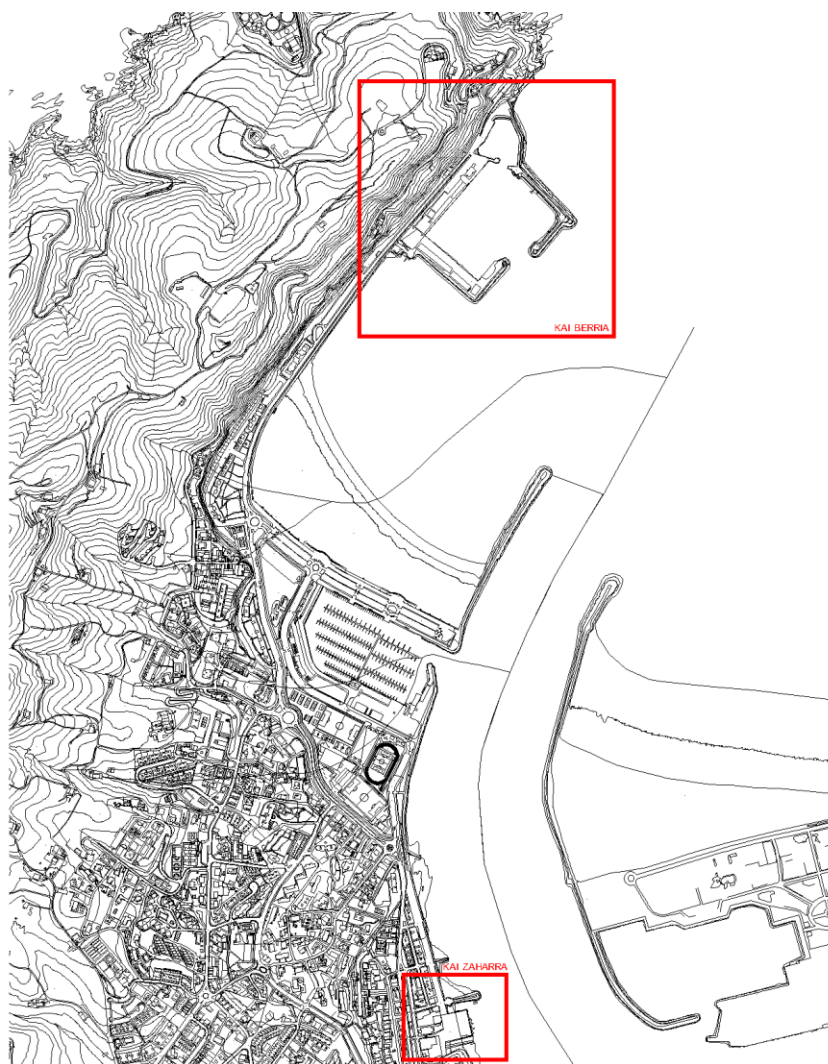


ALDAKETA PUNTUALA BABES-PORTUAREN EREMUAREN ETA PORTU- EREMUAREN ERABILERA- ETA ERAIKUNTZA- ARAU BIDEARI BURUZKO HONDARRIBIKO PORTUAREN PLAN BEREZIA

2015EKO AZAROA



ARKITEKTOAK: ANTON PAGOLA
SANTIAGO LORENZO
MIRIAM VARELA

SUSTATZAILEA: EUSKO JAURLARITZA, INGURUMEN ETA LURRALDE
POLITIKAKO SAILA.

XLark SLP

ESTUDIO DE ARQUITECTURA Y URBANISMO ANTON PAGOLA Y ASOCIADOS

C/ Oialume bidea kalea, 31-1, 1A 20115 Astigarraga TF 943 33 24 33 FX 943 33 39 78 XLark@XLark.es Mhttp://www.XLark.es

DOKUMENTUAK

A- MEMORIA

B- ORDENANTZA ARAUTZAILEAK

C- EKONOMIA ETA FINANTZA ARLOKO AZTERKETA

D- DOKUMENTAZIO GRAFIKOA

A- "A" DOKUMENTUA, MEMORIA

AURKIBIDEA

"A" MEMORIA	3
DESKRIPZIO-MEMORIA	3
1- ERAGILEAK	3
1.1- Mandatugilea.	
1.2- Proiektuaren egilea.	
1.3- Proiektuaren xedea	
1.4- Aurrekariak eta izapidetza	
1.5- Hirigintza-araudia eta beste zenbait Araudi	
2- ANTOLATZEKO LURRALDEAREN AZTERKETA	5
PORTU-EREMUA (KAI ZAHARRA)	
2.1- Aurrekariak eta hastapeneko baldintzatzaileak	
2.2- Kokapenari buruzko datuak. Ingurune fisikoa	
BABES-PORTUAREN EREMUA (KAI BERRIA)	
2.1- Aurrekariak eta hastapeneko baldintzatzaileak	
2.2- Kokapenari buruzko datuak. Ingurune fisikoa	
2.3- Hirigintza-araudia eta beste zenbait araudi	
3- PLAN BEREZIAREN GAINEAN PROPOSATUTAKO ALDAKETA PUNTUALAREN KOMENIGARRITASUNA ETA ABAGUNEA JUSTIFIKATZEA	7
4- PROPOSATUTAKO ANTOLAMENDUAREN DESKRIBAPENA. PLAN BEREZiarekin LOTUTAKO ZEHAZTAPENAK	9
PORTU-EREMUA (KAI ZAHARRA)	
BABES-PORTUAREN EREMUA (KAI BERRIA)	
5-AINTZATETSITAKO ALDAKETAK	
PORTU-EREMUA (KAI ZAHARRA)	11
BABES-PORTUAREN EREMUA (KAI BERRIA)	
II ERANSKINAK	12
"B" ORDENANTZA ERREGULATZAILEAK	13
"C" EKONOMIA ETA FINANTZA ARLOKO AZTERKETA	22
"D" DOKUMENTAZIO GRAFIKOA	24
PLANOEN ZERRENDIA:	24

DESKRIPZIO-MEMORIA

1- ERAGILEAK

1.1- Mandatugilea

Aldaketa hau Eusko Jaurlaritzako Ingurumen eta Lurralde Politikako Sailak aginduta idatzi da. Administrazio eta Lurralde Plangintzaren Sailburuordetza. Garraio Azpiegituren Zuzendaritza.

1.2- Proiektuaren egilea

XLark SLP (XLark - Estudio de Arquitectura y Urbanismo Anton Pagola y Asociados - SLP) enpresak idatzi du dokumentu hau. Enpresaren egoitza Astigarrako Oialume Bidea kalean 31-1 dago, 1-A lokalean (posta-kodea: 20115).

1.3- Proiektuaren xedea

Dokumentu honen bidez, egun indarrean den Hondarribiko Portuaren Plan Berezia aldatu nahi da.

