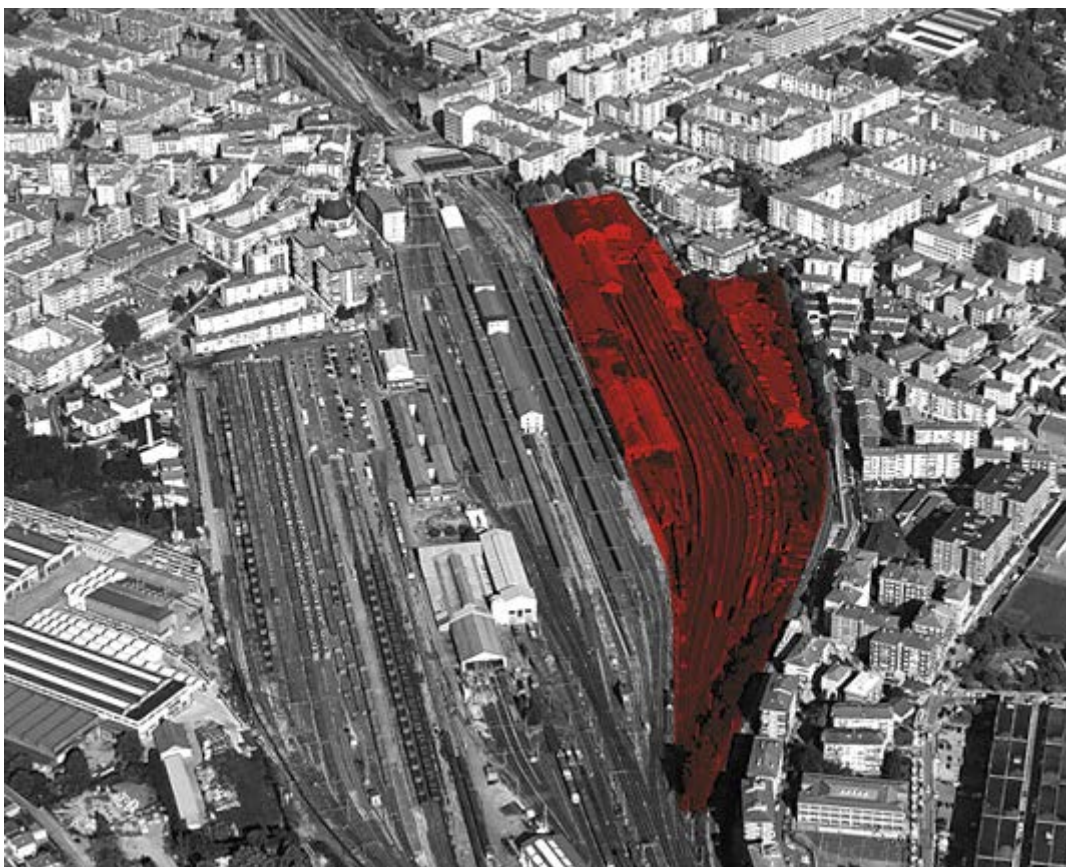




**FORMULAZIO DOKUMENTUA**  
**HAPN BARRUKO ALDAKETA IRUNGO TRENBIDE EREMUAN**

**SUSTATZAILEA: IRUNGO UDALA**

**IRUN, 2018ko OTSAILA**



## AURKIBIDEA

1. AURREKARIAK
  - a. Aurrekariak
  - b. Indarreango Plan Nagusia
  - c. Lurzoru-desafektazioa eta Hitzarmena
2. PLAN NAGUSIA ALDATZEKO PROPOSAMENA
  - a. Antolamendu-eremua
  - b. Aldaketaren xedea
3. LURRALDE ANTOLAMENDUAREN ARAUDIA.
  - a. Lurraldea antolatzeko gidalerroak.
  - b. Donostialdea-Bidasoa Behereko Lurralde Plan Partziala.
  - c. Lurralde Plan Sektorialak.
4. AFEKTAZIO SEKTORIALAK.
5. INGURUMEN EBALUAZIO ESTRATEGIKOAREN PROZEDURA.-
6. LURZORUAREN KALITATEAREN DEKLARAZIOA.-

### I. Eranskina:

Plan Nagusiaren fitxa

### Planoak:

- 1.- Kokapena
- 2.- Partzelarioa
- 3.- Lurralde Plan Partziala

## 1.- AURREKARIAK

### a. AURREKARIAK

Gaur egun, Irungo trenbide-plataformak geldirik eta zaharkituta dauzka bere instalazioak, eta ez luke hala izan behar, gaur egun zerbitzuak zabaltzeko eta kalitatezkoak izateko eskariak planteatzen baitira, eta horrela ezin zaie erantzun eskari horiei.

Horregatik, plataforma horretan gaur egun dauden bi trenbide-sistemak (ADIFen, ETSren eta Euskotrenen titulartasuna) eguneratze- eta birmoldatze-prozesu batean sartuta daude, eta horren helburua da zerbitzuaren maila hobetzea bai bidaiarienean bai merkantzienean.

Alde horretatik, Sustapen Ministerioak azterlan tekniko batzuk enkargatu ditu azken urteotan, Irungo trenbide-azpiegiturak batera berrantolatzeke, eta bi helburu kontuan hartuta: Euskal "Y" izeneko abiadura handiko sare berria trenbide-eremu horretan sartzeko eta bidaiarien eta merkantzien geltokiak birmoldatzea eta lekualdatzea, hori ere beharrezkoa baita.

Azterlan horien helburuetan sartuta dago hiriguneko trenbi-azpiegiturak hobetzea gainerako Administrazio eta erakunde publiko eskudunekin hitzartuta.

Esparru horretan eta behar horiek daudelarik, Plan Nagusiaren Berrikuspenaren lehentasunezko helburuetako bat da Irungo trenbide-eremua berrantolatzea. Helburu hori **protokolo batean** zehaztu zen, **zeina 2011ko martxoaren 11n sinatu zuten** Sustapen Ministerioak, Eusko Jaurlaritzak, Gipuzkoako Foru Aldundiak, Irungo Udalak, Adifek, Renfe-operadoreak eta Euskotrenbideak-ek.

Protokoloaren oinarria da Irungo trenbide-eremua hil ala bizikoa dela hiria garatzeko, hartzen duen lurraldeagatik. Izan ere, egungo trenbide-instalazioek lurra zatitzen dute hiriko erdialdeko hiri-bilbean, bai espazio aldetik bai funtzionaltasun aldetik. Eta horrelaxe erakusten du honako irudi honek.



1. Irudia: hiriko eremu urbanizatua; gaur egun, AP-8 autobideak eta GI 636 errepide nazionalak mugatzen dute batik bat; gorriz agertzen da egungo trenbide-plataformak erdialdea non ukitzen duen.

Horretarako, protokoloak jasotzen du Sustapen Ministerioak egingo zituela trenbide-instalazioak Irunera abiadura handia iristeak gerora ekarriko dituen beharretara egokitzeko beharrezko diren azterlan teknikoak eta ekonomikoak. Aurreikusten zuen, gainera, egungo geltokia birkokatu eta geltoki intermodala bihurtzea eta, halaber, Euskotrenen sarea integratzea.

Ordea, Irungo Hiri Antolamenduko Plan Nagusia onesterakoan, Sustapen Ministerioak oraindik ez zeuzkan amaituta Irungo trenbide-instalazioak birmoldatzeko beharrezkoak ziren azterlan teknikoak. Horregatik, plan horrek **antolamendu-proposamen bat bakarrik jasotzen du, loteslea ez dena trenbide-azpiegiturei dagokienez**. Proposamena 2011ko protokoloan ezarritako irizpideetan oinarrituta egin da, eta, halaber, kontuan hartu dira trenbide-eremua birmoldatutakoan erabilgarri geratu litezkeen lurrei buruz Ministerioak hasieran aurreratutako zituen aurreikuspenak.

## **b. INDARREANGO PLAN NAGUSIA**

2015ko urtarrilaren 28an onetsitako Hiri Antolamenduko Plan Nagusiak hirigintza-garapeneko eremu bat mugatzen du, egungo trenbide-plataforma eraldatzeari lotua, 0.2.01 Entorno Estación eremua izenekoa, eta mugatutako azaleraren egiturazko hirigintza-erregimena ezartzen du.

Eremuaren hirigintza-zehaztapenak, aurrekarietan aurreratu diren bezala, baldintzatuta daude; izan ere, trenbide-plataformak hartzen dituen lurzoruak erabilera horretarako izan behar baitute, eta, beraz, plan nagusiak adierazitzen dituen zehaztapenak ez dira lotesleak haiekiko.

Horrela izanik, 1. eranskinean jasotzen dena da HAPNk 0.2.01 eremurako adierazten duen Egiturazko Hirigintza Erregimena. Ondoren, eskema orokor bat erakusten da:

