

LZP-ari IRUNGO EH BILDUREN ALEGAZIOA

Donostialdea – Behe Bidasoa eremu funtzionaleko Zatikako Lurralde Planaren dokumentu berri honi hasierako onarpena eman zitzaion 2015eko martxoaren 27ko Ingurumen eta lurralde politika saileko kontseilariaren aginduaren bidez. Gaur egun eta azaroaren 15era bitarte, jende aurrean argitaratua eta alegazio epea zabalik egongo da.

Ezin daiteke ukatu 2010eko ZLP-ak zituen hainbat eremu eta elementuetan aldaketak eman direla, baina oraindik ere, gaur egun esku artean daukagun eta alegazioak jaso ditzakeen dokumentuak ez dio eremu funtzional honetako herriek dituzten beharrei erantzuten. Dokumentu hau aztertu ondoren, Irungo EH Bilduk alegazioa batzuk aurkezten ditu kontuan har daitezten:

1. Aurrera eramandako parte hartze prozesua

2014ean abian jarri zen Donostialdea - Behe Bidasoako LZP dokumentuaren berrikuntza lanketa. Hasieratik eta gaur arte, eremu funtzional honetan barnebiltzen diren udal zein herritarrek ez dugu parte hartzeko aukerarik eduki.

Planeamenduan horren garrantzitsua izan daitekeen LZP-a lantzeko garaian udalekin batera lan egin ez izana onartezina dela deritzogu, hauen eskaerak zein iritzi edo ekarpenak ez direlako kontuan izan.

Are eta gehiago esan dezakegu herritar zein herritar taldeei dagokienean. 2010eko LZP dokumentuaren hasierako onarpenaren ondoren 20.000 alegazio inguru aurkeztu ziren eta horiek aurkeztu zituztenekin ez da inolako lanketarik egin. Orduan argi geratu zen herritarrek interesa bazutela, baina beste behin hauen parte hartzea ez da bermatu.

LZP dokumentua lantzeko beste metodologia eta prozesu parte hartzaile bat beharrezkoa dela deritzogu.

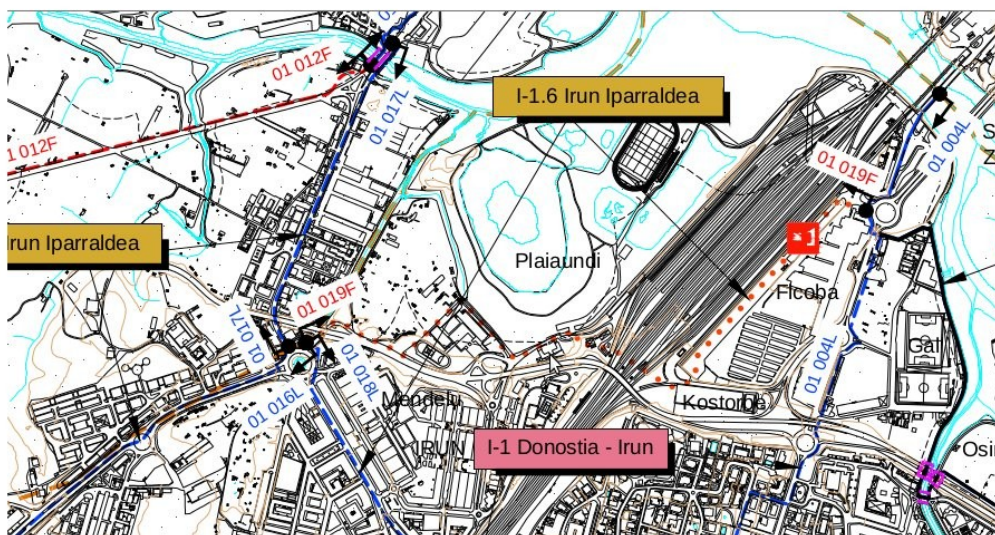
Guzti honengatik, LZP-a berri ere hasierako onarpenaren aurreko fasera itzultzea eta udalen zein herritarren parte hartzea bermatuko duen prozesu parte hartzaile akordatu bat abian jartzea eskatzen dugu.

