



# PLAN ESTRATEGIKOA IRUN 2020

HEZKUNTZA  
BERRIKUNTZA  
NATURA  
KOHESIO SOZIALA

---

## PROPOSAMEN-DOKUMENTUA

---

Irun 2020 Bulego Estrategikoa  
2007ko azaroa

## **AURKIBIDEA**

---

SARRERA	3
LAN PROPOSAMENA	
1. FASEA. Irun 2020 Plan Estrategikoa itxuratu eta antolatzeko proposamena	
2. FASEA. Hiriaren diagnostikoa egitea	19
3. FASEA. Plan Estrategikoa egitea	22
ERANSKINAK	
1. Eranskina. BPE 93. Lehentasunezko neurriak. Egungo egoeraren laburpena	27
2. Eranskina. Irun 92-06 azterketa sozio-ekonomikoa	35
3. Eranskina. Tokiko Agenda 21 Irun diagnostiko laburpena	53
4. Eranskina. Irungo Tokiko Agenda 21-en Ekintza Plana. Lehentasunezko neurrien laburpena	64

## SARRERA

---

Irun 2020 Bulego Estrategikoak lehen urratsak eman nahi ditu *Irun 2020 Plan Estrategikoa* egiteko, nahiz, behin prestatu ondoren, estrategikoki kudeatzeko oinarriak zehazteko.

Irundarrok nahi dugun hiriaren diseinurako hasi beharreko prozesuen inguruan gogoeta egin nahi du halaber.

***Nahi den etorkizunari begira, hara iristeko beharreko bideak jarriaz.***

Gogoeta honen aurrekari gisa, hortxe dugu Bidasoako Plan Estrategikoa 93 (BPE 93) 1992. urtean sustatu zena. Haren helburua zen parte hartze foro publiko-pribatua sortzea neurri batzuk eztabaidatu eta proposatzeko –horizonte ertainean aurrera eramateko-, urte horretan zegoen krisialdia arintzeko neurriak, inolaz ere. Bidasoa-Txingudi eskualderako, gainera, une hartan ondorio negatiboak aurreikusten ziren, Europako Merkatu Bakarra eratzeak Txingudin eragin negatiboa izango zuela, eta horrenbestez, eremurako funtsezkoak ziren hiru sektoreetan: aduana, garraioa eta zerbitzuak, jarduera jaitsiko zela pentsatzen baitzen.

Ondoko taulan azalduko ditugu arestian aipaturiko plan horren lehentasunezko neurriak eta gauzatze maila.

**BPE 93**

<b>Lehentasun Maila</b>	<b>Neurria</b>	<b>Gauzatze maila</b>
1	Merkantziak eskualdatzeko zentro intermodala eraiki eta sustatzea	Azterketa fasean
2	Zaisa merkantzien zentro integrala bultzatzea, eremu logistikoaren burualde eta eramaile gisa, banaketa sare europarraren barnean sartua	Egina
3	Bidasoa-Txingudiko Garraio, Merkataritza eta Marketing Institutua eratzea	Egina
4	Industri zoruaren ondare publikoa osatu eta sustatzea eta hura kudeatzeko elkarte publikoa sortzea	Egina
5	Merkataritza hirigintzarako udal programak prestatzea eta merkataritza sustatu eta bultzatzeko elkarte sortzea	Egina
6	Eskualdez gaindiko proiektzioa izango zuen merkataritza gunea sortzea	Egina
7	Eskualdea turismo norako bakar gisa eratzea: turismo ekimenen zentroa eta mugaz gaindiko lankidetzarako batzordea sortzea.	Egina
8	Hiri garraio kolektiboaren sare komuna sortzea.	Garatzen
9	Uren saneamendua eta ibai ibilguak garbitzea Txingudi badiaren ezker aldeko ertzean. Balio handiena duten elementu naturalak suspertu eta bultzatzea	Egina
10	Hondarribia eta Hendaia kirol portuak eta Hondarribiko arrantza instalazio berriak egitea	Egina

*1. ERANSKINEAN jaso da BPE 93-ren lehentasunezko neurrien gauzatze mailaren laburpena*

Esan daiteke, egin eta handik HAMABOST urtera, oso handia izan dela BPE 93 planaren gauzatze maila, eta gehienez, kuantitatibo nahiz kualitatiboki gainditu egin direla hasieran zehaztutako helburuak. Garraioaren sektorea sustatu eta bultzatzearekin, merkataritza sektorearekin, industri zoruaren garapen eta sustapenarekin loturiko



jarduera guztietaz ari gara, eta baita uren saneamenduaren hobekuntzarekin loturikoez ere.

