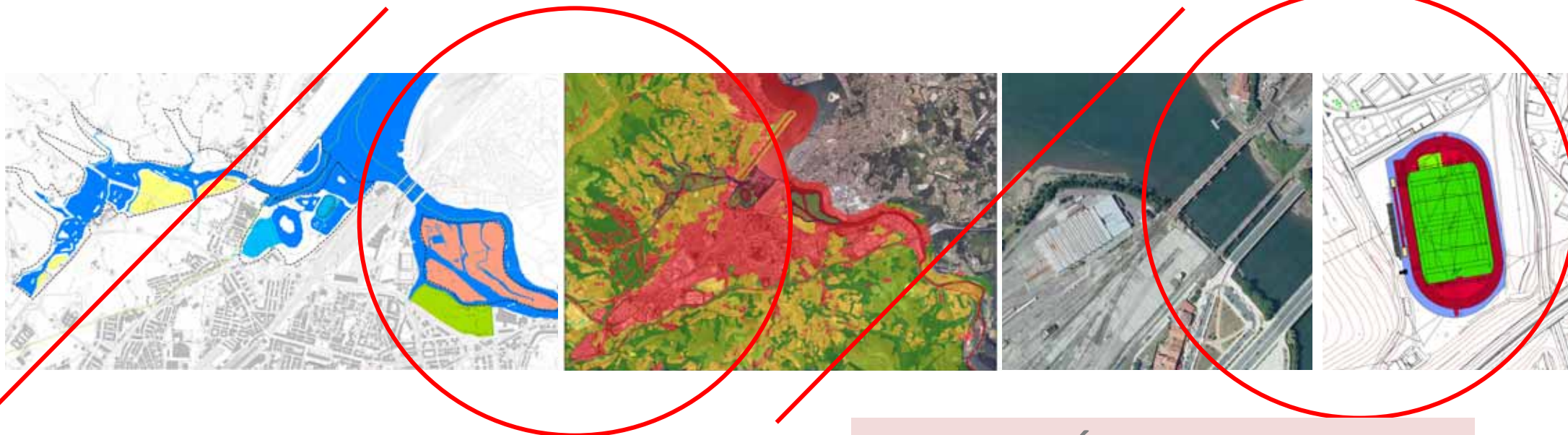




PRESELECCIÓN DE ALTERNATIVAS

TRAS REUNIÓN DE LA COMISIÓN TÉCNICA DEL 19 DE SEPTIEMBRE DE 2014

PLAN DIRECTOR PARA LA RESTAURACIÓN Y LA MEJORA DE CONECTIVIDAD DE LOS
ESPACIOS NATURALES DEL ENTORNO DE LA BAHÍA DE TXINGUDI.

PLAN DIRECTOR DE TXINGUDI



COMISIÓN TÉCNICA DEL 19 SEPTIEMBRE 2014



INTRODUCCIÓN

El pasado viernes, 19 de septiembre de 2014, se reunió la Comisión Técnica de Txingudi, en las instalaciones de Ekoetxea en Irun. En esta ocasión asistieron:

Costas de Gipuzkoa

Cristina Maillo	Servicio Provincial de Costas de Gipuzkoa. MAGRAMA
Andrés Molina	Servicio Provincial de Costas de Gipuzkoa. MAGRAMA

Gipuzkoako Foru Aldundia

Unai Erroitzenea	Director de Movilidad e Infraestructuras Viarias
Jesús Angel Maguregui	Jefe de Planificación y Explotación. Departamento de Movilidad e Infraestructuras.
German Pozas	Jefe de Servicio de Proyectos y Construcción. Dirección de Infraestructuras Viarias.
Ainhoa Iraola	Directora de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas.
Iñigo Mendiola	Jefe del Servicio de Fauna y Flora Silvestre. Dirección de Montes y Medio Natural.

Ayuntamiento de Hondarribia

Francisco de León	Arquitecto redactor del PGOU de Hondarribia.
Naroa Susperregi	Técnica de Medio Ambiente

Ayuntamiento de Irun

Mikel Gargallo	Director de Urbanismo.
Josean Belzunce	Técnico de Medio Ambiente.

Gobierno Vasco

Elena Lete	Directora de Planificación Territorial y Urbanismo.
Jesus M ^a Erquicia	Técnico Planificación Territorial y Urbanismo.
José Ramón Varela	Técnico Planificación Territorial y Urbanismo.
Amaia Barredo	Directora de Medio Natural y Planificación Ambiental.
Jose Félix Basozabal	Técnico de Medio Natural y Planificación Ambiental.
Jon Asua	Técnico de Medio Natural y Planificación Ambiental.

Parque Ecológico de Plaiaundi

Alberto Luengo	Técnico de Medio Ambiente.
Mikel Etxaniz	Técnico de Medio Ambiente.

ETS-URA-IHOBE

Jose Andrés Quintela	Jefe de Planificación y Estudios-ETS
Jose Ignacio Arrieta	Técnico de URA
Estela Beteta	Técnica de IHOBE

LKS

Jose Luis Azkarate	Director del Equipo
Gabriel Silva	Responsable del Area de Medio Ambiente e Infraestructuras
Juan Carlos Ovalle	Ingeniero de Caminos especialista Hidráulico
Vicente López	Técnico de Medio Ambiente
Marta Díaz de Cerio	Arquitecta urbanista

La reunión del Comité Técnico tenía como objeto debatir el documento de Análisis de Alternativas presentado en julio, referente a los siguientes aspectos:

- Mejora y ampliación de marismas. Plaiaundi-Jaizubia.
- Conexión de espacios Red Natura 2000. Jaizkibel-Bidasoa.
- Conectividad urbana y ciclable. Hendaia-Irun-Hondarribia.
- Conectividad Plaiaundi-Jaizubia. Nudo de Amute.
- Reubicación campo de rugby y pistas de atletismo.
- Mejora urbana de los bordes del espacio natural.

En base a las intervenciones y opiniones mostradas sobre las alternativas debatidas, se elabora a modo de acta de la reunión este INFORME de Preselección de Alternativas, previo a la reunión de la Comisión Política a celebrar el próximo 17 de octubre.

El INFORME reproduce la estructura del Análisis de Alternativas, volcando en cada capítulo las principales conclusiones de la Comisión Técnica y señalando la Alternativa seleccionada.

INDICE

1. MEJORA Y AMPLIACIÓN DE MARISMAS. PLAIAUNDI-JAIZUBIA	7
2. CONEXIÓN ESPACIOS RED NATURA 2000. JAIZKIBEL-BIDASOA	13
3. CONECTIVIDAD URBANA Y CICLABLE. HENDAIA-IRUN-HONDARRIBIA	21
4. CONECTIVIDAD PLAIAUNDI-JAIZUBIA. NUDO DE AMUTE	35
5. REUBICACIÓN CAMPO DE RUGBY Y PISTAS DE ATLETISMO	41
6. MEJORA URBANA DE LOS BORDES DEL ESPACIO NATURAL	53



1. MEJORA Y AMPLIACIÓN DE MARISMAS PLAIAUNDI-JAIZUBIA

CONCLUSIONES:

Se apuesta por la Alternativa de Gran Ampliación, como criterio general de revisión y actualización del vigente Plan Especial Protección y Ordenación de los Recursos Nautales del Área de Txingudi de 1994, con las siguientes consideraciones:

INCORPORACIONES AL ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL / DETERMINACIONES:

- Acuerdo amplio para recuperar como marisma o humedal la zona de pistas deportivas en Plaiaundi y la ampliación sobre huertas contiguas al Instituto de Plaiaundi.
- Respecto a la punta de Eskapatxulo-Mendelu, puede haber ciertas dudas de recuperarla como zona marismal o mantenerla modificando los usos actuales como área de oportunidad para el Ekoparque.
- Respecto al entorno de Jaizubia, se planteaba la posibilidad de no recuperar en su totalidad como zona de marisma la amplia zona de huertas junto a la carretera de acceso a Hondarribia N 638. Posibilidad de combinar ambos usos.
- Acuerdo amplio para proteger como zona agrícola el triángulo entre las dos carreteras de acceso GI 636 Y N 638.
- Incluir la zona de las islas de Bidasoa, riberas y ámbitos de Alunda y Lastaola según delimitaciones del plan Especial o del ZEC.

1.0. ESTADO ACTUAL MARISMAS

1.1. ALTERNATIVA A.1.1. GRAN AMPLIACIÓN

1.2. ALTERNATIVA A.1.2. MEDIA AMPLIACIÓN

1.3. ALTERNATIVA A.1.3. PEQUEÑA AMPLIACIÓN

SELECCIONADA

X

X

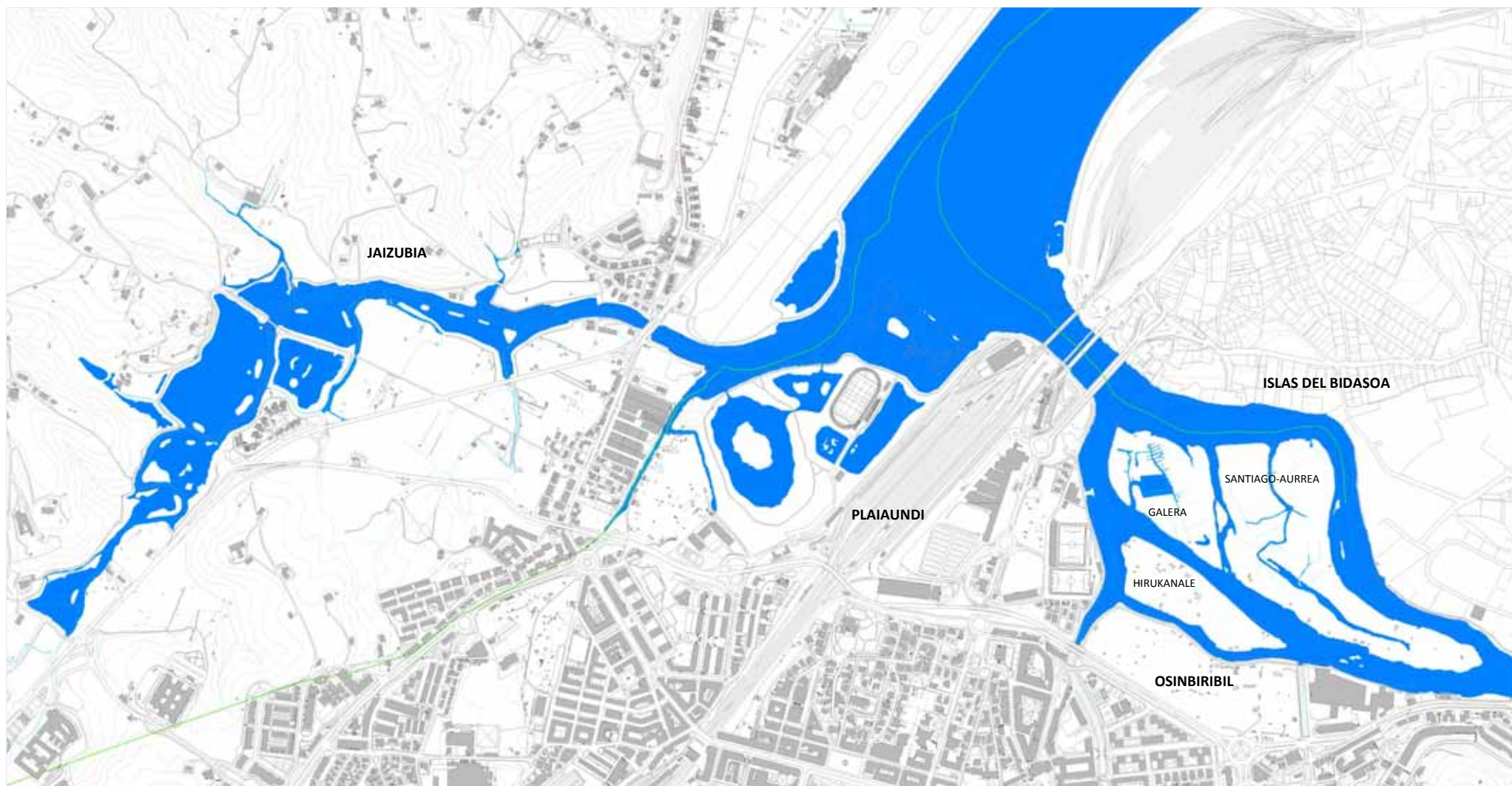
EXCLUSIONES DEL ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL:

- Acuerdo amplio para la exclusión del ámbito la zona de huertas de Vega Kosta en Hondarribia, que se regulará de forma autónoma desde el propio PGOU de Hondarribi y sus figuras de desarrollo.

GESTIÓN EXPROPIATORIA Y ADMINISTRACIONES ACTUANTES:

Si bien se repasan los diferentes procesos de gestión expropiatoria seguidos hasta la fecha, la incorporación automática al dominio público marítimo terrestre por aplicación de la Ley de Costas, de muchos de esos espacios, desde el plano técnico, no se identifica un papel natural de administración tractora para las expropiaciones y actuaciones de ampliación necesarias en el futuro.

