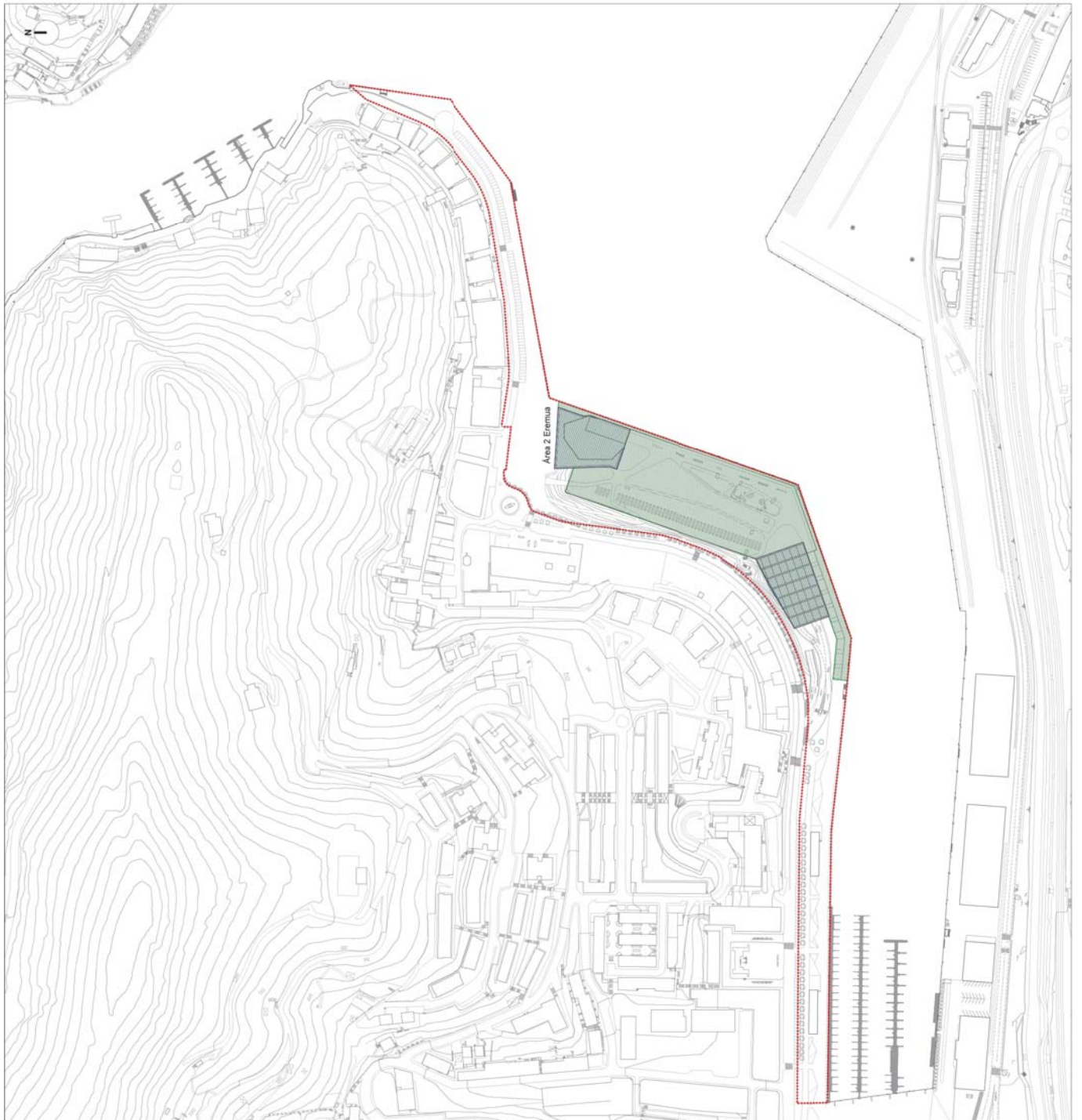
ZONA PESQUERA
ARRANTZA EREMUA

HFA

ASISTENCIA TÉCNICA
LABORANTZA LANTZOKIA

DIRECCIÓN
DIREKZIOA

PROYECTO
PROIEKTUA



- LIMITES DE COSTAS
- ITSASERTZE/TKO MUGAK
- LINEA DE AGUA
- UR-MARRA
- MARRA
- ITSASERTZE/MARRA
- LINEA DEL DESLINDE DEL DPMT
- ITSASOAREN ETA LEHOPORAREN ARTEKO JABARI PUBLIKOAREN MUGAKETA MARRA
- LIMITE DE SERVIDUMBRE TRANSITO
- BIDE-ZORRATSIAREN MUGA
- LINEA DE PROTECCION
- BARES-CORTASIAAREN MUGA

- LINEA DE SERVIDUMBRE TRANSITO
- LINEA DE PROTECCION
- BARES-CORTASIAAREN MUGA
- LINEA DE AGUA
- UR-MARRA
- MARRA
- ITSASERTZE/MARRA
- LINEA DEL DESLINDE DEL DPMT
- ITSASOAREN ETA LEHOPORAREN ARTEKO JABARI PUBLIKOAREN MUGAKETA MARRA
- LIMITE DE SERVIDUMBRE TRANSITO
- BIDE-ZORRATSIAREN MUGA
- LINEA DE PROTECCION
- BARES-CORTASIAAREN MUGA