Plan berezi horrek Udal Plangintzako Arau Subsidiarioetan jasotako aurreikuspenak garatzen ditu, lau aldetan: Beteranoen Dartsena, Marina aldea, Hondartza (kirol-portua) eta Babes-portua (Kai Berria); nabarmentzekoa da aldaketa Babes-portura eta Marina aldera mugatzen dela, eta ez dela beste aldakuntzarik egiten indarreko Plan Berezian ezarritako zehaztapenetan, plan horretan antolatzen den gainerako eremuari dagokionez.

Horregatik, bi arrazoiengatik proposatzen da aldaketa puntual hori egitea:

- 1- MARINA zonaldea dela-eta (KAI ZAHARRA); izan ere, azken urteotan hainbat proposamen egin dira antolamenduaren eta beste erabilera batzuk sartzearen inguruan; dokumentu honek konponbide bat izan nahi du, proposamen horiei guztiei erantzungo diena.
- 2- SARE HANDIEN PABILOI berri bat eraikitzea, BABES-PORTUAREN zonaldean (KAI BERRIA), hego dikearen gainean, sare handiak gordetzeko. Lekura egokitutako bolumen bat izan behar du pabilioiak, haren ezaugarriak direla-eta; egun, ordea, hori ez dago baimenduta.

1.4.- Aurrekariak eta izapidetzea

Ingurumen eta Lurralde Politikako Sailak (Administrazio eta Lurralde Plangintzaren Sailburuordetza, Garraio Azpiegituren Zuzendaritza) hasierako testua lehen aldiz berrikusi ostean, adierazten diren oharrak gaineratu dira.

Halaber, 2015eko urriaren 8ko txostenean jasotakoa (Nekazaritza, Elikadura eta Ingurumen Ministerioaren Ingurumeneko Estatuko Idazkaritzaren Kostaldearen eta Itsasoaren Iraunkortasunerako Zuzendaritza Nagusiak igorria) erantsi da.

Hori dela eta, dokumentu hau haren behin betiko kopia dela ulertzen da.

1.5- Hirigintza-araudia eta beste zenbait araudi

Atal honetan Araudiak modu berean eragiten die dokumentu honetan aztertzen diren bi zonaldeei, eta Plan Bereziaren inguruko Aldaketa honen eremua, zehazki, lege eta arau orokor hauen menpe dago:

a) Dokumentuan eragiten duten lurralde-plangintza nagusia eta sektoreko legeria.

- Uztailaren 28ko 22/1998 Legea, Kostaldeeii buruzkoa.
- Maiatzaren 29ko 2/2013 Legea, itsasbazterren babes eta erabilera jasangarriari buruzkoa eta Kostaldeeii buruzko uztailaren 28ko 22/1988 Legea aldatzen duena.
- Urriaren 10eko 876/2014 Errege Dekretua, Itsasbazterren Araudi Orokorra onartzen duena.
- Irailaren 5eko 2/2011 LEGEGINTZAKO ERREGE DEKRETUA, Estatuko Portuen eta Merkataritzako Itsasketaren Legearen Testu Bateratua onartzen duena.
- Otsailaren 11ko 28/1997 Dekretuaren bidez behin betikoz onartutako Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamenduaren Gidalerroak.
- Martxoaren 13ko 43/2007 Dekretuaren bidez onartutako EAEko Itsasertza Babestu eta Antolatze Lurraldearen Arloko Plan Sektoriala.
- Horrez gain, izapidetze-fasean daude hauek:
- Behin-behinekoz 2015eko martxoaren 23an onartutako Donostiako Eremu Funtzionaleko Lurraldearen Zatiko Plana.
- 2015eko azaroaren 3ko Gobernu Kontseiluan onartutako Euskal Autonomia Erkidegoaren Portuen Legea.

b) Aldaketaren xede den eremuan gaur egun indarrean den hirigintza-plangintza.

- 1997ko irailaren 30ean onartutako Hondarribiko Udal Plangintzako Arau Subsidiarioak.
- Udal Plangintzako Arau Subsidiarioen Aldaketa, Alde Zaharra izeneko 32. Hirigintza-jarduerarako eremuari eta Kaizarra izeneko 49. Hirigintza-jarduerarako eremuari buruzkoa.
- 1998ko maiatzaren 25eko Aginduz behin betikoz onartutako Hondarribiko Portuaren Plan Berezia.
- 2004ko irailaren 8an behin betikoz onartutako Hondarribiko Portuaren Plan Bereziaren gaineko Aldaketa.
- 2015eko martxoaren 12an behin-behinekoz onartutako Hondarribiko Hiri Antolamendurako Plan Orokorra izapidetze-fasean dago.

Lehenengo biek alderdi orokorretan eragiten dute, bereziki erabilerak mugatzeari dagokienez. Bestalde, Arau Subsidiarioak zonalde bakoitzeko problematika zehatza aztertzei hirigintza-alderdiei buruzkoak dira eta antolamendu jakin batzuk proposatzen dira. Horiek guztiak kontuan izan ziren indarrean den Hondarribiko Portuaren Plan Berezia izapidetzean. Halaber, kontuan hartu dira Aldaketa puntual honetan, zeinaren izenburuak adierazten duenez, Portuaren eta Babes-portuaren eremuarekin lotutako alderdiei buruzkoa baita.

2- ANTOLATZEKO LURRALDEAREN AZTERKETA

PORTU-EREMUA (KAI ZAHARRA)

2.1- Aurrekariak eta hastapeneko baldintzatzaileak

Portu-eremua hiri-lurzoruan dago osorik. Hala ere, portu izaera nabarmena du, bere aurrekari historikoak nahiz badian duen lehentasunezko kokapena kontuan hartuz, eta baita eremua osatzen duten eraikinek, eremua den plataforma handiak berak eta eremutik hurbileko ingurunean daudenek (Itsas Etxea, Eliza, ontzitegi-malda, etab.), jarduera horiekin lotuta, duten izaera kontuan hartuz ere.

Arrantzaleen Lonja eraitsi eta Babes-portu berrira eraman da. Horren ondoriozko egoera berritik eratortzen dira, neurri handi batean, zonaldean aurreikusitako esku-hartzeak, eta hiri kutsuan diseinatu edo birdiseinatu dira, izan ere, inguruneak egun duen kokapenari esker, bertan batzen diren Butrón Pasealekua eta Bidasoa Kalea, hurrenez hurren, luzatuta, bertatik abiatuz kostaldetik barna luzatzen den itsasertzeko pasealekuari jarraipena eman ahal zaio. Modu horretan, eremua, nagusiki, hiri eta portu izaera duen espazio bilakatzen da, kontzeptu hori erdiguneko kokapena hartuta, eta ertz-erdigune kontraesan itxurazkoa aintza hartuz, badia eta paisaiari beha dagoen hiri izaerako ertz batek ematen dituen abagune handiak batzen diren leku misto modura ulertuta.