Egia da Planean jasotako proiektu garrantzitsuetako bat, merkantziak eskualdatzeko zentro intermodalaren garapenarekin loturikoa, hain zuzen ere, ez dela erabat bukatu, baina ez bazterrean utzi delako, haren garapena benetan zaila delako baizik.

Baiezta dezakegu, hiriak datozen urteetarako duen erronketako bat dela BPE 93-k jasotzen zuen lehentasunezko neurri hori. Une honetan gaintitu egin da BPE 93-an zehaztutako helburua eta burdinbidearen esparrua eraberritu eta berrantolatzea planteatzen da hirian integra dadin, hauxe da, hiriko zentralizatzeko berri gisa irabaztea.



## ETA ORAIN ZER?

Une hauetan, Irunek, hiriko Hiri Antolamendurako Plan Orokorraren berrikuspena hasia duen honetan, gogoeta estrategikoarekin lotu behar du egiteko horren barruan garatzen den lana.

Irungo gaurko egoera oso bestelakoa da 1992an eginiko argazkiaren aldean, eta BPE 93 plana abian jarri ondoko prozesuaren ondorioz lortu da egoera hori neurri batean. Gogoeta horrez gainera, azken urte hauetan beste azterketa jarduera batzuk egin dira benetan interesgarriak, esate baterako, Irungo Tokiko Agenda 21-en esparruan garatu den lan guztia, hauxe da, hiriaren diagnostikoa jasangarritasunaren ikuspegitik begiratuta eta haren ondoko Ekintza Plana. Egindako lan hori guztia abiapuntua da Irun 2020 O.E.rako.

Orain egin nahi dugun gogoeta honek hiriaren xede guztiak bere gain hartu eta bideratu behar ditu, eta baita hiritarren eskari, itxaropen eta nahi arrazionalak ere, horien bideragarritasuna kontuan harturik BETI ERE.

### Nola?

- ✱ Planak, programak eta proiektuak diseinatuz, hiri osoaren ikuspegi estrategikotik abiatuta eta ez soilik udal jarduera aukeretatik begiratuta.
- ✱ Proiektuak bultzatuz, dagozkien eragile publiko edo pribatuen agendan sar daitezten.
- ✱ Proiektu konplexuak aurrera eramateko baliabide publiko eta pribatuak erabiliz, hala behar badu.
- ✱ Eskumen osoa den proiektuen kudeaketa zuzen edo zeharkakorako beharreko baliabideak jarriaz.



Udal Korporazioak, hiritarrendandik hurbilen dagoen ordezkari organo gisa, bere gain hartzen du proiektaturiko hiria eta bizi-kalitatea lortzeko beharreko ekintzak bultzatzeko erantzukizun publikoa.

Plan honen azken helburua sektore garrantzitsuetan **proiektu egituratzaileak** sustatzea da, hiriak jarrera egokia har dezan.

Prozesu honetan **hurbiltasuna** funtsezkoa da elkar ezagutzetik etorritako konfiantza harremanak sortzeko. Konfiantza hori ezinbesteko baldintza da beharreko konpromiso eta elkarlana lortzeko, hori ezinbestekoa baita ezagutza eta aberastasuna sortzen duten eta hiria gizarte mailan elkartuko duten proiektuak garatu nahi baditugu.

Lurralde politika europarra ez dugu begi bistatik galdu behar hasi behar dugun gogoeta honen gai nagusiak eta helburuak planteatzeko orduan. Lurralde Lehiakortasun eta Enplegu Helburuaren barnean dago Euskal Herria, eta horrek esan nahi du hoberenen artean gaudela.