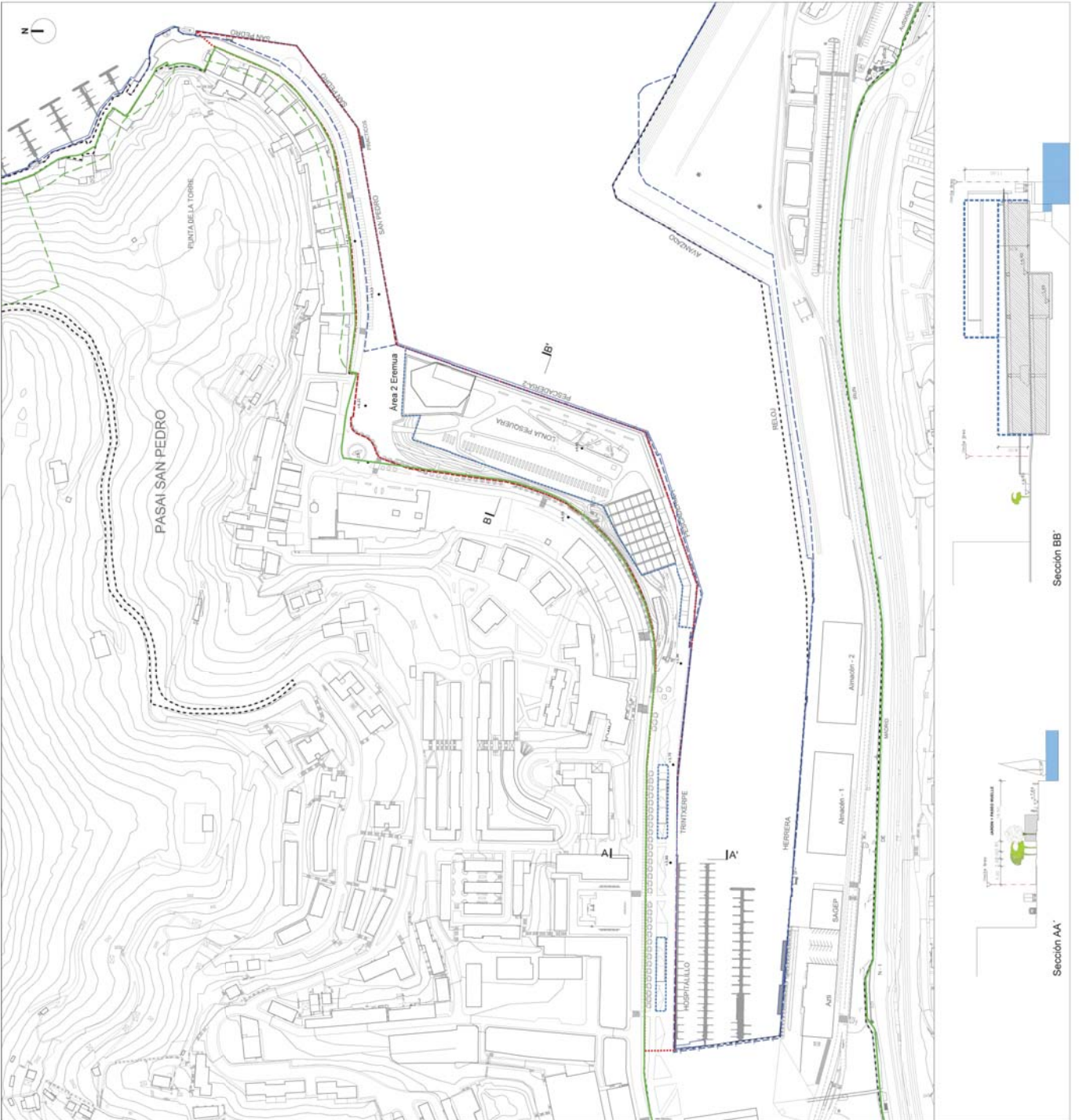
Revisión del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Pasaja Pasajaiko Portuaren Zerbitzuingunea Antolatzeko Plan Bereziaren Bermusketa

Doc. aprobación definitiva Marzo 2018 / Behin betiko ohaspenetarako dokumentua 2018ko Martxo

II.04.03

Superposición con límites de Costas
Itsasertzetako mugekin gainezarpena

II. Plano de ordenación II. Antolamendu plana	1/1500
Area 2 2 Eremua	ZONA PESQUERA ARRANTZA-EREMUA
INSTRUMENTO TECNICO LAGUNTZA-TEKNIKOA	AREA DE LA VISE BARRUTIA
DIRECCION DIREKZIOA	HFA
	AREA DE LA VISE BARRUTIA
	CEMA SALVADOR ARETOLA



