



# PLAN ESTRATÉGICO IRUN 2020

EDUCACIÓN  
INNOVACIÓN  
NATURALEZA  
COHESIÓN SOCIAL

---

## DOCUMENTO-PROPUESTA

---

Oficina Estratégica Irun 2020  
Noviembre 2007

## ÍNDICE

---

INTRODUCCIÓN	3
PROPUESTA DE TRABAJO	
FASE 1. Propuesta de configuración y organización del Plan Estratégico Irun 2020	9
FASE 2. Elaboración de diagnóstico de la ciudad	19
FASE 3. Elaboración del Plan Estratégico	22
ANEXOS	
Anexo 1. PEB 93. Medidas prioritarias. Resumen situación actual	28
Anexo 2. Análisis socioeconómico Irun 92-06	35
Anexo 3. Resumen diagnóstico Agenda Local 21 Irun	53
Anexo 4 Plan de acción de AL 21 Irun. Resumen Medidas prioritarias	64

---

## INTRODUCCIÓN

---

La oficina Estratégica Irun 2020 pretende dar los primeros pasos que configuren tanto el *Plan Estratégico Irun 2020* como las bases para que, una vez elaborado, pueda gestionarse estratégicamente.

Pretende también reflexionar sobre los procesos a emprender para el diseño de ciudad que los iruneses/as queremos.

***Mirar al futuro deseado poniendo los peldaños para llegar a él.***

Como antecedentes de esta reflexión nos encontramos con el Plan Estratégico Bidasoa 93 (PEB 93) que se promovió, en 1992. Su objetivo era crear un foro de participación público-privado para debatir y proponer medidas -a desarrollar en un horizonte medio- que permitieran paliar la crisis generalizada existente en esos años. Para la comarca de Bidasoa-Txingudi, además, era un momento en el que se preveían las consecuencias negativas que iba a producir en Txingudi el impacto de la constitución del Mercado Único Europeo y la subsiguiente pérdida de actividad de tres sectores cruciales para la zona: aduanero, transporte y servicios inducidos,

En la siguiente tabla se presentan las medidas prioritarias y grado de ejecución del citado plan.

**PEB 93**

<b>Grado de Prioridad</b>	<b>Medida</b>	<b>Grado ejecución</b>
1	Construcción y promoción de un centro intermodal para transferencia de mercancías	Fase de estudio
2	Potenciación del centro integral de mercancías Zaisa como cabecera y tractor del área logística, insertado en la red europea de distribución	Realizado
3	Constitución del Instituto de Transporte, Comercio y Marketing de Bidasoa-Txingudi	Realizado
4	Formación y promoción de un patrimonio público de suelo industrial y creación de una sociedad pública gestora	Realizado
5	Elaboración de programas de urbanismo comercial municipales y creación de una sociedad para la promoción y animación comercial	Realizado
6	Creación de un centro comercial con proyección supracomarcal	Realizado
7	Configuración de la comarca como único destino turístico: creación de un centro de iniciativas turísticas y de un comité de cooperación transfronteriza.	Realizado
8	Creación de una red común de transporte colectivo urbano.	En desarrollo
9	Saneamiento de las aguas y limpieza de cauces en la margen izquierda de la bahía de Txingudi. Regeneración y potenciación de los elementos naturales de mayor valor	Realizado
10	Desarrollo de los puertos deportivos de Hondarribia y Hendaya y de las nuevas instalaciones pesqueras de Hondarribia	Realizado

*En ANEXO 1 se encuentra un resumen de grado de ejecución de las medidas prioritarias del PEB 93*

Se puede afirmar que el grado de cumplimiento del PEB 93, QUINCE años después de su formulación ha sido muy elevado y que, en gran parte, los objetivos marcados inicialmente se han superado cuantitativa y cualitativamente. Nos referimos a todas las



actuaciones relacionadas con la promoción y potenciación del sector transporte, con las actuaciones relativas con el sector comercial, desarrollo y promoción de suelo industrial, así como las vinculadas con la mejora del saneamiento de aguas.

Es cierto que uno de los proyectos importantes del Plan, el relacionado con el desarrollo de un centro intermodal para transferencia de mercancías, no ha culminado su ejecución, pero no porque se haya abandonado sino por la gran dificultad que entraña su realización.

Podemos afirmar que esta medida prioritaria que marcaba el PEB 93 es uno de los retos de la ciudad en los próximos años. En estos momentos se ha superado el objetivo marcado en el referido PEB 93 y se plantea realizar la remodelación y reordenación del espacio ferroviario y posibilitar su integración urbana, ganarlo como nueva centralidad de la ciudad.



## ¿Y AHORA QUÉ?

En estos momentos, Irun, que ha comenzado la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de la ciudad, debe ligar el trabajo que se vaya desarrollando dentro de esta tarea con la realización de la reflexión estratégica.

La situación actual de Irun es muy diferente a la foto dibujada en el año 92, parte de esta situación es debida al proceso derivado de la puesta en marcha de este PEB 93. Además de esta reflexión, en los últimos años se han realizado otras actuaciones muy interesantes de análisis como es todo el trabajo desarrollado en el marco de la Agenda Local 21 de Irun, a saber: el diagnóstico de la ciudad desde una perspectiva de sostenibilidad y el Plan de acción subsiguiente. Todo este trabajo realizado marcan un punto de partida para la O.E. Irun 2020.

La reflexión que queremos emprender ahora debe asumir y canalizar el conjunto de aspiraciones de la ciudad, así como las demandas, expectativas y deseos racionales de la ciudadanía, SIEMPRE teniendo en cuenta su viabilidad.

## ¿Cómo?

- ★ Diseñando planes, programas y proyectos a partir de una visión estratégica del conjunto de la ciudad y no sólo de las posibilidades de actuación municipal.
- ★ Promoviendo proyectos para su inclusión en la agenda de los actores públicos o privados que correspondan.
- ★ Implicando recursos públicos y privados, en el caso que proceda, para la realización de proyectos complejos.
- ★ Proveyendo los recursos para la gestión directa o indirecta de los proyectos de los que tenga plena competencia.



La Corporación Municipal, como órgano de representación más próximo a los ciudadanos, asume la responsabilidad pública de impulsar las acciones encaminadas a conseguir la ciudad y calidad de vida proyectadas.

El objetivo final de este Plan es **promover proyectos estructurantes**, en sectores clave, que permitan a la ciudad posicionarse adecuadamente.

En este proceso **la proximidad** es esencial para generar relaciones de confianza surgidas del conocimiento mutuo. Esta confianza es condición indispensable para conseguir el compromiso y la cooperación necesaria que permitan desarrollar los proyectos que generan conocimiento, riqueza y cohesionan socialmente una ciudad.

No debemos perder de vista la política regional europea a la hora de plantear los temas clave y objetivos de la reflexión que vamos a iniciar. El País Vasco está integrado en el Objetivo de Competitividad Regional y Empleo, esto quiere decir que estamos entre los mejores.

En la comunicación de la Comisión Europea sobre “Política de cohesión y ciudades: la contribución urbana al crecimiento y el empleo en las regiones”, resalta el papel fundamental que juegan las ciudades para la consecución de los objetivos marcados por Europa.

La comunicación nos indica que la Unión Europea obtendrá mayores resultados en la prosecución de sus objetivos de crecimiento y empleo si todas las regiones son capaces de jugar su papel. Las ciudades revisten una importancia capital a este efecto, ya que en ellas se encuentra la mayor parte de los puestos de trabajo, las empresas y los centros de enseñanza superior, y su acción es determinante para lograr la cohesión social. Son los centros del cambio, que se basa en la innovación, el espíritu empresarial y el crecimiento económico. Las ciudades deben ser atractivas para la inversión y el empleo, y deben hacer frente a los retos que se les planteen.



Irun, siguiendo con las orientaciones de la política europea y la estrategia de otras muchas ciudades europeas, debe reflexionar sobre los elementos clave de su futuro.

A la vista de todo ello, parece adecuado que esta reflexión pivote sobre los conceptos de:

**Educación:** en el sentido amplio del término, teniendo en cuenta todas las etapas y aspectos de la vida desde una perspectiva de excelencia.

**Innovación:** introducir este término -de manera transversal- en la vida de la ciudad, con una especial relevancia en los futuros desarrollos que se emprendan (empresariales, institucionales, ...).

**Naturaleza:** el medio en el que nos movemos. Desde un punto de vista de territorio, pero también de puesta en valor de nuestro medio natural.

**Cohesión social:** de las personas que integramos la ciudad. Dos temas fundamentales a incorporar en nuestra reflexión son los de vivienda y el de solidaridad, Irun en la ciudad global.



## **PROPUESTA DE TRABAJO**

---

### **FASE 1. PROPUESTA DE CONFIGURACIÓN Y ORGANIZACIÓN PARA EL PLAN ESTRATÉGICO IRUN 2020**

Esta fase comienza con la presentación y discusión en Junta de Portavoces del presente *Documento-propuesta*

La forma en que se estructure este Plan Estratégico va a ser uno de los elementos fundamentales que harán que éste sea un éxito o no.

Tenemos que ser capaces de implicar a un heterogéneo grupo de actores, fundamentalmente locales (instituciones, sectores económicos, sociedad civil,...) no sólo en el inicio de esta reflexión sino a lo largo de todo su desarrollo, seguimiento y evaluación.



## 1.1.- Creación del Comité Impulsor

El primer paso a dar es la creación del **Comité Impulsor** del Plan Estratégico Irun 2020. Estará formado por el Alcalde, los Portavoces de los Grupos Políticos Municipales y personas clave con las que, entre otras cosas, se analizarán y consensuarán los temas a trabajar y se desarrollará la propuesta organizativa.

### Propuesta de integrantes.

José Antonio Santano	Alcalde
Miguel Ángel Páez	Portavoz del PSE-EE
Borja Sémper.	Portavoz de PP
María Eugenia Iparragirre	Portavoz de EAJ-PNV
Peio Gascon.	Portavoz de ANV
Manuel Millán	Portavoz de EB-B-Aralar
Ricardo Etxepare	Profesor de UPV
Alberto Buen	Senador
Elena Etxegoyen	Senadora
Begoña Lasagabaster	Diputada
Carlos Etxepare	Presidente Kutxa
Manolo Fuentes	Presidente Honorífico CEIT
Yolanda Saralegui	Dirección Médica del Instituto Oncológico
Jose Ramón Guridi	Diputado Foral de Innovación
Agustín Eizaguirre	Director Cámara de Comercio de Gipuzkoa
Mikel Gargallo	Director de Urbanismo del Ayuntamiento
Iosu Zabala	Rector Mondragon Unibertsitatea
Ana Seisdedos	Profesora Derecho Civil de UPV
Felix Goñi	Catedrático Bioquímica de UPV
Jose Ignacio Iruretagoyena	Director I.E.F.P. Bidasoa
Luis M <sup>a</sup> Elorz	Médico
Lucía Garbayo	Presidenta Foro Ciudadano
Leontxo García	Periodista
Lucas Quintana	Presidente Federación Oiasso
Iñaki González	Vicepresidente de Santiagotarrak
Marta Barandiaran	Estudiante de Mondragon Unibertsitatea
Arantza Quiroga	Parlamentaria Vasca
Javier Belza	Responsable gestión Parque Ecológico Plaiaundi
Pedro Roa	Director Berritzegune
Leticia Vergara	Directora Coro Infantil Ametsa. Musicóloga.
Guillermo Echenique	Consejero Delegado de Bidasoa activa
Aitor Aranguren	Responsable Oficina Estratégica de Gipuzkoa
Javier Elustondo	CAF. Jefe de División Irun



Se podrá proponer otros participantes siempre que estos cumplan con el requisito de ser reconocidos como referentes en los ámbitos de trabajo que nos planteamos.

### **Funciones**

Aprobar el prediagnóstico e identificar información relevante necesaria

Detección de áreas de reflexión

Identificar actores clave y lograr su compromiso participativo.

Proponer y acordar la estrategia general del Plan y su funcionamiento

Proponer y acordar el plan de comunicación



## 1.2. Irun hoy

El Comité Impulsor aprobará un prediagnóstico basado, por una parte, en estudios ya realizados tales como: Agenda Local 21, Plan de Movilidad, Observatorio Socioeconómico de Bidasoa-Activa, Plan de accesibilidad, etc.; por otra parte, a estos estudios será necesario añadir aquellos otros que se considere oportuno realizar de cara a abordar convenientemente esta reflexión estratégica.