2.2- Kokapenari buruzko datuak. Ingurune fisikoa

Portu-eremua: Portu-eremua Hondarribiko kai zaharraren zonaldea da eta erdigunearen bihotzean dago kokatuta, Portu Auzoa izeneko eremuan. Zonalde horrek gutxi gorabehera 140 metro dituen aldeko koadro bat osatzen du, Garcilaso de La Vega, Matxin Arzu eta Domingo Egia kaleek eta Txingudi estuarioko urek zedarrituta.

Bertan daude eraikin berezi hauek:

- Itsas Etxea: Behe-solairua eta beste hiru solairu dituen eraikina, Garcilaso de La Vega eta Matxin Arzu kaleen ertzean kokatua.
- Santa María Magdalena eliza.
- Villa Eugenia.
- Patxiluke Etxea

Villa Eugenia eta Patxiluke etxeak "Ontziolako" izendatzen diren lurretan daude kokatuta. Antzina administrazio-emakidaz esleitzen ziren baina gaur egun titulartasun pribatukoak dira (eta, horrenbestez, Plan Berezi honen eremutik at geratzen dira).

Portu-eremuan, era berean, nautika eta arrantzako erabilera duten elementuak, itsasontziak konpontzeko ontzitegi-gurdi bat eta 80 metroan Txingudiko uretan sartzen den kai-muturra daude.

Zonalde honetan, planaren eremukotzat hartzen da Garcilaso de La Vega, Matxin Arzu eta Egia kaleek nahiz Txingudiko estuarioek osatutako eremua, "Ontziola" izenekoaren lurrak eta aipatu kaleenak salbuetsita.

BABES-PORTUAREN EREMUA (KAI BERRIA)

2.3- Aurrekariak eta hastapeneko baldintzatzaileak

Zonalde hau Hondarribiko arrantza-flotako portu-oinarria da.

Txingudiko estuarioaren bokalearen alboan dago kokatuta, Ramón Iribarren Pasealekuaren amaieran.

Gaur egun, ipar muturrean babes-portu txikia egoteaz gain, dartsena berria ere bertan kokatzen da, iparraldeko dikearen, hegoaldeko dikearen eta bokalea egituratzen duten “mailuen” artean paratuta.

Azken urteotan lur gainean hainbat eraikin eta instalazio eraiki dira, erabilgarri zegoen azalera hartu dutenak. Nagusiki, Arrantzaleen Lonja eta arrantzaleentzako Xaiak (sotoak) eraiki dira, eta baita sareak gordetzeko biltegi bat ere, formalki soto horiekin lotutakoa.

Arrantza-zonaldearen aldamenean “Hondarribiko Klub Nautikoko” instalazioak daude.

2.4- Kokapenari buruzko datuak. Ingurune fisikoa

Plagintzaren Aldaketa puntual bati dagokionez, Babes-portuaren eremu honetan, dokumentu honetan babes-dikearekin (“mailua”) lotutako eremua aipatzen da, ekialdean dagoena, sareak gordetzeko biltegiaren parean. Bertan egonaldi eta zirkulaziorako azalera bat burutu da, bi mailakoa. Atrakalekuaren zonaldean plataforma bat, itsaslabarraren mailan; eta oinezkoentzako ibiltoki lineal bat, apur bat plataformaren gainetik, kontradikearen kai-muturraren parte dena.

Plataformaren luzera 65 metrokoa da, hau da, dikeak duen luzeraren antzekoa. Bere zabalera, berriz, 24 metrokoa da. Kai-muturrean, babes-hesiaren bizkarrera, kokatutako oinezkoen ibiltokiak 150 metroko luzera eta 2 metroko zabalera du, eta plataforma baino 1,5 metro altuago dago.

3-	PLAN	BEREZIAREN	GAINEAN	PROPOSATUTAKO	ALDAKETA
		PUNTUALAREN	KOMENIGARRITASUNA	ETA	ABAGUNEA
		JUSTIFIKATZEA			

“Hondarribiko Portua Antolatzeko Plan Bereziaren aldaketa puntual” hau (2015eko urtarila), aldaketa ez ezik, honako honen eguneratzea ere bada: “Hondarribiko Portua Antolatzeko Plan Bereziaren aldaketa puntuala” (2004ko abenduko Testu Bategina).

Plan Bereziaren aldaketa bat dator Hondarribiko Hiri Antolamenduko Plan Orokorrean ezarritako zehaztapenekin. Plan Orokor hori 2015eko martxoaren 12an onartu zen, eta behin betiko onartzeko tramitean dago.

Plan Orokor horretan Portuko Sistema Orokor modura kalifikatzen dira 5.4 (Puntalea), 5.18 (Portua), 6.1 (Hondartza) eta 6.6 (Kai Berria) eremuen barnean barneratzen diren eta erabilera horrekin lotzen diren zonaldeak, funtsean, gaur egun dagoen erabilera- eta eraikuntza-araubidea osatuz.

Aldaketa honekin (zeinak La Marina eta Babes-portuko alderdi puntualei eragiten baitie), aipatu hirigintza-dokumentua eguneratu nahi da, honako hauen eskariz: Eusko Jaurlaritzako Ingurumen eta Lurralde Politika Saila, Administrazio eta Lurralde Plangintzaren Sailburuordetza eta Garraio Azpiegituren Zuzendaritza.

Plana 1998ko maiatzaren 25ean behin betikoz onartu zenetik nahiz aurreko aldaketaren aurrekoak onartu zirenetik (2004ko abenduko Testu Bategina) sortu diren premien arabera, Plan Berezi hori Portu-eremuan eta Babes-portu eremuan aurreikusten diren esku-hartzeetara egokitzeko premia dago eta hori da Plan Berezia aldatzearen arrazoia.

Portuko Plan Bereziaren helburua Hondarribiko Udalerriko kostaldeko erabilerak antolatu eta zehaztea izan zen, Beteranoen dartsenaren eta Babes-portuaren (Kai Berria) eremuaren artean zegoen zonaldean kokatutako portu-eremuetan. Eremu horretan sartzen dira zonalde nagusi hauek:

- Beteranoen Dartsena
- Portua (Kai Zaharra)
- Hondartza: kirol-portu berria hartuko duen hondartza-ingurunea
- Babes-portua (Kai Berria)

1998an onartutako Plan Berezian Udalerriko Arau Subsidiarioetan zonalde bakoitzerako jasotako aurreikuspen orokorrak garatu ziren eta aurreko faseetan jadanik aztertutako beste zenbait esku-hartze gauzatu ziren.

Planaren aldaketan (2004ko abenduko Testu Bateginean jasotzen zena) hartako zehaztapenak eguneratu ziren. Modu horretan, esku-hartzearen xede ziren zonalde nagusi bakoitzaren antolaketari zegozkion arazoetako asko konpondu ziren.

