

GIPUZKOAKO LURRALDE HISTORIKOKO
ADMINISTRAZIOA

2

ADMINISTRACIÓN DEL TERRITORIO
HISTÓRICO DE GIPUZKOA

GIPUZKOAKO FORU ALDUNDIA

INGURUMENENKO ETA OBRA HIDRAULIKOETAKO
DEPARTAMENTUA

Pasaiaiko Portuko Zerbitzuen zonaldearen antolamendurako Plan Bereziaren berrikuspenari dagokion ingurumen adierazpen estrategikoa.

Ingurumeneko eta Obra Hidraulikoetako Departamentuko foru diputatuak, 2017ko martxoaren 16ko datarekin, ondoren argitaratzen den Foru Agindua eman zuen:

1. «AURREKARIAK

Gipuzkoako Foru Aldundiko Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketa Sailak, ingurumen-ebaluazioari buruzko abenduaren 9ko 21/2013 Legean xedatutakoarekin bat etorriz, Ingurumen eta Lan Hidraulikoen Sail honi Pasaiaiko Portuko Zerbitzuen Zonaldearen Antolamendurako Plan Bereziaren Berrikuspenaren ingurumen-ebaluazio estrategikoko sinplifikatua abiarazteko eskatu zion 2015eko urriaren 26an, Pasaiaiko Portu Agintaritzak (aurrerantzean, PPA) sustatuta. Helburu horrekin, eskaerarekin batera planaren ingurumen-agiri estrategikoa eta hasierako onarpeneko proposamenari dagokion hirigintzako dokumentuak aurkeztu ziren, PPA agintaritzak, organo sustatzaile gisa, eratuak.

Dagokion ingurumen-txosten estrategikoa Ingurumen arloko Zuzendari Nagusiak igorri zuen 2015eko abenduaren 30ean. Txosten horretan zehazten zenez, Pasaiaiko Portuko Zerbitzuen Zonaldearen Antolamendurako Plan Bereziaren Berrikuspena ingurumen-ebaluazio estrategikorako prozedura arruntera eraman behar zen, izan ere, abenduaren 9ko 21/2013 Legearen V. eranskinean ezarritako irizpideekin bat etorriz egindako azterketaren arabera, eta egindako kontsultetako emaitza kontuan hartuz, planak ingurumenaren gainean eragin adierazgarriak izan zitzaizkeela ondorioztatu zen.

Ingurumen-txosten estrategikoarekin batera, irismenari buruzko dokumentu bat igorri zen. Azken dokumentu horretan ingurumen arloko helburu estrategikoak eta plana eratzerakoan aintzatesteko iraunkortasun-irizpideak finkatzen ziren, eragindako eremuari zegozkion baliabideak, elementuak eta ingurumen-arazoak identifikatzen ziren, eremu ezberdinetako antolamendu orokor nahiz zehatzetan kontuan hartzeko ingurumen alderdien zerrenda bat ezartzen zen, eta PPA agintaritzak eratu beharreko ingurumen-ikerketa estrategikoaren (aurrerantzean, IIE) edukia zehazten zen.

2017ko urtarrilaren 11ko idatzi bidez, Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketa Sailak Pasaiaiko Portuko Zerbitzuen Zonaldearen Antolamendurako Plan Bereziaren Berrikuspenaren behin-behineko onarpenaren berri eman zion Ingurumen arloko Zuzendaritza Nagusiari eta onartutako dokumentuak igorri zituen, Ingurumen eta Lan Hidraulikoen Sail honek ingurumen-adierazpen estrategikoa igor dezala eskatuz.

DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA

DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE
Y OBRAS HIDRÁULICAS

Declaración ambiental estratégica de la revisión del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia.

El Diputado Foral del Departamento de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas ha dictado con fecha de 16 de marzo de 2017 la Orden Foral que a continuación se publica:

«1. ANTECEDENTES

El Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio de la Diputación Foral de Gipuzkoa, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, solicitó a este Departamento de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas con fecha de 26 de octubre de 2015 el inicio de evaluación ambiental estratégica simplificada de la Revisión del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia, promovido por Autoridad Portuaria de Pasaia (APP en adelante). A esos efectos, junto con la solicitud se presentaron el documento ambiental estratégico del plan, así como los documentos urbanísticos de la propuesta de aprobación inicial, elaborados por la APP como órgano promotor.

El informe ambiental estratégico correspondiente fue emitido por el Director General de Medio Ambiente el 30 de diciembre de 2015, y en él se determinaba que la Revisión del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia debía someterse al procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria, ya que, de acuerdo con el análisis efectuado de conformidad con los criterios establecidos en el anexo V de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, y teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, se concluyó que el plan podría tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

Junto con el informe ambiental estratégico se emitió el documento de alcance donde se fijaban los objetivos ambientales estratégicos y los criterios de sostenibilidad a considerar en la elaboración del plan, se identificaban los recursos, elementos y los problemas ambientales en el ámbito afectado, se establecía una relación de los aspectos ambientales a considerar en la ordenación general y particular de los distintas áreas, y se determinaba el contenido del estudio ambiental estratégico (EsAE en adelante) que debía elaborar la APP.

Mediante escrito del 11 de enero de 2017, El Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio comunica a la Dirección General de Medio Ambiente la aprobación provisional de la Revisión del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia y remite los documentos aprobados, solicitando que este Departamento de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas emita la correspondiente declaración ambiental estratégica.

2. PLANAREN ETA BURUTUTAKO INGURUMEN- EBALUAZIOAREN BALIOESPENA

2.1. Irismenari buruzko dokumentua igorri ostean egin-dako aldaketen nahiz informazio publikoaren eta kontsulten iza-pideari dagozkion emaitzen aintzatespenaren balioespena, ingurumen-ikuspegitik.

Gipuzkoako Foru Aldundiko Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketa Sailak Pasaiaiko Portuko Zerbitzuen Zonaldearen Antolamendurako Plan Bereziaren Berrikuspeneren hasierako onarpenerako dokumentuak jendaurrean ipini eta eragindako administrazioei nahiz aurrez identifikatutako erakunde publiko interesdunei entzunaldia eman zien epealdi jakin batean.

Epealdi horretan 17 alegazio aurkeztu ziren, erakunde eta pertsona partikular ezberdinek sinatuta, eta beste arloko 13 txosten, kontsulta egindako administrazio edo erakunde publi-koen eskutik. PPA agintaritzak alegazioei erantzuteko txostena onartu ondoren (bertan batzuk onartu eta beste batzuk ezetsi egiten ziren), eta Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketa Sai-lak egindako plan bereziaren behin-behineko onarpenean xeda-tutakoarekin bat etorritz, plan bereziaren berrikuspeneren behin betiko onarpenerako dokumentuetan zehaztapen eta aldaketa garrantzitsuago hauek barneratu beharko dira, hasiera batean onartutako planeko dokumentuetako zehaztapenekin eta eduki funtsezko eta ingurumenekoekin alderatuta, eta irismenari buruzko dokumentuan ezarritakoekin eta Ingurumen arloko Zuzendaritza Nagusiak igorritako ingurumen-txosten strategi-gikoan (2016ko urtarrilaren 13ko Gipuzkoako ALDIZKARI OFIZIALA) bertan ezarritakoekin alderatuta.

— 3. eremua Herrera Iparraldea eta 4. Eremua Herrera Hegoaldea: Pasaiaiko Udalaren eta bertako Hirigintzako Aholku Kontseiluaren, eta Giport elkartearen alegazio eta txostenei erantzun partziala emanez, 3. eremuaren (Herrera Iparraldea) eta 4. eremuaren (Herrera Hegoaldea) antolamendua birdoitu egin da: Horrela, eremuak berriro zedarritu dira, eta modu oro-korrean ezarritako erabilera orokorretako definizio zenbait («portu-hiria elkarrekintza» erabilera) eta erabilera tipiko edo xehatu batzuen definizioak (hirugarren mailako erabilera, ekipa-mendu-erabilera) zehaztu egin dira. Halaber, hasiera batean planteatutako zenbait erabilera aldatu egin dira (Herrera Iparral-dea izeneko 3. eremuan, erabilera logistikoa ez ezik, industria-erabilera eta hirugarren mailakoa ere barneratzen dira orain; eta Herrera Hegoaldea izeneko 4. eremuan, industria-erabileraz gain, erabilera logistikoa ere barneratzen da orain).