Europako Batzordearen “Kohesio eta hiri politika: hiri laguntza lurraldeen hazkunde eta enplegurako” gaiaren inguruko jakinarazpenean nabarmentzen da hiriek funtsezko papera dutela Europak zehaztutako helburuak lortu nahi badira.

Jakinarazpen horrek adierazten digu Europako Batasunak bere hazkunde eta enplegu helburuak lortzeko bidean emaitza hobekak izango dituela lurralde guztiak beren papera jokatzeko gauza badira. Hiriek berebiziko garrantzia dute horretarako, haietan egoten baitira lanpostu, enpresa eta goi-mailako irakaskuntza zentro gehienak, eta horien ekintza ezinbestekoa da gizarte mailan kohesioa lortzeko. Aldaketaren zentroak dira, berrikuntzan, enpresa izpirituan eta ekonomia hazkundera oinarrituriko aldaketa, hain zuzen ere. Inbertsio eta enplegurako erakargarriak izan behar dute hiriek, eta aurre egin behar diete planteatzen zaizkien erronkei.



Irunek, politika europarraren orientabideei eta Europako beste hiri askoren estrategiari jarraiki, gogoeta egin behar du bere etorkizuneko giltzaria diren elementuen inguruan.

Hori guztia ikusirik, badirudi egokia dela gogoeta hau honako kontzeptu hauetan oinarritzea:

**Hezkuntza:** hitzaren adiera zabalean, bizitzako aldi eta alderdi guztiak kontuan izanik bikaintasunaren ikuspuntutik begiratuta.

**Berrikuntza:** termino hori -zeharrean- hiriko bidean sartzea eta garrantzi handia ematea etorkizunean aurrera eramango diren garapenetan (enpresa, instituzio, ... garapenak).

**Natura:** gu mugitzen garen ingurua. Lurraldearen ikuspegitik begiratuta, baina baita gure ingurumenari balioa emateko ikuspegitik ere.

**Kohesio soziala:** hiria osatzen dugun pertsonena. Oinarrizko bi gai hauek sartu behar ditugu gure hausnarketan: etxebizitza eta elkartasuna, Irun hiri globalean.



## **LAN PROPOSAMENA**

---

### **1. FASEA. IRUN 2020 PLAN ESTRATEGIKOA ITXURATU ETA ANTOLATZEKO PROPOSAMENA**

*Proposamen-Dokumentu* hau Bozeramaileen Batzordean aurkeztu eta eztabaidatzean hasten da fase hau.

Plan Estrategiko hau egituratzeko modua funtsezko elementuetako bat izango da, eta horrexek egingo du ala ez du egingo arrakastatsu.

Gauza izan behar dugu eragile multzo guztiz heterogeneoa inplikatzeko, bertakoak gehienak (instituzioak, ekonomia sektoreak, gizarte zibila,...), gogoeta honen hasieran izan ezik haren garapen, jarraipen eta ebaluazio osoan ere.



## 1.1.- Batzorde Abiarazlea sortzea

Irun 2020 Plan Estrategikoaren Batzorde Abiarazlea sortzea da egin beharreko lehenengo urratsa. Honako hauek osatuko dute: Alkatea, Udal Talde Politikoen Bozeramaileak eta funtsezko beste pertsona batzuk. Horiekin, besteak beste, landu beharreko gaiak aztertu eta adostuko dira eta antolakuntza proposamena garatuko da.

