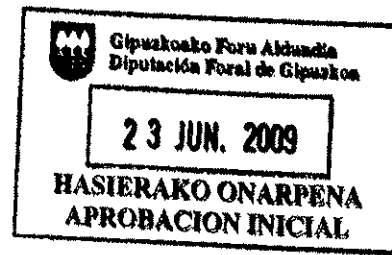




5.3. PROPUESTA DE ORDENACIÓN PARA CADA UNA DE LAS ÁREAS

El presente Plan Especial se divide en una serie de áreas de normativa particular, atendiendo a criterios homogéneos de usos, tipologías, continuidad física, etc. La relación de áreas es la siguiente:

- Área 1: Ondartxo
- Área 2: Zona Pesquera
- Área 3: La Herrera Norte
- Área 4: La Herrera Sur
- Área 5: Antxo
- Área 6: Riberas del Oiartzun
- Área 7: Lezo Norte
- Área 8: Central Térmica
- Área 9: Astilleros
- Área 10: Bordalaborda
- Área 11: Bocana



Donostia /
San Sebastián,

2009 EKIA: 3 0

Sin/Fdo.: Segundo Díez Molinero
Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentu:
Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio

5.3.1. Ordenación del Área 1: Ondartxo

Descripción y estado actual

El área de Ondartxo incluye la cala de Ondartxo, también denominada Kalparra o Condemasti y el vial de borde existente en la margen izquierda del canal entre la Punta Kalparra y la Plaza de la Torre del Almirante (Torreko Plaza).

Tradicionalmente la cala de Ondartxo ha estado destinada a la fabricación y reparación de buques acogiendo años atrás los Astilleros Askorreta. La actividad industrial que se ha venido desarrollando se localizaba en un espacio aislado del resto de los espacios portuarios, con graves problemas de acceso rodado para vehículos por la estrechez del vial de borde y por su vocación más peatonal y ligada a usos más urbanos como corresponde a su proximidad al núcleo de San Pedro. Este uso de ocio y esparcimiento del vial que se extiende hasta Puntas, es incompatible con el uso industrial del área.

Tras la desaparición de la actividad de los Astilleros Askorreta, la titularidad de la concesión pasa a la Diputación Foral de Gipuzkoa. El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Pasajes, en su sesión de 19 de febrero de 2009, aprueba la modificación sustancial de las concesiones otorgadas a la Diputación Foral de Gipuzkoa, por la que se unifican las dos concesiones existentes para su uso como varadero, astillero de embarcaciones tradicionales, depósito de embarcaciones de interés patrimonial y, en general, a la restauración, rehabilitación y conservación de embarcaciones con fines culturales y turísticos.

A tal efecto se ha realizado un proyecto de rehabilitación de los edificios e instalaciones existentes y se



prevé el próximo inicio de las obras.

Criterios y objetivos generales de ordenación

En coherencia con los acuerdos adoptados, los principales criterios y objetivos de ordenación para esta área son los siguientes:

- Permitir la implantación de un equipamiento ligado al mantenimiento, conservación y/o exposición del patrimonio naval guipuzcoano, compatible con la creación de un astillero de ribera que pueda funcionar a modo de escuela taller. Todo ello en unas condiciones adecuadas de disposición, imagen y funcionalidad de la edificación.
- Mantenimiento y mejora de las condiciones del actual paseo peatonal que va hasta Puntas en el tramo que bordea la zona de equipamientos.

Todos estos objetivos son plenamente coherentes con las previsiones del planeamiento urbanístico municipal de Pasaia para esta zona que aboga por la desaparición de los usos industriales y el destino del área a equipamiento comunitario.

Descripción de la ordenación propuesta

Se define la parcela que alberga las antiguas instalaciones de los astilleros como zona de uso pormenorizado de equipamiento. Se consolidan todos los edificios e instalaciones en su ocupación y perfil actual, autorizándose su reforma y adecuación y, ocasionalmente, su ampliación puntual.

5.3.2. Ordenación del Área 2: Zona Pesquera

Descripción y estado actual

El área pesquera se sitúa bordeando la zona oeste de la Bahía de Pasaia desde la Plaza de la Torre del Almirante (Torreko Plaza) al final del canal de entrada, en una estrecha franja de terreno limitada primero por las líneas del muelle y los núcleos urbanos de Pasai San Pedro y Trintxerpe.

El área se divide en 3 unidades diferenciadas: los muelles de Pescadería 1 y 2, con una importante ocupación edificatoria en base a edificios heterogéneos en cuanto a su perfil, volumen y estado de conservación y los muelles de Trintxerpe y San Pedro que permanecen libres de edificación y dedicados en su mayor parte a la estancia de buques y al estacionamiento de vehículos.

Las instalaciones actuales resultan obsoletas y no son adecuadas para el uso que albergan. Además de no resultar funcionales, no se ajustan a la normativa existente, tanto en materia higiénico-sanitaria como de seguridad, teniendo en cuenta la normativa existente a este último respecto y ya comentada en el apartado 5.2.2. relativo a los recintos de acceso controlado.

Se han realizado diversos estudios que han contribuido a definir los criterios de intervención (ver. *apdo. 1.2.2.3.*) y que han llevado al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Pasajes a aprobar, en su sesión de 19 de febrero de 2009, la construcción por fases de una nueva instalación en la misma ubicación e iniciar los pasos para ello.