1.0. ESTADO ACTUAL MARISMAS

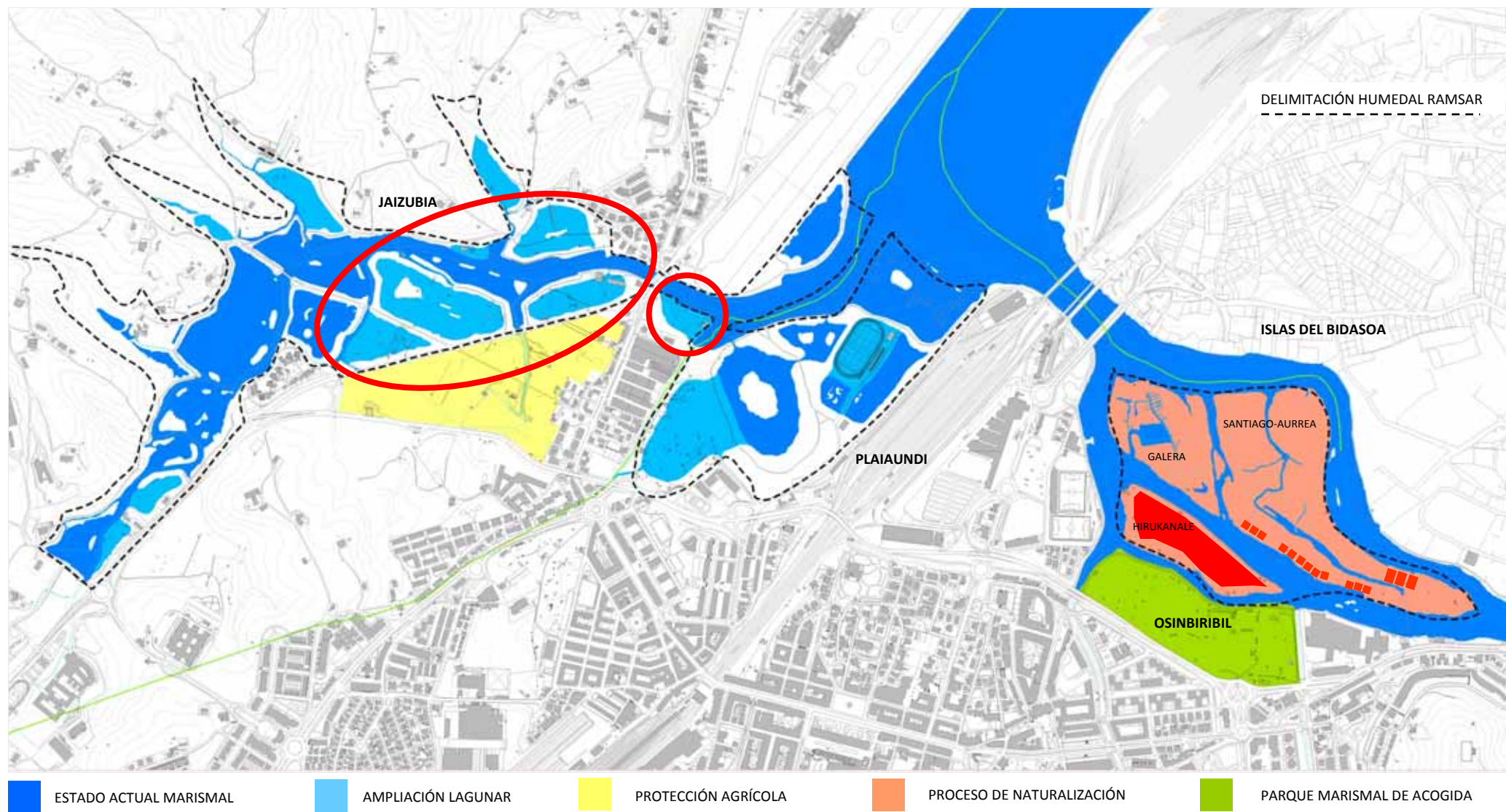


SUPERFICIE MARISMAL EN JAIZUBIA:
19.859 M2 AGUA DULCE Y 216.638 M2 AGUA SALADA. TOTAL: 236.497 M2

SUPERFICIE MARISMAL EN PLAIAUNDI:
22.653 M2 AGUA DULCE Y 210.594 M2 AGUA SALADA. TOTAL: 233.247 M2

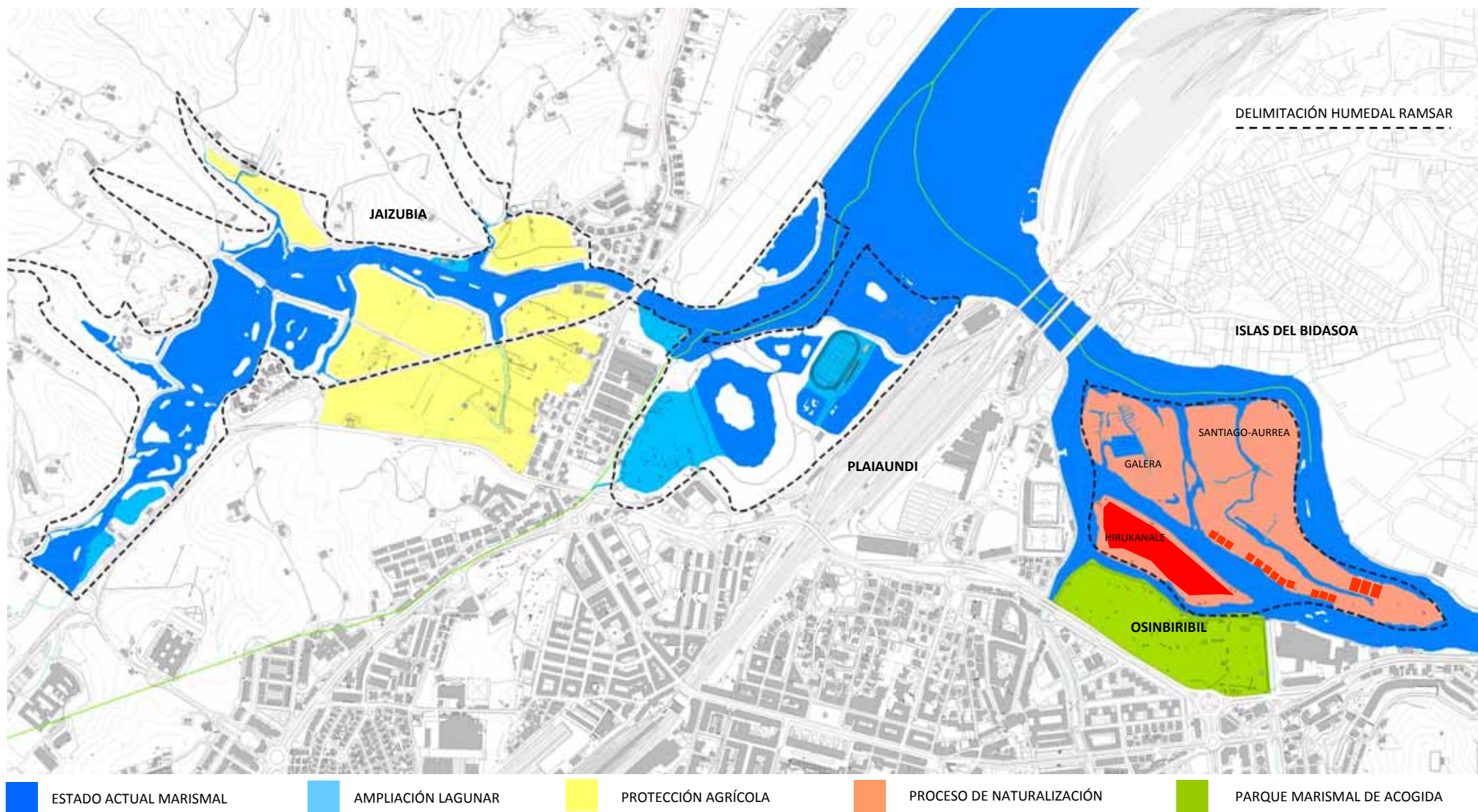
SUPERFICIE MARISMAL TOTAL: 469.744 M2

1.1. ALTERNATIVA A.1.1. GRAN AMPLIACIÓN

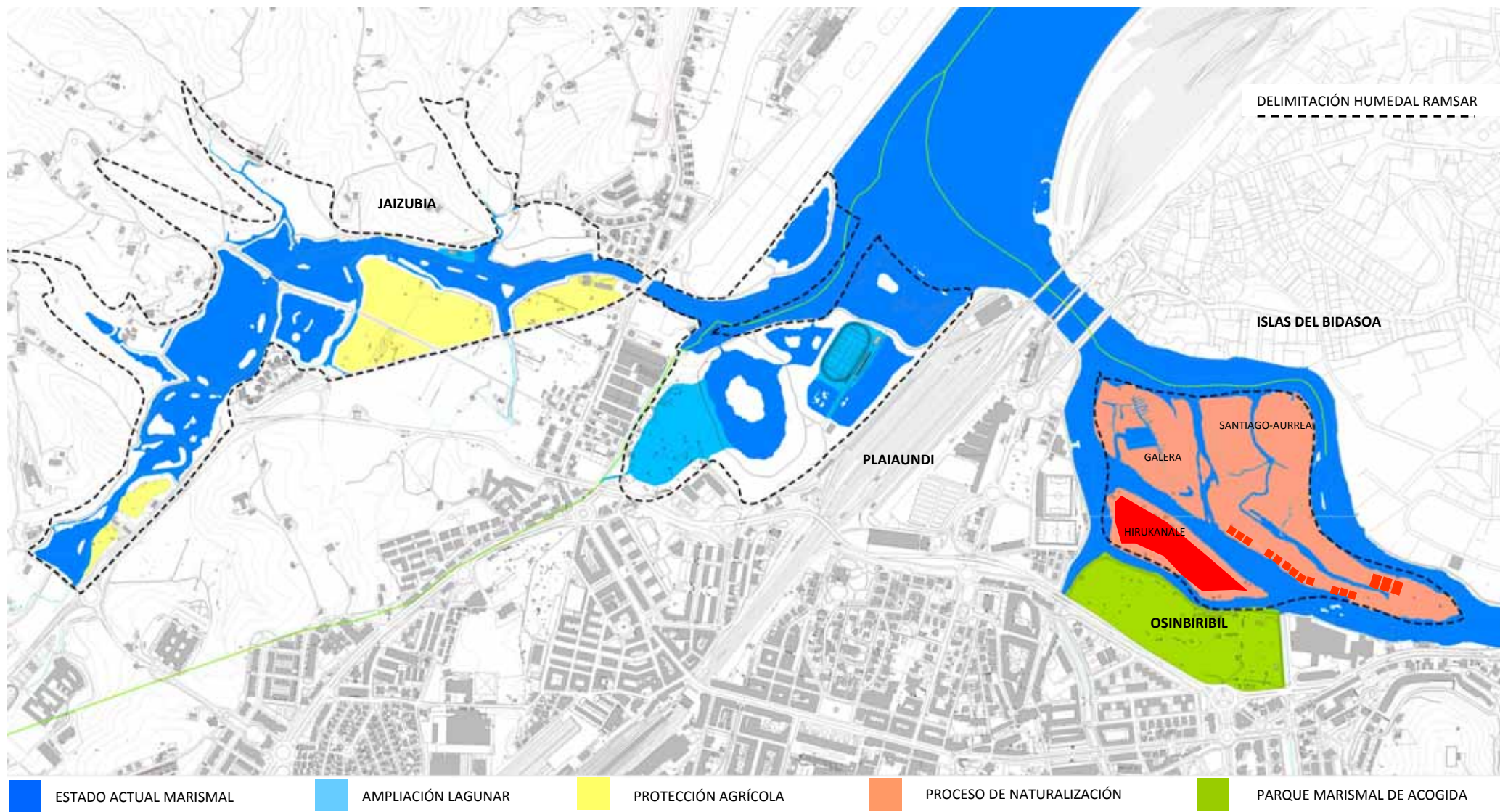
SELECCIONADA

1.2. ALTERNATIVA A.1.2. MEDIA AMPLIACIÓN

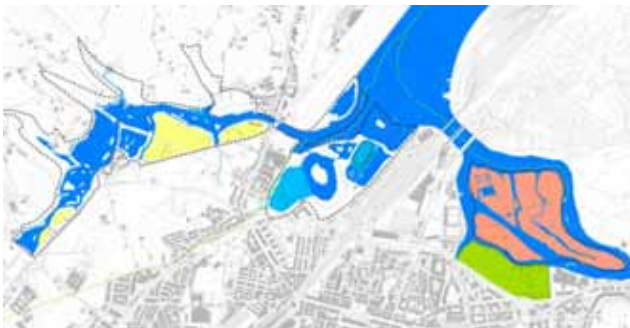
X



1.3. ALTERNATIVA A.1.3. PEQUEÑA AMPLIACIÓN



MEJORA Y AMPLIACIÓN DE MARISMAS. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

				VENTAJAS	INCONVENIENTES
A.1.1	GRAN AMPLIACIÓN	Se amplía la superficie marismal al total delimitación Ramsar. En Plaiaundi se amplía sobre la pista de rugby, huertas y punta de Mendelu. En Jaizubia se amplía sobre el chatarrero, huertas y desembocadura de arroyos. Protección agrícola al sur de la N-638. Naturalización de Islas del Bidasoa. Conformación de parque marismal de acogida en Osinbiribil.		• Máxima ampliación marismal, supone una mayor superficie de acogida de aves. • Se define la superficie de protección agrícola hasta el límite de las antiguas marismas garantizando la transición con el entorno más urbano.	• Se pierde una gran superficie agrícola, que favorece la pervivencia de especies como el sapo corredor. • Supone una gran inversión económica. • Supone una gestión muy complicada sobre todo, por la expropiación de tanto suelo necesario e instalaciones.
A.1.2	AMPLIACIÓN MEDIA	Se amplía la superficie marismal en Plaiaundi sobre la pista de rugby, huertas y punta de Mendelu. En Jaizubia sobre instalaciones del chatarrero y huertas junto al enlace del Hospital (actuación ZEC). El resto de Jaizubia: protección agrícola, también al sur de la GI638. Naturalización de Islas del Bidasoa. Conformación de parque marismal de acogida en Osinbiribil.		• El mantenimiento de la superficie de protección agrícola puede favorecer la pervivencia de especies faunísticas como el sapo corredor. • Se amplía la superficie de protección agrícola hasta el límite de las antiguas marismas garantizando la transición con el entorno urbano. • Se cumple la normativa ZEC en Jaizubia.	• Supone una gestión complicada sobre todo, por la expropiación del suelo necesario e instalaciones. • La transformación de la punta de Mendelu en humedal puede ser conflictiva con el uso aeroportuario.
A.1.3	PEQUEÑA AMPLIACIÓN	En Plaiaundi se amplía la superficie marismal sobre la pista de rugby y huertas. En Jaizubia sobre el chatarrero y el resto de Jaizubia con protección agrícola. Naturalización de Islas del Bidasoa. Conformación de parque marismal de acogida en Osinbiribil.		• Esfuerzo de gestión centrado y focalizado.	• Supone una gestión complicada sobre todo, por la expropiación del suelo necesario e instalaciones. • No se cumpliría la normativa ZEC en la cola de Jaizubia. • Se reduce la zona de protección agrícola.

2. CONEXIÓN ESPACIOS RED NATURA 2000 JAIZKIBEL-BIDASOA

2.0. CONECTIVIDAD ECOLÓGICA EN EL AREA

2.1. ESTUDIO DE VEGETACIÓN para el análisis de resistividad al paso de fauna

2.2. RESISTENCIA A LA CONECTIVIDAD DE FAUNA

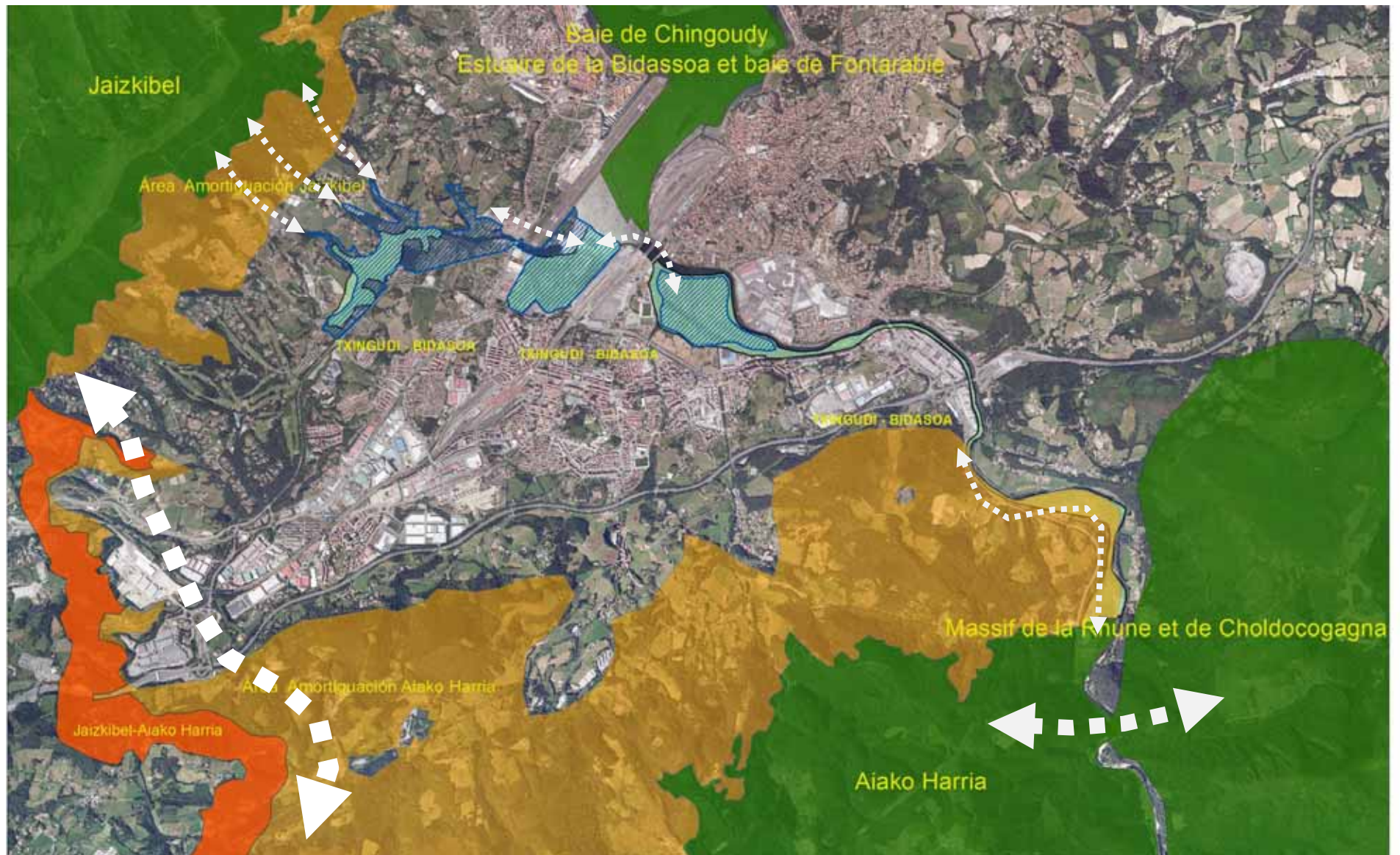
2.3. JAIZKIBEL-JAIZUBIA-PLAIAUNDI. Hipótesis de desplazamientos. Barreras.

