

## REUNIÓN DEL FORO CIUDADANO DE AGENDA 21

<b>Órgano que convoca la reunión:</b>	Ayuntamiento de Hondarribia
<b>Departamento que organiza la reunión:</b>	Departamento de Medio Ambiente y Agenda 21 del Ayuntamiento de Hondarribia
<b>Fecha, lugar y hora:</b>	15 de diciembre de 2010 Salón de Plenos del Ayuntamiento de Hondarribia 19:00
<b>Personal de contacto:</b>	Departamento de Medio Ambiente y Agenda 21: - Naroa Susperregi Secretaría Técnica (Izadi 21): - Edurne Simón
<b>Teléfono de contacto:</b>	943 111 242 (Naroa Susperregi) 943 492 215 (Izadi 21)
<b>Correo electrónico:</b>	<a href="mailto:ingurumena@hondarribia.org">ingurumena@hondarribia.org</a> (Naroa Susperregi) <a href="mailto:info@izadi21.net">info@izadi21.net</a> (Izadi 21)
<b>Orden del día:</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Proceso de evaluación del Plan de Acción de Agenda 21</li> <li>2. Presentación del Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Hondarribia</li> <li>3. Ruegos y preguntas</li> </ol>

### Participantes

- Ibon Izaguirre Suso
- Juan Carlos Marcos
- Pedro Gonzalez
- Juan Amunarriz
- Juan Oiarzabal
- Belén Martínez (ACUBI)
- Xabier Sagarzazu (Noticias de Gipuzkoa)
- Mariano Alda Egea
- Iker Argote
- Elena Sarasola
- Gabriel Olazabal
- Txomin Aristondo
- Loli Gartzia
- José Luis Alberro
- José Ignacio Ceberio
- Jon Gurrutxaga
- Xabier Tife (Hamaikabat)
- Isabel Olazabal (Hamaikabat)
- Ion Elizalde (Hamaikabat)
- José Manuel Lizarraga (PP)

Antes de comenzar a tratar los temas incluidos en el orden del día, Ion Elizalde ha agradecido a los presentes su asistencia a esta reunión del Foro y posteriormente ha resumido los puntos que se han abordado en dicha reunión, dando paso a las intervenciones de Edurne Simón (ha expuesto las características de la primera evaluación del Plan de Acción de Agenda 21 de Hondarribia) y de Pacho de León (ha descrito el contenido del Avance del Plan General de Ordenación Urbana del municipio).

## **1. Proceso de evaluación del Plan de Acción de Agenda 21**

Desde la aprobación del I. Plan de Acción de la Agenda 21 de Hondarribia (12 de marzo del 2009), el Ayuntamiento y las entidades de carácter comarcal que tienen asignadas acciones concretas de dicho Plan están llevando a cabo su contenido. Para posibilitar el cumplimiento eficaz de los objetivos estratégicos del Plan de Acción es importante conocer previamente el grado de ejecución del mismo y para ello, el Ayuntamiento de Hondarribia se ha adherido por primera vez al programa anual de soporte a la evaluación y programación de los Planes de Acción de Agenda Local 21 de Gipuzkoa (programa promovido por la Diputación Foral de Gipuzkoa). Por lo tanto, el Ayuntamiento evaluará el grado de ejecución de su Plan de Acción durante los primeros dos años de vigencia del mismo (2009 y 2010). Mediante el análisis de los resultados de esta primera evaluación, el Ayuntamiento podrá programar las actuaciones a desarrollar durante el próximo año para avanzar hacia un municipio más sostenible. Se prevé que los resultados de esta primera evaluación del Plan de Acción estén disponibles para marzo de 2011 (estos resultados se presentarán también al Foro Ciudadano de Agenda 21).

