



**Plan Nagusiaren
Aldaketa Puntualaren
AURRERAKINA
IRUNGO BURDINBIDE
EREMUAN**

2018KO AZAROA
Expediente kodea: 2017ZZAA0011

**AVANCE de la
Modificación Puntual
del Plan General en el
ESPACIO FERROVIARIO
DE IRUN**

NOVIEMBRE 2018
Código Expediente: 2017ZZAA0011



Plan Nagusiaren Aldaketa Puntualaren AURRERAKINA IRUNGO BURDINBIDE EREMUAN

Memoria

2018KO AZAROA
Espediente kodea: 2017ZZAA0011



Edukia

1	ALDAKETA PUNTUALA. SARRERA.....	1
1.1	ALDAKETAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA.....	1
1.1.1	Burdinbidea Irungo hirian integratzeko jarduera	1
1.1.2	Plan Nagusiaren Aldaketa Puntualaren tramitazioa	2
1.2	DOKUMENTUAREN HELBURUAK ETA METODOLOGIA	8
1.3	FORMULAZIOAREN AURREKO TXOSTENEN EMAITZA.....	9
1.3.1	Larrialdien eta Meteorologia Arretarako Zuzendaritzaren Segurtasun Departamenduaren txostena	9
1.3.2	Kultura Ondarearen Zuzendaritzaren Kultura eta Hizkuntza Politikarako Sailaren txostena	10
2	IRUNGO ETA INGURUKO BURDINBIDE EREMUAREN ERALDAKETA.....	13
2.1	LURRALDE ETA ARLO PROZESUAK	13
2.1.1	Lurraldearen azterketa orokorra	13
2.1.2	Via Irun – Hiri Barruti berritzailea	15
2.2	BURDINBIDE EREMUAREN EZAUGARRIAK ETA KONEXIOAK	20
2.2.1	Burdinbide eremu osoa egituratzen duten ezaugarriak	20
2.2.2	Irigarritasuna	23
2.2.3	Egungo arazo nagusiak.....	25
2.2.4	Euskotren lerroaren igarobidea Belaskoenean eta Zabaldian barrena.	9
2.2.5	Egungo erabilerak hiria eraberritzeko proiektuaren aurrean.....	3
2.3	PROPOSAMEN OROKORRAK.....	5
2.3.1	Oinarriak	5
2.3.2	Piezak eta jarduera eraldatzaileen sorrera	5
2.3.3	Bideen egitura eta mugikortasuna.....	6
2.3.4	Burdinbide geltoki berrian aldageltokia eta iparralde-hegoalde konexioa antolatzeke proposamenak.	9
2.3.5	Topoaren lurperatzea	12
2.3.6	Anakako auzoa – Blas de Lezo	12
2.3.7	Genero ikuspegia proposamenaren helburu orokorretan.....	13
3	PLAN NAGUSIA 0.2.01 GELTOKI INGURUA ESPARRUAN PUNTUALKI ALDATZEKO PROPOSAMENA.....	14
3.1	ESPARRUAREN MUGAK ETA HELBURUAK	14

3.2	PROPOSAMENAREN DESKRIBAPENA	17
3.2.1	Elementu finkoak eta alternatibak.....	17
3.2.2	0 alternatiba.....	18
3.2.3	1. alternatiba.....	19
3.2.4	2 alternatiba.....	20
3.2.5	Alternatiben eta geltokiaren arteko lotura.....	21
3.2.6	Azalerak eta eraikigarritasunak	21
4	PLANOEN AURKIBIDEA.....	23
	ERANSKINAK.....	24
I.	ERANSKINA: LARRIALDIEI AURRE EGITEKO ETA METEOROLOGIAKO ZUZENDARITZAKO SEGURTASUN SAILAREN TXOSTENA.	24
II.	ERANSKINA: KULTURA ONDAREAREN ZUZENDARITZAKO KULTURA ETA HIZKUNTZA POLITIKA SAILAREN TXOSTENA.....	25
III.	ERANSKINA: INGURUMENA ETA SMART CITY. IRIZPIDEAK	26
	Ingurumen irizpideak.....	26
	Hiri adimentsua garatzeko irizpideak.....	30
IV.	ERANSKINA: IRUNGO HAPNAREN ARABERAKO ANTOLAMENDU ESPARRUKO BOLUMENEN ANTOLAMENDUAREN AUKEREN INGURUMEN BALIOESPENA	34
V.	ERANSKINA: PAISAIA AUKERAK VIA IRUN PROIEKTUAN	39
V.	ERANSKINA: PROPOSAMENAREN GENEROAREKIKO SENTIBERATASUNA.....	60

1 ALDAKETA PUNTUALA. SARRERA

1.1 Aldaketaren helburua eta justifikazioa

1.1.1 Burdinbidea Irungo hirian integratzeko jarduera

Hiriaren etorkizunerako berealdiko garrantzia duen prozesua abiarazi dugu Irunen, Burdinbide Eremua birmoldatzeko Plan Nagusia aldatzeko eta Jarduerarako Protokoloa suspertzeko asmoek bultzatuta. Hiriaren erdigunea jotzen du bete-betean eremu honek eta oso kontuan hartzeko zatiketa eragiten du oro har hiriko egiturari, hala maila funtzionalean nola espazioan. European azpiegiturek okupaturiko espazioen hiriberritzearen alde aspalditxoan errotu zen kulturen txertatu beharra dago, inolaz ere, eraldatze edo berritze operazio hau.

Burdinbideak Aduanaren inguruetan okupaturiko espazioak oso funtzio garrantzitsua bete du hiriaren eta bertako ekonomia eta gizartearen garapenean, baina zaharkitze eta abandonu prozesuan dugu dagoeneko; hiriak integratu ahal izango du orain eremu hori, eta aldatzen ari den eta asmo eta bultzada berritzaileen onurak jaso behar dituen ingurune zabalago baten gaineko hausnarketarekin lotu beharra dago, inolaz ere, bertan bideratu beharreko hirigintza plangintza.

Gaurgero egina du Udalak erdiguneko nodo horretan bidera litezkeen jarduera ekonomikoari eta hiriaren hornidurari begira egokituko liratekeen instalazioen gaineko analisia, eta aztertu ere egin ditu antzeko prozesuen bitartez eraberritzen ari diren hiri europarren adibideak. HAPNan bideratu beharreko aldaketa honen abiapuntua dira hain zuen azterketa horiek.

Horrez gainera, planteatu ere egin beharrak dira abiadura handiko trenaren geltoki berria Irungo hiriko egiturari egokituko den moduak eskainiko dituen aukerak, mugikortasun iraunkorra erraztu eta bultzatuko duten bide-egitura eta espazio publikoak hartara egokiro biltzeko, Donostialdeko Metroan ahalik eta hobekien integratzeko, esparruko industria eta garraio pieza handietan jarduera berriei gero eta harrera erasoagoa egiteko, ingurune hiri egituraren eraberritze prozesua bizkortzeko, eta abarrerako. Planteamendu honek zirkulazioak, hau da, garraio publikoak, orientaturiko hiri garapenaren araberrak erekin lotzen du proiektua (TOD – Transit Oriented Development), aldageltoki multimodaletatik hurbil dagoen eremu batean, 800-1.000 metroko erradio batean.

Oinarri sendoak ditu hiri berritzeko proiektuak: prozesu tekniko eta ekonomikoen integrazioa, eragile politikoaren eta herritarren partaidetza, eta finantzaketari begira beharrezkoak diren aprobetxamendu ekonomikoak sortuko dituzten euskarri higiezinaren garapena, finantzaketari begira beharrezkoak diren aprobetxamendu ekonomikoak sortuko dituzten aldetik. Modu integratuan egiten da hori, estrategia, planeamendua eta hiri proiektua batera harturik; zera

da, hain zuzen ere helburu nagusia, aktore, premia eta aukera guztiak funtsezko gune bakar batera bilduko dituen gertaleku global bat sortzea. Ezinbestekoa da baldintza hori hiria burdinbide eremuan barrena lotuko duen eta lehen mailako espazio publiko baten eraldatze egituratua diseinatuko duen plan gero eta integratzaileago bat itxuratuko bada.

Plan Nagusiaren Aldaketa honek xehe-xehe betetzen ditu Euskadiko lurralde antolakuntzarako tresnen arabera gidalerroak eta zehaztapenak, bai eta administrazioen artean burdinbidea Irunen hobekiago integratzeko harturiko konpromisoak ere. Plangintza prozesu luze honek argi erakusten digu aurrez hausnartze prozesu zabal bat bideratu dela eta lurraldea egituratzen duten sistema eta jardueren, funtzio berriak onik hartzeko gaitasunen, eta ekosistemen ezarpen egokiaren gainean hitzarmen zabala lortu dela.

1.1.2 Plan Nagusiaren Aldaketa Puntualaren tramitazioa

Euskadiko Zorua eta Hirigintza arautzen dituen 2/2006 Legeak zehazten du Plan Nagusien Aldaketa Puntualaren tramitazioa zertan den. Hona hemen, arau horren arabera, dokumentu hori tramitatzeko faseak zein diren:

- Formulazioa eta herritarren parte hartze prozesuaren definizioa.
- **Aurrerakina.**
- Iritzi eta Helburu Orokorren finkatzea.
- Hasierako onarpena.
- Jendaurreko informazio tramitea.
- Hasierako onarpena.
- Betiko onarpena.

Udalak 2018ko martxoaren 13an onartu zuen Plan Nagusiaren Aldaketa Puntualaren formulazioa, eta herritarren parte hartze prozesua zehaztu eta aurreneko txostenak eskatu ere egin zituen aldi berean. Eskaera horren emaitza dugu dokumentu honetan aditzera eman nahi izan dena. HAPNren Aldaketa Puntualaren Formulazio Dokumentua 2018ko otsailekoa da eta, asmoen aurrekariak deskribatzeaz gainera, egungo baldintzen gaineko analisia, dokumentu honetara erantsi duguna, eskaintzen du.

Aurrekariak:

Zalantzarik ez dago gaur egun Irungo trenbide-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 trenbide sistemak (ADIF, ETS eta Euskotrenen titularitatekoak), bidaiarien nahiz merkantzien zerbitzuaren maila hobetu ahal izateko.

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

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

Esparru horretan eta behar horien aurrean, Udal honek Plan Nagusiaren Berrikuspenaren lehentasunezko helburu gisa planteatzen du Irungo burdinbide eremua berrantolatzeko, eta 2011ko martxoaren 11n Sustapen Ministerioak, Eusko Jaurlaritzak, Gipuzkoako Foru Aldundiak, Irungo Udalak eta Adif, Renfe-operadora eta Eusko Trenbideak enpresek sinaturiko Protokoloan zehaztu dira helburu horiek.

Protokolo horren oinarria da Irungo burdinbide eremua erabakigarria dela hiriaren garapenerako, lurraldean duen hedadura handiagatik, egungo burdinbide instalazioek lur zati handia hartzen baitute, hiriko erdialdeko hiri sarean ebaki espazial eta funtzional handia sortuz, ondoko irudian ikus daitekeen bezala.



Imagen 1: zona urbanizada de la ciudad que actualmente queda delimitada principalmente por la autopista AP-8 y la carretera nacional GI 636 donde se señala en rojo la zona de afección de la actual plataforma ferroviaria al centro.

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 bilakatzea eta Euskotren sarea ere hartan integratzea ere aurreikusten du.

Hala ere, Irungo Hiri Antolamendurako Plan Nagusia onartu zen egunean, Sustapen Ministerioak ez zituen Irungo trenbideetako instalazioak birmoldatzeko beharrezkoak diren azterlan teknikoak amaituak, eta beraz, Plan horrek antolamendu proposamen ez loteslea bakarrik jaso du trenbide azpiegiturei dagokienean, 2011ko Protokoloan finkatutako irizpideetan eta behin trenbidearen eremua birmoldatu ondoren erabilgarri gera litezkeen lur eremuei buruz Ministerioak aurreratutako hasierako aurreikuspenen arabera.

Indarrean dagoen Plan Nagusia

2015eko urtarrilaren 28an onartu zen egun indarrean dagoen Hiri antolamendurako plan nagusia; hartan, 0.2.01 Geltoki Ingurua izeneko esparru bat mugatu du egungo burdinbide plataformaren eraldatzeari begira eta zehaztu ere egin du mugaturiko eremu horri dagokion hirigintza erregimen estrukturala.

Aurrekarietan adierazi bezala, burdinbide plataformak okupaturiko zoruei etorkizunean emango zaien erabileraren baitan daude esparru horretako hirigintza zehaztapenak eta, beraz, plan nagusian adierazi diren zehaztapenak ez dira izaera loteslekoak haien aurrean.

Halatan, bere 1. Eranskinean jaso zuen HAPNk 0.2.01 esparrurako zehazturiko Hirigintza Erregimen Estrukturala. Hona hemen dagokion eskema orokorra:

HIRIGINTZA SAILKAPENA	Azalera
Hiri Zorua	362.271,17 m ²
KALIFIKAZIO GLOBALA	
Bizilekua (R)	139.951,96 m ²
Jarduera Ekonomikoak (A)	24.760,68 m ²
Burdinbideen Sistema Orokorra	77.765,81 m ²
Ekipamenduen Sistema Orokorra (E)	6.652,47 m ²
Espazio Librearen Sistema Orokorra (L)	39.474,23 m ²
Bideen Sistema Orokorra (V)	73.666,02 m ²

ÁMBITO: ENTORNO ESTACIÓN

0.2.01

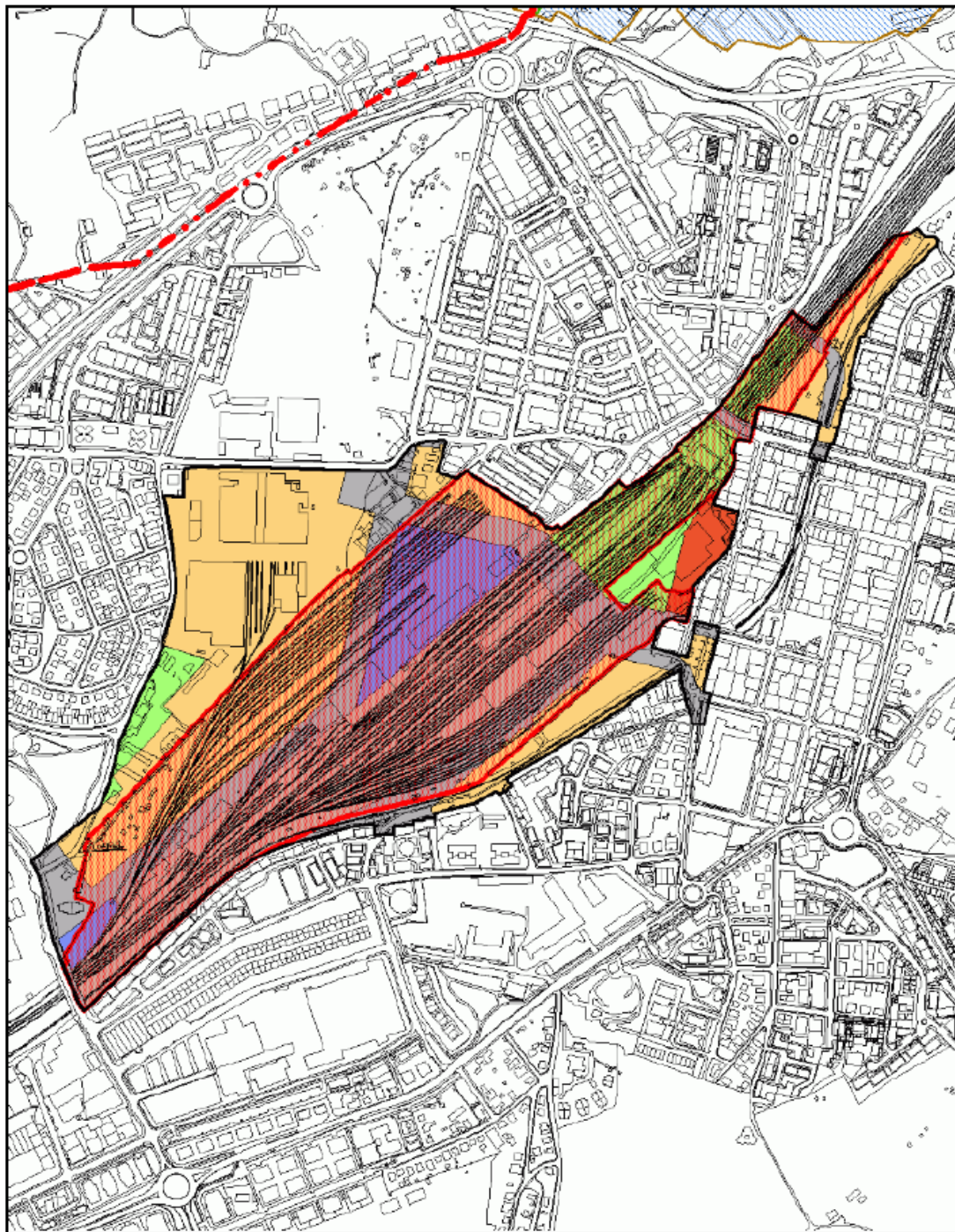


Imagen 1. Plan Nagusiaren fitxaren ondoko planoaren Egungo burdinbide azpiegituratik esparru berrirako zehaztapenetara bilduko ez den aldeari dagokio gorritz marraturiko gunea.

Zoruairen desafekzioa eta hitzarmena

Burdinbideko aduana zaharrarekin loturiko trenbidealdeak okupatzen zituen eremu batzuk antolatzeke interesa agertu zuen Sustapen Ministerioak 2017an, hiri barruko sarean integratzeko, eta 33.888 m²-ko eremua, ondoko irudian adierazten dena hain zuzen ere, utzi du burdinbide erabileratik kanpo, helburu horri begira.



Imagen 2. Adif enpresak 2017ko irailaren 27an burdinbide erabileratik kanpo utzitako eremua. Ondare-ondasun gisa hartu du beretzat Adif enpresak.

Zoru horien desafekzioak bidea zabaldu du egun Plan nagusiak 0.2.01 Geltoki Ingurua izeneko esparruaren barnean aintzat hartu zuen esparruko zati baten hirigintza antolamenduari ekiteko.

HAPNren Aldaketaren arabera esparrua garatzeko Hirigintza Hitzarmena onartu zuen Adif enpresaren Administrazio Kontseiluak 2018ko uztailaren 30ean eta, erabaki hori kontuan harturik, Hitzarmen hori onartu zuen Irungo Udalbatzak 2018ko irailaren 14an eginiko osoko bilkuran. Jendaurreko informazio tramite-epea igaro ondoan, ez da erabaki horren aurreko alegaziorik aurkeztu eta, beraz, toki administrazio horrek hitzarmena betikoz onartu duela ulertu beharra dago inolaz ere. Une honetan, esparruan zer esana duten administrazio guztiek onartu dute Hitzarmena, eta guztien sinadura baizik ez da falta. Memoria honekin batera aurkeztuko da hitzarmenaren edukia.

Protokoloaren hirigintza baldintzak

Protokolo horren oinarria da Irungo burdinbide eremua erabakigarria dela hiriaren garapenerako, lurraldean duen hedadura handiagatik, egungo trenbide instalazioek lur zati handia hartzen baitute, hiriaren erdiguneko hiri sarean ebaki espazial eta funtzional handia sortuz, ondoko irudian ikus daitekeen bezala.

Batera bideratu beharreko jardueren markoa kontuan harturik, honako proposamen hauei erantzun behar die Protokoloaren arabera hirigintza garapenak, Aldaketa Puntualaren aurrerakin honen planteamenduari jarraiki:

- a. Esku hartzeak burdinbide eremu liberatuaren barnean.
- b. Geltoki intermodal berriaren integrazio funtzionala hirian.
- c. Hiri eta lurralde mailako jardura eta zentralitate gune baten sorrera.
- d. Burdinbide eremuaren bi aldean arteko konexioa eraberritzea eta ertzetan izaniko afekzioak edo inpaktuak ezabatzea.
- e. Burdinbide instalazioen lekualdatzea, diagnostikoan aintzat hartuko diren afekzioen eta aukeren arabera.

Indarrean dagoen Plan Nagusiarekin bat datoz premisa horiek guztiak, 0.2.01 Geltoki Ingurua esparruaren hirigintza antolamenduari dagokion horretan. Beste esparruekiko lotura edo harremanetarako proposamenak egin beharko dira, gainera, haren garapen partzialean.

- f. Aduana eraikina berreskuratu eta ingurune guztia Zabaldiko hiri-sarean integratu.
- g. Topoaren egungo trazatuaren afekzio eta inpaktuak berrikusi eta hirian integratzeko aukerak aztertu.
- h. Hegoaldeko Ingurabidean oinarrituriko bide egituraren arabera ereduarekin eta Hiri Mugikortasun Iraunkorrerako Planarekin lotu.
- i. Udalak hirigintza barneratzaileaz eginiko formulazioak garatu.
- j. Ondoko auzoetan ekipamenduak eta jarduerak hobetu.

Planaren Berrikuspenarekin batera, diagnostikoa eta proposamenak egiteko marko estrategikoa ezartzearen premia eta justifikazioa

Jardura esparruaren, hiri egituraren eta garraio eta mugikortasunerako azpiegituren arteko harremanen gaineko hausnarketa prozesua eskatzen du hitzarmenak.

HAPNren Aldaketak izaera loteslea du multzoaren zati batean eta tresna egokia da prozesu horren zati esanguratsu bat garatzeko, hirigintza marko osoa eskaintzen baitu antolamendurako proposamenak, ingurumena ebaluatzeko prozedura aratuak, herritarren parte hartzea eta onarpen prozesua bera kontrastatzeko.

Gainera, Aldaketak beharreko soluzioak eskaini beharko ditu HAPNren arabera 0.2.01 Geltoki Ingurua esparru osoaren eta planeamenduak orain landuko duen esparru murritzaren artean bideratuko diren estrategien segida ziurtatzeko.

Segida horrek justifikatzen du dokumentu honetan gidalerro globalak Eusko Jaurlaritzaren Zoru eta Hirigintzaren Legearen babesik gabe, hau da, proposamen lotesle egituratzaile eta xeheen paraleloan, garatzea.

1.2 Dokumentuaren helburuak eta metodologia

Helburuak eta esparruak

Plan Nagusiaren Aldaketa Puntualaren helburua da Ministerioaren eta Adif enpresaren burdinbide erabileraren eraginpean dauden zorueta eta inguruetan hiri proiektu bat garatzeko eta hiria eraberritzeko aukera ematen duten eremuen esparruaren antolamendu estrukturalari eta xeheari ekitea. Goitik behera eraberrituak izateko dituzten aukera guztiak baliatuko dira horretarako.

Helburu hori guztiz lotua dago lurraldea antolatzeko Planen, Plan Nagusiaren beraren, eta Udalak, Via Irun proiektuaren garapenean, hiria eraberritzeari begira aintzat hartu dituen gainerako neurrien gidalerroen garapenarekin.

Bi lan-esparru zehaztu dira.

- A. Diagnostiko orokorra eta estrategikoa bideratu eta zehaztu da lehenengo lan-esparruan; guztiz loturik ageri da bururatu beharreko operazioaren ingurune funtzionalarekin, eta bat dator indarrean dagoen Plan Nagusiaren zehaztapenekin. Esparru honetako proposamenen helburua da Aldaketaren Aurrerakineko fasean beharreko antolamendua definitzea eta Udalaren eta inplikaturiko eragile eta herritarren artean elkarrizketarako markoa zabaltzea eta proiektuaren gidalerroak hitzartzea.

Esparruaren azalera, 362.271,17 m², bat dator indarrean dagoen HAPNren arabera 0.2.01 Geltoki Ingurua izeneko esparruarenarekin; halaz ere, erlazio zabalagoak bideratu ahal izango dituzte diagnostikoak eta proposamenek.

- B. Bigarren esparrua aurrekoa baino txikiagoa da eta horixe da Plan Nagusiaren Aldaketa Puntualaren berezko helburua, betikoz onartu arte.
64.023,67 m²-koa da hartan antolatu beharreko eremua.

Metodologia

- a. Burdinbide eremuaren gaineko Informazioa eta Diagnostikoa.
- b. Aurreko hirigintza azterketen eta Via Irunek aztertutako kasuen arabera estrategiak.
- c. Gidalerro izaerako proposamen orokorrak eta Hitzarmena sinatu duten eragileekiko elkarrizketa markoa.
- d. Aurrerakinaren prestakuntza, proposamen alternatiboak barne.
- e. Parte hartzea.
- f. HAPNren aldaketa puntuala onartzeko prozesua.
- g. Ingurumenaren Ebaluazio Estrategikoa.

1.3 Formulazioaren aurreko Txostenen emaitza

Beharreko txostenak eskatu dira Zorua eta Hirigintza arautzen dituen 2/2006 Legearen 90.1 artikulua xedaturikoa betez, eta honako txosten hauek jaso ditugu eskaera horren ondorioz:

1.3.1 Larrialdien eta Meteorologia Arretarako Zuzendaritzaren Segurtasun Departamenduaren txostena

Txosten bat igorri zuen Zuzendaritzak 2018ko irailaren 21ean, HAPNren Aldaketaren arabera esparruko arriskuen babesaz eginiko analisiaren gainean.

Plan nagusietan edo berezietan babes zibilarren alorrean aintzat hartu behar diren arriskuen zerrenda eta mapa bat landu du Zuzendaritzak, eta arrisku faktore horiek saihesteko edo murrizteko hartu beharreko neurriak definitu ditu. Aztergai dugun eremuko arrisku esanguratsuenen artean, hona hemen Txostenak adierazi dituenak, aintzat harturiko aldaketan beharreko neurriak har daitezke:

Arrisku teknologikoak – salgai edo merkantzia arriskutsuen garraioa

EAEko “Merkantzia Arriskutsuen Garraio Fluxuaren Mapak” merkantzia arriskutsuak zirkula daitezkeen bi bide aipatzen dituzte aztergai dugun esparruan:

- Burdinbidea: Madril-Irun burdinbide lerroa, Adif enpresaren ardurapekoa.
- Errepideak: GI 636 eta GI 2134.

Aztertutako azpiegitura bakoitzaren alde banatan marraztu da 600 metroko lerro bat, istripua gertatu ondoko baldintza txarretan bereziki zaindu beharko litzatekeen eremua mugatzen duena. Larrialdien kudeaketa hoberena bideratzearen, zehatz-mehatz adierazten du Txostenak komunikabideen aldaketa aintzat hartzen den guztietan egokiena izango dela larrialdietarako ibilgailu berezien igarobidea (Suhiltzaileak, osasun zerbitzuak, eta abar) erraztuko duten ekimen guztiak aintzat hartzea.

Prezipitazioen isomaximak

1996ko otsaileko Arriskuen Mapa Gidariaren arabera, eguneko 275 eta 375 mm bitarteko balioak egokitu zaizkie udalerriko prezipitazio isomaximek, 500 urteko itzulera epean. Horrek esan nahi du saneamendu eta/edo isurketetarako obretan bururatu beharko liratekeen drainatze-lan guztien diseinuan, guztiz hartu behar direla kontuan prezipitazio horiek eta itzulera dagozkien emariak.

Aurrerakin faseko konklusioak

Antolamendurako alternatibetan, guztiz hartu dira kontuan errepide eta burdinbide sareen inguruetan larrialdietako ibilgailuen igarobidea errazteko ekimenak, Txostenean eskatu den bezala, eta espazio libreak atondu dira perimetroan, esparrutik ibilgailu horien sarrera errazteko

Drainatze-lanen gaineko zehaztapenak kasuan kasuko antolamendu xehean eta haien ondoko urbanizazio proiektuetan egingo dira, hala behar izanez gero.

1.3.2 Kultura Ondarearen Zuzendaritzaren Kultura eta Hizkuntza Politikarako Sailaren txostena

Txostenak ez du esparru honetan Kultura Ondasuntzat, zerrendaturiko edo sailkaturiko ondaretzat edo Balizko Arkeologia Eremutzat har litekeen arkitektura edo arkeologia elementu bakar baten berri eman.

Sailak adierazi duenez, badira Kultura Ondarearen Katalogoan ageri diren eraikin batzuk, "Irungo eta Euskal Kultura Ondarearen historia-ibilbidean balio esanguratsuak dituzten elementuak" diren aldetik, eta Euskadiko Autonomia Erkidegoko Ondasunen Zerrendaren barruan aintzat hartzeko proposatu dute, Monumentu / Monumentu Multzoen kategorian: Biltegi Nagusia (77), Alemanen Pabiloia (122), Aduanako Pabiloia (123) eta Aduanako Pabiloia (124).



Honako gomendio hau egin du Txostenak:

- kultura elementu eta balioak zaintzea, berriro erabiliak izateko beharko lituzketen eraberritze edo moldatze lanen aukera baztertu gabe.
- elementu honetan bideratu beharreko esku hartzea zaharberritze zientifikoa edo kontserbatzailea izatea.

Aurrerakin faseko konklusioak

Txostenak ez du Aduana Eraikinaren gaineko aipamenik egin, Irungo Hiri antolamendurako plan nagusiaren araberrako "Historia eta Arte Ondarearen Katalogoan" aintzat hartua den arren. Txostenean adierazitako elementuen ondoan dago eraikin hau, iparraldean. Katalogoko fitxan deskribatu dira haren ezaugarriak, babes maila (kontsiderazio estrukturalaren maila) eta aintzat hartzeko irizpideak.

Aduanako *hiri jauregitxoaren* garrantziaz gainera, piezari osotasunean (erantsiriko erdialdeko habeartea barne) eusteak duen interesa azpimarratzen da aintzat hartzeko irizpideetan, galeria itxurako hormigoizko egituraren balioa dela eta.

Aurrerakinaren irizpidea da Aduana eraikina, Aduanako Pabiloia (123. zenbakiduna Txostenaren proposamenean) eta Erdiko Biltegian ageri den alde simetrikoa (77. zenbakiduna) batera baliatzea, Ekipamendu Publikoetarako multzoa osa dezan. Gure ustez, burdinbidearen eta hiriaren arteko historia eta ondare harremanen erakusgarri argia da multzo hau.

Gainerako elementuak kontserbatzeko aukerei dagokienez, multzo osoan integraturik hartu beharko dira betiere kontuan.

- Aldaketaren araberako esparrua antolatzeko alternatibek eta 0.2.01 Geltoki Ingurua esparrua antolatzeko proposamenak argi eta garbi adierazten dute zeinen garrantzitsua den multzo hau hiriaren eta abiadura handiko trenerako geltoki berriaren arteko konexioen eskemaren barnean integratzea.
- Trenbide sortaren iparraldeko eta hegoaldeko eremuen arteko konexioek segida ematen diote zabaldiko hiri traza batzuei, eta esparruan iristen errazenak diren eta erdigunea eratzen duten espazioen fokuan daude. Erdiko Biltegiko zati baten (77) eta Aduanako Pabiloiaren (124) gainetik igarotzen dira traza horiek.
- Horrez gainera, egokiera eskaini behar die proposamenak jarduera ekonomikoetarako eta bizilekurako antolatuko diren eraikinei, Via Irun proiektuan aurreikusiriko erabilera programa garatzeko eta Hitzarmenaren araberako baldintzei bidea egiteko.
- Katalogaturiko eraikinen zerrenda HAPNk finkaturiko irizpideetatik harat joz gero, oztopatu egingo da proposamenaren bideragarritasuna, horretarako Erdiko Biltegia (77), Alemanen Pabiloia (122) eta Aduanako Pabiloia (124) berrerabili ondoan suertatuko litzatekeen baino bolumen eraiki handiagoa baita beharrezkoa.

beharreko baldintzak ongi ulertzeak.

Bestalde, proiektuaren arabeko eremuaren barnealdeko hiri-uharte egoera hori arintzeko aukera eskainiko digu batasunaren aldeko lan honek berak. Egoera hori garapen historiko beti konplexuaren, elkarren gainezka metatu diren planeamendu jardueren, ondorioa da, inolaz ere, baina hartan zer ikusia izan dute, halaber, bestelako arazo batzuek, hala nola topografiak, ondoren ikusiko dugun bezala.

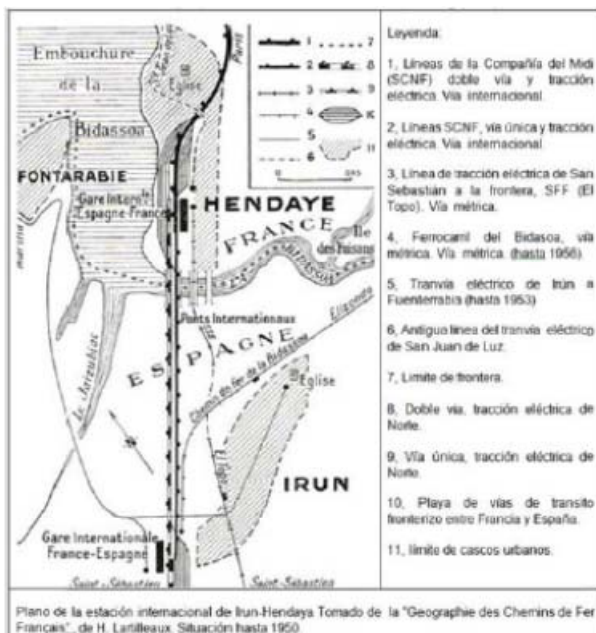
Ukaezina da zeinen hertsiki lotua den Irungo historia burdinbidearen emanarekin, duela 150 urte pasa sarrera egin zuenetik. Proiektuaren osagai subjektibo eta aldi berean objektibo bilakatu beharra dago nolabait herri kontzientziaren mailakoa den dimentsio hori. Burdinbidearen eta hiriaren arteko erlazioa maila guztietan –iragaitzako elementua, merkantzia hornitzailea, nazioen arteko lokailua– berrasmatzeko erronkaren aurrean gaude beraz.