DESCRIPCIÓN	Superficie m ²	Superficie m ²
SUPERFICIES EXISTENTES DESTINADAS A ORDENACIÓN / ANTOLAMENDURARI BURUTINDIA	3.304	
AREA 3 EREMUA	13.705	
AREA 4 EREMUA	18.744	
TOTAL TOTALA	35.753	
SUPERFICIES EXISTENTES FUERA DE ORDENACIÓN EMPRESA / ANTOLAMENDURARI BURUTINDIA		11.772
AREA 3 EREMUA		1.302
AREA 4 EREMUA		1.302
AREA 5 EREMUA		1.302
AREA 6 EREMUA		1.302
AREA 7 EREMUA		1.302
AREA 8 EREMUA		1.302
TOTAL FUERA DE ORDENACIÓN		7.302



Revisión del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Pasaja
Pasajaako Portuaren Zerbitzuingunea Antolatzeako Plan Bereziairen Berrikusketak

Doc. aprobación definitiva Marzo 2018 / Behin berriko onazpenaren dokumentua 2018ko Martxoaren 29an

II.05.02 Edificios e instalaciones fuera de ordenación
Antolamendu kanpoko eraikin eta instalazioak

II. Plano de ordenación
II. Antolamendu plana

LA HERRERA NORTE Y LA HERRERA SUR
HERRERA IPARRA ETA HERRERA HEGOA

3-4 Eremuak

INSTRUMENTO TÉCNICO
LAGUNTZAIA

HFA
PASAJA PORTU
CEMA SALVADOR HERRERA



	LUGAR DE ORIGEN DE ORDENACIÓN / ANTOLAMENDU LURRERATZARITZA (ORDENAZIO) / (ANTOLAMENDU)	41.001
--	--------------------------------------------------------------------------------------------	--------



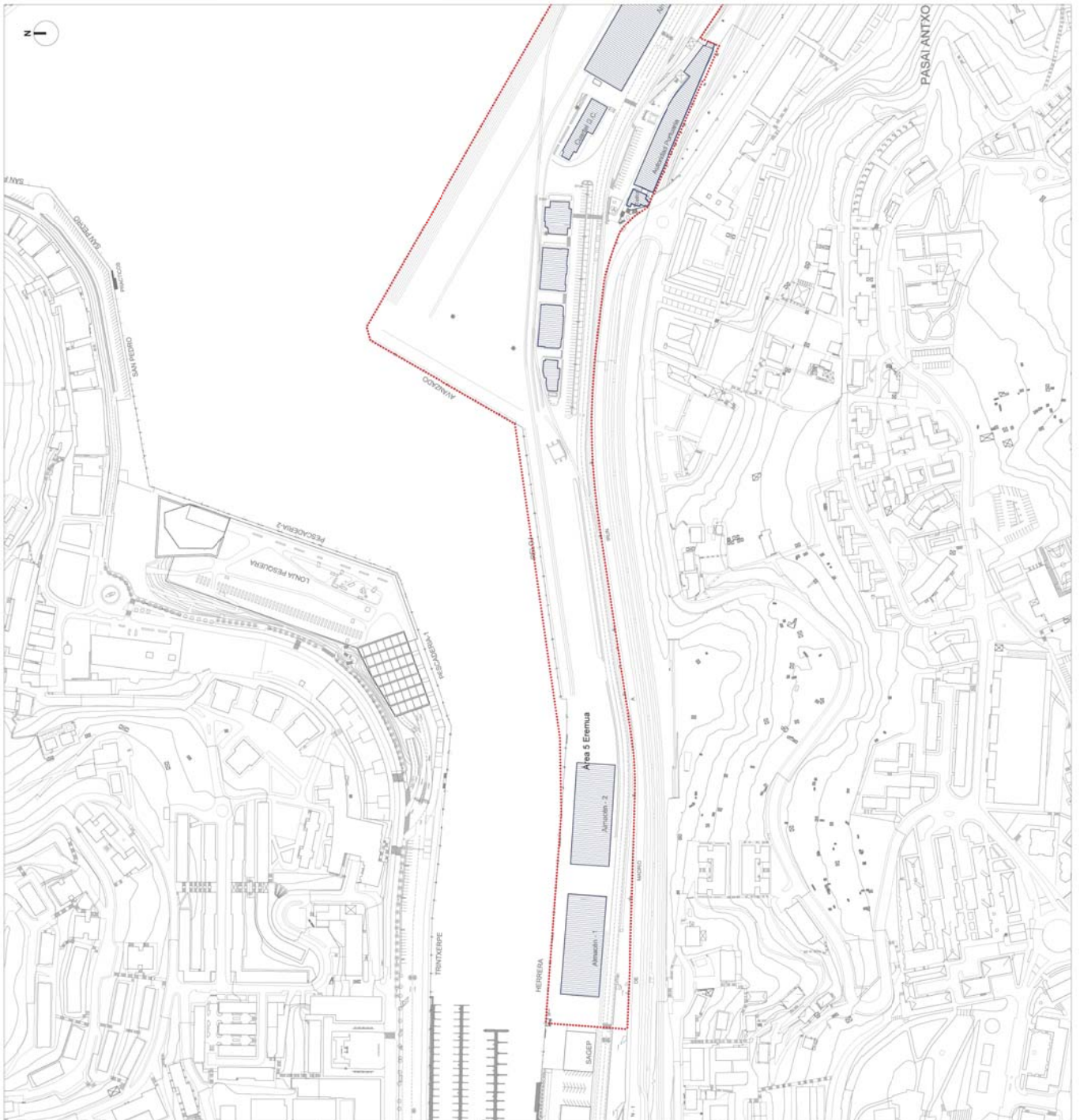
Revisión del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Pasala / Pasalaiko Portuaren Zerbitzugunea Antolatzeko Plan Bereziaeren Berrikusketa
 Doc. aprobación definitiva Marzo 2018 / Behin betiko onepenerako dokumentua 2018ko Martxoan