En relación con la temática que se ha abordado en la reunión del Foro Ciudadano de Agenda 21 (Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Hondarribia), tal como ha comentado Edurne Simón, el Plan de Acción de Agenda 21 promueve, como uno de sus objetivos estratégicos, el diseño y la planificación de un modelo urbano sostenible para el municipio. Este objetivo estratégico incluye los siguientes objetivos concretos de actuación:

- Programa para evitar el crecimiento urbano desmesurado y para promover densidades urbanas apropiadas
- Programa para la promoción de un uso racional y mixto del suelo, buscando un balance equilibrado entre las pequeñas actividades productivas y el uso residencial
- Programa para el establecimiento de criterios de edificación y diseño sostenible en edificios ya existentes
- Programa para asegurar la conservación, revitalización e impulso del patrimonio cultural del municipio

Por último, el objetivo estratégico del Plan de Acción que promueve la conservación y divulgación del patrimonio natural del municipio también incluye acciones concretas relacionadas con el planeamiento urbano que se están teniendo en cuenta en la redacción del Plan General de Ordenación Urbana de Hondarribia.

## **2. Presentación del Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Hondarribia, de la mano del arquitecto Pacho de León**

No resulta sencillo compatibilizar los aspectos relacionados con la ordenación territorial con los de defensa del medio ambiente, ya que a la hora de elaborar el Plan General, el Ayuntamiento debe cumplir también las leyes de carácter

supramunicipal. En este sentido, cabe señalar que existen planes territoriales sectoriales que entran en contradicción entre sí.

En lo referente al Plan Especial de Protección de Txingudi, éste se encuentra supeditado al Plan General y su contenido puede ser modificado (el Ayuntamiento ha tenido una reunión con el Gobierno Vasco para poder modificar ciertos aspectos recogidos en el Plan Especial). Concretamente, el Ayuntamiento ha propuesto al Gobierno Vasco un modelo de consolidación del humedal de Txingudi.

El anterior planeamiento municipal de Hondarribia (normas subsidiarias de planeamiento municipal aprobadas en 1997) se ha cumplido en lo fundamental, ya que se ha ejecutado en su práctica totalidad (sobre todo las previsiones recogidas para el centro de la ciudad). El elemento fundamental que no se ha llegado a cumplir ha sido el plan de desarrollo industrial y tecnológico para el ámbito de Zubieta (este plan se está perfilando en la actualidad en lo referido a sus posibilidades de intervención). Así mismo, otro de los ámbitos que faltaría por ejecutar del planeamiento anterior sería el que se encuentra entre la zona de Mendelu y la vega (alrededor de la regata y el aeropuerto).

En cuanto al ámbito de la política de vivienda, mediante el nuevo Plan General de Ordenación Urbana se promueve un desarrollo urbano compacto y de mayor densidad (fomentando la menor ocupación del territorio, una mayor densidad de la vivienda y la reducción del uso del vehículo privado, promoviendo, entre otras medidas, la mejora del transporte público), buscando reducir al máximo la ocupación del suelo.

En lo referente a las propuestas de carácter medioambiental, el nuevo Plan incluye en general todo lo que proponen las Administraciones Públicas de ámbito supramunicipal con competencias en la materia (la calificación de Protección Especial para el Lugar de Importancia Comunitaria de Jaizkibel –promoviéndose la conservación del patrimonio natural sin realizar intervenciones, únicamente la mejora de accesos peatonales a la zona de las calas-, la creación de una zona recreativa en el ámbito del Faro, la consolidación de la zona del puerto, la asignación de Zona de Protección Especial a la zona de acantilados hacia la playa y el puerto, así como de Zona Forestal a las manchas de bosques autóctonos en la ladera sur de Jaizkibel, y de Zona Agroganadera en la ladera norte, etc.). El estudio de impacto ambiental del Plan General se presentará junto con el Avance del PGOU.