Hondarribiko Portuaren Plan Berezia 2004ko maiatzaren 5ean onartu zen behin-behineko eta 2004ko irailaren 8an behin betikoz, Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza eta Gizarte Gaietako Sailaren eskutik, alegazioetan proposatutako eta Eusko Jaurlaritzak onartutako zuzenketa zain.

Hondarribiko Portuaren Plan Bereziaren Testu Bateginean (2004ko abendua) zegozkion zuzenketak gaineratu ziren.

...

Hondarribiko Babes-portuaren Plan Bereziaren Aldaketa puntual hau 2015eko urtarrilekoa da eta bere helburua 3. atal honen hastapenean ezartzen da. Plagintza eguneratzea, hirigintza- eta paisaia-irizpide objektibo eta adostuen arabera, Portu-eremuan eta Babes-portuaren eremuan aurreikusitako esku-hartzeak gauzatu ahal izateko xedez, izan ere, premia berriak sortu dira zonalde horiekin lotuta, hala Udaletik egindako proposamenen harira, nola portuko instalazioak ustiatzeko eskakizunak aintzat hartuz.

...

Plan Bereziak plagintzako dokumentuak dira, eta horien helburua Lurralde Planetan, Plan Orokorretan eta, are, halakorik ez balego, "unitate bat osatzen duten eta hala gomendatzen duten eremuetan" barneratzen diren aurreikuspenak garatzea da, betiere, Lurralde Planak, Plan Orokorrak edo Plagintzako Arau Subsidiarioak ordeztan ez badituzte lurzoruaren sailkapenari dagokionez, Lurzoruaren Araubideari eta Hiri Antolamenduari buruzko Legearen Testu Bategineko 84. artikuluan xehetasunez deskribatzen den moduan.

Plan honek antolatzen duen lurzoruari dagokionez, Hiri-lurzoru modura sailkatu da Hondarribiko Plagintzako Arau Subsidiarioetan, hondartza-ingurunearen eta hondartzaren eremua salbuetsita ("Hondartza" zonaldean sartzen dena), azken hori Lurzoru Urbanizaezina baita.

Plan honen bidez antolatutako lau zonalde nagusiak portu-erabilerakoak dira eta, haietako garapenek, oro har, lotura dute elkarren artean.

Aldaketak eragindako bi zonaldeetako alderdi jakin batzuetan eragiten duen arren, hain zuzen ere, horregatik, zonalde ezberdinetan aurreikusitako jarduerak behar bezala bateratze aldera eta ingurune eta leku honetan (Portua) batzen diren interes ugariak uztartze aldera, eta arkitekturaren, hirigintzaren eta paisaiaren ikuspegitik zentzuzkoak eta logikoak diren esku-hartzeko irizpide zenbait ezartzea helburutzat hartuta, komenigarritzat jotzen da "Hondarribiko Portuaren Plan Bereziaren Aldaketa puntual" hau idaztea.

4-	PROPOSATUTAKO ANTOLAMENDUAREN	DESKRIBAPENA	PLAN
	<u>BEREZIAREN ZEHAZTAPENAK</u>		

PORTU-EREMUA (KAI ZAHARRA)

Proposatzen den antolamenduarekin hauek sortu nahi dira: plaza handi bat, itsas pasealekuaren bi gidalerroak egituratzeko espazioa, eta haren barnean gaur egun ia eskusiboki duen aparkaleku erabileratik askatutako espazioa eta itsasoko jardueren lotutako izaera sendotzeko espazioa. Hori guztiori, ekipamendu publikoko eraikinekin inguratuta, horien artean Itsas Geltokia, itsas garraioarekin lotutako jarduerak hartu eta indartzeko eraikin modura, eta arrantza eta itsas jardueren Interpretazio Zentroaren eraikin berria eraikitze aukera ere kontuan hartuta.

Horren ondorioz espazio aktibo bat sortzen da, hau da, erabilerari dagokionez espezializatua ez den espazio bat, hiri-espazio baten erabilera publikoarekin zerikusia duten jarduerak anitz hartzeko gai dena.

Argi dago portu-erabilera mantendu egiten dela. Horretarako, aipatutako Itsas Geltokia eraikitzea zilegitzen da, bidaiarien garraiorako, une bakoitzean denborak eskatzen duen tamainan, baina hori eraikin batekin sendotuta. Gainera, eraikin horren garrantzia indartu egin daiteke beste jarduerak tertziario batzuk gaituta (esate baterako, merkataritza eta ostalaritza). Eraikin hori sortu den espazio horretan txertatzen da eta hura osatzen lagunduko du, lekuak paisaiari dagokionez eskaintzen duen abaguneak eta ematen zaion erabilerak indartuta.

Gune horretan, era berean, plataforma bat gaineratzen da, ontzitegi-gurdi bat, ontziratzeko hiru biderekin. Bere trazadura eta bolumetria mantentzea planteatzen da, zuzenketa txiki batzuekin (plazan lerrokatzeen zuzenketa eta bideak bitan uzteko zuzenketa). Modu horretan, alde batetik, espazio horretan itsas pasealekuko plazaren lotura eta konexioa argiagoa izango da eta, beste alde batetik, Itsas Pasealekua apur bat zabalduko da Bidasoa kalearen hegoaldean.

Ontzitegi-gurdia gunearen imajinario modura geratzeaz gain, erabilera-espazioa izango da. Horrela, itsasontzi batzuk lehorreratu ahal izango dira eta interes publikoko erabilera eman ahal izango zaie (kultura-erabilera edo beste motako erabileraren bat).

Plaza arretaz gauzatutako esku-hartze arkitektoniko baten arabera izango da. Hala, behin betiko ezaugarri zehatzak ongi definiturik geratuko dira hirigintza eta paisaia ikuspegiko espazio publikoko izaera horretan, hiri inguruneari nahiz itsas eta portu inguruneari lotuta.

Dokumentu honetan "Antolamenduaren Irudia" izeneko plano bat eskaintzen da. Plano hori diseinuarekin lotutako zehaztapenei dagokienez ez da loteslea (bai ordea, jakina, lerrokatze eta arraseko araudietako zehaztapenei dagokienez), baina Portuko espazio berriak izan ditzakeen ezaugarriak adierazten dira bertan.

Azken bi ohar espazio publiko honen erabilera eta izaerari buruz.

Oharretako bat txanga izaera indartu egin daitekeela azpimarratzeko izango litzateke, hau da, hiri izaera eta paisaiaren ikuspegia are gehiago uztar daitezkeela, zenbait landaketa aplikatuta, ez soilik zuhaitzak, baizik espezie eta landareak ere sartuz, gunea aberasteko lagungarri izan daitekeen lorategiko osagai modura.

Bigarren oharra Portua berreskuratu eta hobetzeko esku-hartzea sekuentzial modura ulertu behar dela azpimarratzeko litzateke. Hala, Itsas Geltokia eta arrantza eta itsas jardueren Interpretazio Zentroa ez dira ezinbestean berehala eraiki behar espazio publikoa erabili eta gozatu ahal izateko eta, horrenbestez, denboran mailakatu egin daitezke.