### Proposatzen diren kideak.

Jose Antonio Santano	Alkatea
Miguel Ángel Páez	PSE-EE-ren Bozeramailea
Borja Sémpér.	PP-ren Bozeramailea
María Eugenia Iparragirre	EAJ-PNV-ren Bozeramailea
Peio Gascon.	ANV-ren Bozeramailea
Manuel Millán	EB-B-Aralarren Bozeramailea
Ricardo Etxepare	EHUko Irakaslea
Alberto Buen	Senataria
Elena Etxegoyen	Senataria
Begoña Lasagabaster	Diputatua
Carlos Etxepare	Kutxako Lehendakaria
Manolo Fuentes	CEIT-eko Ohorezko Lehendakaria
Yolanda Saralegui	Institutu Onkologikoko Mediku Zuzendaritza
Jose Ramón Guridi	Berrikuntzarako Foru Diputatua (egiaztatu gabe)
Agustín Eizaguirre	Gipuzkoako Merkataritza Ganberako Zuzendaria
Mikel Gargallo	Udaleko Hirigintza Zuzendaria
Iosu Zabala	Mondragon Unibertsitateko Errektorea
Ana Seisdedos	EHUko Zuzenbide Zibileko Irakaslea
Felix Goñi	EHUko Biokimika Katedraduna
Jose Ignacio Iruretagoyena	I.E.F.P. Bidasoako Zuzendaria
Luis M <sup>a</sup> Elorz	Sendagilea
Lucía Garbayo	Hiritar Foroko Lehendakaria
Leontxo García	Kazetaria
Lucas Quintana	Oiasso Federazioko Lehendakaria
Iñaki González	Santiagotarrakeko Lehendakariordea
Marta Barandiaran	Mondragon Unibertsitateko Ikaslea
Arantza Quiroga	Eusko Jaurlaritzako legebiltzarkidea
Iñaki Beristain	Eusko Jaurlaritzako Ekonomia Zuzendaria
Javier Belza	Plaiaundi Parke Ekologikoko kudeaketa arduraduna
Pedro Roa	Berritzeguneko zuzendaria
Leticia Vergara	Musika Banda
Quillermo Echenique	Bidasoa Bizirik erakundeko kontseilari ordezkaria
Javier Elustondo	CAF. Irungo Atalaren burua



Beste parte hartzaile batzuk proposatu ahal izango dira, baldin eta planteatzen ditugun lan esparruetan erreferente gisa hartuak izateko baldintza betetzen badute.

### **Funtzioak**

Aurrediagnostikoa onartzea eta informazio garrantzitsua aukeratzea

Gogoeta eremuak hautematea

Eragile garrantzitsuak identifikatzea eta haien parte hartzeko konpromisoa lortzea.

Planaren estrategia orokorra eta haren funtzionamendua proposatu eta erabakitzea.

Komunikazio plana proposatu eta erabakitzea.



## 1.2. Irun gaur

Batzorde Abiarazleak aurrediagnostikoa onartuko du, alde batetik, jada eginiko azterketatan oinarritua, Tokiko Agenda 21, Mugikortasun Plana, Bidasoa-Bizirikeren Behatoki Sozioekonomikoa, irisgarritasun plana eta abar kontuan harturik, eta bestetik, azterketa horiei erantsi beharko zaizkie gogoeta estrategiko honi behar bezala ekiteko egokitzat hartzen diren beste azterketa batzuk.

### *DOKUMENTAZIO OSAGARRIA*

Irungo azterketa sozioekonomikoa jaso da dokumentu honen 2. Eranskinean.

3. Eranskina diagnostikoaren sintesia da, jasangarritasunaren ikuspegitik begiratuta, Tokiko Agenda 21-en esparruan egina.



### **1.3. Gogoeta estrategikorako eremuak hautematea**

Talde abiarazleak –Irungo egoera aztertu eta dauzkagun informazio eskasiak ezagutu ondoren, horiek jaso egin behar baitira diagnostikoaren dokumentuan- Plan Estrategikoaren garapenean zein gaitan sakondu beharko litzatekeen zehaztuko du modu generikoan, kontuan izanik gogoetak oinarritzat hartu behar litzuzkeen lau kontzeptuak:

**Hezkuntza**

**Berrikuntza**

**Natura**

**Kohesio soziala**

Eremuen hautemate horrek ideia bat emango digu gero Planaren lan mahai sektorialak osatzeko.



#### **1.4. Gogoeta estrategikorako prozesua antolatu eta bideratzeko proposamena.**

Ekintza eta erabakirako gaitasuna duten agente nagusiak hauteman eta inplikatu behar dira, hauxe da politikaren esparruan erreferentzia diren pertsonak, kudeatzaile publikoak, enpresariak, sindikatuak, elkarte profesionalak, hiritarrak, hezkuntza mundua, ...

Horien inplikazioa bilatu behar da: etorkizunerako proiektuaren plangintza prozesuan, azterketan eta estrategiak zehazterakoan.