### *DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA*

En el Anexo 2 de este documento se adjunta un análisis socioeconómico de Irun.

El Anexo 3 es la síntesis del diagnóstico desde el punto de vista de la sostenibilidad realizado en el marco de la Agenda Local 21.



### **1.3. Detección de áreas de reflexión estratégica**

El grupo impulsor -una vez analizada la situación de Irun y conocidos los déficits de información que tenemos y que deberemos incorporar en el documento de diagnóstico- deberá indicar de manera genérica sobre qué temas se debería profundizar en el desarrollo del Plan Estratégico teniendo en cuenta los cuatro conceptos sobre los que parece oportuno que pivote esta reflexión:

**Educación**

**Innovación**

**Naturaleza**

**Cohesión social**

Esta detección de áreas podrá dar una idea para la configuración posterior de las mesas de trabajo sectoriales del Plan.



#### **1.4. Propuesta de organización y funcionamiento del proceso de reflexión estratégica.**

Se debe detectar e implicar a los agentes principales con capacidad de acción y decisión, nos referimos a personas de referencia en el ámbito de la política, los gestores públicos, los empresarios, los sindicatos, las asociaciones profesionales, ciudadanas, el mundo educativo, ...

Se debe buscar su implicación: en el proceso de planificación, en el análisis, en la aprobación del proyecto de futuro y en la definición de estrategias.

Tenemos que ser capaces de incorporar las visiones e intereses de TODOS los actores claves o críticos para el desarrollo de la ciudad, articular su participación en el Plan y hacerles corresponsables en la consecución de los objetivos que se marquen.

Y como objetivo específico debemos promover una fórmula de trabajo específica para motivar a los jóvenes a participar en el proceso.

#### **A.- Propuesta de Esquema Organizativo**

##### **Etapa 1**

Comité Impulsor  
Oficina Estratégica Irun 2020

##### **Etapa 2**

Consejo Rector  
Comité de Dirección  
Comisiones temáticas-sectoriales  
Participación ciudadana  
Oficina Estratégica Irun 2020

## **B.- Propuesta de funcionamiento**

### **Etapa 1**

El primer paso a dar es la aprobación por la Junta de Portavoces de este DOCUMENTO-PROPUESTA. A posteriori y una vez aprobado, se procederá a la constitución del Comité Impulsor.

El Comité Impulsor, una vez constituido, será el órgano de decisión de esta fase inicial del Plan. Debatirá y aprobará las diferentes cuestiones a analizar en esta etapa como son: su propio esquema organizativo y de funcionamiento; las áreas clave de reflexión; la detección de información relevante; la identificación de personas que integrarán tanto la futura Asamblea General como las Unidades Temáticas, entre otras.

Las funciones de la Oficina Estratégica Irun 2020, en esta etapa serán: la coordinación general de las actividades; la realización de los trabajos cotidianos de documentación; comunicación; impulso, preparación actividades... Asimismo, elaborará las bases para la contratación de asistencia técnica externa para apoyar el desarrollo de alguna parte/proceso del Plan, plan de comunicación...

### **Etapa 2**

El primer paso a dar en esta etapa es la constitución de los órganos del Plan:

#### Consejo Rector.

- Máximo órgano de decisión del Plan. Máximo nivel de representatividad de las entidades, instituciones, asociaciones, organizaciones participantes
- Sus funciones básicas serán las de análisis, supervisión y aprobación de los documentos y fases del Plan Irun 2020.
- Los documentos finales se llevarán para su ratificación en el Pleno Municipal.

#### Comité de Dirección.

- El comité impulsor de la Etapa 1 pasa a ser, a partir de ahora, el Comité de Dirección. Estará constituido por la entidad o entidades promotoras del plan (Alcalde, Portavoces Grupos Políticos Municipales, resto de integrantes de comité impulsor).
- Realizará el seguimiento del Plan y será el órgano que elevará las propuestas al Consejo Rector.

Comisiones temáticas-sectoriales.

- Una vez realizado el diagnóstico y determinado las áreas temáticas-sectoriales, se creará una de estas comisiones por cada una de las áreas que hayan sido detectadas.
- Estarán integradas por personas con cualificación profesional en el ámbito a tratar.
- Estudiarán en profundidad los proyectos e ideas de cada materia y elaborarán propuestas concretas en su ámbito de actuación.
- La síntesis del trabajo desarrollado por estas mesas se trasladará al Comité de Dirección para su análisis y discusión.

Oficina Estratégica Irun 2020.

- Coordinación general de las actuaciones a llevar adelante por este Plan, impulso de actividades, preparación de las reuniones de los órganos rectores, documentación, conferencias.

Participación ciudadana.

- En esta etapa, se articulará a través de la puesta en marcha de diversos mecanismos: foros de debate, página web, conferencias, talleres, etc. como canal abierto de comunicación y discusión.
- Las propuestas e ideas que surjan de esta participación se canalizarán según su contenido a las Comisiones Temáticas-Sectoriales que sean más adecuadas para cada caso.
- A priori y por experiencias anteriores, para involucrar al **público joven** se diseñará una estrategia ad hoc (entrevistas con los directores de los centros de formación; charla/debate en todos los centros de la comarca como presentación...)

**C.- Propuesta de Calendario.**

La duración para la redacción y elaboración de esta reflexión estratégica se prevé que sea aproximadamente 1 año.





#### **D.- Plan de Comunicación**

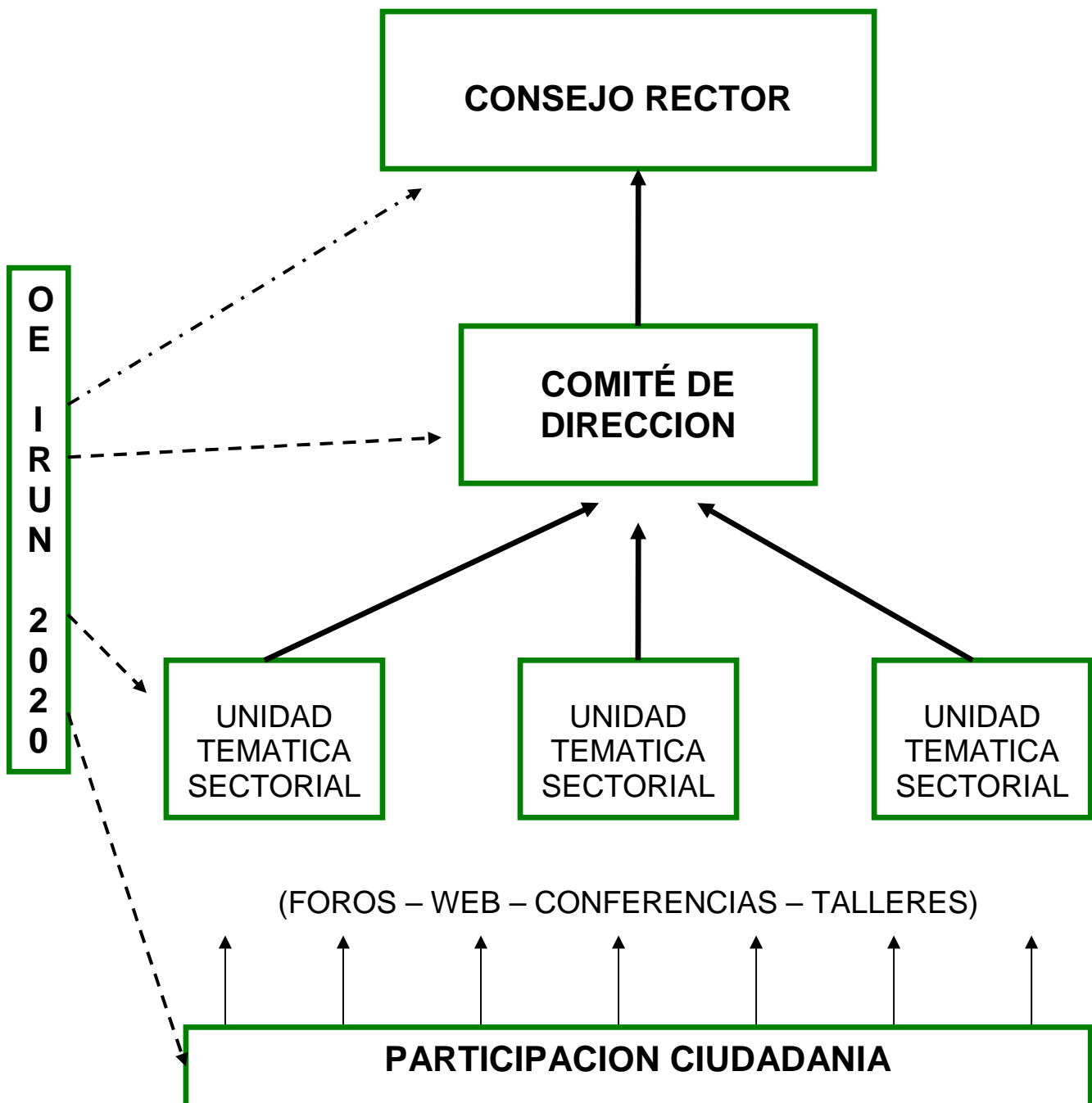
Otro elemento clave del funcionamiento de esta reflexión estratégica es el Plan de Comunicación.

Se deberá realizar una propuesta al respecto. Sí que podemos adelantar como idea la de realizar Conferencias a la ciudadanía sobre temas clave de la reflexión estratégica que sirvan a su vez de fomento de la discusión sobre los elementos del Plan.

Además de las conferencias sobre temas generales, otra idea serían los talleres de buenas prácticas, en los que otros municipios o instituciones nos muestren su buen hacer en los temas de interés de nuestra reflexión.

La página web servirá para hacer llegar al público general toda la documentación generada en este proceso.

**PROPUESTA DE FUNCIONAMIENTO  
ESQUEMA**





## FASE 2. ELABORACIÓN DE DIAGNÓSTICO DE LA CIUDAD

En la Fase 1, uno de los apartados de trabajo era la de detección de información relevante para el desarrollo del Plan Estratégico, información con la que no se cuenta en estos momentos y que sería necesaria antes de iniciar la reflexión y el proceso de debate.

Como hemos comentado en apartados anteriores, partiremos de los análisis y estudios con los que ya contamos (diagnóstico de Plan de Movilidad, Agenda Local 21, Plan estratégico de servicios sociales, Observatorio urbano de Bidasoa Activa, documentos de la revisión del PGOU...).

A estos estudios se incorporará aquella información e indicadores imprescindibles para cumplir con el objetivo de esta segunda Fase que es el de **realizar el diagnóstico de la ciudad centrándonos en la información más relevante** que nos permita tomar las decisiones más acertadas para dibujar el Irun del 2020.

Como orientaciones para realizar el diagnóstico podemos referirnos a los siguientes **INDICADORES:**

**Formación**, Analiza la instrucción, cualificación profesional y la capacidad innovadora de la población como aspecto clave del desarrollo territorial.

Como ejemplo nos referimos a indicadores sobre:

- - Amplitud y calidad de oferta formativa
- - Aprendizaje de lenguas extranjeras
- - Las profesiones con futuro en Irun
- - Relación entre centros de formación y empresas...

**Estructura social,** Mide la vitalidad de la estructura social, tanto en el momento actual como en el futuro.

Como ejemplo nos referimos a indicadores sobre:

- Nivel de marginación social
- Grado de segregación espacial entre los grupos sociales del municipio...
- Cohesión de la estructura familiar
- Fortaleza de la identidad social.

**Base económica,** Elemento clave de la oferta urbana, procura dar respuesta a las exigencias de empleo, bienestar económico y realización personal que plantean los ciudadanos. Analiza la existencia de base industrial en sectores emergentes como garantía de mantenimiento de empleo y de actividad económica en general.

Como ejemplo nos referimos a indicadores sobre:

- Adecuación de la estructura empresarial al entorno competitivo
- Equilibrio entre especialización y diversificación
- Esfuerzo en I+D y en innovación tecnológica
- Disponibilidad de infraestructuras productivas....