II.6A.02 Edificios e instalaciones fuera de ordenación
 Antolamendu kampako eraikin eta instalazioak

Tipo: Área
 II. Plano de ordenación / II. Antolamendu plana
 Escala: 1/1500

Área: 5 Eremus
 Nombre Área: Eremus-5

ASISTENCIA TÉCNICA: HFA
 LABORATORIO TECNICO: HFA
 AUTORIZACIÓN: PASAJA PORTU
 DISEÑO: PASAJA PORTU



- LIMITE DE COSTAS
- ITSASERTZE HIRIO INUGAK
- LUR-UR-UR
- LUR-MARRA
- LINEA DE RIBERA DE MAR
- LINEA DEL DESLINDE DEL DIRT
- ITSASOAREN ETALEHORAREN ARTEKO JABARI PUBLIKOAREN MUGAKETA MARRA
- LIMITE DE SERVIDUMBRE TRANSITO
- BICE-ZORTASUMAREN MUGA
- LIMITE DE SERVIDUMBRE PROTECCION
- BARES-ZORTASUMAREN MUGA

- LIMITE ZONA DE SERVICIO
- ZONA DE SERVICIO
- AREA 1
- AREA 2
- AREA 3
- AREA 4
- AREA 5
- AREA 6
- AREA 7
- AREA 8
- AREA 9
- AREA 10
- AREA 11
- AREA 12
- AREA 13
- AREA 14
- AREA 15
- AREA 16
- AREA 17
- AREA 18
- AREA 19
- AREA 20
- AREA 21
- AREA 22
- AREA 23
- AREA 24
- AREA 25
- AREA 26
- AREA 27
- AREA 28
- AREA 29
- AREA 30
- AREA 31
- AREA 32
- AREA 33
- AREA 34
- AREA 35
- AREA 36
- AREA 37
- AREA 38
- AREA 39
- AREA 40
- AREA 41
- AREA 42
- AREA 43
- AREA 44
- AREA 45
- AREA 46
- AREA 47
- AREA 48
- AREA 49
- AREA 50
- AREA 51
- AREA 52
- AREA 53
- AREA 54
- AREA 55
- AREA 56
- AREA 57
- AREA 58
- AREA 59
- AREA 60
- AREA 61
- AREA 62
- AREA 63
- AREA 64
- AREA 65
- AREA 66
- AREA 67
- AREA 68
- AREA 69
- AREA 70
- AREA 71
- AREA 72
- AREA 73
- AREA 74
- AREA 75
- AREA 76
- AREA 77
- AREA 78
- AREA 79
- AREA 80
- AREA 81
- AREA 82
- AREA 83
- AREA 84
- AREA 85
- AREA 86
- AREA 87
- AREA 88
- AREA 89
- AREA 90
- AREA 91
- AREA 92
- AREA 93
- AREA 94
- AREA 95
- AREA 96
- AREA 97
- AREA 98
- AREA 99
- AREA 100



Revisión del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Pasala Pasalako Portuaren Zerbitzua Aholatzaileko Plan Berezia Benikusketa

Doc. aprobación definitiva Marzo 2018 / Behin behiko onepenerako dokumentua 2018ko Martxoaren 20an

II.07.03 Superposición con límites de Costas / Itsasertze hiri mugelun gainjarpena