2.4. BIDASOA. Hipótesis de desplazamientos. Barreras.

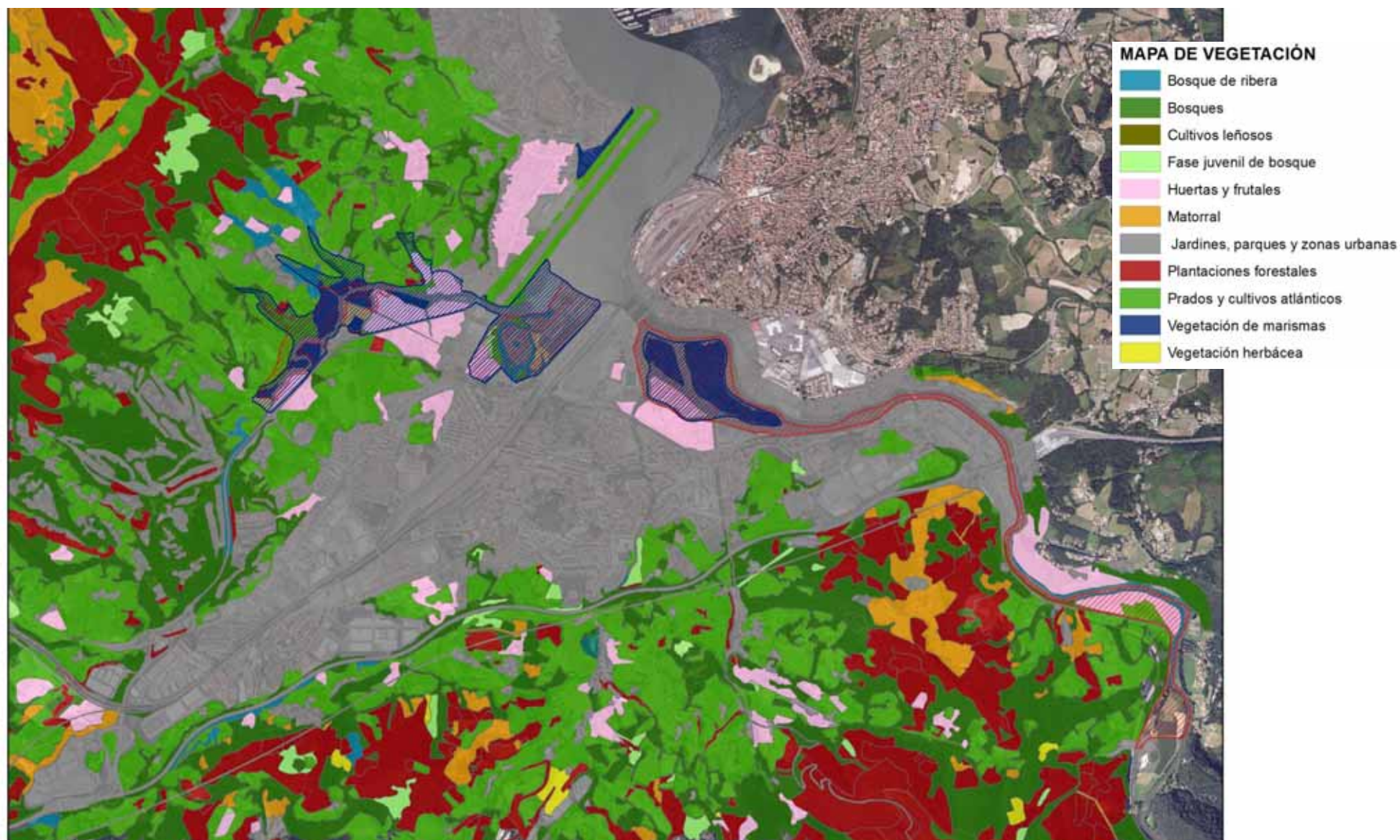
CONCLUSIONES:

- Ratificar la importancia del Corredor de Gaintxurizketa para la conexión de los espacios de Jaizkibel y Aiako Harria de la Red Natura 2000.
- Acuerdo de favorecer y optimizar la conexión entre Jaizkibel y la marisma de Jaizubia, aprovechando los cursos de agua existentes.
- Favorecer la capacidad de conexión del Bidasoa, mejorando las riberas del Bidasoa, tanto en sus tramos urbanos, como en los ámbitos rurales, en coherencia con las determinaciones ZEC.

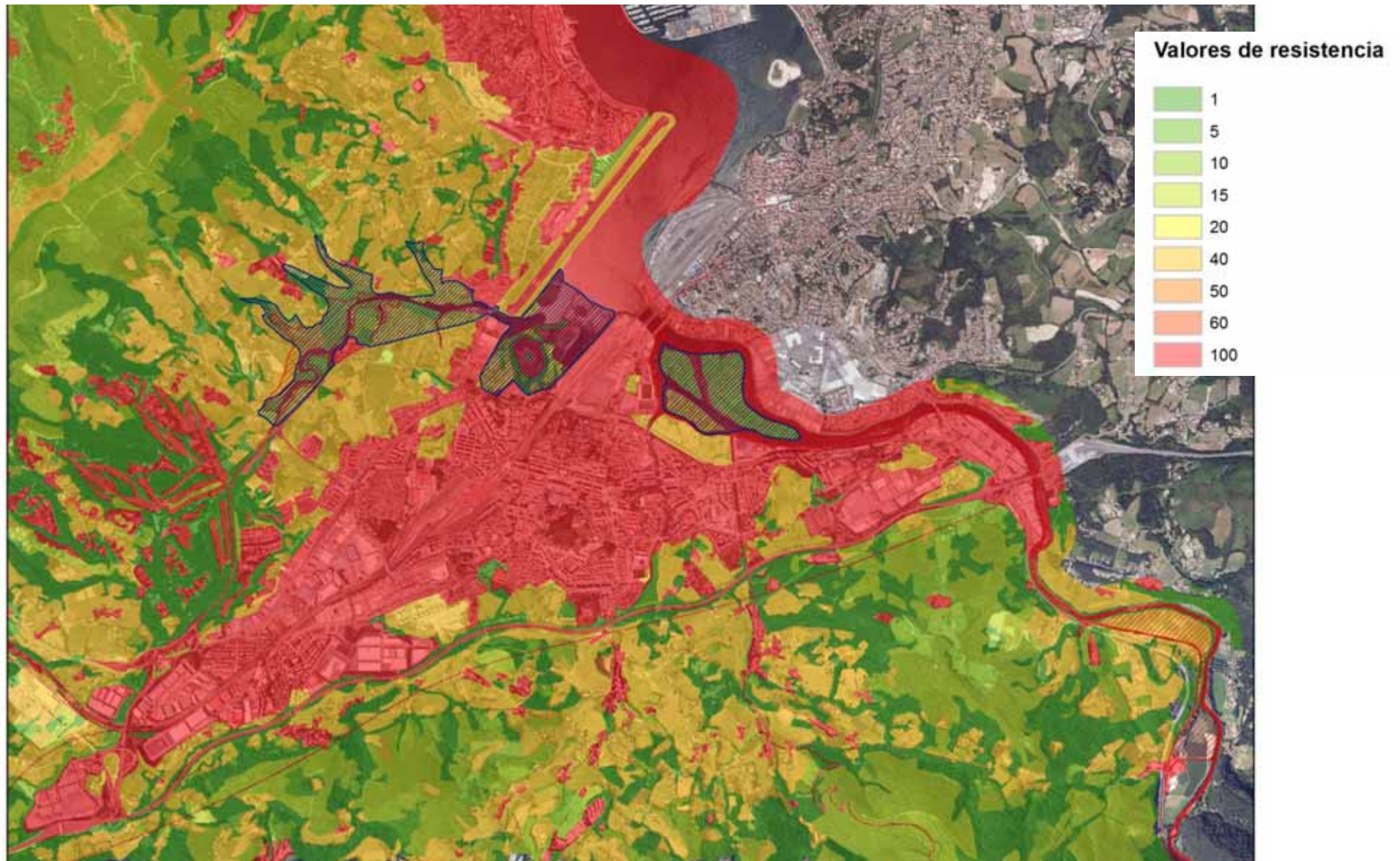
2.0. CONECTIVIDAD ECOLÓGICA EN EL AREA



2.1. ESTUDIO DE VEGETACIÓN para el análisis de resistividad al paso de fauna



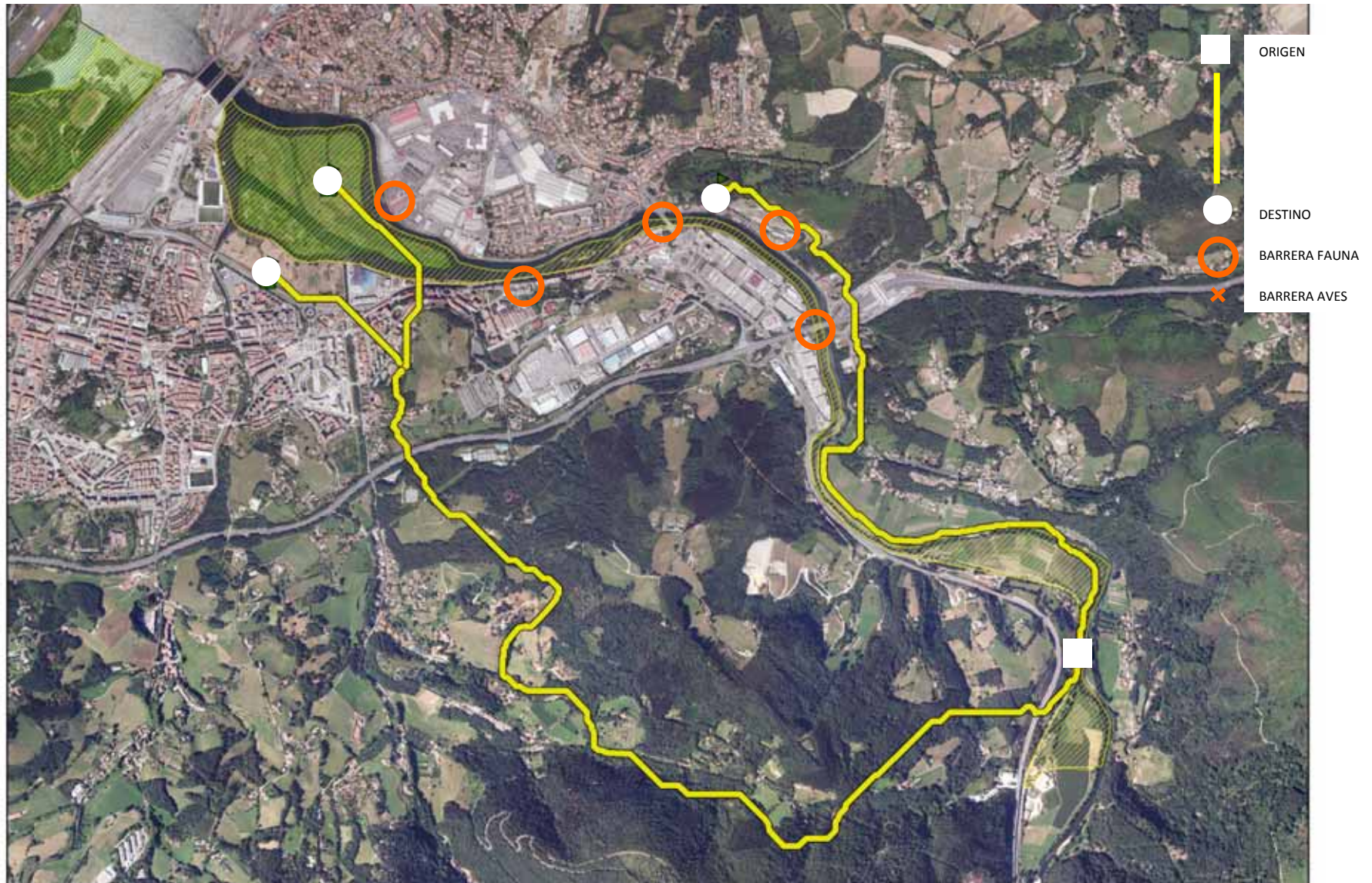
2.2. RESISTENCIA A LA CONECTIVIDAD DE FAUNA



2.3. JAIZKIBEL-JAIZUBIA-PLAIAUNDI. Hipótesis de desplazamientos por corredores de menor resistencia. Barreras



2.4. BIDASOA. Hipótesis de desplazamientos por corredores de menor resistencia. Barreras



En el debate afloraron tres puntos de vista diferentes para analizar las conexiones peatonales y ciclistas en el entorno de Txingudi:

La fragilidad de alguno de los hábitats de la marisma de Txingudi.

La recuperación urbana de los itinerarios continuos entorno al estuario.

La lógica de la bicicleta como medio de transporte.

CONCLUSIONES:

Tras analizar las alternativas, surgió un acuerdo amplio en el que se optaba por una doble elección:

- Se selecciona la Alternativa 3.1 en desarrollo del PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, con los criterios establecidos por la DF Gipuzkoa y conforme a su propia programación.
- Como propuesta de conexión local de borde de estuario, se selecciona la Alternativa 3.3.2. con doble paso inferior bajo las vías. Esta alternativa debería ser contrastada con ADIF, con la ayuda de ETS.