Irungo kokaleku geostrategikoa

Goi mailako balio estrategikoa du, inondik ere, Ipar-mendebaldeko korridoreak, bai eta industrian eta merkataritzan ere, baina jarduera puxantetarako zoru gutxi dugu egun eskura, arlo horien garapen maila handiaren eta topografiak eta itsasoak inposatzen dituzten murrizpenen ondorioz; beraz, zerbitzu handia emango dio operazio honek lurralde guztiari.

Aurrekariak

Eraldatu beharreko gertalekuaren



planifikazio eta prestakuntza ahalegin handi baten ondorioa da Via Irun proiektua eta, beraz, funtsezkoa da zentzu horretan gure taldeak aurrekari batzuk ongi kontuan har ditzan, hala araudian nola estrategian:

- Irungo Hiri Antolamendurako Plan Nagusia.
- Irun 2020 Estrategia eta Agenda 21 Ekintza Plana.
- Europar 13
- Aduana kaleko eta inguruetako aukeren azterketa
- Anakako Plan Partziala, inguruko baldintza gisa
- RENFE / ADIF geltokien planoak eta proiektuak.
- Euskotren lerroa bikoizteko asmoak.



2.1.2 Via Irun – Hiri Barruti berritzailea

Une honetan Via Irun-en bidez zabaltzen ari den aukera-gunearen garapen-estrategia landu du Irungo Udalak azken urte honetan, *S&F Consultants* aholkulari eta aditu taldearekin batera. Hona hemen azterketa horretan analisirako aintzat hartu diren puntu batzuk eta egin diren balorazioak:

Egun arte, aukerak eskaintzen dituen egitasmo erakargarritzat jo dute bertako eta lurralde mailako eragile kontrastatuek, hala publikoek nola pribatuek, abiadura handiko trena Irunera iritsi ondoan liberatuko den espazioan aintzat harturiko jarduera ekonomiko berritzailearen alde sortuko den proiektuaren definizio prozesua. Eta hala gertatu da neurri handi batean hiri izaerako eta, aldi berean, mugaz gaindiko proiektu berritzailea delako, Euskadiko eta estatuko esparruetan parerik ez duelako, eta bertako eragileek haren aldeko hautu garbia egin dutelako.

Maila globalean, nazio gobernu eta estatuek ahalak hiri, hirialde eta metropoli-esparruetara hedatzeko joeraren barruan egokitu beharra dago, inolaz ere, proiektu hau; horizontalean, sektore publikotik igarotzen dira ahal horiek aktore publikoek, pribatuek eta ezagutzaren eragileek osaturiko sareetara. Gizarte modernoek ohi dituzten erronka handiei (lehiakortasun ekonomikoa, gizarte inklusioa eta aukerak; bizitza publiko integratua eta berritua; aniztasunaren desafioa; eta ingurumenaren iraunkortasunari ezinbestez eutsi beharra) ekiteko irtenbide egokien gisa sortu da hirien botere maila berri hori, eremu anglosaxoieta **“New**

Localism” izenaz ezaguna dena. Haren oinarrian dago herritarren eguneroko arazo asko tokiko mailan konpon daitezkeelako ustea. Egun, **esku-hartze esparru desberdinen integrazioa** dugu, hain zuzen ere (hiri funtzioak, aintzat hartu beharreko eragileak, baliabideak,...), hiria eraberritzeko estrategia berritzaileen oinarrian datzan kontzeptua. Estrategia hauetan bereziki bultzatzen da politika publikoen koordinazioa, jarduera ekonomiko, hezkuntza, prestakuntza, garraio eta gizarte ekintzen garapenari begira, berritasun eta sormenerako premisen arabera diseinaturiko **hiri barruti berritzaileak (iHub** direlakoak) sortzeko.

Lurralde mailan, Irungo hiriaren eta Bidasoa-Txingudi eskualdearen ezaugarria da, hain zuzen ere, molde horretako proiektuei ekiteko behar diren tamainaren eta masa kritikoaren jabe izatea. Badu, gainera, Hiri Barruti Berritzailearen Proiektuari begira, eta bertako ekonomia-sarearen eta arlo bakoitzari dagokion merkatuaren egoeraren eta bilakaeraren arabera, lehentasunezkoztat jo diren arloetan (**Mugikortasun Elektrikoa, Logistika aurreratua era Retail 4.0**), **nazio eta nazioarteko mailetan kontuan hartu beharrekoak** izateaz gainera, elkarren artean sinergia indartsuak dituzten **eragileen** ekosistema oso bat. Arlo horietako elementu batzuek bultzada publiko garrantzitsua jaso dute, hortxe dugu, adibidez, Irunek hiri autobus-lerroetan mugikortasun elektrikoaren alde eginiko apustua, aitzindari baita arlo horretan Euskadin eta Estatan. Gainera, **bat datoz arlo horiek Euskadiko Espazializazio Adimentsurako Estrategian (RIS3)** Hiri Habitaten garapenari buruz **aintzat harturiko lehentasunekin**, mugikortasun aurreratu, energia eta elikagaien arloko prozesu logistikoaren optimizazio sistemen aldeko apustu egin baita. Gipuzkoako Lurralde Historikoan argiago ageri da asmo hori **“Etorkizuna Eraikiz”** estrategiaren eskutik, Gipuzkoa Europako puntako lurraldeen artean egokitu nahi duen aldetik, gune sendoak indartuz eta lehiakortasuna eta gizarte berdintasuna bultzatuz. Aintzat harturiko arlo nagusien artean, bereziki aipagarria da Mugikortasun iraunkorraren eta, zehazkiago, Mugikortasun Elektrikoaren, alde eginiko apustua; zera planteatu da hari begira, besteak beste, Esperimentaziorako Polo bat bultzatzea eta eragile pribatuak eta teknologikoak ingurune errealekin lotzeko premia, berritasun teknologiak probatzeko eta sendotzeko aukera izan dezaten.

Zentzu horretan, ingurune errealeko proba-laborategi baten modura (*living lab*) egokitu nahi du Irunek, **“Via Irun”** Hiri Barruti Berritzailearen aldeko proiektuan oinarriturik. Baditu horretarako behar diren eragile pribatuak, beharreko ezagutza eta laguntza publikoen jabea da, eta tamainaz gainera, azpiegitura eta sarbide intermodal ezin egokiagoz hornitua da. Erakargarri berezia eransten dio, bestalde, bere mugaz gaindiko izaerak.

Azterketa eta kontzeptualizazio prozesu sakon baten ondoan hartu dira aintzat Irungo Hiri Barruti Berritzaileako proiektuaren **abiapuntuko premisak**. Hona hemen zertan diren:

1. **Hiri inguruneetan bateragarriak diren jarduera ekonomiko berritzaileen garapenaren aldeko apustua.**

2. **Eragile garrantzitsu guztien parte hartzearen** aldeko apustua (Eusko Jaurlaritza, Gipuzkoako Foru Aldundia, Udaltzako, ekonomiaren sustapenerako erakundeak, sektore pribatua, hezkuntzaren arloko eragileak,...).
3. **Tokiko ikuspegia, Irungo eta inguruetakoko ekonomia sarearen indargune, erronka eta aukerei** erantzutzea, eta Estatu, Europa eta maila globaleko antzeko esperientzien arabera **joerak, praktika hobeak eta arrakastak** jasoko dituen **ikuspegi globala**.
4. **Irunen dauden indargune historikoekiko koherentziari eutsiko dion proiektua**, eragile erakarle nagusiak **lehenetsiriko esparruetara** bildurik.
5. **Gipuzkoan eta, oro har, Euskadin dauden proiektu eta ekimenekin guztizko joera bateragarrian jokatze**ko **bokazioa**, enpresa proiektu berritzaileekin loturiko proiektuen kasuan batez ere (Euskadiko Parke Teknologikoen Sarea eta beste eragile batzuek bultzaturiko proiektuak, hala nola udal proiektuak, Elkartegiak edo SPRILUR Taldearen proiektuak).
6. **Unibertsitate eta lanbide heziketako prestakuntzaren**, eragile partaideen artean ezagutzen zabalkundearen eta sare informaleen garapeneren aldeko apustua.
7. **Mugaz gaindiko eta maila globaleko bokazioa**, proiektuaren helburua baita interesaturiko enpresak eta erakundeak erakartzea (inguru hurbilenean dihardutenak batez ere, Ipar Euskal Herria eta Akitania) eta, era berean, **Euskadi-Nafarroa-Akitania Euroeskualdeko eta Donostia-Baiona Eurohiriko gune estrategiko giltzarria** bilakatzea.
8. **Pertsonen ikuspegia aintzat hartzea**. Proiektuaren garapenerako **une guztietan modu zeharrean jardungo duen komunikazio eta informazio kanpaina** bat diseinatu eta landu da xede horri begira, herritarren parte hartze intentsiborako fasean.

Un entorno urbano es un espacio con características idóneas para un proyecto empresarial innovador: localización, conectividad, servicios...

¿Por qué es un entorno urbano propicio para llevar a cabo la innovación?

Múltiples sociólogos y sociólogos concluyen que "lo que realmente ocurre cuando te mueves a un entorno urbano es que compartes espacios con una mayor diversidad de agentes, lo que supone un mayor flujo de entrada de nuevas ideas y encuentros que generan nuevas oportunidades y soluciones"



¿Cuáles son los motivos para que los negocios vuelvan a las ciudades?

Mayor concentración de clientes y proveedores



Ayudas/incentivos institucionales



Acceso a inversores y fuentes de financiación



Colaboración con diversidad de agentes



Conectividad y facilidad de acceso



Captación y acceso al talento



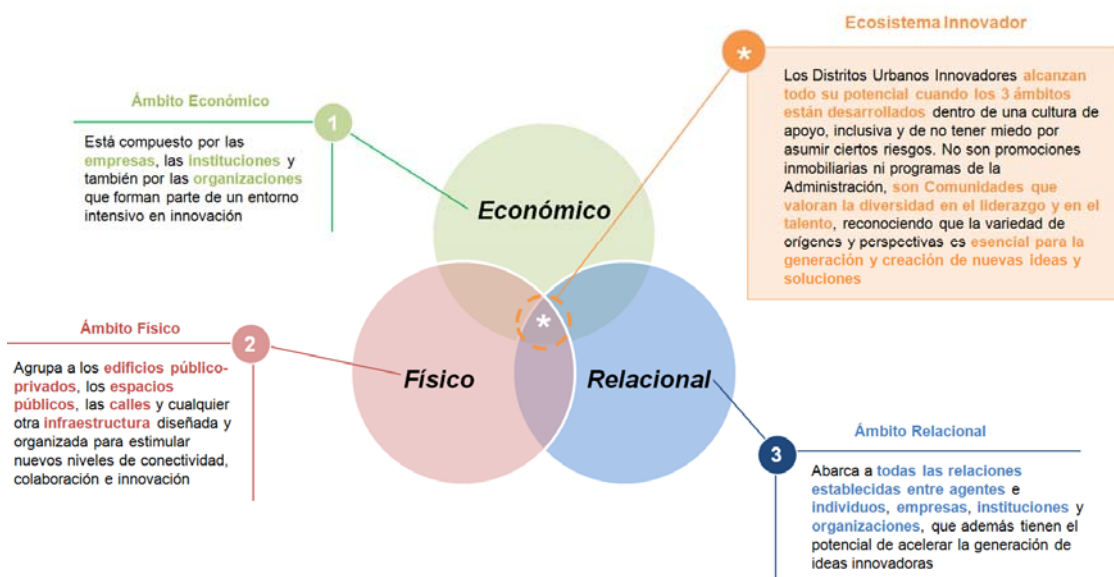
Servicios de carácter social



Servicios de negocios (administración)



A diferencia de otras figuras existentes, los Distritos Urbanos Innovadores son un Ecosistema Innovador compuesto de 3 ámbitos interrelacionados: Económico, Físico y Relacional con el conjunto del tejido urbano



Ondoko grafikoan aurkeztu dira Hiri Barruti Berritzailerako proposatu den eredu kontzeptualaren gakoak. Hona hemen zertan diren: Logistika Aurreratu, Retail eta Mugikortasun Elektriakoaren arloetan, espezializaziorako esparruak bereiztea eta haien emaitzak hiri ingurunetan bideratzea, eta garapen ekonomikoaren aldeko apustu

estrategikoaren barnean Hiriko Enpresa Parkea Irun-Bidasoa multzorako bitariko ekosistema publiko eta pribatuko nodo nagusitzat hartzea. Ekosistema horren oinarria izan beharko lukete enpresen eta prestakuntzaren arloko eragileen parte hartzeak eta pertsona ekintzaileen eta *start-up* direlakoen sostenguak, honako bi elementu hauek bereziki azpimarratuz: talentua eta enpresa berritzaileak sortzeko ahalmena, eta Euskadi-Akitania Euroeskualdearen barnean nodo kritiko natural gisa jardutea.

Claves del modelo conceptual

- 1) Espacio especializado en Logística Avanzada, Retail, E-Mobility y su aplicación a entornos urbanos
- 2) El PEU Vía Irun como un foco que reúna empresas consolidadas, ámbitos formativos integrales (Universidad y FP) y espacios para personas emprendedoras
- 3) Desarrollo a partir de la colaboración público-privada
- 4) Énfasis en el talento y en el emprendimiento innovador, así como en la incorporación de agentes del sector de la creación artística y el conjunto de la economía creativa
- 5) Apoyado en una labor proactiva de posicionamiento de Irun-Txingudi como nodo crítico natural de la Eurorregión Euskadi-Aquitania



**Distrito Urbano Innovador
Proyecto Vía Irun**



2.2 Burdinbide eremuaren ezaugarriak eta konexioak

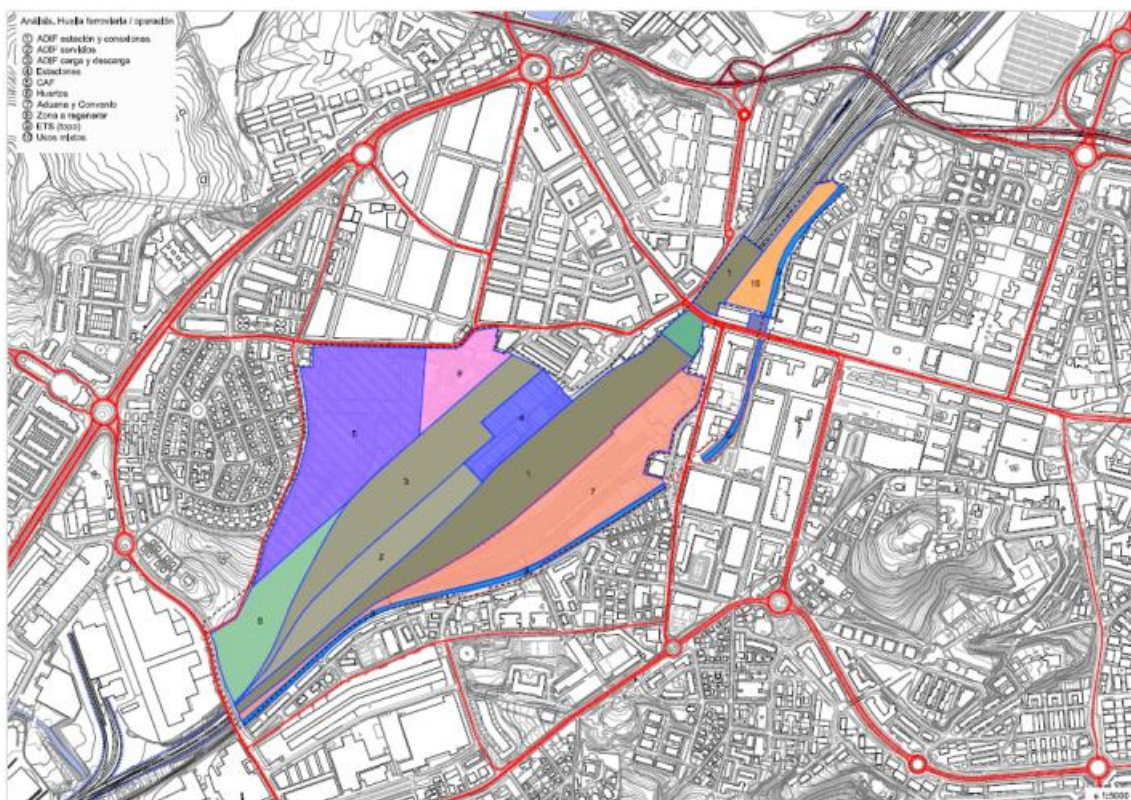
2.2.1 Burdinbide eremu osoa egituratzen duten ezaugarriak

PIEZAK	Erabilerak eta ezaugarriak
Burdinbideen zorua	
1. Aduanaren inguruetan burdinbidearekin loturiko jardueretatik kanpo geratu diren zoruak	Aldaketa Puntualean aintzat harturiko esparrua. ADIFen jabetza.
2. Burdinbide trazatua	Burdinbide trafikoa Trazatuak bi eremutan banatzen du esparrua, iparraldea eta hegoaldea.
3. Bidaiaari geltokia	Hurbileko eta urruneko geltokiak. Aparkalekua. Hirien arteko zerbitzuko autobusetarako nasak.
4. Zerbitzu gunea	Pabiloiak eta zerbitzu instalazioak.
5. Karga-lanetarako plataforma	Burdinbideetako karga-lanetarako plataformak
6. Plaiaundiko trenbidealdea	Trenbidealdea.
7. Euskotren lerroa	Burdinbide trafikoa eta Donostialdeko metroko geltokiak, Belaskoenea eta Colon Ibilbidea
Industria zorua	
8. CAF	Industria astuna.
Beste erabilera batzuk	
9. Aduana	Eraikin katalogatua.
10. Pabiloiak zoru desfektatua	Tailerrak alokairuan.
11. Aparkalekua	Aparkalekua, udal jabetza. Jabetza pribatukoa da hegoaldeko lursaila
12. Gorosti kalearen inguruak	Hiri zoru sendotua, erabilera mistoak.
13. Baratzeak	Alokairuzko baratzeak, jabetza pribatukoak.
Sare publikoak	
14. Errepide sarea eta bideak	Sare publikoak.

Inguruetako pieza interesgarri batzuk:

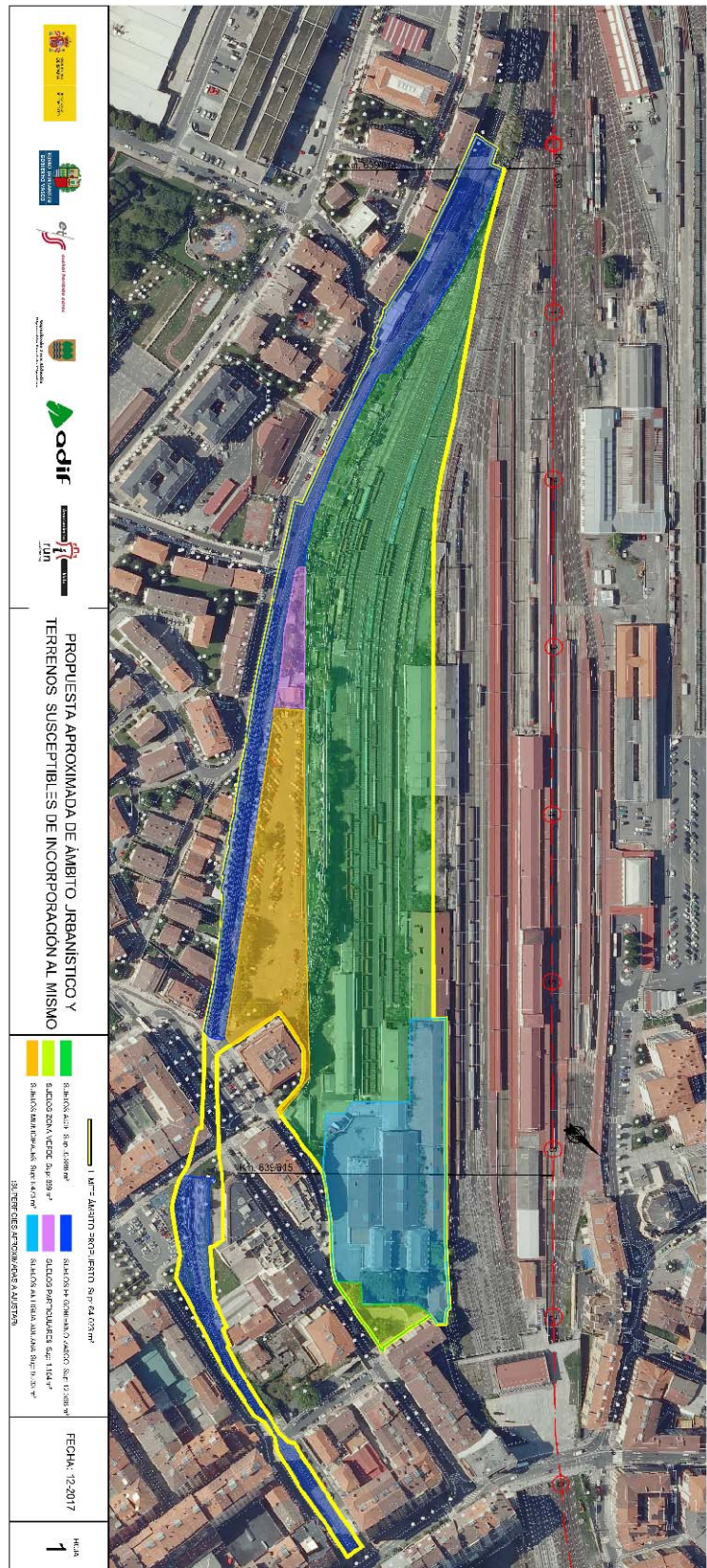
- Egungo planeamendua: San Migel - Anaka
- Zabaldia.
- (Hego) Belaskoeneko auzoa?: bizileku mistoa, ekipamendu publikoak.
- Industria zorua, pabiloi-poligonoa hegoaldean.

e. Industria pabiloiak mendebaldean.



64.023 m²-ko unitate integratuan, jabari publikoko zoruak dira 859 m², zesioan lortuak, eta ez dira, horrenbestez, hirigintza eskubide eta kargen esleipenean kontuan hartzen. Pribatuak eta ondare-lurrak dira gainerako zoruak eta, beraz, aintzat hartu beharrak dira eskubide eta kargen banaketan.

- ADIF enpresaren ondarea da 33.888 m²-ko lur azalera bat.
- ETS – Eusko Jaurlaritzaren ondarea da 12.366 m²-ko lur azalera bat.
- Zerga Bilketarako Agentziaren ondarea da 9.333 m²-ko lur azalera bat.
- Irungo Udalaren ondarea da 6.473 m²-ko lur azalera bat.
- 1.104 m² hartzen dituzte gainerako jabeen eremuek.



2.2.2 Irisgarritasuna

Bide eta espazio publikoen sistema batek egituratzen du lurraldearen eta hiriaren arteko lotura, modu kapilarrean diharduena. Sistema hori bitan banatua da argi eta garbi: hegoaldeko trenbidealdea eta iparraldeko trenbidealdea. Bestalde, edukiera handiko errepide sarerik ez da esparruan zuzenean barneratzen, eta barnealdean ez da bide edo errepide sarerik.

Burdinbide iparraldekoa	trazatuaren	
Ingurabideak - autobideak		• GI-636: GI-2134 errepideraino; loturak iparraldetik: Hondarribia kalearekin (Zubimusu plaza) eta Lope Irigoien kalearekin. • GI-2134.
Hiribideak		• Anaka kalea. • Hondarribia kalea. • Burniola kalea.
Hiri barneko kaleak		• Geltokiko kalea (Tren eta Autobus Geltokirako eta karga-lanetarako plataformarako sarbidea). • Julian Gaiarre kalea (CAF enpresarako sarbidea).
Oinezkoen ardatzak		• Sarbide osatu gabea Txanaleta plazatik. • Eskailera-sarbidea Haltza eta Pagoa kaleetatik (San Migeleko Plan Partzialaren araberrako elementuekiko lotura)
Garraio publikoa		• Hirien arteko autobusen geltokia.
Burdinbide hegoaldekoa	trazatuaren	
Ingurabideak - autobideak		• AP-8 / E-5. HAPNren araberrako Hegoaldeko Ingurabidea (Sarbidea eta sistema osatu gabeak, HAPNan aurreikusitako konexioak egin arte)
Hiribideak		• Elizatxo, Gipuzkoa eta Euskal Herriko hiribideak. • Colon Ibilbidea. • Gobadagileen kalea.
Hiri barneko kaleak		• Itsasgizonen, Iruleen eta Baleazaleen kaleak. • Olagizonen kalea. • Aduana kalea, hegoaldeko tartea Elizatxoko Hiribidetik.
Trafiko murriztuko kaleak eta oinezkoentzako kaleak		• Aduana kalea, Zabaldiko tartea Colon Ibilbidetik.
Garraio publikoa		• ETS Colon Ibilbidea. • ETS Belaskoenea.



2.2.3 Egungo arazo nagusiak

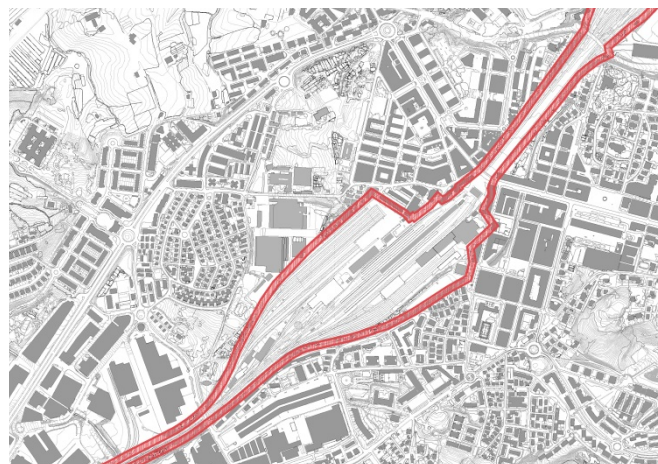
Ikuspegia

• **Arazo hauen azterketa objektiboa aurkeztu nahi dugu lehenik** eta, beraz, **ez ditugu** arazo horiek **proposatuko**. Korapilatsuak dira, inolaz ere, elkarren artean loturik eta aldi berean bereiz ageri baitira, hau da, bereiz azal daitezke. Halaz ere, haiei eman beharreko erantzunak eta haien ondorioz baliatu beharreko aukerak batera eta batasunean hartu behar dira aintzat. Halatan, sei sintesi-aukera handitan aurkeztu dira guztiak, Irungo hiria eraldatzeko baliatu behar diren estrategien arabera, aukera horiek ahalik eta zabalen analitzeko.

Trenbidealdeak Hirian eraginiko Haustura

• **Trenbideak dira hiriaren egungo egoeraren eragile nagusietako bat**. Behar baino askoz ere handiagoa da egun trenbidealdea, kontuan hartzen baditugu azpiegituretan bidera litekeen plangintza, alde batetik, eta hiriaren beharra, bestetik. Espazio izugarri zabala dago hobekuntzaren zain. Arlo dagoeneko markatuak identifikatu ditugu, baina ez ditugu bazterrean utzi nahi izan hirian eragin handia luketen beste jarduera estrategiko puntual batzuk.

• **Haren ertzak, urrun ez ezik, gaizki finkatuak daude**, haietan hirigintza indefinizioa nagusi dela esan liteke. Areagotu baizik ez du egiten egoera horrek hiri haustura. Askotarikoak dira kausak, baina haien eduki garrantzitsu batek zer ikusia badu topografiarekin eta aztergai ditugun erabilerekin, hau da, "hiri egiten" modu naturalean laguntzen ez duten erabilerekin.



• **Agerikoa eta hainbatetan aipatua da, bestalde**, sektore batzuetako, sektore ez horren aipatuetakoa, trenbide multzo osoen abandonu egoera. Hobetu egin daitezke alde horiek.

• **Sektore batzuk ez dira behar heinean erabiltzen** edo bazterrekotzat jo litezke haietan bideratzen diren erabilerak. Beste nonbait berregoki litezke sektore horietako industriak.

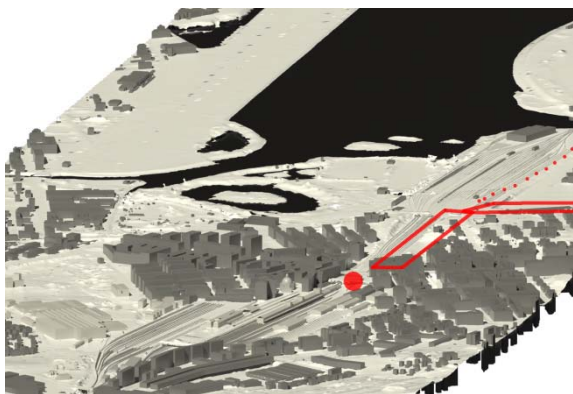


• **Azkenik, badira halaber**, hirian helburu berri batzuetarako aintzat hartzeaz gainera, zaintza eta arreta eskatzen duten **eraikin baliotsu batzuk**. Horixe da Aduana eraikinaren kasu konplexua, bai eta hiriko beste eraikin konbentzional batzuen ere.

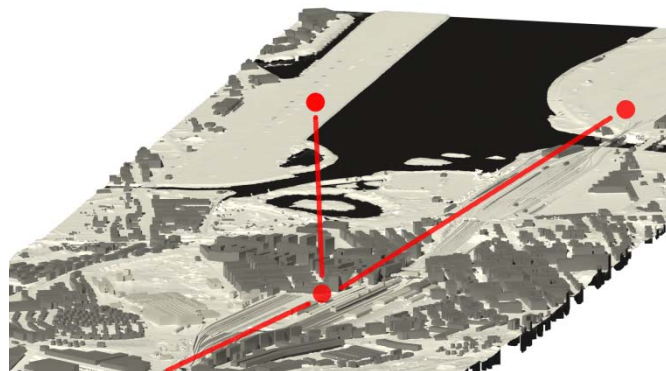
Hiriko azpiegituren setiopean ageri baitira egun.

Akats Geoestrategikoak

• **Frantzia oso hurbil egon arren**, etena nabarmentzen da Irun eta Hendaia artean, azpiegiturretan eta hiri sarean ez dago loturarik, ez dago integrazioz. Sektore horretako zati bat langai dugun esparrutik kanpo dagoen arren, bada hiri nodo bakar baterako trantsizio errazera bidea zabalduko luketen ekintzak bururatzeko aukera, mugikortasun arinaren arloan batez ere, kontuan harturik etorkizunean bakarra izan behar lukeela sare horrek.



• Hazkunderako dituen debekuak begien bistakoak izan arren, balio eskerga du Hondarribiko aireportuak lurralde guztian. Egun, hobe daitekeen konexioak oztopatzen du hartarako bidea Irungo erdigunean, hiriaren egiturak eta bertakotasunak lotura hori guztiz errazten duten arren. Aireportua Donostiatik hurbil egoteak indartu baizik ez luke egingo nodo osagarri eta intermodal bakar baten sorrera, bai eta haren jardura eta ekoizpen maila ere, baina horretarako sendotu beharrak dira nodoaren eta aireportuaren arteko loturak, distantzia laburreko tren eta hirien erdigunerako eta erdigunetik kanporako gainerako garraio eta banaketa-bideak.



• **Goi mailako unibertsitateen laguntzaz**, izugarritzko onura aterako luke **eskualdeko jarduerak** diziplina anitzeko unibertsitate ikerketa gune handi batetik, enpresekiko harremanak ziurtatuz gero. Ingurune horretara bideratuko lirateke, adibidez, erakunde eta enprekin loturiko ikerketa institutuak. Populazio gaztea, prestatua, askotarikoa eta puxanta erakartzeko gaitasuna eskainiko luke horrek.

Topografia eta hiriaren itxura

• Bat dira kasu askotan **topografiaren eta hiriaren itxuraren** araberako erronken kausak eta ondorioak. Gainera, areagotu egiten du egoera hori trenbidealdeko arroak, eremura beste ebaki bat dakarren aldetik.

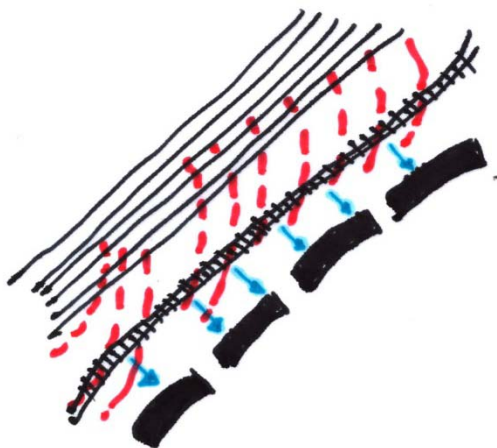


• **Maila edo goratasun desberdinetan ageri dira plataforma batzuk**, hala trenbidealdeko eremu batzuetan nola Antolamenduaren arabera Esparruan.

Bestalde, ebaki handiak sorrarazi dituzte mailakatzeek CAF enpresaren ondoan trenak egokitzeko dagoen zabalgunean, beste hirialde batzuk setiatu ageri dira Colon Ibilbidearen egungo lauza edo ezponda handiaren ondoan, eta, hegoalderantz, Colon Ibilbidearen eta Nazioarteko Zubiaren artean. Egoera honen arabera, arrisku egoeran gertatu dira zoru eta eraikin sektore txiki baina estrategiko batzuk, haietan jarduerarik ez dagoelako, eta izugarri zaila gertatzen da, bestalde, haietan mugikortasun iraunkorra, ibilgailuen trafikoa batez ere.

• **Autobus geltokia behar bezala hornitu gabe** eta lotu gabe dago, arestian aipatu denaren erruz hein batean.