II. Plano de ordenación
II. Antolamendu plana

Area 6
6 Eremua

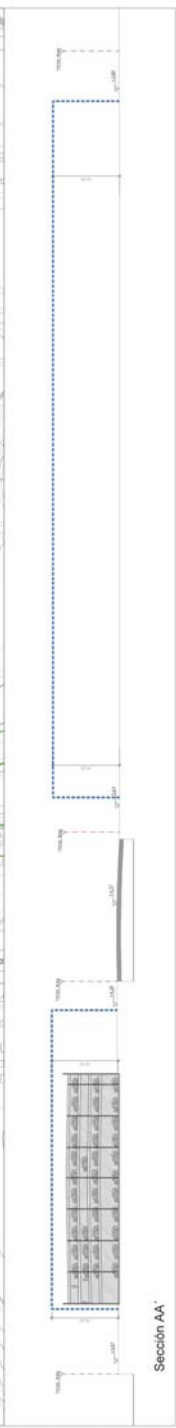
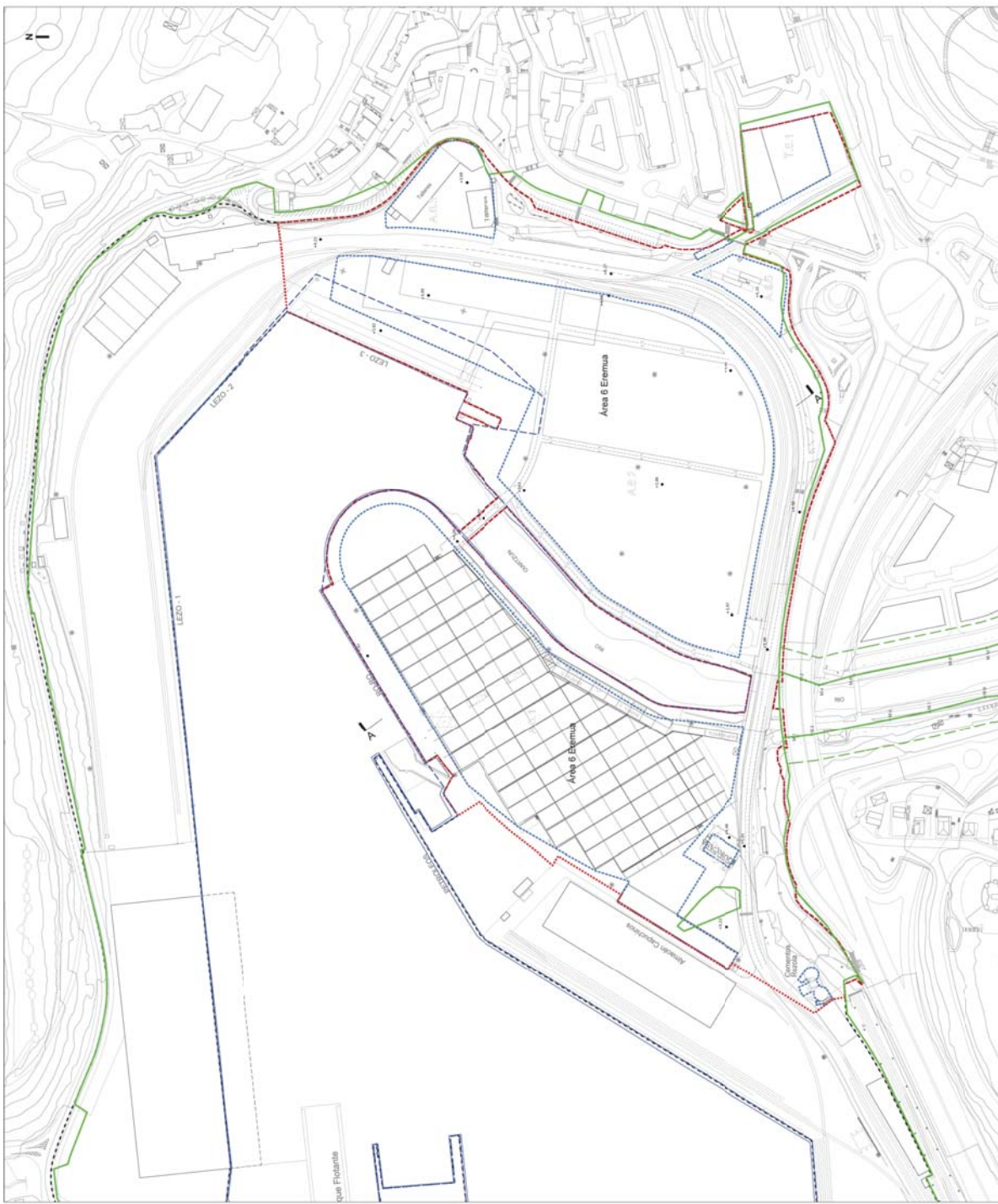
RIBERAS DEL OIARTZUN
RIBERAS DEL OIARTZUN

ABSTENCIÓN TÉCNICA
LUR-UR-UR

HFA

PAJAMA PUNTA

CELSA GALARRA ARTOLA
Diputadorea



	DEPARTAMENTO DE PLANEAMIENTO URBANO Y OBRAS PÚBLICAS SERVICIO DE PLANIFICACIÓN URBANA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO	Ordenación nº 4.107
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------



Revisión del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Pasaia
 Pasaiaiko Portuaren Zerbitzugunea Antolatzekeko Plan Bereziairen Berrikusketa

Doc. aprobación definitiva Marzo 2018 / Behin behiko onegenerako dokumentua 2018ko Martxoaren 29.