Halaber, zenbait kontu aipatu behar dira Hospitalillo moilan proiektatutako lurrazpiko parkingari buruz: gehienez aparka-mendurako hiru solairu arrasa azpian, aparkamenduak ekipa-mendu-eraikein ugariaren eta espazio libreetako zonaldeetako eta bide-sareko zorupea hartzeko aukera, eta gehienezko lerroka-tzeak finkatzea.

— Mugikortasuna: Txosten eta alegazio askotan (Pasaiaiko Udal eta bertako Hirigintzako Aholku Kontseilua, arrantzaleen Kofradia, Giport, Ezker Anitza, eta Errepide bidezko Garraiorako Enpresak) portutik GI-20 errepiderako irteera zuzena gaitzeko premia eta barneko bideari jarraipena emateko (Lezoko moilak Ontzioletako eremuekin eta Bordalabordarekin lotzea ahalbide-tuko lukeena portuko trafikorako) eskatzen zen.

Aukera ugari aztertu ondoren eta, bestea beste, GFAko Bide Azpiegitura Sailaren txostenean aipatzen dena kontuan hartuz, azkenik plan berezian ez da tunel bidezko lotura zuzenik jaso-tzen GI-20 errepidearen eta portuaren artean, Gomistegiko biri-bilgunetik pasatu gabe. Horrenbestez, portuko zonalderako sar-bidea biribilgune horretatik egiten jarraituko da. PPA agintari-tzak, ordea, hasierako onarpenean eman zitzaion plan berezia berrikusteko dokumentuan aurreikusitako irtenbidea manten-tzeko aukera aztertzeke prest ageri da, baldin eta Foru Aldun-diak beharrezkotzat jotzen badu bere eskumenekoak diren inte-res publikoko helburuak erdiesteko.

2. VALORACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN Y DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL REALIZADA

2.1. Valoración desde la perspectiva ambiental de los cambios realizados tras la emisión del documento de alcance así como de la consideración de los resultados del trámite de información pública y consultas.

El Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio de la Diputación Foral de Gipuzkoa sometió los documentos de aprobación inicial de la Revisión del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia a un periodo de exposición pública y audiencia a las administraciones afecta-das y a las entidades públicas interesadas identificadas con anterioridad.

En dicho periodo, se presentaron 17 alegaciones suscritas por diversas entidades y personas particulares y 13 informes sectoriales de administraciones o entidades públicas consulta-das. Tras la aprobación del informe de respuesta a las alegacio-nes por parte de la APP donde se estimaban algunas y desesti-maban otras de ellas, y de acuerdo con lo dispuesto en la apro-bación provisional de la revisión del plan especial efectuada por el Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio, los documentos de aprobación definitiva del plan especial incorpo-rarán las siguientes precisiones y modificaciones más importan-tes respecto a las determinaciones y contenidos sustantivos y ambientales de los documentos del plan inicialmente aproba-dos, y a los establecidos en el documento de alcance y en el pro-pio informe ambiental estratégico emitidos por la Dirección General de Medio Ambiente (BOLETÍN OFICIAL de Gipuzkoa de 13 de enero de 2016).

— Área 3 Herrera Norte y Área 4 Herrera Sur: En respuesta parcial a las alegaciones e informes del Ayuntamiento de Pasaia y su Consejo Asesor de Urbanismo, y de Giport, se ha reajustado la ordenación del área 3 Herrera Norte y la del área 4 Herrera Sur. Así, se han redelimitado las áreas, y se han precisado algu-nas de la definiciones de los usos globales establecidos de forma general (uso «interacción puerto-ciudad») y de las defini-ciones de algunos de los usos típicos o pormenorizados (uso ter-ciario, uso de equipamiento), cambiándose también algunos de los usos preliminarmente planteados (el área 3 Herrera Norte, además del uso logístico, contempla ahora el uso industrial y terciario, y el área 4 Herrera Sur, además del uso industrial, con-templa ahora el uso logístico).

Asimismo se precisan algunas cuestiones sobre el parking subterráneo proyectado en el muelle de Hospitalillo: máximo de tres plantas de aparcamiento bajo rasante, posibilidad que el aparcamiento ocupe el subsuelo de varios edificios de equipa-miento y de las zonas de espacios libres y red viaria, y estable-cimiento de alineaciones máximas.

— Movilidad: Varios informes y alegaciones (Ayuntamiento de Pasaia y su Consejo Asesor de Urbanismo, Cofradía de pescade-res, Giport, Ezker Anitza, y Empresas de Transporte por Carreteras) solicitaban tanto la necesidad de una salida directa del puerto hacia la GI-20, como que se dé continuidad al viario interno que permitiría la comunicación de los muelles de Lezo con las áreas de Astilleros y Bordalaborda para el tráfico portuario.

Tras estudiar varias opciones, y considerando, entre otros, lo mencionado en el informe del Departamento de Infraestruc-turas Viarias de la DFG, el plan especial no recoge finalmente la conexión directa por túnel entre la GI-20 y el puerto, sin pasar por la glorieta de Gomistegi, por lo que el acceso a la zona por-tuaria se seguirá efectuando a través de esta glorieta. La APP, no obstante, manifiesta su disponibilidad a analizar el manteni-miento de la solución prevista en el documento de revisión del plan especial que fue objeto de aprobación inicial si la Diputa-ción Foral lo considera necesario para alcanzar fines de interés público de su competencia.

Lezoko moilen eta San Juanen kokatutako portuko zonaldeen arteko loturari dagokionez, PPA agintaritzak bide-segurtasunarekin eta portuko eragiketekin lotutako arazoak aipatzen ditu Lezoko moilen eta Ontzioletako nahiz Bordalabordako eremuen artean trafikorako barne-bidearen aukera ezesteko.

Bestalde, Pasaiaiko Udalak eta Eusko Jaurlaritzako Osasun Sailak trafiko astuna arrantza-lonjara iristeko sarbidea hobetzearekin lotuta egindako eskaerei dagokionez, PPA agintaritzak, beste aukera batzuk aztertu ondotik, Udalak eskatutakoarekin bat egin du azkenik eta arrantza-lonjarako sarbidea Euskadi Etorbidea kaletik mantentzea erabaki du (Hospitalilloko moilako zonaldearen eta lonjaren artean), modu horretan, zonalde horretan ur-xaflatik hurbilen dagoen eremuan planteatutako hirigintza eta ingurumen arloko hobekuntza ahalbidetuz. Aldiz, Gomistegiko biribilgunearen eta Hospitalilloko zonaldearen artean portuko trafiko astunarentzako sarbidea portuko zonaldetik burutuko da (Aduana kalea).

Udalak zerbitzu-zonaldetik Erreterriako udal barrutian txirindularien bidearen konexioari jarraipena emateko eskatu zuen. Azkenik, ordea, ez da planean barneratu, izan ere, ez dago inolako proiekturik hura zehazten duenik eta PPA agintaritzari portuko jardunarekin duen bateragarritasun-maila egiaztatzeko aukera ematen dionik.

— Eraikinen altuerak eta integrazioa: Herrera Iparraldeko zonaldean Euskadi Etorbidearen alboko etxebizitzaren eta iragaitze-zonaldeen gainean planteatutako eraikin berrien ikusizko inpaktua kontrolatze aldera eta, neurri batean, Pasaiaiko Udalak egindako ohartarazpenak aintzat hartuta, 13 metroko (11 metrokoa Euskadi Etorbidetik) eta 20 metroko (Azkuene kaletik bisualak libre utziaz) gehieneko altuera ezartzen da. Halaber, Herrera Hegoaldean (I.C.4.2 partzela) altuera txikiagoa ezartzen da (8 metrokoa) ikusizko oztupoak ekiditeko eta E.3.3 eraikina-
ren altuera (24 metro) murrizteko aukera zabaltzen da.