• **Gaizki sendoturiko eremu zabalak nabarmentzen dira bertako hiri sarean**, eta XX. mendeko tipologiak ageri dituzte beste batzuek, burdinbide eremuaren ondorioz egitura eta ingurumen mailako arazoan mendean edo ia daudelako (zaraten mendean, esate baterako).



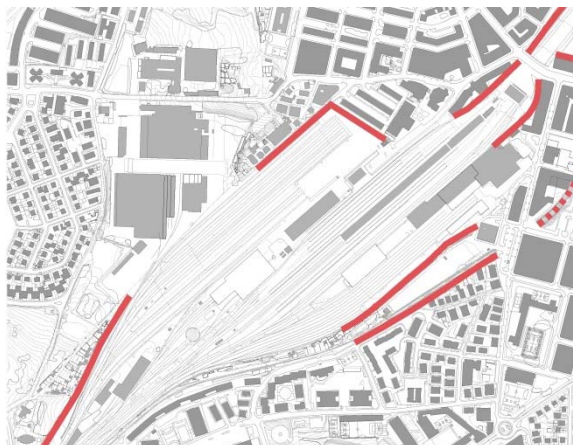
• **Plangintzan ere, eraikuntza tipologiak ez dira hiri espazioarekin batera aintzat hartu**, klima eta haren arabera aukerak ahalik eta gehien baliatzearen. Lehengo mendeko ereduaren ondorioz dira hein batean horiek guztiak. Beste hainbestekoa gertatzen da trenbidealdeko "arroak" ikuspegi eta argitasunaren mailan eskaintzen dituen aukeren kasuan, kontuan harturik "arro" horren iparralderantz eta

hegoalderantz hedatzen direla, gero eta zabalago, aukera horiek.

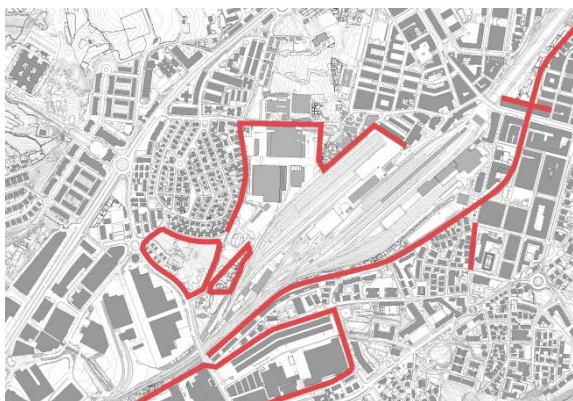


• **Aireko zortasunek mugarren sorrera trabatzen duten arren, komenigarria da izan litezkeen aukerak bilatzea**, goratasunean puntu estrategikoak eraikitzeak, adibidez. Beharreko efektu egokia lortzearen, kontua ez da goratasuna modu absolutuan hartzea, baizik eta mugarriek goratasunean objektuaren proportzioa adieraztea, mugaturik egon arren (+50.00 m-ko kota) eta mugarriaren ondoko hiri formaren, hau da, balioan jarriko duen formaren, proportzioaren arabera izatea.

• **Ertz malkartsuak**: hirigunearen maila zabalagoan, malkartsuak dira, eta arazotsuak maiz, hiri sareko masa batzuen ertzak eta, horiez gainera, burdinbide eremuarekiko ertz ezaguna ere ageri zaigu gunen horietan. Bat-batean gertatzen dira askotan bizileku eta industria gunen eta sektoreen arteko ertz horiek, industria sareko masak, bizileku sektoreetan barneratu eta barreiatzen direnak, tipologia oso desberdineko masak (bloke irekia eta etxebizitza familiabakarra, adibidez) trantsizio, jarduera, espazio publiko edo kohesio-elementurik gabe eta espazio berdeak etenik. Beharrezkoak dira trantsiziorako elementu horiek, bai eta bitarteko tipologiak ere, zoru erreserba berrietan bereziki: CAF enpresak, trenbideek, Topoak eta HAPNren garapenean liberaturiko lurak, esate baterako.



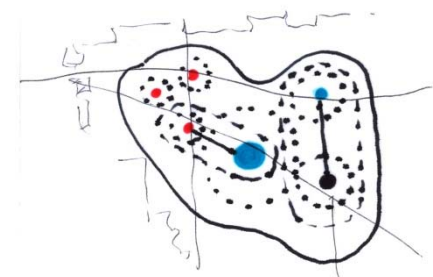
Desnibel malkartsuak.



Hiri ehunen arteko trantsizio malkartsuak

Hiri zentralitatea eta Intermodalidadea

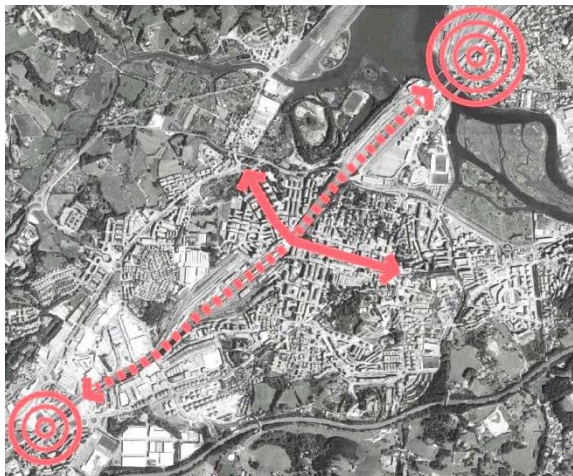
• **Zentro-aniztasuna:** Irunek erakarmen handiagoa eskura lezake, proiektu honetan adierazten den bezala. "Zentro" edo erdigune bakar bat definitu baino, gomendiozkoa da espezializaturiko eta ongi artikulaturiko zentro-aniztasuna bideratzea. Zentro formala ez ezik, hiri mailan funtzionala izango den, nortasuna edukiko duen eta mugikortasuna bultzatuko duen gunea ere beharrezkoa da..



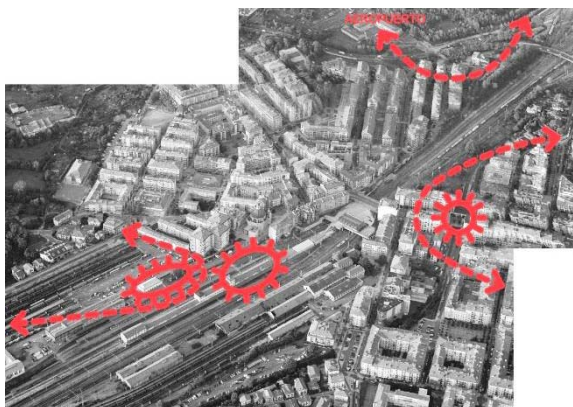
• **Colon ibilbidearen ardatza desagertu egin da egun** bere segida linealean, behar bezain erakargarri indartsua bihurtzeko behar lukeen bizitasunera iritsi gabe. Bertako zirkulazioa iragaitzakoa da batez ere. Ez da mugarrietan behar bezain sendo oinarritzen, ez eta erabileretan edota halako "erdigune luzea" itxuratzeko beharrek kalitatea eta tamaina lituzketen espazio publiko artikulatueta ere, bokazioz hala beharko lukeen arren. Bestalde, hiriko gainerako aldeak baino gorago ageri da eta elementu isolatu edo bilakatu du gorago izate horrek. Beharrezkoa da ardatz honi loturiko espazio publikoa zabaltzea.



• **Era berean, ardatz bat du eskas ibilbide honek zeharrean,** mugikortasun iraunkorra bultzatuko duen ardatza bereziki, hirigune mailakoa eta, oso garrantzitsua da hau, kanpoaldera zabaldua. Beste ehun batzuen bitartez bereiziriko auzoak, trenaren ondokoak batez ere, ikuspegi funtzionalaren aldetik hurbiltzeko aukera eskainiko duen ardatza. Hiriko bi aldean arteko konexioak eta zeharrean ere sor litezkeen konexioak aldi berean jasoko dituen ibilbidea.



. **Elkarren artetik urrun ageri dira garraiobide desberdinak**, eta bateratu beharko lirateke nolabait. Erdigunean oso gaizki konektaturik daude eta haietako bakoitza lotuegi aurkitzen da bere jatorrizko gunearekin eta bere motibazioekin: Topoa lotuegi dago Colon ardatzarekin, eta eraldaturiko gertaleku batean hori ez da zentro bakarra izango edo, areago, zentralitatea mendebalderantz mugi liteke hein batean. Hurbileko trenak eta autobusak beste kota batean daude, bakarturik eta zuzeneko sarbide argirik gabe. Eragina du horrek guztiak aireportuarekiko konexioetan eta kolapsaturik uzten du, gainera, Anakako auzoa.

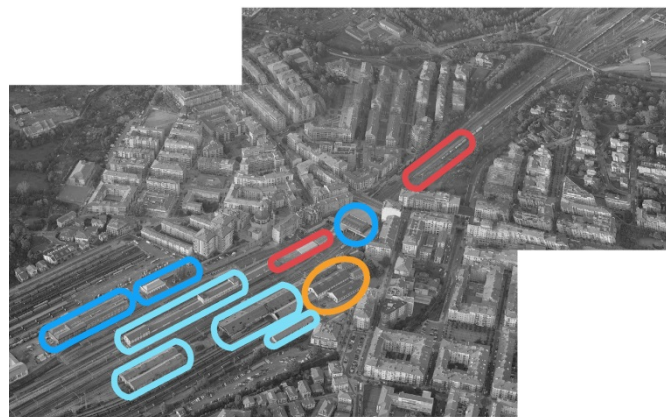


. **Bada halako borroka edo dikotomia** ibilbide luzeko eta laburreko geltokien **ordetzarien artean**, zentralitate eta aprobetxamendu kontzeptuen inguruan: bidaia kopurua eta behin-

behinekotasunaren bila dihardute batzuek eta iraunkortasun eta beste erabilerekiko bateragarritasunaren bila besteek. Kontsentsuan eta kohesioan oinarrituriko eredia behar da.

Burdinbide eremuan aurrez zeuden izakinen integrazioa

. **Egun, han eta hemen ageri dira** burdinbide eremuan, kontserbatu eta/edo birkokatu beharko liratekeen elementuak. Hainbat funtzio betetzen dituzte eta arazoak dakarzkite edo aukerak galarazten dizkiete kasu batzuetan hiriari. Hona hemen molde horretako egoera batzuk:



. **Burdinbide eremuko elementu tekniko estrategikoak**, hala nola trenbideen orratz-sistema, kontrol-zentroak, desbideratze eremuak eta hustubideak, eta gainerako instalazio teknikoak. Kontuan harturik azpiegituren jardura zuzenerako ezinbestekoak direla eta instalazio horietako batzuk inbertsio handia ekarri duen berritze prozesuan daudela, gomendiozkoa da estrategia horiek aintzat hartzea eta, gutxienez, haien kokalekuari eustea. Azterketarako baliabide gisa bederen.

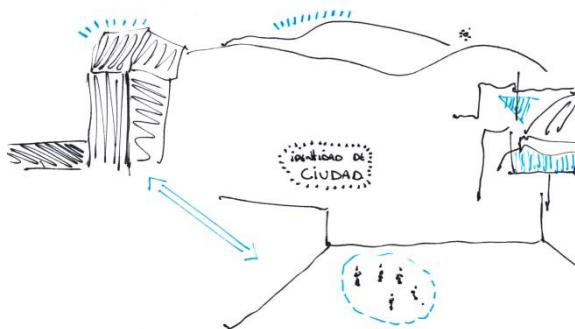
. **Burdinbide eremuarekin loturiko ondarea:** Aduana eraikina eta aldameneko pabiloiak. Egun, abandonatuxe dagoen trenbidealde baten erdian murgildua daude, eta beste eraikin batzuek inguratzen dituzte

gainera. Alde batetik, Irungo burdinbidearen historiaren kondaira egituratzeko aukera paregabea eskaintzen digute eraikin horiek. Beste alde funtzio askoz esanguratsuago batetik, garrantzitsuak dira leku horietan zentro-aniztasunerako gunea, erabilerara mota jakin batzuez hornitua, garatzeko, haren bidez espazioa publikoa egituratzeko.

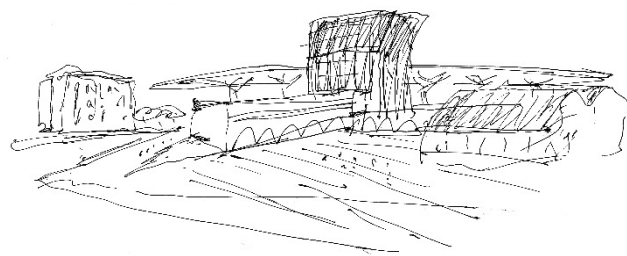
• **Birkokatu beharreko espazioak eta funtzioak:** hainbat eragileren erabilerak eta langileak hartzen dituzten eraikinak dira (150 lanpostu inguru, adibidez, Renfe/Adif enpresetan). Birkokatu eta kontuan hartu beharko dira burdinbide eremuaren eskema berrian.

Hiri izaera eta nortasuna

• **Banaketa: ikono izaera giltzarria da zentralitatean,** eta garrantzitsua identitatea eraikitzerakoan. Hala eta guztiz ere, kontua ez da besterik gabe erakargarri puntuala bilakatuko litzatekeen zentro bakar bat garatzea, baizik eta hiriaren erdigunean banaturiko identitatea eraikitzea, eta haren funtsezko osagaia izango da elementu hori.



• **Hiriguneko elementuak definitu behar dira,** eraikuntza tipologiak eta behar bezala egituraturiko mugarriak zehaztu behar dira, eta ez dago horrelakorik. Hala eta guztiz ere, badira oinarritzko elementu batzuk (Aita Pasiotarren eliza Geltoki kalean, plazak eta platatxoak [Txanaleta, Luis Mariano, Aduana kalea eta Pio XII.a, Topoko lubakia, eta abar] eta bazterrean utzi ezin diren urruneko ikuspegiak eskaintzen dituen topografia.



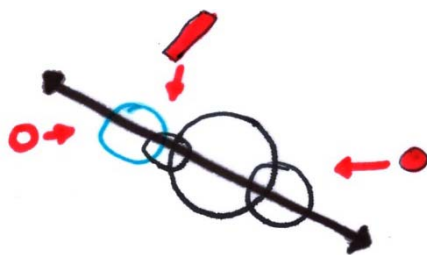
• **Funtsezkoa da eremu berdeen eta hiri espazio atseginen segida sortzea,** hartatik hiria atzemateko eta bizitzeko. Hiri ehuna zeharrean josten duten elementuekin egokiro konektatu beharko da horretarako.

• **Berebiziko garrantzia dute, azkenik, burdinbide jarduerekin loturiko espazioak eta eraikinek hartzen duten itxura adierazgarriek,** areago bere historia, duela 150 urtetik gora, bere etorkizuna eta bere gizarte gogoia, burdinbidearen bilakaerarekin horren hertsiki loturik ageri duen hiri honetan. Beharrezkoa da, horrenbestez, burdinbide azpiegiturretan lotura hertsiki horren irudia sortzea eta agertzea. Adierazi dugun horren guztiaren eragina ez da geltokiko eraikinerara mugatzen, trenbidealdeko korridorearen gozamenerako ateak ere zabaldu behar dira (posible da, aukera hori gutxitan baliatu arren), hirian barrena ibili bitartean, mugikortasun arinerako elementuek, adibidez, eskaintzen dizkiguten ikuspegiak bitartez esate baterako.

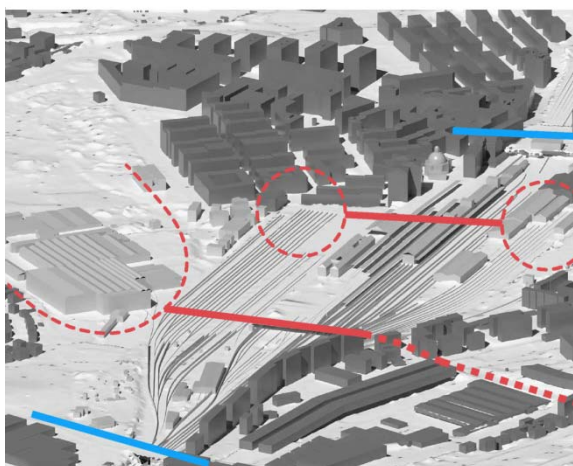
Konketibitate eta Mugikortasun Integratuak

• Gabezia gisa ageri da, berriz ere, **intermodalidadea**, baina bestelako efektu batez. Trenbidealdeek eraginikoa bezalako haustura bat, izan litekeen txikiena izanik ere, mugikortasunaren arloan hiriaren erdiguneko, aldirietako eta inguruetakoko eremuak lotzeko edo konektatzeko gauza bada baizik ezin da onartu. Intermodalidadearen bidez baizik ezin da horrelakorik lortu, eta urrun gaude egun gertaleku horretatik. Lehen mailako arazoa da hori eta soluzioa eman behar zaio, kontsentsuaren bidez. Bestalde, giltzarria da intermodalidadea azpiegituren espazioa

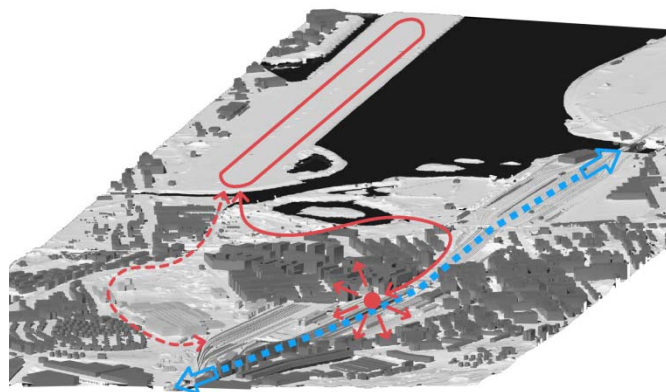
hobetzeko unean, eta ondoko arazoaren soluziorako atea zabalduko zaigu horrenbestez aldi berean, arazo handia baita trenbideen eremuan barrena I-H konexiorik ez izatea.



• **Zehar konexioak:** egun elkarren artetik oso urrun dauden bi zubik baizik ez dute erdialdea konektatzen, Colon Ibilbideko eta Burniola kaleko zubiek. Elkarren arteko konexiorako aukerak aztertu behar dira, kontuan harturik topografiaren arabera gorabeherak eta konexioei ekiteko unean sorrarazten dituzten zailtasunak, bai eta erdiguneko trafiko erantsiaren kontrola eta bidegurutze horiek baliatuko litzaketen erabiltzaile mota desberdinak ere: mugikortasun arina, oinezkoak eta ibilgailuen trafikoa.

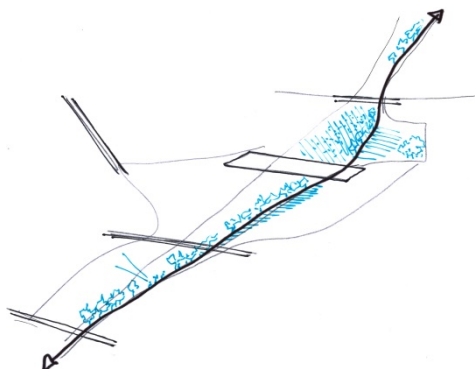


• **Aireportuarekiko konexioa:** ahula da egun. Indartu beharra dago, berehalakotu eta hiriaren erdigunearekiko etenak ahal neurrian ezabatu. Lotura oso eta egoki baterako, guztiz kontuan hartu beharrak dira taxia bezala autobusa, hala nola zuzeneko garraioko mikrobusak (Shuttle direlakoak), herritarrak, sare horren fidagarritasunean eta kapilaritatean oinarriturik, egun emankorra planifikatzeko moduan izan daitezten. Autobusen geltokia, kokaleku gisa harturik, hiri barneko banatzaile gisa ageri da, alde batetik, eta hirien arteko banatzaile gisa, bestetik.



• **Norabide biko sarea oinezko eta bizikletarientzat:** Irungo hiriaren tamainak eta sareak aukera ematen dute mugikortasun mota honetarako eta, beraz, ahaleginak merezi du. Bizikletarien kasuan bereziki. Kontua ez da gutxieneko espazioa baliatzea, baizik eta bidegorria lehen mailako erakargarri bihurtzea eta, beraz, sarea beharreko protagonismoaz hornitzea.

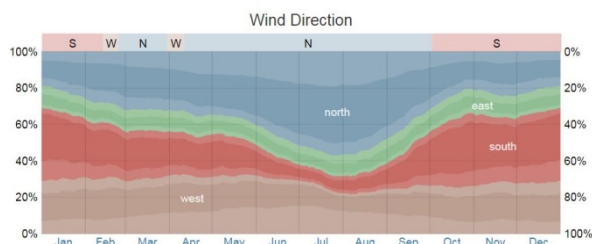
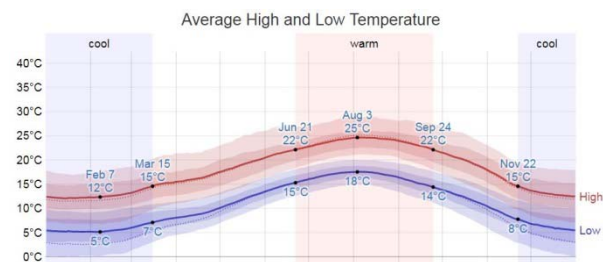
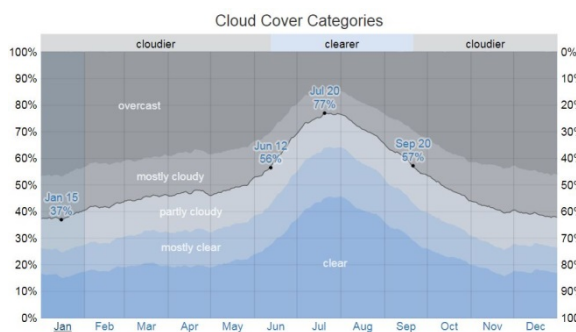
• **Lehen mailako ardatz luze baten beharra ageri da,** zeharreko bi zubien arteko eremua egoki josteko. Aurreneko keinua genuke trenbideen hegoaldeko ertzaren ondoan I-H norabidean luzatzen den ardatza, halako izaera funtzionala duena. Ibilgailuen trafikorako lerroak konekta litzake, eta segida eman lekieke oinezkoen trafikorako ardatzen eta mugikortasun arinerako beste soluzio batzuen bitartez.



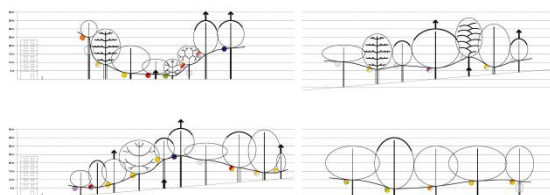
■ Garrantzitsua da, halaber, hirigunearen kanpoaldean disuasiorako aparkalekuen aprobetxamendua eta hiriko leku estrategikoetan aparkaleku berri ez inbaditzaileen planifikazioa kontuan hartzea. Trafikoaren trinkotze maila eta erdigunearen tamaina txikia direla eta, hobe dugu hiriaren barnealdean merkataritza gune handiak ez eraiki, baina, bestalde, daudenekiko konexioak ez dira behar bezain egokiak eta ez dago azalera nahikorik aprobetxamendu horri begira.

Klima eta hiri iraunkortasuna

■ Kontuan hartu beharreko elementua da, inolaz ere, **Irungo klima, Kantaualdeko itsasbazterrak berezko duena eta bera**, egungo hiri egiturak baino askoz ere neurri handiagoan hartu ere. Egunen % 45 inguru izaten dira estalirik eta % 75etan agertzen dira hodei sendoak. Iparraldeko haizeen erregimena presente xamar izaten da, oro har, eta oparoak eta, hori bai, denboran ongi banatuak izaten dira euriak.

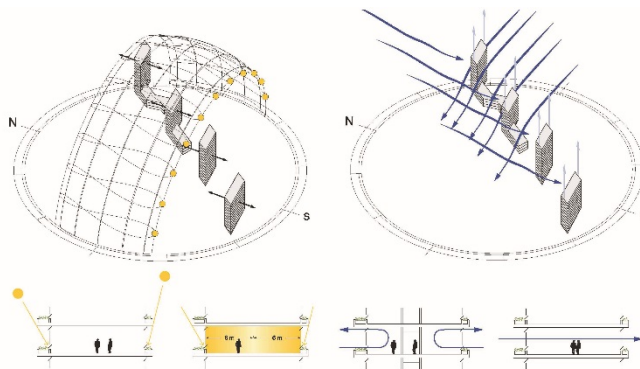


■ **Garrantzizkoa da hainbat gai aintzat hartzea**, bizileku edo etxebizitza berrietan eta beste hiri erabilera batzuetan batez ere: orientazioa eta eguzkiaren sarrera, aireztatzea, espazio publikoari uzten zaion tartea, bertako landaretza, gune horiek klimara egokitzeko eta aire zabaleko



jarduerak hartzeko eskaintzen duten egokiera, eta proposaturiko tipologiaren trinkotasuna edo harrotasuna.

■ **Egun, irizpide funtzional hutsei baizik ez die hirialde batzuetako hiru ehunak erantzuten**, garai batean funtsezkotzat hartu ziren tipologia edo tradizio batzuen arabera. Gaurkoan, ordea, ezin diogu aurrean daukagun desafioari horrenbestez erantzun. Guztiz beharrezkoa da hiri itxurak, hala berriak nola aurrekoak, inguruneak eta klimak ahalik eta batuen jardun dezaten.



2.2.4 Euskotren lerroaren igarobidea Belaskoenean eta Zabaldian barrena.

Colon Ibilbideko eta Belaskoeneko geltokietan integratzen dira hiriko bi gune Donostialdeko metroaren sarean.

Halatan, garrantzi handikoa da tren-lerro hau operazioari begira, aurreneko fasean batez ere, grabitate-zentroa bi geltoki horietan izaki.

Egungo trazatuak, aldiz, oso afekzio garrantzitsuak ageri ditu Zabaldiko eremuan, aire zabalean luzatua izaki. Lerroa lurperatuko balitz, biziki murriztuko litzateke afekzio edo inpaktu horien eragina.



Topoaren igarobide Colon Ibilbidean barrena
barrena

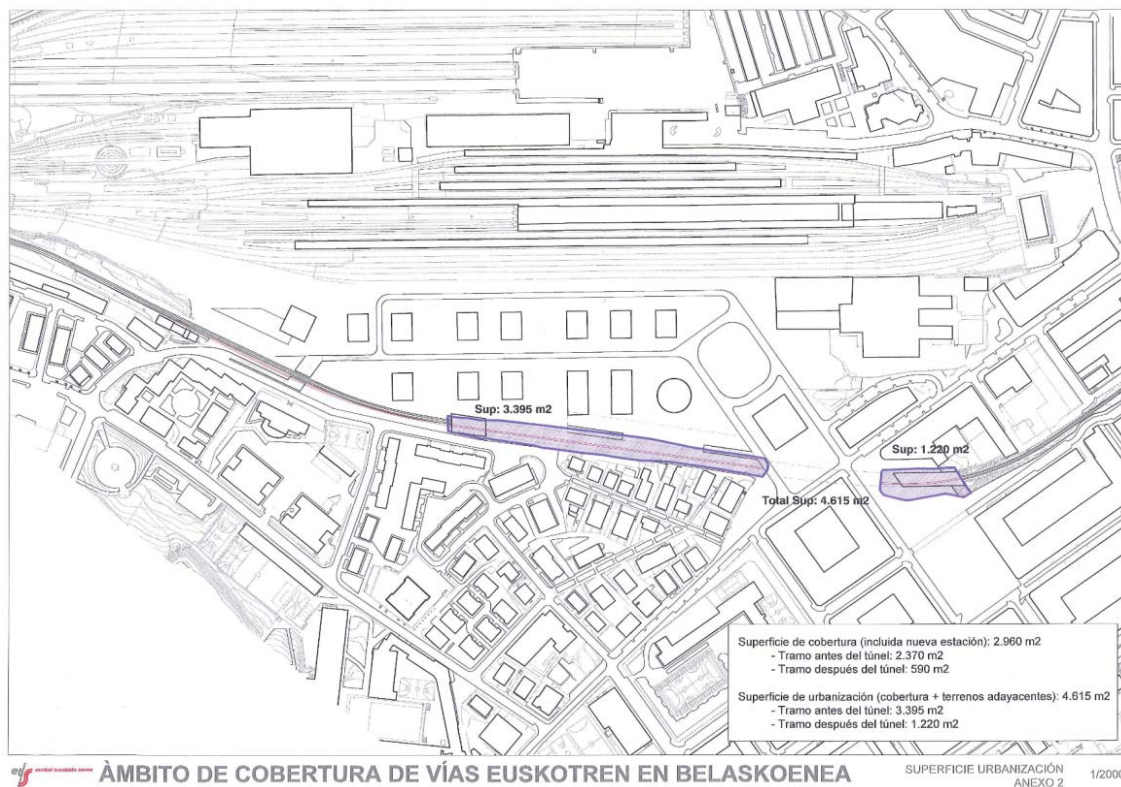


Toparen igarobide Belaskoenean

Jarduera esparruaren hego-ekialdeko ertza mugatzen duen azpiegituraren egungo egoera azaltzen dute bi argazkiek. Ezin hobekiago ageri dute hirigintzaren eta gizartearen ikuspegitik egokiro antolaturiko hiri batek inolaz ere jasan ez dezakeen hiri haustura.

Hori horrela, jarraian ETSaren esparruko trazaduraren antolamendurako 3 alternatibak azaltzen dira:

1. alternatiba. ETSk planteatutako alternatiba



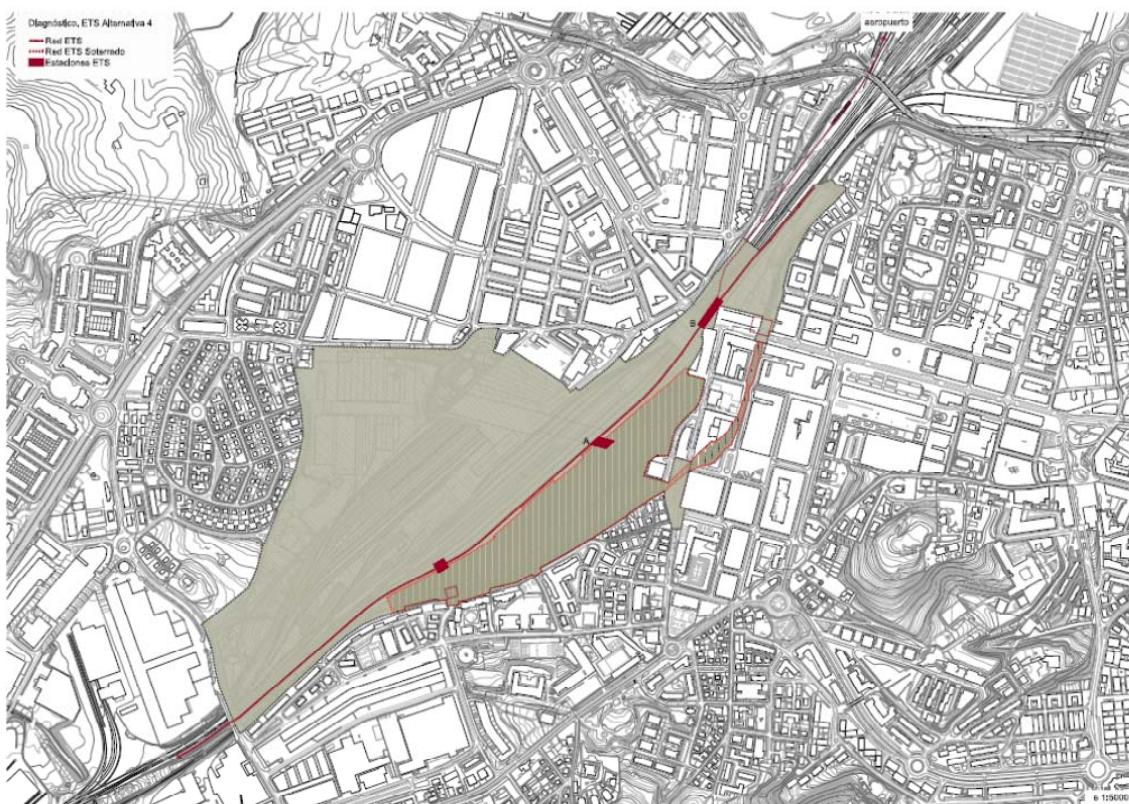
Alternatiba honek planteatzen du trazadura hein batean estaltzea Balezale kalearen goiko alderaino, hain zuzen ere Belaskoeneako geltoki berria planteatzen den punturaino; eta ekialderantz estalki hori Aureliano Lopez de Becerra kaleak Pio XII plazarekin bat egiten duen punturaino luzatzea.

Proposamenaren arabera gainazalean geldituko litzateke trazadura antolatzeko esparru honen mendebaldean eta ekialdean, eta beraz, tunel baten bitartez planteatzen du ingurune berrirako sarbidea oinezkoentzat, gurpildunentzat, bizikletentzat eta besteentzat. Eta Lopez de Becerra kalerantz ere gainazaleko trazadurari eusten dio.

Esan beharra dago ETSk bere interesa agertu duela Irunen lerroa bitan banatzeko eta maiztasunak emendatzeko, eta beraz, une honetan duena baino azpiegitura handiagoaren zerrendarekin balioetsi behar dira proposamen horiek.