### **HIRIGINTZA SAILKAPENA**

Hiri-lurzorua .....azalera: 362.271,17 m<sup>2</sup>a

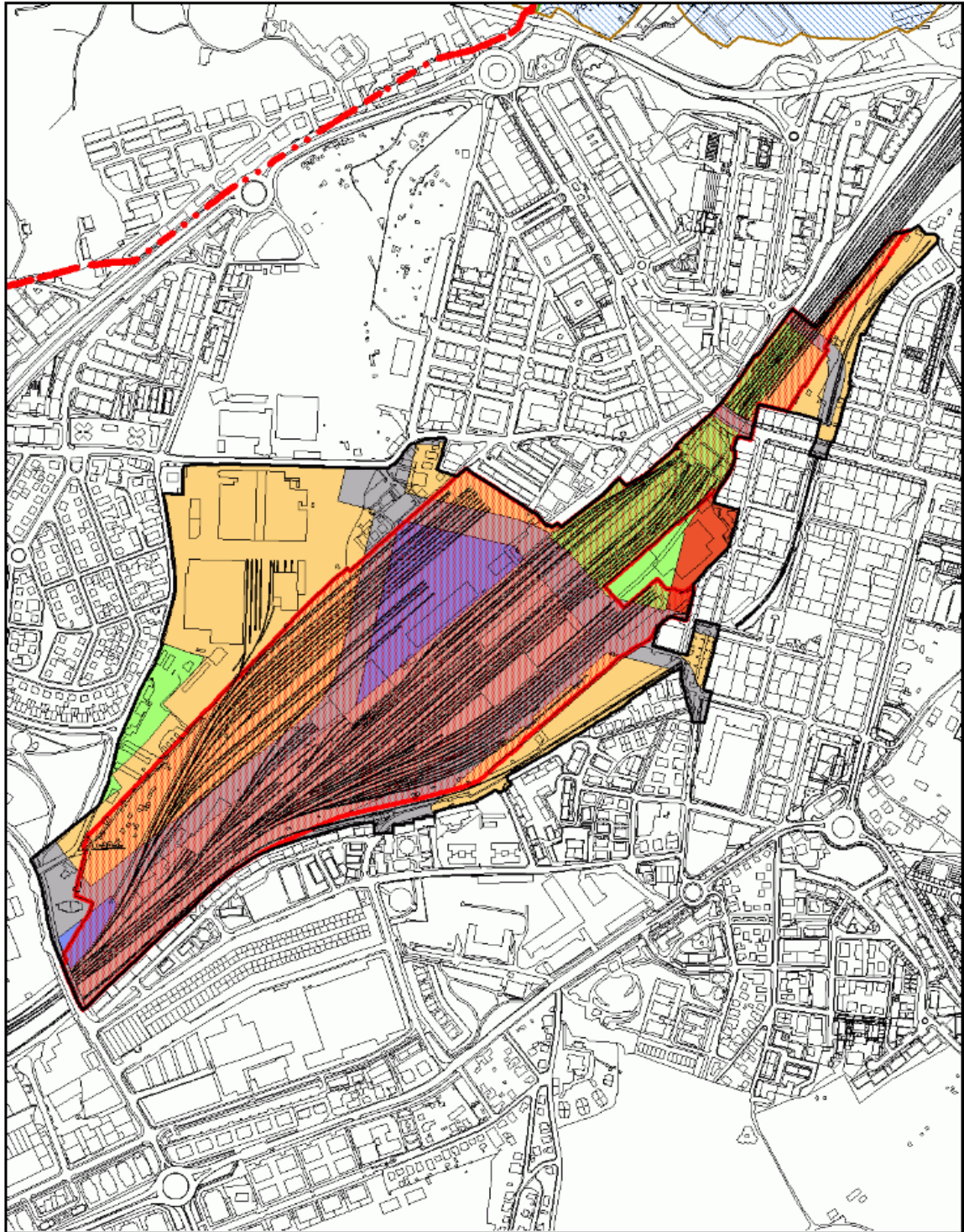
### **KALIFIKAZIO GLOBALA**

- Bizitegikoa (R) .....azalera: 139.951,96 m<sup>2</sup>a
- Ekonomi Jarduerak (A) .....azalera: 24.760,68 m<sup>2</sup>a
- Trenbide Sistema Orokorra .....azalera: 77.765,81 m<sup>2</sup>
- Ekipamendu Sistema Nagusia (E) .....azalera: 6.652,47 m<sup>2</sup>a
- Gune Librean Sistema Nagusia (L) .....azalera: 39.474,23 m<sup>2</sup>a
- Bide Sistema Orokorra (V) .....azalera: 73.666,02 m<sup>2</sup>a



**ÁMBITO: ENTORNO ESTACIÓN**

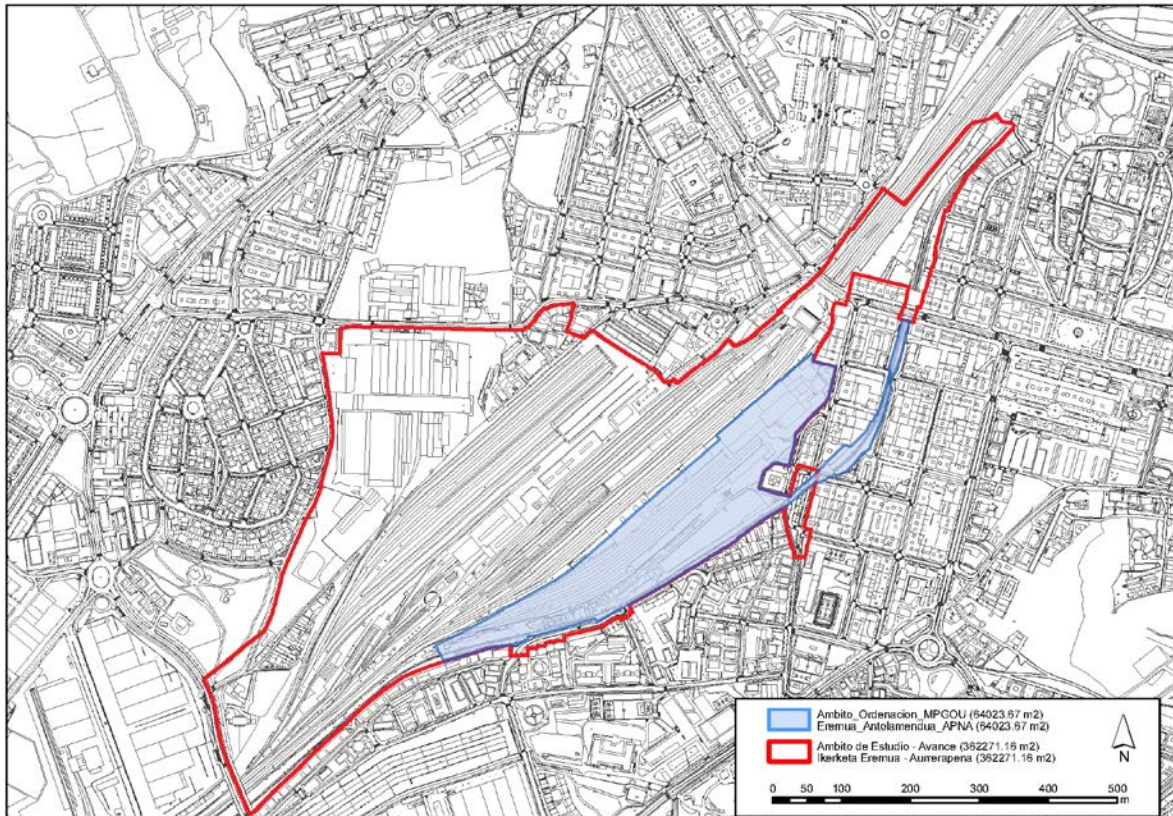
**0.2.01**



2. irudia: Plan Nagusiko eramuaren fitxarekin batera doan plano. Gorriz marratutako eremuak egungo trenbide-azpiegiturari dagokionez loteslea ez den zatia erakusten du.



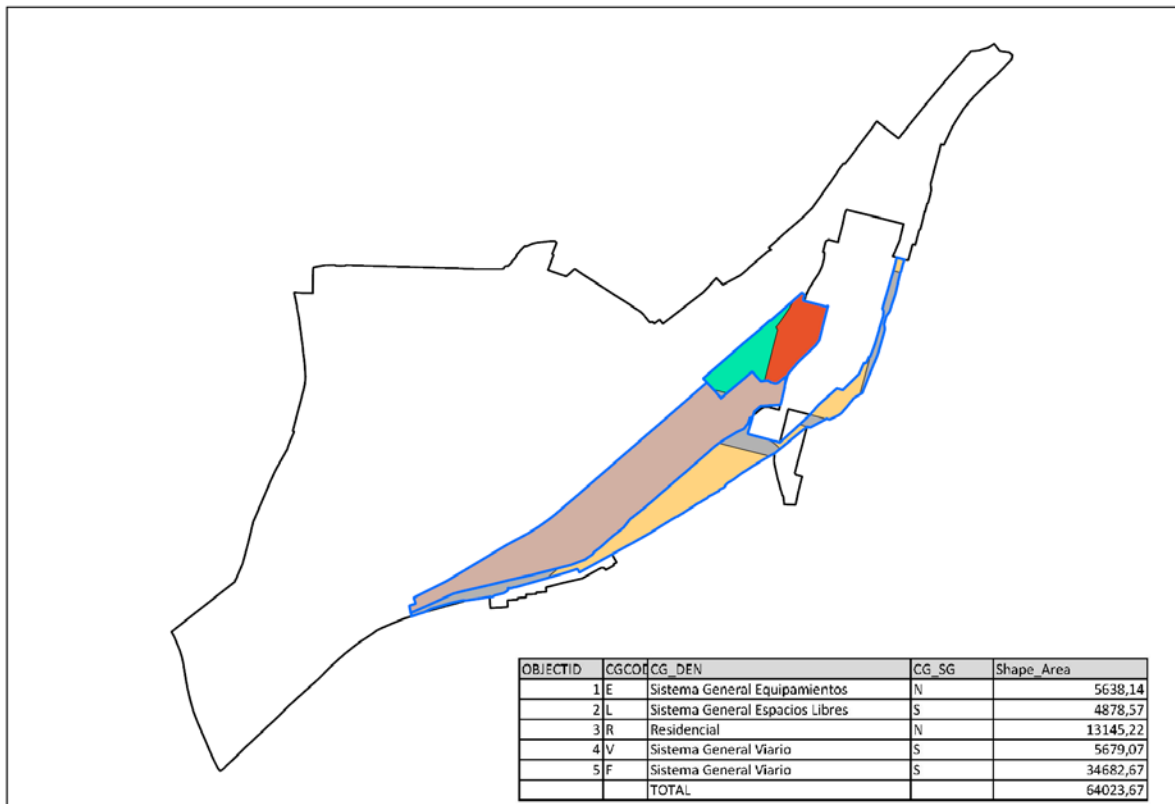
Egitura-antolamendu xehatuaren zehaztapen berriak ezartzeko planean egin behar den plan xedapen-aldaketak 0.2.01 Entorno Estación eremuaren zati bat ukitzen du, 64.023,67 m<sup>2</sup>a-ko azalerakoa, ondorengo irudian deskribatzen den bezala:



3. irudia: Gorriz, 0.2.01 Entorno Estación eremua, HAPNren mugapenaren arabera, eta urdinean, xedapen-aldaketaren eremua.

Honako hau da 64.023,67 m<sup>2</sup>a-ko HAPNren Aldaketaren eremuari dagokion Egiturazko Hirigintza Erregimena:





#### **HIRIGINTZA SAILKAPENA**

**Hiri-lurzorua..... azalera: 64.023,67 m<sup>2</sup>a**

#### **KALIFIKAZIO GLOBALA**

- **Bizitegikoa (R)..... azalera: 13.145,22 m<sup>2</sup>a**
- **Ekonomi Jarduerak (A)..... azalera: 0 m<sup>2</sup>a**
- **Trenbide Sistema Orokorra ..... azalera: 34682,67 m<sup>2</sup>a**
- **Ekipamendu Sistema Nagusia (E)..... azalera: 5.638,14 m<sup>2</sup>a**
- **Gune Librean Sistema Nagusia (L) ..... azalera: 4.878,57 m<sup>2</sup>a**
- **Bide Sistema Orokorra (V)..... azalera: 5.679,07 m<sup>2</sup>a**

### c. LURZORU DESAFEKTAZIOA ETA HITZARMENA

Bi urte igaro dira, Plan Nagusia behin betiko onetsi zenetik, eta 2017an, Sustapen Ministerioak interesa agertu du trenbide-aduana zaharrari lotuta zeuden trenbide-eremuak hartzen dituen lurren zati bat antolatzeko, hiri-bilbean sartu daitezen, eta horretarako, 33.888 m<sup>2</sup>-ko azalera desafektatu du. Hori erakusten da ondorengo irudian.