Haatik, eta operazio-premiak eraginda, Antxoko eremuan, A.5.6 partzelan aurreikusitako karga-instalazioaren altuera areagotu egiten da (13 metrotik 21 metrora), Oiartzungo Erribera izeneko 6. eremuan egun dagoen ibilgailuen siloan beste solairu bat eraikitze baimena ematen da, Lezo Iparraldea izeneko 7. eremuan 22 metroko altuera duen gai solidoak deskargatzeko estalduradun biltegi bat aurreikusten da, eta 8. eremuan 22 metroko gehieneko altuera proposatzen da ontziolak egun dituen instalazioetarako.

— Memoria eta araudia: Plan bereziaren hirigintza-araudian Abiazio Zibilarren Zuzendaritza Nagusiak adierazitako zortasun aeronautikoei buruzko argibideak eta Trenbide Plangintzarako Zuzendariordetzak trenbide-sarearekin lotuta planteatutako jabetza-mugak barneratzen dira; era berean, Udalari urbanizazio-proiektuetarako eta obretarako txostena eskatzeko betebeharrak eta ingurune hartzailean (badia) eragin-ikerketa barneratzen dira, Pasaiaiko Udalak eskatuta.

Halaber, onartu egiten da planaren memorian eraikinetako batean instalatzeko hornidura- edo ekipamendu-erabilaren barnean bizitoki- edo bizitegi-erabilera sar daitekeela, betiere, baldintza jakin batzuk betetzen badira.

Azkenik, Izkiro Arrantza Nautikoko Kirol Klubak egindako eskaerari erantzunez, bertako instalazioen dimentsioak berriro finkatzen dira Bordalaborda izeneko 9. eremuan, dagozkion hirigintza-parametroekin, haiek gauzatu ahal izateko; aldiz, 9. eremu horretako beste zonalde batzuetan erabilera nautiko eta kirol arlokoa ezabatu egiten da. Era berean, Arrantza-zonalde izeneko 2. eremuk erabilera orokorra aldatu egiten da, «Arrantzarako portuko/portu-hiri elkarrekintzarako erabilera» izatera igaroz.

— Ingurumen alderdiak eta irismeneko dokumentua: Txosten eta alegazio askotan (Pasaiaiko Udala eta bertako Hirigintzako Aholku Kontseilua, Erreterriako Udala, Esker Anitza, La Herrera Herrira, Eguzki, etab.) plan berezian, besteak beste,

Por lo que se refiere a la conexión entre los muelles de Lezo y las zonas del puerto ubicadas en San Juan, la APP aduce problemas de seguridad viaria y operatividad portuaria para desecher la opción viaria interna para el tráfico ente los muelles de Lezo y las áreas de Astilleros y Bordalaborda.

Por otro lado, por lo que respecta a las solicitudes del Ayuntamiento de Pasaia, y el Departamento de Salud del Gobierno Vasco en relación a mejorar el acceso del tráfico pesado a la lonja pesquera, la APP, tras estudiar otras opciones, finalmente coincide con lo solicitado por el Ayuntamiento y ha optado por mantener el acceso a la lonja pesquera a través de la calle Euskadi Etorbidea (entre la zona del muelle del Hospitalillo y la propia lonja) de forma que permita la mejora urbanística y ambiental planteada en el ámbito más cercano a la lámina del agua en esa zona. El acceso y tráfico portuario pesado entre la glorieta de Gomistegi y la zona del Hospitalillo se efectuará, no obstante, por la zona portuaria (calle Aduana).

Finalmente, la posible continuidad de una conexión ciclista en el término municipal de Erreterria por la zona de servicio, solicitada por el Ayuntamiento, no se ha incorporado al plan al no contar con ningún proyecto que la defina y permita a la APP comprobar su grado de compatibilidad con la actividad portuaria.

— Alturas e integración de las edificaciones: Con objeto de controlar el impacto visual de las nuevas edificaciones planteadas en la zona de Herrera Norte sobre las viviendas y zonas de tránsito adyacentes de Euskadi Etorbidea, y asumiendo, en parte, las observaciones del Ayuntamiento de Pasaia, se establece una altura máxima de 13 m. (11 m. desde Euskadi Etorbidea) y 20 m. (dejando libre las visuales desde la calle Azkuene). Asimismo, en la Herrera Sur (parcela I.C.4.2) se establece una altura menor (8 metros) para evitar barreras visuales y se abre la posibilidad de reducir la altura (24 m) del edificio E.3.3.

Sin embargo, y por necesidades operativas se aumenta la altura (de 13 a 21 m.) de la instalación de carga prevista en la parcela A.5.6 en el área de Antxo, se permite la construcción de una planta más en el silo de vehículos actual del área 6 Riberas del Oiartzun, se prevé un almacén de descarga de graneles sólidos bajo cubierta de 22 m. de altura en el área 7 Lezo Norte, y en el área 8 se propone una altura máxima de 22 m. para las instalaciones actuales de los astilleros.

— Memoria y Normativa: Se introducen en la normativa urbanística del plan especial las indicaciones sobre la servidumbre aeronáutica indicadas por la Dirección General de Aviación Civil; las limitaciones a la propiedad en relación con la red ferroviaria planteadas por la Subdirección de Planificación Ferroviaria; y el carácter preceptivo de solicitud de informe al Ayuntamiento para los proyectos de urbanización y para las obras y la inclusión del estudio de afección al medio receptor (bahía), solicitados por el Ayuntamiento de Pasaia.

Asimismo, se asume que la memoria del plan establecerá que el uso dotacional o de equipamiento a instalar en alguno o algunos de los edificios puede incluir el uso de residencia o habitación siempre que se cumplan algunas condiciones determinadas.

Finalmente, en respuesta a la solicitud del Club Deportivo de Pesca Náutico Izkiro, se redimensionan sus instalaciones en el área 9 Bordalaborda con los correspondientes parámetros urbanísticos para que puedan llevarse a cabo; y, en cambio, se suprime el uso náutico-deportivo para otras zonas de ese área 9. Igualmente se modifica el uso global del área 2 Zona Pesquera, que pasa a ser «Uso portuario pesquero/Interacción puerto-ciudad».

— Aspectos ambientales y documento de alcance: Diversos informes y alegaciones (Ayuntamiento de Pasaia y su Consejo Asesor de Urbanismo, Ayuntamiento de Erreterria, Esker Anitza, La Herrera Herrira, Eguzki, etc.) solicitan que el plan especial

airearekin, urarekin, paisaiarekin edota zaratarekin lotutako ingurumen arloko prebentziozko neurriak eta neurri zuzentzaileak barneratzeko eskatzen da. Orobat, aipatzen dutenez, plan berezia eta bere ingurumen-ikerketa estrategikoaren hasierako onarpena emateko dokumentazioan ez dira kontuan hartu GFAko Ingurumen arloko Zuzendaritza Nagusiak ingorritako irismeneko dokumentuan ezarritako zehaztapen asko, besteak beste, aintzat hartzeko ingurumen arloko helburuei, ebaluaziorako geografia-eremuari eta bertan dauden ingurumen arazo eta baliabideei, kontuan hartzeko alternatibei eta horien ingurumen arloko justifikazioari, eraginen balioespenari eta barneratzeko ingurumen arloko integrazio-neurri edota neurri zuzentzaileei dagokienez.

Horri dagokionez, PPA agintaritzaren arabera, alegazio batzuetan eskatutakoa eta irismeneko dokumentuan zehaztutakoa bete egin da, bertan planteatutako ingurumen alderdiak plan berezia berrikusteko hirigintza-dokumentuaren bidez ebatziz hirigintzari dagozkion gaien kasuan, eta portuko eragiketegi buruz onartutako instrukzio teknikoaren bidez portuko ustiapenarekin lotutako gaien kasuan.

Horiek sakontasun gehiagoz aztertuko dira ingurumen-adierazpen estrategiko honetako ondorengo ataletan.

2.2. Ingurumen-ikerketa estrategikoaren eta ebaluazio-prozesuaren azterketa eta balioespena.

Pasaiaiko Portuko Zerbitzuen Zonaldearen Antolamendurako Plan Bereziaren Berrikuspenaren hasierako onarpena emateko dokumentuak ingurumen-ikerketa estrategiko bat barneratzen du. Bertako edukiak bat datoz ingurumen-ebaluazio estrategikoaren prozedura arautzen duen urriaren 16ko 211/2012 Dekretuaren II. eranskinean adierazitakoekin, eta ingurumen-ebaluaziora buruzko abenduaren 9ko 21/2013 Legearen IV. eranskinean ezartzen denarekin.