3. CONECTIVIDAD URBANA Y CICLABLE HENDAIA-IRUN-HONDARRIBIA

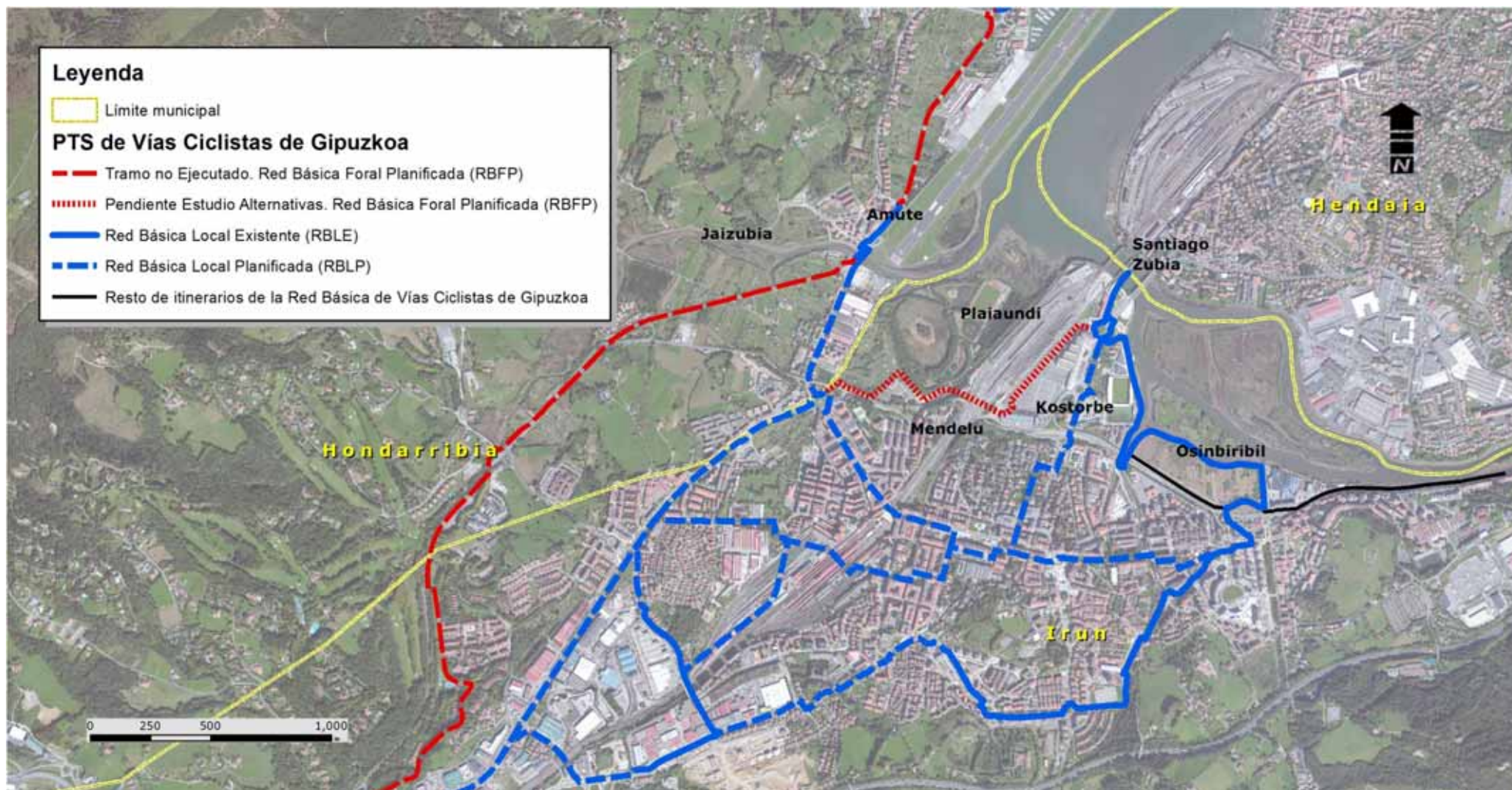
3.0. ESTADO ACTUAL RED CICLABLE Y PROPUESTAS DEL PTS DE VIAS CICLISTAS DE GIPUZKOA

3.1. ALTERNATIVA A.3.1. NUEVA VÍA CICLISTA Y PEATONAL EN PARALELO A LA ANTIGUA N1 (HOY GI636) **SELECCIONADA**

3.2. ALTERNATIVA A.3.2. NUEVA VÍA CICLISTA Y PEATONAL BORDEANDO PLAIAUNDI Y UTILIZANDO PASO EXISTENTE BAJO EL FERROCARRIL **X**

3.3. ALTERNATIVA A.3.3. NUEVA VÍA CICLISTA Y PEATONAL POR PIERRE LOTI. Con 5 variaciones. **SELECCIONADA A.3.3.2**

3.0. ESTADO ACTUAL DE RED CICLABLE Y PROPUESTAS DEL PTS VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA



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

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

Así la conectividad entre Hondarribia-Irun-Hendaia se produciría de forma interna, desde el puente de Amute y calle Mendelu de Hondarribi y ya en Irun, en paralelo a la antigua N1 (ahora GI636), paso sobre el ferrocarril, hasta Kostorbe y de ahí por la Avenida de Iparralde hasta el Puente de Santiago y cruzando sobre el Bidasoa llegar a Hendaia.

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

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

SECCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL FERROCARRIL



CALZADA ACTUAL
12 M

NUEVA VÍA
PEATONAL Y
CICLISTA
4 M



ALTERNATIVA 3.1

SELECCIONADA

CALLE MENDELU



ANTIGUA N1 (HOY GI636)



PUENTE SOBRE EL FERROCARRIL



AVENIDA DE IPARRALDE

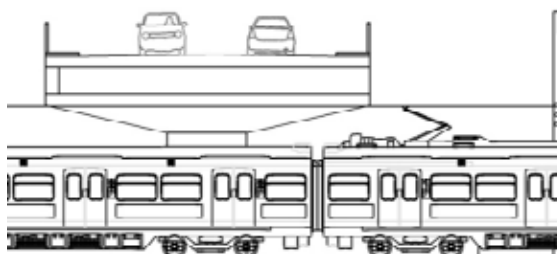


3.2. ALTERNATIVA A.3.2. NUEVA VÍA CICLISTA Y PEATONAL BORDEANDO PLAIAUNDI Y UTILIZANDO PASO EXISTENTE BAJO EL FERROCARRIL

El trazado es similar a la Alternativa 3.1 con la alternativa de bordear periféricamente Plaiaundi, pero utilizando un paso existente bajo el ferrocarril en lugar de atravesarlo por encima.

Así la conectividad entre Hondarribia-Irun-Hendaia se resolvería, desde el puente de Amute, bordeando periféricamente Plaiaundi, por detrás del instituto, de ahí hasta la boca del paso existente bajo el ferrocarril, saliendo en Kostorbe y por la Avenida de Iparralde hasta el Puente de Santiago.

SECCIÓN DEL PASO EXISTENTE BAJO EL FERROCARRIL



ALTURA DEL PASO
2,20 M



ALTERNATIVA 3.2

X



PASO EXISTENTE BAJO EL FERROCARRIL



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

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

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

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



LINDERO CON MENDELU



AVENIDA PIERRE LOTI



PUENTE FFCC SOBRE BIDASOA



PUENTE ffcc ETS SOBRE BIDASOA



3.3. 1. VARIACIÓN 3.3.1. Paso inferior existente ffcc ADIF y paso a nivel ffcc ETS

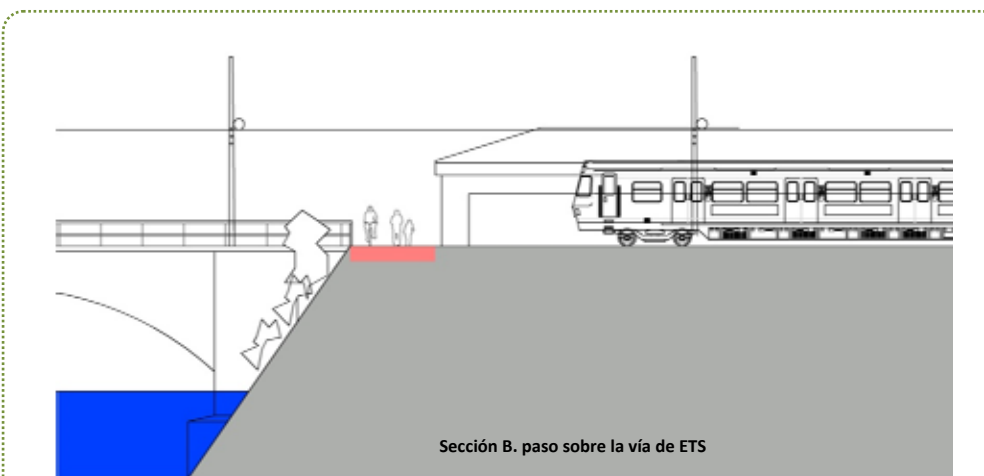
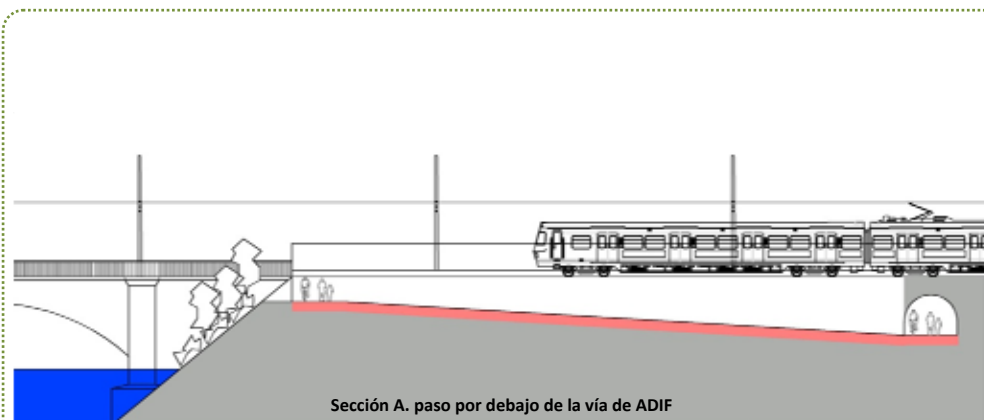
ALTERNATIVA 3.3.1

X



El paso desde Pierre Loti hasta el Puente de Santiago se solventaría, utilizando un túnel existente bajo la línea de ffcc de Adif. Para ello habría que desarrollar una rampa de unos 76 m de longitud para alcanzar la cota -4 m del paso existente y otra de igual longitud tras pasar por el túnel.

El paso sobre la vía de ETS (topo) se realizaría a nivel, con los mecanismos de seguridad oportunos, considerando este ferrocarril como un tranvía urbano.



3.3. 2. VARIACIÓN 3.3.2. Nuevo paso inferior ffcc ADIF y paso a nivel ffcc ETS o nuevo paso inferior ffcc ETS.

ALTERNATIVA 3.3.2

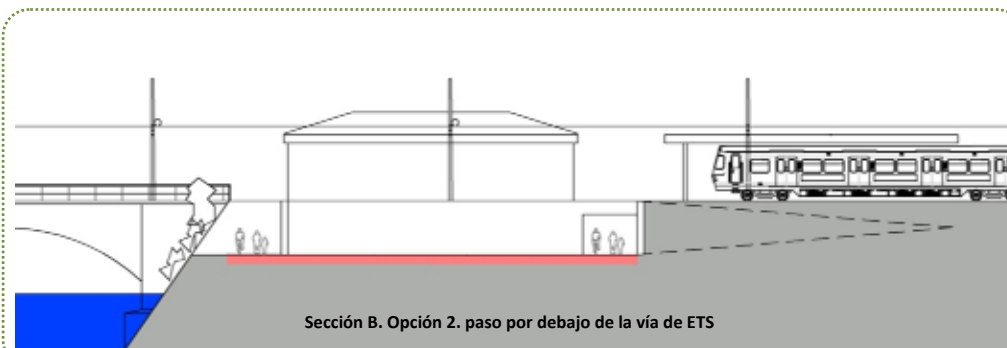
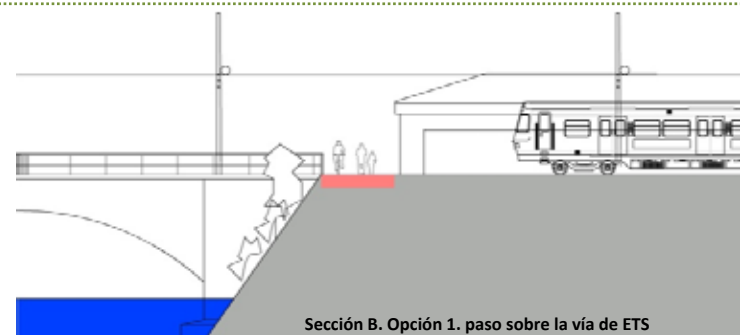
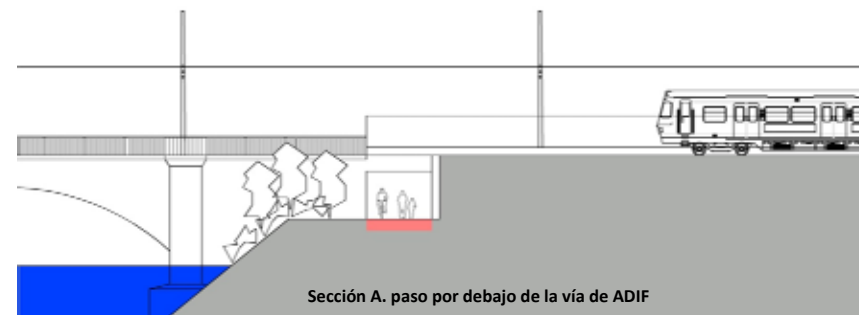
SELECCIONADA



El paso desde Pierre Loti hasta el Puente de Santiago se resolvería, mediante un nuevo paso inferior bajo la línea de ffcc de Adif, mientras que para el paso de la vía de ETS se plantean dos opciones:

Opción 1. Paso a nivel sobre la vía de ETS.

Opción 2. Nuevo paso inferior bajo la vía de ETS, a la altura del apeadero. Posteriormente se recuperaría cota mediante doble rampa hasta el edificio de la Antigua Aduana.



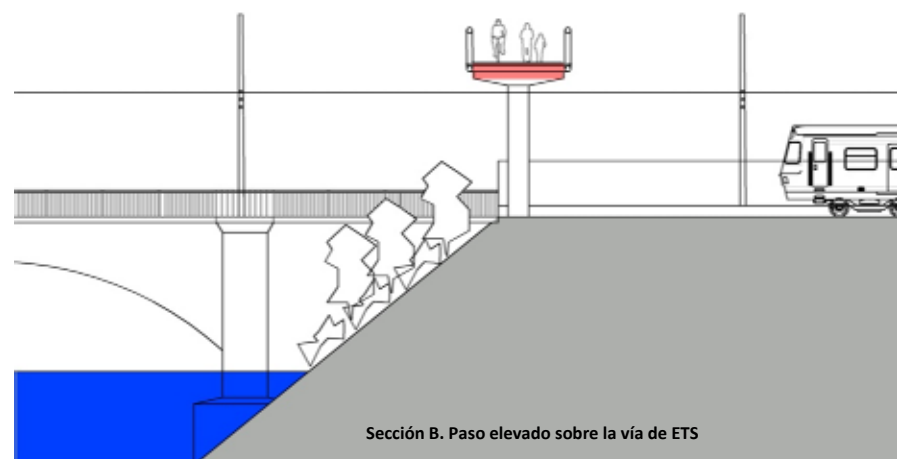
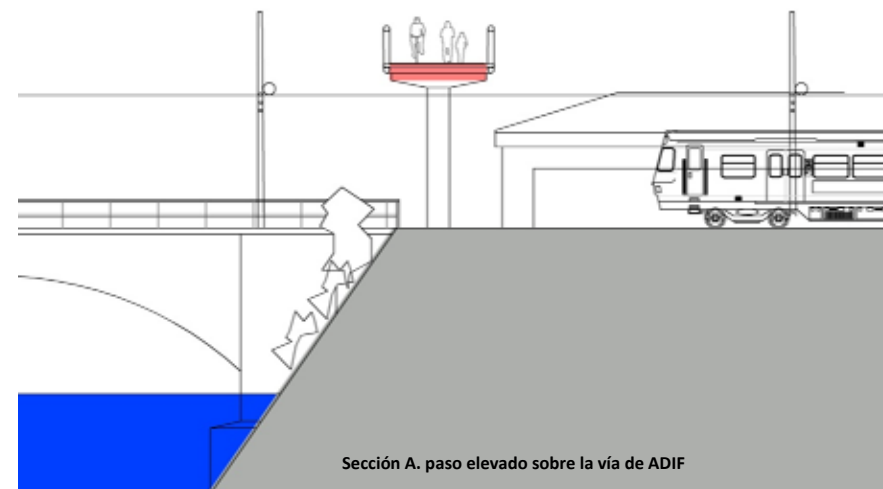
3.3.3. VARIACIÓN 3.3.3. Paso elevado sobre los 3 puentes.