4. irudia: Adifek 2017ko irailaren 27an trenbide-erabileratik desafektatutako azalera, Adifera bertara ondare-ondasun gisa sartua.

Lurzoru horiek desafektatuta, gaur egun aukera sortzen da Plan Nagusiak 0.2.01 Entorno Estación izeneko eremuaren barruan sartu zuen eremuaren zati baten hirigintza-antolamenduari ekiteko. Horretarako, halere, Plan Nagusiaren Xedapen Aldaketa bat izapidetu beharra dago.

Helburu horrekin, Irungo Hiri Antolamenduaren Plan Nagusiaren Xedapen Aldaketa bat idaztea erabaki du udalak, helburutzat hartuta erabilera berriak antolatzea eta trenbide-erbileratik desfektatutako lurzoruak dituen 0.2.01 eremuko zatia hiri-bilbean sartzea.



## 2.- PLAN NAGUSIAREN XEDAPEN ALDAKETARAKO PROPOSAMENA

### a. ANTOLAMENDU EREMUA

Esan den bezala, egiturazko antolamendu xehatuaren zehaztapen berriak **0.2.01 eremu globalaren zati batean** ezarriko dira. Zatiak **64.023,67 m<sup>2</sup>a** du; eta, guztiak, berriz, 362.271,17 m<sup>2</sup>a.

Alde honek muga argia dauka trenbide-sistema orokorrarekin mutur batean, eta bizitegiko eremu urbanizatarekin, beste muturrean. Eremuak hanka bat du iparrerantz hedatzen dena, eta ETSren lineari eta lurri dagokie. Horren helburua da hirigintza-antolamendu berrira sartzea Topoaren trazaturako irtenbide osatu bat, hiriko toki horretan urrundu egiten baita Adifeko trenbide-ingurutik Colon ibilbideko geltokirantz.



5. irudia: HAPNaren eremua, trenbide-erabileratik desafektatutako eremua sartzen duena.

## **b. ALDAKETAREN XEDEA**

Eremuko egiturazko antolamendu xehatua (5. Irudia) da Plan Nagusiaren Xedapen Aldaketaren helburu espezifikoa. Eremu horretan, Ministerioak trenbide-erabileratik desafektatu berri dituen lurzoruak sartzen dira (4. Irudiak erakusten duenez). Halaber, helburua du 64.023,67 m<sup>2</sup>a-ko eremu zehatz horren gainean urbanizatzeko eta eraikitzeko prozesua hasteko aukera emango duten hirigintza-antolamenduko zehaztapenak finkatzea ere.

Aldaketaren proposamenak kontuan hartu beharko du egungo trenbide-arrastoak ukitzen duen gune osoa, eta bateragarria izan beharko du sinatutako protokoloan hasieran aurreikusitako helburuekin, horrela ahalbidetu dadin erabilera berriak garatzea, aukera emango dutenak eremua bere ingurunean integratzeko, hirian sartzea eta mugikortasun jasangarria erraztuz. Era berean, antolamendu berriak kontuan hartu beharko du trenbide gunea lur azpian egitea, egingarria dela frogatzen bada, eta, halaber, Geltoki Zentral Bateratua egikaritzea, trenaren (abiadura handia eta aldirikoak), Donostialdea metroaren eta hiriarteko autobusen arteko garraio-moduak trukatzeko aukera emango duena.

Aduana zaharraz gainera, atzealdean dituen lurrak ere sartu beharko ditu, eta Euskotrenen linearen egungo trazatua ere bai, antolamendu berria trazatuan sartzeko aukera emateko beharrezkoak diren jarduketak aztertze aldera.

**Beraz, zerbitzu-gune berria emango zaio hiriari, ekonomi jarduerak izango dituen, eta bizitegikoak ere bai hala dagokionean, eta baita berdeguneak eta beharrezko ekipamenduak ere eremu berriko beharrak ez ezik hiriko erdialdekoak ere konpontzeko.**

Nolanahi ere, antolamendu berria Geltoki Zentralaren kokapenera eta egikaritzera lotuta geratuko da lehentasunez. Geltoki hori “trenbide artean” kokatuko da, irtenbide egokiagoak frogatzen badira aldatzeko aukeraren kalterik gabe. Gainera, Autobusen Geltoki Zentrala ere eremu horretan kokatu beharko da, nahi den intermodalitate hori errazte aldera. Hori guztia, Adifen, ETSren, Gipuzkoako Foru Aldundiaren eta Irungo Udalaren artean adosten den hitzarmeneko aurreikuspenekin bat etorritik.

Arreta berezia eman beharko zaio Aduanako eraikin zaharrari. Bertan planteatzen den esku-hartzeak aukera emango du fatxada-ertz bat hiri finkaturantz eraikitzeko, eraikin



zahar eta enblematikoaren burualdea mantenduz. Ekipamendu publikoren baterako izan liteke eraikin hori.

Hirigintza-izapide hori abiapuntua izango da Irungo trenbidearen ingurunean egingo diren urbanizazio- eta eraikitze-jarduketetan. Horrela, bada, hurren urrats handia geltoki intermodala egitea izango da, eta, dagoeneko, Sustapen Ministerioak horrekiko konpromisoa agertu du, proiektu anbizioso bat pentsatua, nazioarteko lehiaketa publikora aterako dena.

### **3.- LURRALDE ANTOLAMENDUAREN ARAUDIA.-**

**EAEko Lurralde Antolamenduaren Legeak (1990)** ezartzen du EAEko lurralde-antolamenduaren esparru juridikoaren oinarria. Lurraldea antolatzekeo tresnak zehazten eta erregulatzen ditu.

Honako hauek dira tresna horiek: Lurraldea Antolatzekeo Gidalerroak (LAG), Donostialdea-Bidasoa Beherekeo Lurralde Plan Partziala (LPP) eta Lurralde Plan Sektorialak.

Lurraldea Antolatzekeo Gidalerroek dute nagusitasuna; bigarren, Lurralde Plan Partzialek, eta, gero, Lurralde Plan Sektorialek.

Udal-plangintzak eta, beraz, HAPNAk bete beharra dauzka haren gainetik dauden lurralde-antolamenduko tresnek ezartzen dituzten zehaztapenak.

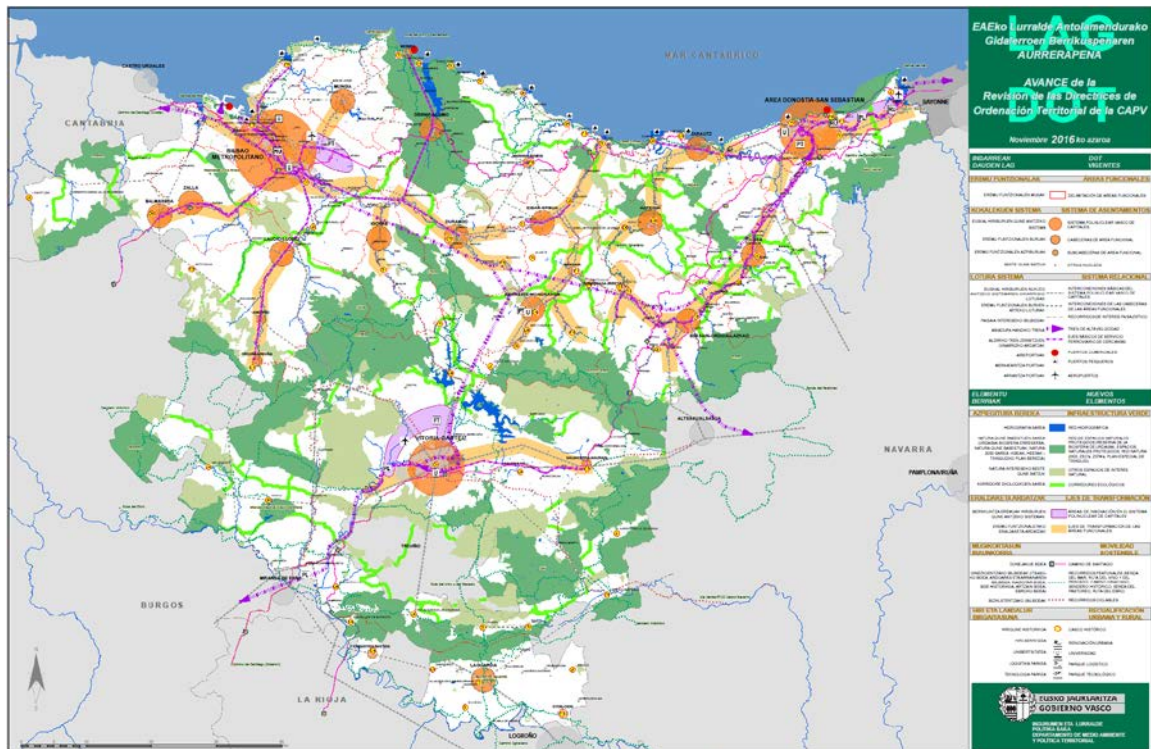
Era berean, Lurzorua eta Hirigintzari buruzko ekainaren 30eko 2/2006 Lege autonomikoa eta Lurzoruaren eta Hiri Birgaitzeari buruzko Lege estatala, zeinaren testuategina urriaren 30eko 2/2015 Errege Lege Dekretuak onetsi zuen, bete beharra dauzka plan nagusiaren aldaketak.

#### **a. LURRALDEA ANTOLATZEKEO GIDALERROAK**

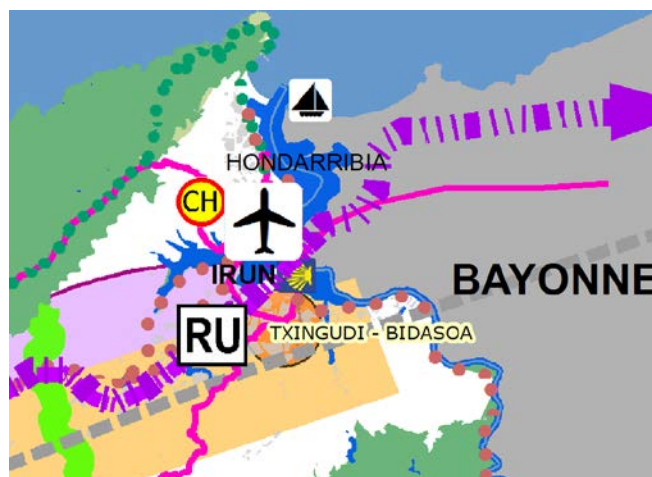
Lurraldea Antolatzekeo Gidalerroen funtzio nagusiak dira lurralde-oreka bermatzeko irizpideak eta arauak formulatzea, lurraldea antolatzekeo eta lurraldeko eremuak erabiltzekeo erreferentziatzeko esparru bat eraikitzea, eta Estatuarekin edo beste autonomi erkidego batzuekin batera jardun beharrekeo lurralde-ekintzak aurreikustea.