BABES-PORTUAREN EREMUA (KAI BERRIA)

Portuko zonalde horretan proposatzen den aldaketak gunek jakin bati dagokio. Egun sareak gordetzeko dagoen biltegiaren parean sare handiak gordetzeko pabilioi bat eraikitzeak aukerari buruzkoa da. Plagintzan Aldaketa hau proposatzean sortu da haren premia.

Haren eraikuntza eta ingurune honetan eraikinak izango dituen ezaugarri geometrikoak zehazte aldera, hura eraikitzeak sortzen dituen erabilerei emango dien erantzuna hartu da kontuan eta, era berean, edozein arrazoi dela medio, pabilioian sare handiak biltegitratzeko premiak indarra galduko balu, ingurunean haren presentzia mantentzeko aukera hartu da kontuan, portuarekin lotutako erabilerak emanez.

5- **AINTZATETSITAKO ALDAKETAK**

PORTU-EREMUA

Itsas jarduerekin lotutako espazio publikoko egitura eta guneko imaginario modura, Itsas Geltoki bat eraikitze eta arrantza eta itsas jardueren Interpretazio Zentro izango den eraikin bat gaineratzeko aukera planteatzen da, 1976. urtera arte Benta Zaharra zenak hartu zuen lekuan.

Interpretazio Zentro hori aurrez bertan izan zena berreraikiz gauza daiteke edo arkitektura garaikideko eraikin berri bat eraikiz, Interpretazio Zentro batekin eta bere gehigarriekin lotutako erabilerak izango lituzkeena.

Bestalde, aurretiaz dagoen ontzitegi-gurdia mantendu egiten da, guneko imaginario modura, itsas jarduerarekin lotutako jarduerak hartzeko, esate baterako, Mariñel arrantza-ontziaren erakusketa modura erabiliz edo bestelako erabilera batzuk emanez.

Ontzitegi-gurdiaren geometria zuzendu egiten da ertzetan Interpretazio Zentroaren eraikinarekin lerrokatze. Halaber, laneko azalera apur bat murrizten da albotik, Bidasoa Ibilbidea plataformaren espazio irekiarekin lotzeko zabalkuntza ahalbidetzeko.

Zuzenketa horiek Portu-eremua Bidasoa Ibilbidea eta Butrón Pasealekua elkartzeko eremu izan dadin sartzen dira. Honatx indartu nahi diren bi ezaugarriak: alde batetik, hiri-eremuarekin lotutako espazio ireki eta aktiboa, arrantza eta itsas kutsua eta paisaia uztartuz eta, beste alde batetik, Portuko espazio irekia Bidasoa Ibilbidearen eta Butrón Pasealekuaren arteko txanga modura egituratzeko espazioa.

BABES-PORTUAREN EREMUA (KAI BERRIA)

Sare handien pabilioia hego-ekialdeko dikean edo mailu delakoan kokatzen da. Modu horretan, bere geometriak bere okupaziotik harago ez du deus baldintzatzen, soilik ondorengo oinezko pasealekuan, gaur egun dagoen biltegiaren pareko azaleran, itsaslabarraren pareko lanerako azaleran eta dikearen ertzean eragiteko, makinak mugitzeko eta garraiorako nahiko azalera uzteko xedez.

Bere geometria zehazterakoan kontuan hartu dira lan-baldintzak itsaslabarrari dagokionez eta dike horretan amarratutako itsasontzietako sareak jasotzeko lanak.

Sareak gordetzeko biltegiarekiko distantzia 14 metrokoa da eta itsaslabarrera 8 metro daude. Bestalde, dikean, ertzetan eta muturrean mantendu egiten dira mantenurako eta obretako makinen zirkulaziorako espazioak.

II ERANSKINAK

“B” ORDENANTZA ERREGULATZAILEAK

“C” EKONOMIA ETA FINANTZAKO AZTERKETA

“D” DOKUMENTAZIO GRAFIKOA

KAI ZAHARREKO PLANO MOLDATUAK

BABES-PORTUKO PLAN MOLDATUAK

“B” ORDENANTZA ERREGULATZAILEAK

1. TITULUA PORTU-EREMURAKO (KAI ZAHARRA) ORDENANTZA BEREZIAK

Ordenantza hauetan Portuaren Plan Berezian barneratzen ez diren alderdi edo inguruabarrak eta sartutako aldaketak aipatzen dira.

HONDARRIBIKO PORTUAREN PLAN BEREZIKO TESTU BATEGINEKO (2004ko abendukoa) artikulua hauek aldatu egiten dira: 25., 28., 33., artikulua, 5.4. kapitulua

25. artikulua. Baldintza bereziak.

...

Lurrazpiko aparkaleku bat eraikitze baimena ematen da.

....

Ez da aurreikusi.

28. artikulua. Definizioa eta helburuak.

...

- Elizaren eta lehorreratzeko zonaldearen artean kokatutako aparkalekuak, zeharkakoak.

Ez da aurreikusi.

33. artikulua. Antolamendu- eta Eraikuntza-baldintzak.

Eraikin berri modura Itsas Geltokia eta Arrantza eta Itsas Jardueren Interpretazio Zentroa gaineratzen dira, hurrengo artikuluetan zerrendatzen diren baldintzen arabera.

Ez da aurreikusten armamentuen eta konponketen espazioa sortzea. Horrenbestez, 5.4. kapitulua ez da aurreikusten.

1.1. KAPITULUA. GUNE LIBREEN SISTEMA.

1.1.1. SEKZIOA. PLAZA ETA BERDEGUNEAK

1. artikulua. Helburuen definizioa.

- Hiri kutsua, paisaia eta itsasoa uztartzen dituen espazio interaktibo bat sortzea, guneko ezaugarri berezi modura.
- Itsasoarekin eta bidaiarien garraioarekin lotutako jarduerak mantendu eta bultzatzea. Lekuaren deiera indartuko duen Itsas Geltoki bat eraikitze aukera zilegitzea, bidaiarien nazioarteko zirkulazioarekin lotura izango duena. Geltoki horretan beste erabilera tertziario batzuk gaitu daitezke, esate baterako, merkataritzakoa eta ostalaritzakoa.
- Espazio libre bat osatzea, espazio aktibo modura ulertuta, hau da, paisaia ikuspegiko espazio publiko libre eta hiritar batean berezkoak diren erabilera eta jarduerak har ditzakeena. Orobat, gune hori Bidasoa Ibilbidea eta Butrón Pasealekua uztartzeko espazio modura ulertu behar da.
- Arrantza jardueren Interpretazio Zentro bat eraikitze aukera barneratzen da, Benta Zaharra, arrantzaren Lonja zena, kokatzen zen lekuan.

2. artikulua. Baldintza bereziak.