**Sistemas de transporte,** Desde el punto de vista externo, analiza la condición de centralidad de la ciudad.

Como ejemplo nos referimos a indicadores sobre:

- Desde el punto de vista interno, sistema de transporte ágil y eficaz.
- Accesibilidad exterior por carretera, ferrocarril, vía aérea o vía marítima
- Relación entre la utilización del transporte público y el privado

**Sistemas de telecomunicaciones,** El desarrollo y bienestar de una ciudad depende de su capacidad de generar rentas y en estos momentos esto está intrínsecamente ligado a una adecuada oferta de telecomunicaciones.

Se incluirían indicadores como:

- Adecuación de la oferta de infraestructuras de telecomunicaciones
- Difusión y calidad de los servicios de telecomunicación (básicos, móviles, avanzados, telemáticos o de transmisión de datos)
- Sofisticación de la demanda de telecomunicaciones.

**Calidad de vida,**

Se incluirían indicadores como:

- Oferta asequible, en precio y cantidad, de viviendas



- Diversidad y calidad de los equipamientos urbanos (sanitario, educativo, asistencial, cultural, deportivo, zonas verdes, ...)
- Actividades culturales

*Apoyo público,*

Se incluirían indicadores como:

- Aprovechamiento de las ayudas públicas al desarrollo local
- Orientación de la administración al ciudadano

El análisis de los elementos anteriores nos permitirá conocer el **CAPITAL URBANO DE IRUN**, así como la capacidad y disponibilidad de recursos físicos, humanos y posibilidades de inversión económica para desarrollar la ciudad.

## FASE 3. ELABORACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO

El objetivo del Plan es activar los recursos de capital urbano en una dirección estratégica para el desarrollo urbano.

### ¿Qué elementos debe estudiar y definir el plan?

3. 1.- Proyección de ciudad futura
3. 2 .- Identificación de áreas estratégica de intervención. Desarrollo de proyectos clave o estructurantes

### 3.1. Proyección de ciudad futura

Dentro de la reflexión, se debe tomar una posición sobre los principales elementos de contenido de la opción estratégica. Estos elementos son:

#### 3.1.1.- Posicionamiento de la ciudad en el sistema de relaciones funcionales con otras ciudades y los entornos relacionales más próximos.

Centralidad económica, logística, cultural o turística

Alternativa residencial

Identidad. Minimizar pérdida de identidad, redefinición, ...

*(Para justificar el posicionamiento se debe realizar el análisis DAFO)*

**3.1.2.- Definición de la estructura y la dinámica urbana interna del territorio**

Opción de crecimiento urbano o no; barrios/centro; ordenación de densidades, espacios públicos.

Movilidad interna, política de aparcamientos...

**3.1.3.- Opción por desarrollo innovador**

El trípode, dentro de una reflexión estratégica, lo forman los temas de sostenibilidad, de cohesión social y desarrollo económico.

Sectores a potenciar para crear un mayor valor añadido de futuro.

Sectores que proporcionan mayor competitividad externa.

Criterios de innovación y difusión tecnológica y productiva.

Formación de los recursos humanos.

Relación de ciencia-tecnología-empresas en la ciudad.

Políticas educativas, culturales, deportivas y de servicios sociales.

Oferta de servicios y políticas de desarrollo de la comunidad.

**3.1.4.- Medio ambiente**

Aspecto transversal de cualquier reflexión estratégica. La ciudad de Irun a través del proceso de Agenda Local 21 ya ha realizado el trabajo correspondiente a este apartado. En los Anexos 3 y 4 nos encontramos con el diagnóstico y el plan de acción priorizado realizados en el marco de la Agenda Local 21 de Irun.

**3.1.5.- Intangibles de conciencia colectiva**

Cultura ciudadana, identificación con la ciudad, sentido de pertenencia son elementos básicos para generar ilusión y voluntad de acción colectiva.

Signos y símbolos de pertenencia e identidad urbana.

### **3.2. Identificación de áreas estratégicas de intervención. Desarrollo de proyectos clave o estructurantes.**

La opción estratégica se traducirá en medidas y proyectos concretos, clave o estructurantes a implantar en la ciudad.

Se debe definir el objetivo general, líneas de actuación estratégica y objetivos operativos. A continuación, se podrá desarrollar el plan de actuación en base a unos objetivos concretos.

Para cada uno de ellos, se deberá indicar:

- Descripción y justificación
- Estado actual
- Instituciones competentes/agentes implicados en su ejecución
- Actividades a realizar para impulsar su ejecución
- Presupuesto estimado/financiación prevista
- Horizonte temporal
- Priorización



A modo de ejemplo, cabe señalar que los proyectos suelen pivotar en cuatro grandes ámbitos clásicos de intervención: territorio, personas, gobierno de la ciudad y actividades económicas.

### **TERRITORIO**

Accesibilidad externa (vías de comunicación de alta capacidad)  
Conectividad interna e integración territorial  
Recuperación/renovación cascos históricos  
Nuevas áreas urbanas residenciales  
Establecimiento de áreas de nueva centralidad  
Recuperación/valorización de espacios naturales  
Acciones correctoras de impacto medioambiental  
Acciones de proyección externa  
Recuperación valoración del patrimonio cultural e histórico

### **PERSONAS (COHESIÓN SOCIAL)**

Nuevas oportunidades para la reducción de las desigualdades sociales  
Promoción del asociacionismo y la participación  
Adecuación/ampliación de la red de equipamiento y servicios culturales, deportivos y sanitarios.  
Fomento de la educación media y superior adaptada a la realidad socioeconómica.

### **GOBIERNO DE LA CIUDAD**

Establecimiento de mecanismos de cooperación social y participación ciudadana  
Mejora de colaboración interinstitucional  
Adecuación y mejora de la gestión municipal  
Creación o formalización de redes de relación con otros territorios

### **ACTIVIDADES ECONÓMICAS**

Promoción de determinados sectores económicos o productivos (desarrollo endógeno)  
Mejora de eficacia de procesos productivos o la competitividad de los productos  
Proporcionar base material atractiva par la implantación de nuevas actividades  
Estimular la creación de nuevas empresas en el territorio  
Mejora de la ocupabilidad  
Crear centralidades en determinados ámbitos funcionales



Cada reflexión, cada territorio, adapta estos ámbitos clásicos en función de su situación y necesidad.

En esta reflexión debemos centrar nuestros esfuerzos en buscar aquellos proyectos que sitúen a Irun en el campo de Educación, Innovación, Naturaleza, en punta de lanza, permitiendo que nuestra ciudad sea una ***ciudad atractiva a nivel europeo donde vivir, invertir y trabajar***

## **ANEXOS**

---

Anexo 1 Resumen del PEB 93. Medidas prioritarias y situación actual

Anexo 2. Análisis socioeconómico Irun 1992-2006

Anexo 3. Síntesis del diagnóstico de Irun desde la perspectiva de la Agenda local 21.

Anexo 4. Plan de acción de Agenda Local 21.



**ANEXO 1**

**RESUMEN PEB 93.  
Medidas prioritarias. Situación actual**

## RESUMEN PEB 93. Medidas prioritarias. Situación actual

### Medida 1

Construcción y promoción de un centro intermodal para transferencia de mercancías

	1993	2007
Prioridad	Muy alta	
Viabilidad	Alta	
Plazo	1993-1998	
Presupuesto	2.315 mill.pts	
Financiación	Público-privado (60%)	
Impacto empleo		290
Impacto económico	Facturac.:13.500 M	
	Tráfico: 3,5 Tm	

#### Situación actual

Se creó la sociedad Euskomodal, de capital público privado. Realizó el estudio técnico y de viabilidad del centro intermodal. Actualización con la propuesta de Reordenación del Espacio Ferroviario( propuesta que contempla el proyecto de intermodal para mercancía y viajeros, una nueva configuración del espacio existente, con la que se pretende generar nuevos espacios para la ciudad y mejorar su movilidad interna

En estos momentos el Ministerio de Fomento (en el marco de la Y vasca), está realizando el estudio de Remodelación del complejo ferroviario de Lun-Hendaya y su integración urbana"

### Medida 2

Potenciación del centro integral de mercancías Zaisa como cabecera y tractor del área logística, insertado en la red europea de distribución

	1993	2007
Prioridad	Muy alta	Realizado
Viabilidad	Media	
Plazo	Hasta 1996	2007 3ª fase
Presupuesto	Total: 3500 M	
Financiación	Pública	
Impacto empleo	380	1600 (zaisa III 400 empleos mas, total 2000)
Impacto económico	Factor tractor de actividades	137empresas con Zaisa III hasta 142)
	Mejora competitividad sectorial	2.000.000Tn /año

**Situación actual:** Realizado Zaisa I, Zaisa II y Zaisa III en ejecución. Indiscutible efecto tractor sobre la economía irunesa en los últimos años y motor del relanzamiento de Irún tras la desaparición de las aduanas).

### Medida 3

Constitución del instituto de transporte, comercio y marketing de Bidasoa-Txingudi

	1993	2007
Prioridad	Muy alta	Realizado
Viabilidad	Alta	
Plazo	Inicio 1993	
Presupuesto	150 mill pts	
Financiación		
Impacto empleo		
Impacto económico		

**Situación actual:**

En el año 1999 se creó la Fundación Itc. En los 5 últimos años han realizado 105 cursos para 1255 alumnos. Se han realizado 12 estudios sectoriales y 6 jornadas técnicas

### Medida 4

Formación y promoción de un patrimonio publico de suelo industrial y creación de una sociedad publica gestora

	1993	2007
Prioridad	Muy alta	
Viabilidad	Alta	
Plazo	1993-95	
Presupuesto	1500 M	
Financiación	Soc. pública con participación de admon.(Aytos., Diput.Foral, Spri)	
Impacto empleo	900-1000	
Impacto económico	Regeneraci.tejido y efectos inducidos	

**Situación actual**

Las actuaciones públicas se han realizado a través de Irungo Industrialdea

Desarrollo de suelo industrial y transporte

	Sup. Bruta	Sup. Constr.
<b>Industrial</b>		
Previos PGOU 99	752.210	385.755
Posterior al PGOU 99	973.479	397.030
<b>TOTAL INDUSTRIAL</b>	<b>1.725.689</b>	<b>782.785</b>
<b>Terciario transportes</b>	<b>496.804</b>	<b>125.713</b>

Desarrollos para demanda futura y nuevas ubicaciones

Araso Norte (EN DESARROLLO) 181.714 m  
de superficie bruta

**Medida 5**

Elaboración de programas de urbanismo comercial municipales y creación de una sociedad para la promoción y animación comercial

	1993	2007
Prioridad	Muy alta	Realizado
Viabilidad	Alta-media	
Plazo	Inicio 1993	
Presupuesto	10 mill +7 mill.anuales	
Financiación	estudio 50% ayto.gobierno y el resto 50 % comerciantes y el resto admon pública	
Impacto empleo		
Impacto económico	mejora competitividad y consolidac. Empleo	

**Situación actual:**

Se realizó un exitoso primer plan de urbanismo comercial (94-95) y en el año 2005 se ha reeditado el mismo. Se realiza el Centro Comercial Mendibil

Las propuestas de este último van en la línea de realizar actuaciones en urbanismo comercial, actuaciones sobre la estructuras comerciales y actuaciones de dinamización, animación y marketing colectivo de ciudad.

## Medida 6

Creación de un centro comercial con proyección supracomarcal

	1993	2007
Prioridad	Muy alta	Realizado
Viabilidad	Alta	
Plazo	93-95	
Presupuesto	3000-5000 M	
Financiación	privada	
Impacto empleo	600 empleos	
Impacto económico	Ventas anuales 1100 mill franco	

### Situación actual:

Construcción del parque comercial Txingudi, los datos del parque son una galería comercial con un hipermercado y 61 establecimientos de pequeña superficie. Seis establecimientos de mediana superficie. El empleo estimado es de 800 personas.

## Medida 7

Configuración de la comarca como único destino turístico: creación de un centro de iniciativas turísticas y de un comité de cooperación transfronteriza.

	1993	2007
Prioridad	Muy alta	Realizado
Viabilidad	Alta	
Plazo		93
Presupuesto	15 mill anuales	
Financiación	Ayto y Gob. Vaco	
Impacto empleo	3 personas	
Impacto económico	Dinamizar el sector y la demanda	

### Situación actual:

El Dpto. de Turismo de Bidasoa activa es el que canaliza todas las actuaciones en materia turística. Asimismo se coordina con la mesa de trabajo de turismo enmarcada en el Consorcio Transfronterizo Bidasoa Txingudi



## Medida 8

Creación de una red común de transporte colectivo urbano.