IIE ikerketako edukiak irismeneko dokumentuan ezarritako eskemari jarraituz antolatu dira, ingurumenaren inpaktuak aztertu eta ingurumen-integrazioarako neurriak eta ingurumena zaintzeko programa modu orokorrean, eta portuko eremu bakoitzerako plan berezi batean berezkoak diren alderdietan (erabilerak orokor eta xehatuaren plangintza kalifikazioa eta esleipena; eremu bakoitzeko erabilerak eta erabilerak horietan zehaztutako jarduketan antolaketa eta erregulazioa, urbanizazio/eraikuntza-prozesuetako eta obretako erregulazioa), planteatzeari dagokionez. Beraz, portuko jardunaren ingurumen arloko egunez egunez kudeaketa egokia ziurtatzeko beharrezkoak diren neurriak aztertu eta gaineratuz, neurri horiek ingurumen-kudeaketarako dagozkion tresnetan aplikatzearen kalterik gabe.

Edozein kasutan, ikus daitekeenez, IIE ikerketan ez dira komeni moduan zehaztu irismeneko dokumentuan adierazitako zenbait alderdi, eta eskatzen zen zehaztasun-mailarekin garatu ez diren zenbait alderdi ere hautematen dira:

1. Orokorki, IIE ikerketan ingurumena babesteko helburuak identifikatzen dira (erabilerak orokorren plangintza egin eta horiek esleitzeko, jardunak eta erabilerak xehatuak, eta urbanizazio/eraikuntza-prozesuak antolatu eta erregulatzeko) eta plan berezia eratzerakoan zein neurritan kontuan hartu diren adierazten da. Orobat, plan bereziak plan eta programa konkurren-teekin duen harremana deskribatzen da.

2. Ikergai den eremuaren ingurumen arloko karakterizazioa zorrotzagoa izan zitekeen. Aztertutako ingurumen arloko aldagai batzuen kasuan egindako azterketa askitza jotzen da. Haatik, irismeneko dokumentuan xedatutakoa kontuan hartuz, ingurumen arloan dauden eta orokorki (eta modu zehatzean portu-eremu bakoitzerako) garrantzitsuak diren beste zenbait elementu eta arazoren kasuan ez direla aintzatetsi edo behar adinako sakontasunez ez direla aztertu ikus daiteke:

incorpore diversas medidas de prevención y corrección ambiental en relación con el aire, el agua, el paisaje, el ruido, etc. Asimismo, mencionan que la documentación para la aprobación inicial del plan especial y su estudio ambiental estratégico no han tenido en cuenta muchas de las determinaciones establecidas en el documento de alcance emitido por la Dirección General de Medio Ambiente de la DFG en cuanto a los objetivos ambientales a considerar, el ámbito geográfico de evaluación y los problemas y recursos ambientales en él existentes, las alternativas a considerar y su justificación ambiental, la valoración de los efectos, y las medidas de integración y/o corrección ambientales a contemplar.

A este respecto, la APP considera que ha dado cumplimiento a lo solicitado en algunas de las alegaciones y a lo precisado en el documento de alcance resolviendo las cuestiones ambientales planteadas en el mismo a través del documento urbanístico de la revisión del plan especial, cuando se trata de cuestiones urbanísticas, y a través de la instrucción técnica de operaciones portuarias aprobada, cuando se trata de materias propias de la explotación portuaria.

Estas cuestiones se analizarán más concretamente en los siguientes apartados de esta declaración ambiental estratégica.

2.2. Análisis y valoración del estudio ambiental estratégico y del proceso de evaluación.

El documento de aprobación inicial de la Revisión del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia contiene un estudio ambiental estratégico, cuyos contenidos se ajustan a los señalados en el anexo II del Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica, y el que establece el anexo IV de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

El EsAE ha organizado sus contenidos siguiendo el esquema establecido en el documento de alcance en lo referente a que debían analizarse los impactos y plantear las medidas de integración ambiental y el programa de vigilancia ambiental de forma global y para cada una de las áreas portuarias en los aspectos que son propios de un plan especial (planificación, calificación y asignación de usos globales y pormenorizados; ordenación y regulación de los usos y de las actividades definidas en esos usos para cada área; y regulación de los procesos de urbanización, edificación y obras), analizando e incorporando, por tanto, las medidas que sean necesarias para asegurar una adecuada gestión ambiental cotidiana de la actividad portuaria, sin menoscabo de que se remita la aplicabilidad de esas medidas a los correspondientes instrumentos de gestión ambiental.

En cualquier caso, se observa que el EsAE no ha enmarcado convenientemente algunas de las cuestiones expresadas en el documento de alcance, y que existen una serie de aspectos que no se han desarrollado con el grado de detalle en él exigido:

1. De forma general el EsAE identifica los objetivos de protección ambiental (para la planificación y asignación de usos globales, para la ordenación y regulación de las actividades y los usos pormenorizados, y para los procesos de urbanización/edificación) y relaciona de qué manera se han tenido en cuenta en la formulación del plan especial. Describe asimismo la relación del plan especial con los planes y programas concurrentes más importantes.

2. La caracterización ambiental del ámbito de estudio podría haber sido más exhaustiva. Se considera que el análisis efectuado para algunas de las variables ambientales examinadas es suficiente, pero sin embargo, teniendo en cuenta lo dispuesto en el documento de alcance, se observa que no se han considerado o que no se ha profundizado suficientemente en otros elementos y problemas ambientales existentes e importantes a nivel global y de forma particularizada para cada área portuaria:

— Kalitate akustikoaren azterketa ikerketa zaharragoak oinarritzat hartuz burutu da eta horri buruz dagoen informazio berriena kontuan hartu gabe eta administrazio ezberdinek dutenari gaineratu gabe (udalerrri mugakideen zarata-mapak, errepideen zarata-mapak, Lezoko portuarekin lotutako ikerketa akustiko espezifikoak, etab.).

— Era berean, eremuaren kalitate atmosferikoa karakterizatzeko orduan ez dira kontuan hartu PPA agintaritzak berak horri buruz dituen ikerketa eta txosten zehatzago eta berriagoak.

— Ez da informaziorik ematen plan berezian antolatzen den eremuan sortutako hondakinen ekoizpen eta kudeaketari buruz.

— Klima-aldaketa eta energia ez dira kontuan hartu.

3. Alternatiben azterketa: Nabarmendutako premiak kontuan hartuz (trafikoen eszenarioak, erabilgarri dauden portuko espazioak, beharrezkoak diren instalazioak, etab.), IIE ikerketan hiru alternatiba planteatzen dira (0 alternatibaz gain), bide-konexioari (portu barneko edota kanpoaldeko trafikoa) eta portuko jardunerako beharrezkoak diren zonaldeen kokapenari (edukiontzien terminala, potasa, xatarra eta siderurgia terminala, automobila, produktu ezberdinetarako biltegiak, etab.) dagokienez planteatzen diren aukera ezberdinetan oinarrituta.

Alderdi operatibo edo funtzionalak nahiz ingurumenekoak kontuan hartuz alternatibak aztertu eta balioetsi ondoren, eta nahiz eta azkenik 3. alternatiba hautatzen den funtsean alderdi operatiboak direla medio, ingurumenaren ikuspuntutik ere egokia dela (1 alternatiba baino hobea eta 2. alternatibaren antzekoa) onduz geroztzatzen da, izan ere, orokorki, eta beste alderdi batzuen artean, moilen azalera galtzea ekiditen da portuaren zerbitzueta zonaldean bide-sarbide berri bat sortzean, aurretiaz dagoen automobilen siloa aprobetxatzen da berri bat eraiki beharrean, eta kutsadura atmosferikoa murriztea ahalbidetzen da esportaziorako gai solidoak manipulatzeko eragiketarako instalazio itxi batean egitean.