Zoladurak tratamendu bateratua izango du, espazio libre osoan aplikatzeko diseinuzko irizpide orokor batzuen arabera. Osaera zehazterakoan Bidasoa Ibilbidearen eta Butrón Pasealekuaren arteko bi gidalerroen arteko egonaldirako eta uztarketarako espazioaren irizpidea bultzatu beharko da.

Halaber, zuhaitziak adierazitako ideien arabera egituratu beharko dira, diseinuko parte izanez. Era berean, dimentsio jakin bateko parterreak diseinatzeko aukera aurreikusten da. Parterre horiek landarez hornituko dira eta itsasoaren ertzean lekutzen den lorategi bat osatuko dute, badian, espazio libreki erabiltzearen kalterik gabe.

Ibilgailu-sarbidea emergentziazko ibilgailuentzat, zamalanetan aritzeko ibilgailuentzat eta eragiketa bereziak egiteko ibilgailuentzat soilik onartuko da.

Egoerak hala eskatzen badu, ibilgailu-sarbidea onarturik egongo da Itsas Geltokira.

1.2. KAPITULUA. LUR BIDEZKO SARBIDEA

1.2.1. SEKZIOA. BIDE SAREA

3. artikulua. Definizioa eta helburuak.

Plan Bereziaren Eremuko barneko bideak dira eta Eremuko instalazioetarako sarbidea izatea da horien helburua.

- Ibilgailuen bidea: ontzitegi-gurdiko ertzetik jarraituz Itsas Geltokira sartzeko bideari dagokion bide-zatia da.

4. artikulua. Baldintza bereziak.

Bide-sarea hiri-altzariko elementuekin okupa daiteke eta ez da onartuko 3 metro baino gehiagoko zabalera duen espazio librea uzten ez duen oinezko pasabiderik.

1.2.2. SEKZIOA. OINEZKOENTZAKO EREMUAK.

5. artikulua. Helburuen definizioa.

Erabilera publikoko gainerako espazio librea osatzen duten eremuak dira.

Eremu horien helburu nagusia Portu-eremuko zonalde ezberdinen arteko lotura ahalbidetzea, zonaldearen hiri izaera hobetzea, aisiarako eta egoteko zonaldeak eskaintzea eta oinezkoentzako udalerrak duen sareko osagarri izatea da.

6. artikulua. Baldintza bereziak.

Debekaturik dago eraikinaren edozein aprobetxamendu, hiri-altzariena edo pergola, kiosko, portxe eta antzeko elementuena salbuetsita, betiere, oinezkoentzako eremuei berez dagozkien helburu nagusien zerbitzura. Horri dagokionez, azalera hori ez da zenbakarri izango.

Horiek arkitektura-elementu modura hartu beharko dira eta kalitate goreneko materialak erabili beharko dira.

Ez da onartuko gutxienez 2 metroko zabalera duen pasabide libreko zerrendarik uzte ez duen okupaziorik.

Oinezkoek erabiltzeko espazio libre guztien zoladuraren tratamendua bateratua izango da, zoladurari dagozkion irizpide orokorren arabera.

1.3. KAPITULUA. ZERBITZUAK

7. artikulua. Definizioa eta helburuak.

Eremuan dauden ekipamenduko hiru eraikinek osatzen dute zonalde hau, hau da, "Itsas Etxea" eta Magdalena eliza, eta "Itsas Etxearen" handitzea. Gaur egun, Osasun-etxean daude elementu horiek. Horiei arrantza jardueren Interpretazio Zentroa (Benta Zaharra) eta Itsas Geltokia gaineratu behar zaie.

8. artikulua. Antolamendu- eta Eraikuntza-baldintzak.

- Lurzatiketa.

"Itsas Etxearen" partzela, "Itsas Etxearen" handitzeari dagokiona eta Magdalena elizarena.

Itsas Geltokiaren partzela.

Arrantza jardueren Interpretazio Zentroaren partzela. Benta Zaharra.

8.2.- Gehienezko eraikigarritasuna

"Itsas Etxea": Gaur egun duena.

"Itsas Etxearen" handitzea:

-Oinplano-okupazioa 946m²

.

-Eraikigarritasuna: 4 solairu sestra gainean eta bi solairu sestra azpian (Mendebaldeko Gorputza), 2 solairu sestra gainean eta 2 sestra azpian (Ekialdeko Gorputza)

Magdalena eliza: Gaur egun duena.

Itsas Geltokia:

-Oinplano-okupazioa: 365 m²

-Eraikigarritasuna: Behe-solairua eta lehen solairuan oinplanoaren % 25 azalera eraikitzeko aukera, eta gainerakoan terraza eraikitzeko aukera. Hegalak eraiki daitezke, eraikinaren diseinuaren logika errespetatuz, eta, betiere, ezaugarri horiek dituen eraikin-pabilioi berezi bati berez dagokion sortze-askatasun mailaren barnean.

Arrantza jardueren Interpretazio Zentroa.

-Oinplano-okupazioa: 550 m²

-Eraikigarritasuna: Bi solairu sestra gainean eta solairu bat sestra azpian.

8.3.- Antolamendu mota.

“Itsas Etxea”, “Itsas Etxearen” handitzea eta Magdalena eliza: Egun dagoena.

Arrantza jardueren Interpretazio Zentroa. Benta Zaharra berreraikitzea eta, diseinu berriko zentro bat egitekotan, planoetako grafikoetan adierazitako oinplano-okupazioa eta Magdalena elizaren zabalera errespetatuz.

8.4.- Gehienezko altuerak.

Itsas Geltokiaren kasuan, 4 metro behe-solairuan eta 4 metro lehen solairuan.

“Itsas Etxea”: Egun dagoena. “Itsas Etxearen” handitzea: Itsas Etxeak duen profil bera. Magdalena eliza: Egun dagoena.

Arrantza jardueren Interpretazio Zentroa. Benta Zaharrean berreraikitzeko eraikinaren altuera edo, hala badagokio, erlaitzaren altuera 10 metrokoa.

8.5. Erabilera-baldintzak.

Itsas Geltokia. Itsas Geltokia, osagarri modura merkataritza- eta ostalaritza-erabileraren bat har dezakeena.

“Itsas Etxea”: Egun dagoena. “Itsas Etxearen” handitzea, Osasun-etxea.

Magdalena eliza: Egun dagoena.

Arrantza jardueren Interpretazio Zentroa. Arrantzari buruzko erakusketa eta dibulgazioarekin, arrantzaren historia hedatzearekin, itsasoarekin edota antzeko erabilerekin lotutako kultura-zentroa.

8.6. Ibilgailuen aparkalekuak.

Ez da aurreikusi partzelen barnean aparkalekuak eraikitzea.

1.4. KAPITULUA. ARMAMENDU ETA KONPONKETEN ZONALDEA. ONTZITEGI-GURDIAK.

9. artikulua. Definizioa eta helburuak.