	1993	2007
Prioridad	Alta	
Viabilidad	Alta media	
Plazo	93-94	
Presupuesto	25-30 mill.	
Financiación	estudio público, privado posibilidad de financiación	
Impacto empleo		
Impacto	Unificación de la red. Mejora de servicios. Mejora de movilidad.	

### Situación actual:

Puesta en marcha de servicio fluvial de conexión entre Hondarribia y Hendaia (el nº de pasajeros en 2006 fue de 341.500 pasajeros un 5% más que en 2005 )  
 Conexión en autobús Irún-Hendaia en los meses de verano  
 Se ha seguido trabajando en la creación de esta red.

## Medida 9A

Saneamiento de las aguas y limpieza de cauces en la margen izquierda de la Bahía de Txingudi

	1993	2007
Prioridad	Muy alta	Realizado
Viabilidad	Muy alta. Plan ya elaborado	
Plazo	93-98	
Presupuesto	5.000M (800 anuales)	
Financiación	25% tarifas usuarios/ 75% otras admón	
Impacto	Apoyo sector turístico, industrial, mejora del entorno y calidad de vida.	

**Situación actual:**

Se han realizado todas las actuaciones propuestas vinculadas a esta línea estratégica. Como entidad gestora del ciclo integral del agua, la actividad de Servicios de Txingudi abarca los procesos de: -Captación de agua para abastecimiento -Tratamiento de potabilización -Distribución -Saneamiento -Depuración de aguas residuales y -Vertido al mar.

Desde Julio de 1.997 la Mancomunidad de Servicios Txingudi, se hizo cargo de la Gestión Integral de los Residuos Urbanos y asimilables y de la Limpieza Viaria Pública, en base al acuerdo de cesión de los Ayuntamientos de Irún y Hondarribia de sus respectivas competencias al respecto, y en su propio ámbito de actuación.

**Medida 9B**

Regeneración y potenciación de los elementos naturales de mayor valor: playas y litoral, Jaizkibel, Peñas de Aia y Bahía de Txingudi.

	1993	2007
Prioridad	Muy alta (área Txingudi y litoral)	Realizado
Viabilidad	Alta, aunque escalonada	
Plazo	Iniciar en 93. Finalización a L/P	
Presupuesto	Area Txingudi 1259 M. El resto a evaluar	
Financiación	Instituc. Supramunicipales	
Impacto	Entorno de calidad de vida, mejora y atracción general	

**Situación actual**

Jaizkibel, Aiako Harria y Bahía de Txingudi están incorporados en la Red Natura 2000. Asimismo Aiako Harria está declarado Parque Natural y existen el Plan especial de Protección y ordenación de Bahía de Txingudi

**Medida 10**

Desarrollo de los puertos deportivos de Hondarribia y Hendaya y de las nuevas instalaciones pesqueras de Hondarribia

	1993	2007
Prioridad	Muy alta	Realizado
Viabilidad	En Hendaye iniciado.	
Plazo	Hendaye (92-93)	
Presupuesto	5.000 M	
Financiación	Supramunicipal	
Impacto	Mejora competitividad sector pesquero. Mejora competitiva del territorio.	

**Situación actual**

Se ha realizado todo lo programado en la línea estratégica. En Hendaya se van a ampliar las instalaciones del puerto deportivo

## ANEXO 2.

### Análisis socioeconómico Irun 1992- 2006

# IRUN 1992-2006

Borrador

**DATOS A INCORPORAR a introducir.**

Estudiar la posibilidad de incorporar datos de Urban audit. (comparativa de otras ciudades europeas y españolas) y datos de capacidad innovadora,...(que no hay a nivel municipal sólo de CCAA).

## INDICADORES SOCIOECONÓMICOS

AREA/SECTOR	INDICADOR	EVOLUCION	PERIODO	ULTIMO DATO	REFERENTES EXTERNOS
<b>Demografía</b>					
Población	Nº de personas	Positiva (10,58%)	1992-2006	60.648	Gipuzkoa (1,99%)
<b>Mercado de trabajo</b>					
Población activa	Nº de personas	Positiva (32,13%)	1991-2006 *	28.875	Gipuzkoa (20,53% C.A.P.V(13,78%)
Tasa de paro	%sobre población	Negativa (-8,82 puntos; -28,14%) (Dato positivo para Irun)	1993-2006	10,5%	Gipuzkoa (-8,51; 6,81%. CAPV (-8,63; 7,7%)
Tasa de actividad	Sobre población activa	Positiva (11,4%)	1991-2006	57,14	Gipuzkoa (57,34)9,8% CAPV (52,97) 3,7%
<b>Estructura empresarial</b>					
<b>Sector industrial</b>					
Establecimientos	Nº establecimientos	Positiva (18%)	1996-2006	440	CAPV (-2,4%) 2001-2006
Empleo	Nº empleo	Positiva (49,4%)	1996-2006	5.111	CAPV (2,1%) 2001-2006
<b>Sector construcción</b>					
Establecimientos	Nº establecimientos	Positiva (76,1%)	1998-2006	1.161	CAPV (27,5%) <sub>2001-2006</sub>
Empleo	Nº empleo	Positiva (76,9%)	1998-2006	2.079	CAPV (30,3%) <sub>2001-2006</sub>
<b>Sector comercio</b>					
Establecimientos	Nº establecimientos	Positiva (97,3%)	1992-2006	1.154	
Densidad comercial	Nº establ.sobre	Positiva (8,36)	1992-2006	19,03	Gipuzkoa 16,04

	población	puntos)			
<b>Sector turismo</b>	Nº	Positiva (137,5 %)	1993-2006	19	
Establecimientos	establecimientos				
Plazas	Nº plazas	Positiva (109,05%)	1993-2006	901	
<b>Sector transporte</b>	Nº	Positiva (3,9%)	1998-2006	801	CAPV (-1,5%) <sub>2001-2006</sub>
Establecimientos	establecimientos				
Empleo	Nº empleo	Positivo (34,7%)	1998-2006	3.494	CAPV (14,1%) <sub>2001-2006</sub>
<b>Otros servicios</b>	Nº	Positivo (304%)	1992-2006	1.305	
Establecimientos	establecimientos				
<b>Actividad aduanera</b>	Nº declaraciones	Negativa (-93,16%)	1992-2006	47.453	
Declaraciones					
Recaudación	€	Negativa(-92,1%)	1992-2006	52.200.000	
<b>Comunicaciones</b>	Nº de vehículos	Positiva (90,64%)	1992-2006	38.188	
N-1					
A-8	Nº de vehículos	Positiva(80,26%)	1992-2006	41.750	
Euskotren	Nº viajeros	Positiva(10,8%)	1998-2006	1.854.784	
Viajeros					
Aeropuerto	Nº viajeros	Positiva(256,98%)	1992-2006	368.009	
Viajeros					
Aeronaves	Nº aeronaves	Positiva(295,16%)	1992-2006	12.076	
<b>Pib per cápita</b>	€	Positiva(48%,1)	1996-2006	18.081	Gipuzk19.691 (40%) CAPV19.316

Elaboración: Irun 2020

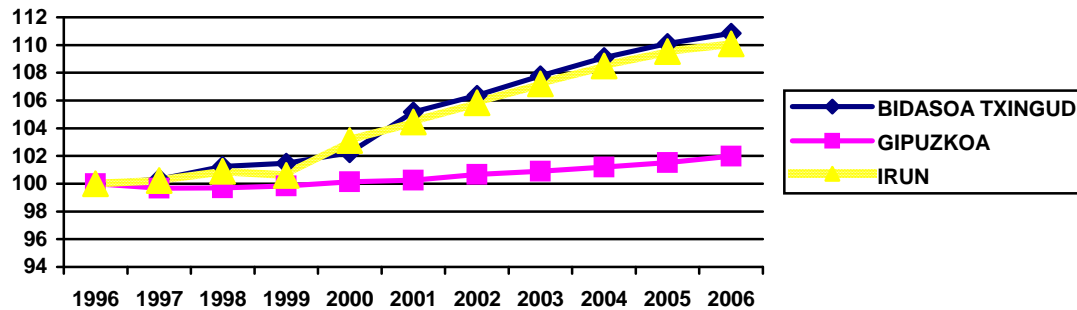
## 1. DEMOGRAFÍA Y SOCIEDAD

### Población

Fuente: Ayto de Irun y Ayto Hondarribia

	Bajo Bidasoa 1992			Bajo Bidasoa 1998			Bajo Bidasoa 2006			Variación Bajo Bidasoa 92/06		
	Irun	Hondar.	B.B	Irun	Hondar.	B.B	Irun	Hondar.	B.B	Irun	Hondar.	B.B
<b>Sexo</b>												
▪ Hombres	26.968	6.851	33.819	27.242	7.337	34.579	29.783	8.210	37.993	10,44%	19,84%	12,34%
▪ Mujeres	27.879	6.846	34.725	28.579	7.414	35.993	30.865	8.107	38.972	10,71%	18,42%	12,23%
<b>Total</b>	<b>54.847</b>	<b>13.697</b>	<b>68.544</b>	<b>55.821</b>	<b>14.751</b>	<b>70.572</b>	<b>60.648</b>	<b>16.317</b>	<b>76.965</b>	<b>10,58%</b>	<b>19,13%</b>	<b>12,29%</b>

Elaboración Bidasoa activa



### Superficie y densidad poblacional

	Densidad (hab./km <sup>2</sup> ) 1993	Densidad (hab./km <sup>2</sup> ) 2006	Variación 93/06 Densidad (hab./km <sup>2</sup> )	Superficie (km <sup>2</sup> )
<b>Bajo Bidasoa</b>	<b>957,72</b>	<b>1.074,93</b>	<b>12,24%</b>	<b>71,6</b>
▪ Irun	1.295	1.417	9,42%	42,8
▪ Hondarribia	477	566,6	18,78%	28,8

Fuente: Eustat

Elaboración: Bidasoa activa

## 2 FORMACIÓN

### Matriculaciones en centros de formación reglada no universitaria

	IRUN 92/93			IRUN 98/99			IRUN 06/07		
	Públ.	Priv.	Total	Públ.	Priv.	Total	Públ.	Priv.	Total
Educ. infantil/primaria/ secundaria (1)	6.084	2.668	8.752	4.139	2.462	6.601	4.254	2.953	7.207
LOGSE	433	258	691	1.244	237	1.481	774	190	964
C.F.G.M. (2)/L.R.P.	295	92	387	280	53	333	290	42	332
C.F.G.S. (3)	1.421	259	1.680	712	168	880	554	215	769
Otros	69	21	90	54	2	56	610	-	610
<b>Total</b>	<b>8.302</b>	<b>3.298</b>	<b>11.600</b>	<b>6.429</b>	<b>2.922</b>	<b>9.351</b>	<b>6.482</b>	<b>3.400</b>	<b>9.882</b>

Fuente: Ayto de Irun  
Elaboración: Bidasoa activa

Variación IRUN 92/06		
Públ.	Priv.	Total
-21,9%	3,1%	-14,8%



### 3 MERCADO DE TRABAJO

#### EMPLEO

##### Población activa (1991-2003)

	1991	1996	2001	2006*
<b>Irun</b>	<b>21.853</b>	<b>23.449</b>	<b>27399</b>	<b>28.875</b>
Hondarribia	5.801	6.420	7.191	7.580
Bajo-Bidasoa	27.654	29.869	34.590	36.455
<b>Gipuzkoa</b>	<b>285.964</b>	<b>295.926</b>	<b>323.074</b>	<b>344.700</b>
<b>C.A.P.V.</b>	<b>870.919</b>	<b>898.278</b>	<b>975.773</b>	<b>990.970</b>

Fuente: EUSTAT Censo de Población y Vivienda (1991, 1996, 2001)

Población activa corregidas a evolución del Padrón

Elaboración: Bidasoa activa

#### DESEMPLEO

##### Desempleo en el Bajo Bidasoa

	1993		1998		2006*		Variación 93/06 (%)
	Nº	tasa	Nº	tasa	Nº	tasa	
Bajo Bidasoa	4.882	17,65%	3.552	11,89%	3.618	9,9%	-25,90
• <b>Irun</b>	<b>4.222</b>	<b>19,32%</b>	<b>3.044</b>	<b>12,98%</b>	<b>3.034</b>	<b>10,5%</b>	<b>-28,14</b>
• Hondarribia	660	11,38%	508	7,91%	584	7,7%	-11,52
• <b>Gipuzkoa</b>	43.822	15,32%	27.619	9,36%	23.463	6,81%	-46,46
• <b>C.A.P.V.</b>	142.183	16,33%	93.686	10,54%	76.203	7,7%	-46,40