ALTERNATIVA 3.3.3 X



El paso desde Pierre Loti hasta el Puente de Santiago se solventaría, mediante un paso elevado sobre los tres puentes, incluidos el de Santiago.

La dificultad estribaría en encajar las rampas para salvar unos 6 m de altura, gálibo necesario sobre las vías ferroviarias. En todo caso desde Pierre Loti hay distancia suficiente para asumir la pendiente y en el puente de Santiago se podría desarrollar la solución mediante doble rampa.



3.3.4. VARIACIÓN 3.3.4. Paso bajo los 3 puentes.

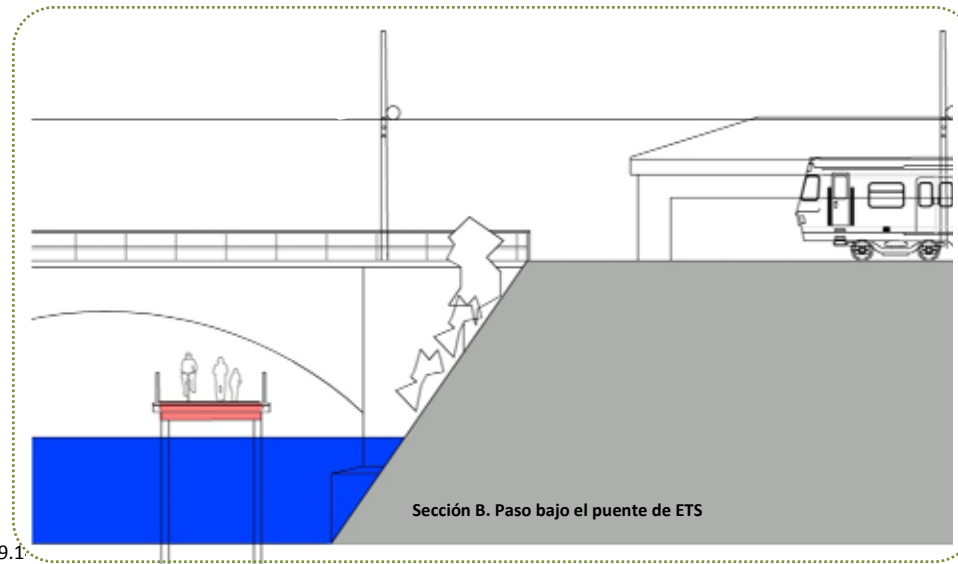
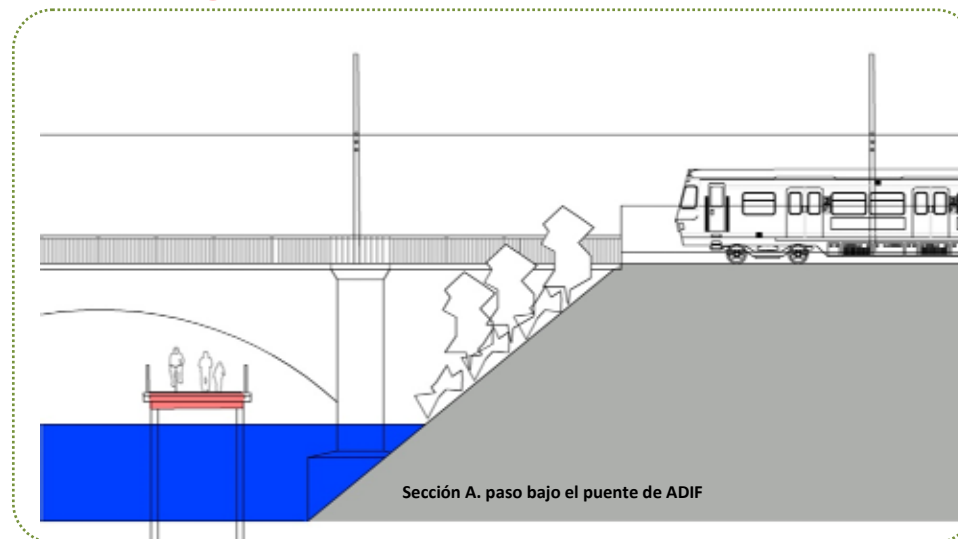
ALTERNATIVA 3.3.4

X



El paso desde Pierre Loti hasta el Puente de Santiago se solventaría, mediante un paso inferior bajo los tres puentes, incluidos el de Santiago, utilizando estructura similar a la desarrollada en la orilla francesa.

La dificultad estribaría en encajar las rampas para ascender y descender a la lámina de agua. En todo caso desde Pierre Loti hay distancia suficiente para asumir la pendiente y en el puente de Santiago se podría desarrollar mediante doble rampa. Otra dificultad sería la justificación de la merma de capacidad de desagüe de los puentes actuales, en caso de avenidad.



3.3.5. VARIACIÓN 3.3.5. Quinto puente sobre el Bidasoa

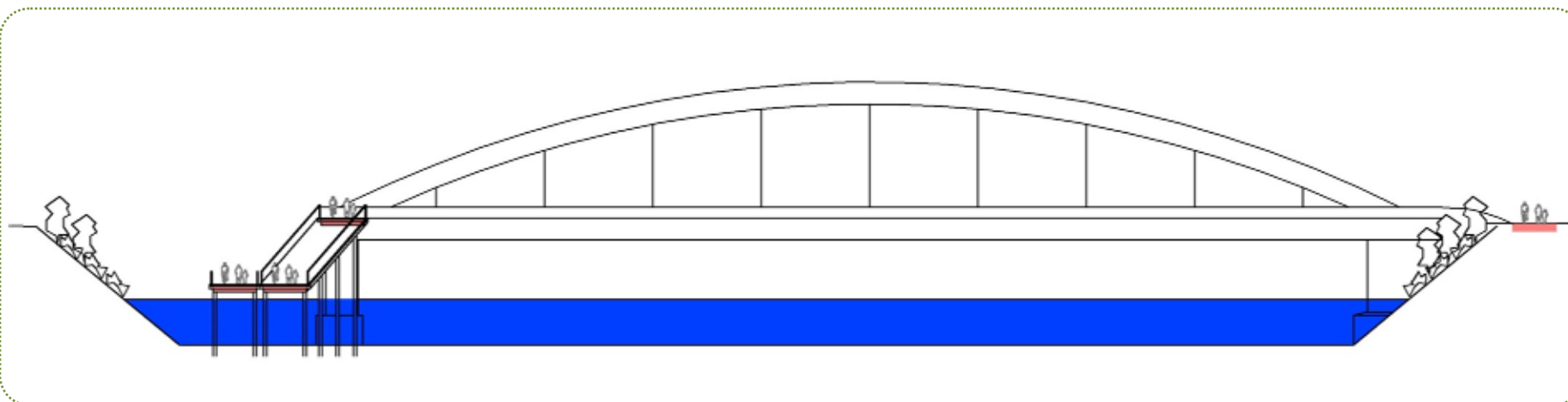
ALTERNATIVA 3.3.5

X



El paso desde Pierre Loti hasta el Puente de Santiago se solventaría, mediante un nuevo puente sobre el Bidasoa, que a través de una pequeña rampa conectaría en el punto de donde sale la actual pasarela de Hendaia.

La conexión entre Plaiaundi y Kostorbe, implicaría la utilización del ascensor de Hendaia y el cruce del Puente de Santiago.



CONECTIVIDAD URBANA Y CICLABLE HENDAIA-IRUN-HONDARRIBIA. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

A.3.1

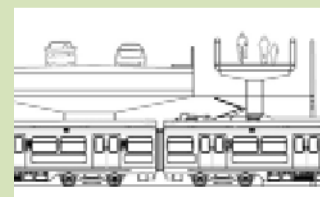
SELECCIONADA

EN PARALELO A LA ANTIGUA N1 (GI-636)
Implantación de un bidegorri paralelo a la GI-636 mediante estructura adosada. La conexión con Amute se puede realizar mediante reordenación de la GI-2134 o aprovechando espacio obtenido tras desvío de la regata Mendelu.



VENTAJAS

- Permite cerrar el cinturón de vías ciclistas de Irún.
- Alternativa complementaria a otros itinerarios.



INCONVENIENTES

- Itinerario alejado del entorno de Plaiaundi.
- Técnicamente compleja al requerir estructuras adosadas a la carretera GI-636.

A.3.2

X

UTILIZANDO PASO EXISTENTE BAJO EL FFCC
Acondicionamiento del paso inferior bajo las vías de Renfe. Reordenación del entorno ferroviario para su adecuación como itinerario ciclista.



- Infraestructura de paso en condiciones aceptables.
- Baja inversión para la ejecución de las obras de acondicionamiento.



- Itinerario alejado del entorno de Plaiaundi.
- Necesidad de cesión de espacios y de uso de infraestructuras existentes por parte Renfe.
- Paso inferior de gran longitud. Causa sensación de inseguridad.
- Gálibo de sólo 2,2 m no siendo factible su ampliación.

A.3.3

SELECCIONADA

POR PIERRE LOTI
5 variaciones

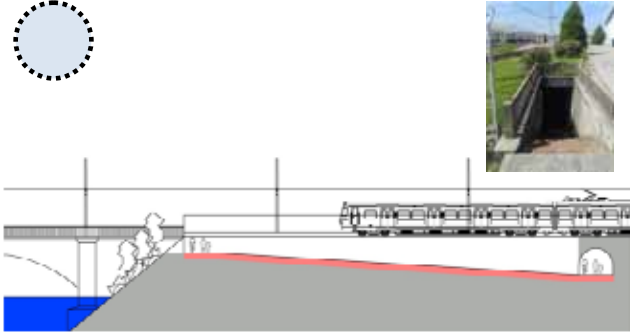
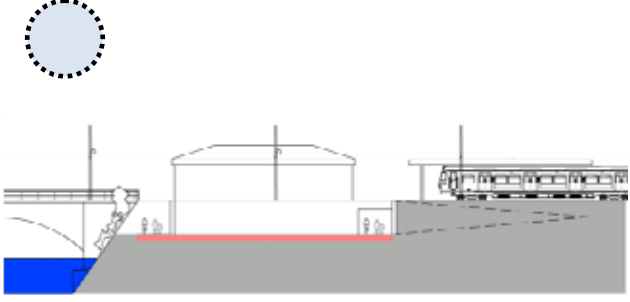
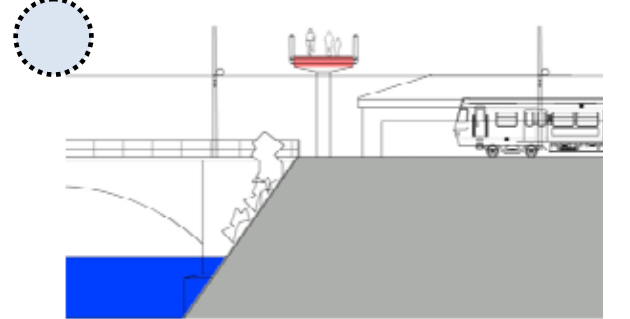


- Trazado ya ejecutado a lo largo de Pierre Loti.
- Tráficos compatibles.
- Vistas y gran calidad del itinerario.
- Relación con Plaiaundi.
- Itinerario complementario con los anteriores.

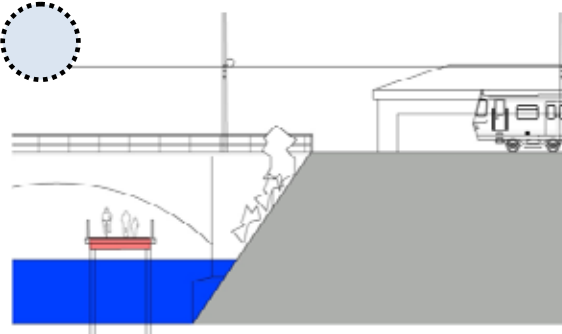
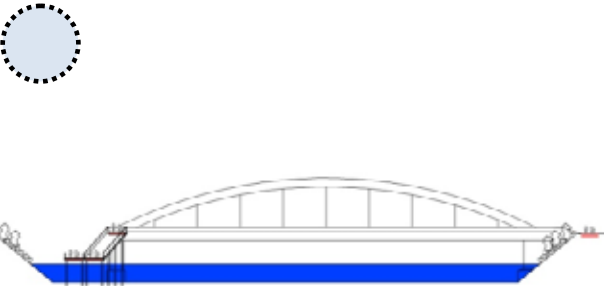
- Resolución conexión junto a los puentes que se analiza en **5 variaciones**.



CONECTIVIDAD URBANA Y CICLABLE HENDAIA-IRUN-HONDARRIBIA. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

			VENTAJAS	INCONVENIENTES
A.3.3.1 	PASO INFERIOR EXISTENTE BAJO FFCC ADIF Y PASO A NIVEL FFCC ETS Acondicionamiento del paso inferior bajo las vías de Renfe. Reordenación del entorno ferroviario para su adecuación como itinerario ciclista. Paso a nivel por las vías de ETS.		- Infraestructura de paso en condiciones aceptables. - Itinerario colindante con el entorno de Plaiaundi.	- Necesidad de cesión de espacios y de uso de infraestructuras existentes por parte ADIF. - Trazado incómodo para el ciclista para acceder al paso inferior. - Necesidad de ejecución de nuevas rampas de entrada y de salida del paso inferior con geometrías aptas para ciclistas. - Paso a nivel de las vías de ETS. Sin embargo el tranvía tiene una frecuencia y una velocidad de paso bajas.
A.3.3.2 	DOS NUEVOS PASOS INFERIORES FFCC ADIF Y ETS O PASO A NIVEL FFCC ETS Ejecución de 2 nuevos pasos inferiores bajo las vías de Renfe y de ETS. El paso bajo las vías de ETS debe ser esviado dada la dificultad de realización en la zona cercana al estribo del puente. Una variante de trazado consiste en ejecutar un paso a nivel de las vías de ETS suprimiendo el paso esviado.		- Itinerario colindante con el entorno de Plaiaundi. - Oportunidad para poner en valor un entorno degradado, suavizando el borde de la playa de vías de ADIF. - Trazado amable con el ciclista y con el peatón.	- Necesidad de cesión de espacios por parte ADIF. - Alternativa técnicamente compleja y con una alta inversión dado que los pasos inferiores deben ser hincados. - En la variante de un solo paso inferior, es necesario el cruce a nivel de las vías de ETS. Sin embargo el tranvía tiene una frecuencia y una velocidad de paso bajas.
A.3.3.3 	PASO ELEVADO SOBRE LOS 3 PUENTES Acondicionamiento del paso inferior bajo las vías de Renfe. Reordenación del entorno ferroviario para su adecuación como itinerario ciclista.		- Itinerario colindante con el entorno de Plaiaundi. - Ejecución no excesivamente compleja. - Coste de inversión menor comparado con los pasos inferiores de nueva ejecución.	- Estructura aparatosa debido a la gran altura que debe tener para cumplir los requisitos de gálibo sobre las vías férreas. - Impacto al paisaje de la frontera. - Necesidad de disponibilidad de amplio espacio para ubicación de rampas de acceso en zona recientemente urbanizada. - Necesidad de cesión de espacios por parte ADIF.