Estos son los nuevos desarrollos recogidos en el Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Hondarribia:

- Zona de nueva intervención de Basako: Nuevo desarrollo residencial.
- Centro de la ciudad: No se prevén nuevos desarrollos y quedan por ejecutar desarrollos pendientes del anterior planeamiento (Muliarte, Presa, Damarri y C/Magdalena).
- Zona de la campiña: Se quiere incrementar la edificabilidad en este ámbito porque en la actualidad se considera de baja edificabilidad. Se considera como zona de gran calidad que permite más densidad de edificabilidad.
- Barrio Zimizarga: Se prevé, dentro de un horizonte temporal a largo plazo, la construcción de viviendas en la zona de Tudelenea (ámbito que da a Zimizarga).
- Espacios calificados como de protección agrícola dentro del Plan Especial de Protección de Txingudi: Se promueve la edificabilidad en Kosta –desde Gabarrari hasta la zona del aeropuerto, ámbito de Santa Engracia y desde Kosta hacia el aeropuerto-. El resto del espacio incluido en el Plan Especial de Protección de Txingudi se recuperaría como zona de marisma y como perspectiva/escena de entrada a la ciudad. El objetivo sería terminar de

diseñar la entrada a la ciudad (desde la perspectiva medioambiental, compensaría ocupar suelos agrícolas para recuperar más zona de marisma/humedal). Así mismo, toda la zona de Lau Haizeta se incluiría como parte integrante del Plan Especial. Es decir, el Avance propone la conexión del humedal de Txingudi con las marismas de Jaitzubia. Para ello, se debería liberar la zona del aeropuerto (Mendelu) de forma que se pueda crear un parque que funcione como nexo de unión natural entre Jaitzubia y Plaiaundi. Según el arquitecto Pacho de León, aunque el aeropuerto se mantuviera en la situación actual, las autoridades competentes deberían intervenir para que las viviendas que están afectadas de servidumbres aéreas (Labreder y Amute Berri) no obstaculicen la consolidación urbanística de dicha zona, sin olvidar que el objetivo a largo plazo debería ser la recuperación de esa zona para que sea el nexo de unión ambiental entre Jaitzubia y Plaiaundi. En caso de que las Administraciones Públicas competentes deseen mantener el aeropuerto con sus características actuales o bien ampliar la infraestructura, se debería reubicar a la población que vive en la zona afectada por dicha infraestructura (Mendelu) en otro espacio, donde se deberá poner en marcha el correspondiente desarrollo edificatorio.

- Zona de Zubieta y Urdanibia: Se está estudiando una operación para ampliar el parque tecnológico de Miramon (Donostia) en la comarca y crear puestos de trabajo cualificados. Las zonas deportivas ubicadas en Plaiaundi se trasladarían al parque tecnológico de Zubieta.
- Zona de Gaintxurizketa: Se prevén un par de intervenciones de actividades industriales, terciarias, etc., con las limitaciones asociadas al corredor ecológico que une Jaizkibel con el parque natural de Aiako Harria.
- En caso de que el Gobierno Vasco rechazara la intervención propuesta por el Ayuntamiento para la zona entre Kosta y Gabarrari, el Ayuntamiento debería plantear 2 intervenciones de nueva edificación; por un lado, en la ladera que bordea Labreder y el cementerio, y del otro, en Amute-Berri (antiguo convento de los Franciscanos).

Antes de abrir el turno de intervenciones y aportaciones de la ciudadanía que ha asistido al Foro Ciudadano, Pacho de León ha expuesto otra de las alternativas ligadas al ámbito de la movilidad y del transporte. En este sentido, ha comentado que traer el metro a Hondarribia sería una alternativa muy costosa y no justificada (el Gobierno Vasco ha iniciado los trámites administrativos de índole medioambiental). En lo referente al Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la CAPV, este documento propone la creación del tranvía de la bahía de Txingudi. En el Avance del Plan General de Ordenación Urbana se plantean 2 alternativas en relación al tranvía:

- No construirlo
- Insertarlo en la trama urbana. Para ello, podría aprovecharse el topo para ampliarlo, de forma que se convirtiera en una infraestructura "Tram-Train" ("tren-tranvía" -solución mixta entre tren y tranvía-). Se considera un sistema más eficiente y operativo para áreas metropolitanas semejantes a la comarca y posibilitaría una mejor estructuración de la trama urbana formada por las 3 ciudades de la bahía.