Irismeneko dokumentuan portuko zonaldea banatzen duten eremu bakoitzerako erabileren eta beraien jarduketan antolamendu, esleipen eta lurtzeko alternatibak aztertzeko premia planteatzen zen, horietako bakoitzak ingurumen eragindako ingurumen arloko eraginak murrizte aldera. Haatik, denboran zehar malguak izango ziren portuko azalerak esleitzeko parametroak izateko premia aipatuz, IIE ikerketan alternatiben azterketa goran azaldutako modu orokorrean planteatzearen alde egiten da.

Onargarritzat jotzen da balizko alternatibekiko hurbilketa hori, betiere, irismeneko dokumentuan zehazten den moduan, IIE ikerketan eta plan bereziaren hirigintza-dokumentuan barneratu eta ziurtatzen bada ingurumen arloko eragin adierazgarriak sorrazten dituzten eremu horietarako portuko malgutasun operatibo horrek ez duela ekiditen edo ez duela oztopatzea eragin horiek murrizteko ingurumen arloko integraziozko neurriak, prebentziozkoak edo neurri zuzentzaileak hartzea beti eta kasu guztietan.

4. Ingurumen-eraginak identifikatu eta balioesteko atala modu kualitatiboan egiten bada ere portuko zerbitzuen zonaldea banatzen duten eremu bakoitzerako, IIE ikerketan askitasunez agertzen dira aurreikus daitezkeen eragin positibo eta negatibo ugari. Dena den, aurreko 2. puntuan aipatzen diren ingurumen arloko aldaeren gaineko zenbait eragin ez dira eskatutako karakterizazio-mailarekin kontuan hartu: kalitate akustikoa, kalitate atmosferikoa, hondakinen sorrera, klima-aldaketa eta energia-efizientzia.

5. Ingurumen-integrazioarako neurriekin lotutako proposamena: IIE ikerketan ingurumen-integrazioarako zenbait neurri jasotzen dira merkataritza-zonaldez aparte hirigintzako esku-hartzeetarako, proiektuen plangintza edo idazketa faserako, proiektu horiek gauzatzeko faserako edota kudeaketaren fase-

— El análisis de la calidad acústica se ha efectuado en base a estudios antiguos y sin considerar ni integrar la información al respecto más reciente con la que ya cuentan distintas administraciones (mapas de ruido de los ayuntamientos limítrofes, mapas de ruido de carreteras, estudios acústicos específicos en relación con el puerto -Lezo-, etc.).

— Igualmente la caracterización de la calidad atmosférica del ámbito no ha tenido en cuenta los estudios e informes más concretos y recientes que al respecto ya dispone la propia APP.

— No se aporta información en cuanto a la producción y gestión de los residuos generados en el ámbito que ordena el plan especial.

— No se ha tenido en cuenta el cambio climático y la energía.

3. Análisis de alternativas: Teniendo en cuenta las necesidades detectadas (escenarios de tráfico, espacios portuarios disponibles, instalaciones necesarias, etc.), el EsAE plantea 3 alternativas (además de la 0) basadas en las distintas posibilidades que se pueden plantear en relación con la conexión viaria (tráfico intraportuario y/o exterior) y con la ubicación de las zonas necesarias para la actividad portuaria (terminal de contenedores, terminal de potasa, chatarras y siderurgia, automóviles, almacenes para diversos productos, etc.).

Tras el análisis y valoración de las alternativas teniendo en cuenta tanto las cuestiones operativas o funcionales como las ambientales, y si bien se selecciona finalmente la alternativa 3 fundamentalmente debido a los aspectos operativos, también se concluye que desde el punto de vista ambiental es adecuada (mejor que la 1 y similar a la 2), ya que, de forma general, y entre otros aspectos, 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 de automóviles existente frente a la construcción de uno nuevo, 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.

En el documento de alcance se planteaba la necesidad de analizar para las distintas áreas en las que se divide la zona portuaria alternativas de ordenación, asignación y territorialización de los usos y sus actividades de forma que se permitiera reducir los efectos ambientales producidos en cada una de ellas sobre el entorno. Sin embargo, aduciendo la necesidad de tener parámetros de asignación de superficies portuarias flexibles a lo largo del tiempo, el EsAE ha optado por plantear el análisis de alternativas de la forma global arriba explicada.

Se considera aceptable esa aproximación a las alternativas posibles, siempre que, como se especifica en el documento de alcance, el EsAE y en el documento urbanístico del plan especial contemplen y aseguren que esa flexibilidad operativa portuaria para varias de las áreas en las que se generan afecciones ambientales significativas no impida o sea óbice para que se adopten, siempre y en todo caso, las medidas de integración, prevención y corrección ambiental adecuadas para minimizarlas.

4. Aunque el apartado de identificación y valoración de impactos ambientales se efectúa de forma cualitativa para cada una de las áreas en las que se divide la zona de servicio del puerto, el EsAE expone de manera suficiente varios de los impactos positivos y negativos previsibles, si bien no se han tenido en cuenta con el grado de detalle de caracterización requerido algunos efectos sobre las variables ambientales que se mencionan en el anterior punto 2: calidad acústica, calidad atmosférica, generación de residuos, cambio climático y eficiencia energética.

5. Propuesta de medidas de integración ambiental: El EsAE recoge una serie de medidas de integración ambiental para las actuaciones urbanísticas fuera de la zona comercial, para la fase planeamiento o redacción de proyectos, para la fase de ejecución de esos proyectos, para la fase de gestión, y

rako. Gainera, neurri espezifikoak jasotzen dira portuko eremu bakoitzarako. Zuzenak badira ere eta irismeneko dokumentuan xedatutakoarekin bat badatoz ere, ikus daiteke zenbait neurri falta direla eta beste zenbait nahikoa orokorrak direla eta zehaztasunik eza agertzen dutela beren definizioari eta aplikatzeko moduari dagokienez, eta baita plan berezian aurreikusitako esku-hartze eta eremu ezberdinetan horien balizko derrigorrezko izaerari dagokienez ere.

6. Jarraipen-programa, era berean, proiektuen plangintza edo idazketa faserako, proiektuak gauzatzeko faserako edota kudeaketaren faserako (horri dagokienez portuko eragiketen instrukzio teknikoan eta ingurumen arloko praktika onen hitzarmenean xedatutakoaren bidez, eta ingurumen arloko aldaera zehatz batzuk kontrolatuz: zarata, airea eta ura) planteatzen da, nahiz eta zehaztugabetasunen bat ere hautematen den.

7. Azkenik, plan bereziaren xehetasun-maila kontuan hartuz, zuzen eta egokitzat jotzen da planteatutako alternatiba eta neurri zuzentzaileen bideragarritasun ekonomikorako egiten den hurbilketa.

2.3. Ingurumen arloko alderdien integrazioaren balioespena planaren proposamenean.

Lehenik eta behin modu positiboan adierazi behar da plan bereziaren berrikuspenaren irizpideen artean hastapenetik gaineratzen eta baitaratzen direla zenbait helburu, funtsean antolatzen dituen eremu asko ingurumenari eta hirigintzari dagokienez hobetzea dutenak xede, izan ere, besteak beste, zera planteatzen da:

- Oinezko trafikoaren eta portuko trafikoaren bidegurutzeak hobetzea Herrerako zonaldean dagoen porturako sarbidean, parke berri baten eraikuntza ahalbidetuz.

- Hospitalilloko zonaldea hirigintzari eta paisaiari dagokienez eraberritzea hiri-plaza berri bat eta lurrazpiko parking bat eraikiz eta, era berean, Trintxerpeko moila eraberritzea lorategi hornitutako itsas aurrealde berri batekin.

- Trintxerpe-Herrera lotura gauzatzea oinezko nahiz txirrindularientzako ibilbide berri batekin, portuko sarbiderako trafikoetatik bereizia.

- Aparkamenduak mugatzea eta espazio publikoa handitzea San Pedron.

- Lezoko zonaldean oinezko-txirrindulari lotura hobetzeko aukera, portuko jabari publikoa erabiliz.

- Portuko eremu ezberdinetan erabilera berriak sartzea (hirugarren mailako, hornidurak, ekipamenduak, etab.) hiriko funtzioak hobetu eta dibertsifikatzeko (arrantza zonaldea den 2. eremuan eta Herrera Iparralde izeneko 3. eremuan).