CONECTIVIDAD URBANA Y CICLABLE HENDAIA-IRUN-HONDARRIBIA. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

			VENTAJAS	INCONVENIENTES
A.3.3.4 	PASO BAJO LOS 3 PUENTES Acondicionamiento del paso inferior bajo las vías de Renfe. Reordenación del entorno ferroviario para su adecuación como itinerario ciclista. Paso a nivel por las vías de ETS.		- Itinerario colindante con el entorno de Plaiaundi. - No es necesaria la cesión de terrenos por parte de ADIF. - Un paso bajo puente similar al existente en la margen de Hendaia no requiere una gran inversión.	- El paso bajo los puentes, por cuestiones de gálibo, debe realizarse por el medio de los arcos. - Justificación hidrodinámica no evidente a priori dadas las características de las corrientes en esa zona. - Tramitación previsiblemente compleja ante la Dirección General de Costas y URA.
A.3.3.5 	PASARELA SOBRE EL RÍO BIDASOA Ejecución una nueva pasarela transfronteriza sobre el río Bidasoa de 130 m de longitud..		- Itinerario colindante con el entorno de Plaiaundi. - Se podría convertir en una estructura emblemática para la zona.	- Necesidad de coordinación de autoridades transfronterizas. - Alternativa técnicamente compleja y con una alta inversión. - No permite una conexión directa entre la estación de ETS-Kostorbe y Plaiaundi.

CONCLUSIONES:

- Visto Bueno a los pasos inferiores Alternativa A.4.1, incluyendo paso de fauna.

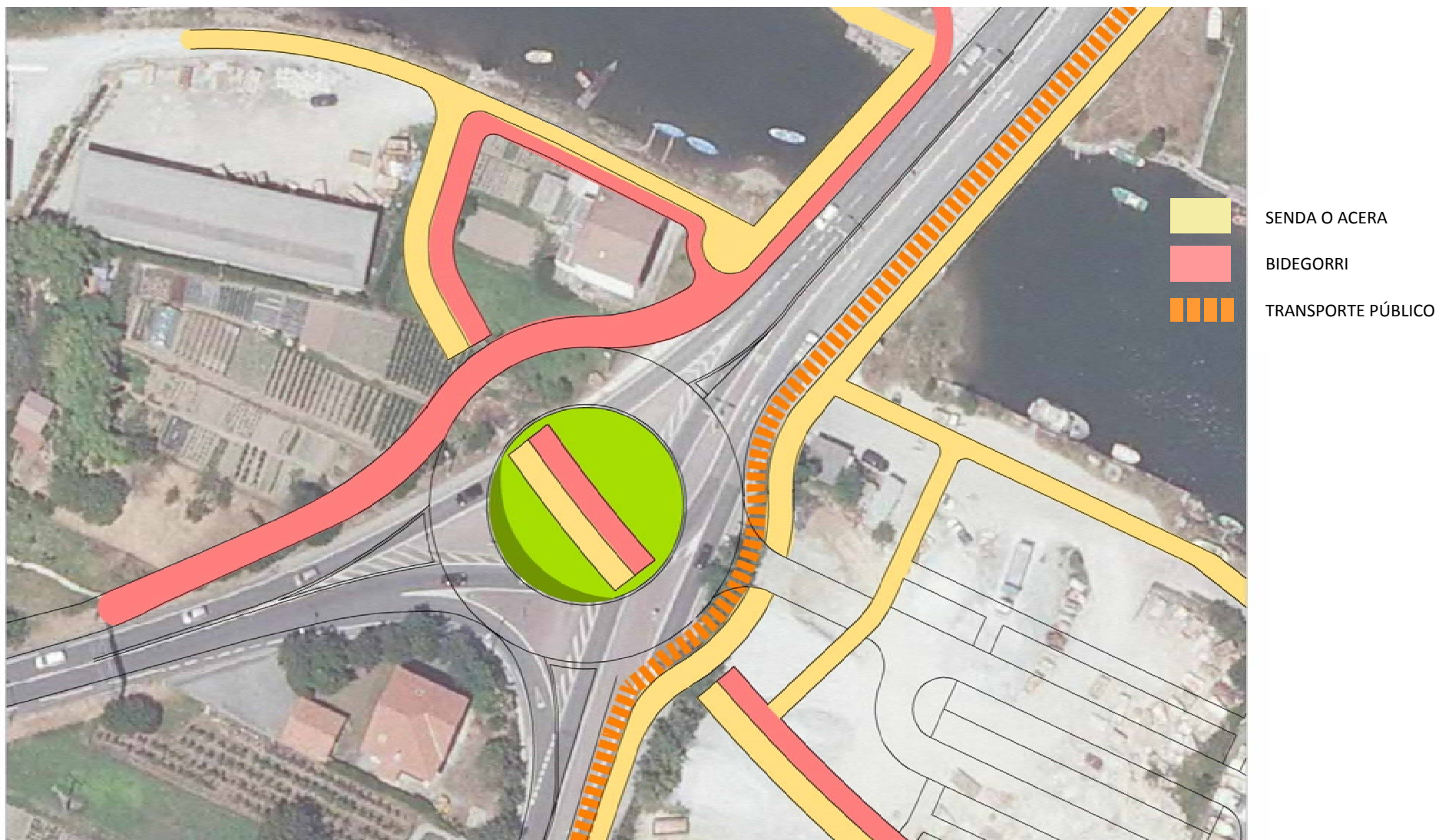
Opinión contraria de Patxo de León (Ayuntamiento de Hondarribia), que considera que ese paso se puede realizar mediante control semafórico y paso de cebra, es decir, tal y como está hoy día.

4. CONECTIVIDAD PLAIAUNDI-JAIZUBIA NUDO DE AMUTE

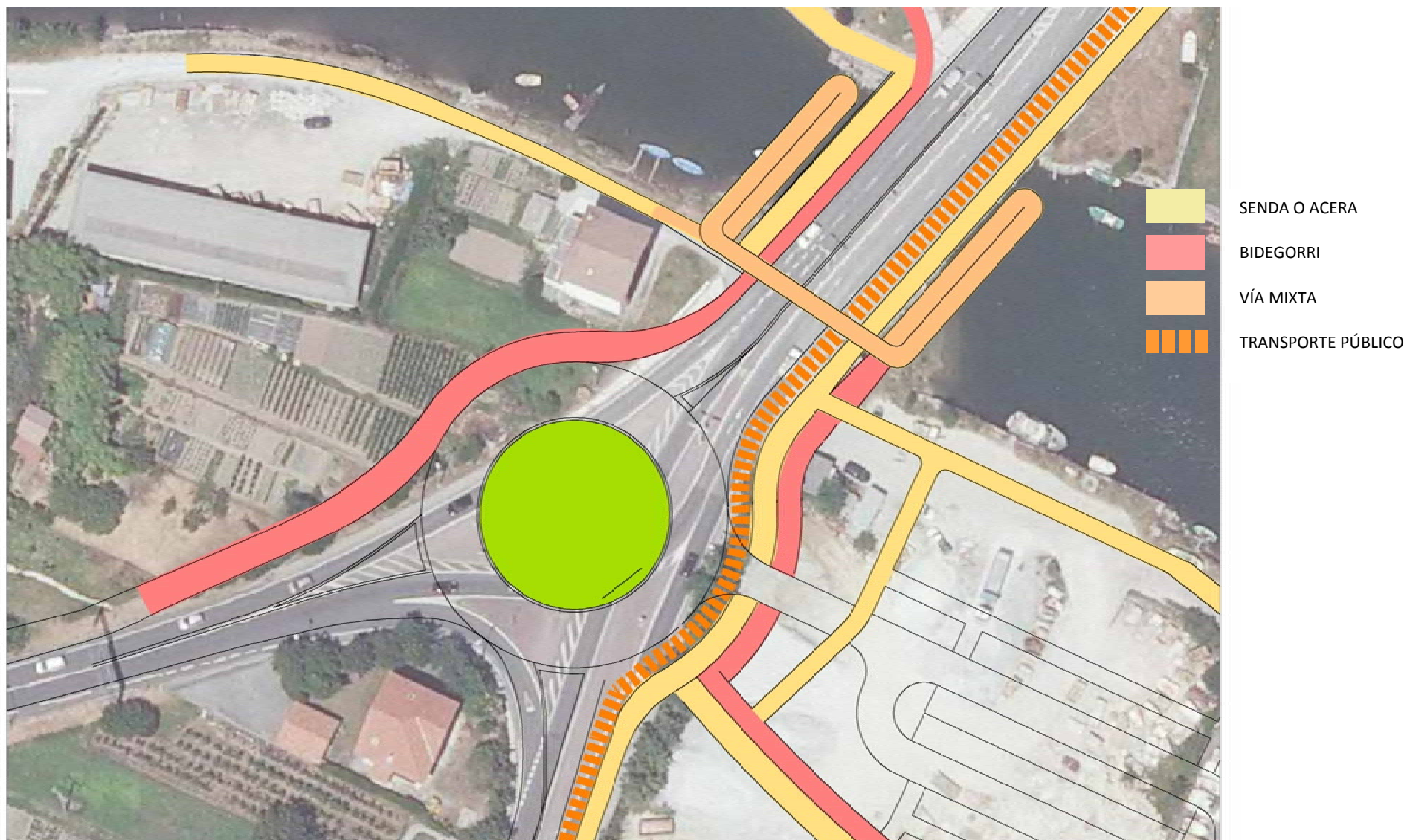
4.0. ESTADO ACTUAL CRUCE DE AMUTE



4.1. ALTERNATIVA A.4.1. PASO INFERIOR BAJO ROTONDA, PARKING Y CARRIL DE TRANSPORTE PÚBLICO

SELECCIONADA

4.1. ALTERNATIVA A.4.2. PASO ELEVADO PARA BICIS Y PEATONES, PARKING Y CARRIL TRANSPORTE PÚBLICO



CONECTIVIDAD PLAIAUNDI-JAIZUBIA. NUDO DE AMUTE. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

A.4.1

SELECCIONADA



PASO INFERIOR ROTONDA

La DFG ha proyectado una rotonda en el nudo de Amute. Esta rotonda incluye carriles bici y de peatones por sus bordes. LA alternativa consiste en la ejecución de un paso bajo esta estructura con la posibilidad de incluir una sección abierta a su paso por el centro de la rotonda.



VENTAJAS

- Actuación que se puede realizar simultáneamente con la ejecución de la rotonda.
- Solución técnicamente sencilla (no requiere hincas) y con una moderada inversión.
- Las cotas de empalme a los dos lados del paso inferior son menores que la rasante del vial proyectado, minimizando la excavación.
- Requiere tramitación ante el Dpto. de Movilidad e Infraestructuras Viarias de la DFG, entidad promotora del PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.

INCONVENIENTES

- Si se ejecuta tras la construcción de la rotonda puede generar una sensación de descoordinación de las administraciones por parte de la ciudadanía.

A.4.2

X



PASASERLA SOBRE NUDO AMUTE

Ejecución una nueva pasarela el nudo de Amute de 40 m de longitud.



- Coste de implantación no depende de la simultaneidad de los trabajos de construcción de la rotonda.
- Requiere tramitación ante el Dpto. de Movilidad e Infraestructuras Viarias de la DFG, entidad promotora del PTS de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.

- Estructura aparatosa debido a la gran altura que debe tener para cumplir los requisitos de gálibo sobre el vial.
- Necesidad de disponibilidad de amplio espacio para ubicación de rampas de acceso.
- Inversión más elevada que en el caso del paso inferior.
- Negociación con AENA por incidencia en el cono de aproximación



Se constataron las dificultades para cumplir este viejo objetivo.

También el grado de vinculación de la normativa ZEC, la supervisión de la UE en su cumplimiento, el plazo de 6 años.

Se dejó constancia de la fase de desarrollo urbanístico del Parque Tecnológico de Zubieta, en el que se está a punto de conveniar entre los Ayuntamientos y Parque Tecnológico de Miramón, la redacción de un Plan de Compatibilización.

Se constató la dificultad del momento actual de crisis, para viabilizar esta promoción.

Desde el punto de vista de Hondarribi, la necesidad de unas garantías ciertas para abordar una gestión urbanística agresiva (la obtención anticipada de los suelos para las instalaciones deportivas) y la resolución de un problema del municipio vecino.