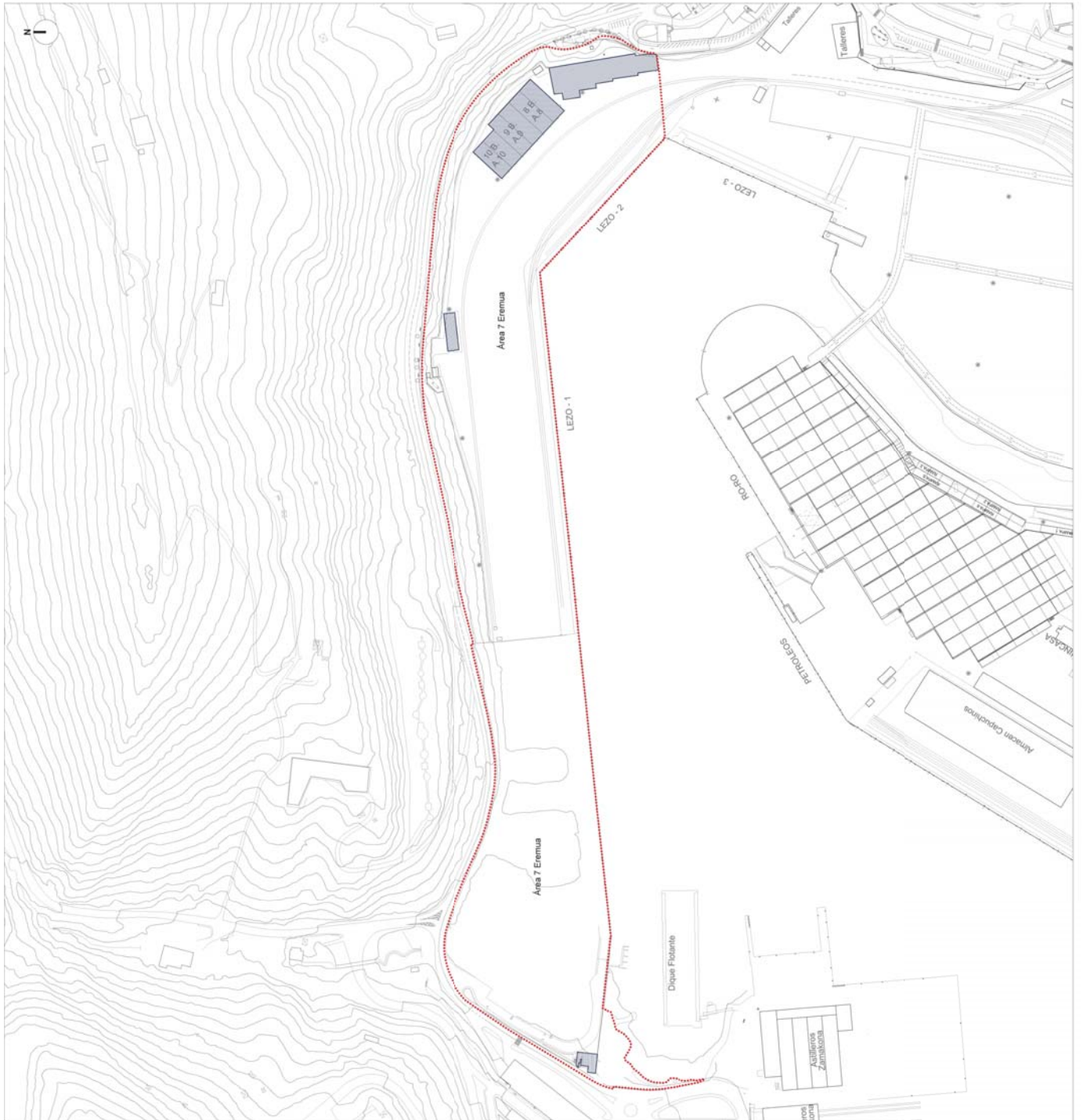
II.08.02
 Edificios e instalaciones fuera de ordenación
 Antolamendu kanpoko eraikin eta instalazioak

Tip. Mapa
 Escala Gráfica 1:11500

II. Plano de ordenación
 II. Antolamendu plano

Nº Área: Área 25
 Área 7
 Eremua 7

LEZO NORTE
 LEZO IPARRA



- LIMITE DE COSTAS
- ITSASERTZETAKO MUGAK
- LINEA DE AGUA
- UR-MARRA
- ARBERA DE MAR
- ITSASERTZ-MARRA
- LINEA DEL DESLINDE DEL DPMAT
- ITSASOAREN ETALEHORAREN ARTERKO JAGARI PUBLIKOAREN MUGAKETA MARRA
- LIMITE DE SERVIDUMBRE TRANSITO
- LIMITE DE SERVIDUMBRE PROTECCION
- BASES-ZORTASUNAREN MUGA

- LIMITE ZONA DE MANTENIDO
- LIMITE DE AREA DE NOMINATIVA
- ANEXO 1
- AREA 1
- AREA 2
- AREA 3
- AREA 4
- AREA 5
- AREA 6
- AREA 7
- AREA 8
- AREA 9
- AREA 10
- AREA 11
- AREA 12
- AREA 13
- AREA 14
- AREA 15
- AREA 16
- AREA 17
- AREA 18
- AREA 19
- AREA 20
- AREA 21
- AREA 22
- AREA 23
- AREA 24
- AREA 25
- AREA 26
- AREA 27
- AREA 28
- AREA 29
- AREA 30
- AREA 31
- AREA 32
- AREA 33
- AREA 34
- AREA 35
- AREA 36
- AREA 37
- AREA 38
- AREA 39
- AREA 40
- AREA 41
- AREA 42
- AREA 43
- AREA 44
- AREA 45
- AREA 46
- AREA 47
- AREA 48
- AREA 49
- AREA 50
- AREA 51
- AREA 52
- AREA 53
- AREA 54
- AREA 55
- AREA 56
- AREA 57
- AREA 58
- AREA 59
- AREA 60
- AREA 61
- AREA 62
- AREA 63
- AREA 64
- AREA 65
- AREA 66
- AREA 67
- AREA 68
- AREA 69
- AREA 70
- AREA 71
- AREA 72
- AREA 73
- AREA 74
- AREA 75
- AREA 76
- AREA 77
- AREA 78
- AREA 79
- AREA 80
- AREA 81
- AREA 82
- AREA 83
- AREA 84
- AREA 85
- AREA 86
- AREA 87
- AREA 88
- AREA 89
- AREA 90
- AREA 91
- AREA 92
- AREA 93
- AREA 94
- AREA 95
- AREA 96
- AREA 97
- AREA 98
- AREA 99
- AREA 100