2. alternatiba:

Beste aukera bat genuke tren lerro hori trenbide sorta zentralera biltzea, hegoaldeko ertzean, aldageltoki berrian Topo trenaren geltoki berri bat integrazteko aukera ere aintzat hartuz. Horretarako, ikerketa bat egin beharko litzateke Euskotren eta ADIF enpresekin batean, honako gai hauek aztertzeko: bi trazatuen ezaugarriak, trenbideetako espazio-erreserbak eta geltoki berria, eta Hiri Barruti Berritzaileak sorraziko lukeen eskaria. Eskari hori Colon Ibilbideko eta Belaskoeneko geltokiek inguru hurbilean duten eraginarekin alderatu beharko litzateke, lehian gertatuko bailitzateke, baina inguru urrunago bat eduki beharko litzateke halaber gogoan, Ficoba, Hendaia eta Aireportua haren barnean aintzat harturik.



3. alternatiba:

Aurreko bi alternatiben arteko tarteko soluzio bat izan liteke ETSaren trazadurari eustea eta hirigunean barrena lurpera eramatea, lehenengo esku hartzeak planteatzen dituen trenbide pasaguneak edo tunelak desagerraraziz.

2.2.5 Egungo erabilerak hiria eraberritzeko proiektuaren aurrean

Egun industria eta burdinbideen arloetan dauden erabilerak ongi integraturik daude hiriko ekonomian eta enpleguan, eta errentagarriak dira enpresen ikuspegitik.

Aduanaren inguruan burdinbidearen arloko erabileretatik kanpo geratu den zorua izan ezik – guztiz zaharkiturik gelditu da argi eta garbi–, esparruko gainerako zoruak leku zentrolean daude eta hiriaren eta industria-enpresarako gaitasunaren arteko integrazio-profilari eusten laguntzen dute.

Hiri operazio handiek erakutsi dute aspaldidanik erabilera eta jabetza mota horiek erdigunetik eta beraz, eraldatuz doan zentralitate horretatik, kanporatzeko joera, haien lekuan etxebizitza programa bat eta/edo erabilera berritzaileetarako programa bat sortzeko.

Eraldatze prozesu hori luzea eta arriskutsua da maiz, eta modu bakarrean eta zurrun irudikatzen da.

- Via Irun-ek eutsi egin beharko lieke hiria eraberritzeko proiektuarekin loturiko erabilera orokorre, eta hirugarren sektoreko erabilerekin bateragarritasunerako prozesuak zabaldu.
- Aldaketa handiagoak har litezke epe luzean kontuan, eskariaren eta erabilera mistoetan oinarrituriko zentralitate-jardueren sendotasunaren arabera.
- Plan Nagusiak zabaldu behar duen prozesuaren arabera, guztiz eta beharreko epeetan zuzendu behar dira egungo jardueren araberrako afekzioak, geltokirako egungo sarbideak eta burdinbide eremuan karga-lanetarako dauden plataformak adibidez.

2.3 Proposamen orokorrak

Irungo Burdinbide Eremuaren inguruan eginiko proposamen orokorrak garatuko ditugu Memoriaren atal honetan. Hiri Antolamendurako Plan Nagusiaren arabera *0.2.01 Geltoki Ingurua* esparruko jardueri dagokie.

Plan Nagusiaren Aldaketa Puntualerako dokumentuaren arabera esparrua hartzen duen arren, eremu hau ez da bere osotasunean hirigintza tresna gisa onarturiko arauetara makurtzen; proposamenak eta gidalerroak ez dira, beraz, izaera loteslekoak, baina herritarren parte hartzeko prozesutik eta administrazioetatik proposaturiko aukeren gaineko iritzia eta balorazioa jasotzea espero dugu.

2.3.1 Oinarriak

Hona hemen zertan den Via Irun-en proposamen orokorra:

- Hiri Barruti Berritzaile bat sortzea, burdinbide eremuko trenbide sortaren alde bietan esparrua okupatzen duten piezak eta jabetzak hartara bilduz.
- Abiadura Handiko Trenaren geltokiaren eta aldageltoki publikoaren inguruetan zentralitate-foku bat eratzea, hiriaren erdigunearekiko eta burdinbide eremuaren bi ertzetako eremuekiko konexioa artikulatuz.
- Aduana bezalako espazioak berreskuratzea eta goi mailako fokuak sortzea, hornidura, ekonomia eta askotariko jarduerak garatzeko, bai eta bizilekuak edo etxebizitzak ere.
- Bi fokuetan sorturiko trafikoa antolatzea, hiriaren erdigunean iragaitzazko ibilgailuen hazkundera mugatuz (Colon Ibilbidea eta Hondarribia eta Lope Irigoien kaleak), eta sarbideak hainbat modutan orekatuz, oinezkoena batez ere.

2.3.2 Piezak eta jarduera eraldatzaileen sorrera

Kudeaketa eta hirigintza prozesuen bitartez bideratuko da piezen guztizko eraldatzea, hala nola Aduanaren inguruak eta burdinbide eremuan liberatu den zorua, eta arian-arian hedatuko dira erabilera berriak beste eremu batzuetan.

Sendoturik daude egun erdialdeko trenbidealdearen iparraldean ageri diren industria jarduerak eta azpiegiturak. Plan Nagusiaren aldaketak zehatz-mehatz aitortu du pieza batzuek, hala nola CAF lantegiak edo ADIF enpresaren Trenbide Berrietako esparruak, egun duten balio eskerga, baina beraren ezinbesteko obligazioa da, haren ustez, epe erdian eta epe luzean sarbide berriak eta mugikortasun iraunkorrerako elementuak aintzat hartzea, eta azpiegitura horien berritze partzialari ekitea, hiriarekiko ahalik eta lotura egokiena bideratzearen¹.

¹ Udalak bere lanetan aztertu du aldaketa horien profila (Via Irun Proiektuaren arabera Hiri Enpresa Parkea)

Proposamen orokorrek onartu eta bere egiten dituzte jabetza eta hiri pieza handien egungo egitura (ADIFen zoruak, CAF lantegia, Blas de Lezo kalearen inguruak, hiri baratzeak...) erabilera, ekoizpen sistema eta azpiegituren banako jarduerari eustearren, baina hobetu nahi ditu haien integrazioa hirian eta epe erdian eta luzean eraldatzeko dituzten aukerak.

Trenbide sortaren hegoaldean, funtsean jarduera ekonomiko eta berrikuntzarako espazioen sorrera aintzat hartu duen proposamena egin da Hitzarmenaren garapenean. Hiri ekosistema hau teknologia eta enpresa parke espezializatuak ez bezalakoa da, eta hiri barneko bizitzan esanguratsuak eta ongi integratuak diren prestakuntza eta ekintzailatza ekipamenduetan oinarritzen da.

Etxebizitzaren presentzia positiboa da jarduera honetan, eremu funtzio-bakar handien ugaltzea saihesteko. Uharte efektua gaindituko da horrenbestez, eta erabilera askotakoa ez ezik, eguneko ordu guztietan askoz biziagoa izango den espazioa sortuko da era berean. Horrez gainera, maila txikiko negozioekiko bizikidetzarako aukera ere eskaintzen dute bizileku tipologiek: merkataritza erabilera, bulegoak eta zerbitzuak, eta abar.

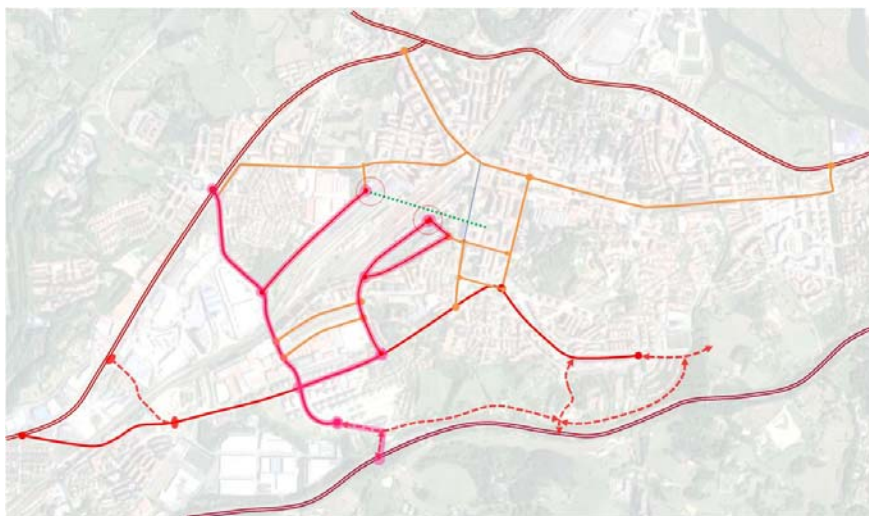
Zoruen askotariko kalifikazioak –ekoizpen, merkataritza eta bizilekurako erabilerak oro har– hirigintza operazioaren profila ugaltzeko eta finantzaketari begira baliabide ekonomikoak lortzeko aukera eskaintzen du, higiezinaren sektoreari eginiko sarreraren bitartez. Zorua ere modu malguagoan sortzen da, inbertsioa merkatuaren arabera berreskuratzeko eta jarduera ekonomikoetarako zoruan epe luzeko apustuak egiteko aukera ematen duelako.

2.3.3 Bideen egitura eta mugikortasuna

Integraziorako ezinbestekoa da bide sistema artikulatzaile eraginkor bat, eta egungo bide sarean eta piezen eta jabetzen arteko ertzetan zabaldu behar da sistema hori.

Antolamendu modu honen helburua da bide egitura bizkor bat lortzea eta piezen Via Irun proiektura biltze prozesua malgutzea, erabilera partzialak eta bakarrak aldatuz. Trazatu berritzailea ezerezetik sortu gabe alda daiteke hiria; zabaldien moduan lan egin nahi izatera, esparru osoa jarri beharko litzateke aurrenik airean, eta hiriaren garapena izugarri moteltzeko eta are gelditzeko, edota egungo jardueren funtzionamendua nabarmen edota guztiz eragozteko, arrisku handien aurrean gerta gintezke horrenbestez.

Bideen eskemaren arabera, erraztu egingo da Barruti eta aldageltokirako sarrera lurraldetik, hegoaldetik eta mendebaldetik bereziki. Sarrera eta irteera zirkuiturako eskema antolatu da ardatz berberetatik, esparruaren eta aparkalekuen eta ibilgailuetarako sarbide gehiagoren eskaria handiagoa den aldean barnean trafikoa banatuko duten fokuak ongi zehaztuz: ibilgailu pribatuetaarako aparkalekuak burdinbide eta autobus geltokietan, enpresa eremuetan eta ekipamendu handietan, eta abar.



Aldageltokiak garraio publikoaren sarrera areagotu badezake ere (erabilera berrien arabera sorturiko bidaia berrietarako eskaria orekatzeko), helburua da betiere hirian mugikortasun iraunkorrerako politikei eustea eta, horretarako, trafikoaren antolamendu isotropikorako sistemak saihestuko dira.

Hiri Berrikuntzarako Barrutian horren jarduera-foku argia sorturik, eta foku hori hiriaren erdigunearekin (Txanaleta plaza, Pio XII.a plaza, Luis Mariano plaza eta Hondarribia kalea) behar bezala loturik, biziki erraz liteke, halaber, esparruaren barnean edo kanpoan disuasiorako aparkalekuen ezarpena, garraio publikoko anezka sistema baten bidez, sarbiderako auto elektrikoak eta txirringak alokatzeko sistema batez, eta molde horietako soluzioen bitartez. Intermodalidadarako gunek horiek bide sareko nodoetan edo trafikoa sorrarazten duten beste foku batzuetan, edo haiekin loturik (industrialdeak har bidez gogoan), bidera litezke.

Bi ardatz berri –trenbidealdearen gaineko zubiak– proposatu dira burdinbidearen bi aldean arteko konexioak, hau da, zeharkako konexioak, osatzeko.

Aldageltokiarekin lotuko litzateke aurrenekoa eta, beraz, Geltoki Intermodala egiteko, haren eta Txanaleta plazaren artean trenbideak estaltzeko eta Aduana inguruak birgaitzeko proiektu eta egitasmoekin koordinatu beharko litzateke. Geltokiaren eta Burniola kaleko zubiaren artean luzatuko litzateke bigarrena, eta esparruaren iparraldean bideratu beharreko aldaketekin lotuko litzateke, Barrutiaren bi aldeetako jarduerak zuzeneko harremanetan jartzeko.

Zubiak egiteko beharko litzatekeen espazioa kokatzeko eta erreserbatzeko hautua plazaratu du aurrerakinak, jasoko duten trafikoaren ezaugarriak zehazteko bidea zabalik utziz: oinezko eta bizikletarientzat, zerbitzuko ibilgailu eta taxieta mugatua, edo trafiko konbentzionala.

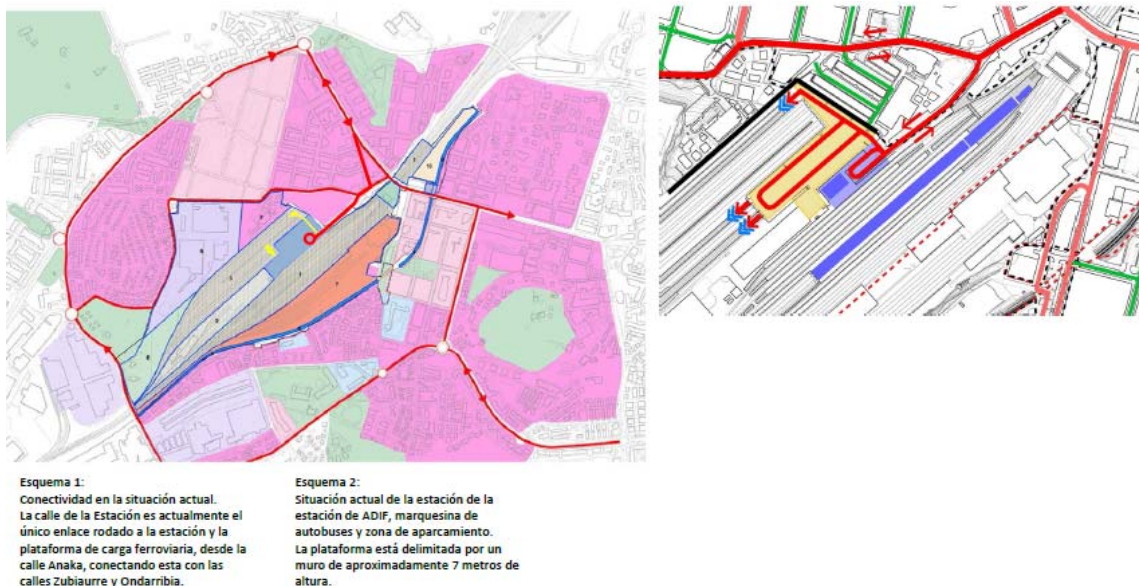
2.3.4 Burdinbide geltoki berriari aldageltokia eta iparralde-hegoalde konexioa antolatzeke proposamenak.

Inguruko hiru foku nagusiak lotzea eta, oraingoan Hiri Barruti Berritzailearen presentziaz indarturik, geltokia zentralitate-fokuetara hurbiltzea planteatu dute dagoeneko HAPNren Aldaketa Puntualerako dokumentuan Abiadura Handiko Trenaren eta Hurbileko Trenen geltoki berrirako egin diren proposamenek.

Proiektu berriaren arabera, aldageltokia da oinarria eta hari erantsi behar zaizkio hiriarteko autobusen geltoki berritua, aparkalekua, eta hirirako konexioak, ibilgailuetarako eta oinezkoentzako bideak. Proposamen orokor horren ikuspegitik, antolamenduan guztiz hartu beharrak dira kontuan, era berean, Euskotren enpresaren burdinbide azpiegiturak eta ibilgailuak ADIF-en karga-lanetarako plataformara iristeko sarbidea proiektura biltzeko aukera.

Egungo egoera

Egun, iparraldetik egiten da geltokirako eta ADIF enpresaren instalazioetarako sarrera, Geltoki kaletik hain zuzen ere. Anaka eta Hondarribia kaleekin eta Colon Ibilbidearekin lotzen da Geltoki kalea eta, beraz, trafiko-karga hori inolaz ere ez dator bat Udalak mugikortasun iraunkorrerako dituen planekin.



Sarbiderako proposamenak eta haren araberrako hiri egiturak ondorio garrantzitsuak izango dituzte Aldaketa Puntualaren araberrako antolamendu egituratzailean eta xehean. Udalak eta ADIF enpresak alde aurretik, eta Aurrerakin honek berak ondoren, eginiko azterketek trenbidealdera orientatu dute beti hurbileko bidaietarako geltoki intermodal berriko

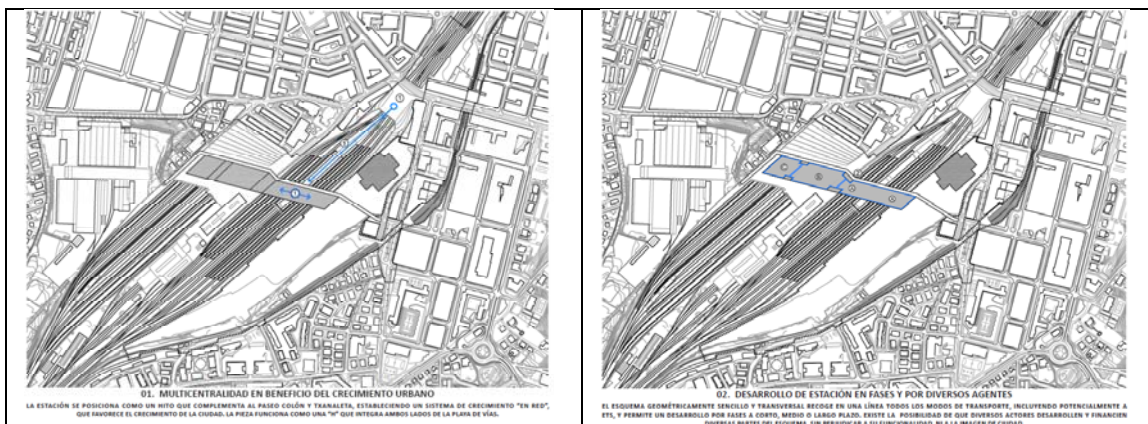
eraikinaren kokalekua, zeharkako igarobidearekin zuzenean eta hiriko zentralitate-fokuekin ahalik eta hoberen lotuz.

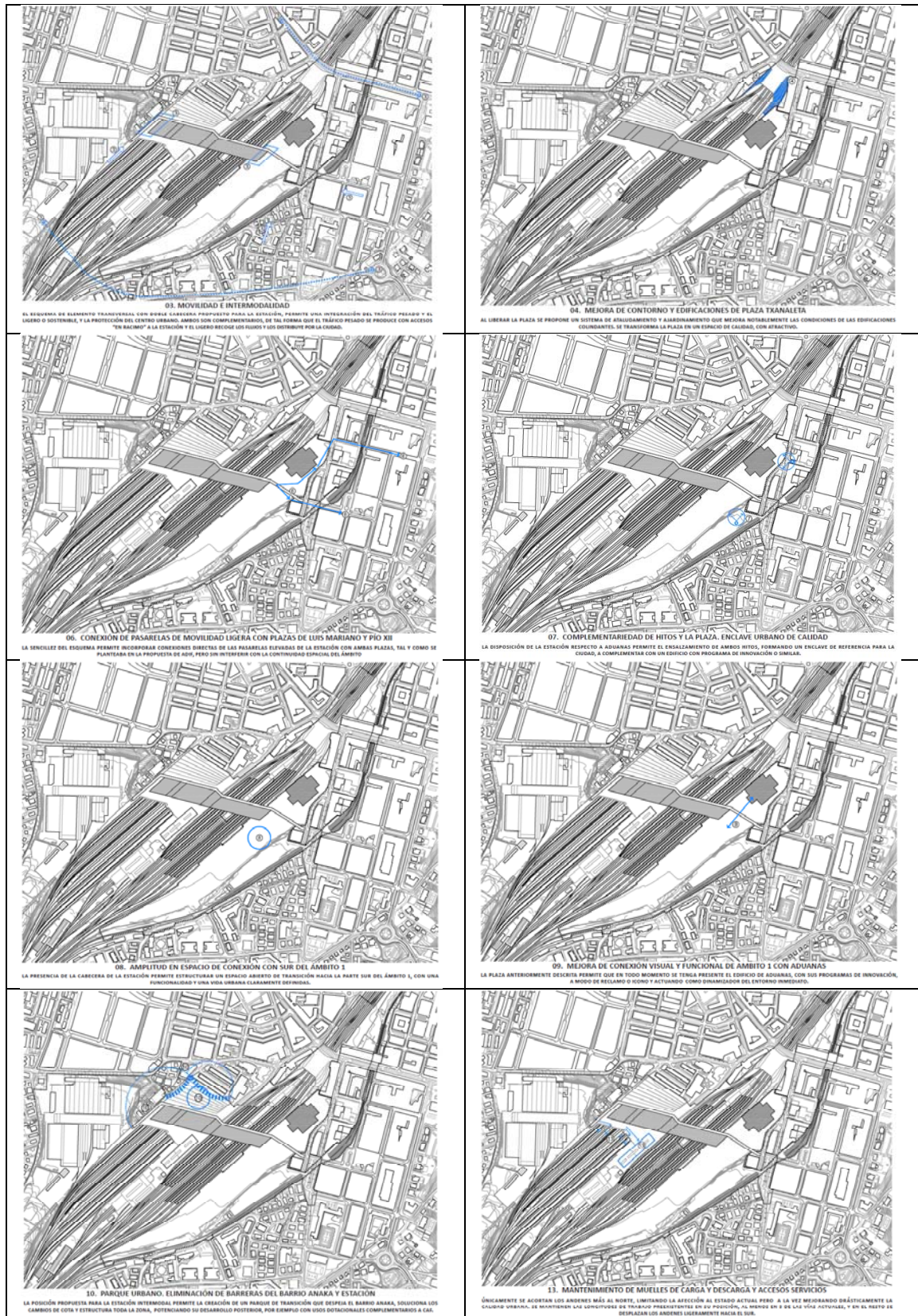
Aurrerakin honen helburua da alternatiba hauek geltokien, ibilgailuetarako eta pertsonentzako sarbideen, eta zehar konexiorako zubien kokapenerako proposamena irtenbide malgu baina betiko batera biltzea.

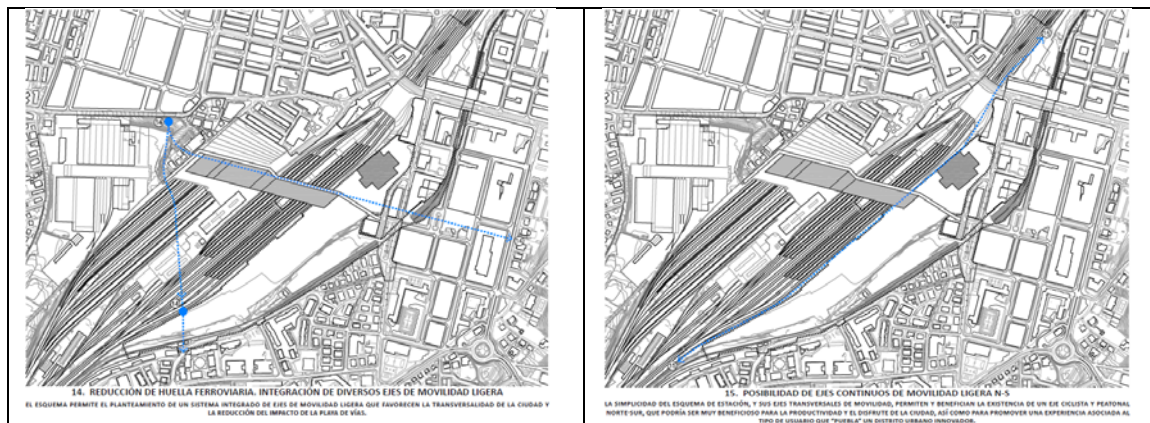
Proposamena

Aurrerakin honetan egin den proposamenaren arabera finkatu da, aurrenik, geltoki intermodala, zeharreko ardatz berriak eta inguruko elementuak non egokituko diren, bideen konexioa nolakoa izango den, eta ibilgailuen trafikoa, beste esparruetan sartu ahal izateko, integratzeko aukerak zein izango diren, eta zehaztu ere egin da, bigarrenik, elementu horien guztien arteko erlazioa.

- Zubi-ardatz bat da lokailua. Hiria lotuko du Colon Ibilbidearen paraleloan Aduanaren hegoaldean, Pio XII.a plazatik.
- Ardatz hori modu irekian planteatu daiteke aldaketa puntualean, eta oinezko eta bizikletarien erabilera ez ezik, taxi eta zerbitzu erabilera eta, areago, trafiko konbentzionala ere onar litezke horrenbestez.
- Hiri Barruti Berritzaitetik hurbil dago grabitate-zentroa; Pio XII.a plazarekin lotzen da eta, mendebaldean, argi eta garbi ADIFen karga-plataforma eraldatuarekin eta Anaka – San Migel esparrutik datorren sarbideetik.







2.3.5 Topoaren lurperatzea

Euskotren lerroaren eraldatzearekin loturiko hirigintza plangintza hartzen du proiektuak (esparruan eta Zabaldian barrena egiten duen bidean).

Euskotren sarea ezinbesteko elementua da barruti berritzaile berriaren funtzionamenduan, baina burdinbidearen arabera afekzioak oso dira garrantzitsuak Zabaldian: espazio publiko zentrala okupatzen du eta eten edo moztu egiten ditu zeharreko konexioak. Horrez gainera, Metroak afekzioak eragiten ditu, iragaitzan, inguru eraikian.

Bateraezina da egoera hori, Euskadiko Lurzorua eta Hirigintza arautzen dituen Legeak hirien eraberritzeari begira zehaztu dituen helburuekin koherentziaz jokatu nahi duen Plan Nagusiaren aldaketaren markoan, onartezina da hiria eraberritzeko proiektu bat egungo kalearen mailako trazatua baztertu gabe aintzat hartzea, indarrean dagoen Plan Nagusiak egin duen bezala². Horren arabera, ezinbestez integratu behar da Euskotren egungo Renfe trazatuaren arabera burdinbide eremuan, eta haren paraleloan, eta Euskotren geltokia Aldageltokira biltzeko aukera hartu behar da halaber kontuan, garraio publikorako modu guztiak batera integratuko badira.

Halarik ere, irtenbide alternatiboak proposatu ahal izango ditu Aldaketak epe jakin batean, Belaskoeneko eta Colon Ibilbideko geltokien artean herritarren iragaitzarako, trenbidearen maila berean nahiz lubakian, dagoen espazio publikoa liberatzeko, trenbideak lurperatuz. Lurperatze horrek ez du Aldaketak bide eta espazio publikoetarako proposaturiko egitura baldintzatuko.

2.3.6 Anakako auzoa – Blas de Lezo

² Plano Osagarriak, T-9 Burdinbide Eremua, Euskotrenarako proposaturiko trazatua.

Plan Orokorrak Blas de Lezo kaleko eta inguruetakoko etxeak, beilatokia eta gainerako eraikinak eraisteko planteamendua egin zuen, Anaka kalearen eta San Migeleko Plan Partzialaren arabera elementuen artean biribilgune bat trazatzeko.

Irtenbide hori konplexua dela eta, haren ordezkio alternatibak aztertzea, eremuaren egungo egoerari eustea, eta eraberritzea, proposatu da orain.

Une honetan aztergai dagoen soluzioaren arabera, sendotu egingo dira indarrean dagoen HAPNren barruko eraikin gehienak, eta beste baterako utzi da oraingoz hiri sarrerako soluzio egokiagoa eskainiko duen azterketa xehearren proposamena.

2.3.7 Genero ikuspegia proposamenaren helburu orokorretan³

Proposamenaren helburu orokorrak gorpuztu dituzten gidalerroetako bat izan da inolaz ere genero ikuspegia. Herritar guztiak beren aniztasunean eta bizitzako eguneroko premiak proposamenaren erdigunera eramanez direlarik, askoz errazago garatu da ondoren proposamena modu koherentean. Genero ikuspegia, talde teknikoak bere lanean bideratu dituen beste begirada batzuekin batera, presente dago bereziki proposamenaren helburu orokorretan:

- Hiri ehunari segida ematea.
- Hiriaren eraberritzea udalerriaren erdigunean, hiri andeatze prozesu baten ondoan, zaharkitu eta degradatu den eremu zabala batean bultzatzea.
- Via Irun eremuaren goitik beherako eraldatze prozesuari eta haren arabera etapa eta epeei garrantzi handia ematea.
- Burdinbide jardura eskualdean placemaking delakoa sustatzeko aukeraren eta hiriaren eraberritzearen abiapuntutzat hartzea.

³ Ikus Eranskina

3 PLAN NAGUSIA 0.2.01 GELTOKI INGURUA ESPARRUAN PUNTUALKI ALDATZEKO PROPOSAMENA

3.1 Esparruaren mugak eta helburuak

Hiri Barruti Berritzailea garatzeko eremuaren eraldaketa urbanistikoa da Aldaketaren helburua, Via Irun proiektuarekin eta iragan 2018ko irailaren 14ko Udalbatzaren Osoko Bilkurak onartutako Hitzarmenarekin bat etorrira, azken horrek garatzen baitu 2011ko martxoaren 11ko Protokoloa. Hain zuzen ere Protokolo hori zuen hizpide indarrean dagoen Plan Nagusiak *0.2.01 Geltoki Ingurua esparruko baldintzak* zehaztean.

Orain, Formulazio Dokumentuan eta dagokion Lursailen Planoan (aurrerantzean HAPNaren arabera eremua) adierazitako azpi-esparrura mugatzen da aldaketa.

2015eko urtarrileko HAPN dokumentuaren Plangintza Fitxak, Aldaketa hau bideratu aurreko plangintzak, Hirigintza Erregimen Egituratzalearen baldintzetan adierazten du hark finkatutako hirigintza kalifikazioek eta eraikigarritasunek izaera orientagarria eta ez loteslea izango dutela burdinbideko azpiegiturek okupatzen duten lurretan⁴; horregatik, hain zuzen ere, orain proposamen berri bat egiten da Hirigintza Erregimen Orokorren eta Xehatuaren baldintzei dagokienez.

Jada liberatuta daude ADIFen jabetzako lurak, gairituak dituzte ezinbesteko desfektatzeko eta besterentzeko izapideak. Une honetan burdinbide eremua birmoldatzeko baldintzak ari da aztertzen Ministerioa, bereziki Abiadura Handiko trenentzako geltoki berria, baina oraindik ez dago prest proiektuaren amaierako dokumentua. Hiri eta burdinbide eremuei begira egiten diren proposamenen koordinazioak ahalbidetzen eta aholkatzen du plangintzak antolatu beharreko elementu lotesleak eta orientagarriak jasotzea.

HAPNaren arabera antolamendu esparruaren garapenak berekin batera dakar, Aurrerakin fasean, hirian proposamen estrategiko eta berezi bat hobekien egituratuko duen eraikinen

⁴ Kontuan izanik Aldaketa aintzat hartutako beste lur eremu batzuekin dagoen lotura estua, Aduanak bezala burdinbide azpiegituari lotutako jatorri berbera baitute, jabea Sustapen Ministerioa ez baizik eta Ogasun Ministerioa den arren, HAPNaren proposamenak izaera orientagarria eta ez loteslea du.

erabilerei, intentsitateei eta tipologiari buruzko alternatibak planteatzea, baina proposamen horren osagarriak izan behar dute eta beharreko sinergiak sortu behar dituzte.

Hiriarekin batera antolatzeke planteamendu hori esparru barruko eta kanpoko mugikortasun proposamenetan, bitariko erabileren (ekoizpen, bizitoki eta auzo erabilerak) planteamenduetan, espazio libreen egituraren eta lurzoruari buruzko legearen aplikaziotik eratorritako ekipamenduetan zehaztuko da.

Inguruko baldintzatzaileekiko eta aukerekiko erlazioa Irungo burdinbide eremuaren multzo osoaren egungo eta etorkizuneko egoeraren aurreko proposamenean planteatzen da.

Egungo egoera

Eremu fusiformea da HAPNaren araberrako esparrua, mendebaldetik ibilbide luzeko burdinbideek mugatzen dute, eta ekialdetik Zabaldiaren ertzak eta Belaskoenea auzoak. Aduana kaleak, Belaskoenea auzoko kaleek –burdinbideekin lubakian muga egiten dutenak eta gainazalean Topoarekin Donostialdeko metroaren Belaskoenea-Irungo geltokiraino– eta Nabigatzaileak kaleko eraikinek eratzen dute ertz eten hori.

Topografikoki bi maila nagusitan banatzen da: +16 m-ko kotan, eskuarki horizontalean, egokitutako burdinbideek zehazten dute bata, eta egun Balezale kalearen paraleloan dagoen ADIFen aparkalekuak okupatutako maila garaia batek bestea. Ezpona batek bereizten du eremu hori plataformatik, eta Topoko lubakiak Belaskoenea auzotik.

Katalogatutako eraikinak eta erdi abandonatuta eta egoera txarrean dauden pabiloi batzuek osatzen dituzte Aduanako eraikinak; eraikin historikoaren ingurua espazio libre urbanizatua da, Aduana kalearen maila berean dago Trengizon kaleraino, Sebastian Errazu kalearekin gurutzatzen den puntuan galtzen du lotura. Aduana kalera daude mugatuta Aduanaren eta Colon Ibilbidearen eta Txanaleta plazaren arteko loturak.

Halaber, HAPNaren araberrako esparruan biltzen da Topoak Zabaldian hartzen duen eremua, Aureliano López de Becerra kalearen paraleloan. Sestra mailako trazadurak erabat baldintzatzen ditu esparru honetako hiri kalitatea (iragazkortasuna, ikuspegiak, zarata, etab.) eta oso hondatuta dauden lursailak berritzeko aukerak.