2. Garraio eta komunikabide sareko mugikortasun ereduak

a) Plaiaundi parke ekologikotik doan bizikleta bidea

LZP-ak bizikleta bideentzako egiten duen planteamenduarekin orokortasunean egokia dela baderitzogu ere, Plaiaundi parke ekologikotik igarotzen den bizikleta bidea desegokia dela deritzogu.

Lehenik eta behin esan beharra daukagu Gipuzkoako Bizikleta bideen Lurralde Arloko planak Hendaia, Irun eta Hondarribi lotzeko proposamen bat jasoa duela. Hurrengo irudian puntu gorritz ikusten dena:



Hori gutxi izan ez eta Txingudi babes eremuko plan zuzentzailearen berrikuntza lanketan Behe Bidasoako hiru herriak lotu asmoz bizikleta biderako hainbat proposamen kontuan hartu dira. Horietatik bi izan dira selekzionatu direnak eta hau oraindik aztergai dago. Hurrengo bi irudietan ikus daitezke:

3.1. ALTERNATIVA A.3.1. NUEVA VÍA CICLISTA Y PEATONAL EN PARALELO A LA ANTIGUA N1 (GI-636) CON VARIANTE JUNTO AL ACCESO A PLAIAUNDI

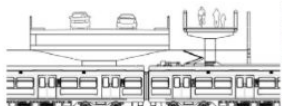
Se propone utilizar el trazado de la antigua N1 (hoy GI-636) para en paralelo, proyectar la nueva vía peatonal y ciclista.

Así la conectividad entre Hondarribia-Irun-Hendaia se produciría de forma interna, desde el puente de Amute y calle Mendelu de Hondarribia y ya en Irun, en paralelo a la antigua N1 (ahora GI-636), paso sobre el ferrocarril, hasta el Puente de Santiago y de ahí por la Avenida de Iparralde hasta el Puente de Santiago y cruzando sobre el Bidasoa llegar a Hendaia.

Podría haber una variación en el trayecto desde Hondarribia, sustituyendo el de la calle Mendelu por un trazado en paralelo por la periferia de Plaiaundi, o mantenerse los dos trazados.

Y otra variación, supondría bordear por la parte trasera del instituto, hasta la entrada de Plaiaundi y de ahí, ponerse a cota de paso sobre el ferrocarril.

SECCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL FERROCARRIL



CAJAZADA ACTUAL
12 M

NUEVA VÍA
PEATONAL Y
CICLISTA
4 M



LKS

PRESELECCIÓN DE ALTERNATIVAS. PLAN DIRECTOR DE TXINGUDI. COMITÉ TÉCNICO DEL 19.09.14.

3.3. ALTERNATIVAS A.3.3. NUEVA VÍA CICLISTA Y PEATONAL POR PIERRE LOTI. Con 5 variaciones respecto al paso hasta el Puente de Santiago.

El trazado difiere de las dos alternativas anteriores en su proyección por la calle Pierre Loti, bordeando periféricamente Plaiaundi al completo.

Esta alternativa precisa de una resolución específica en su conexión con el puente de Santiago lo que completaría la conexión con Hendaia. Es por ello que se han estudiado 5 variaciones respecto a este paso.

Así la conectividad entre Hondarribia-Irun-Hendaia se resolvería sin abandonar los espacios naturales del estuario, desde el puente de Amute, bordeando periféricamente Plaiaundi, por Pierre Loti hasta el Puente de Santiago, potenciando la percepción de un magnífico paisaje en el itinerario.



LINDERO CON MENDELU

AVENIDA PIERRE LOTI

PUENTE FFCC SOBRE BIDASOA

PUENTE Hf: ETS SOBRE BIDASOA



Hau guztia kontuan izanik, LZP-ak proposatzen duen bizikleta bidea berrikus dezala eskatzen dugu, Txingudi Babes eremuko plan zuzentzailean aurre selekzionatu diren bi aukerak kontuan izanik.

b) A8aren hirugarren karrila eta Hego saihesbidea

LZP-ak Landetxa eta Behobia artean dagoen A8 autopistaren hirugarren karrila eraikitzea planteatzen du. Honi gainera, Irungo HAPO-ak jasotzen duen hego saihesbidea gehitu egiten dio.