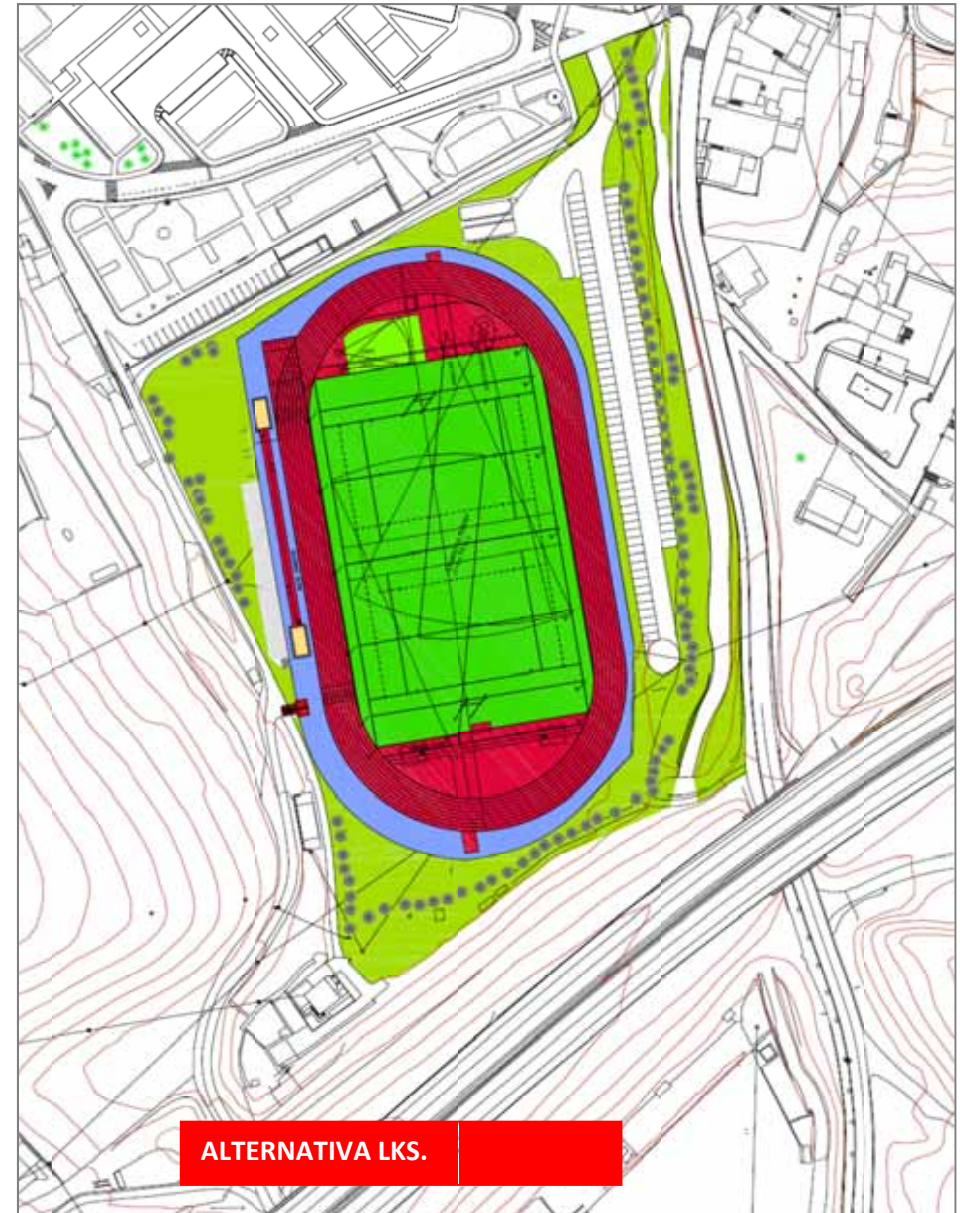
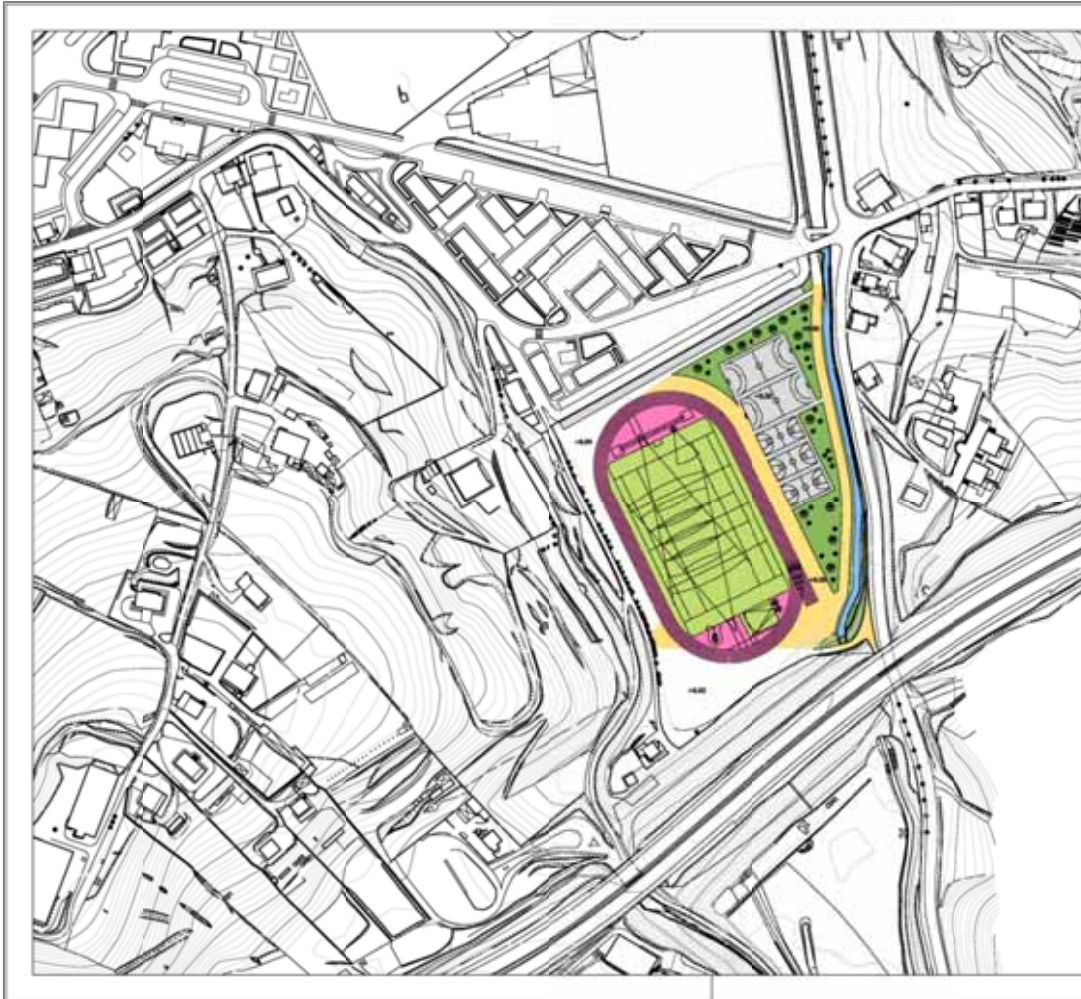
CONCLUSIONES:

- Apoyo cauto a la Alternativa de Zubieta y siempre que se garanticen plazos.
- Necesidad de unos indicadores de avance en la gestión de Zubieta.
- Necesidad de un plan B en otro caso. En ese sentido, se aprecian las ventajas de Arbes. LKS presenta un esquema de análisis de cabida de las instalaciones.
- Posibilitar la opción de Arbes en el PGOU de Irun, mediante su modificación puntual.
- Posibilidad incluso de un Plan C: utilizar otras instalaciones (en Hendaia u Hondarribi) en tanto no se habiliten las nuevas.

5. REUBICACIÓN CAMPO DE RUGBY Y PISTAS DE ATLETISMO



SELECCIONADA COMO PLAN B







PROPUESTA 3 - AREA DE PUIANA
PROPUESTA DE ORDENACION

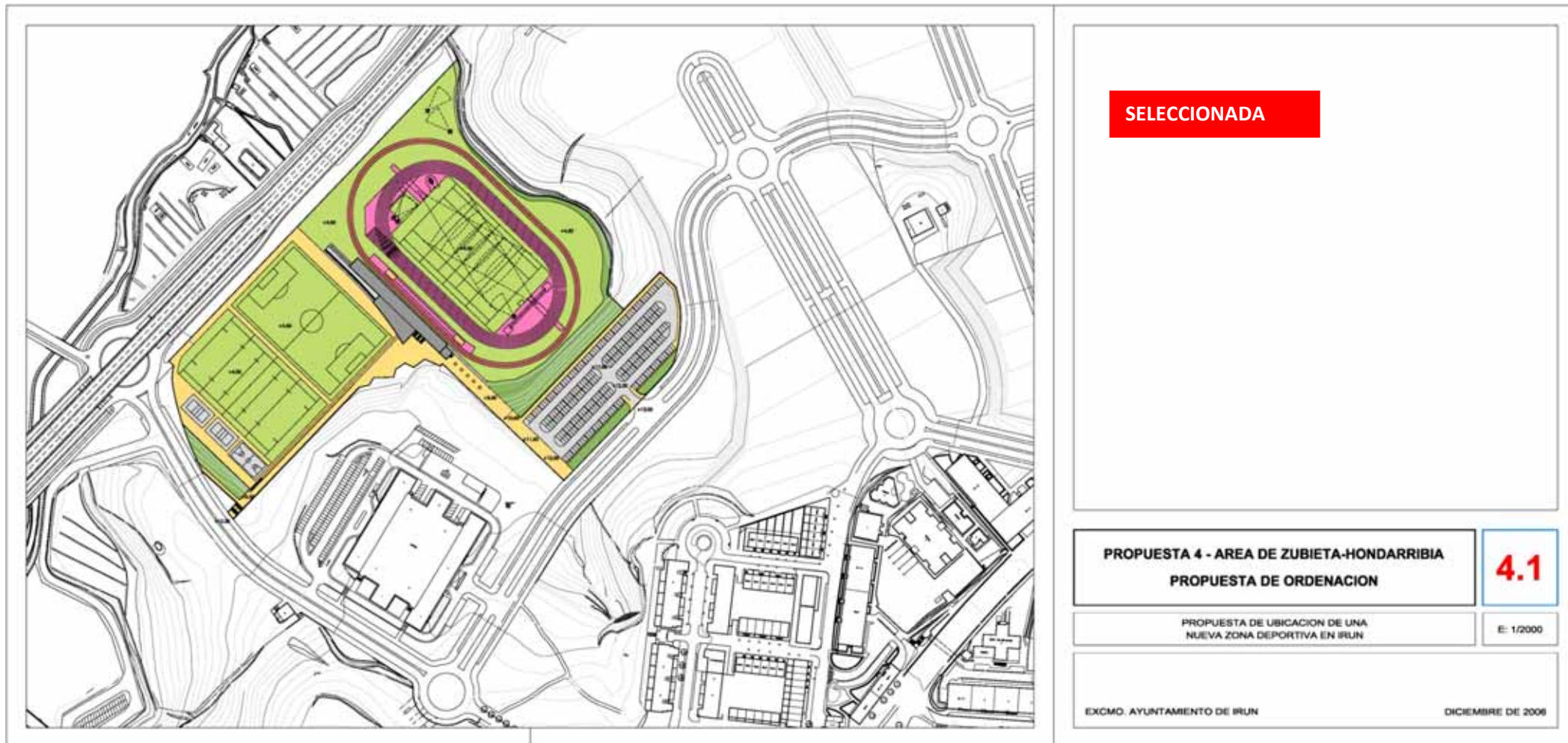
3.1

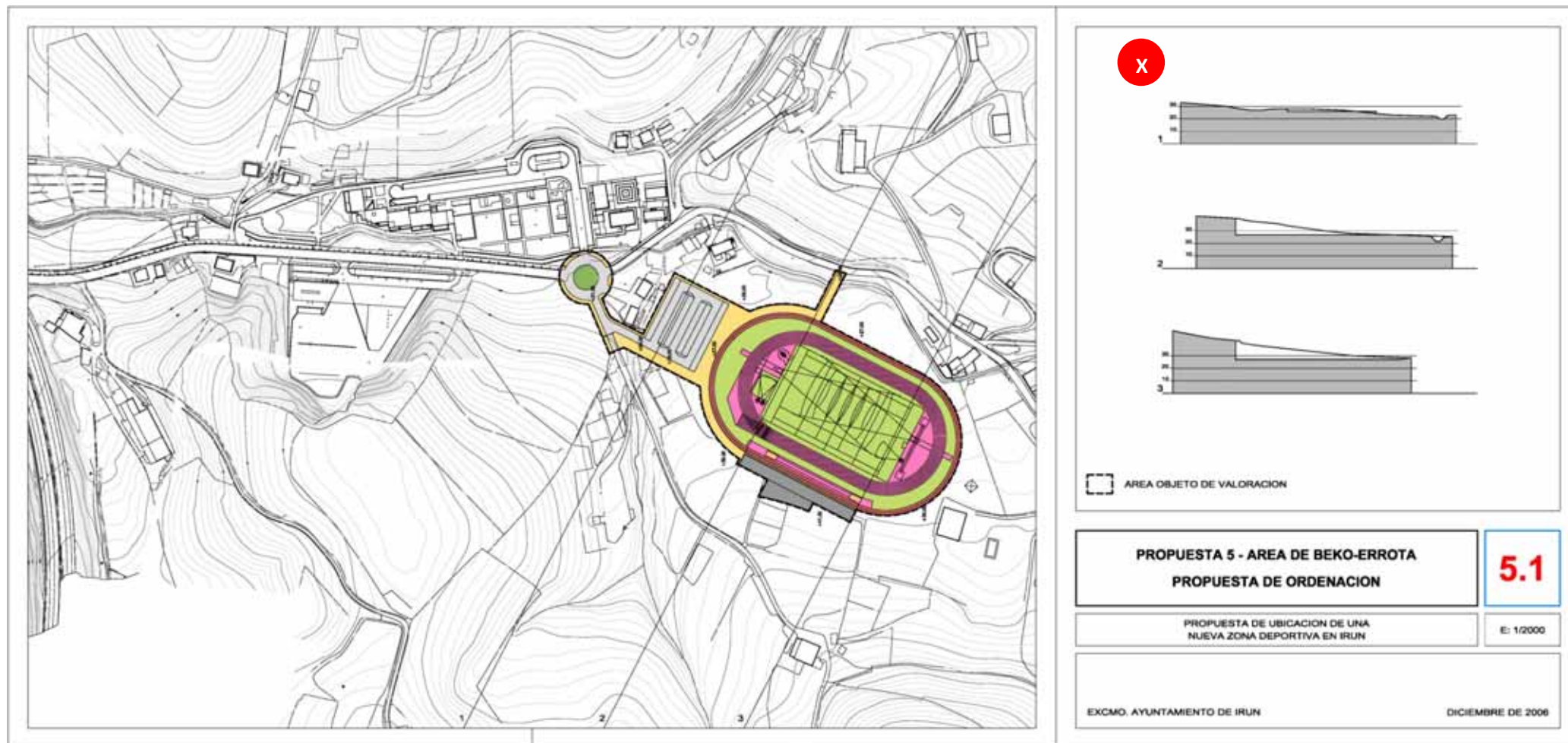
PROPUESTA DE UBICACION DE UNA
NUEVA ZONA DEPORTIVA EN IRUN