Proposamen orokorraren izaera eta alternatibak

HAPNaren araberrako esparruari begira egindako azterketarekin eta proposatutako oinarriekin bat etorri eta Lurzoruari buruzko Legearen hirigintza izapidetze prozesuari jarraiki, Aurrerakinaren Dokumentu honetan hainbat alternatiba landu dira eremua antolatzeke. Hauexek dira alternatiba horietan planteatzen diren irizpideak edo elementuak:

- Lursailen egituraren, barne bideen eta hiri ertzen arteko erlazioa.

- Jarduera ekonomikoen eta bizitokien erabileren nahasketa eta eraikigarritasun intentsitateak.
- Donostialdeko Metroaren linea eta 0.2.01 Geltoki Ingurua esparruko proposamen globalak, bereziki hiri egitura eta geltokiaren kokalekua, bateragarri egiteko tratamenduarekiko erlazioa.

Hautatutako alternatibak garapen egituratzailea eta xehatua izango du Aldaketa Puntualaren ondorengo faseetan.

3.2 Proposamenaren deskribapena

3.2.1 Elementu finkoak eta alternatibak

Via Irun deritzon eremuko Plangintzaren Aurrerakinak egungo Tren Geltokiaren eta Aduana eraikinaren inguruan planteatzen dituen bi alternatibek alde batetik betiko Irun hiriaren eta hiri modernoaren trazadurarekin bat etorriko den hirigintza multzo bat garatzea dute xede, eta bestetik, bi eremuen artean, iparraldearen eta hegoaldearen artean, lotura eragingarria eta iraunkorra lortzea, egun hiria bitan banatzen baitute burdinbideek eta tren geltokiak. Hortaz, antolamendu berriak, Plangintzaren Aurrerakinaren xedeko esparruak eta tren geltokiaren trazadura orokorrekin eta dagozkien zerbitzuekin mugatuak, arrasto nabarmena utzi behar du hirian, etorkizunean bi aldeak nola gurgildunentzako hala oinezkoentzako eta txirrindularientzako ongi lotuta izango dituen hiria izan dadin.

Bi aldeetan nola aurreko hirigintzan hala berrikuntzan eta bitariko ehunen sorreran oinarritutako trazadura batzuk antolatu nahi dira bizitokiak, lanak eta aisiak herritar guztientzako bizimodu jasagarria eta kalitatezkoa sortu ahal izan dezaten.

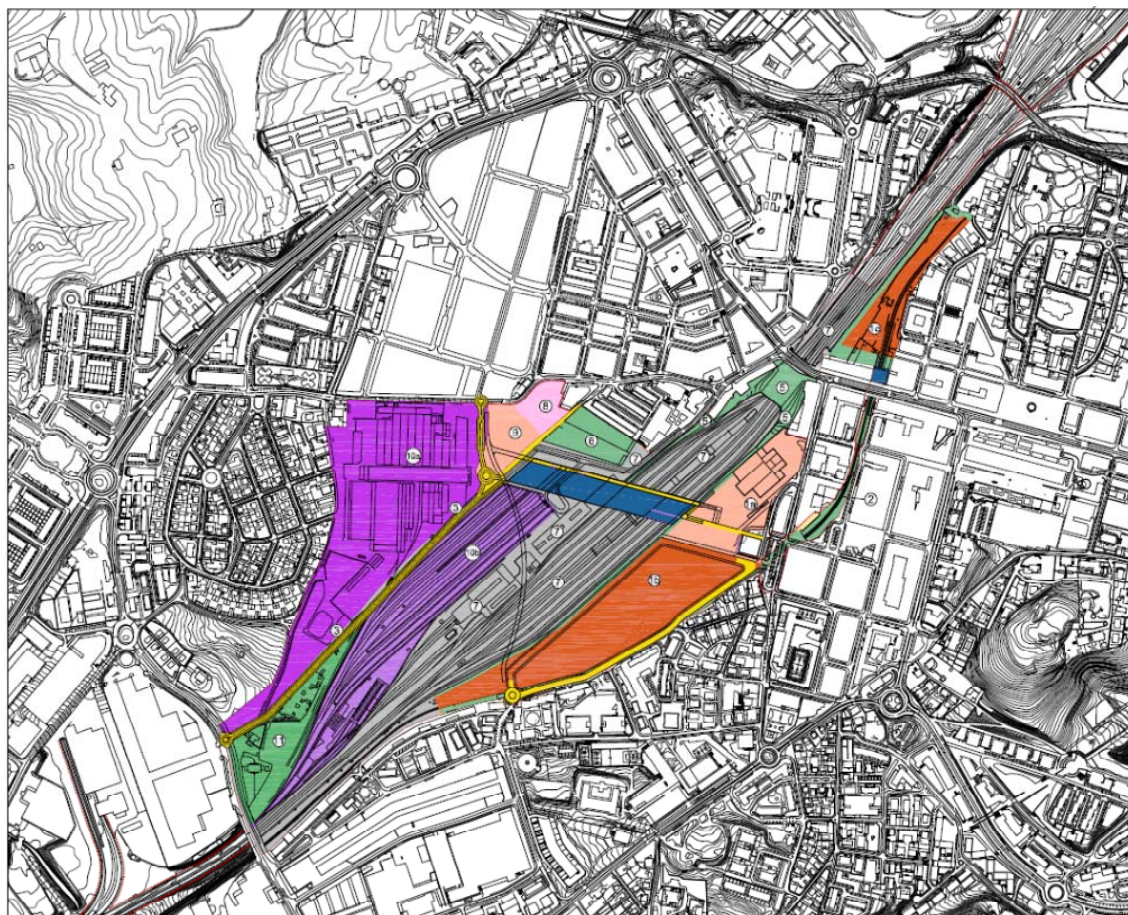
Puntu finkoak

Hamaika aukera aztertu ondoren aurkeztzen diren bi alternatibek antzeko oinarri topografikoa dute, +16.00 m-ko kota errespetatzen dute Aduanako eraikinaren inguruan, 21.00 m eta 22.00 m bitarteko kota burdinbideen eta egungo Eusko Trenaren trazaduraren artean, eta +24.00 m-ko trazadura tren geltokiaren bi aldeetako loturan, trenentzako gutxi gorabehera 7 metroko galiboa ahalbidetzeko.

Hiru kota horiek, nolabait esateko, hiri lurzoruaren hiru altuera sortzen dituzte eremu osoko loturak eta hiri aldea antolatzeko.

- +16.00 kotan plaza publiko bat antolatzen da Aduana inguruan, Aduana hezkuntza eta teknologia berriei lotutako enpresa ekipamendua izango dela ulertzen baita.
- 21.00 m eta 22.00 m bitarteko kotan hiri lurzoru osagarria eta bateratua sortzen da Plangintzaren Aurrerakinaren multzoarentzat; alde batetik, eremu publikoa ezaugarritzen eta mugatzen du +16.00 m-ko kotan, alde honi halako bizitasuna eta dinamismoa emango dizkion merkataritza ekipamenduetarako fronte batekin, eta bestetik, hiri modernoaren kota iristea ahalbidetzen du 21.00 eta 22.00 m bitarteko kota inguruan.
- Kota horretan egokitzen da bizitoki eta bulego eremu berria, eta hortik, aldapa txikiko (% 6kora iritsi gabe) arranpa kiribil baten bitartez iristen da +24.00 m-ko kotara, Irungo iparraldearekin lotzen dena Tren Geltoki berriari atxikiriko mugikortasun arineko pasabidearen bitartez, biak burdinbidearen gainean.

Arestian deskribatutakoa da bi alternatibetan oinarritzko antolakuntza sistema. Bien arteko alde nagusia eremu publiko eta pribatuaren erlazioa antolatzeko eraikuntza tipologietan eta proposatzen dituzten eremu publikoen eraketan datza.



- ① Distrito urbano innovador Zona Sur.
- ①a Aduana y plaza sur de la Estación.
- ①b Área de usos mixtos Aduana - Belaskoenea; actividades económicas y vivienda.
- ①c Área de usos mixtos Colón.
- ② Recuperación espacio urbano Euskotren.

Propuesta alternativa al PGOU en el ámbito 02.01 Entorno Estación.

- ③ Eje de conexión viaria y acceso a Intercambiador.
- ④ Estación expandida de trenes - Intercambiador.
- ⑤ Prolongación de accesos peatonales desde Plaza de Txanaleta y restricciones de tráfico en calle de la Estación.

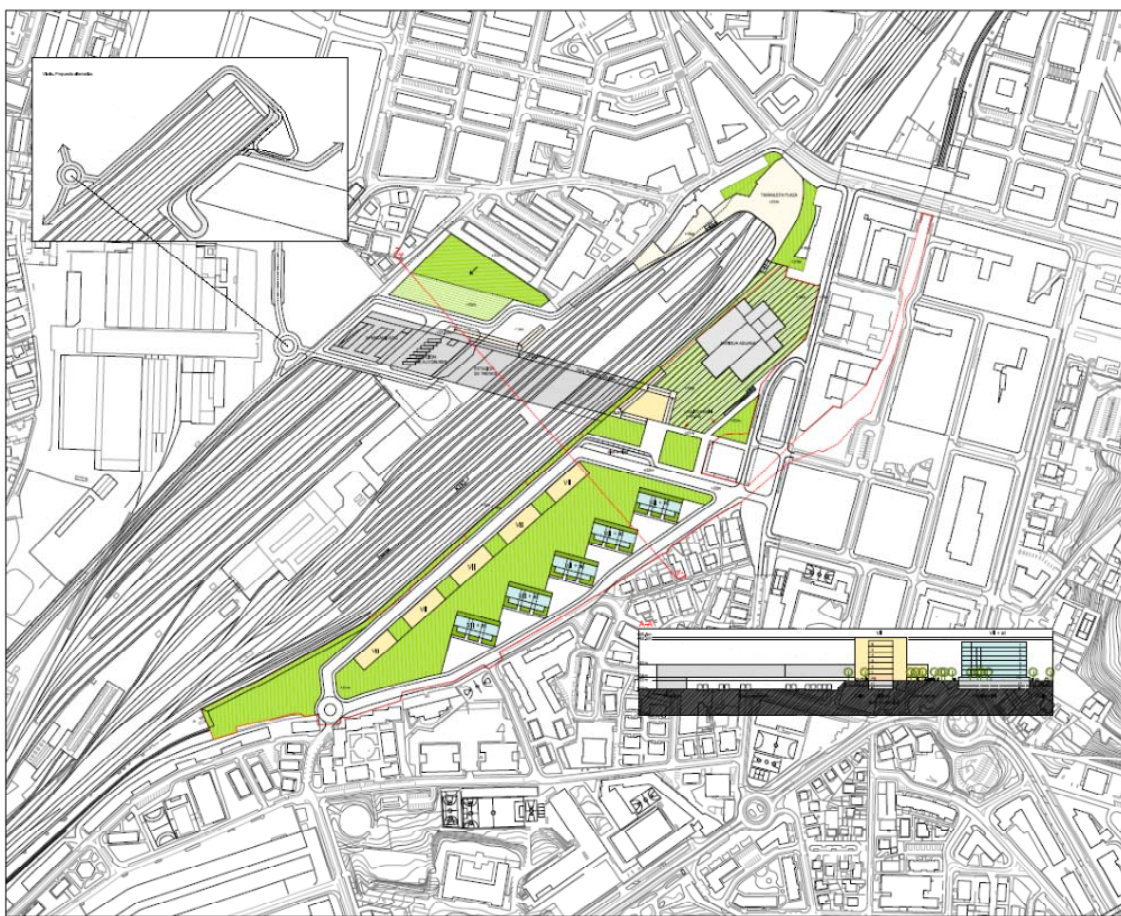
- ⑥ Plaza norte y nuevos espacios públicos del barrio de Anaka.
- ⑦ Ámbito del trazado ferroviario y servicios a la estación.
- ⑧ Área de rehabilitación residencial.
- ⑨ Área de renovación urbanística.
- ⑩ Áreas con potencial de Integración en Distrito Urbano Innovador - Fase 2.
- ⑩a Transformación - coexistencia con el uso Industrial.
- ⑩b Transformación - coexistencia con el uso ferroviario.
- ⑪ Parque y equipamientos.

3.2.2 0 alternatiba

0 alternatibak lurzorua egungo egoeran uztea lekarke. Kontuan izanik jabetza pribatuko lurzorua urbanizatzeko sistema, egungo egoera hobetzeko proiektuak edo obrak garatzeko gaitasun ekonomikoaren absentsia dakar berekin batean 0 alternatibak.

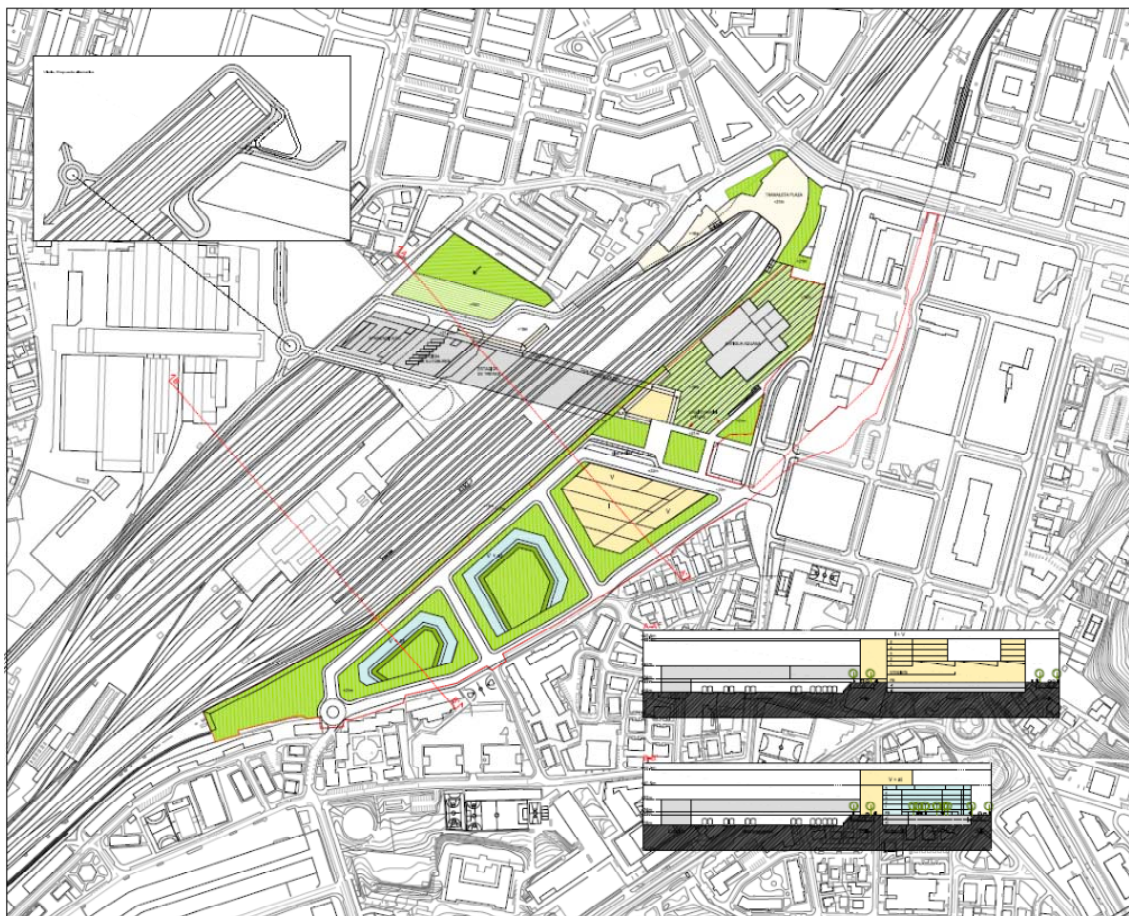
3.2.3 1. alternatiba

1. Alternatiba sustatzen eta eraikitzen erraz samarrak diren neurriko eraikuntza bloke txikietan oinarritzen da, bizitoki eta bulego erabilera izango dute (bulegoak burdinbideei begira, eta bizitokiak hegoaldeari begira, egungo Eusko Trenaren trazadurarantz makurtuta); horrenbestez sortuko da luzetarako parke handi bat bi tipologien artean.



3.2.4 2 alternatiba

Hirietako zabaldietan ohikoa denez, tamaina ederreko etxadietan antolatutako trazadura proposatzen du 2. Alternatibak, bizitoki tipologia modernoekin. Bizitoki etxadien kasuan, erdi irekita egongo dira hegoaldeari begira, lorategi gune erdi pribatuak eta, bertako klima kontuan izanik, eguzkiari begira ongi egurastuta egongo diren etxebizitzak ahalbidetzeko. Etxadi horiek eraikin hibridoak bil litzakete, industriak eta bulegoak, bi solairutako zokaloekin, 10-12 metroko garaierarekin eta beste 4-5 solairutako pastillekin, barruan enpresa eta industria handiak hartzeko modukoak, esate baterako, unibertsitateak, startup direlakoak edo beste edozein ekoizpen eta lan tipologia berriak, alde honetan proiektatzen diren unibertsitate esparruekin ezin hobe uztartu daitezkeenak.



3.2.5 Alternatiben eta geltokiaren arteko lotura

"Tren Geltoki Zabaldia" deritzogunarekin osatuko dira bi urbanizazio eredu horiek: geltokia hiriaren iparraldearen eta hegoaldearen arteko konektibitatea ahalbidetzen duen leku estrategiko batean kokatzeaz gain, plug-in modularren erara eransten dira hainbat jardura biltzen dituzten piezak, tren geltoki batek merezi duen irisgarritasunaosatuz eta, horrenbestez, bidaiariak hartzeko gune estaliak, taxi eta autobusentzako sarbideak, aparkalekuak eta Kiss and ride direlakoak antolatuz, hori guztia iparralderantz.

Geltokiaren hegoaldea geltokiari atxikiriko 6 metro zabaleko pasabide goratu baten bitartez lotzen da horrekin guztiarekin. Hiriaren iparraldetik hegoaldera luzatzen da eta, printzipioz bederen, oinezkoek, bizikletek eta anbulantziek erabiliko dute. Pasabide horren hegoaldeko amaieran dorre formako eraikin bat dago, eta haren inguruan antolatzen dira pasabide horri eta hiriko kota guztiei (+16. 00 m, +21. 00 m eta +24. 00 m) sarrera egiten dieten arranja kiribilak. Beraz, pasabide hori, nola oinezkoentzako hala bizikletentzako, edo ibilgailu jakin batzuen kasuan baita motordunentzako ere, guztiz gauzagarria da pasabide estalia delako, minutu gutxi batzuetan hiriaren iparraldea eta hegoaldea lotzea ahalbidetzen duelako eta, gainera, Bidasoa ibaiaren eta Jaizkibel mendiaren ikuspegi ezin ederragoak eskaintzen dituelako.

Landutako oinarritzko eskema honetan lehentasuna eman nahi izan zaio kasu guztietan eremu publikoaren kalitateari, betiere kontuan harturik eguzki orduak, hotz eta haizeen aurreko babesa, eta, iraunkortasun irizpideak eta oinezkoen segurtasuna guztiz aintzat harturik irisgarritasun eta genero irizpideak aplikatuta. Esku hartze honen hiri garaikidearen morfologia eta topografia ulertzeko modu ezkutatuak ekoizpen jardueren, jardura ekonomikoen eta bizitegi jardueren antolakuntzan ez ezik, eremu berdeei sistematikoki jarraipena emateko, lurraldearen eta eraikuntzaren iraungarritasuna bermatzeko, eremu publikoa eta eraikinak mantentzeko energia kostuak murrizteko, eta eremu publikoa eta gure garaiko eskaerei eta beharrezanezi egokitutako hiria populatzeko eraren antolakuntzan ere oinarrituta daude.

3.2.6 Azalerak eta eraikigarritasunak

Aurrerakinean, 54.535 m²(s)-ko unitate bateratuan, irabazi asmoko erabileren eraikuntza -sestra gainean- finkatzen da bi alternatibetan;

- jardura ekonomikoak: 30. 530 m²se s/g
- etxebizitza: 24. 005 m²se s/g

Eraikigarritasunak banakatuta daude erabilera desberdinetan:

- Merkataritzaren alorreko jardura ekonomikoak: 10. 530 m²se s/g

- Enpresa alorreko jarduera ekonomikoak: 20. 000 m²se s/g
- Babestutako Etxebizitza Soziala: 4. 801 m²s s/g
- Babestutako Etxebizitza Tasatua: 4. 801 m²s s/g
- Etxebizitza librea: 14. 403 m²se s/g

4 PLANOEN AURKIBIDEA

Kokapen planoak

I.01. Kokapena. 1/.8000.

Analisi planoak

A.01. EGUNGO BIDE EGITURA. E. 1/8. 000.

A.02. ESTAZIOAREN INGURUKO MUGIKORTASUNA. E. 1/2. 500

A.03. GELTOKI INGURUKO LURZORUAREN ERABILERAK E. 1/2. 500

A.04. PLATAFORMAK ETA OZTOPOAK HIRIAN. E. 1/2. 500

Trenbide Eremuaren diagnostiko eta proposamen planoak.

D.01. HIRIAREN BALIZKO ERALDAKETA. E. 1/2. 500

D.02. A. Trenbide Eremuaren hiri Egituraren proposamena. E. 1/2. 500

D.02. B. Trenbide Eremuaren hiri Egituraren proposamena. 1. fasea.

D.03. MUGIKORTASUN PROPOSAMENA. E. 1/8. 000.

Hiri Antolamendurako Plan Nagusiaren Aldaketaren araberako proposamenaren planoak: Alternatibak.

P.ALT.1.1.. ANTOLAMENDU ALTERNATIBAK 1. E. 1/2. 500

P.ALT.1.2. 1. ALTERNATIBAREN IRUDIA ETA SEKZIOAK. E. 1/1. 500

P.ALT.1.3. 1. ALTERNATIBAREN IRUDIA GELTOKI INGURUAN. E. 1/2. 500

P.ALT.1.4. 1. ALTERNATIBAREN 3D BISTAK.

P.ALT.2.1. ANTOLAMENDU ALTERNATIBAK 2. E. 1/2. 500

P.ALT.2.2. 2. ALTERNATIBAREN IRUDIAK ETA SEKZIOAK. E. 1/1. 500

P.ALT.2.3. 2. ALTERNATIBAREN IRUDIA GELTOKI IGURUAN. E. 1/2. 500

P.ALT.2.4. 2. ALTERNATIBAREN 3D BISTAK.

ERANSKINAK

I. Eranskina: Larrialdiei Aurre Egiteko eta Meteorologiako Zuzendaritzako Segurtasun Sailaren txostena.



SEGURTASUN SAILA
Segurtasun Sailburuordetza
Larrialdiei Aurre Egiteko eta
Meteorologiako Zuzendaritza

DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD
Viceconsejería de Seguridad
Dirección de Atención de Emergencias y
Meteorología

IRUNGO UDALA
Hirigintza eta Etxebizitzako Ordezkaría
San Juan Arria, 1
20304 IRUN (GIPUZKOA)



**0.2.01 GELTOKI INGURUA
IZENENKO HIRIGINTZA EREMUAN,
PLAN NAGUSIAREN ALDAKETA
PUNTUALA.
EXP.: 2017PGEN0001**

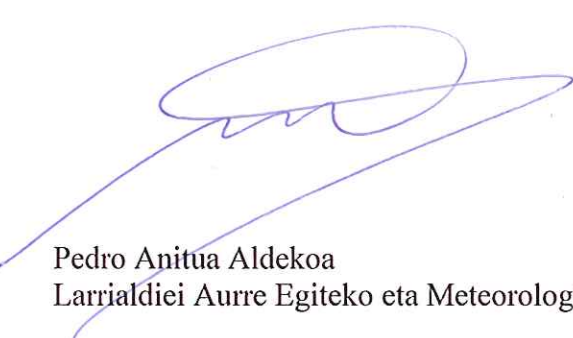
**MODIFICACION PUNTUAL DEL
PLAN GENERAL EN EL ÁMBITO
URBANÍSTICO 0.2.01 ENTORNO
ESTACIÓN.
EXP.: 2017PGEN0001**

Aipatutako espedienteari lotutako
eskakizunari dagokionez, gure
teknikariak egindako txostena igortzen
dizugu.

En atención a su solicitud relativa al
asunto de referencia, adjunto le
rematimos el informe realizado por
nuestros técnicos.

Adeitasunez

Atentamente,


Pedro Anitua Aldekoa
Larrialdiei Aurre Egiteko eta Meteorologiako Zuzendaria



Vitoria-Gasteiz, 2018ko irailaren 21a

Hirigintza eta Garapen Iraunkorra
Urbanismo y Desarrollo Sostenible
Idazkaría/La Secretaría
Ikus-entseta/Visado



INFORME DE LA DIRECCION DE ATENCION DE EMERGENCIAS Y METEOROLOGIA DE GOBIERNO VASCO RELATIVO A LA LA MODIFICACION PUNTUAL DEL PLAN GENERAL EN EL ÁMBITO URBANÍSTICO 0.2.01 ENTORNO ESTACIÓN

1. ANTECEDENTES

Mediante escrito de fecha de entrada en esta Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología el 3 de abril de 2018, El Delegado de Urbanismo y Vivienda del Ayuntamiento de Irún, informa sobre el acuerdo adoptado para realizar la Modificación Puntual del Plan General en el ámbito urbanístico 0.2.01 Entorno Estacion

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 90.1 de la ley 2/2006, de Suelo y Urbanismo, se consulta a esta dirección para que emita informe sobre el análisis de riesgos de protección civil relativo al expediente.

Los documentos de los que consta el expediente se reciben en Cd

2. OBJETO

El objetivo específico de la Modificación Puntual de Plan General, es la ordenación estructural y pormenorizada del ámbito en el que se incluyen los suelos que el ministerio y Adif han recientemente desafectado del uso ferroviario tal, y así, fijar las determinaciones de ordenación urbanística que permitan iniciar el proceso de urbanización y edificación sobre este ámbito concreto de 64.023,67 m²s.

La propuesta de Modificación pretende posibilitar el desarrollo de nuevos usos que permitan integrar el ámbito en su entorno, facilitando la permeabilidad urbana y la movilidad sostenible. Igualmente en la nueva ordenación se tendrá en cuenta la posibilidad del soterramiento de la zona de vías que se demuestre factible y la ejecución de una Estación Central Conjunta que actúe como un intercambiador de modos de transporte entre el tren, alta velocidad y cercanías, metro Donostialdea, y los autobuses interurbanos.

Incorporará además de la antigua Aduana los terrenos situados en su parte trasera, el actual trazado de la línea de Euskotren para el estudio de las actuaciones necesarias a realizar para la permeabilidad del trazado de forma que permita la integración de la nueva ordenación.

3.- CONSIDERACIONES

La Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología se encarga de la ejecución y cumplimiento de las misiones y competencias del Departamento de Seguridad derivadas

de lo dispuesto en la Ley 1/1996, de 3 de abril, de Gestión de Emergencias, y su normativa complementaria, modificada por Ley 5/2016, de 21 de abril, de modificación de la Ley de Gestión de Emergencias; elaborando para ello los planes de protección civil de competencia del Gobierno Vasco para hacer frente a situaciones de catástrofe, calamidad y grave riesgo presentes en la Comunidad Autónoma. A tal fin, elabora un inventario y mapa de los riesgos propios de la protección civil que sean objeto de planes generales o especiales.

De conformidad con lo dispuesto en el Plan de Protección Civil de la Comunidad Autónoma (LABI), aprobado por Decreto 153/1997, de 24 de junio, modificado por Decreto 1/2015, de 13 de enero, por el que se aprueba la revisión extraordinaria del Plan de Protección Civil de Euskadi, Larrialdiei Aurregiteko Bidea – LABI; los resultados de la identificación de riesgos, el inventario y mapa de riesgos se remiten a los órganos competentes en materia de ordenación del territorio a fin de que la información sobre riesgos sea considerada en la elaboración, tramitación y aprobación de los instrumentos de ordenación territorial, e igualmente se prevé que la Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología remita dicha información de otras autoridades, como las urbanísticas, para contribuir a la mejora de aspectos de seguridad frente a riesgos o calamidades en todo tipo de procedimientos administrativos.

Por otro lado y de conformidad con el LABI, los planes municipales de protección civil deben, entre otras cosas, contener la identificación y análisis de los riesgos que pueden dar origen a situaciones de emergencia en el término municipal, así como la definición de medidas tendentes a evitar o reducir las condiciones de riesgo, como el estudio de la correspondencia entre los resultados del análisis de riesgos y la planificación urbanística.

Atendiendo a lo expuesto y a la naturaleza de esta consulta, se pasa a proporcionar la información requerida, efectuando previamente dos precisiones relevantes:

En primer lugar, que la información sobre los riesgos de protección civil que se ofrece se limita precisamente a riesgos contemplados en las previsiones de los planes territoriales y especiales de protección civil aprobados por el Gobierno Vasco, y no a otras consideraciones sobre condicionantes medioambientales, de protección del patrimonio cultural y del medio natural, cuestiones geotécnicas de detalle u otras diferentes del ámbito aquí delimitado.

En segundo lugar, que el contenido que sigue a continuación, meramente informativo, no prejuzga el juicio, valoración u observaciones que deba efectuar la Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología, en alegaciones u otras consultas que pudieran plantearse en el transcurso del procedimiento de aprobación del planeamiento a la vista de los documentos ya redactados o desarrollados.

En cuanto a los riesgos de protección civil mas significativos de la zona de estudio y de cara a la toma de medidas en la modificación planteada, se debe tener en cuenta las siguientes cuestiones:

- Riesgos tecnológicos – transporte de mercancías peligrosas:

Dentro del marco que establecen el Acuerdo Europeo sobre el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR 2003) y el Reglamento de Transporte por Ferrocarril (RID 2003), se publicó a nivel estatal, el 1 de Marzo de 1996 el Real Decreto 387/1996 por el que se aprueba la *Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril*. En el ámbito del País Vasco enmarcado en el contexto del mencionado Real Decreto, se elaboraron en 1998 los “Mapas de Flujo del Transporte de Mercancías Peligrosas en la Comunidad Autónoma del País Vasco y su actualización en el 2005.

El estudio de los “Mapas de Flujo del Transporte de mercancías Peligrosas en la C.A.P.V.” del año 2005, se centra en los flujos de Mercancías Peligrosas efectuados por carretera y ferrocarril que transcurren total o en parcialmente dentro de los límites administrativos de la CAPV.

A partir de los flujos de MMPP en carreteras y ferrocarriles se ha calculado el riesgo que suponen tanto para la población como para el medio natural mediante el modelo TRANSIT.

En el caso del ámbito de estudio, las vías que le afectan por las que pueden circular Mercancías peligrosas son:

- ❖ Ferrocarril: Línea de FFCC Madrid-Irún de Adif.
- ❖ Carreteras: GI 636 y GI 2134

Se puede visualizar el mapa de riesgo en el visor de GeoEuskadi en el siguiente link:

<http://www.geo.euskadi.eus/>

En el listado de capas:

Salud y Seguridad >>> Mapas de Riesgos en Protección Civil >>> Transporte de Mercancías Peligrosas

Se ha dibujado una línea de 600 metros a cada lado de la infraestructura analizada, que sería la zona a **intervenir** en el caso de accidente en condiciones adversas, según las recomendaciones de las Fichas de Intervención ante Accidentes con Materias Peligrosas

2001 publicado por el Departamento de Interior de Gobierno Vasco y de las "Emergency Response Guidebook" (fichas DOT), en relación al flujo de materias peligrosas.

Estas recomendaciones están basadas en las principales guías de intervención ante accidentes con materias peligrosas a nivel estatal, europeo y especialmente norteamericano.

En relación a una óptima gestión de emergencias, se cree oportuno que en las modificaciones de las vías de comunicaciones estén presentes todas aquellas iniciativas tendentes a facilitar el tránsito de vehículos de emergencias (Bomberos, sanitarios, etc.) en caso de accidentes.

- Isomáximas de precipitación

Del mismo modo, se debe tener en cuenta que según el Mapa Directriz del Riesgo de febrero de 1.996, las isomáximas de precipitación en el municipio están comprendidas entre los 275 y 375 mm/día para un periodo de retorno de 500 años, lo que implica que para el diseño de todas las posibles obras de drenaje que pudieran derivar de las obras de saneamiento y/o vertido (si tuviesen que hacerse) se tendrán en cuenta estas precipitaciones correlacionadas a los oportunos caudales de retorno.

		
Fdo. Aintzane Lasanta Pegado Técnica del servicio de Planificación Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología		VºBº José Ignacio Inoriza Aizpurua Responsable del servicio de Planificación Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología

Vitoria-Gasteiz, 21 de septiembre de 2018

II. Eranskina: Kultura Ondarearen Zuzendaritzako Kultura eta Hizkuntza Politika Sailaren txostena

KULTURA ETA HIZKUNTZA
POLITIKA SAILAKultura Ondarearen Zuzendaritza
Euskal Kultura Ondarearen ZentroaKULTURA ETA HIZKUNTZA POLITIKA SAILA
DEPARTAMENTO DE CULTURA Y POLÍTICA LINGÜÍSTICADEPARTAMENTO DE CULTURA Y
POLÍTICA LINGÜÍSTICADirección de Patrimonio Cultural
Centro de Patrimonio Cultural Vasco

2018 EKA: - 5

Delegación de Urbanismo y Vivienda
Hirigintza eta Etxebizitzako Ordezkaritza
Irungo Udala / Ayuntamiento de Irun
Edificio Kostorbe
Avda. de Iparralde, s/n
20302 IRUN

SARRERA	IRTEERA
Zk.	Zk. 215505

GAIA: Irungo HAPNaren Aldaketa Puntuala 0.2.01 Geltokia ingurua izeneko hirigintza eremuan.
Kultura Ondareari buruzko informazioa. (2017PGE0001 Esp.)