Fuente: Servicio Público de Empleo Estatal

Tasas de desempleo municipales corregidas a evolución del Padrón

Elaboración: Bidasoa activa

### Tasa de actividad en Irun por grupos de edad

	16-24 años				25-54 años				>55 años			
	1991	1996	2001	2006*	1991	1996	2001	2006*	1991	1996	2001	2006*
• Irun	43,6%	38,6%	41,2%	40,8%	72,0%	73,8%	80,7%	79,3%	18,8%	15,4%	19,7%	19,7%

Fuente: Eustat

Tasa de actividad corregida a evolución del Padrón

Elaboración: Bidasoa activa

### Tasa de actividad

	1991 %	1996 %	2001 %	2006(*) %	variación 91/06
Bajo Bidasoa	51,7	51,0	55,93	56,57	9,4%
• Irun	<b>51,3</b>	<b>50,5</b>	<b>55,96</b>	<b>57,14</b>	<b>11,4%</b>
• Hondarribia	53,4	53,0	55,80	54,57	2,2%
<b>Gipuzkoa</b>	<b>52,2</b>	<b>51,4</b>	<b>55,24</b>	<b>57,34</b>	<b>9,8%</b>
<b>C.A.P.V.</b>	<b>51,1</b>	<b>50,3</b>	<b>53,62</b>	<b>52,97</b>	<b>3,7%</b>

Fuente: Eustat

\* Tasa de actividad corregida a evolución del Padrón

Elaboración: Bidasoa activa

## Perfil de la persona desempleada en Irun

	1992	1998	2006
• <b>Sexo</b>	Mujer (63%)	Mujer (63,7%)	Mujer (63,9%)
• <b>Edad</b>	De 25 a 34 (32,58%)	De 25 a 34 (33,8%)	De 25 a 34 (24,1%)
• <b>Nivel académico</b>	No hay datos disponibles	Cert. Escolar y E.G.B. (60,2%)	Educación secundaria (55,6%)
• <b>Sector de actividad</b>	Servicios (44,15%)	Industria Manufacturera (21,6%)	Servicios (70,5%)
• <b>Grupo profesional</b>	No hay datos disponibles	Trabajador no cualificado (28,2%)	Trabajador no cualificado (33,2 %)

Fuente: Servicio Público de Empleo Estatal  
Elaboración: Bidasoa activa

## CONTRATACIÓN

### Contratos formalizados en Bidasoa-Txingudi y Gipuzkoa

	1992	1998	2006	Evolución 1992/2006
Bidasoa-Txingudi	5.535	14.114	24.669	345,69%
Gipuzkoa	61.069	166.689	262.269	329,46%
<b>% Comarca/Gipuzkoa</b>	<b>9,1</b>	<b>8,47</b>	<b>9,4</b>	

Fuente: Servicio Público de Empleo Estatal  
Elaboración: Bidasoa activa

#### 4 AGRICULTURA, PESCA Y GANADERÍA

##### ACTIVIDAD AGRARIA

###### Explotaciones: número y tamaño

	1989		1998		2006		Evolución 89/06 (%)
	B.B	Irun	B.B	Irun	B.B	Irun	
<b>Número de explotaciones</b>	<b>747</b>		318		427	269	-43,24
<b>Tamaño medio (Has.)</b>	<b>6,90</b>		5,48		1,91		-72,32

Fuente : Diputación Foral de Gipuzkoa  
Elaboración: Bidasoa activa

##### ACTIVIDAD GANADERA

###### Explotaciones: número y tamaño (2006)

	1989		1998		2006		Evolución 89/06 (%)	
	Irun	B.Bidasoa	Irun	B.Bidasoa	Irun	B.Bidasoa	Irun	B.Bidasoa
Cabezas de ganado, nº		6.366		6.811	4755	6.871		8%
Cabezas de ganado, según tipo (Irun)	Bovinos (30%), ovinos (42%), caprino (1,6%), porcino (1%), conejas madres( 21%)		Ovino (59%), bovino (33%), caprino (2,5%), equino (5%), porcino (0,2%)		Ovino (66,9%), bovino (27,5%), caprino (2,9%), equino (2,6%)		Bovino: -3% Ovino: 22% Caprino: 1,4%	

Fuente: Diputación Foral de Gipuzkoa  
Elaboración: Bidasoa activa

## 5 INDUSTRIA

### Establecimientos industriales, por rama de actividad (1996-2006)

	1996						1998				2001		2006					
	Irun		Hondarribia		CAPV		Irun		Hondarribia		CAPV		Irun		Hondarribia		CAPAV	
	Establ ec.	Empleo	Establec.	Empleo	Establec.	Empleo	Establec.	Empleo	Establec.	Empleo	Establec.	Empleo	Establec.	Empleo	Establec.	Empleo	Establec.	Empleo
<b>Total establec. Industriales</b>	373	3.419	42	176	415	3595	446	3.974	46	183	15.139	217.672	440	5.111	55	217	14768	222.392

Fuente: Eustat

Elaboración: Bidasoa activa/Irun 2020

## 6 CONSTRUCCIÓN

### Establecimientos del sector de la construcción en Bidasoa-Txingudi

	IRUN 1992	B.B 1992	IRUN 1992	B.B 1992	IRUN 1998	CAPV 2001	IRUN 1998	CAPV 2001	IRUN 2006	CPAV 2006	IRUN 2006	CAPV 2006
	Establec.	Estable	Empleo	Empleo	Establec.	Estable	Empleo	Empleo	Establec.	Estable	Empleo	Empleo
- Preparación de obras					9		60		13		-	
- Construcción general de inmuebles y obras de ingeniería					107		350		316		739	
- Insatallaciones de edificios y obras					147		272		261		428	
- Acabado de edificios y obras					396		493		571		-	
<b>TOTAL</b>					<b>659</b>	<b>21.203</b>	<b>1.175</b>	<b>66.820</b>	<b>1.161</b>	<b>27.039</b>	<b>2.079</b>	<b>87.062</b>

Fuente: Eustat

Elaboración: Bidasoa activa/Irun 2020

## 7 COMERCIO

### Establecimientos comerciales, por rama de actividad

	1992						1998						2006					
	Irun		Hondarribia		Bidasoa-Txingudi		Irun		Hondarribia		Bidasoa-Txingudi		Irun		Hondarribia		Bidasoa-Txingudi	
	Est	Empr	Est	Empr	Est	Empr	Estab	Empr	Estab	Empr	Est	Empr	Estab	Empr	Estab	Empr	Estab	Empresas
<b>Total Comercio Minorista</b>	585	543	100	98	685	641	1038	973	164	162	1202	1135	1154	1092	201	192	1.355	1.284

Fuente: Diputación Foral de Gipuzkoa y Elaboración Bidasoa activa  
Elaboración: Bidasoa activa

### Densidad comercial, por grandes ramas de actividad (1992-2006)

	IRUN 92	HOND 92	B-T 1992	IRUN 98	HOND 98	B-T 1998	IRUN 06	HOND 06	B-T 2006
▪ Alimentación	4,25	3,14	4,03	6,63	4,27	6,14	5,79	4,47	5,51
▪ Textil, confección, calzado y cuero	2,32	1,10	2,07	3,83	1,56	3,36	4,02	1,65	3,52
▪ Farmacia, droguería y perfumería	0,77	0,73	0,76	1,04	0,75	0,98	1,09	0,98	1,07
▪ Muebles y demás equipamiento del hogar	1,04	0,88	1,01	2,22	1,36	2,04	2,37	1,29	2,14
▪ Vehículos y accesorios	0,35	0,15	0,31	0,95	0,27	0,81	1,19	0,67	1,08
▪ Otro comercio al por menor	1,95	1,31	1,82	3,92	2,92	3,71	4,57	3,25	4,29
<b>Total</b>	10,67	7,30	9,99	18,60	11,12	17,03	19,03	12,32	17,61
								<b>2006</b>	
<b>Gipuzkoa</b>								16,04	

Fuente: Diputación Foral de Gipuzkoa  
Elaboración: Bidasoa activa

### Densidad comercial (incluyendo reparaciones)

	2006
<b>IRUN</b>	29,5
<b>BAJO BIDASOA</b>	26,8
<b>GIPUZKOA</b>	24,1
<b>C.A.P.V.</b>	22,4

Fuente: Eustat  
Elaboración: Bidasoa activa

## 8 TURISMO

### Establecimientos y plazas de alojamiento ofertadas

	Irun				Hondarribia				Bidasoa-Txingudi					
	Establec. 93	plazas 93	Establec. 06	Plazas 06	Establec. 93	plazas 93	Establec. c. 06	Plazas 06	Establec. 93	plazas 93	Establec. 98	Plazas 98	Establec. 06	Plazas 06
<b>Total Alojamiento</b>	<b>8</b>	<b>431</b>	<b>19</b>	<b>901</b>	<b>16</b>	<b>789</b>	<b>26</b>	<b>1.377</b>	<b>24</b>	<b>1220</b>	<b>28</b>	<b>1.262</b>	<b>45</b>	<b>2.278</b>

Fuente: Bidasoa Turismo

Elaboración: Bidasoa activa

### Evolución de Establecimientos y plazas de alojamiento ofertadas (1993/2006)

	Irun		Hondarribia		Bidasoa-Txingudi	
	establ 93/06	plazas 93/06	establ 93/06	plazas 93/06	establ 93/06	plazas 93/06
<b>Total Alojamiento</b>	137,50	109,05	62,5	74,52	87,50	86,72

Fuente: Bidasoa Turismo

Elaboración: Bidasoa activa

### Empleo en los establecimientos de alojamiento de Bidasoa-Txingudi (1993-2006)

Nº empleados

	1993		1998		2006		Evolución 93/06	
	T. alta	T. baja	T. alta	T. baja	T. alta	T. baja	T. alta(%)	T. baja(%)
<b>Total Alojamiento</b>	<b>151</b>	<b>137</b>	<b>169</b>	<b>142</b>	<b>325</b>	<b>275</b>	<b>115</b>	<b>101</b>

Fuente: Bidasoa Turismo

Elaboración: Bidasoa activa

## Establecimientos de hostelería en Bidasoa-Txingudi (1992-2006)

(nº de establecimientos)

	Bidasoa-Txingudi 1992		Bidasoa-Txingudi 1998		Bidasoa-Txingudi 2006		Evolución Bidasoa-Txingudi 92/06	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
<b>Total Hostelería</b>	<b>120</b>	<b>100,00</b>	<b>435</b>	<b>100,0</b>	<b>511</b>	<b>100,0</b>	<b>391</b>	<b>325,83</b>

Fuente: Diputación Foral de Gipuzkoa  
Elaboración: Bidasoa activa



## 9 TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURAS

### Transporte (1992-2006)

	Nº de viajeros 1992	Nº de viajeros 1998	Nº de viajeros 2006	VARIACIÓN 92/06
<b>EuskoTren</b>				
▪ Irun		1.673.611	1.854.784	
▪ Donostia-Hendaia			5.636.187	
<b>Aeropuerto de San Sebastián-Hondarribia</b>				
▪ Pasajeros	103.089(*)	223.146	368.009	256,98
▪ Aeronaves	3.056	6.515	12.076	295,16

(\*) el aeropuerto permaneció cerrado mes y medio por obras de acondicionamiento de pista.