Berrikusten ari dira EAEko Lurraldea Antolatzekeo Gidalerroak.

2015ean hasi zen Lurraldea Antolatzekeo Gidalerroak berrikusteko prozesua. 2016ko Euskal Hiria Kongresuan, aurrerakina aurkeztu zen; 2017ko Euskal Hiria Kongresuan, hasieran onesteko dokumentua aurkeztu zen, baina oraindik ez da onetsi.



6. irudia: 2016ko azaroko Sintesi Mapa, Lurraldea Antolatzeko Gidalerroen Aurrerakin-dokumentukoa



7. irudia: Sintesi Mapako Txingudi-Bidasoa gunea, handiagotuta

Sintesi-mapak Donostia – Bidasoa beheara hirialde funtzionaleko azpihiriburu gisa agertzen du Irun, hiri-berrikuntza aipatuz. Lurraldea eraldatzeko ardatzei dagokienez, berrikuntza-eremuaren barruan dago, Donostiari lotuta, hiriburu-sistema polinuklearrean eta baita hirialde funtzionalak eraldatzeko ardatzean ere.

Mapan jasotzen den erlazio-sistemari dagokionez, alde batetik, hiriburu-sistema polinuklearreko oinarritzko interkonexioa (bide-sistema) agertzen da, eta, halaber, abiadura handiaren ardatzea eta aldiriko zerbitzuen oinarritzko ardatza ere agertzen dira. Mugikortasun jasangarri gisa, Santiago bidea eta bizikleta-ibilbidea jasotzen dira. Azkenik, sare hidrografikoa eta azpiegitura berdea adierazten dira, hala nola, natur gunek eta korridore ekologikoak.

Honako hauek adierazten dituzte aurrerakin-dokumentuko lurraldea antolatzeke gidalerroak aplikatzeko arauak: Nahitaez bete beharreko gidalerroak, eraginkortasun positiboko gidalerroak eta gobernantzako gidalerroak.

Alde horretatik, HAPNren Aldaketak kontuan hartuko ditu gidalerro guztiak, eta bete egingo ditu derrigorrez bete beharreko gidalerroak. Hala ere, plana 14. artikuluan adierazitakoaren ildoan dago, han zehazten baita Irungo trenbide gunean esku-hartzea goi-mailako teknologietara lotuta dagoen edo berrikuntza-aukera duen lurzorua antolatzea dela hiria berritzeko eragiketaren barruan, eta horregatik, bikaitasun-osagaia duen eremua dela abiadura handiko geltokia proiektatu delako.

## **b. DONOSTIALDEA-BIDASOA BEHEREKO LURRALDE PLAN PARTZIALA**

Lurralde-plan partzialek berariaz zehazten dituzte lurraldea antolatzeke gidalerroen antolamendu-irizpideak aurreikusitako hirialde funtzional bakoitzerako.

2016ko uztailaren 27an onetsi zen behin betiko Donostialdea – Bidasoa Behereko hirialde funtzionaleko lurralde-plan partziala.

Lurralde-plan partzialaren honetako antolamendu-eremuan sartzen dira Andoain, Astigarraga, Donostia, Errenteria, Hernani, Hondarribia, Irun, Lasarte-Oria, Lezo, Oiartzun, Pasaia, Urnieta eta Usurbilgo udal-mugarteak.

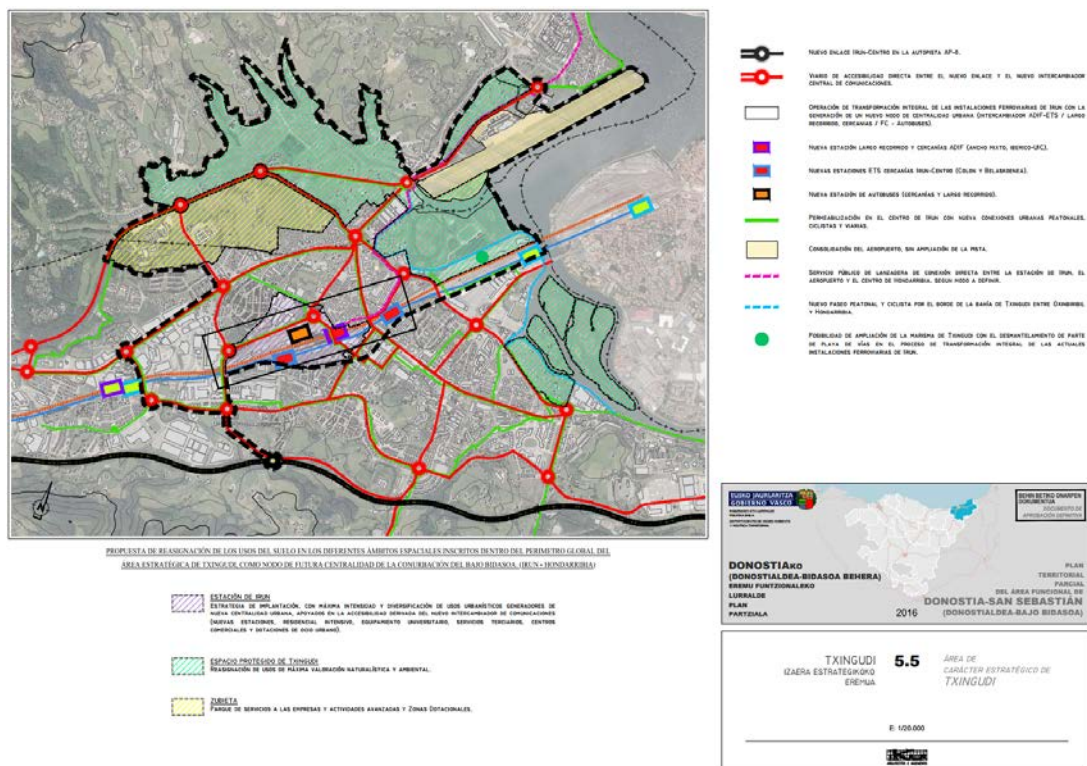
Hirialde funtzionala 376 Km<sup>2</sup>-koa da, eta bertan, 400.000 biztanletik gora bizi dira. Beraz, populazio handiko lurraldea da (1.000 biztanletik gora Km<sup>2</sup>-ko), eta baldintza ezin hobeak ditu



gizakia bertan bizi dadin, klima ona duelako, oso paisaia ederra eta kokapen geografiko estrategikoa, Europako komunikazioak nahitaez bertatik pasa behar dutelako.

Lurralde antolatzeko gidalerroek bezala, lurralde-plan partzialak ere proposamen- eta arau-izaerako zehaztapenak jasotzen ditu. Irungo trenbide-eremuko HAPNren Aldaketak arauzko zehaztapenak betez sartzen du haien esparrua.

HAPNren Aldaketari eragiten dion zehaztapen esanguratsuenetako bat da behin betiko onetsitako lurralde-plan partzialak Txingudi eremu estrategikotzat hartzen duela, eta bertan adierazten da Irungo trenbide-instalazioen eraldaketa integrala, hiri-zentralitatea duen nodo berri bat sortuz, ondoko irudian erakusten den bezala:



8. irudia: 2016ko azaroko Sintesi Mapa, Lurraldea Antolatzeko Gidalerroen Aurrerakin-dokumentukoa

### **c. LURRALDE PLAN SEKTORIALAK**

Honako hirigintza-eremuen arabera antolatzen dute EAEko lurralde osoa: Ingurumena (ibai eta erreka ertzen antolamendua, itsasertzearena, hezeguneena, nekazaritza eta basoena,...), Azpiegitura (trenbide-sarea, errepideak, energia eolikoa, ...), Ekonomi jardueretarako eta merkataritza-ekipamenduetarako lurzorua.

Honako eremu hauek dira lurralde-plan sektorialak behin betiko onetsita dauzkatenak:

- Nekazaritza eta basoetako LPS
- Ibai eta Erreka ertzeen antolamenduko LPS
- Errepideen plan sektoriala (Araba)
- Plan de Energía Eólica
- Trenbide-sarearen LPS, EAEn
- Ekonomi jardueretarako eta merkataritza-ekipamenduetarako lurzoru publikoa sortzeko LPS
- PTS de Zonas Húmedas
- Itsasertza babesteko eta antolatzeko LPS
- PTS de Infraestructuras de Residuos Urbanos de Gipuzkoa
- Gipuzkoako bizikleta-bideen LPS

Idazten eta izapidetzen

- PTS de Suelo para la Promoción Pública de Viviendas
- Garraioaren sare intermodalaren eta logistikaren LPS

Era berean, plan sektorial horiek ukitzen dizkieten zehaztapenak bete beharko ditu plan nagusiaren aldaketak.

#### **4.- AFEKTAZIO SEKTORIALAK.**

Bestalde, legeria sektorialean jasotako lurralde-afektazio batzuk bete beharko ditu eremuak, eta haietarako, dagozkion aginduzko txostenak lortu beharko dira.

Bereziki nabarmentzen dira honako hauek:

##### **.-ZORTASUN AERONAUTIKOAK.-**

Eremu hori Donostiako Aireportuari dagozkion legezko Zortasun Aeronautikoen gunean dagoenez, zortasun aeronautikoei eta horietatik eratorritako afektazio akustikoei dagokien araudi sektoriala bete behar du plan nagusiaren aldaketak.

Kontuan hartuta 2591/1998 Errege Dekretuko bigarren xedapen gehigarria, apirilaren 26ko **297/2013 Errege Dekretuak aldatua**, zeinaren bidez aldatzen baita Zortasun Aeronautikoei buruzko otsailaren 24ko 584/1972 Dekretua eta zeinaren bidez aldatzen baita Interes Orokorreko Aireportuen eta haien Zerbitzu Gunearen Antolamenduari buruzko abenduaren 4ko 2591/1998 Errege Dekretua, Neurri Fiskal, Administratibo eta Sozialei buruzko abenduaren 30eko 13/1996 Legeko 166 artikulua xedatutakoa egikaritzuz.

##### **.-TRENBIDE AZPIEGITURAK eta zortasunen eragina.-**

Era berean, Trenbide Sektoreko irailaren 29ko 38/2015 Legeak xedatutakoa beteko da, trenbide-azpiegiturek hirigintza-plangintzan duten eraginari dagokionez.