ASUNTO: Modificación Puntual del PGOU de Irun, en el ámbito urbanístico 0.2.01 Entorno Estación.
Información sobre el Patrimonio Cultural. (Exp. 2017PGE0001)

Jaun hori:

Estimado Sr.:

Aipatutako gaia dela eta, zuzendaritza honetan jaso dugu idazki bat, non eskatzen diguzuen Lurzoru eta Hirigintzako ekanaren 30eko 2/2006 Legearen 90.1 artikulua aipatzen duen informazioa, hain zuzen ere, Kultura Ondareari buruz.

Ha tenido entrada en este Departamento escrito remitido por Uds. sobre el asunto referido, en el que nos solicitan la información a que hace referencia el artículo 90.1 de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo, en relación al Patrimonio Cultural.

Jasotako dokumentazioa aztertuta, jakinarazten dizuegu Plan horren eremuan antzematen direla historia eta arkitektura-balioak dituzten hainbat elementu.

Revisada la documentación, le comunicamos que en el ámbito de dicho Plan se aprecia la existencia de varios elementos con valores histórico arquitectónicos merecedores de protección.

Honekin batera bidaltzen dizut eskatutako informazioa xehatzen duen txosten teknikoa.

Adjunto remito informe técnico donde se detalla la información solicitada.

Adeitasunez,

Atentamente,

Vitoria-Gasteiz, 2018ko ekainaren 4a / Vitoria-Gasteiz, 4 de junio de 2018

Mikel Aizpuru Murua

Kultura Ondarearen zuzendaria / Director de Patrimonio Cultural

Hirigintza eta Garapen Iraunkorra
Urbanismo y Desarrollo Sostenible
Idazkaria/La Secretaria
Ikus-ona/Visado



INFORME TÉCNICO

ASUNTO: Modificación Puntual del PGOU de Irun en el ámbito urbanístico 0.2.01 Entorno Estación. Información sobre el Patrimonio Cultural. (Exp. 2017PGE0001)

Con fecha de 27 de marzo de 2018 ha tenido entrada en el Centro de Patrimonio Cultural Vasco una solicitud de información relativa al Asunto arriba mencionado. Revisada la documentación, se hacen las siguientes observaciones:

1. Dentro del subámbito afectado por la modificación puntual planteada no se aprecia la existencia de elementos de interés arquitectónico o arqueológico que en la fecha actual estén declarados como Bienes culturales, inventariados ni calificados, ni Zonas de Presunción Arqueológica.
2. No obstante, sí se aprecia la existencia en dicho subámbito de varios inmuebles y elementos de ingeniería que constan en nuestro Catálogo del Patrimonio Cultural como elementos con valores muy significativos de la trayectoria histórica de Irun y el Patrimonio Industrial Vasco, por lo que tienen propuesta su declaración como Bien inventariado de la Comunidad Autónoma del País Vasco, con la categoría de Monumento / Conjunto Monumental (Véase situación en plano adjunto):

DENOMINACIÓN	Nº FICHA	PROPUESTA
ALMACÉN CENTRAL	77	INVENTARIABLE
PABELLÓN DE LOS ALEMANES	122	INVENTARIABLE
NAVE DE LA ADUANA	123	INVENTARIABLE
NAVE DE LA ADUANA	124	INVENTARIABLE

De cara a la ordenación prevista se recomienda que para estos elementos propuestos para ser bienes inventariados, el criterio general de protección sea siempre la preservación del elemento y sus valores culturales, sin perjuicio de su rehabilitación o adaptación para su reutilización.

En ese sentido, es aconsejable que las intervenciones que se realicen en dichos elementos sean del tipo Restauración Científica o Conservadora, tal y como se definen en el Anexo I "Intervenciones de Rehabilitación" contenidas en el Decreto 317/2002 sobre actuaciones protegidas de rehabilitación del Patrimonio Urbanizado y Edificado.


Maite Izquierdo Marculeta
Técnica de Patrimonio Cultural


EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO
KULTURA ETA HIZKUNTZA
POLITIKA SAILA
Kultura Ondarearen Zentroa
DEPARTAMENTO DE CULTURA
Y POLÍTICA LINGÜÍSTICA
Centro de Patrimonio Cultural


Dona Gil Abad
Responsable del Centro de Patrimonio Cultural

Vitoria-Gasteiz, 4 de junio de 2018



OHARRA - LEYENDA

- 77 ALMACÉN CENTRAL
- 122 PABELLÓN DE LOS ALEMANES
- 123 NAVE DE LA ADUANA
- 124 NAVE DE LA ADUANA

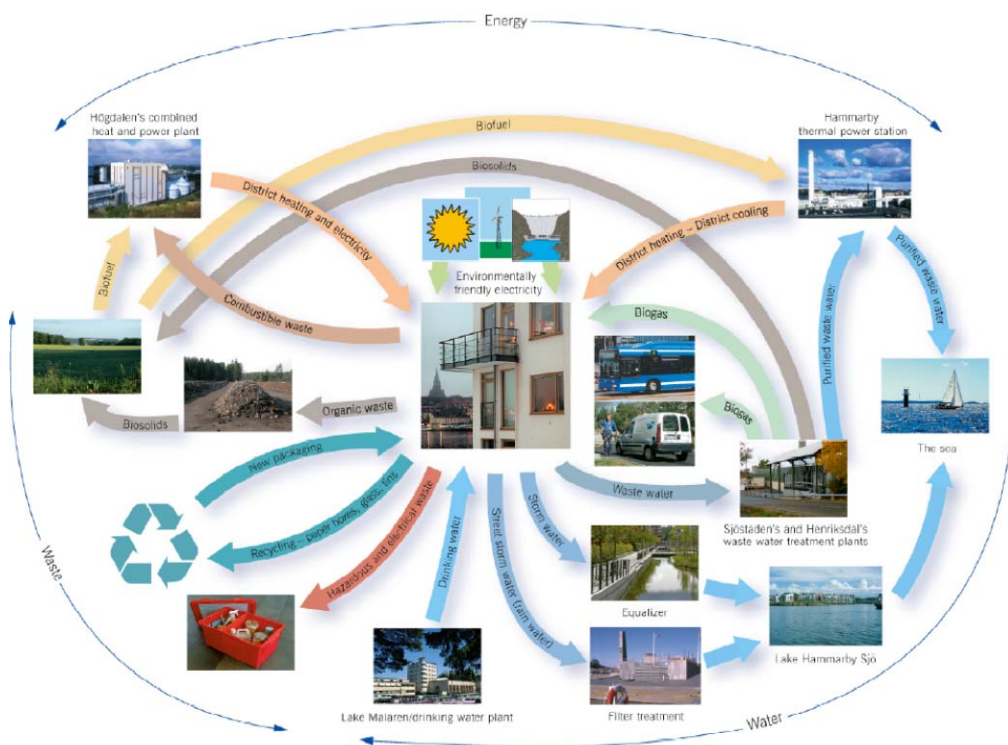


Arquitectura	Monumento	Arqueología	Monumento
Ciclo Monumental	Ciclo Monumental	Monumento	Monumento
Elemento	Elemento	Elemento	Elemento
Conjunto	Conjunto	Conjunto	Conjunto
EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO DEPARTAMENTO DE CULTURA Y TURISMO DIRECCIÓN GENERAL DE MONUMENTOS Y PATRIMONIO			
Titulo Plano Personalizado IRUN		Zona de Intervención 20045	
Localidad / Municipio GIPUZKOA		Estado actual / Área Funcional DONOSTIA-S. S.	
Escala / Escala 1:3.000		Fecha / Fecha 30/05/2018	

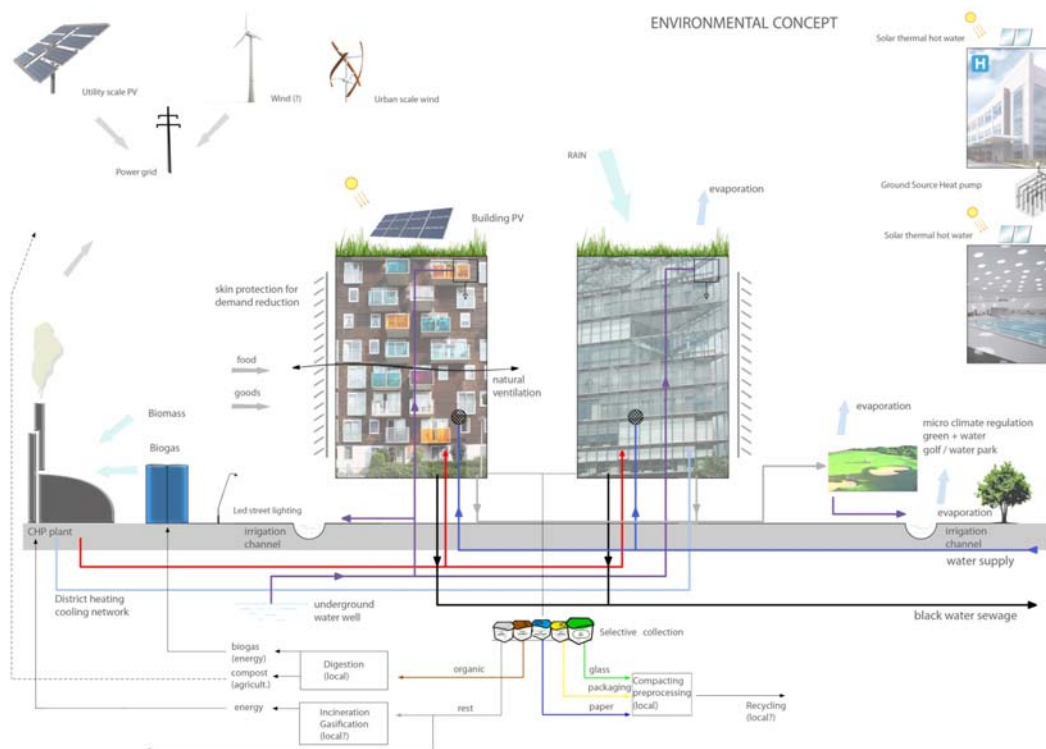
III. Eranskina: Ingurumena eta Smart City. Irizpideak

Ingurumen irizpideak

Hasteko, ingurumenari eta atxikiriko hiri zerbitzuei dagokienez, lurraldearen ikuspegi globaletik lan egitea proposatzen da. Kontua da hiri metabolismo zirkularraren tesiak aplikatzea eta garatzea hirigintza proiektu bat hartzen duten esparru desberdinetan; (ber)urbanizatu beharreko lurraldeko balantze energetikoaren (uharte beroaren efektua) eta hidrikoaren eragina murriztea (hiri drainadura jasangarriko sistemen bitartez), hiri zerbitzuen azpiegiturak integratzea, paisaia funtzionala indartzea eta hiria (ber)eraikitzeke prozesuetan ekonomia zirkularreko edo ekologia industrialeko irizpideen aplikazioa sustatzea. Gure ustez, ezinbesteko hurbilketa da Via Irun eremuak bezala eraldaketa sakona biziko duen eremu baten plangintzarako. Ikuspegi mota hori arrakasta osoz aplikatu da gure garaiko hainbat projektutan:

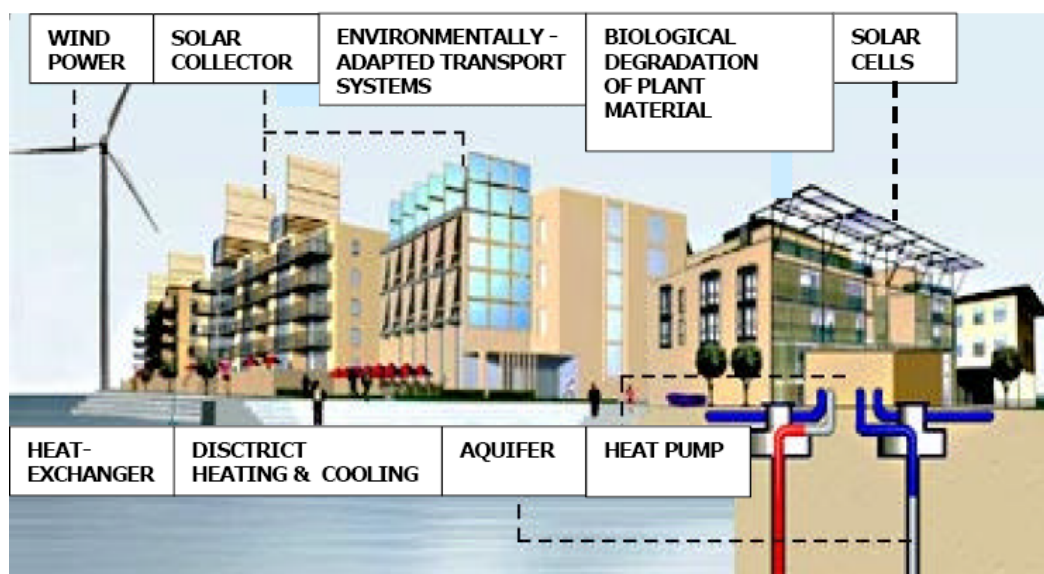


1. irudia: Ingurumen bektoreen integrazioaren adibidea: Hammarby Sjöstad, Stockholm



2. irudia: Ingurumen bektoreen integrazioaren adibidea: Singidunum, Belgrad

Hurbilketa hori bereziki egokia da eremuko balantze energetikoari dagokionez, eta azpiegitura energetikoen proposamen integrala da. Hainbat mailatan koherentea ez den lan batekin oso oso zaila da gaur egun hirietan jartzen diren ingurumen alorreko aukerak burura eramatea.



3. irudia: Tokiko energia iturrien eta azpiegituren integrazioa: Bo01, Malmö

Jarraian 1. eta 2. esparruetarako irizpide batzuk planteatzen dira; kasu batzuetan ondoko eremuetara zabaldu litezke.

#

Energia:

Jarraian adierazten ditugun irizpideak aplikatzea proposatzen dugu VIA IRUNen hiri plangintzatik trantsizio energetikoa ahalbidetzeko:

2010/31/EB Zuzentaraua betetzea ahalbidetzea da irizpide garrantzitsuenetako bat. Zuzentarau horrek exijitzen du eraikin berriak ia kontsumo energetiko gabeko eraikinak izatea. Eraikin publikoei dagokienez, 2019. urte hasieran jarriko da indarrean arau hori, eta gainerako eraikinei dagokienez, 2021ean. Horri begira, onarpen fasean dago Eraikuntzaren Kode Teknikoaren eguneraketa⁵, zehazki hartan jasotako DB-HE 2018 Energia Aurrezteko Oinarrizko Dokumentua. Dokumentu berriak, onarpen fasean dagoenak, urtean 38 kWh/m²-ko energia primario ez berriztagarriaren kontsumoaren muga ezartzen du D1 eremu klimatikoko bizitegi erabilerari begira (eremu horretan dago Irun). Era berean, eremu klimatiko horri begira, urtean 50-110 kWh/m² artean finkatzen da bizitegi erabilera izango ez duten eraikinentzat, betiere eraikinari ematen zaion erabileraren ezaugarrien arabera.

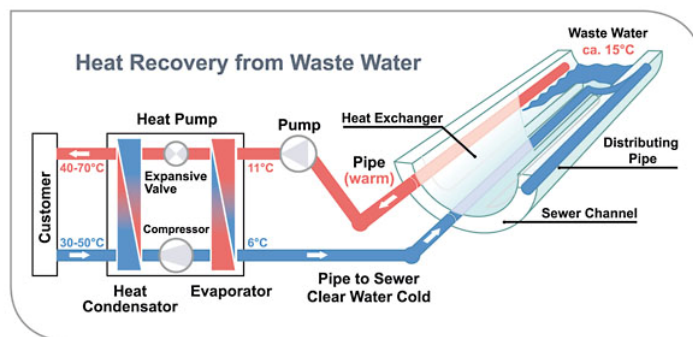


⁵ Errege Dekretuaren proiektua, Eraikuntzaren Kode Teknikoa onartzen duen martxoaren 17ko 314/2006 Errege Dekretua aldatzen duena - <https://www.codigotecnico.org/index.php/menu-documentos-complementarios/357-proyecto-modificacion-cte-julio-2018.html>

4. irudia: Indarrean dagoen EKTren eta onartzeko dagoen EKTren eskakizunen arteko konparazioa: % 37koa da D1 eremu klimatikoari begira exijitutako murrizketa. Iturria: DB-HE Oinarrizko Dokumentuaren eguneraketari buruzko informazio oharra – PDF.

Hiri plangintzaren mailan, honako irizpide hauek aplikatuta ahalbidetu daiteke eraikinetako energia eskaeren murrizketa:

- Kontuan eduki behar da eraikinen eguzkiarekiko egokiera hiri antolamendua bideratzean.
- Zorupearen erabilera arautu behar da energia geotermiaren balizko aprobetxamenduari begira.
- Hasieran aztertu behar da klimatizazio sistema zentralizatu bat planaren esparruan sartzeko bideragarritasuna, energia iturri berriztagarriak eskainiz eta, hala behar duenean, azpiegitura horretarako behar diren guneak zehaztuz eta erreserbatuz.
- Hasieran aztertu behar da estoldetako hondakin urak eta saneamendu sareko urak bero iturri gisa erabiltzeko bideragarritasuna, bai klimatizazio sistema zentralizatuari begira edo banan-banan etxebizitza guztiei begira.
- Eraikinen arteko konexio elektrikoak aurreikusi behar dira sare elektriko adimendun baterantz egiteko gaitasuna izango duen sare elektriko txiki-txikia egokitu ahal izateko.



5. irudia: Hondakin uren beroaren energia aprobetxatzeko sistema.

6. irudia: Klimatizazio sistema zentralizatu, Oloteko adibidea.

Bestalde, eremu publikoari dagokionez, hauexek dira aplikatu beharreko irizpideak:

- Kontuan eduki behar da eremu publikoen eguzkiarekiko egokiera.
- Era egokian baliatu behar dira zoladurak eta gune berdeak uharte beroen efektua saihesteko.

- Eragingarritasun energetiko handiko argiteria publikoa hartzeko moduko hiri altzariak aurreikusi behar dira.
- Ibilgailu elektrikoak kargatzeko gaitasuna izango duten hiri altzariak aurreikusi behar dira.

##

Hondakinak:

Irunen jada antolatuta dago gaikako bilketa, edukiontzi multzoak biltzen dituzten edukiontzi guneen bitartez bideratzen da. Eskuarki 5 frakzio hauekin osatzen dira:

- Marroia: materia organikoa
- Urdina: papera eta kartoia
- Horia: metalezko ontziak, plastikozko ontziak eta brick moldeko ontziak
- Iglu berde argia: beirazko botilak, flaskoak eta txarroak.
- Berde iluna: errefusa, aurrekoekin bat ez datozen edo nahasita dauden hondakinak

Kasu batzuetan ehunak biltzeko –kolore zurikoa– edukiontzia eta/edo sukaldeko olioak biltzeko edukiontzi grisa gehitzen zaizkie aurrekoei.

Irizpide berari eutsi nahi zaio, betiere hondakinak biltzeko edukiontzi gunea ahalik eta hobekien egokitze irizpideari jarraiki.

#

Ura:

Ur fluxuak bereizteko kontzeptuan oinarritzen dira uraren zikloari dagozkion irizpideak:

- Lurraldeko balantze hidrikoa berreskuratzea euri urak kudeatzeko hiri tekniken edo drainadura jasangarrirako hiri sistemen bitartez.⁶
- Estolda bereiztaileak
- Ur teknikoaren erabilera kaleak garbitzeko eta ureztatzeko

#

Hiri adimentsua garatzeko irizpideak

Oso zabala da hiri adimentsuaren kontzeptua, lausoa eta/edo anbigua zenbaitetan, eta hiriko bizitzaren ia esparru guztiak ukitzen ditu.

⁶ Arkitektura Agronomia dokumentuan azaltzen den bezala. #



7. irudia: Hiri adimentsuaren kontzeptuan aintzat hartu ohi diren esparruak. Iturria: Anteverit

Hirigintza plangintzaren faseari dagozkion irizpideak egituratu ahal izateko, bost geruza gainjarritan bereiz dezakegu hiri adimentsuaren funtzionamendua; horietatik aurreneko biak azpiegitura fisiko edo materialaren esparrukoak dira:

- Azpiegitura fisiko konbentzionala
- Azpiegitura fisiko digitala

Eta ondoren azpiegitura biguneko edo ez-materialeko 3 geruza bereiz ditzakegu:

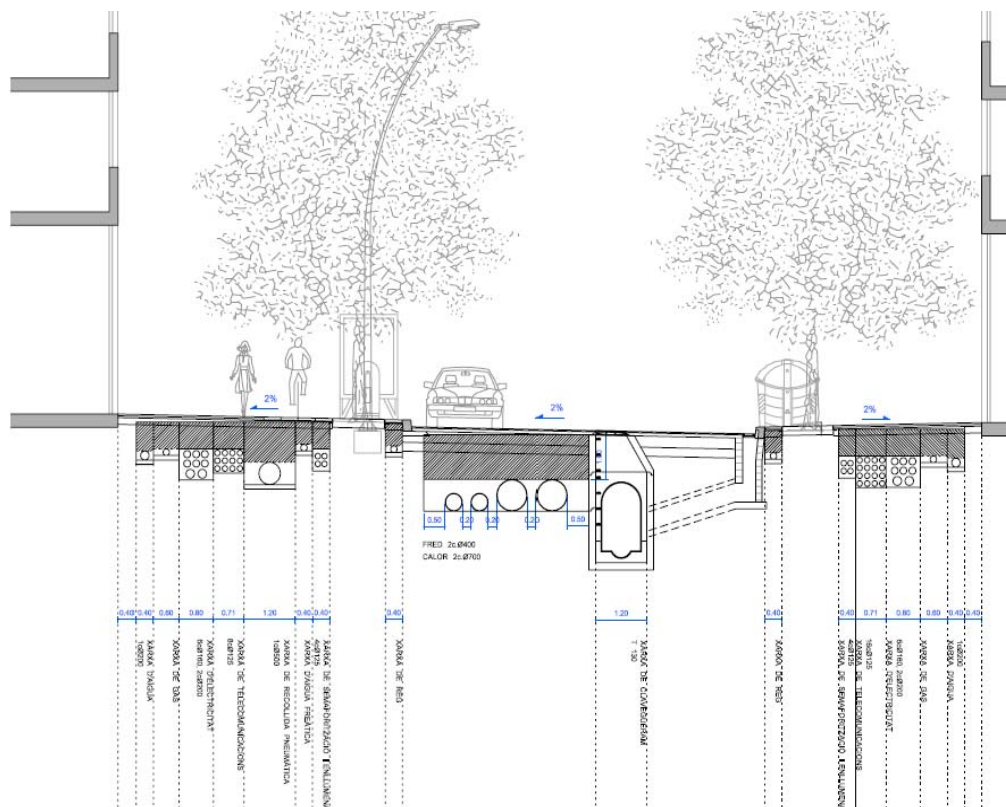
- Azpiegitura digitala – plataformak software zentralizatua.
- Azpiegitura digitalak – app-ak, software deszentralizatua
- Erabiltzaileen gainegitura

Hiri plangintza barruan ez dago hiri adimentsuaren garapen osoa planifikatzerik/aurreikusterik, fase goiztiarra baita. Horregatik, azpiegitura fisikoari dagozkion aurreneko bi geruzetara mugatuko gara. Horrenbestez, hiri plangintza ardatz hartuta, hiriko eremu berria lurralde honek hiri adimentsurantzko urratsak egiteko gaitasunaz hornitzea da helburua, hauxe da, hiri etorkizunari begira prestatzea.

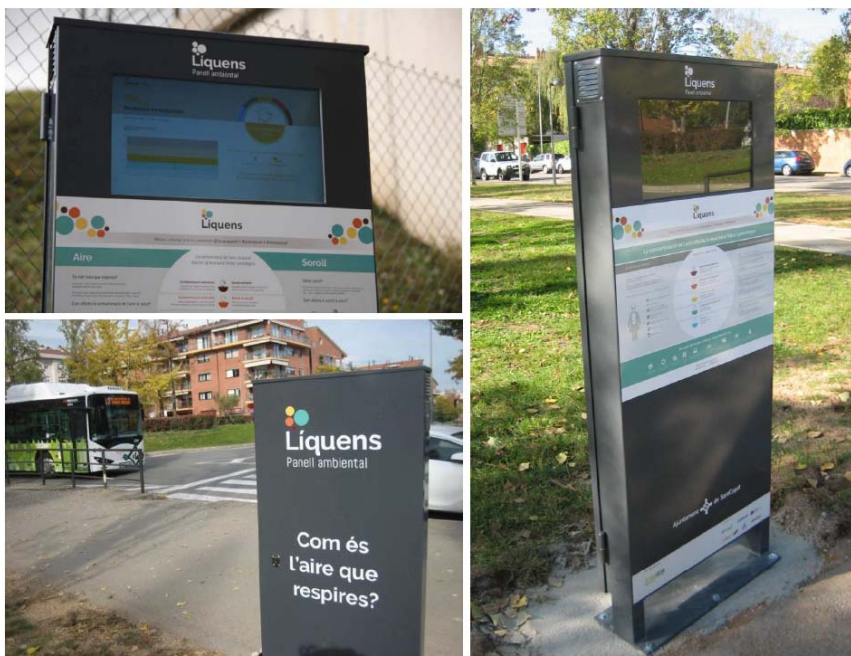
Honako irizpide hauek proposatzen dira plangintza fasean aplikatzeko:

- sestraperan egokitzen diren azpiegitura guztiak antolatzea eta taxutzea: telekomunikazio kableak: kobrea, zuntza; sare elektrikoa; argiak eta semaforoak; ura eta saneamendua, klimatizazioa.

- antolamendu horretarako prismak eta/edo galeriak erabiltzea.
- "zuntz grisa" delakoa aurreikustea: hodiak zorupean, hasiera batean funtzio zehatzik beteko ez dutenak baina etorkizuneko kableak hartu ahal izango dituztenak kaleak ireki behar izan gabe.
- hiri altzariak: argiak ez ezik datuak biltzeko, informazioa emateko eta eremu publikoa kudeatzeko hainbat elementu hartzeko prest dauden paldoak, panelak edo beste elementu batzuk aurreikustea: kamerak, sentsoreak, antenak, panel berriemaileak, eguzki plakak, etab.; elementu horiek konektatzeko gaitasuna bermatzea aurreko bi puntuetan adierazitakoaren arabera.
- ibilgailu elektrikoak azkar kargatzeko puntuentzako (elektrotegiak) guneak aurreikustea.
- azpiegituren trazabilitatea eta haien kokapen zehatza zorupean; fase guztietan proiektatzea eta BIM delakoan (*Building Information Modeling*) as-built eguneratuta edukitzea, GIS-en georreferentziatua.
- materialen trazabilitatea: urbanizazioko elementu bakoitzean erabili beharreko materialen datu baseak sortzea eta proiektuaren ziklo osoan zehar eguneratuta edukitzeko mekanismoak finkatzea, erabilitako materialen pasaportea (Material Passport) sortzea; datu base hau eta aurreko puntukoa GIS-en estekatzea.



8. irudia: Zerbitzu azpiegiturak zorupean antolatzeko adibidea. Marina del Prat Vermell, Bartzelona.

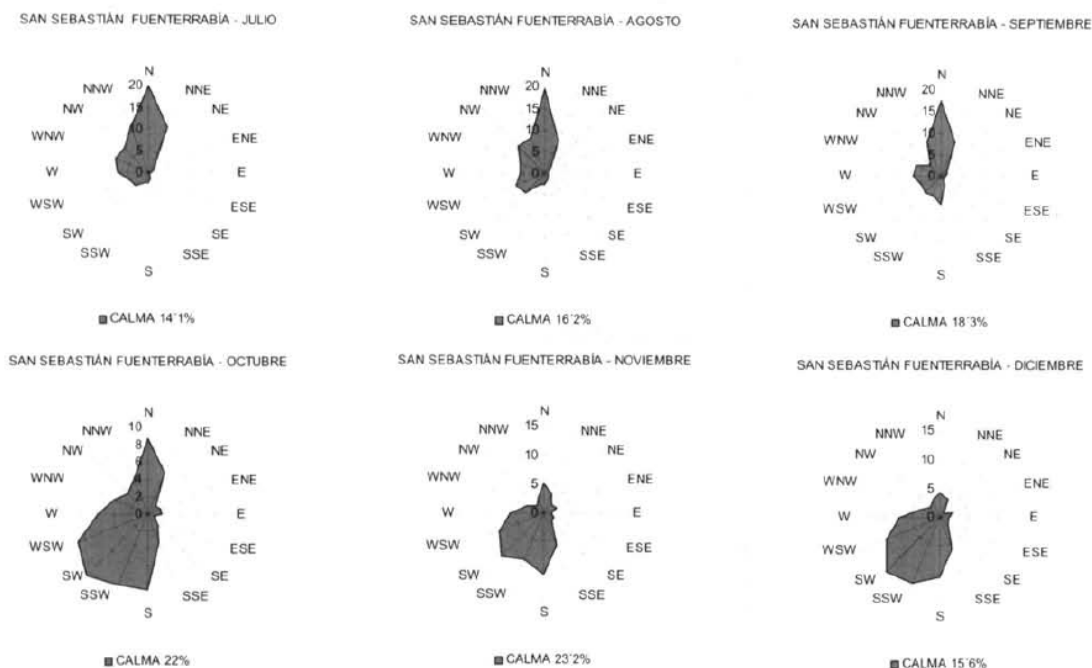


9. irudia: Informazioa emateko hiri altzaria – Airearen kalitatearen berri emateko panela, Sant Cugat.

IV. Eranskina: Irungo HAPNAren arabera Antolamendu Esparruko bolumenen antolamenduaren aukeren ingurumen balioespena

Balorazio hau egiteko, kontuan eduki dira hainbat iturritatik –Meteonorm-en eta Meteobularen datu baseak– eta argitalpenetatik –El régimen de vientos en la cornisa cantábrica⁷, El viento en la costa del País Vasco⁸– jasotako aldagai meteorologikoak. Haizeei buruzko informazioari begira Hondarribia hartu da erreferentziazat, Hondarribian baitago nahikoa informazio biltzen duen meteorologia zentrorik hurbilena.

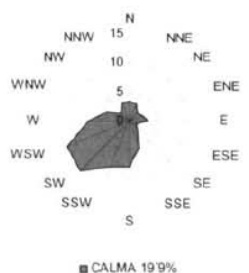
Azpimarratu beharra dago haizeak alde batetik edo bestetik jotzen duela urte sasoiaren arabera, udaberrian, udan eta udazkenean ipar haizeak baitira nagusi, baina neguan hegomendebaldekoak. Abiadurari dagokionez, haize leunak izan ohi dira (<20 km/h), eta haizerik ez dabilen egunekin batuta denboraren % 80a gainditzen dute halako giroek gurean.



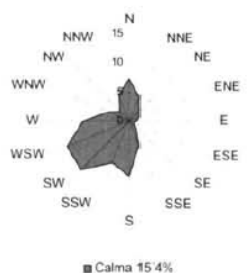
⁷ El régimen de vientos en la cornisa cantábrica - Manuel Viedma Murioz - <http://www.divulgameteo.es/uploads/Vientos-Cornisa-Cantábrica.pdf>

⁸ El viento en la costa del País Vasco - A. Uriarte - <http://hedatuz.euskomedia.org/467/1/05055074.pdf>

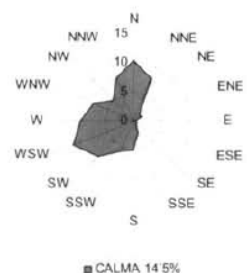
SAN SEBASTIÁN FUENTERRABIA - ENERO



SAN SEBASTIÁN FUENTERRABIA - FEBRERO



SAN SEBASTIÁN FUENTERRABIA - MARZO



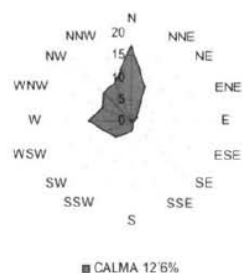
SAN SEBASTIÁN FUENTERRABIA - ABRIL



SAN SEBASTIÁN FUENTERRABIA - MAYO



SAN SEBASTIÁN FUENTERRABIA - JUNIO

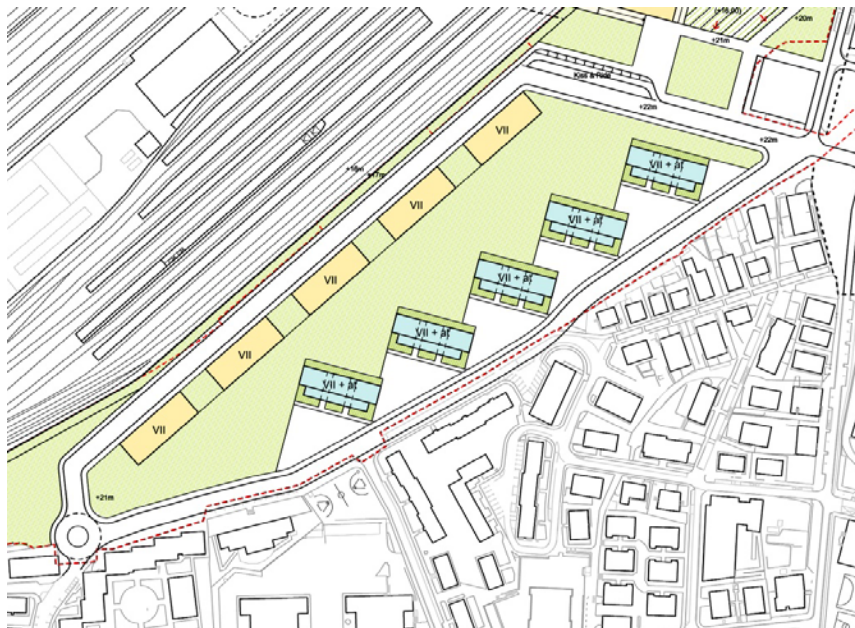


Haize arrosak hilabete guztietan Hondarribian. Iturria: El régimen de vientos en la cornisa cantábrica

Bolumenen antolamenduari begira, bi aukera planteatu dira:

1 Alternatiba edo Bloke linealetako antolakuntza

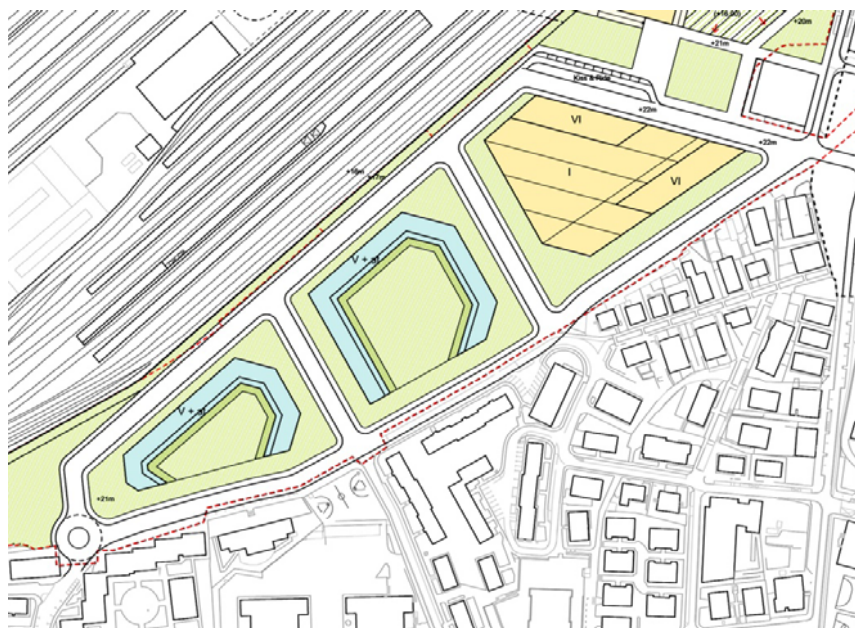
- Zeharka antolatuta dauden blokeak, hegoaldeari begira, etxebizitza dira.
- Bulegoak dira burdinbideetatik hurbil dauden blokeak.
- Aduanako plazaren eta geltokiaren arteko mailan sortzen den behe merkataritza handian dago merkataritza erabilera.