Fuente: AUIF, Interbus, EuskoTren, RENFE, SCNF, Jolaski, AENA

Elaboración: Bidasoa activa

### Tráfico carreteras

#### Circulación media diaria de vehículos en las carreteras (1992-2006)

(nº de vehículos)

	1992	1998	2006	VAR 92/06 (%)
<b>Peaje de Irún (A8)</b>				
▪ Dirección Donostia	11.503	16.428	21.412	86,14
▪ Dirección Francia	11.658	15.654	20.338	74,46
▪ Total ambas direcciones	23.161	32.082	41.750	80,26
<b>Otras carreteras</b>				
▪ N-I	20.031	37.023	38.188	90,64
▪ N-638	13.168	32.987	27.860	111,57

Fuente: Bidelan Autoroutes du Sud de la France, Diputación Foral de Gipuzkoa

Elaboración: Bidasoa activa

## Actividad aduanera

### Actividad aduanera en Irun (1992-2006)

	1992	1998	2006	Var 92-06
<b>Declaraciones (nº)</b>	<b>693.836</b>	<b>54.943</b>	<b>47.453</b>	<b>-93,16%</b>
▪ Importaciones	384.880	21.794	18.855	-95,10%
▪ Exportaciones	308.956	33.149	28.598	-90,74%
<b>Recaudación (€)</b>	<b>661.113.315</b>	<b>88.985.852</b>	<b>52.200.000</b>	<b>-92,10%</b>

Fuente: Estadística de Comercio Exterior  
Elaboración: Bidasoa activa

### Establecimientos de transporte por rama de actividad

	IRUN		CAPV		IRUN		CAPV	
	1998		2001		2006		2006	
	Establec.	Establec.	Establec.	Empleo	Establec.	Empleo	Establec.	Empleo
▪ Transporte terrestre	585	1232			584	2019	2019	2019
▪ Transporte marítimo	1				1			
▪ Transporte aéreo								
▪ Actividades anexas al transporte	185	1362			216	1475	1475	1475
<b>Total establecimientos de transporte</b>	771	2594	15.378	43.685	801	3494	15.154	49.851

Fuente: Eustat  
Elaboración: Bidasoa activa/Irun 2020

## 10 OTROS SERVICIOS

### Establecimientos de otros servicios, por rama de actividad (1992-2006)

(nº establecimientos)

	IRUN 1992		IRUN 1998		IRUN 2006	
	Empr.	Estab.	Empr.	Estab.	Empr.	Estab.
▪ Talleres de reparaciones	81	83	125	126	127	129
▪ Instituciones financieras	13	22	19	39	20	41
▪ Seguros	5	5	6	6	6	6
▪ Auxiliares financieras y de seguros	4	4	11	11	25	25
▪ Promoción inmobiliaria	23	23	71	73	126	127
▪ Servicios relativos a la propiedad inmobiliaria	1	1	19	21	82	83
▪ Servicios a empresas	17	19	104	114	255	266
▪ Alquiler	8	8	19	19	36	36
▪ Servicios agrícolas, ganaderos y forestales	3	3	12	14	16	18
▪ Serv. de limpieza y saneamiento de vías públicas	10	11	21	22	38	39
▪ Enseñanza (reglada/no, conducción, idiomas...)	26	30	46	49	78	83
▪ Sanidad y servicios veterinarios	5	5	15	15	39	40
▪ Asistencia y servicios sociales	5	5	6	7	11	12
▪ Servicios recreativos y culturales	21	21	68	69	162	162
▪ Servicios personales (lavanderías, peluquerías...)	67	68	123	125	168	170
▪ Servicios fotográficos	6	6	11	11	10	10
▪ Otros servicios	7	9	29	30	57	58
<b>Total Establecimientos Otros Servicios</b>	<b>302</b>	<b>323</b>	<b>705</b>	<b>751</b>	<b>1.256</b>	<b>1.305</b>
<b>Total Establecimientos Otros Servicios</b>	<b>302</b>	<b>323</b>	<b>705</b>	<b>751</b>	<b>1.256</b>	<b>1.305</b>

Fuente: Diputación Foral de Gipuzkoa  
Elaboración: Bidasoa activa

## **11. PIB PER CÁPITA**

	<b>1996</b>	<b>2000</b>	<b>Var 96-00</b>
▪ Irun	12.207 €	18.081 €	48%
▪ Hondarribia	9.304 €	13.643 €	47%
<b>Bajo Bidasoa</b>	<b>11.606 €</b>	<b>17.148 €</b>	<b>48%</b>
<b>Gipuzkoa</b>	<b>14.052 €</b>	<b>19.691 €</b>	<b>40%</b>
<b>C.A.P.V.</b>		<b>19.316 €</b>	

Fuente: Udalgida

Elaboración: Bidasoa activa

## ANEXO 3.

# Resumen diagnóstico Agenda Local 21 Irun



## SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO DE IRUN DESDE LA PERSPECTIVA DE LA AGENDA LOCAL 21

Irun, segunda ciudad de Gipuzkoa y sexta de la Comunidad Autónoma del País Vasco, ha experimentado una profunda transformación a partir de la eliminación de las fronteras interiores de la Unión Europea en 1992, lo que supuso la eliminación y/o transformación radical de una actividad económica históricamente importante, ligada al tránsito aduanero.

El Plan Estratégico Bidasoa 93 impulsó una transformación dirigida en buena parte hacia el sector logístico y los servicios, que han experimentado crecimientos importantes en términos absolutos y relativos. Así, en el periodo 1996-2001 el porcentaje de ocupados en la actividad de servicios se ha incrementado en casi cuatro puntos, situándose cuatro puntos por encima de la CAPV, con un peso prominente para el subsector de **Transporte**, almacenamiento y comunicaciones (12,2% frente al 5,9% de Gipuzkoa y el 6,6% de la CAPV). Esta transformación ha ido acompañada por una atención creciente al sector industrial, traducido en una habilitación y reordenación de suelos para actividades industriales<sup>1</sup>.

En consecuencia la población ocupada residente en el municipio de Irun ha aumentado un 38% desde 1991, incremento muy superior al registrado en el conjunto de Gipuzkoa (24%). También la población total ha crecido mucho en términos absolutos (Irun ha crecido en el periodo 2001-2004 casi tanto como en los veinte años anteriores), lo que lo convierte en un municipio muy dinámico demográficamente.

Sin embargo, a pesar de la fuerte caída del desempleo registrado en los últimos años, sus niveles siguen estando por encima de las medias guipuzcoana y vasca y la brecha podría estar aumentando desde 2005. Aunque técnicamente no es posible hablar con propiedad (por falta de información) de tasa de desempleo a nivel

---

<sup>1</sup> El número total de empleos industriales de la comarca es muy inferior a la población ocupada en el sector secundario. El PTS de Suelo para Actividades Económicas registraba el dato de 1.500 empleos industriales que correspondían a trabajadores que se desplazaban a municipios de la comarca de Donostialdea y de Navarra en 2000.

municipal, el porcentaje de parados registrados en Irun se mantiene por encima del 12% del total en Guipúzcoa, más de tres puntos por encima de lo que le corresponde atendiendo al peso relativo de su población.

Esto permite concluir que **Irun cuenta con una tasa de paro sensiblemente mayor que la media**, a lo que se añade un aumento del número de personas con riesgo de exclusión social en Irún, dos rasgos de **insostenibilidad** que suscitan preocupación.

El aumento de población y, sobre todo, los cambios en las pautas de convivencia familiar está generando, además, un incremento de demanda de **vivienda** que ha agotado prácticamente las reservas de **suelo** urbanizable, manteniendo los precios altos y dificultando el acceso a la vivienda a jóvenes y familias de menor poder adquisitivo.

Junto a la demanda de vivienda, la demanda de suelo para usos productivos genera una presión sostenida sobre un recurso cada vez más escaso. Los entornos naturales al sur de la autopista A-8 se convierten en *la última reserva* para el desarrollo urbano, lo que suscita interrogantes profundos sobre el modelo de crecimiento y de ciudad que se quiere proyectar a futuro. En síntesis, la alternativa se centra en optar por usos más intensivos del suelo (edificabilidad, empleo por unidad de superficie) para reducir al mínimo las necesidades de nueva ocupación.

Irún y la comarca de Txingudi ofrecen un conjunto de espacios naturales de alto valor sobradamente reconocidos donde los problemas principales provienen de su progresiva fragmentación - consecuencia de las intervenciones citadas - y de la falta de interconexión entre ellos, un peligro en sí mismo para su consolidación y pervivencia. Las perspectivas económicas y el modelo de desarrollo territorial contribuyen a agudizar esta preocupación.

Otras afecciones de importancia provienen de la condición de *corredor natural* entre la península y Europa continental. Se derivan así grandes presiones por el tráfico generado por los ejes de comunicación viaria y ferroviaria, así como por las servidumbres y *potencialidades* (cara y cruz) de las grandes infraestructuras de transporte del entorno (puerto, aeropuerto, nudo ferroviario) y las áreas logísticas anejas. Su eventual crecimiento plantea evidentes posibilidades de generación de empleo y actividad económica, pero también incide negativamente en la calidad del entorno por el aumento del tráfico pesado y el uso extensivo de un suelo de por sí

escaso. En consecuencia se plantea un interrogante que debe animar a la consideración de otras alternativas que incidan en actividades productivas y servicios de valor agregado menos gravosos con el entorno en una zona de alta densidad poblacional.

Estas circunstancias y los flujos de movilidad interna (de desplazamientos por causa de trabajo, comercio, educación y ocio) generan niveles apreciables de congestión viaria en los accesos y niveles de ruido localmente preocupantes. El planeamiento local debería incidir en mayor medida en la reducción de las necesidades de movilidad buscando una mayor integración de las actividades de ocio y negocio.

En cambio, el nivel de cobertura de equipamientos y servicios (educativos, sanitarios, culturales, sociales) en términos globales y de calidad de vida en general, y de calidad del entorno natural, en particular, alcanza cotas muy satisfactorias y así son percibidas por los ciudadanos. El déficit es mayor en lo referente a las necesidades del segmento de población de mayor edad, cuyo peso dentro de la población total va en aumento, al igual que en el conjunto del País Vasco.

A excepción de la contaminación acústica, los vectores ambientales de agua, aire y contaminación de suelos no ofrecen problemas relevantes o que no estén ya debidamente encauzados, existiendo una oferta de calidad y en cumplimiento de los parámetros exigibles desde la perspectiva europea. La generación de residuos urbanos sigue una tónica creciente en volumen, compatible con unas tasas de clasificación y reciclaje de basuras por encima de la media guipuzcoana. La opción de incineración de los residuos no reciclados ha generado cierto grado de contestación social.

Los ciudadanos se muestran por tanto satisfechos en conjunto con la calidad de vida y las prestaciones del municipio, y mucho menos con el acceso a la vivienda y al empleo de calidad, el nivel de ruido y la calidad de entorno construido. De hecho, los principales problemas identificados a nivel subjetivo apuntan al tráfico y a la oferta cultural y de ocio, seguidos por la vivienda y el empleo.

En suma, Irun (en general la comarca de Txingudi) ofrece una imagen demográficamente dinámica cuyo principal problema se centra en la necesidad de asegurar un crecimiento sostenido de empleo de calidad y de vivienda para



una población creciente, en parte por su capacidad de atracción sobre poblaciones limítrofes, en parte por la llegada de población inmigrante que aumentará en número a medida que el estrechamiento de la pirámide poblacional y el aumento general del nivel educativo deje sin cubrir una demanda de empleos menos cualificados.

El conjunto de datos y percepciones analizados lleva en todo caso a identificar una serie larga de aspectos y elementos de mejora en cada uno de los ámbitos temáticos cubiertos por este diagnóstico, en sí mismos de muy distinta prioridad e incidencia, que deben ser objeto de análisis, priorización y validación en la fase de contraste y elaboración del Plan de Acción de la Agenda Local 21.

Tras el proceso de obtención y análisis de la información disponible se han identificado una serie de áreas críticas en el municipio de Irun. Se trata de unos ámbitos que serán específicamente tratados en el plan de actuación y donde se tratará de dar una respuesta:

- ❖ En los últimos 25 años, la población mayor de 65 años se ha duplicado y la población menor de 19 años se ha reducido a la mitad.
- ❖ Déficit con relación a la dotación de centros sanitarios locales o botiquines de barrio.
- ❖ Gran diferencia entre la oferta y la demanda de plazas residenciales, especialmente para personas dependientes, lo cual está originando en el municipio un importante incremento de las listas de espera y que se traduce en esperas medias de 3 años.
- ❖ Existe déficit con relación a las plazas ofertadas de 0-3 años en las guarderías de Irun, sobre todo teniendo en cuenta los futuros desarrollos residenciales y el actual incremento de la natalidad.