Egun dagoen ontzitegi-gurdia mantentzen da. Dena den, zenbait zuzenketa geometriko sartzen dira, multzoaren trazadurara egokitzeko.

Hura mantentzearen helburua gunearen imajinarioa mantentzea da, nahiz eta hasieran zuen erabileraz aparteko beste zenbait erabilera izan. Gunearen memoriari dagokion elementu bat dela ulertzen da eta bertan gauzatu diren arrantza eta itsas jarduerekin lotuta dagoena.

Mariñel arrantza-ontzia erakusteko edo arrantzarekin nahiz itsasoarekin lotutako beste zenbait erakusketa- eta museo-jarduera garatzeko erabil daiteke.

Egun duen egoera aldatzen duten zuzenketa geometriko zenbait sartzen dira eta bere dimentsioak murriztu egiten dira. Alde batetik, hondoa moztu egiten da Butrón Pasealekuaren lerrokadura aintza hartuta eta, beste alde batetik, haren zabalera ere murriztu egiten da Bidasoa Ibilbidea handitzeko Portu-eremuarekin lotzen den gunean.

Ez da hari atxikitako eraikinik aurreikusten.

9.1. Geometria

Planoetan zehazten dena, Butrón Pasealekuarekiko lerrokadura-irizpideak eta Bidasoa Ibilbidea Portu-eremuarekin lotzea zilegitzeko zabalkuntza-irizpideak kontuan hartuz.

1.5. KAPITULUA. APROBETXAMENDUEN KOADRO OROKORRA.

“Itsas Etxea”

Erabilera: Egun dagoena

Eraikigarritasuna: Egun dagoena

“Itsas Etxearen” handitzea

Erabilera: Osasun-etxea

Eraikigarritasuna: Egun dagoena

Magdalena eliza

Erabilera: Eliza

Eraikigarritasuna: Egun dagoena

Itsas Geltokia.

Erabilera: Itsas geltokia eta harekin lotutako erabilerak, merkataritza edota ostalaritzakoak.

Eraikigarritasuna: 365 m2 behe-solairuan eta 91,25 m2 lehen solairuan.

Arrantza jardueren Interpretazio Zentroa.

Erabilera: Arrantzari buruzko erakusketa eta dibulgazioarekin, arrantzaren historia hedatzearekin, itsasoarekin edota antzeko erabilerekin lotutako kultura-zentroa.

Eraikigarritasuna: 550 m2ko oinplano-okupazioa. Bi solairu eta soto-solairu bat.

2. TITULUA. BABES-PORTU EREMURAKO (KAI BERRIA) ORDENANTZA BEREZIAK

Aldaketa puntual honetan sartzen den aldaketa hego-ekialdeko kontradikean sare handiak gordetzeko pabilioia eraikitzeke aukerari buruzkoa da.

2.1. KAPITULUA. ESPAZIO LIBRE ETA OKUPAZIOEI BURUZKO SISTEMA.

Testua eta aipamenak pabilioia eraikitzea aurreikusten den zonaldeari buruzkoak dira eskusiboki. Gainerakoa Portuaren Plan Berezian aurreikusitako baldintzetan geratzen da.

10. artikulua. Helburuen definizioa.

Planteatzen den aldaketa modu konkretu eta zehatzean laburbil daiteke. Helburua sare handiak gordetzeko pabilioi bat eraiki ahal izatea da. Premia hori berriki planteatu da, arrantza-tekniken arabera sare horiei ematen zaien erabilera kontuan hartuz.

Hego-ekialdeko dikean kokatzen da, izan ere, bertan azalera erabilgarria dago, sareak gordetzeko biltegiaren alboan legoke eta, gainera, espazio horrek sare handiak kargatu eta deskargatzeko amarratze- eta lan-azalera egokia du.

Gainerako espazio librea, dikean pabilioiak okupatu gabe geratzen dena, modu jakin batean dimentsionatu da, itsaslabarraren eta pabilioiaren artean lan-azalera bat izateko xedez, portuaren gainerako eremuetan bezalaxe. Era berean, egun sareak gordetzeko dagoen biltegiaren parean eta dikearen muturrean nahiko azalera libre geratzen da. Modu horretan, laneko makinak edo obrako mantenurako makinak mugimendu eta maniobretarako lekua geratzen da.

Bestalde, pabilioiaren profila zehazterakoan kontuan hartu da ikuspegia ez oztopatzea eta eragozpen fisikoa ez izatea atzeko pasealekutik, kontradikean. Ildo horretatik, handituz doan zeharkako profil bat zehazten da, pabilioiaren erabilerak gehiegi mugatzen ez dituen. Modu horretan, ingurune horretan hobeto egokitzen da, bai eskalari dagokionez eta baita bere forma ingurune hurbilari eta paisaiari egokitzeari dagokionez ere.

11. artikulua. Baldintza bereziak.

Soilik arrantzarekin, larrialdiekin eta eragiketa bereziekin lotutako laneko ibilgailuen sarbidea baimentzen da.

Pabilioiak libre uzten du oinezkoen ibilbidea kontradikearen kai-muturrean. Modu horretan, ibilbide hori eta pabilioia hartzen duen azalera nahiz lan-azalera ingurune horretan dauden oinezkoen ibilbideetatik kanpo geratzen dira.

2.2. KAPITULUA. LUR BIDEZKO SARBIDEA

2.2.1. SEKZIOA. BIDE SAREA

12. artikulua. Definizioa eta helburuak.

Babes-portuaren barneko pasabideak eta laneko espazioak dira eta horien helburua Eremuko instalazioetarako sarbidea ahalbidetzea da.

13. artikulua. Baldintza bereziak.

Bide-sarean edo ibilgailuen zirkulazioa onartzen den espazioan ez da hiri-altzariko elementuen okupazioa onartzen, baldin eta fatxadetara atxikita jartzen ez badira, gehienez, horietatik metro batera.

2.2.2. SEKZIOA. OINEZKOENTZAKO EREMUAK.

14. artikulua. Helburuen definizioa.

Dikearen azalera handienaren gaineko 1,5 metroko pasabide jaso salbuetsita, berez ez dago oinezko eremu eksklusiborik. Oinezkoen erabilera bateragarria da sortzen diren lan-zonaldeetako ibilgailuen joan-etorriekin, zonalde horiek lan-espazio modura ulertuta.

2.3. KAPITULUA. ZERBITZUAK

15. artikulua. Definizioa eta helburuak.

Hegoaldeko dikean arrantzaleen Xaiak kokatzen dira, eta haren muturrean sareak gordetzeko biltegia. Hego-ekialdeko kontradikean, Xaiak horiekiko perpendikularrean, kokatuko litzateke sare handiak gordetzeko pabilioia, datu hauetan eta definizioan aipatzen dena.

16. artikulua. Antolamendu- eta Eraikuntza-baldintzak.