1 Alternatiba

2 Alternatiba edo Etxaditako antolakuntza

- Hegoaldeko bi etxadiak, 12 m-ko hormarteko blokean antolatuak, etxebizitzak dira.
- Bloke handiak, mazizoak, bi dorre dauzka (saltokiak eta/edo industriak-bulegoak diren pastillak). Unibertsitate zentro handi bat da behe aldea.
- Aduanako plazaren eta geltokiaren arteko mailan sortzen den behe merkataritza handian dago merkataritza erabilera nagusia.



2. *alternatiba*

Bi etxadi erdi itxitan antolatzen da bizitoki erabilera 2. alternatiban, eraiki gabe uzten da Balezale kalearekin lerrokatuta dagoen etxadien hego/hego-ekialdea. Horrenbestez saihesten da plangintzaren esparruaren hegoaldeko muga dagoen eraikinak eta/edo kota aldeak eragin dezakeen itzala. Etxadien formak zuzeneko eguzki argia jasotzea ahalbidetzen du, etxadia osatzen duten eraikinen artean elkarri itzal egiteko arriskurik gabe. 12 metroko hormarteak aireztapen naturalarekin lan egiteko aukera ematen du. Komenigarria litzateke esparruaren mendebaldeko muturrean haizeari oztopo egingo liokeen elementuren bat sortzea, negu partean nagusi diren haizeetatik babesteko.

Modu kanonikoan antolatzen da 1. alternatibaren arabera bizitoki erabilera, fatxada nagusiak hegoaldeari eta iparraldeari begira, eta beraz, eguzki argiaren aprobetxamendua ahalbidetzen da neguan eta eguzkitik babesten da udan. Bolumenen hormartea handiagoa bada ere, etxebizitza guztiek gutxienez bi orientazio –askok alderik alderakoak– eta fatxada bat hegoaldeari begira edukitzeko moduan oinarritzen dira printzipio tipologikoak. Hortaz, hegoaldeari begira dagoen fatxada horretan eskuarki egongelak edo etxebizitzako gela partekatuak egokituko lirateke aireztapen naturala egokia izateko. Bestalde, neguan babesteko edo uda partean haize menderatzaileak aprobetxatzeko modu egokian daude antolatuta bolumenak.

2. alternatiban trinkoagoa da hirugarren erabileren konfigurazioa, aukera handiagoak eskaintzen ditu galera termikoen kontrolari dagokionez. Multzoaren oinak, unibertitate erabilerarako bereiziak, argi zenitalarekin lan egitea eskatzen du, horrek proiektu arkitektonikoaren arreta eskatzen du, baina kalitatezko argi lausoa bermatu dezake, itsualdi efektuen arriskurik sortu gabe. Pentagono irregularraren formako bolumenaren fatxadek gutxienera eramaten dituzte ipar-ekialderako eta hegoalderako orientazioak, hego-ekialdeko, hego/hego-mendebaldeko eta ipar/ipar-ekialdekoak lehenesten dituzte. Bolumetria mota horrek fatxaden babes egokia ahalbidetzen du eguzki orduei eta berezko argiari dagokienez.

1. alternatibak, bulego erabilerari dagokionez, fatxada nagusiak hego-ekialdeari eta ipar-mendebaldeari begira dauzkaten bolumenak proposatzen ditu. Ipar-mendebaldeari begira dauden bolumen horien orientazioa nabarmen arintzen dute Jaizkibel mendiak eta tokiko klimak, ugari baitira egun lainotsuak; hortaz, eguzki izpi gehiegi ez jasotzeko eta eraikin barruan itsualdiak saihesteko soluzio arkitektoniko konplexuak eta garestiagoak saihestu litezke.

Bizitoki erabileretako azpiegiturak banatzeari eta ezartzeari dagokienez, antzeko egoera bat proposatzen dute bi alternatibek. Aitzitik, oso bestelakoa da hirugarren erabileren antolamendua trinkotasunari dagokionez.

Hirugarren sektoreko erabilerei begira, 1. alternatibak baino konfigurazio trinkoagoa proposatzen du 2. alternatibak. Zentzu horretan, alderdi batzuetan abantaila batzuk dauzka 2. alternatibak, aukera ematen baitu kanalizazioak gutxitzeko, klimatizazio zerbitzuak modu egokiagoan zentralizatzeko, sare elektriko txiki-txikia antolatzeke edo energia berriztagarria hartzeko eta integratzeko eta, hala behar badu, tokiko komunitate energetiko bat sortzeko. Baina, horren trinkoa ez denez, euri urak zorupean arinago iragaztea ahalbidetzen du 1. alternatibak.

Azkenik, kanpoko guneen erosotasunari dagokionez, 2. alternatibak neguko eta tarteko sasoietakoa haize menderatzaileetatik hobe babestuta dauden gunek sortzen ditu, baina 1. alternatibak eremu publiko zabalagoa eta jarraituagoa eskaintzen du.

Adierazitako guztia kontuan izanik ondorioztatu dezakegu ingurumen ikuspegitik bi alternatibak daudela zentzuz orekatuta, beste irizpide batzuk aintzat hartu beharko liratekeela haietako bat edo beste garatzeko erabakia hartzeko.

V. Eranskina: Paisaia aukerak Via Irun proiektuan

Proiektuaren xede-eremuak hainbat aukera eskaintzen dizkigu egungo hiriak biztanleekin ingurumenaren ikuspegitik nolako harremanak bideratu beharko lituzkeen galdetzeko.

Izan ere, hiri diseinuan orain arte garrantzitsutzat joak ez ziren kontzeptuak aintzat hartzeko parada ederra eskaintzen digu tamaina horretako esku hartze batek.

Hiri osasuntsu batek eragina izango du, ezbairik gabe, bere biztanleen osasun onean.

Halatan, ezinbestekoa da kokalekuagatik eta bertan orain arte bideratu diren jarduerengatik ezinbestez kaltetutzat jo beharra dagoen zoruaren kalitatea berreskuratzea.

Eremu soil bat baino areago da zoru osasuntsua eta bizia, gunee geologiko eta klimatiko jakin batean berezko egituraz eta osotasunaz hornituriko entitate biologikoa den aldetik.

Zorua biziberritzeko tresna kritiko edo aproposentzat hartu dute ikerketa berrienek **ingurumeneko karbonoaren aukerak baliatzea**, eta **errizosfera** da, hain zuzen ere, soluzio horren gertalekua.

Bereziki interesatzen zaigu paisaia-arkitektoei errizosfera diseinurako gunee kritikotzat ulertzea: ingurune horrek eskaintzen dituen baliabideak lantzeko aukera ezin hobeak ditugu, nonahiko klima eta geologia baldintza berezietara moldatuz gero. Lurra zuzenean lantzen dugun diseinatzaileak garen aldetik, ezin saihestu dezakegu etengabeko bilakaeran ageri zaigun honako paradigma hau: geure proposamenen barnean hartu behar ditugu aintzat ezagutza, praktika eta teknologia berriak, eta ingurune eraikietan bideratzen ditugun esku hartzeetan oinarrituko baliabide ezin baliotsuagotzat jo.

Hiri zoru eraiki gabea ingurune eraikian errizosferarako leku bat sortuko duen **belakitzat** hartzen duen aukerari heldu nahi diogu bereziki, eta pentsamolde holistiko baten sostengua edukiko du egiteko horrek epe luzean. Hala jardunik, arazoei aurre egiterakoan diseinuaren eta sistemen aurretik teknologiak lehenesten dituen epe laburreko ikuspegia gaingidutako dugu inolaz ere, hiriko baldintzetan natura baliabideen kudeaketak sorrarazten dituen galderei egokien erantzunak dieten erantzunen bila abiatuko garen aldetik.

Klimaren eta geologiaren arteko trantsizioa diseinatzea da gure helburua, belaki baten moduan jardungo duen errizosfera osasuntsua sortzeko. Errizosferari esker izango dugu

gizakiok hirian elikagai osasuntsuagoak edo bizimodu aberatsa eskainiko dizkiguten ekosistema berriak sortzeko aukera. Ahaldun bihurtuko gaitu errizosferak. Euriari eusten dion ontzia baita errizosfera, belaki bizidun bat.

Errizosfera ahalel iturri bihurtuz gero, oso paper garrantzitsua jokatuko du **euri-urak** hiriaren eta nekazaritzaren onerako baliabide berri horren berrezarpenean eta eraikuntzan. Ahantziriko egitura bizi horretan, errizosferan, sinbiosian jardungo du urak biota biziarekin batean.

Proiektuaren ikusmolde globalak ongi kontuan hartu du, halaber, **ingurumenaren gaineko inpaktuaren murriztea**, ezinbesteko kontzeptua baita hori zorua egiaz berreskuratuko bada.

Hona hemen diseinu ariketa honetan aintzat hartu diren helburu nagusiak:

- **Euri-ura zoruan** biomasa eta izaki bizidunentzako elikagaiak ekoitziko diren errezeptakulu gisa **integratzea**; **eragile biologikotzat hartu da** horrenbestez **zorua**.
- Ikuspegi horren arabera, guztiz desagertu da ingurumen zerbitzuen kontzeptua. Modu artifizialean bideraturiko ekosistema baten ikuspegi holistikoaren arabera ulertuko dira nekazaritza eta hiriko bizi-espazioa; ekosistema horri esker, elikagaien ekoizpen maila handi baten aldi berean eutsi ahal izango zaio bizitza **sistema osoa gero eta indartsuago** bilakatuko duen **askotariko biologia-sare** aberats bati.
- **Klimaren eta geologiaren**, atmosferaren eta errizosferaren, **elkarreraginerako aukerak** aintzat hartzea.
- Tokian tokiko errizosferaren aukerak landare komunitate / animalia habitat berri bilakatzea, sistema bizien aldeko aukerak ahalik eta erneen bultzatuz.

Irungo hiriaren ezaugarriak direla eta, aukera handiak eskaintzen dituen espazioa dugu proiektuaren xede-eremua, arestian deskribatu ditugun kontzeptuak aplikaturik, landaretzarako berreskuraturiko espazio sistema bihur dadin eta hartan balizko korridore berdeak itxura daitezten.

Honako ezaugarri hauek edukiko dituzte bideratuko diren teknikak eta sistemak:

Nekazaritza sistema birsortzaileak

Ekosistema eraikiak. Teknikak eta sistemak.

- Aniztasun eta konplexutasun handiagoak
- Luzaz iraungo duen estaldurari eutsi
- Estentsibotasuna versus intentsibotasuna
- Iragazkortasuna areagotu
- Topografia ura iragazi eta metatuko den eskeleto gisa
- Landare iraunkor eta hosto iraunkorreko zuhaitz gehiago
- Sistema berrian animalien presentzia bultzatu. Gorotza, materia organikoa emendatzeko
- Etengabe txandakatu, ekosistemari eusteko

Euri-uren kudeaketa teknikak hirian

Ekosistema eraikiak. Teknikak eta sistemak.

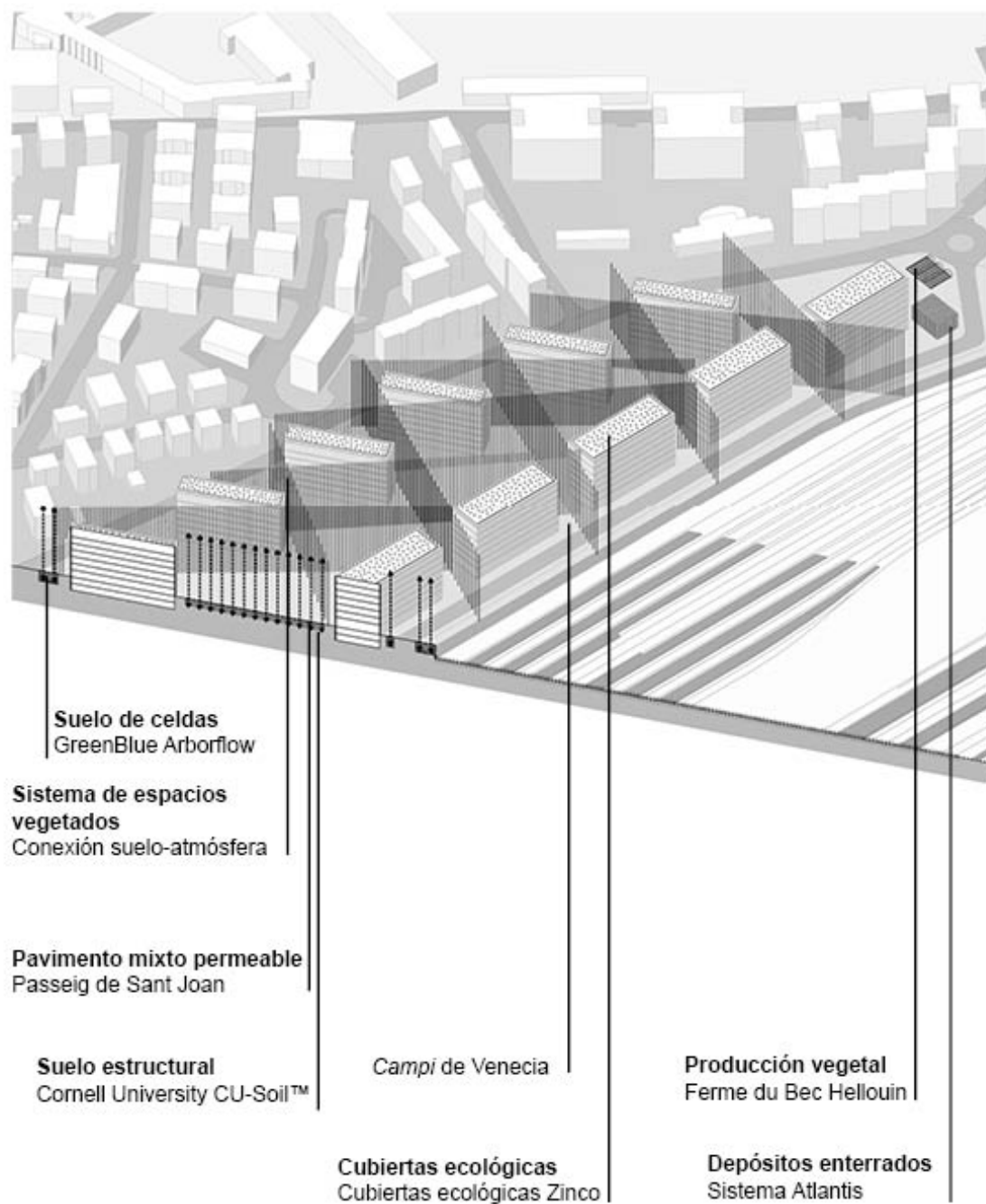
- Iragazkortasuna areagotu
- Ziklo biologiko itxia
- Ura testuinguru zabalago batean integratu
- Ekosistema berriak, lorategiak, basa lurrak, aitzindariak, hiri basoak

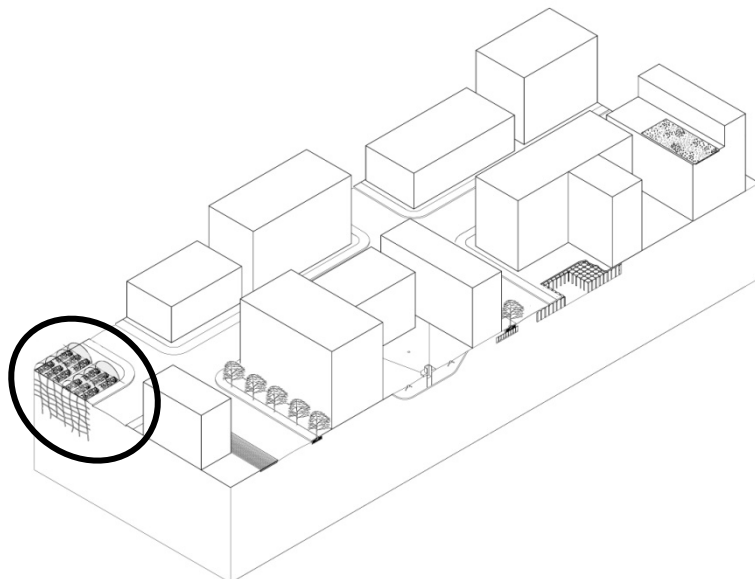
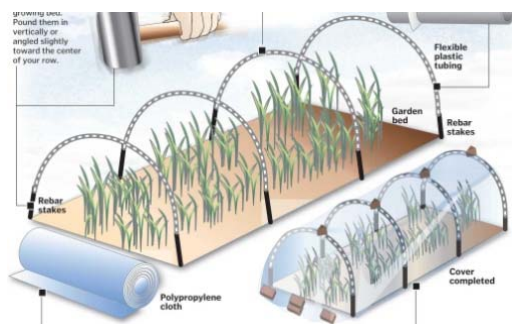
Honako teknika eta sistema hauek definituko dira ondoren:

- Landareen ekoizpena
- Landaretzarako berreskuraturiko espazioen sistema
- Bitariko zoladura iragazkorra
- Zoru estrukturala
- Veneziako 'campo' direlakoak
- Zelda-zoruak
- Lurpeko deposituak
- Estalki ekologikoak

Teknika eta sistema hauek bideratu diren proiektuen adibideak ere aurkeztuko ditugu.

EJEMPLOS DE SISTEMAS AGRÍCOLAS Y TÉCNICAS URBANAS DE GESTIÓN DE AGUAS PLUVIALES





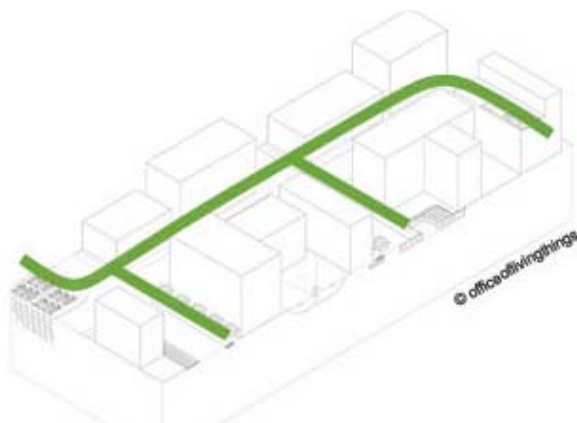
LANDAREEN EKOIZPENA

LE BEC HELLUIN-GO ETXALDEA, PERRINE ETA CHARLES HERVE-GRUYER

<https://www.fermedubec.com>

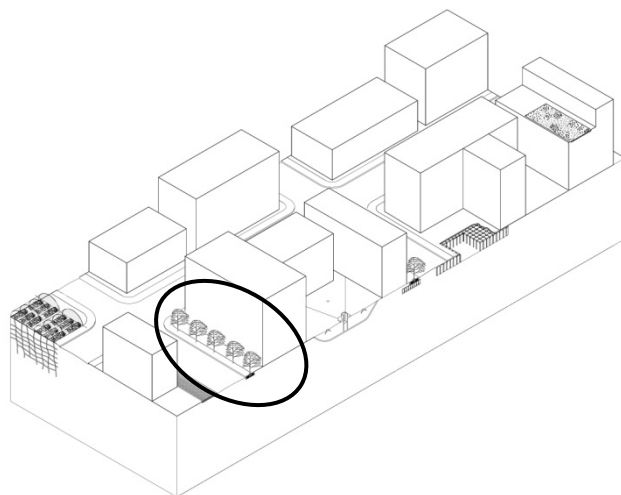


Landareen eta fruituen ekoizpena erregimen ezin intentsiboagoan.



Landaretzarako Berreskuraturiko Espazioen Sistema

Eskala handiagoko landare sistema baten zatia izateko aukera eskaintzen du espazio baten nodo-kokapenak. Bertan bideratu beharreko jarduerak ingurumena errotik birsortzeko bokazioz bideratzen badira, are eta handiagoak izango dira espazio hori sisteman konektore gertatzeko aukerak.

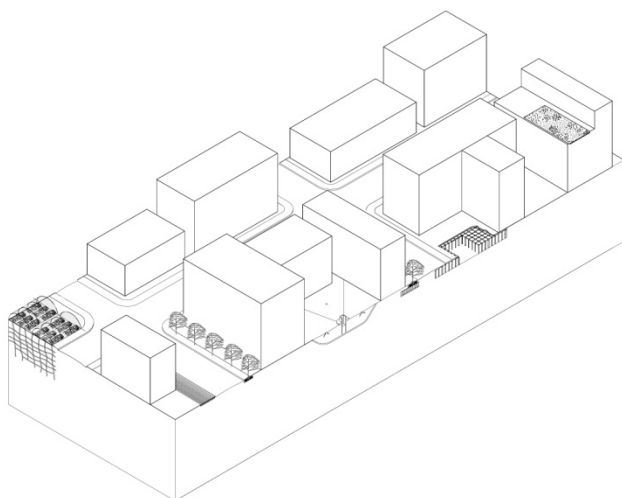


ZORU ESTRUKTURALA

<http://www.amereq.com/>

Cornell-eko Unibertsitatean garatu zen CU-Structural Soil™ delakoa, CU-Soil™ izenaz ere ezaguna, zoladura dagoeneko trinkotuaren kargei segurtasunez eusteko modu egoki gisa, sustraiei errotzea eta zuhaitzen hazkunde sendoa oztopatzen ez dituen aldetik. 'CU-Soil™' izenaz patentatu eta erregistratu zuten, haren kalitatearen kontrola ziurtatzeko.

Iruzkina: Stockholm hirian, zoru estrukturala proposatu du Orjan Stal-ek euri-uren kudeaketari begira, ekaitzaren bitartean eta ondoan urari metatzeko aukera emango dion lurpeko espazio porotsua sortzeko.

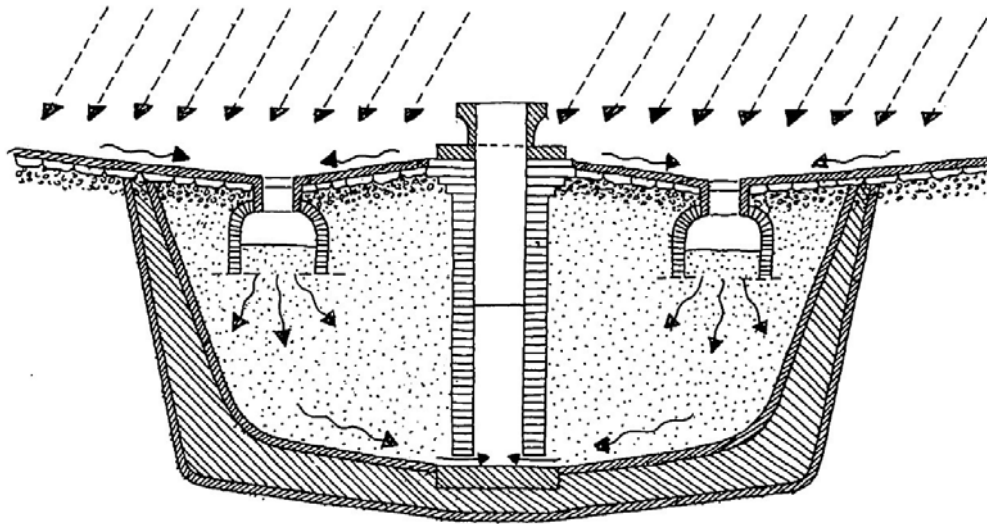


BITARIKO ZOLADURA IRAGAZKORRA

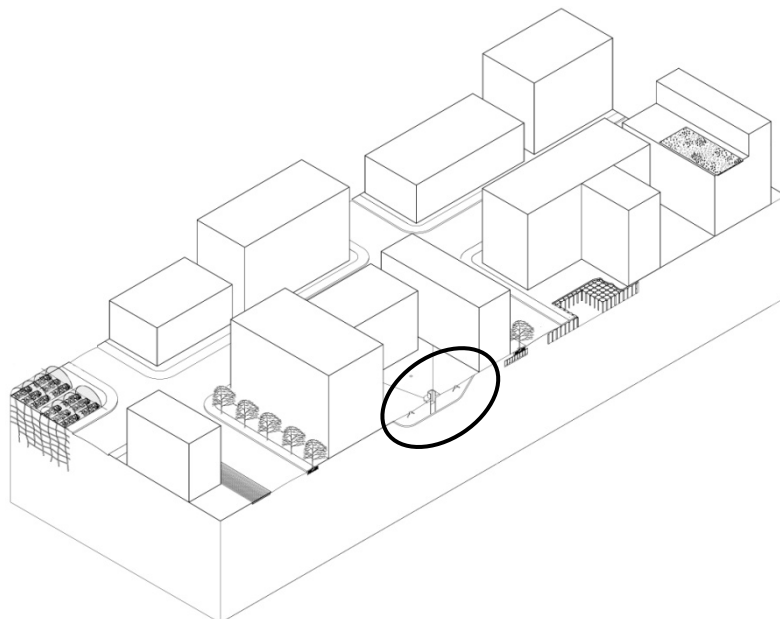
<http://www.arquitectruaagronomia.net/>

Hormigoizko baldosaz eta belarrez osaturiko zoladura, trinkoturiko legarrezko oinarrietatik goratzen diren zuhaixka eta zuhaitz multzoekin batera. Adibide honetan, % 1etik % 33,8ra handitu zen uraren lurpeko iragazte eremua, eta nabarmen hobetu da egungo eta etorkizuneko zuhaixka eta zuhaitzen egoera.

Adibidea: Passeig de Sant Joan, Bartzelona.

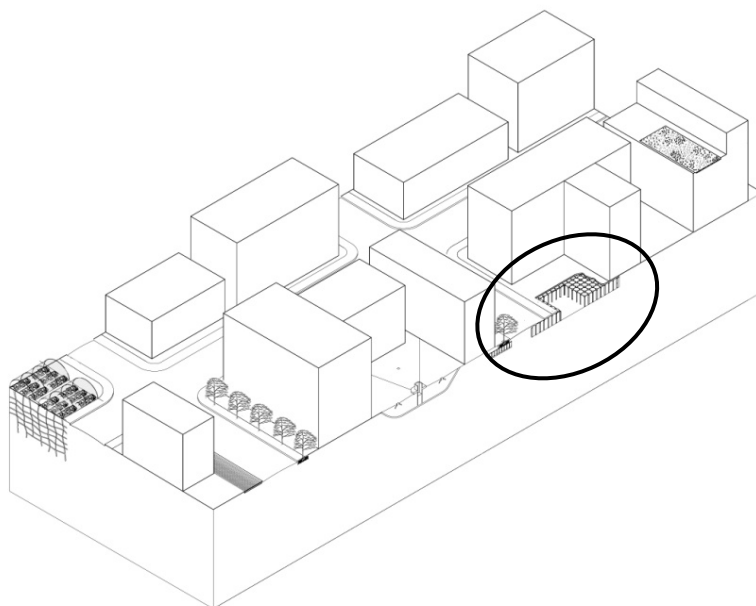
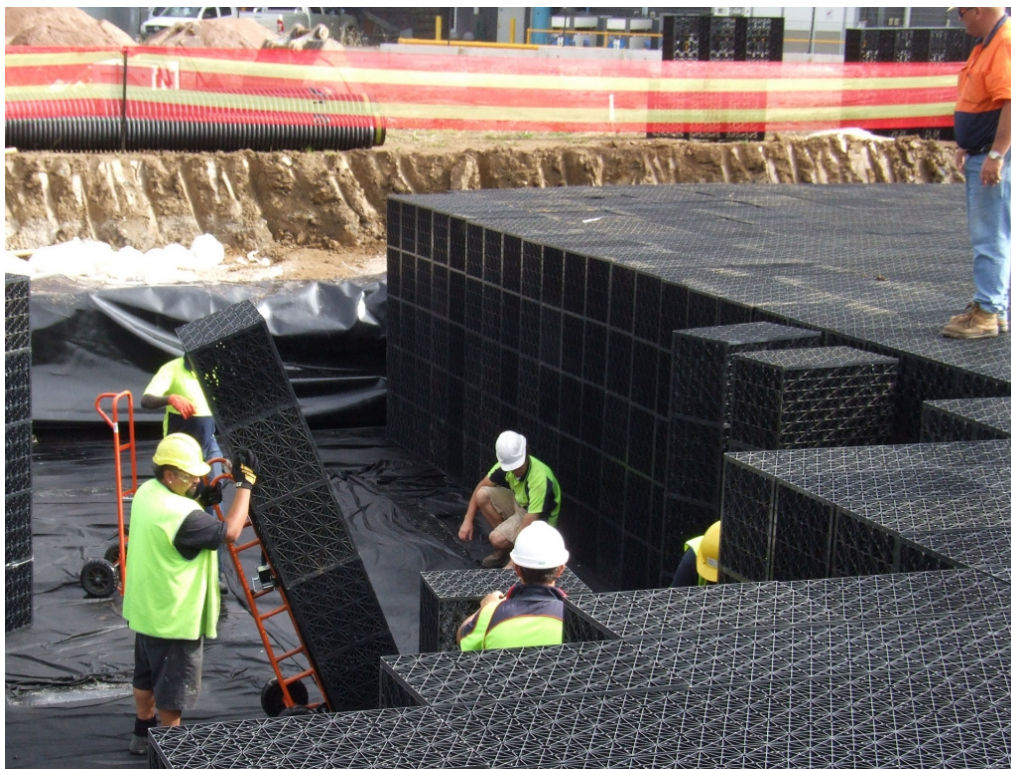


Ejemplo: Passeig de Sant Joan, Barcelona.



VENEZIAKO 'CAMPO' DIRELAKOAK

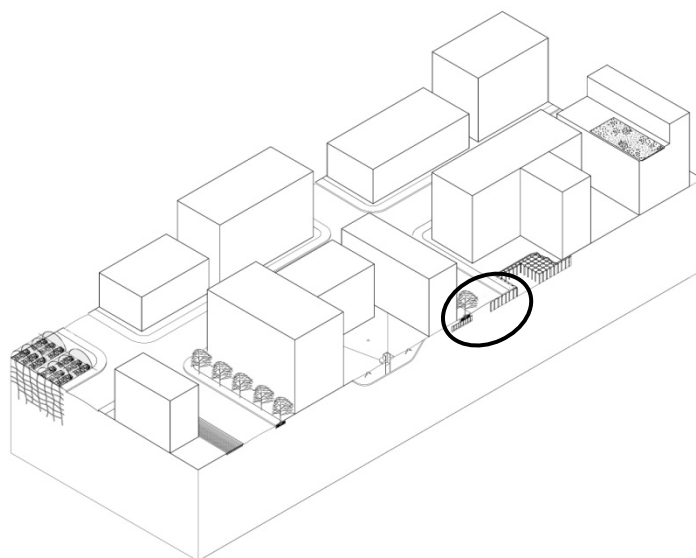
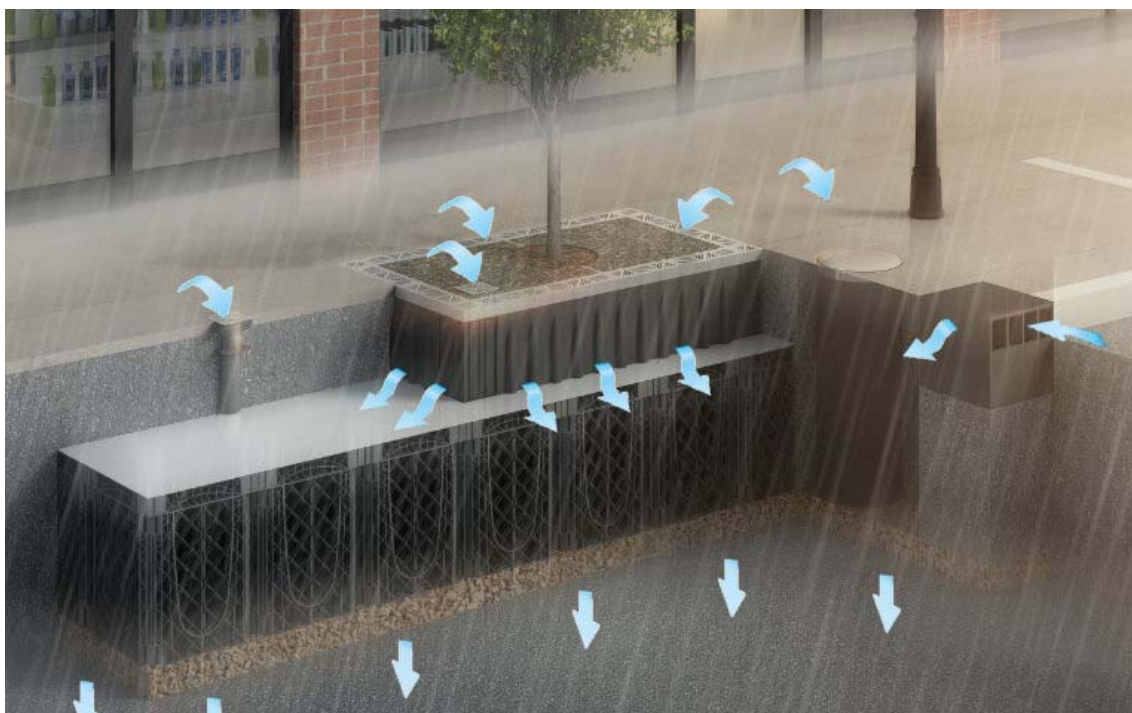
Bilketa-eremuan erortzen den euri-ura jasotzen eta biltzen dute Veneziako plazetako putzuek, etorkizunean erabili ahal izateko.