- ❖ Déficit de equipamientos socioculturales en los barrios de Elitxu Lapize y Larreaundi, Artia, Anaka y San Miguel, cuyo déficit cobra mayor relevancia si se tiene en cuenta que constituyen los barrios más populosos de Irun y donde residen casi la mitad de los vecinos.
- ❖ Cierta vaciamiento y envejecimiento del centro de la ciudad y concentración de población y de los nuevos residentes en los barrios más periféricos, barrios en los que aumentan las construcciones de vivienda nueva. Así, mientras Ventas, Anaka y Artia reflejan comportamientos positivos, la pérdida de población y claro envejecimiento de la misma se concentra en la Parte Vieja, Behobia, Elizatxo-Lapize o Centro.
- ❖ Densidad de vivienda que muestra un municipio compacto, aunque con posiciones en los extremos. La baja densidad ha predominado en operaciones recientes.
- ❖ Progresa la construcción y el parque de viviendas, aunque la ocupación es reducida. Previsiones de más viviendas y menos ocupación.
- ❖ El crecimiento no ha superado el ámbito territorial planificado, pero ha colmatado de forma acelerada la práctica totalidad de los recursos existentes. El futuro se busca en el Sur de la A-8.
- ❖ Irun es el municipio guipuzcoano con mayor tasa de paro (10,9%), tasa superior a la de la CAPV y Gipuzkoa (8,5 y 7,6% respectivamente).
- ❖ Progresiva ralentización del sector primario y tendencia hacia una actividad residual.
- ❖ Importante presencia y desarrollo del sector de la construcción, ligado al crecimiento residencial y de suelo/ infraestructuras para actividades económicas.

- ❖ La población ocupada en los servicios en Irun está 4 puntos por encima de la CAPV, siendo las actividades relacionadas con la logística y los transportes las que representan un papel especialmente relevante. Hay multitud de iniciativas de implantación de infraestructuras ligadas al transporte configurando el Corredor Intermodal de Jaizkibel. Existen interrogantes sobre la viabilidad y sostenibilidad del conglomerado de actuaciones en estudio, cuya influencia territorial es determinante para Irun.
- ❖ Progresan las grandes superficies comerciales en entornos periurbanos.
- ❖ La industria se ha trasladado y crecido en enclaves del exterior, preferentemente en las cuencas de las regatas Ugalde-Jaizubia. La amplia dotación de suelo industrial prevista en el planeamiento se ha cubierto de forma acelerada y antes de finalizar la vigencia del mismo.
- ❖ La densidad de empleo por superficie utilizada es cada vez menor en las promociones que se realizan.
- ❖ La promoción pública incentiva indirectamente la baja densidad de empleo y la rápida cobertura de los suelos disponibles, no permitiendo la existencia de bolsas de suelo.
- ❖ El Avance del Plan Territorial Parcial, marca un nuevo salto en la ocupación del territorio, con bajas densidades residenciales y elevado consumo de suelo para actividades económicas e infraestructuras, aunque su tramitación se encuentra paralizada.
- ❖ No se han cubierto las previsiones del planeamiento en zonas verdes y estándar por habitante, sin haberse desarrollado las principales áreas.
- ❖ Las zonas verdes están próximas a los ciudadanos, aunque no se encuentran suficientemente conectadas entre ellas y con los espacios naturales del exterior.

- ❖ Posibles mejoras aplicando criterios de jardinería ecológica.
- ❖ El medio físico refleja profundas transformaciones por actividades humanas como la urbanización y las actividades agroforestales. La marisma y la campiña son las unidades más modificadas.
- ❖ La conservación de los hábitat naturales más sensibles, clave para la protección de especies de flora amenazadas.
- ❖ Presencia de especies de flora exóticas e invasoras que compiten y desplazan a las especies autóctonas. En Irun existen además especies faunísticas amenazadas.
- ❖ En Aiako Harria, declarado Parque Natural y LIC, hay una recuperación notable de los bosques naturales pero con problemas en la regeneración natural.
- ❖ Las marismas de Txingudi disponen de ámbitos no homogéneos de protección y de presiones urbanísticas en su entorno próximo. Insuficiente cobertura legal al no estar completada la regulación derivada de su inclusión en la Red Natura 2000, cuyo ámbito no se refleja en el planeamiento municipal.
- ❖ Las barreras físicas y asentamientos provocan el aislamiento de los espacios naturales.
- ❖ Posibles corredores ecológicos entre Aiako Harria y las marismas.
- ❖ El PGOU limita los usos en el Suelo No Urbanizable, aunque su máxima protección no abarca ciertos enclaves de interés naturalístico.

- ❖ El Avance del Plan Territorial Parcial de Donostialdea-Bajo Bidasoa plantea grandes infraestructuras en Irun, en contradicción con la puesta en valor de los espacios naturales.
- ❖ Los Planes Territoriales Sectoriales establecen una valoración y ordenación suficientes, pero no son necesariamente vinculantes respecto a otros instrumentos de ordenación.
- ❖ Importantes actuaciones previstas en el Plan Especial del área de Txingudi aún restan por ejecutar.
- ❖ Importante número de personas que recurren al desplazamiento peatonal, ya que alcanza hasta el 55%.
- ❖ Carencias en el municipio de una red de bidegorris conexionada y con capacidad para erigirse en una alternativa de transporte.
- ❖ Más de la mitad de los desplazamientos que se hacen diariamente son recurrentes, siendo casi siempre con un origen y destino reiterativo.
- ❖ Donostia es el principal destino externo del municipio, debido fundamentalmente a los desplazamientos motivados por el trabajo, 53%.
- ❖ El protagonismo del automóvil continua en ascenso a la vista de las motorizaciones. Asimismo, el aspecto cualitativo, con coches de mayor potencia, muestra una tendencia hacia una movilidad menos sostenible, con incrementos de consumos unitarios, de ruido y de riesgo de accidente.
- ❖ Acceso cada vez más temprano a la motorización a través de las motos.
- ❖ Dificultades de comunicación entre diversas zonas del municipio.

- ❖ La oferta de transporte público es más que aceptable con dos operadores ferroviarios, dos interurbanos por carretera y otro urbano.
- ❖ La oferta de transporte urbano está bien valorada, pero podría intensificarse.
- ❖ Es preciso incidir en cuestiones asociadas a la gestión del transporte público, coordinando horarios y evitando solapamientos de servicios.
- ❖ Gan protagonismo de la actividad del transporte de mercancías en la realidad socioeconómica local.
- ❖ El tráfico de mercancías ha ido en continuo ascenso, siendo el modo carretera el que ha absorbido la mayoría del incremento, 71%.
- ❖ Es cada vez más urgente trabajar en la reducción del número de camiones que atraviesan la frontera. Es preciso adoptar medidas con la máxima urgencia para incidir en el trasvase de mercancías hacia otros modos
- ❖ En lo que a consumos energéticos se refiere, en el periodo 2002-2004 el consumo eléctrico ha aumentado en todos los sectores. Mientras que en ese periodo el consumo residencial e industrial ha aumentado en 15 y 11% respectivamente (para un incremento en los contratos del 6 y 8%), el consumo del sector servicios ha aumentado un 33% (con un incremento del 2% en los contratos). Las fuentes de energía que se emplean son mayoritariamente no renovables.
- ❖ El porcentaje de residuos urbanos reciclados aumenta cada año. A pesar de ello, las cantidades de residuos con destino a vertedero van también en aumento. El componente mayoritario de los residuos domiciliarios que se depositan en el contenedor verde está formado por restos de comida sin cocinar. Parece que hay una tendencia a comprar más de lo que luego se consume, hecho que influye directamente en las cantidades de residuos domiciliarios generadas.

- ❖ Mientras que el principio de Jerarquía Comunitaria le confiere prioridad a la prevención (para continuar con el reciclaje, compostaje, y el aprovechamiento energético), se observa que en el Plan Integral de Residuos Urbanos del Área de Txingudi (PIRUAT) los objetivos de reducción y reutilización (asociados a la prevención) no están cuantificados y resultan poco concretos. Hay un significativo margen para mejorar en la prevención de la generación de residuos.
- ❖ Aunque el % de residuos reciclados de Txingudi es el más elevado de Gipuzkoa, hay posibilidades de mejora.
- ❖ En relación a la decisión sobre la instalación de una planta de incineración con recuperación de energía en la comarca, entre algunos colectivos se ha manifestado cierta preocupación.
- ❖ Resulta apresurado emitir una valoración sobre el estado de la calidad del aire en el municipio en base a la información disponible.
- ❖ En el último estudio-evaluación realizado en el municipio por el Área de Acústica del Centro Tecnológico Labein (en el año 2001), se detectaron zonas en las que los niveles sonoros originados por el tráfico superaban los niveles de alarma. En la medida en que no hay información sobre los niveles de ruido ambiental actualmente existentes en Irun, no es posible realizar una valoración exhaustiva al respecto.

Anexo 4.

## Plan de acción Agenda Local 21. Plan de acción priorizado



**PRIORIZACIÓN DE PROGRAMAS DEL PLAN DE ACCIÓN de Agenda local 21  
Irun(ordenados según preferencia)**

PREFERENCIA *	VALORACIÓN **	
		<b>MESA 1 – DESARROLLO SOCIAL Y CALIDAD DE VIDA</b>
1	9,3	2.7. Programa para favorecer el acceso a la vivienda
2	7,6	2.5. Programa para la conciliación de la vida laboral, personal y familiar
3	7,8	1.1. Programa para mejorar la calidad del empleo
		<b>MESA 2 – MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD</b>
1	9,0	1.2. Mejorar las condiciones de movilidad en modos alternativos al vehículo privado
2	8,3	1.1. Racionalizar la utilización del vehículo privado en la ciudad
3	7,3	1.3. Desarrollar labores de sensibilización (cambio cultural)

**PRIORIZACIÓN DE PROGRAMAS DEL PLAN DE ACCIÓN de Agenda local 21  
Irun(ordenados según preferencia)**

<b>MESA 3.1 – ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y MEDIO NATURAL</b>		
1	8,7	1.1. Optimizar e intensificar el aprovechamiento urbano del suelo al norte de la A-8 y minimizar la utilización de suelos al sur de dicha vía
2	8,6	4.1. Protección urbanística efectiva y restauración de las zonas naturales que no cuentan con un régimen de protección específico en la ordenación municipal
3	8,4	1.2. Crecimiento selectivo hacia actividades económicas más sostenibles y generadoras de riqueza con modelos de ocupación más compactos
<b>MESA 3.2 – VECTORES AMBIENTALES</b>		
1	8,1	1.4. Mejorar el aprovechamiento de los suelos inactivos
2	8,2	2.4. Fomentar la comunicación y debate en temas ambientales de especial relevancia entre el ayuntamiento y la ciudadanía
3	7,5	2.1. Mejora continua de los estándares de calidad en la gestión de los servicios ofrecidos por Txingudiko Zerbitzuak en la gestión de residuos urbanos

## MESA 1 – DESARROLLO SOCIAL Y CALIDAD DE VIDA

### L.E. 2 PROMOVER UNA MEJORA SOLIDARIA DE LA CALIDAD DE VIDA Y DEL BIENESTAR DE LA CIUDADANÍA DE IRUN

2.7 Programa para favorecer el acceso a la vivienda  RESPONSABLES: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ IRUNVI ①</li> <li>▪ URBANISMO ②</li> </ul>	2.7.1. Potenciar el parque de viviendas de alquiler. ①
	2.7.2. Diseño de programas para compartir vivienda: personas jóvenes/estudiantes – personas mayores, etc. ①
	2.7.3. Adoptar las medidas necesarias para que la superficie, tipología y los programas de vivienda se adecuen a las necesidades reales de los demandantes. ②

### L.E. 2 PROMOVER UNA MEJORA SOLIDARIA DE LA CALIDAD DE VIDA Y DEL BIENESTAR DE LA CIUDADANÍA DE IRUN

2.5 Programa para la conciliación de la vida laboral, personal y familiar  RESPONSABLES: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ BIDASOA ACTIVA ①</li> <li>▪ BIENESTAR SOCIAL ②</li> </ul>	2.5.1. Buscar la implicación empresarial. Firma de convenios-acuerdos con empresas para la flexibilización de las condiciones laborales (horarios, etc.). (En relación con la línea 5 del <i>Acuerdo</i> ). ②
	2.5.2. Campañas de sensibilización y programas específicos para fomentar el reparto de las labores domésticas y la educación de los niños. (proyecto "Gertu"). ① ②
	2.5.3. Fomento de servicios de atención a las familias (atención al domicilio, cheque-servicio, etc.). (proyecto "Gertu"). ① ②