### **.-KULTUR ONDAREA.-**

Plan nagusiaren aldetaren esparruan, Aduanako eraikina sartzen da. Interes historiko eta arkitektonikoa duten eraikin/elementu eraikitza hartzen da, eta Plan Nagusiaren katalogoan sartuta geratzen da, R1 kodearekin, Egitura Kontserbazio Mailaren babes-maila duela. Maila horrek babestu egiten ditu eraikinak, haien egitura mantentzeari dagokionez, baina amaitzen du esku hartzea hura erabilera berrietara egokitzeko, betiere eraikina biltzen duena osatzen duten elementuak errespetatzen badira.

### **ONDARE ARKEOLOGIKOA.-**

Plan Nagusiaren eremuan sartuta dago ondare arkeologikoaren guneak adierazten duen azalera, nahiz eta dokumentu honen xedeko HAPNren Aldaketaren xedeko eremua ukituta ez gertatu.

### **AFEKTAZIO AKUSTIKOAK**

Zaratari buruzko 37/2003 Legeko 17. artikuluan xedatutakoaren arabera, hirigintza-plangintzak kontuan hartu beharko ditu bertan, hura garatzeko emandako arauetan eta haiek egikaritzeko egindako administrazio-jardueretan ezarritako aurreikuspenak.

Urriaren 19ko 1367/2007 Errege Lege Dekretuko 13. artikulua, lege horrek garatzen baitu Zaratari buruzko azaroaren 17ko 37/2003 Legea, zonifikazio akustikoari dagokionez, kalitate-helburuei eta igorpen akustikoei dagokionez, adierazten du plangintzako figura guztiek esplizituki jasoko dutela eremu akustikoetan jarduketa-azalerako zonifikazio akustikoari dagokion mugapena, betiere Legearen aurreikuspenekin bat etorriz.

Zonifikatzerakoan, kontuan hartuko da Legeko eta Errege Dekretuko aurreikuspenen arabera ezarritako zortasun akustikoak eta jatorri naturaleko soinu-erreserbak daudela.



## 5.- INGURUMEN EBALUAZIO ESTRATEGIKORAKO PROZEDURA.-

Plan nagusiaren aldaketa honek Ingurumen Ebaluazio Estrategikoa bete beharko du.

**Lurzoruaren eta Hiri Birgaitzearen Legearen testu bategina onesten duen urriaren 30eko 7/2015 Errege Lege Dekretuko 22 artikuluan xedatutakoaren arabera,**

*1. Lurralde- eta hirigintza-antolamenduko tresnek ingurumen-ebaluazioa bete beharko dute plan eta programa jakin batzuek ingurumenean dituzten eraginak ebaluatzeko legerian eta artikuluko honetan aurreikusitakoaren arabera, hura egikaritzeko, hala badagokio, behar diren proiektuetako ingurumen-inpaktua ebaluatzearen kalterik gabe.*

**Ingurumen Ebaluazioari buruzko abenduaren 9ko 21/2013 Legeak** zehazten du ezen prozedura arrunta bete behar ez duten hirigintza- eta lurralde-plangintzako tresna guztiei, 6 artikuluko 1. atalean sartuta ez daudenez gero, ebaluazio sinplifikatua egingo zaiela (6. artikuluko 2. atala).

Bestalde, Ingurumena Babesteko 3/1998 Lege Orokorrean eta planen eta proiektuen ingurumen-ebaluazio estrategikoa egiteko prozedura arautzen duen urriaren 16ko 211/2012 Dekretuan xedatutakoa bete beharko da.

## 6.- LURZORUAREN KALITATE DEKLARAZIOA.

Eremuan sartuta dauden lurrak izango dituzten erabilerak kontuan hartuta, eremuko lurzorua kalitate-deklarazioa egin beharko da, **lurzoruaren kutsadura prebenitzeko eta zuzentzeko 4/2015 Lege autonomikoan** xedatutakoaren arabera, **zeinak zehazten baitu** lurzorua kalitate-deklarazioa egin beharko dela, besteak beste, **noiz eta kutsagarria izan litekeen jarduera edo instalazio bat eduki duen lurzoru batean erabilera aldatzen denean (23.1c artikulua).**



**ESPARRUA: GELTOKI INGURUA****0.2.01****HIRIGINTZA ZEHAZTAPENAK:****1.- DESKRIBAPENA**

Zalantzarik ez dago gaur egun Irungo burdinbide-plataforma gelditurik dagoela, ez aurrera eta ez atzera, instalazioak guztiz zaharkituta daudela, eta ez direla batere egokiak gaur egun planteatzen diren zerbitzuen kalitate eta zabaltze eskaerei erantzuteko.

Horrexegatik, eguneratze eta birmoldatze prozesu batean murgildurik dabilta dauden bi burdinbide sistemak (ADIF, ETS eta Euskotrenen titularitatekoak), bidaiarien nahiz merkantzien zerbitzuaren maila hobetu ahal izateko.

Horren haritik, azken urte hauetan, Irungo burdinbide azpiegiturak batera berrantolatzeako azterketa teknikoak egiteko agindua eman du Sustapen Ministerioak, bi helbururekin, Euskal "Y" deituriko abiadura handiko sare berria burdinbide esparruan sartzea eta bidaiarien eta merkantzien geltokiak berritzea eta lekuz aldatzea.

Azterketa horien helburuen artean dago burdinbide azpiegiturak hiri eremuan egoki txertatzea, eskumena duten gainerako Administrazioekin eta erakunde publikoekin adostuta.

Testuinguru honetan eta premia hauen aurrean, Irungo burdinbide-espazioa berrantolatzea da Plan Nagusiaren Berrikuspenaren helburu nagusietako bat. Helburu hori betetzeko, **Protokolo bat izenpetu zuten 2011ko martxoaren 11n** Sustapen Ministerioak, Eusko Jaurlaritzak, Gipuzkoako Foru Aldundiak, Irungo Udalak, Adifek, Renfe-operadorak eta Eusko trenbideakek.

Protokolo horren oinarria da Irungo trenbide esparrua erabakigarria dela hiriaren garapenerako lurraldean duen hedadura handiagatik, egungo trenbide instalazioek lur zati handia hartzen baitute hiriko erdialdeko hiri sarean ebaki espazial eta funtzional handia eratuz.

Horregatik, Protokoloan parte hartu duten Herri Administrazioek eta erakunde publikoek, planteatzen den edozein esku hartze modu bateratuan bideratzeko beharra garbi izanik, elkarrizketa eta adoste prozesu bati ekin diote, bidaiarien eta merkantzien zerbitzua nahiz lurraldearen antolamendu osoa nabarmen hobetu ahal izateko eta trenbide espazioaren gaineko hiri sarea behar bezala elkartu eta egituratu ahal izateko, trenbidearen trazatuaren bi aldeetan dauden auzoak behar bezala lotu eta hiriko erdialdeko espazioa zabaltzeaz gainera.

Eta esparru horretan, honako jarduera hauek jaso dira Protokolo horretan:

- Trenbide esparrua berrantolatzea, trenbide instalazioak etorkizunean abiadura handia Irungo hirira iristean izango diren beharretara egokituta eta trenbide

trazatu berriaren aldamenean trenbide ustiapenerako behar ez diren lurak hiriaren garapenerako libre utzita.

- Trenbide sortaren gainean estazio intermodal berria sortzea, San Migel eta Pio XII inguruak lotzeko zubibide berriaren hegoaldean, hainbat garraiobide hartzeko –abiadura handiko trena, aldirietakoa, Euskotren eta autobus geltokia-. Merkataritza erabilerekin, hirugarren sektoreko eta aisiarako erabilerekin eta abarrekin osatuko da geltoki berriko eraikina.
- Trenen eta material gorpildunen mantenurako eta tratamendu teknikorako instalazioak egokitu eta berritzea, trenbide trafiko berrietarako zerbitzu horren eskariei erantzun ahal izateko.
- Bizitokien, jarduera ekonomikoen eta ekipamenduen programa definitzea libre geratuko diren lurzoru berrietan, Baiona – Donostia eurohiriaren esparruan hirigune berri bat egituratu ahal izateko.
- Trenbide esparruan bide lotura berriak ezartzea, egungo espazioak eragiten duen oztopo fisikoa gainditu ahal izateko, hiri sarea eraikitzen eta trenbidearen trazatuaren bi aldeetan dauden auzoen arteko lotura hobetzen lagunduz.
- Trenbide esparrua estaltzea geltoki berritik Lope de Irigoyen kalearekiko loturaraino, erabilera publikoko gune handi bat sortu ahal izateko.
- ETSaren sarea ADIFen trenbideen plataformarekin elkartzea, sare horiek paraleloan iraganaraziz.
- Merkantzien gunea antolatzea Plaiaundiko egungo burdinbide multzoan, Colon Ibilbidearen eta Bidasoa gaineko zubien artean, eta instalazioak Lezo-Gaintxurizketara eramatea.

Horretarako, Protokoloak esaten du Sustapen Ministerioak beharreko azterketa teknikoak eta ekonomikoak egingo dituela trenbide instalazioak etorkizunean abiadura handia Irungo hirira iristean sortuko diren beharretara egokitzeko, eta egungo Geltokia lekuz aldatu eta Geltoki intermodal bilakatzeko eta Euskotrenen sarea ere hartzea aurreikusten du halaber.

Azterketa horien emaitzen arabera, ondorioak informazio azterketetan eta tramitean dauden Irungo eta Larramongo trenbide esparruaren proiektuetan sartu ahal izango ditu Sustapen Ministerioak, hori guztia indarrean dagoen arloko eta ingurumeneko araudian ezarritako prozedurei jarraiki. Azterketa horien onarpena, lana egiteko beharrezkoak diren finantza baliabideak beharreko hitzarmenean zehaztu ondoren gauzatuko da, kostuei eta izan daitezkeen hiri aprobetxamenduetatik etorritako finantzazio aukerei begira azterketa teknikoetan eta ekonomikoetan jasotako datuetan oinarrituta betiere.

Une honetan Sustapen Ministerioak ez ditu Irungo burdinbideetako instalazioak birmoldatzeko beharrezkoak diren azterlan teknikoak amaitu, eta beraz, 2011ko Protokoloan finkatutako irizpideen eta, behin burdinbidearen espazioa birmoldatu



ondoren aipatu Ministerioak erabilgarri gera litezkeen lur eremuei buruz aurreratutako hasierako aurreikuspenen arabera **antolamendu proposamena** aurreikusten du Plan Nagusiak.

Honenbestez, burdinbideetako azpiegiturek okupatutako eremuetan zehaztutako kalifikazioak eta eraikigarritasunek **izaera orientagarria dute eta ez loteslea**, eta Sustapen Ministerioak amaitu beharreko Azterlanak bukatzen ez diren artean, egungo kalifikazioari eutsiko diote lur eremu horiek, hots, "**burdinbide sistema orokorra**".