### **3. Ruegos y preguntas**

Se recogen en forma de listado las principales cuestiones planteadas por los asistentes a la reunión y las respuestas dadas por los responsables municipales:

- ¿Cómo se contempla modificar el Plan Especial de Protección de Txingudi? El Ayuntamiento plantea que la revisión del Plan Especial incluya las consecuencias asociadas a la ampliación del aeropuerto, abordando también todas las expropiaciones que haya que acometer en las viviendas afectadas. El Ayuntamiento propone, al mismo tiempo, construir un paseo peatonal y carril-bici que transcurra por los bordes de las marismas de Txingudi (sería un carril-bici de paseo/ocio que recorra el límite y los bordes de la zona protegida de las marismas). El Departamento de Medio Ambiente del Gobierno Vasco aún no se ha pronunciado sobre esta propuesta.
- ¿Por dónde transcurriría el nuevo acceso de entrada a la ciudad en caso de que prosperara la propuesta de creación de un parque que una de forma natural Plaiaundi y Jaitzubia? Tendría que pasar por la mitad (el acceso de entrada a Hondarribia), siempre que se mantengan los accesos de la N-1 y de la N-638. De todas formas, este es un tema que se deberá tratar más adelante, y debería buscarse una solución acordada entre todas las Administraciones Públicas implicadas. Cabe destacar que las alternativas expuestas para el ámbito de Labreder y Amute-Berri serían intervenciones duras desde la perspectiva paisajística y ambiental (esta alternativa se llevaría a cabo en caso de que el Gobierno Vasco no aceptara la propuesta para Kosta realizada por el Ayuntamiento).
- ¿Qué plazo tiene el organismo ambiental competente para dar una respuesta a las propuestas planteadas por el Ayuntamiento? No tiene plazo y puede o no responder. Pacho de León ha comentado que el organismo ambiental ha emitido un informe previo y no ha sido negativo, si bien dicho informe no ha entrado al fondo del asunto. Así mismo, ha señalado que el Ayuntamiento ha mantenido ya distintas reuniones con el Gobierno Vasco. El Avance del PGOU Hondarribia y el estudio de impacto ambiental se expondrán al público a principios del 2011.
- ¿Qué vigencia tendrá el Plan General de Ordenación Urbana desde el momento en que se apruebe? Su vigencia teórica sería de 8 años aunque terminará de ejecutarse seguramente en 15-20 años. El polo de atracción urbana para la ciudadanía será el centro del municipio.
- ¿Cómo se peatonalizará el centro de Hondarribia? La peatonalización de la Marina resulta complicada y conflictiva pero es positiva porque permitirá desviar el tráfico hacia fuera del municipio. Se prevé construir un aparcamiento con 600 plazas debajo de la calle Donostia y la salida se ubicaría en la calle Santiago, para quitar plazas de aparcamiento en la Marina y recuperar dicha zona como espacio público. Así mismo, se contemplan otras soluciones de movilidad concretas como la del tranvía, la línea de carril-bici que recorra la calle Donostia para que el acceso a todos los centros escolares pueda hacerse en bici, etc. (si finalmente no se construyera el tranvía, dicho espacio podría destinarse a un posible carril-bus).
- ¿Qué incremento poblacional se prevé en el nuevo Plan General? Para un incremento población de entre 8.000-9.000 habitantes, y una ocupación por vivienda de 2,3 personas, está prevista la construcción de 2.300 viviendas.
- ¿Qué intervención está prevista para el espacio de la Venta sin al final se destina a aparcamiento? Se trata de un debate que todavía está abierto.

La reunión ha finalizado a las 21:00.