## L.E. 1 IMPULSAR EL DESARROLLO ECONOMICO EQUILIBRADO, DIVERSIFICADO Y SOSTENIBLE DE IRUN

<p>1.1 Programa para mejorar la calidad del empleo</p> <p>RESPONSABLES:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ BIDASOA ACTIVA ①</li> <li>▪ PRESIDENCIA ②</li> </ul>	1.1.1. Elaborar un estudio sobre la calidad del empleo en coordinación con las entidades y órganos que forman parte del "Acuerdo general por el desarrollo económico y el empleo de Irun". ①
	1.1.2. Fomentar la actitud ejemplarizante del Ayuntamiento. Vigilancia y seguimiento de las condiciones laborales en la subcontratación. ②
	1.1.3. Vigilancia y seguimiento de las condiciones laborales, salud laboral, riesgos laborales, en las empresas del municipio. En relación con la línea 8 del Acuerdo <sup>2</sup> . ①

## MESA 2 – MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

### L.E. 1 SATISFACER LAS NECESIDADES DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD CON CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD: REDUCIR LA UTILIZACIÓN DEL VEHICULO PRIVADO

<p>1.2. Mejorar las condiciones de movilidad en modos alternativos al vehículo privado</p> <p>RESPONSABLES:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ RELACIONES CON EL CIUDADANO ①</li> <li>▪ URBANISMO ②</li> <li>▪ OBRAS ③</li> <li>▪ MEDIO AMBIENTE ④</li> </ul>	1.2.1. Potenciar la utilización/oferta del transporte público. ①
	1.2.2. Análisis de la posibilidad de carriles-bus, prioridad semafórica,... ①
	1.2.3. Mejorar la accesibilidad del transporte público (bus y taxi). ①
	1.2.4. Impulsar los desplazamientos por motivo de trabajo y estudios de manera sostenible. ④
	1.2.5. Potenciar los desplazamientos a pie. ① ② ③
	1.2.6. Potenciar la red de bidegorris como verdadera alternativa de movilidad interna y comarcal (y no solamente como elemento de ocio). ② ③
	1.2.7. Propiciar la coordinación con los operadores de transporte público. ①
	1.2.8. Fomentar itinerarios peatonales seguros (casa-centro escolar, etc.). ① ②

**L.E. 1 SATISFACER LAS NECESIDADES DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD CON CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD: REDUCIR LA UTILIZACIÓN DEL VEHICULO PRIVADO**

<p>1.1. Racionalizar la utilización del vehículo privado en la ciudad.</p> <p>RESPONSABLES:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ RELACIONES CON EL CIUDADANO ①</li> <li>▪ URBANISMO ②</li> </ul>	1.1.1. Incrementar, en la medida de lo posible, las medidas técnicas y los recursos humanos destinados a la ordenación del tráfico. ①
	1.1.2. Potenciar el <i>Carsharing</i> . ①
	1.1.3. Promoción del vehículo compartido desde centros de demanda. ②
	1.1.4. Reducir las plazas de aparcamiento en superficie y aumentar las plazas en subterráneo (rotatorias). ②
	1.1.5. Definir zonas de aparcamiento en superficie para residentes. ②
	1.1.6. Potenciar el desarrollo de aparcamientos disuasorios en entradas al municipio. ②
	1.1.7. Crear espacios para el intercambio entre vehículo privado y transporte público. ②

**L.E. 1 SATISFACER LAS NECESIDADES DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD CON CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD: REDUCIR LA UTILIZACIÓN DEL VEHICULO PRIVADO**

<p>1.3. Desarrollar labores de sensibilización (cambio cultural)</p> <p>RESPONSABLE:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ RELACIONES CON EL CIUDADANO</li> </ul>	<p>1.3.1. Campañas de promoción (tanto dentro del Ayuntamiento como de cara a la ciudadanía) de modos de desplazamiento alternativos: concursos escolares, campañas informativas enfocadas a colectivos determinados como comerciantes, centros laborales, AA.VV.</p>
--	---

## MESA 3.1 – ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y MEDIO NATURAL

### L.E. 1 RACIONALIZAR EL CONSUMO DE SUELO, ATENDIENDO A LAS NECESIDADES DE VIVIENDA Y EMPLEO DEL MUNICIPIO, Y A LAS INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS BÁSICOS QUE PRECISEN

<p>1.1 Optimizar e intensificar el aprovechamiento urbano del suelo al norte de la A-8 y minimizar la utilización de suelos al sur de dicha vía. Desarrollo más compacto evitando crecimientos dispersos.</p> <p>RESPONSABLE:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ URBANISMO ①</li> <li>▪ IRUNVI ②</li> </ul>	1.1.1	Aplicar en el PGOU estándares de densidad de viviendas acordes con los criterios de sostenibilidad y características concretas de los emplazamientos. ①
	1.1.2	Reordenación de las zonas ferroviarias destinando a usos urbanos los espacios liberados y soterramiento de las infraestructuras que técnicamente lo permitan, minimizando los espacios ocupados por las nuevas infraestructuras ferroviarias (TAV, intermodal, etc.). ①
	1.1.3	Optimizar el aprovechamiento de los intersticios urbanos (San Miguel-Anaka, Lopez Becerra, Oinaurre, etc.). ①
	1.1.4	Considerar el menor consumo de suelo como uno de los factores prioritarios en la planificación e implantación de actividades económicas. ①
	1.1.5	Adecuar la superficie, tipología y programa de viviendas y apartamentos de nueva construcción a las necesidades reales de los demandantes a través del planeamiento municipal. ①
	1.1.6	Impulsar políticas que pongan en el mercado las viviendas desocupadas. ②

### L.E. 4 GARANTIZAR LA PROTECCION DE LOS ESPACIOS NATURALES MAS RELEVANTES DESARROLLANDO Y PORFUNDIZANDO EN LOS INSTRUMENTOS DE ORDENACION Y GESTION

<p>4.1 Protección urbanística efectiva y restauración de las zonas naturales que no cuentan con un régimen de protección específico en la ordenación municipal</p> <p>RESPONSABLES:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ URBANISMO ①</li> </ul>	4.1.1	Estudio y catalogación de enclaves y áreas de interés naturalístico, dotándolos de la protección suficiente adecuando su calificación urbanística a sus valores ambientales. ① ②
	4.1.2	Introducir en el PGOU la protección de los espacios de la Red Natura 2000. ①
	4.1.3	Fomentar la restauración de los hábitats naturales, incluso los intervenidos (encauzamiento de regatas, cultivos forestales, etc.). ① ② ③

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ MEDIO AMBIENTE ②</li> <li>▪ OBRAS ③</li> </ul>	<p>4.1.4 Agilizar los trámites para la actuación de descontaminación, a través de la firma de un convenio del ayuntamiento con la Sociedad Pública de Gestión Ambiental IHOBE, en la Zona de las Balsas de Montero. ①</p>
---	---

**L.E. 1 RACIONALIZAR EL CONSUMO DE SUELO, ATENDIENDO A LAS NECESIDADES DE VIVIENDA Y EMPLEO DEL MUNICIPIO, Y A LAS INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS BÁSICOS QUE PRECISEN**

<p>1.2 Crecimiento selectivo hacia actividades económicas más sostenibles y generadoras de riqueza, con modelos de ocupación más compactos</p> <p>RESPONSABLES:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ URBANISMO ①</li> <li>▪ INDUSTRIALDEA ②</li> <li>▪ BIDASOA ACTIVA ③</li> </ul>	<p>1.2.1 Fomentar la implantación de actividades empresariales de acuerdo a indicadores favorables de calidad y cantidad de empleo, contenido tecnológico, valor añadido y menor consumo de recursos naturales. ①</p>
	<p>1.2.2 Favorecer la coexistencia de usos residenciales y económicos (terciarios que se determinen compatibles) para reducir la ocupación de nuevas zonas y las necesidades de movilidad. ①</p>
	<p>1.2.3 Establecer tipologías de ocupación y edificación que optimicen el uso del suelo y el impacto en el medio. ①</p>
	<p>1.2.4 Desarrollar una oferta de locales en régimen de concesión en promociones públicas de suelo industrial. ②</p>
	<p>1.2.5 Fortalecer la actividad comercial en las áreas urbanas, evitando su desarrollo en la periferia y en suelos con calificación o vocación industrial. ① ③</p>
	<p>1.2.6 Evaluación del impacto territorial como elemento condicionante del desarrollo de infraestructuras ligadas al transporte. ①</p>

## MESA 3.2 – VECTORES AMBIENTALES

### L.E. 1 REDUCIR EL IMPACTO EN LOS PRINCIPALES VECTORES AMBIENTALES RACIONALIZANDO EL CONSUMO DE RECURSOS NATURALES: AGUA, ENERGIA Y SUELO

<p>1.4. Mejorar el aprovechamiento de los suelos “inactivos”</p> <p>RESPONSABLE:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ URBANISMO</li> </ul>	<p>1.4.1 Aprovechamiento de los suelos considerados inactivos (tanto privados como municipales): terrenos ferroviarios, ruinas, emplazamientos en desuso, etc.</p>
--	--

### L.E. 2 REDUCIR EL IMPACTO EN LOS PRINCIPALES VECTORES AMBIENTALES MEJORANDO LA GESTION DE RESIDUOS, LA CALIDAD ATMOSFÉRICA Y ACÚSTICA

<p>2.4. Fomentar la comunicación y debate en temas ambientales de especial relevancia entre el ayuntamiento y la ciudadanía.</p> <p>RESPONSABLES:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ MEDIO AMBIENTE ①</li> <li>▪ PRESIDENCIA ②</li> <li>▪ URBANISMO ③</li> </ul>	<p>2.4.1 Fomentar la discusión de temas ambientales, en el marco del Foro del Consejo 21 de Irun como canal de comunicación y debate en la estrategia de gestión de los residuos urbanos así como en otros temas ambientales y de ordenación territorial desde la fase de definición y conceptualización de los mismos. ①</p>
	<p>2.4.2 Realizar campañas periódicas de sensibilización y comunicación ciudadana en temas relacionados con el medio ambiente y el desarrollo sostenible. ①</p>
	<p>2.4.3 Valorar y definir una posición común respecto al impacto en la sostenibilidad del área de Txingudi del proyecto de ampliación del aeropuerto. ② ③</p>



**L.E. 1 REDUCIR EL IMPACTO EN LOS PRINCIPALES VECTORES AMBIENTALES  
RACIONALIZANDO EL CONSUMO DE RECURSOS NATURALES: AGUA, ENERGIA Y SUELO**

<p>2.1. Mejora continua de los estándares de calidad en la gestión de los servicios ofrecidos desde Txingudiko Zerbitzuak en la gestión de residuos urbanos.</p> <p>RESPONSABLE:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ SERVICIOS DE TXINGUDI</li> </ul>	<p>2.1.1 Reforzar las actuaciones para optimizar la recogida selectiva de Residuos Urbanos (aceite doméstico, residuos orgánicos, etc.) mediante una ampliación de la frecuencia y del alcance de la recogida, ampliándola a la materia orgánica tanto cruda como cocinada.</p>
	<p>2.1.2 Estudiar, valorar, discutir y pilotar nuevos modelos en la gestión de residuos, incluyendo el pilotaje de experiencias de recogida separativa "puerta a puerta" complementándose con la posible puesta en marcha de una planta de compostaje.</p>
	<p>2.1.3 Acelerar el cumplimiento de los objetivos del PIRUAT, en especial la creación de los "garbigunes" previstos.</p>
	<p>2.1.4 Realizar campañas de sensibilización y comunicación y otro tipo de actuaciones dirigidas a la ciudadanía en el marco del cumplimiento del principio de Jerarquía que prioriza los aspectos de la minimización y prevención de los residuos sobre los otros tipos de gestión, en colaboración con la autoridad competente y en consenso con el Consejo Irun 21.</p>
	<p>2.1.5 Extender la recogida selectiva de residuos urbanos a otros ámbitos, ampliando la recogida individualizada en los centros educativos a otros residuos urbanos reciclables.</p>
	<p>2.1.6. Realizar actuaciones conjuntas de comunicación y sensibilización con las grandes superficies en los ámbitos de minimización y prevención de generación de residuos.</p>