Revisión del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Pasaja Pasaiako Portuaren Zerbitzugunea Antioitzeko Plan Bereziairen Berrikusketa

Doc. aprobación definitiva Marzo 2018 / Behin betiko onegipenarako dokumentua 2018ko Martxoaren 27an

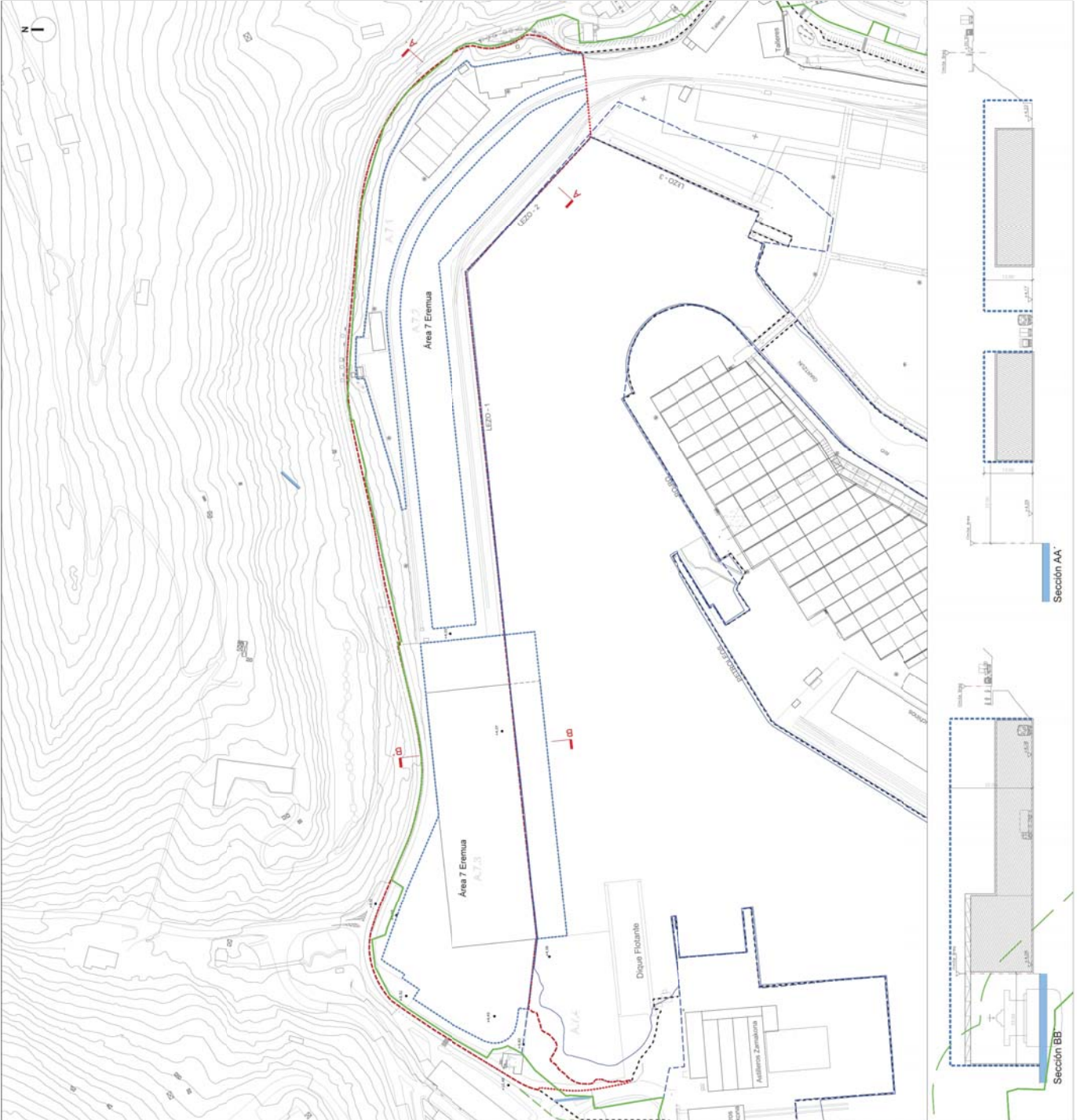
II.08.03
Superposición con límites de Costas
Itsasertzetako mugekin gainezarpena

Tip: Mapa
Escala: 1/1500
Nº Área: Eremua 23
Nombre Área: Eremuaren izena
Area 7
LEZO IPARRA