- Lurzatiketa.

Partzela eraikigarri bat dago, pabilioia hartzeko.

16.1.- Gehienezko eraikigarritasuna

-Oinplano-okupazioa: Gehienez 700 m2

-Eraikigarritasuna: Solairu bakarra.

16.2.- Antolamendu mota.

Azalera erregularra, industria-pabilioi bat, biltegi erakoa, eraikitzeko, kalitatezko materialak erabiliz, kontuan hartuz eraikina oso ingurune bortitzean kokatzen dela. Itsaslabarretik, gutxienez, 8 metrora eta atzealdeko oinezkoen pasabidea erabat libre utziz.

16.3.- Gehienezko altuerak.

Pabilioiaren gehienezko altuera 10 metrokoa izango da eta gehienez hartutako altueraren mailakako profila 4 metrora artekoa atzealdean, oinezkoen pasabidearen aldean. Altuera hori oinezkoen pasabidearen mailaren arabera neurtuta. Hegal bat planteatzen da, fatxada nagusiaren lerrokaduraren gainetik gehienez 2 metroko teilatu-hegal batekin.

16.4.- Erabilera-baldintzak.

Sareen biltegitratzea. Arrantza eta itsas jardueretan laguntzeko eraikina.

16.5.- Ibilgailuen aparkalekuak.

Ez da aurreikusi ikerketa-eremu honetan aparkalekuak eraikitzea.

2.5. KAPITULUA. APROBETXAMENDUA

Sare handiak gordetzeko pabilioia

Erabilera: Industrial, arrantza eta itsas jarduerekin lotuta.

Eraikigarritasuna: 700 m2.

“C” EKONOMIA ETA FINANTZA ARLOKO AZTERKETA

Portu-eremua (Kai Zaharra)

Eremuaren urbanizazio-proiektua eta aurreikusitako obrak burutzeko eremua bera urbanizatzea, Itsas Geltokia eraikitzea eta Benta Zaharra arrantza jardueren Interpretazio Zentro modura erabiltzeko berreraikitzea (edo, hala badagokio, arkitektura garaikidearen parametroak beteko dituen zentro bate eraikitzea) planteatzen da.

Urbanizatzeko 8.000 m²ko azalera aurreikusten da. Azalera horretan sartzen dira Bidasoa Ibilbidearekiko eta Butrón Pasealekuarekiko loturak, ontzitegi-gurdia, plataforma eta eraikinen artean dauden espazioak. Ingurune horretan kostua, metro karratuko, 330 eurokoa da (300 €/m²). Horren ondorioz $8.000 \text{ m}^2 \times 300 \text{ €/m}^2 = 2.400.000 \text{ €}$. Kontrata egikaritze-aurrekontua.

Itsas Geltokiari dagokionez, 1.400 €/m²ko eraikuntza-kostua eta 456,25 m²ko azalera eraikia kontuan hartuz, hau izango litzateke kostua: $456,25 \text{ m}^2 \times 1.400 \text{ €/m}^2 = 638.750 \text{ €}$. Kontrata egikaritze-aurrekontua.

Francisco Urcolak proiektatutako Benta Zaharraren berreraikuntzaren kasuan, bere 380 m²ak eta 1.500 €/m²ko berreraikuntza-kostua kontuan hartuz, hau izango litzateke kostua: $380 \text{ m}^2 \times 1.500 \text{ €/m}^2 = 570.000 \text{ €}$. Kontrata egikaritze-aurrekontua.

Babes-portuaren eremua (Kai berria)

Sare handiak gordetzeko pabilioiaren eraikuntzarako, Aldaketa honetaz aparte, proiektu bat burutu da. Horrenbestez, bere aurrekontua oso zehatza da.

Aurreikusten diren obren artean pabilioi horren eraikuntza eta eraikinarekin lotzen diren urbanizazioko obra osagarriak sartzen dira.

	LUR-MUGIMENDUAK ETA ERAISPENAK	21.038,85	3,38
2	ZIMENDUAK JARTZEA	53.194,07	8,53
3	EGITURA.....	176.744,84	28,35
4	IGELTSEROTZA.....	11.811,92	1,89
5	ESTALKIA	133.348,41	21,39
6	FATXADA	29.967,65	4,81
7	IRAGAZGAIZPENAK ETA ISOLAMENDUAK	28.109,52	4,51
8	ESTALDURAK	659,70	0,11
9	ZOLADURAK, ZOLATUAK ETA ALIKATATUAK	10.966,63	1,76
10	KANPOKO AROTZERIA	47.300,61	7,59
11	BARNEKO AROTZERIA.....	358,79	0,06
12	SARRAILAGINTZA-LANAK.....	22.570,37	3,62
13	PINTURAK	5.726,03	0,92
14	SANEAMENDUAK ETA DRAINATZEAK	8.973,75	1,44
15	ITURGINTZA-LANAK	6.283,25	1,01
16	SUTEEN AURKAKO BABESA	2.437,34	0,39
17	BEROKETA-LANAK.....	5.142,00	0,82
18	BT ELEKTRIZITATEA	40.809,98	6,55
19	SEGURTASUNA ETA OSASUNA.....	13.787,01	2,21
20	HONDAKINEN KUDEAKETA	4.127,05	0,66
21	KALITATE-KONTROLA	0,00	0,00
EGIKARITZE MATERIALA GUZTIRA			623.357,77
	% 13,00 Gastu orokorrak.....	81.036,51	
	% 6,00 Industria-mozkina	37.401,47	
Gastu orokorren eta Industria-mozkinaren BATURA			118.437,98
KONTRATA AURREKONTUA GUZTIRA			741.795,75

Sare handiak gordetzeko pabilioiak eraikitze guztira 741.795,75 € aurrekontu batekin.

D- "D" DOKUMENTUA, DOKUMENTAZIO GRAFIKOA

G01	LEKUA– BABES-PORTUA ETA PORTUA
G02	KOKAPENA– BABES-PORTUA ETA PORTUA
LM01	EGUNGO EGOERA - PORTU-EREMUA
LM02	ANTOLAMENDU OROKORRERAKO IDEIA - PORTU-EREMUA
LM03	ERABILERA OROKORRAK - PORTU-EREMUA
LM04	ERABILERA XEHATUAK- PORTU-EREMUA
LM05	LERROKADURAK ETA SESTRAK - PORTU-EREMUA
PR01	MUGAK (EGUNGO EGOERA) - BABES-PORTUA
PR02	ANTOLAMENDU OROKORRAK - BABES-PORTUA
PR03	ERABILERA OROKORRAK - BABES-PORTUA
PR04	ERABILERA XEHATUAK- BABES-PORTUA
PR05	LERROKADURAK ETA SESTRAK - BABES-PORTUA

Astigarraga, 2015eko azaroa

Izenpetuta: Antón Pagola Aizipiri



Miriam Varela Alonso



Santiago Lorenzo Borda