Irun zeharkatzen duen A8-ari hirugarren errail bat gehituko bagenio eta gainera hego saihesbidea eraikiko balitz lortuko genukeen bakarra auto pribatuaren erabilera handitzea litzake, eta *“trafico inducido”* bezala ezagutzen den fenomenoari bide emango genioke.

Gure ustez, gaur egun Irungo hiriak jasaten duen trafiko arazoari aurre egiteko beste alternatiba batzuk badaude (garraio publikoaren maiztasuna, kotxe pribatuaren erabilera konpartitzea, etab) eta horiek lirateke landu beharrekoak.

Irungo Mugikortasun jasangarrirako planak hainbat helburu eta ekintza barnebiltzen ditu Irungo herritarren mugikortasun ohiturak planak duen helburu nagusira heldu asmoz. Horien artean ikus daitezke CO2 emisioa murriztea eta auto pribatutik jasangarriak diren garraio motetara pasatzea adibidez.

Guzti honengatik, LZP-ak aurreikusten duen A8-aren hirugarren erraila eta hego saihesbidea planetik kentzea eskatzen dugu.

c) Gobaraginen kalea

Kasu oso antzekoan aurkitzen gara baina oraingo honetan gainera hiri barneko errepide baten inguruan ari gara.

A8ak Irunen edukiko lukeen hirugarren lotune berria, erdigunekoa, Oñurre inguruan egitea planteatzen da lotura eginez Gobaraginen kalearekin. Kale hau gaitasun handiko bide bezala egokitzea proposatzen da eta hori desegokia dela deritzogu.

Kalea dagoen bezala uztea egokiena dela uste dugu, honi gehitu behar baitzaio kale honek zabalpenerako edukiko lituzkeen zailtasunak. Eta gainera kontuan eduki behar dugu Letxunborro hiribidea metro oso gutxira dagoela eta hau bai dela, gaur egun, gaitasun handiko errepide.

Beraz, eta argudiatutakoa kontuan hartuko delakoan, Gobaraginen kalea gaitasun handiko bide bezala egokitzeko asmoa ezabatzea eta berau dagoen bezala uztea eskatzen dugu.

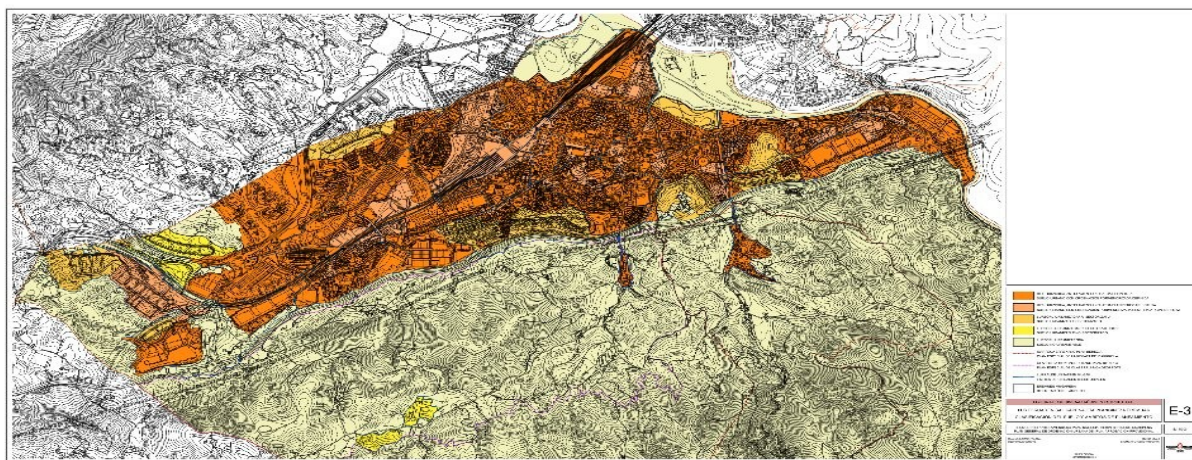
3.Hiri ingurunearen eta hiri inguruko eremuaren antolamendu orokorra

LZP-ak Irungo HAPO-ak aurreikusten ez duen erreserba eremu bat ezartzen du A8-aren hegoaldera, hiri inguruko landa eremuan.