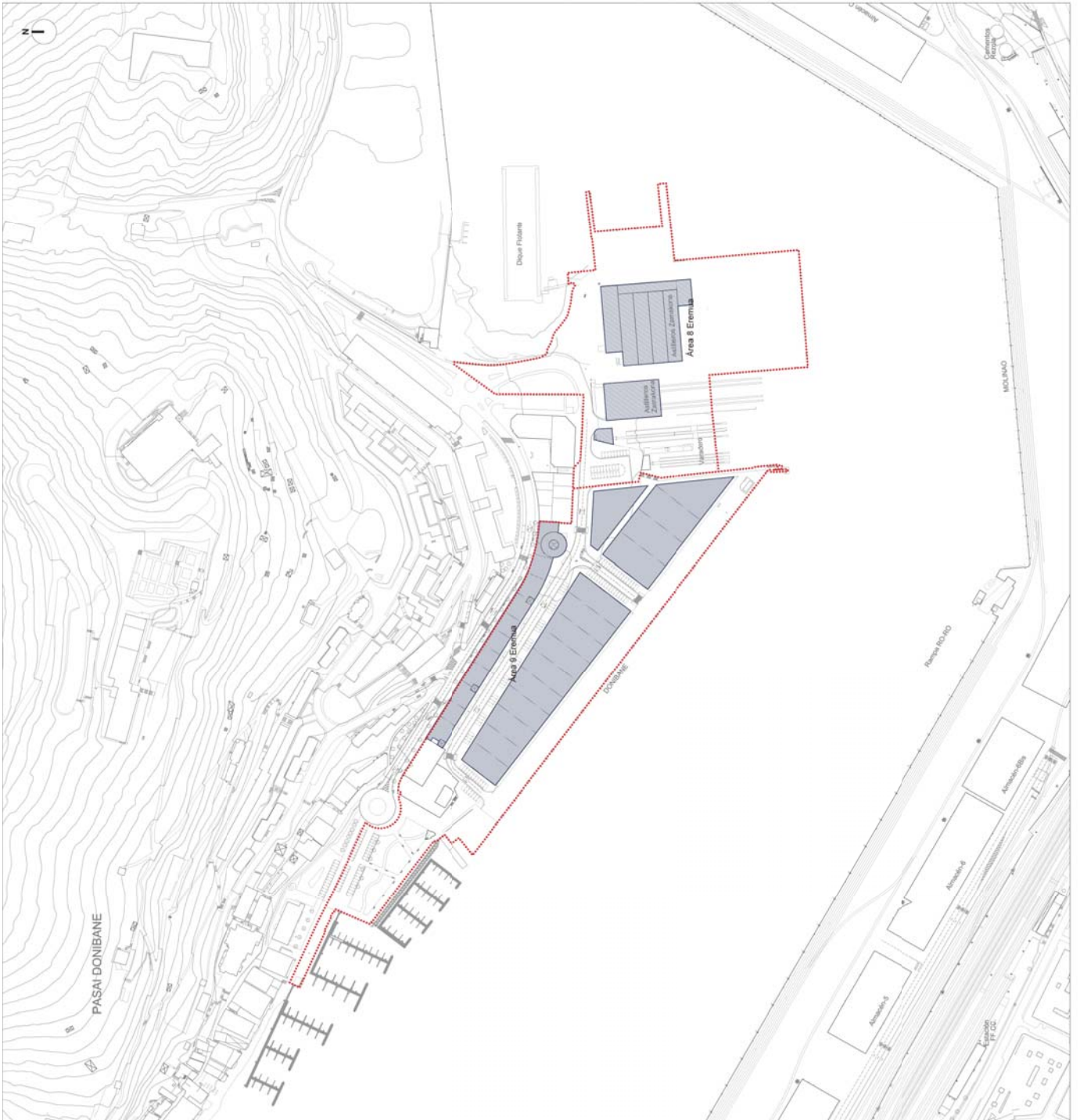
ADSCRIPCIÓN TÉCNICA
Jardueraren deskribapena
HFA
PAISAJE DE LA HAZ
Antioitzeko Plan Bereziairen Berrikusketa

EMISOR
EGITZAILEA
HFA
PAISAJE DE LA HAZ
Antioitzeko Plan Berrikusketa

CEMEX SALAZAR ARTEGA
Zuzendaria
Emanlea



ESTACIONES EXISTENTES DENTRO DE ORDENACIÓN		Distancia m
AREA 8 EREMIUA	15.000	
AREA 9 EREMIUA	10.000	
TOTAL TOTALA	25.000	



Revisión del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Pasala
Pasalako Portuaren Zerbitzuingunea Antolatzeko Plan Bereziazen Berrikusketa

Doc. aprobación definitiva Marzo 2018 / Behin betiko onapenerako dokumentua 2018ko Martxo

II.09.02 Edificios e instalaciones fuera de ordenación
Antolamendu kampako eraikin eta instalazioak

II. Plano de ordenación
II. Antolamendu plana

Area 8 y 9
8-9 Eremuak

ASTILLEROS Y BORDALABORDA
ONTZIOLAK ETA BORDALABORDA

HFA

PROYECTO: PASAI DONIBANE
AUTORIA: HFA
DISEÑO: HFA
DIRECCIÓN DE OBRA: HFA

ESCALA: 1/1500

PROYECTO: PASAI DONIBANE
AUTORIA: HFA
DISEÑO: HFA
DIRECCIÓN DE OBRA: HFA