- Eremu ezberdinetan (Herrera Iparralde izeneko 3. eremuan, Antxo izeneko 5. eremuan, etab.) eraikinak hirigintzaren ikuspegitik egokitu eta integratzea (lerrokatzea, estaldurak, materialak eta koloreak, bolumetria, altuera, etab.).

- Eraikuntza-garapen ezberdinetarako paisaia-inpaktuaren ikerketak eratzea (Ondartxo izeneko 1. eremuan eta Antxo izeneko 5. eremuan).

Haatik, ez da ahanzi behar, Ingurumen arloko Zuzendaritza Nagusiak igorritako ingurumen-txosten estrategikoan zehazten zen moduan, plan berezian ere portuko eremu asko (3, 4, 5, 6, 7, 8 eta 9 eremuak) hirigintzaren ikuspegitik egun dauden eta tipikoki portuko merkataritza-erabilera zuzen edo osagarriarekin lotzen diren jarduketak (salgaien deskarga, manipulazio eta biltegitratzea, itsasontzien konponketa eta eraikuntza, portuko trafikoarekin lotutako jarduera logistikoa, industrial edo komertzialak, etab.), ingurumen-eragin negatibo handiagoak edo txikiagoak sortzen dituztenak edo sorraz ditzaketenak beren ezaugarrien arabera eta horiek murrizteko dauden neurrien arabera, antolatu egiten direla horiek sendotze aldera.

medidas específicas para cada área portuaria. Si bien son correctas y siguen lo dispuesto al respecto en el documento de alcance, se observa la ausencia de algunas medidas, y que otras son bastantes genéricas y adolecen de falta de concreción en cuanto a su definición y modo de aplicación, así como respecto al carácter preceptivo de su adopción en las distintas actuaciones y ámbitos previstos en el plan especial.

6. El Programa de seguimiento se plantea, igualmente, para la fase de planeamiento y redacción de proyectos, para la fase de ejecución de proyectos, y para la fase de gestión (a través de lo dispuesto al respecto en la instrucción técnica de operaciones portuarias y en el convenio de buenas prácticas ambientales, y en el control de una serie de variables ambientales concretas: ruido, aire y agua), constatándose, no obstante, alguna imprecisión.

7. Finalmente, teniendo en cuenta el nivel de detalle del plan especial, se considera correcta y adecuada la aproximación que se hace a la viabilidad económica de las alternativas y de las medidas correctoras planteadas.

2.3. Valoración de la integración de los aspectos ambientales en la propuesta del plan.

En primer lugar hay que señalar positivamente que la revisión del plan especial incorpora y asume desde el inicio entre sus criterios orientadores una serie de objetivos que tienen como meta fundamental la mejora ambiental y urbanística de muchos de los ámbitos que ordena, al plantear, entre otras:

- La mejora de las intersecciones de tráfico peatonal y tráfico portuario en el acceso al puerto en la zona de la Herrera, posibilitando la construcción de un nuevo parque.

- La regeneración urbanística y paisajística de la zona del Hospitalillo con la creación de una nueva plaza urbana y un parking subterráneo, y la del muelle de Trintxerpe con un nuevo frente marítimo ajardinado.

- La conexión Trintxerpe-Herrera a través de un nuevo itinerario peatonal y ciclista segregado de los tráfico de acceso al puerto.

- La restricción de los aparcamientos y el aumento el espacio público en San Pedro.

- La posibilidad de mejora de la conexión peatonal-ciclista en la zona de Lezo utilizando el dominio público portuario.

- La introducción de nuevos usos (terciario, dotaciones, equipamientos, etc.) en diversas áreas portuarias que mejoren y diversifiquen las funciones urbanas (en área 2 Zona pesquera y en área 3 Herrera Norte).

- La adecuación e integración urbanística de las edificaciones (alineación, cubiertas, materiales y colores, volumetría, altura, etc.) en diversas áreas (en área 3 Herrera Norte, en el área 5 Antxo, etc.).

- La elaboración de estudios de impacto paisajístico para diversos desarrollos edificatorios (en el área 1 Ondartxo, y en el área 5 Antxo).

Sin embargo, no hay que olvidar que, como ya se determinaba en el informe ambiental estratégico emitido por la Dirección General de Medio Ambiente, en varias de las áreas portuarias (áreas 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 9) el plan especial también ordena urbanísticamente a efectos de su consolidación los usos actualmente existentes y más típicamente asociados con la actividad comercial portuaria directa o complementaria (descarga, manipulación y almacenamiento de mercancías, reparación y construcción naval, actividades logísticas, industriales o comerciales relacionada con el tráfico portuario, etc.) que generan o pueden generar unas afecciones ambientales negativas mayores o menores en función de sus características y de las medidas que se dispongan para minimizarlas.

Horrenbestez, erabilera orokor eta xehatuen esleipen, antolaketa eta erregulazioan, urbanizazio, eraikuntza eta obren baldintzetan nahiz eremu horietako kudeaketaren espezifiketaren kontuan hartu behar dira ingurumen arloko zehaztapen eta baldintzatzaile jakin batzuk, horietan eta horien alboko ingurune-tan ingurumen-estandar egokiak izatea ahalbidetzekoak.

Horri dagokionez, eta ingurumen-ebaluazioari buruzko abenduaren 9ko 21/2013 Legearen 1.a) artikuluan xedatutako-ari jarraiki, plan bereziaren arauzko dokumentuetan ingurumena babesteko baldintzatzaile eta zehaztapenak gaineratu eta xertatzen direla ziurtatu behar da eremu horietarako eta gainerakoetarako, izan ere, dokumentu horietan zehazten dira plana hirigintzaren ikuspegitik nahiz ingurumenaren ikuspegitik behar bezala garatzeko derrigorrez hartu beharreko neurri zehatzak; ingurumen arloko zenbait neurrien aplikagarritasun zorrotzagarako plana garatzeko proiektuetara edota portuko esku-hartzeen ingurumen arloko kudeaketarako tresnetara jotzearen kalterik gabe.

Bestalde, eta ingurumenaren kudeaketarako tresna horiei dagokionez (portuko eragiketen Instrukzio teknikoa, ingurumen arloko praktika onen hitzarmena), ingurumen arloko tresna arautzaile independente modura eta, aldi berean, plan berezi-rako tresna osagarri modura, horiek eguneratuta eta optimizatu mantentzeko premia aurreikustea gomendatzen da, noizean behin horiek berrikusiz, uneoro ingurumena egoki babesten dela ziurtatzeko.

Finean, ikusten da IIE plan bereziaren ikerketan eta hirigintza-dokumentuetan ingurumen aldetik positiboak diren helburu eta jarduketa batzuk xertatzen direla eta ingurumen arloko zenbait elementu eta baldintzatzaile egokiro kontuan hartu direla orokorki eta portuko eremu bakoitzerako planteatzen diren erabilerean hirigintza aldetiko antolaketa eta erregulazioan; baina, aurrez 2.2. atalean aipatu den moduan, Ingurumeneko Zuzendaritza Nagusiak igorritako irismeneko dokumentuan horri buruzko adierazitako beste ingurumen arloko irizpide eta zehaztapen aintzatespen egokituan zenbait hutsune badaudela ere.

Azkenik, urriaren 16ko 211/2012 Dekretuaren 4. eta 6. artikuluetan xedatutakoa eta otsailaren 27ko 3/1998 Legearen 44.2. artikuluan xedatutakoa aplikagarri izanik, eta uztailaren 19ko 22/2016 Foru Dekretua kontuan hartuz, plan bat onartzeko eskumen substantiboa Gipuzkoako Foru Aldundiak duenean, Ingurumen eta Lan Hidraulikoen Saila da ingurumen-adierazpen estrategikoa (edo ingurumen-memoria) igortzeko eskumena duen organoa.