Soilik Ministerioak burdinbide konplexua birmoldatzeko proiektuak onartu ondoren, eta aske geratuko diren lur eremuak besterentzeko eta kalifikazioa kentzeko beharrezkoak diren tramiteak bete eta gero, zehaztu ahal izango da haren hirigintza kalifikazioa dagokion hirigintza Plangintzaren bidez.

Horrenbestez, Plangintza hori izango da, Informazio azterketaren eta trenbide azpiegituren eta trenen mantenu eta tratamendurako instalazioen eta merkantzien proiektuen eta Protokoloan jasotako gainerako helburuen arabera, etorkizuneko antolamendua definituko duena eta, hala behar badu, esku hartze esparruan dauden Estatuaren, ADIFen, RENFE-Operadoraren, Euskotrenen eta ETSaren titularitateko trenbide zerbitzutik libre geratuko diren lurretan higiezinaren garapena ahalbideratuko duena.

## 2.- ANTOLAMENDURAKO IRIZPIDE ETA HELBURU OROKORRAK

Esku hartze honen hirigintza helburu nagusiak dira egun burdinbideak hirian duen arrastoa modu esanguratsuan murriztea, geltokiaren espazioa erabat berritzea, topo – Euskotrenen trazadura egokitu eta geltoki berriko beste burdinbideekin lotzea, eta hiriari zerbitzu zentro berri bat eskaintzea, baita ekonomia jardueretarako eta bizileku erabileretarako espazio berria eskaintzea ere.

Helburu hau beteko bada, ahalegin berezia egin behar da burdinbide geltokien funtzionamendua arrazionalizatzeko, aldirietako zerbitzuaren eta abiadura handiko burdinbidearen etorrerak eragingo dituen eskaera berriei egokitzuz, administrazioen artean izenpetutako Asmoen Protokoloan jasota dagoen bezala.

Horrenbestez, nabarmen murriztu ahal izango da trenbidea hiritik igarotzeak eragin duen oztopo hori, dagoen hiri sarea osatuko duen sarea egituratuz, burdinbideen bi aldeetan eta aldameneko auzoen artean, orain arte fisikoki bereziak baitaude, bide komunikazioa eta komunikazio funtzionala egoki eta behar bezala bideratu ahal izateko.

Nolanahi ere den eta jarduera multzo honi eman nahi zaion erdigune berriaren izaera kontuan izanik, Plan Nagusiak ekonomia jardueretarako erabileren gutxienerako portzentaje bat bermatzea du xede, merkataritzaren sektoreko jardueri, enpresei, bulegoei, hotel zerbitzuei eta hirigunean hartzen duen kokalekuarekin bateragarriak diren beste jardueri leku egiteko.

Era berean, unibertsitate ekipamenduari, autobus geltokiari, leku egiteko balizko eremu bat aurreikusten da, eta aduana zaharraren eraikina hornidura izaerako helburua izatea.

Honenbestez, eta Aduanako eraikin zaharrari leku egiten dion eremuari dagokionez, sendotutako hiriranzko fatxada-ertz bat eraikitzeke modua eskainiko duen esku hartzen proposatzen da, erakin zahar eta enblematikoaren burualdeari eutsiz; eraikin honetan ekipamendu publikoren bat egokitu liteke.

Hala eta guztiz ere, eta kontuan izanik Protokoloan xedaturikoaren arabera Sustapen Ministerioaren ardura dela burdinbide instalazioak espazio honen etorkizuneko beharretara egokitzeko ezinbestekoak diren azterketa tekniko eta ekonomikoak egitea, aipatu azterlan horien emaitzek baldintzatuta daude irizpide horiek.

Honenbestez, eta azterketa horien arabera, dagokion Hirigintza Plangintza tramitatuko du Irungo Udalak. Horrenbestez, Plangintza horrek definituko du esparru honetako behin betiko antolamendu xehea, Sustapen Ministerioak egindako azterketei eta arloko proiektuei jarraiki betiere.

Esku hartze honen xede diren jabetzen izaera eta lur eremuen kokalekuak askotarikoak direnez, eta kudeaketa erraztu asmoz, esparru hau hainbat Jarduera Unitate independentetan bana daitezkeela uste dugu, nahiz eta antolamendurako proposamenaren mailan esparru hau multzo koordinatu gisa planteatu behar den betiere.

Zentzu honetan, onartzen den soluzioak batetik bermatu egingo ditu gaur egun badiren eta mantendu egingo diren instalazioak eta industria tailerrak, sendotu egongo ditu horiek. Bestetik, planteatutako antolamenduak bateragarria eta koherentea beharko du izan hirigintzaren diseinuaren ikuspuntutik, bideen ikuspuntutik eta dagozkion zesioen batura globalaren ikuspuntutik aipatutako industria instalazioek egun okupatzen dituzten lur eremuekin, behar duenean bildu eta eremua birmoldatu ahal izateko.

### 3.- HIRIGINTZA ERREGIMEN EGITURATZAILEA

#### - HIRIGINTZA SAILKAPENA

Hlri Zorua ..... azalera: 362, 271,17 m<sup>2</sup>a

#### - KALIFIKAZIO GLOBALA

Kalifikazio proposamen honek eta finkatutako hirigintza eraikigarritasunak izaera orientagarria dute eta ez loteslea burdinbide azpiegiturek okupatutako eremuetan, eta Sustapen Ministerioak egin beharreko Azterlan Teknikoek zehaztu beharreko behin betiko esku-hartzearen proposamenaren arabera izango dira.

Soilik Ministerioak burdinbide konplexua birmoldatzeko proiektuak onartu ondoren, eta aske geratuko diren lur eremuak besterentzeko eta kalifikazioa kentzeko

beharrezkoak diren tramiteak bete eta gero, zehaztu ahal izango da haren hirigintza kalifikazioa dagokion hirigintza Plangintzaren bidez.

- **Bizilekua (R)**..... azalera: 139, 951,96 m<sup>2</sup>a  
Bizitoki erabilerarako kalifikazioa duen azaleratik 25.500 m<sup>2</sup>a-ko azalerak izaera orientagarria eta ez loteslea du, Burdinbide Sistema Orokor gisa kalifikatutako burdinbide eremuak ukitzen baititu.
- Hirigintza eraikigarritasuna:
  - Sestra gainean..... 163.058,00 m<sup>2</sup>s
  - Sestrapean .....Eraikinaren % 100 sestra gainean
- Erabilera erregimena:  
Plan Nagusi honen Arautegiaren 2.2.3. Artikuluan xedatutakoaren arabera.
- Bizileku alorreko Hirigintza Eraikigarritasunaren gehikuntzaren erregimena babes publikoko etxebizitzaren eta hornidura bizitokiaren estandarrekiko.
  - Hirigintza eraikigarritasun gorena ..... 163.058 m<sup>2</sup>s
  - Bizilekuak ez diren erabilera baimenduen eraikigarritasuna .57.070 m<sup>2</sup>s(\*)
  - Gauzatutako eraikigarritasuna .....5.053 m<sup>2</sup>s(\*)
  - Bizileku erabileraren eraikigarritasunaren gehikuntza .....100.935 m<sup>2</sup>s (\*)

(\*) Baimendutako erabileraren ehunekoaren arabera eta dauden eraikinen arabera kalkulaturako eraikigarritasunak.
- Bizileku eraikuntzaren gehikuntzaren erregimena babes publikoko etxebizitzaren eta hornidura bizitokiaren estandarren arabera:
  - Babes publikoko etxebizitza (Gutxieneko ehunekoa) ..... % 40  
Ildo horretatik erregimen orokorreko babes ofizialeko etxebizitzak eraikitze erabiliko da bizileku erabilerarako eraikigarritasun gehikuntzaren % 20 gutxienez.
  - Hornidura bizitokiak ..... 1,50 m<sup>2</sup>a /100 m<sup>2</sup>s
- **Jarduera Ekonomikoak (A)**..... azalera: 24, 760,68 m<sup>2</sup>a  
Ekonomia Jardueretarako kalifikazioa duen azaleratik 25.500 m<sup>2</sup>a-ko azalerak izaera orientagarria eta ez loteslea du, Burdinbide Sistema Orokor gisa kalifikatutako burdinbide eremuak ukitzen baititu.
- Hirigintza eraikigarritasuna:
  - Sestra gainean.....42.740 m<sup>2</sup>a
  - Sestrapean .....Eraikinaren % 100 sestra gainean
- Erabilera erregimena:  
Plan Nagusi honen Arautegiaren 2.2.3. Artikuluan xedatutakoaren arabera.
- **Burdinbide Sistema**..... azalera: 77, 765,81 m<sup>2</sup>  
Une honetan burdinbide erabilerari emandako lur eremu guztiek dute Burdinbide Sistema Orokorraren kalifikazioa.

- Hirigintza eraikigarritasuna:
  - Sestra gainea..... 9.800 m<sup>2</sup>a
  - Sestrapean ..... 0 m<sup>2</sup>s
- Erabilera erregimena:
 

Plan Nagusi honen Arautegiaren 2.2.3. Artikuluan xedatutakoaren arabera.

  - Baimendutako erabilerak:
    - Hirugarren sektorekoak .....Eraikinaren % 100 sestra gainea
- **Sistema Orokorreko Ekipamenduak (E)**..... azalera : 6.652,47 m<sup>2</sup>a
- Hirigintza eraikigarritasuna:
  - Sestra gainea..... 9.700,00 m<sup>2</sup>s
  - Sestrapean .....Eraikinaren % 100 sestra gainea
- Erabilera erregimena:
 

Plan Nagusi honen Arautegiaren 2.2.3. Artikuluan xedatutakoaren arabera.
- **Sistema Orokorreko Espazio Libreak (L)** ..... azalera: 39, 474,23 m<sup>2</sup>a  
 Sistema Orokorreko Espazio Libreak kalifikazioa duen azaleratik 25.500 m<sup>2</sup>a-ko azalera izaera orientagarria eta ez loteslea du, Burdinbide Sistema Orokor gisa kalifikatutako burdinbide eremuak ukitzen baititu.
- **Bide Sistema Orokorra (V)**..... azalera: 73, 666,02 m<sup>2</sup>a  
 Bide Sistema Orokorren kalifikazioa duen azaleratik 25.500 m<sup>2</sup>a-ko azalera izaera orientagarria eta ez loteslea du, Burdinbide Sistema Orokor gisa kalifikatutako burdinbide eremuak ukitzen baititu.
- **AIREKO ZORTASUNAK. ERAIKIGARRITASUNAREN MUGAK**

Esparru honetan hainbat kota goren ezartzen dira eraikinentzat. Bertako aireko zortasunak mugatzen dituzten azalaren planoek eta maila-lerroek zehaztutako altuerak baino puntu guztietan metro 1,00 gutxiagoko altuera aintzat harturik kalkulatu dira kota horiek.