Irungo plan orokorra lantzeko egindako prozesu guztian zehar bai herri eragile zein alderdi politikoek bat egin izan dugun puntu bat A8-aren hegoaldea ez eraikigarri bezala kalifikatzea izan da.

LZP-ak ezartzen dituen mugetan A8-tik hegoaldera etorkizunean eraikigarria izan daitekeen eremu bat lur erreserba bezala kalifikatzen du.

Gure ustetan, Irungo plan orokorrean hartutako erabaki bat bertan beherera uzten du A8-aren hegoaldera lur batzuk hala kalifikatzeak. Irungo herrian hartutako erabaki baten gaintetik pasatzen da, bertan egindako lanketa guztia pikutara bidaliz.



Hau horrela izanik, LZP-ak hiri ingurunea antolatzerako garaian ezartzen dituen mugak berrikustea eskatzen dugu hurrengo puntuetan; A8-aren hegoaldera ezartzen den erreserba eremua ez dezala hala kalifikatu eta Irungo plan orokorrak eremu horretan duen hiri ingurunean antolatzeko mugak har ditzala kontuan, A8 muga bezala hartuz.

4. Txingudi izaera estrategikoko eremua

Txingudi izaera estrategikoko eremu bezala zehazten duenean hainbat eremu sartzen ditu bere barnean, Txingudi babes eremua, Zubieta eremua, Trenbide eremua eta aireportua. Horietatik bi eremuen inguruan aipamenak egin nahi ditugu:

a) Zubieta eremua

Horien artean, Zubieta eremuan aurreikusten den eraikigarritasun kalifikazioa eremu horretan eman daitezkeen ingurumen eraginak kontuan hartu gabe egin da.

Hainbat txostenen arabera eremu hau uholde arrisku handiko eremua da, bai Urdanibia Jaizubiakoa baita Zubietakoa ere. Horretaz gain, kontuan hartu behar da Zubieta eremua apo lasterkariaren (Epidalea Calamita) habitata dela bereziki bertan dagoen erreka.

Guzti honengatik, Zubieta eremuan aurreikusten den eraikigarritasuna bertan behera uztea eskatzen dugu.

5. Bizitegi parkea

Bizitegi parkeari dagokionean LZP-ak hurrengo planteatzen du Irunen; planaren amaierarako, 2030erako guztira gutxienez 4.689 eta gehienez 6.344 etxebizitza berri eraikitzea.

Proposamen honek 1000 etxebizitzatan jaisten du, gaur egun aztergai dauden Lurralde Antolaketarako Gidalerroek 2015-2022rako eraikitzea ezartzen dituen kopuruak.

Hala ere, LZP-ak ez ditu aurreikusten ezta zenbatzen ere, gaur egun Irunen dauden etxebizitza hutsen kopurua. Hauek zenbat diren azaltzen duten hainbat azterketa egin dira azken urte hauetan, hona datu batzuk:

- 2010 IRUNVik egindako etxe hutsaren behatokia: 1800 etxebizitza huts
- 2013 EUSTAT: 2714 etxebizitza huts
- 2014 Irungo udalak egindakoa: 1925 etxebizitza huts

Datu hauek kontuan hartu behar direla uste dugu Irunen existitzen den bititoki parkearen %7a baina gehiago hutsik egonda ezin daitekeelako berri gehiago eraikitzea planteatu.

Horregatik, LZP-ak bititoki parkerako planteatzen duen kopurua berrikusi dadila eskatzen dugu. Eta berrikuspen horretan Irunen dagoen etxebizitza hutsa kontuan har dadila.

Irun, 2015eko azaroak 13

Sinatuta: Irungo EH Bildu

Hartzailea:

Elena Lete Garcia

Lurralde plangintzaren eta Hirigintzaren zuzendaria

Ingurumen eta lurralde politika saila