Azaldutako guztia kontuan hartuta, eta plan eta programen ingurumen ebaluazio estrategikoa egiteko prozedura arautzen duen 211/2012 Legeak, urriaren 16koak, 13. artikuluan aurreikusitakoa, hala nola ingurumen ebaluazioa egiteko 21/2013 Legeak, abenduaren 9koak, 25. artikuluan xedatutakoa betetetz:

XEDATZEN DUT

Lehenengoa. Pasaiaiko Portuko Zerbitzuen Zonaldearen Antolamendurako Plan Bereziaren Berrikuspenari dagokion ingurumen adierazpen estrategiko hau ematea:

1. Ingurumen-ikerketara estrategikoa osatzeko alderdiak.

a) Ingurumen arloko karakterizazioari dagokion atalean (IIE ikerketako 5. atala) egiten den azterketa ingurumen-adierazpen estrategiko honetako azalpenezko zatia 2.3. ataleko 2. puntuan zehaztutako moduan osatu eta sakondu beharko da. Horrek berekin dakar IIE ikerketako «Plan bereziko zehaztapen eta esku-hartze ezberdinek ingurumenean eragindako eragin adierazgarrien identifikazio eta balioespena» 7. atala zentzu berean berrikusteko premia.

Por tanto, también en la asignación, ordenación y regulación de los usos globales y pormenorizados y en las condiciones de urbanización, edificación y obras, así como en la gestión específica de las actividades definidas en los usos de esas áreas se deben de tener en cuenta las determinaciones y condicionantes ambientales que posibiliten también en ellas y en su entorno adyacente que se alcancen unos estándares ambientales adecuados.

En este sentido, y siguiendo lo dispuesto en el artículo 1.a) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se debe de asegurar la incorporación e integración de los condicionantes y determinaciones de protección ambiental para esas y el resto de las áreas en los documentos normativos del plan especial, que es donde se determinan las medidas concretas que se deben de adoptar de manera preceptiva para desarrollarlo adecuadamente tanto desde el punto de vista urbanístico como desde el punto de vista ambiental; sin perjuicio de que se remita la aplicabilidad más detallada de algunas medidas ambientales a los proyectos de desarrollo del plan y/o a los instrumentos de gestión ambiental de las actuaciones portuarias.

Por otro lado, y en lo que respecta a estos instrumentos de gestión ambiental (Instrucción técnica de operaciones portuarias, Convenio de buenas prácticas ambientales), como herramientas reguladoras ambientales independientes pero complementarias al propio plan especial, se recomienda prever la necesidad de tenerlos actualizados y optimizados, revisándolos cada cierto tiempo, para asegurar en todo momento una adecuada protección del medio ambiente.

En definitiva, se observa que el EsAE y los documentos urbanísticos del plan especial incorporan unos objetivos y actuaciones positivas ambientalmente y que han tenido en cuenta convenientemente algunos elementos y condicionantes ambientales en la ordenación y regulación urbanística de los usos que plantea de forma global y para cada área portuaria, pero que, sin embargo, como se ha mencionado en el anterior apartado 2.2, existen algunas lagunas en relación con la adecuada consideración de otros criterios y determinaciones ambientales señalados asimismo al respecto en el documento de alcance emitido por la Dirección General de Medio Ambiente.

Finalmente, resultando de aplicación lo dispuesto en los artículos 4 y 6 del Decreto 211/2012, de 16 de octubre, y el artículo 44.2 de la Ley 3/1998, de 27 de febrero, y teniendo en cuenta el Decreto Foral 22/2016, de 19 de julio, en aquellos casos en los que la competencia sustantiva para la aprobación de un plan resida en la Diputación Foral de Gipuzkoa, el órgano competente para la emisión de la declaración ambiental estratégica (o memoria ambiental) lo constituye el Departamento de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas.

Por todo lo anteriormente expuesto, y en cumplimiento de lo previsto en el artículo 13 del Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas y, en el artículo 25 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental:

DISPONGO

Primero. Emitir la presente declaración ambiental estratégica de la Revisión del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia en los términos siguientes:

1. Aspectos en los que debe de completarse el estudio ambiental estratégico.

a) El análisis que se hace en el apartado correspondiente a la caracterización ambiental (apartado 5 del EsAE) deberá de completarse y profundizarse en el sentido especificado en el punto 2 del apartado 2.3 de la parte expositiva de esta declaración ambiental estratégica. Esto conlleva la necesidad de revisar en el mismo sentido el apartado 7 del EsAE «Identificación y valoración de los efectos significativos en el medio ambiente de las diferentes determinaciones y actuaciones del plan especial».

b) Aurreko puntuan zehaztutakoaren arabera burutu beharreko ingurumen arloko karakterizazioaren eta eraginaren azterketa zorrotzagoa egin ondotik, «ingurumen-integrazioarako neurri espezifikoak Arauzko eremuen arabera» izeneko atala (IIE ikerketako 8.3. atala) eremu bakoitzak jasateko ingurumen-eragin adierazgarrientzako integrazio-neurri, babes-neurri eta neurri zuzentzaile espezifiko eta zehatzak modu xeheagoan gaineratuta osatu beharko da.

c) Ingurumena Zaintzeko Programa (IIE ikerketako 9. atala) bere garapenaz arduratzen diren pertsona edota erakundeak zehaztuta osatu beharko da. Plangintzako edo proiektuko faseari (IIE ikerketako 9.2.1. atala) dagokion zainketa-programan zera zehaztu beharko da, plan berezia garatzeko proiektuetan (hirigintza-proiektua, obra-proiektua, eraikuntza eta eraikigintza-proiektuak) IIE ikerketan eta plan bereziko hirigintza-araudian zehazten diren ingurumen arloko neurri zuzentzaileak eta baldintzatzaileak barneratzen diren ala ez berrikusiko dela.

2. Plan berezira gaineratu beharreko ingurumen-integrazioarako neurriak.

a) abenduaren 9ko 21/2013 Legearen 5.2.c eta 20.2. artikuluetan ezarritakoaren arabera, Pasaiaiko Portuko Zerbitzuen Zonaldearen antolamendurako Plan Bereziaren Hirigintza Araudien B dokumentuko 7. artikuluan hura osatzen duten dokumentuen artean ingurumen-ikerketa estrategikoa gaineratu beharko da. Bere arauzko izaera zehaztuko da, plan bereziaren hirigintza arloko erregulazioan eta hura garatzeko proiektuetan (hirigintza-proiektuak, obra-proiektuak, eraikuntza- eta eraikigintza-proiektuak eta, haren lekuan, xehetasuneko ikerketak) ingurumen arloko alderdiak egokiro gaineratzen direla ziurtatze aldera.

b) Modu berean, Hirigintza Araudien B dokumentuko 6. artikulua osatu egingo da ezarritako emakidetan eta horiek arautzeko pleguetan, eragindako alderdiekin lotuta, IIE ikerketan, portuko eragiketen Instrukzio Teknikoan eta ingurumen arloko praktika onen Hitzarmenean, edo ingurumen arloko azken kudeaketarako tresna horien gainean Pasaiaiko Portu Agintaritzak garatu eta onartzen dituen derrigorrezko berrikuspenetan ingurumenari dagokionez ezartzen diren zehaztapenak gaineratu eta bete beharko direla.

c) Hirigintza Araudien B dokumentuan derrigorrez jaso beharko da (orokorrean edo zehazki 9, 10, 11, 12, 13 eta 14 artikuluetan) hirigintza-proiektuetan, obra-proiektuetan, eraikuntza- eta eraikigintza-proiektuetan eta kontuan hartu beharko direla, eragindako alderdiekin lotuta, IIE ikerketan ezarritako ingurumen arloko zehaztapenak, hala proiektuen plangintzako edo idazketako fasearekin lotuta zerrendatzen diren integrazio orokorrerako neurriei dagokienez, nola proiektu edo obra horiek egiteko portuko eremu bakoitzerako espezifiko adierazitakoei dagokienez.

d) Hirigintza Araudien B dokumentuko «Ingurumen Araudia» izeneko 43. artikulua zuzendu egin beharko da aipatzeko hirigintza esku-hartzeek kontuan hartu behar dituztela derrigorrez ingurumen-ikerketa estrategikoan zehazten diren babes-neurri eta neurri zuzentzaile guztiak, eta ez soilik proiektuak gauzatzeko fasearekin lotzen direnak. Gainera, aurrekoak ez ezik, proiektuen plangintzarako edo idazketako faserako nahiz portuko zonaldearen kudeaketa-faserako neurriak eta IIE ikerketan portuko eremu bakoitzerako jasotzen diren neurri espezifikoak aipatu beharko dira.

e) Halaber, portuko eremuetako arau partikularrak zuzendu egin beharko dira horietako bakoitzerako ezarritako «Ingurumen-integrazioa» izeneko atalari dagokienez. Hala, eremu bakoitzean aurreikusitako hirigintza esku-hartzeetan

b) Tras el análisis más detallado de la caracterización y de los efectos ambientales que se tiene que efectuar de acuerdo con lo especificado en el punto anterior, el apartado correspondiente a «Las medidas de integración ambiental específicas por áreas de Normativa» (apartado 8.3 del EsAE) deberá completarse con la incorporación más pormenorizada de aquellas medidas de integración, protección, y corrección específicas y concretas para los efectos ambientales más significativas que soporta cada área.

c) Deberá de completarse el programa de vigilancia ambiental (apartado 9 del EsAE), definiendo las personas y/o entidades encargadas de su desarrollo. El programa de vigilancia correspondiente a la fase de planeamiento o de proyecto (apartado 9.2.1 del EsAE) especificará que se supervisará que los proyectos de desarrollo del plan especial (proyecto de urbanización, proyecto de obras, proyecto de edificación y construcción) contemplen las medidas correctoras y los condicionantes ambientales que se especifican en el EsAE y en la normativa urbanística del plan especial.