Irizpide honen aplikaziotik ondorioztatutako kotak itsas mailarekiko altuera gorenak dira, eta kota horietatik gora ezin eraikin bakar bat ere (antenak, tximistorratzak, tximiniak, aire girotuko ekipoak, igogailu-kaxak, kartelak, apaindura-erremateak eta beste barne) egokitu liteke, ez eta eraikin horri. Eta ezingo dute altuera goren hori gainditu bertako lur-eremuetan egindako aldaketek edo beste objektu finkoek (zutoinak, antenak, aerosorgailuak, –palak barne–, kartelak, argindarra garraiatzeko lineak, telekomunikazioetarako azpiegiturak, etab.), ez eta ibilgailu gurpildunei begira baimendutako galibo gorenak ere.

Plan Nagusi honen A sortan “Hirigintza eraginak” dagokion eremuko planoan islatu dira zehatz burubide horiek.

Plan Nagusi honek arauen arabera finkaturiko eraikigarritasuna gauzatu ahal izateko, goian azaldutakoaren arabera definituriko altuera gorenaren mugak bete beharko dira betiere. Muga horien ondorioz eraikigarritasuna ezin bada osorik

gauzatu, eta kontuan izanik, daukaten funtzio sozialagatik, jabetza eskubidearekiko legezko mugak direla Aireko Zortasunak, ondorio horietarako hartu daitekeen erabakiak ez du kalte-ordaina jasotzeko inolako eskubiderik sortuko.

#### - **ANTOLAMENDU XEHEA ZEHAZTEKO ERREGIMENA**

Protokoloan xedaturikoaren arabera Sustapen Ministerioaren ardura eq burdinbide instalazioak espazio honen etorkizuneko beharretara egokitzeko ezinbestekoak diren azterketa tekniko eta ekonomikoak egitea, aipatu azterlan horien emaitzek baldintzatuta daude irizpide horiek.

Azterketa horien arabera, dagokion **Hirigintza Plangintza** tramitatuko du Irungo Udalak. Horrenbestez, Plangintza horrek definituko du esparru honetako behin betiko antolamendu xehea, Sustapen Ministerioak egindako azterketei eta arloko proiektuei jarraiki betiere.

#### - **PROGRAMAZIO ETA GAUZATZE ERREGIMEN OROKORRA**

Plan Nagusiak Geltoki Ingururako aintzat hartutako hirigintza antolamenduak, aurrera eraman beharreko esku hartzearen esparru orokorra finkatzen du xehetasun osoz Hirigintza Plangintza baten bidez. Hirigintza Plangintza horrek finkatuko du esparruaren behin betiko antolamendua.

Plangintza honen programazioa Sustapen Ministerioak egingo dituen azterketa teknikoek, eta hala behar badu, tramitatu behar diren Hitzarmenek baldintzatuko dute. Horrenbestez, Plan Nagusiaren programa honen programaziotik kanpora geratzen da haren garapena.

Esparru honetan aintzat hartutako sistema orokorrak era berean aipatu Ministerioak egingo dituen azterketa teknikoek eta etorkizuneko Hitzarmenek baldintzatuta egongo dira, esparruan esku hartuko duten administrazio eta erakunde publikoen artean sinaturiko asmoen Protokoloarekin bat etorritik.

### **4.- HIRIGINTZA ERREGIMEN XEHEA**

Esparru honetan garatu beharreko Hirigintza Plangintzak zehaztuko ditu hirigintza erregimen xeheari dagozkion baldintzak.

Plangintza xehe honen esparruan eta Burdinbide Sistema Orokorraren kalifikazio orokorrari begira, aintzat hartuko da Geltokiari begira gordetako 42.600,00 m<sup>2</sup>s-ko eraikigarritasun fisikoa; bertan zuzenean geltokiari lotutako hirugarren sektoreko erabilerak onartu ahal izango dira. Eraikigarritasun honek izaera orientagarria baizik ez du, ez da loteslea.



## - **BESTE ZEHAZTAPEN BATZUK**

Lur eremuen konfigurazioak arazo berezirik planteatzen ez duen arren, jarduera bateratu honetan nahitaez eduki beharko dira kontuan desnibel mailako arazoak eta goratutako burdinbideen joan-etorrietarako baldintzak, burdinbideen zehar-neurriak bermatuta.

Ezinbestekoa izango da jarduera honen guztiaren eta burdinbidearen alde bietako hiri sarearen arteko lotura bermatzea, egungo eta etorkizuneko bideen arteko lotura, sarbideak eta zirkulazioak bermatuz Ekialdeko bide sarearekin –Pio XII, Belaskoenea- eta Mendebaldekoarekin –Anaka eta San Migel- lotzeko aukera emango duen bide egituraren bidez, geltokietarako sarbideak hobetuz eta Irungo hiri sarearen erdiko egituraren ehuna osatuz.

Hiri eta bide egiturak, gainera, aukera eman beharko du birmoldatu beharreko esparru honetan aurreikusitako erabilera berriak sortzeko egokia izango den erantzun funtzionala emateko: Tren geltoki berri bateratua, bizileku erabilerak eta hirugarren sektoreko era askotako erabilerak, hornidura eta hezkuntza establezimenduak, espazio libreak.

Ildo honetatik, behar-beharrezkoa da etorkizuneko tren geltokiaren parte handi bat estaltzea, goratutako plataforma berri honekin hiriaren alde biak elkartzeko gune gisa baliatu beharreko zoruaren kota berria ezarriko baita.

Dauden eraikuntzen eta erabileren bateragarritasunari dagokionean, etorkizuneko Plangintza izango da kasu bakoitzean dauden eraikuntzak eta erabilerak etorkizuneko antolamenduarekin bateragarriak diren ala ez zehaztuko duena, burdinbide instalazioak espazio horren etorkizuneko beharretara egokitzeko Sustapen Ministerioak egingo dituen azterketa teknikoan arabera.

Horregatik, Plan Nagusiaren Berrikuspen honetan ez da dauden eraikuntza eta erabileretatik bakar bat ere antolamendutik kanpo utzi, ulerturik antolatu gabeko esparru batean aurrez baziren eraikinak direla.

Horrenbestez, eraikin horiek egungo erabilera eta eraikuntza baldintzetan mantendu ahal izango dira, antolatu gabeko esparru baten barnean daudenez, eta aurreikusitako plangintza onartzen ez den bitartean, 2/2006 Legearen 101. artikuluan xedaturikoaren arabera izango bada ere haietan egin daitezkeen obren izaera eta hedadura

- Baimendu ahal izango dira eraikina gutxieneko bizigarritasun eta osasungarritasun baldintzetan mantentzeko beharrezkotzat hartzen diren obrak eta hirugarrenetik kalteak saihesteko direnak.
- Ez dira baimenduko bolumenaren hobekuntza edo gehikuntza dakarten obra partzialak. Salbuespen gisa sendotze obra partzialak eta noiz-nolakoak baimendu ahal izango dira 15 urteko epean eraikina desjabetzea edo eraistea

aurreikusi ez denean, obra horiek egin nahi diren datatik aurrera kontatuta eta obra horiek higiezinari balio handiagoa ematea ez dakartenean.

- Esparruan bizileku erabilera baimendua dagoenez, eraikinak dauden bitartean, haietan dauden erabilerak bateragarritzat hartzen dira hirigintza antolamenduarekin, baina ezin da besterik erantsi, bulegorako edo merkataritzarako ez bada bederen, eta hori eraikinaren erregimena eta bizi aldia aldatu gabe betiere. Ustezko erabilera berri horiek behin-behineko izaera izango dute eta 2/2006 Legearen 36. artikulua xedaturiko baldintzetan baimenduko ditu Udalak.

Gainera, egungo Beilategi erabilera birkokatzeko aukera jaso da Jarduera Ekonomikoen kalifikazioarekin esparruaren hegoaldeko muturrean dagoen lurzoru batean.

Azkenik, eta Hirigintza Jarduerarako Programa onartzen ez den bitartean (2/2006 Legearen 32. art.) ezin izango dira baimendu ez lurren zatiketa, eta ez hirigintza eraldaketa dakarten ekintzak eta erabilerak ere.

## 5.- GAUZATZEKO BERARIAZKO ERREGIMENA

Esparruan sustatu beharreko Hirigintza Plangintzan nahiz hura garatzeko egin beharreko gainerako dokumentu eta proiektuetan definiturikoa izango da esparru hau gauzatzeiko berariazko erregimena.

## 6.- HIRIGINTZA ANTOLAMENDUARI GAINJARRITAKO BALDINTZATZAILEAK

Izaera orokorreaz, Ingurumen Iraunkortasun Txostenean eta Plan Nagusiaren Hirigintza Arauen dokumentuan horiei begira xedaturikoa beteko da. Zehatz esateko, honako hauek dira, besteak beste, esparru honetan eragina duten baldintzatzaileak:

### - Burdinbide sektoreko legeria eta zortasunen eragina:

Esparru honetarako, burdinbide sektorearen mugako eremutik hurbil edo jarraian egoteagatik, eta burdinbide ardatzen mugako eremuetan aurrera eraman daitezkeen jardueretarako baldintza bereziak arautzen dituen 391/2003 Legearen arabera, honako muga hauek hartuko dira kontuan: 8 metroko jabari publikoko eremua, 70 metroko babes eremua, eta 50 metroko eraikuntza muga, hiri eremuetan 20 metrora murriztuko dena, aipaturiko Lege horren 13., 14. eta 16. artikuluetan aipatu bezala, eta 15. artikuluen arabera kontuan izango da burdinbide azpiegituretan jabari publiko eta babes eremuetan edozein eratako obra edo instalazio finko edo behin-behineko instalazioa egiteko, horien xedea edo horietan bidera daitekeen jarduera mota aldatzeko eta zuhaitzak landatu edo botatzeko, Burdinbide Azpiegituren Administrazioaren (ADIF) baimena beharko da aurretik.

Eraikuntzaren mugalerroari dagokionean, Sustapen Ministerioaren uztailaren 6ko 2230/2005 Aginduaren arabera: "hiri eremuetatik doazen interes orokorreko trenbide sareko linea zatietan, baldin eta dagokion hirigintza plangintzak onartzen badu, burdinbide plataformaren kanpoaldeko erpinetik 20 metrora egongo da eraikuntzaren mugalerroa. Hala ere, aipatutako distantzia hori murriztu ahal izango da kasu berezietan, baldin eta egin nahi den murrizketa hori hirigintza antolamendua hobetzeko bada eta burdinbidearen ustiapenari kalterik eragiten ez badio, interesatuak aurrez eskaera egin eta dagokion espediente administratiboa tramitatu ondoren. Betiere horren aldeko iritzia eman beharko du dagokion burdinbide azpiegituraren administratzaileak"

Era berean, eta kontuan izanik esparru hau burdinbide sektorearen mugaldetik hurbil edo jarraian dagoela, eraikuntza lizentzia lortzeko, burdinbidearen mugan dauden plangintza sektoreen barnean kokaturiko eraikuntza berriko proiektuek burdinbideak eragindako zarata eta bibrazioen mailaren berariazko azterketa eta proiektu horiek hartutako neurriak jaso beharko dituzte, eraikuntzaren barnean bibrazio pertzepzioaren indizeak eta zarataren mailak indarrean dagoen arloko legeriak onartutakoa ez duela gainditzen ziurtatzeko.