ATLANTIS

<http://www.drenajesostenible.com>

Euri-urak biltzen dituzte Atlantis zeldek eta aldi baterako depositu gisa dihardute ondoren, azalera iragazkorren azpian. Sistema horren barnean ez dira zorua eta zuhaitzak aintzat hartzen, euri-uren kudeaketa baita haren helburu bakarra.



ZELDA-ZORUAK

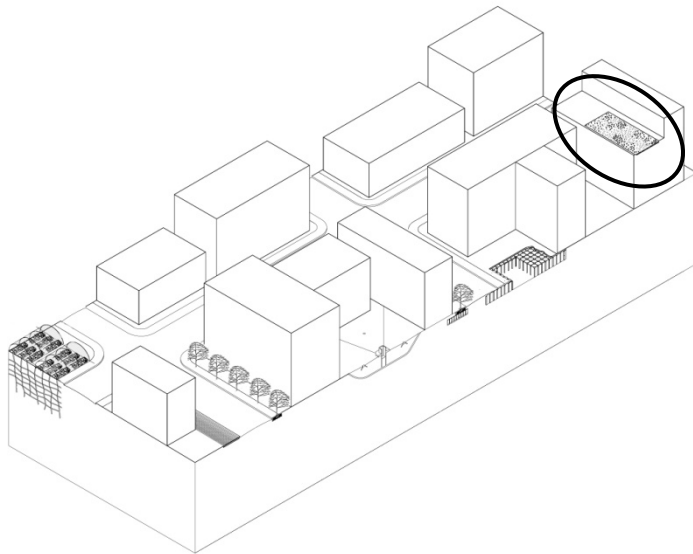
Zelda-zorua eta ArborFlow

www.greenblue.com

<https://www.greenleafireland.com>

Bitarteko eraginkor eta, ingurumenaren aldetik, indartsu gisa garatu da teknologia hau, lur gaineko uren emana kudeatzeko. ArborFlow ezin egokiagoa da espazio eskaseko hiri eremuetan erabiltzeko, nabarmen moteltzen du lur gaineko uren emanaren lastertasuna hiri eremuetan. Bilketa eremu jakin baterako diseinatu da eta agintari arautzaileek ezarri eta onarturiko deskarga-tasak betetzen laguntzen dute.



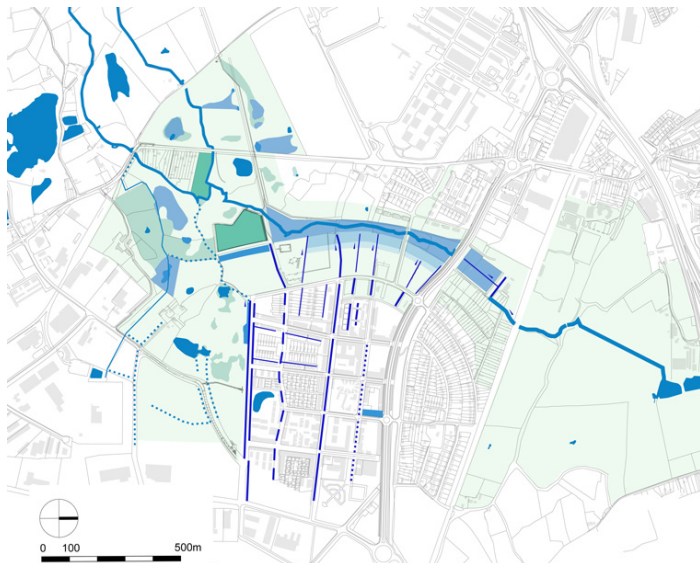


ESTALKI EKOLOGIKOAK

<http://www.zinco-cubiertas-ecologicas.es>

Material geruzez atonduriko teilatuetan zoru artifizialak luzatzeko teknikak. Falta den zoruaren funtzioak betetzen ditu geruza bakoitzak. Drainatze geruza batek eusten dio euri-urari garai lehorretan, soberako ura drainatuz. Guztiz erabakigarria da geruza horrek ura metatzeko duen gaitasuna, uraren eta euri-uren erabilerari begira. Oso irtenbide eraginkorra eskaintzen du, askotan haren helburua, belaki baten gisa jardutea baino, estalkian baratze edo lorategi bat edukitzea den arren. Sasoikari izaera eta lehorteak oso dira erabakigarriak teknologia mota honetan.

NEKAZARITZA SISTEMA BIRSORTZAILEAK ETA EURI-UREN KUDEAKETAN HIRI TEKNIKAK BALIATZEN DITUZTEN PROIEKTUEN ADIBIDEAK



BIOSWALE ETA EURI-LORATEGIA

<http://www.brueldelmar.fr>

Lursail edo etxe txikiak dituzten auzoen mailako diseinua, euri-uren kudeaketarako. Zoruan iragazten uzten zaio euri-urari, landaretza ere onartzen duten kanal iragazkorrez osaturiko sistema batean barrena.

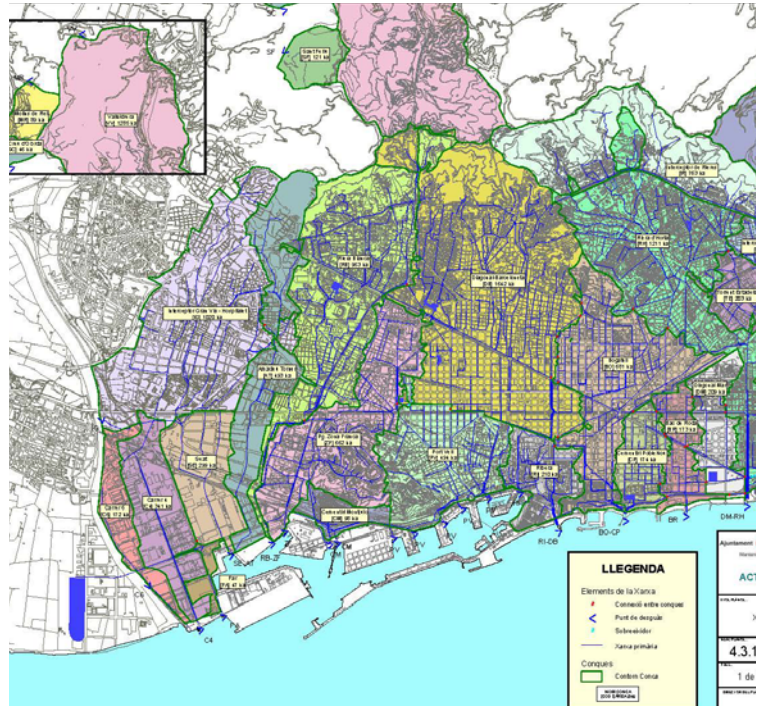
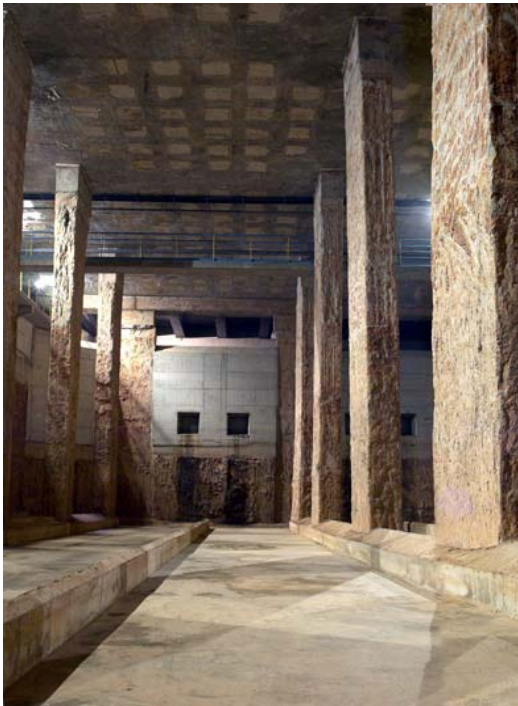
Adibide asko Frantzian, Bruel et Delmar paisaia bulegoak gauzatuak.



LEHEN URRATSETAKO PARKEA

<http://www.arquitectruaagronomia.net/>

Parke bihurturiko aparkalekua. Autoak uzteko lekuak malda gozoan lerratzen dira euri-ura biltzeko hondoratu diren eremu zabalagoetarantz (harmailez mugaturiko kirol zelaia dira). Sustraien hazkundera errazten duen belakia da zoladura.

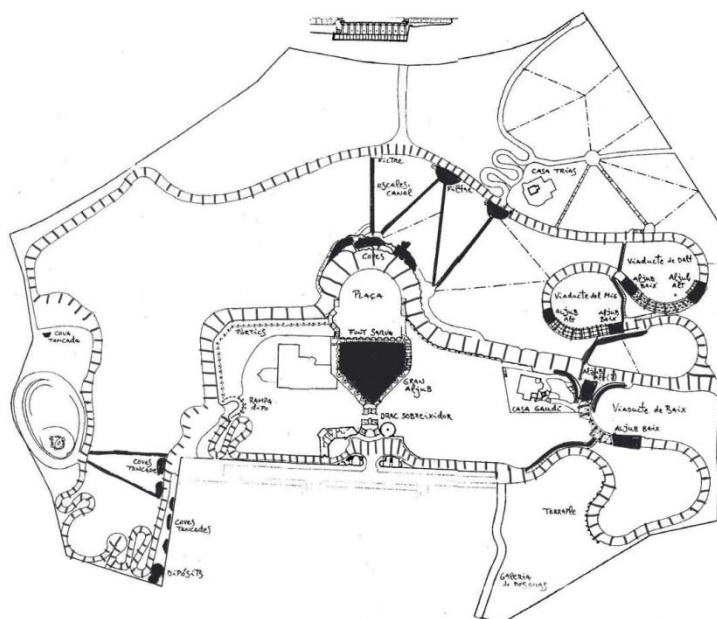
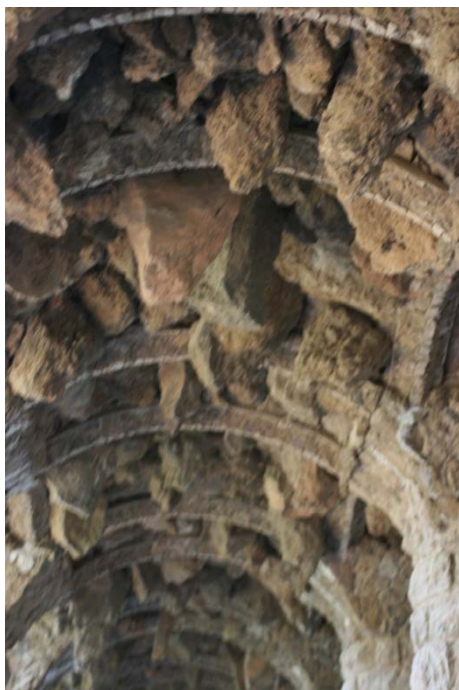


KALEAK / DEPOSITUAK

<http://www.clabsa.es/cat/>

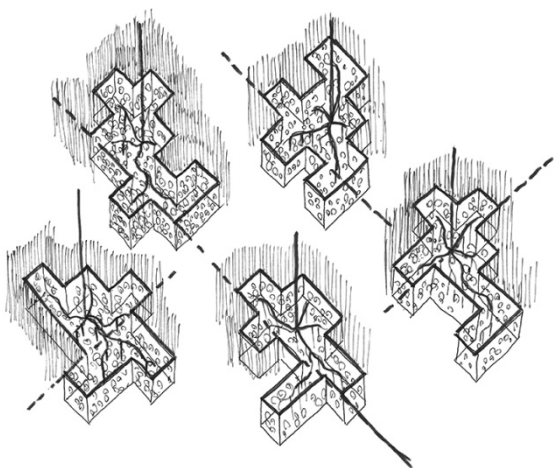
CLABSA Bartzelona

Ekaitzen ura kudeatzeko azpiegitura, lurpeko depositu sare batez osatua. 20 arro hidrografikotan banatua da hiria.



BIDEA / DEPOSITUA

Parke publikoa izateko diseinatu zuen Gaudik Park Güell delakoa, bai eta Bartzelonako hirian euri-urak biltzeko eta ura banatzeko sistemaren barnealdeko azpiegitura gisa ere, eskualde hartako topografiaren arabera.



SUGAR HOUSE ISLAND

<http://www.arquitectruaagronomia.net/>

Balizko uholdeak saihestearren, % 6tik beherako malda duten kaleen sarea sortu du topografia berri batek. Bere ubidea du kale bakoitzak, euri-urak espazio publikoetako kota beheereenetan lurperaturik dauden atxikitze deposituetara eramateko.

GLÒRIESERAKO LEHIAKETA

<http://www.arquitectruaagronomia.net/>

Behe puntu eta legarrezko ubide sare bat hedatzen da parkearen eremuko lurpean, bide sistema bat sorrarazten duen topografia itxuratuz.

ATLANTIS SISTEMAREN APLIKAZIOAREN ADIBIDEAK

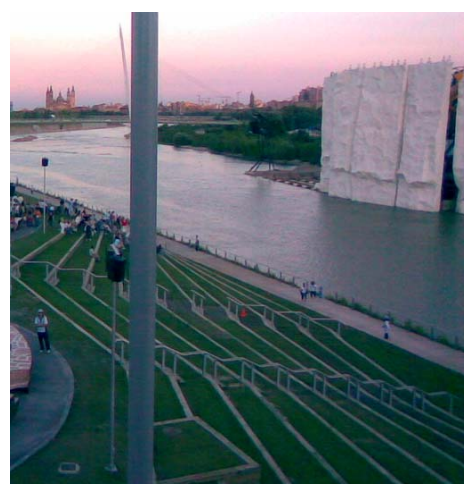
BBVA bankuaren egoitza berria, Madril, 2015



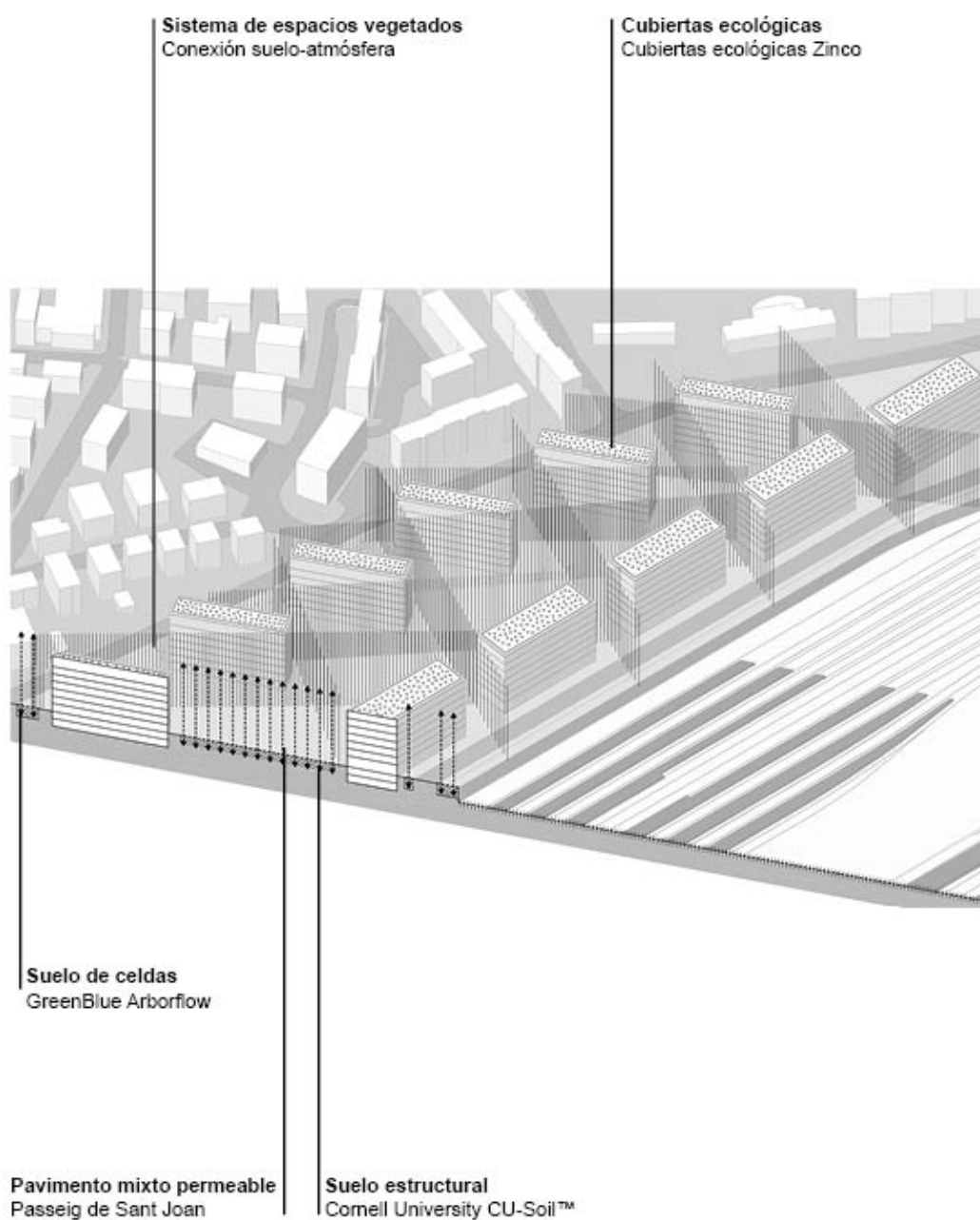
BURDINBIDEAREN INTEGRAZIOA LOGROÑON, 2013



EXPO Zaragoza, 2008



EJEMPLOS DE SISTEMAS AGRÍCOLAS Y TÉCNICAS URBANAS DE GESTIÓN DE AGUAS PLUVIALES EN EL ENTORNO DEL PROYECTO



V. Eranskina: Proposamenaren generoarekiko sentiberatasuna.

Genero ikuspegia proposamenaren helburu orokorretan

Genero ikuspegia izan da proposamenaren helburu orokorrak konfiguratu dituzten ardatzetako bat. Proposamenaren erdian era guztietako herritarrak eta eguneroko bizitzaren beharrianak jarri izana oso mesedegarria izan da proposamena modu koherentean lantzeko. Genero ikuspegia, talde teknikarien barruko beste ikuspegi batzuekin batera, oso aintzat hartzen da proposamenaren helburu orokor hauetan:

- Jarraipena eman behar zaio hiri ehunari: Funtsean, egun Irun hirian bereizita dauden bi aldeak lotuko dituen hiri jostura bideratzea da xedea. Helburua da hiri mugikortasun iraunkorrerako estrategia ahalbidetzea, "zaintzaren mugikortasuna" delakoari arreta berezia eskainiz, eta horretarako ezinbestekoak dira mugikortasun aktiboko ibilbideak antolatzea (bereziki oinezkoentzakoak), eremu publikoan segurtasun ezaren pertzepzioa arintzea, tarte laburren printzipioa indartzea eta hiri trinkotzea sustatzea.
- Udalerrriaren erdialdean zaharkituta gelditu den eta hiri hondamen prozesua bizi duen eremu zabala batean hiriaren eraldaketa bultzatu behar da. Genero ikuspegitik funtsezkoa da hiriko eremu hutsak saihestea, eskuarki jarduerarik gabeko eremu bihurtzen baitira, halakoetan ez dira mantentze lanak bideratzen, ez dabil pertsonarik, etab. Eta egoera horiek hiriko segurtasun eza ahalbidetzen dute, hiriko hondamen prozesu zabalagoak eta gizarte bereizketak hiri barruan, eta halakoetan bereziki kolektibo zaurgarrienak edo kalteberenak gertatzen dira kaltetuak.
- Garrantzi handia eman behar zaie Via Irun eremuaren erabateko eraldaketa ekarriko duten prozesuari, etapei eta denborei. Hau da, geroagoko garapen faseen plangintza ongi antolatua ahalbidetzeko moduan proiektatu behar da egungo fasea. Genero ikuspegitik, oso garrantzitsutzat jo da obren artean edo garapen faseen artean hiri aldean segurtasun eza egoerak planteatzen dituzten edo ukitutako garraio publikoen azpiegituren erabilera eta irisgarritasuna zailtzen dituzten trantsizioaldiak saihestea.
- Inguruan placemaking-a sustatzeko eta hiria berritzeko abiapuntua izateko aukera izan behar du tren jarduerak. Proposamena tren jardueraren inguruan eta proiektuaren ikuspegi eta erabaki askotatik landua da, izan ere, Irungo iraganarekin uztartu nahi da hiria berritzeko prozesu garrantzitsu hau, betiere plangintzaren arduetatik abiatuta Irungo etorkizunari ekarpen egokia eginez. Lehenengo kontuari dagokionez, hiri paisaiari, hots, burdinbideari atxikiriko lekuei eta eraikinei, balioa emanda sustatu eta azkartu nahi da herritarrek beren egitea proposatzen den hiri konfigurazio berri hau. Kide izatearen zentzua eta iragan partekatuen irudia ingurune parte hartzaileagoak eta aktiboak ahalbidetzen dituzten hiri aktibo ez fisikoak dira, eta beraz, emakumeek hobe balioesten dituzte halakoak hiriko segurtasunari eta kalitateari dagokienez.

Bestalde, geltokiaren eta bizitoki ehunaren erabilera osagarri nagusi gisa fokua garraioaren, mugikortasunaren eta logistikaren jardura ekonomikoan jartzen jarraitzea oso positiboa da, potentzialki bederen, emakumeentzat. Sektore hori balio erantsia duen emakumeentzako laneko aukeren hobietako bat izatea aurreikusten da datozen hamarkadetan Europako testuinguruan. Emakumeentzat garatzeko aukerak bilatzea eragin sozioekonomiko handiko politika da, eta hain zuzen ere horrexegatik sustatzen du plangintzak politika hori Via Irun proiektuaren arabera hirigintza proposamenari begira.

Genero ikuspegia hirigintza proposamenean

Dokumentu honetan jasotako proposamenak hainbat alternatiba aurkezten dituen arren, guztiek partekatzen dute proiektu mailako erabaki sorta bat; erabaki horiek oso aintzat hartu dute generoa, proposamenaren azken kalitateari ekarpen garrantzitsua egiteko gai den ardatza baita.

Jarraian, proiektu honen alderdi nagusiak biltzen dira genero ikuspegitik:

- Tokiko topografia gainditzeko estrategiak oinezkoen mugikortasuna, irisgarritasuna, segurtasuna eta hiri ehunaren jarraipena sustatzeko.
 - o Terraza mailakatuak. Oinezkoentzako ibilbideak zailtzen dituzten altuera handiko jauziak saihesteaz gain, ahaleginak egin dira maila desberdinekin tokiko izaera eta jardueren nahasketa zehazteko. Horrenbestez, mailek irakurketa espaziala ahalbidetzen dute, eta ondorioz eremu publikoak orientazio hobea izango du eta segurtasun handiagoa izango da.
 - o Desnibel edo eten handiak gainditzeko eraikin estrategikoak. Esparruko oinezkoen ibilbide garrantzitsuenetako batzuek erabilera komunitarioko edukiontzi handien bidezko igarobideak aurreikusten dituzte, eta edukiontzi handi horietan erabileren nahasketa interesgarria aurreikusten da. Gisa honetako ekipamendu publikoek egoki erantzuten diote generoari nola barruan hala ingurune hurbilean, izan ere, kontziliazioa ahalbidetzen dute, jardura gune izanik eta pertsonen etorrera eraginez hiri segurtasuna hobetzen dute, eta zaintzako mugikortasuna bultzatzen dute, nola oinezkoena hala garraio publikoan oinarrituarena.
 - o Printzipio gisa, proposamenean ez da zorupeko igarobiderik aurreikusten. Horien orde, aurreko puntuan deskribatutako soluzioak eskaintzen dira, edo erabateko irisgarritasunaren eta segurtasunaren printzipioak beteko dituzten arranpak.
- Geltoki berria, bere izaera funtzio anitzaren eta intermodalitatearen bitartez, generoa aintzat hartzen duen azpiegitura handitzat ulertzea.

- O Izaera funtzio anitza: erabileren nahasketa zaintzak eta kontziliazioa sustatzeko. Hauekin lotzen da garraioa:
 - Eguneroko saltokiekin
 - Ekipamendu txikiekin, batez ere zaintzekin lotuta daudenekin
 - Hurbil dauden jarduera ekonomikoekin eta enplegu lekuekin.
 - Ikastegiekin (unibertsitatea)
 - Etxebizitzekin
 - Eremu publiko garrantzitsuekin, esate baterako, Txanaleta Plazarekin eta sortuko diren berriekekin, adibidez Aduanako Eraikinaren inguruan
 - Oinezkoen mugikortasunarekin. Berez da hiriko irisgarritasun elementua, burdinbidearen alde bien arteko lotura ahalbidetzen duelako, ingurune segurua delako, babestuta dagoelako eta modu formalean eta ez formalean zainduta dagoelako.
- O Izaera intermodala (AHT-Topoa-Busa). Eraikinak garraio eta logistika modalitate desberdinak biltzea, antolatzea eta optimizatzea ditu xede. Hurbileko hiri aldea dauden burdinbide azpiegitura guztietan hobetuz eta mugikortasuna eta irisgarritasuna udalerriaz gaindiko eskalan hobetuz.
- Hiria berritzeko prozesutik ondorioztatzen den hiriko esparruari halako garrantzia ematea, herritar guztiek beren egin dezaten inguru oso hori. Horretarako, hainbat proiektu baliabide erabili dira:
 - O Eraikin garai jakin batzuk, hiriko mugarri bihurtzeko rolaekin, inguruari halako nortasuna emango diotenak, hiriko eremuaren irakurketa eta orientazioa ahalbidetuko dutenak, eta beraz, segurtasunaren pertzepzioa hobetuko dutenak.
 - O Hiriko lurzorua betetzea eta trinkotzea Irungo hirian hirigune berri bat sortzeko, multizentraltasun eredua eta tokiko nukleo zentralen sorrera sendotuz, hiri mekanismo oso positiboak baitira genero ikuspegitik.
 - O Irungo burdinbide eta industria tradizioan oinarritutako placemaking-a, Aduanakoa bezalako erakinei halako balioa emanez.
- Mugikortasun aktiboko beste bide batzuk, bereziki oinezkoentzakoak, indartu ditzaketen berdeguneen kateatzea ahalbidetzen duen antolamendua. Mekanismo batzuk finkatu dira geroagoko garapen faseetan aipatutako berdeguneen eta oinezkoentzako ibilbideen segurtasuna ahalbidetzeko, esate baterako, erabilera

osagarrietarako (hirugarren sektorea+bizitokiak) lurzoruak eta ekipamenduak edo azpiegitura publikoak erreserbatutik.

- Arreta hiri ertzei. Proposamenak halako trantsizio bat sortu nahi du hiri ehun desberdinen artean, zenbaitetan elkarren artean gatazkatsuak gerta litezkeen erabilerekin. Antolamenduak, erabileren banaketak, bideak eta berdeguneak trantsizio egokiagoak sortu nahi dituzte hiriko oinezkoen erabileraren ikuspegitik eta eremu publikoaren autonomia maila guztietan.

Proposatutako alternatiba bakoitzetik nabarmendu beharreko alderdiak:

- 1. alternatiba: Erraztasun handiagoa proiektuaren araberrako multzoa eraikitze eta sustatzeko. Saihesten dira hiriko hutsuneak, eta hobetzen dira obren inpaktua eta garapen faseen arteko trantsizio etapak.
- 2. alternatiba: Antolamenduaren malgutasun handiagoa bizitoki alde atxikiriko eremu irekietan mailaketak ezartzeko. Pribatuaren eta publikoaren artean mailaketa bat errazago ezartzeko aukera. Hirugarren sektorerako lurzoruen antolamenduak malgutasun handiagoko hirugarren erabilerarako edo bitariko erabilerarako edukiontzien sorrera ahalbidetu dezake, batez ere behe solairuetan, inpaktu handiagoa baitute inguru hurbileko eremu publikoan.

Generoa hiria berritzeko proposamenean

Atal honetan bi mailatan aztertu da genero ikuspegia: lehenik hiri berrikuntzaren kontzeptuan bertan (zein hiri gai hartzen diren berrikuntzatzat) eta nola erantzuten dion hirigintzak berrikuntza kontzeptu horri. Hirigintza erantzuna aurreko ataletan eta ondoren datozenetan aletu da. Proposamenaren araberrako hiri berrikuntzaren kontzeptuari dagokionez, honako kontu hauek nabarmentzen dira genero ikuspegitik:

- o Genero ikuspegitik, bereziki positiboa da hiri izaera sendoko eta eremu finkatuetak inguruneekin bateragarriak diren jarduera ekonomikoak proposatzea. Hirietako bihotzean lan lekuak txertatzeak erraztu egiten du bizimodu pertsonalaren eta profesionalaren arteko kontziliazioa, eta beraz, hiri berritzeak sor ditzakeen lanbide hobi berriei batera, oso tresna egokia da emakumeak lan merkatura bildu daitezen.
- o Hiri berrikuntza hiriko eta lurraldeko agente askoren arteko lankidetzaren prozesutzat ulertzea, herritarrek barne hartuta, proiektu honi buruzko kontsulten eta informazioaren hartzaile baitira.

- o Logistika aurreratuaren hautua hiri berrikuntzaren xedearen barruan espezializazio gai gisa. Genero ikuspegitik oso interesgarria da sektore hori, izan ere:
 - Gaur egun, emakumeen ordezkaritza txikiena duen jarduera sektoreetako bat da European logistika eta garraioa. Arazo larria dago sektore honetan emakumeak hartzeko, eusteko eta aitzindari izateko.
 - Hala eta guztiz ere, aurreikuspenen arabera, datozen hogeitaz urteetan lanpostu asko sortuko dituen sektorea da jarraian adierazten diren arrazoiengatik:
 - Sektore horretan ari diren langileen batez besteko adina oso altua da, Europako batez besteko altuenetakoa.
 - Sektore horretan aldaketa bat gertatzen ari da teknologia handiago baterantz, profil berriko langileak beharko ditu, prestakuntza mota eta maila handiagoarekin. Horrenbestez aukera handiagoak izango dituzte eskualdeko emakumeek, hezkuntza eta prestakuntza sektoreek eta beste batzuek.

Generoa beste gai sektorialetan

- Bizitoki proposamena:

Jardueraren inguruko alde batzuetan gabezia garrantzitsuak dauzkate etxebizitzek, ez daude eguneratuta iraunkortasunari eta familia eredu berrien beharrianetara egokitzeari begira. Proiektuak garrantzi handia ematen dio berrikuntzari bizitokiaren soluzioari dagokionez, izan ere, antolamenduaren funtzionamendua aztertzen du ingurumen izaerako eragingarritasun eta erantzun mailetan, eta etxebizitza tipologiak eta soluzioak aztertzen ditu egungo errealitatea, familia eredu anitzak eta eguneroko beharrianak oso aintzat hartuta.

- Mugikortasun estrategia:

Genero ikuspegia bi alderdi nagusitan nabarmentzen da proposatzen den mugikortasun estrategiaren baitan:

- Lehentasuna emango zaio segurtasunari eremu publikoan eta garraio azpiegiturretan.
- Mugikortasun aktiboa sustatuko da, bereziki oinezkoa.

Proiektu erabaki desberdinetatik landu dira bi lehentasun horiek, erabaki horietako batzuk jada hizpide izan dira aurreko ataletan. Beste estrategia batzuk dira, esate baterako, disuasio aparkalekuak aurreikustea eremu publikoan ibilgailu pribatuen presentzia murrizteko, "lotura

zerbitzu" motako udalaz gaindiko mugikortasun sistema bat ezartzeko aukera garraio publikoaren berrantolamenduarekin osatuta, edo *carsharing*-a bezalako mugikortasun sistema berriak eta mugikortasun elektrikoan oinarritutako sistema berriak.

Ficha del documento

Archivo: UR5063-AV-MM-UR-DOC_Avance_20181121_eusk