2. Medidas de integración ambiental que deben añadirse al plan especial.

a) Según lo establecido en los artículo 5.2.c y 20.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, el artículo 7 del documento B de las Normas Urbanísticas del Plan Especial de ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Pasaia deberá incorporar entre los documentos que deben de formar parte integrante del mismo al estudio ambiental estratégico. Se especificará su carácter normativo de cara a asegurar convenientemente la incorporación de los aspectos ambientales (medidas de integración, prevención y corrección ambiental, y plan de supervisión ambiental) en la regulación urbanística del propio plan especial y en las de sus proyectos de desarrollo (proyectos de urbanización, proyectos de obras, proyectos de edificación y construcción y, en su caso, estudios de detalle).

b) De la misma forma, el artículo 6 del documento B de las Normas Urbanísticas se completará estableciendo que 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 estos últimos instrumentos de gestión ambiental desarrolle y apruebe la Autoridad Portuaria de Pasaia.

c) El documento B de las Normas Urbanísticas deberá recoger (de forma global, o específicamente en los artículos 9, 10, 11, 12, 13 y 14) que los proyectos de urbanización, los proyectos de obras, y 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 planeamiento o redacción de proyectos, como las específicamente señaladas para cada área portuaria en las que se inscriban esos proyectos u obras.

d) Deberá corregirse el artículo 43 «Normativa Ambiental» del documento B de las Normas Urbanísticas para hacer referencia a que las actuaciones urbanísticas deben de tener en cuenta todas las medidas protectoras y correctoras definidas en el Estudio Ambiental Estratégico, y no solo las correspondientes para la fase de ejecución de proyectos, mencionando, además de las anteriores, las medidas correspondientes para la fase de planeamiento o redacción de proyecto, para la fase de gestión de la zona portuaria, y las medidas específicas para cada área portuaria que se recogen en el EsAE.

e) Igualmente, deberán de corregirse las normas particulares de las áreas portuarias en lo referente al apartado «Integración Ambiental» establecido para cada una de ellas, haciendo referencia a que las actuaciones urbanísticas previs-

ingurumen-ikerketa estrategikoan zehaztutako babes-neurri eta neurri zuzentzaile guztiak kontuan hartuko direla aipatu beharko da, eta ez soilik proiektuak gauzatzeko faseari dagozkionak.

Horri dagokionez, aurreko 1 b) atalaren arabera horren inguruan egin beharreko azterketaren ondorioz eremu bakoitzerako IIE ikerketarekin lotutako neurri espezifiko guztiak horietako bakoitzaren arau partikularren «Ingurumen-integrazio» izeneko atalean barneratu beharko dira espresuki; edo, hori ez balego, eremu bakoitzaren arau partikularrei buruzko atal hori IIE ikerketara gaineratu beharko da, bertan ezarritako ingurumen-integrazioarako neurri guztiak oro har aipatuz, nahiz eremu bakoitzarako ezartzen direnak esplizituki eta espezifikoki aipatuz.

f) 1. eremuko (Ondartxo) eta 5. eremuko (Antxo) araudi partikularrean jasotzen den moduan, eta arrazoi berdinak direla medio, 7. eremuko (Lezo Iparraldea) eta 8. eremuko (Ontziolak) araudi partikularretan (eta IIE ikerketaren dagozkion ataletan) aurreikusten diren altuera handiko eraikin eta egiturei dagokionez (estaldurapeko gai solidoak eta itsasontziak eraiki eta konpontzeko egiturak, hurrenez hurren) horietako proiektuetan paisaia-integrazioarako ikerketa bat gaineratzeko premia barneratu beharko da, ekainaren 3ko 90/2014 Dekretuaren 7. artikuluan xedatzen den moduan.

3. Ingurumen-ebaluazio estrategikoko prozesuaren amaiera.

a) Plan eta programetako ingurumen-ebaluazio estrategikoaren prozedura arautzen duen 211/2012 Dekretuaren 13. artikuluko 4. atala betez, organo sustatzaileak dokumentu bat eratu eta onartu beharko du, GFAko Ingurumen Zuzendaritzari igorriko zaiona, ingurumen-adierazpen estrategiko honetan ezarritako ingurumen arloko alderdiak nola integratu diren islatzeko.

b) Halaber, plana behin betikoz onartu ondoren, organo sustatzaileak eskuragarri ipiniko du bitarteko elektronikoak baliatuz Dekretu horretako 15. artikuluan barneratzen den dokumentazioa.

4. Indarraldia.

21/2013 Legearen 27.1 artikuluan ezarritakoarekin bat etorrituz, adierazpen honek indarraldia galduko du, eta dituen berezko eraginak amaituko ditu, baldin eta, Gipuzkoako ALDIZKARI OFIZIALEAN argitaratu eta gero, plana ez bada onartzen argitaratzen denetik bi urteko epean, gehienez.

5. Argitaratzea.

Agintzea ingurumen adierazpen estrategiko hau argitara dadin Gipuzkoako ALDIZKARI OFIZIALEAN eta zuzendaritza.»

Hau guztia denen jakinaren gainean jartzen da.

Donostia, 2017ko martxoaren 16a.—**Lourdes Sanjuán Artegain**, idazkari teknikoa. (1986)

tas en cada área tendrán en cuenta todas las medidas protectoras y correctoras definidas en el Estudio Ambiental Estratégico, y no solo las correspondientes para la fase de ejecución de proyectos.

En este sentido, todas las medidas específicas relacionadas en el EsAE para cada área que se desprendan del análisis que se tiene que hacer al respecto según el apartado 1 b) anterior, deberán incluirse expresamente en el apartado «Integración Ambiental» de las normas particulares de cada una de ellas; o, en su defecto, ese apartado de las normas particulares de cada una de las áreas deberá remitirse al EsAE, mencionando y refiriéndose tanto de forma general al conjunto de las medidas de integración ambiental en él establecidas, como de forma explícita y específica a las que establece para cada una de las áreas.

f) De la misma forma que se recoge en la normativa particular de las áreas 1 Ondartxo y 5 Antxo, y por las mismas razones, la normativa particular del área 7 Lezo Norte y del área 8 Astilleros (y los apartados correspondientes del EsAE) incluirán para las edificaciones y estructuras de gran altura que se prevén (graneles sólidos bajo cubierta y estructuras de construcción y reparación naval, respectivamente) la necesidad de que sus proyectos incorporen un estudio de integración paisajística, tal y como se contempla en el artículo 7 del Decreto 90/2014, de 3 de junio.

3. 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.

4. Vigencia.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 27.1 de la Ley 21/2013, la presente declaración perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicado en el BOLETÍN OFICIAL de Gipuzkoa, no se hubiere procedido a la aprobación del plan en el plazo máximo de dos años desde su publicación.

5. Publicación.

Ordenar la publicación de esta declaración ambiental estratégica en el BOLETÍN OFICIAL de Gipuzkoa.»

Lo que se publica para conocimiento general.

San Sebastián, a 16 de marzo de 2017.—**La secretaria técnica**, Lourdes Sanjuán Artegain. (1986)