Esparru hau Red Ferroviaria Vasca – Euskal Trenbide Sarea Erakunde Publikoaren mendeko burdinbide sektoretik hurbil dagoenez, adierazten da, alorrean indarrean dagoen legeria betetzeaz gainera, Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamendurako 4/1990 Legean aurreikusitakoa, zehatzago esateko, 41/2001 Dekretuak onarturiko Burdinbide Sarearen Lurraldearen Arloko Planak adierazitakoa errespetatu beharko dela eta hartara egokitu beharko dela.

**- Zoru kutsatuak**

Lurzoruaren kutsadurari aurrea hartzeko eta berau zuzentzeko indarrean dagoen legeak zehaztutakoa aplikatuko da, otsailaren 4ko 4/2005 Legea, kutsatuta egon daitezkeen zoruak berreskuratu eta saneatu ahal izateko. Ezarritakoarekin bat etorriz, besteak beste zoruaren kalitatearen adierazpen espedientearen xede izango dira esparru honetan jasotzen diren zoru kutsatuak.

**- Eragin Akustikoak:**

Berariaz aintzat hartuko dira AP-8 autopista eta GI-636 errepidea hartzen duten zarataren mapa estrategikoak 412-C/2009 Foru Arauan definituak eta Errege Dekretuaren aplikazioa kurba isofonei dagokienean, dagozkion neurri zuzentzaileak jasotzeko beharra dagoela egiaztatzen bada.

Dagokion hirigintza eta ingurumen tramitazioa bideratu ahal izateko, eremuko eragin akustiko orokorra aurreikusteko moduko zarataren mapak eta ebaluazio akustikoak bilduko dituen Eragin Akustikoaren Azterketa egin beharko da.

**- Aireko Zortasunei dagokien legeria:**

Esparru hau Donostiako Aireportuari dagozkion Legezko Aireko Zortasunen Eremuaren barnean dagoenez, beharreko obra baimena lortzeko, Arloko Araudia

eta aireko zortasunei eta horietatik etorritako soinu eraginei dagokienean aplikatu beharreko legeria beteko dira. Zentzu honetan:

- Aintzat hartuko da hirigintza fitxa honetako 3. atalean –Hirigintza Erregimen Egituratzailerak– finkatutakoa.
- Esparru hau garatuko duen Plan Bereziaren, Plan Partzialaren edo kideko tresnaren edo, hala behar badu, onartutako plangintzaren berrikuspen edo aldaketaren inguruko iritzia eman beharko du Abiazio Zibilaren Zuzendaritza Nagusiak hura Hasieran Onartu aurretik, 2591/1998 Errege Dekretuaren Bigarren Aldi Baterako Xedapenak zehaztutakoaren arabera, 1189/2011 Errege Dekretuak aldatua hura, eta Sustapen Ministerioaren aldeko txostenik ez badago ezin izango da betiko onartu.
- Aireko Zortasunei buruzko 584/72 Dekretuaren 10. artikuluan xedaturikoari jarraiki, esparru honetan ez dira Donostiako Aireportuan dabilzan aireontzientzako arriskutsu izan litekeen ke, hauts edo gisakorik igortzen duten instalazioak baimenduko, ez eta aske dabilzan hegaztientzako babesgune izan litezkeen instalazioak ere.
- Kontuan edukiko dira eguzki-argiaren balizko islapenak teilatu eta estalkietan, baita aireontzien tripulazioarentzako traba izan litezkeen eta aireko operazioen segurtasuna arriskuan jar dezaketen bestelako argi-iturri guztiak ere.
- Aireko Zortasunei buruzko 2490/1974 Dekretuak aldatutako 584/1972 Dekretuaren 15. Artikuluko b) atalean xedatutakoari jarraiki, debekatuta dago Aireko Nabigaziorako irrati-instalazioen Segurtasun Eremuetan edozein eraikin eraikitzea edo lur eremuaren eraketaren aldi baterako edo betiko aldaketa burura eramatea, bertako gainazala edo haren gainean dauden elementuak aldatzea, Aireko Segurtasunerako Estatu Agentziak (AESAs) aldeztu aurretik baimena ematen ez badu.
- Aireko Zortasunei buruzko 584/72 Dekretuaren 16. Artikuluan aurreikusitakoari jarraiki, ezinbestekoa da aldeko txostena eragozpenak mugatzen dituzten azalerak gainditu ez arren aireko irrati-instalazioen funtzionamendu egokia nahasi dezaketen erradiazio elektromagnetikoak sorrarazi ditzakeen irrati-igorleak edo bestelako gailuak paratu ahal izateko.
- Aireko Legezko Zortasun Eremuen esparruan edozein eraikin edo egitura egiteko eta horretarako behar diren bitartekoak jartzeko (eraikuntza garabiak eta antzekoak barne), aldeztu aurretik aldeko txostena eman beharko du Aireko Segurtasunerako Estatu Agentziak (AESAs), 297/2013 Errege Dekretuak aldatutako 582/72 Dekretuaren 30. eta 31. artikuluen arabera.

Bestalde, Plan Nagusi honen dokumentazio grafikoaren atala osatzen duen “Aireko Eraginaren Xehetasuna” A sortari dagokion planoan islatzen da esparru honen antolamenduaren aurrerakin bat, esparruari begira finkatutako aireko zortasunen azalera mugatzaileen maila-lerroei gainjarrita, baita esparru honi begira finkatutako

eraikinen altuera gorena ere, aireko zortasunak mugatzen dituzten azalaren maila-lerroen kote-koteko metro 1,00 gutxiago aintzat hartu ondoren.

Adierazitako baldintzatzaileak arautzen dituzten eta indarrean dauden irizpideak aplikatuko dira kasu hauetan guztietan.

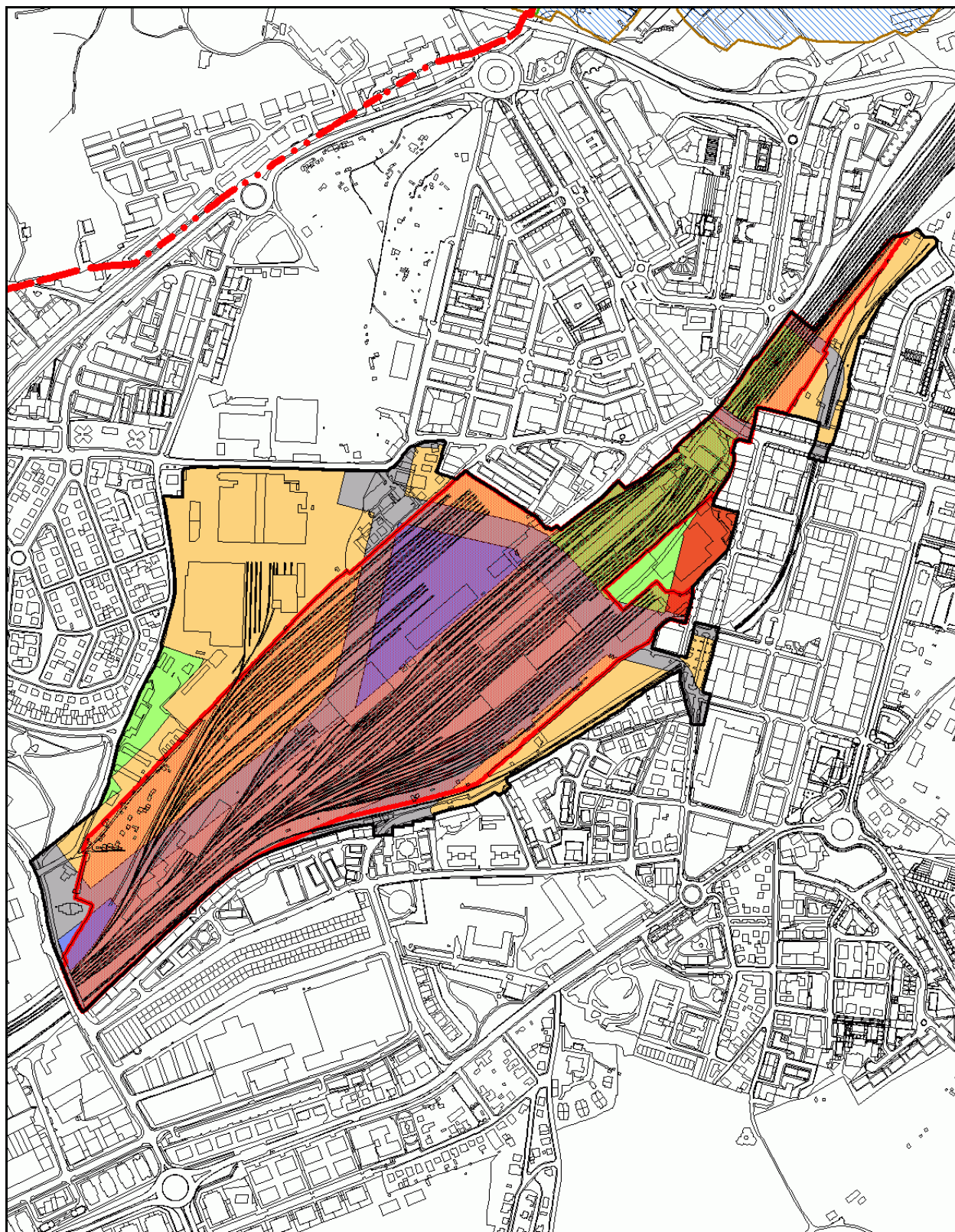
Esparru honetan dago Aduanaren Eraikina, historia eta arkitektura intereseko eraikin/elementu eraikia. Eraikin hau Plan Nagusi honen arabeko Katalogora biltzen da dokumentu honetan adierazitako kategoriarekin.

Esparru hau, parte batean bederen, Plan Nagusi honen arabeko Arkeologia Ondarearen Katalogoan zehaztutako padurara biltzen da; beraz, jarduteko protokolo berezi baten mende dago.

Ingurumen izaerako neurriei dagokienez, Plan Nagusi honetara jasotako Ingurumen Iraunkortasunaren Txostenean azaldutako babesteko, zuzentzeko eta konpentsatzeko xedapenak izango dira aplikagarri.

**ÁMBITO: ENTORNO ESTACIÓN**

**0.2.01**



**Plano de Calificación Global**

**Escala: 1/ 8.000**