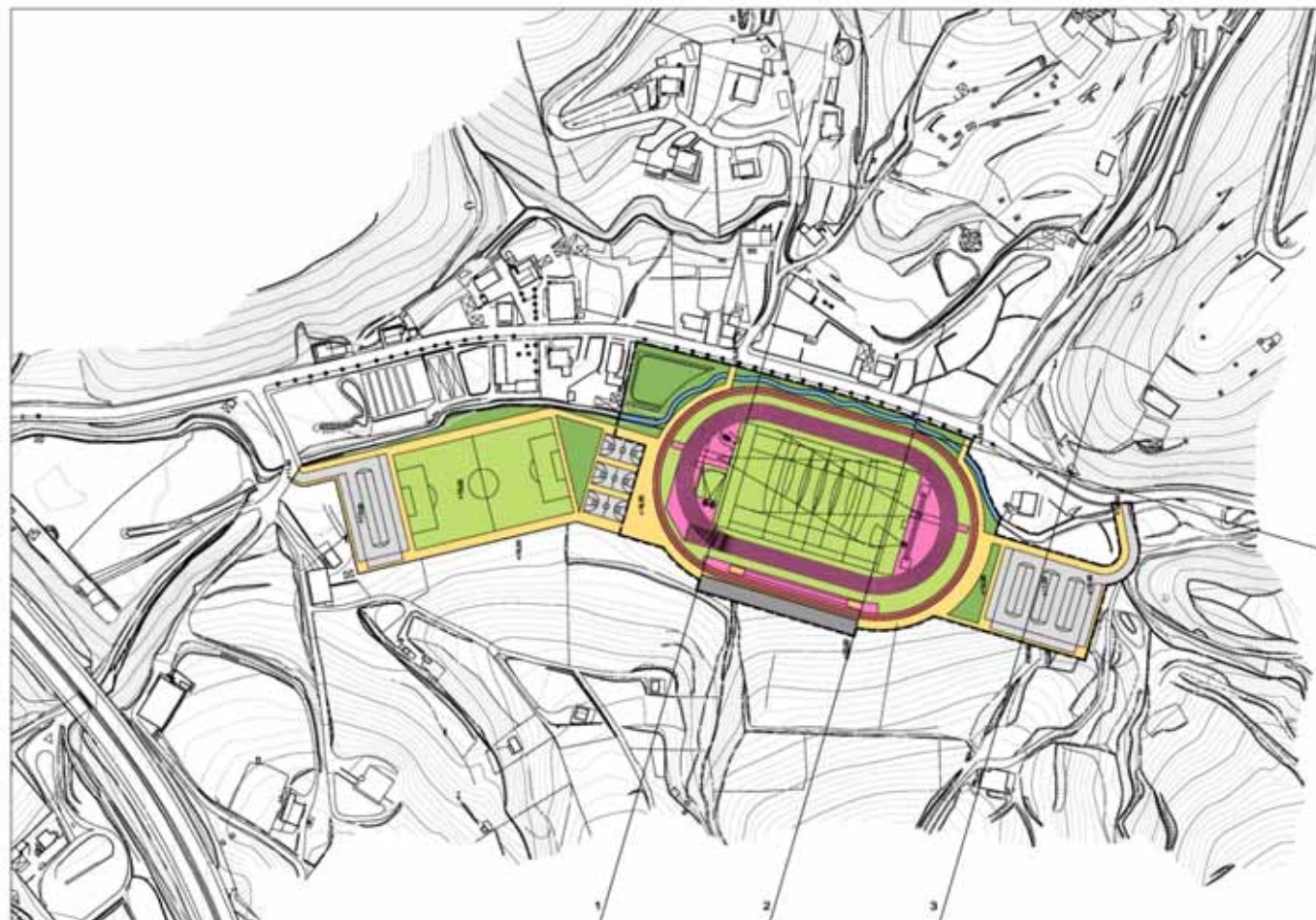
E: 1/2000

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE IRUN

DICIEMBRE DE 2008







 AREA OBJETO DE VALORACION

PROPUESTA 6 - AREA DE IBARLA
PROPUESTA DE ORDENACION

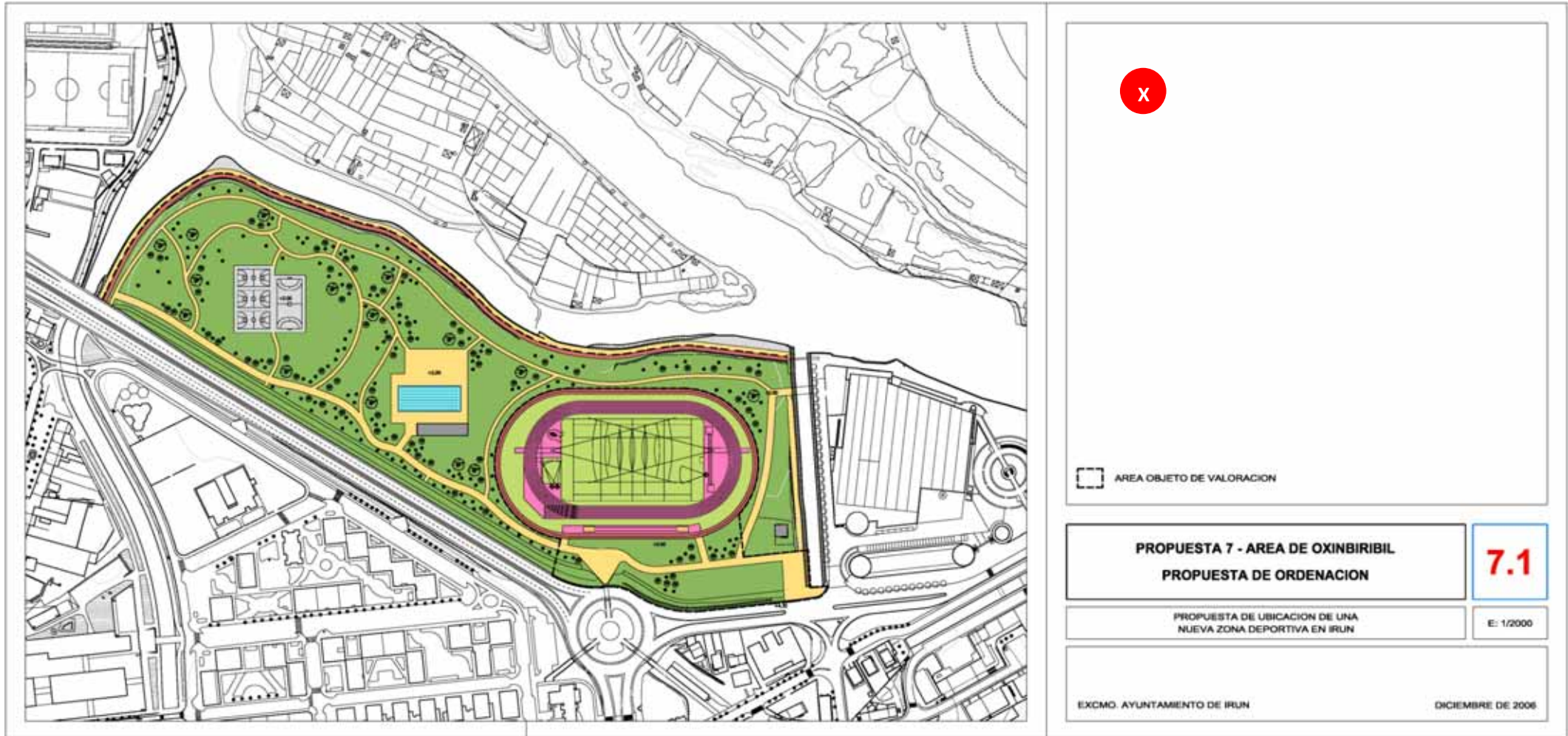
6.1

PROPUESTA DE UBICACION DE UNA
NUEVA ZONA DEPORTIVA EN IRUN

E: 1/2000

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE IRUN

DICIEMBRE DE 2006



REUBICACIÓN CAMPO DE RUGBY Y PISTAS DE ATLETISMO. ANÁLISIS DE LAS TRES ALTERNATIVAS A PRIORI MÁS VIABLES.

Incluimos en el presente documento el estudio de alternativas de ubicación de una nueva zona deportiva en Irun, realizada por el Ayuntamiento a finales de 2006, en la que se barajaron siete alternativas posibles.

Esta futura nueva instalación, posibilitaría el traslado de las actuales de Plaiaundi y superar el conflicto existente con el Ecoparque.

De las siete alternativas inicialmente contempladas, recientemente el Ayuntamiento ha encargado un análisis más detallado y profundo de tres de ellas, que cumplieran con el requisito de capacidad para albergar el programa mínimo y reunían un mayor número de ventajas.

Las alternativas pre seleccionadas por el Ayuntamiento son:

- Arbes
- Zubieta
- Beko Errota- Olaberria.

Probablemente, para las fechas debate de las alternativas, previstas para después de las vacaciones, se podrá contar con información con un grado de precisión mayor, que se aportará al proceso.

Entre tanto, el equipo de asistencia técnica del Plan Director enuncia unos primeros criterios de comparación de las alternativas, y una primera calificación de las mismas. Esta matriz de comparación es susceptible, como el resto del presente documento, de reconsideración.

SELECCIONADA COMO PLAN B



P.1.1. ARBES



P.5.1. OLABERRIA

SELECCIONADA



P.4.1. ZUBIETA

REUBICACIÓN CAMPO DE RUGBY Y PISTAS DE ATLETISMO. ANÁLISIS DE LAS TRES ALTERNATIVAS A PRIORI MÁS VIABLES.

		P.1.1. ARBES	P.5.1. OLABERRIA	P.4.1. ZUBIETA
PLAZO	Obtención del suelo	Actualmente, suelo de titularidad	A adquirir sólo por expropiación.	A adquirir por expropiación o permuta.
	Procedimiento	Sencillo y muy rápido	Complejidad media y plazo medio.	Alta complejidad y plazo largo.
	Coop interadministrativa	Muy fácil.	Fácil.	Compleja de compensar.
PRECIO	Suelo	Adquirido ya por el Ayuntamiento.	Incertidumbre expropiación.	Incertidumbre expropiación o negociación.
	Mov Tierras y Obras	Terreno óptimo. Incluye regata. Firme.	MT considerable y contención cara.	MT considerable y contención cara.
	Programa	Sencillo y por tanto solución barata.	Sencillo y por tanto solución barata.	Programa amplio y por ello, solución cara.
CAPACIDAD, CALIDAD DE LA SOLUCIÓN	Programa admisible	Sencillo	Sencillo	Amplio. Proyección comarcal.
	Escalabilidad programa	Fase única	Fase única	Admite fases de desarrollo.
	Complement. existentes	Básica	Básica	Muy apreciable.
LÓGICA URBANA Y ACCESIBILIDAD	Continuo urbano	Buena continuidad urbana	Mala continuidad. Salta barrera AP-8	Continuidad en crecimiento. Zona Equipami
	Accesibilidad	Buena accesibilidad peatonal y viario actual	A mejorar viario actual	Pendiente
	Impacto ambiental	Bajo y muy compensable	Alto, nuevo desarrollo sobre suelo rural	Alto, compensable.
AFECCIONES SECTORIALES	Cauces, Inundación	Inundable, pero solucionable.		
	Carretera			Resolución de accesos zona deportiva y PT
	Otras			
		SELECCIONADA COMO PLAN B	X	SELECCIONADA

APORTACIÓN del 24 de abril de 2015 de DFG:

Desde la DFG, se considera que el traslado de las instalaciones deportivas a ZUBIETA y OXINBIRIBIL es totalmente inadecuado, habida cuenta del valor ambiental de estas dos zonas, por albergar fauna catalogada.

Por lo que se refiere a la reubicación de las instalaciones deportivas de Plaiaundi, en la documentación de LKS se analizan 7 alternativas (Arbes, Iparralde-Gal, Puiana, Zubieta, Olaberria, Ibarla y Oxinbiribil) y, tras una primera calificación de las mismas en función de diversos criterios (programación y plazos para ejecución, presupuesto económico, afecciones sectoriales, etc.), se ha preseleccionado a Zubieta como primera opción, y a Arbes como opción B.

Teniendo en cuenta lo anterior, se hacen las siguientes consideraciones:

1. REUBICACIÓN DE LAS INSTALACIONES DEPORTIVAS DE PLAIAUNDI

- Las distintas alternativas de localización representadas en la documentación no contemplan las mismas instalaciones. Todas recogen el campo de rugby y las pistas de atletismo de Plaiaundi que hay que reubicar, pero algunas alternativas añaden otras instalaciones deportivas, y otras recogen otras instalaciones (aparcamientos, espacios libres, etc.). Esto implica que no todas las alternativas se han propuesto en igualdad de condiciones, es decir, contemplando las mismas instalaciones y las mismas necesidades de terreno para cada una de las localizaciones.
- Con objeto de ayudar a conocer las posibles mejores opciones, se ha efectuado el siguiente análisis de alternativas entre las 7 localizaciones planteadas desde el punto de vista de la sostenibilidad ambiental y territorial. Hay que señalar que este análisis es cualitativo, y tiene un carácter bastante general y aproximativo debido al bajo nivel de detalle técnico y de definición de las propuestas, y a las desigualdades existentes entre las propuestas que se mencionan en el párrafo anterior.

En el análisis se han seleccionado una serie de indicadores que se consideran como los más significativos y discriminantes en relación con los efectos que sobre la sostenibilidad ambiental y territorial producen las localizaciones propuestas; y se han clasificado cada uno de ellos en función de una escala cualitativa de 3 niveles, en la que valor 1 representa una afección ambiental/territorial baja, el valor 2 representa una afección ambiental/territorial intermedia, y el valor 3 una afección ambiental/territorial alta, para cada indicador.

De esta forma, las alternativas que sumen los valores más bajos serán las que presenten, en principio, una menor afección ambiental/territorial global y, por consiguiente, una mayor integración o sostenibilidad global:

	ARBES	IPARRALDE-GAL	PUIANA	ZUBIETA	OLABERRIA	IBARLA	OXINBIRIBIL
MOV TIERRAS	1	1	1	2	2	2	1
AFECCIÓN VEG. INTERÉS	2	1	2	2	2	2	1
AFECCIÓN FAUNA INT. ¹	2	2	1	3	1	1	3
AFECCIÓN ESPACIOS PROTEGIDOS	1	1	1	2	1	1	3
AFECCIÓN PAISAJE	1	1	1	2	3	2	2
AFECCIÓN CAUCES	2	1	1	1	2	3	1
AFECCIÓN SOSTENIBILIDAD URBANA ²	1	1	1	2	3	2	1
AFECCIÓN TOTAL	10	8	8	14	14	13	12

- La valoración de este indicador se ha basado en la afección a los núcleos poblacionales de la única especie protegida (Bufo calamita) que puede verse afectada en las localizaciones analizadas.
- Este indicador tiene en cuenta el grado de inadecuación de las localizaciones en relación con la continuidad y compacidad urbanas, y la movilidad y accesibilidad sostenibles.
 - Aún asumiendo las indeterminaciones mencionadas en el primer punto, según el análisis de alternativas efectuado ya se puede concluir que:
 - Se diferencian 2 grandes grupos de alternativas con este orden de prelación ambiental/territorial:
 - 3 alternativas (Puiana, Iparralde-Gal, y Arbes) que tendrían una mayor integración ambiental y territorial y, por tanto, menor afección global.
 - 4 alternativas (Oxinbiribil, Zubieta, Ibarla y Olaberria) que contarían con una menor integración ambiental y territorial y, por tanto, mayor afección global.
 - La primera opción preseleccionada en la documentación de LKS (Zubieta) se encuentra entre las que contarían con una integración ambiental y territorial global más baja. Los indicadores concretos más importantes que informan negativamente esa opción son la posible afección a núcleos poblacionales de *Bufo calamita*; su menor integración paisajística relativa derivada de su localización en un ámbito periurbano y a los movimientos de tierra necesarios para llevarla a cabo; su discontinuidad con la trama urbana existente y la movilidad inducida que esto genera; y la afección a vegetación de interés (bosquete de especies autóctonas).
 - Por tanto, y a falta de razones que impidan lo contrario, se entiende que se tienen que seguir manteniendo las alternativas de Arbes, Puiana e Iparralde-Gal en la profundización del análisis de las localizaciones para la reubicación del campo de rugby y las pistas de atletismo de Plaiaundi, ya que, sobretudo las dos primeras opciones, parecen tener la capacidad para albergar convenientemente dichas instalaciones, y a que, en comparación con el resto de las alternativas planteadas, producen afecciones ambientales más bajas y se integran de forma más adecuada desde el punto de vista de la sostenibilidad ambiental y territorial global.

CONCLUSIONES:

- Incorporación del concepto de *custodia* a la gestión de las marismas de Txingudi. En ese sentido el papel de las empresas públicas que detentan infraestructura: AENA, ADIF, RFF, REE, Concesionarias de autopistas, para una colaboración público privada de nuevo cuño.
- Profundizar en la mejora de los bordes de los espacios industriales mediante la negociación y la búsqueda de acuerdos de custodia.
- Necesidad de profundizar en el diseño de soluciones de mejora de bordes urbanos materializados con excesiva dureza respecto al medio natural.
- Las indefiniciones para el Bº de Mendelu, originadas en parte por la servidumbre aeroportuaria, dificultan la concepción del borde hacia Plaiaundi.

6. MEJORA URBANA DE LOS BORDES DEL ESPACIO NATURAL

6.1. MEJORA URBANA DE LOS BORDES EN JAIZUBIA-PLAIAUNDI



6.2. MEJORA URBANA DE LOS BORDES EN BIDASOA



Septiembre 2014