Gai izan behar dugu hiriaren garapenerako funtsezkoak edo ezinbestekoak diren eragile GUZTIEN ikuspegi eta interesak jasotzeko, gai izan behar dugu halaber, Planean haien parte hartzea bideratzeko eta zehazten diren helburuak lortzeko bidean erantzukizuna izan dezaten.

Eta berariazko helburu gisa, berariazko lan formula sustatu behar dugu, prozesuan parte har dezaten gazteak animatzeko.

### **A.- Antolakuntza Eskemaren proposamena**

#### **1 . Aldia**

Batzorde Abiarazlea  
Irun 2020 Bulego Estrategikoa

#### **2. Aldia**

Artezkari-tza Batzordea  
Zuzendaritza Batzordea  
Gaikako-sektoreko Batzordeak  
Hiritarren Partehartzea  
Irun 2020 Bulego Estrategikoa

## **B.- Jarduera proposamena**

### **1. Aldia**

Lehen urratsa da PROPOSAMEN-DOKUMENTU hau Bozeramaileen Batzordeak onartzea. Gero, behin onartu ondoren, Batzorde Abiarazlea osatuko da.

Behin osatu ondoren, Batzorde Abiarazlea izango da Planaren hasierako aldi honen organo erabakitzailea. Aldi honetan aztertu beharreko gai desberdinak eztabaidatu eta onartuko ditu, esate baterako: bere antolakuntza eta jardura eskema; gogoetarako eremu nagusiak, informazio garrantzitsua hauteman, etorkizuneko Batzar Nagusia nahiz Gaikako Unitateak osatuko dituzten pertsonak zehaztu, besteak beste.

Irun 2020 Bulego Estrategikoaren egitekoak honako hauek izango dira aldi honetan: jardueren koordinaketa orokorra; ohiko dokumentazio lanak egitea; komunikazioa; jardueren sustapen eta prestaketa... Era berean, Planaren atal/prozesuren baten eta komunikazio planaren garapenean laguntzeko kanpoko laguntza teknikoa kontratatzeko oinarriak prestatuko ditu...

### **2. Aldia**

Aldi honetan egin beharreko lehen urratsa Planaren organoak osatzea da:

#### Artezkaritza Batzordea.

- Hauxe izango da Planaren organo erabakitzaile nagusia. Erakunde, instituzio, elkarte eta erakunde parte hartzaileen ordezkari maila gorena.
- Irun 2020 Planaren dokumentuak eta faseak aztertu, gainbegiratu eta onartzea izango dira batzorde honen funtsezko egitekoak.
- Azken dokumentuak Osoko Bilkurari aurkeztuko zaizkio berrets ditzan.

#### Zuzendaritza Batzordea.

- 1. Aldia bultzatuko duen batzordea Zuzendaritza Batzordea izango da hemendik aurrera. Plana sustatzen duten erakundeek osatuko dute (Alkatea, Udal Talde Politikoen Bozeramaileak, batzorde abiarazleko gainerako kideak).
- Planaren jarraipena egingo du eta hauxe izango da proposamenak Artezkaritza Batzordeari aurkeztuko dizkion organoa.

#### Gaikako-sektoreko Batzordeak.

- Behin diagnostikoa egin eta gaikako-sektoreko eremuak zehaztu ondoren, era honetako batzorde bat sortuko da zehaztutako eremu bakoitzeko.

- Landu beharreko esparruan kualifikazio profesionala duten pertsonen osatuko dituzte batzorde horiek.
- Sakon aztertuko dituzte alor bakoitzeko proiektu eta ideiak eta proposamen zehatzak egingo dituzte beren jarduera esparruetan.
- Mahai horietan eginiko lanaren laburpena Zuzendaritza Batzordeari aurkeztuko zaio behar bezala aztertu eta eztatanda dezan.

#### Irun 2020 Bulego Estrategikoa

- Plan honek aurrera eraman beharreko jardueren koordinaketa orokorra, jarduerak sustatzea, artezkaritza organoen bilerak prestatzea, dokumentazioa, hitzaldiak antolatzea.

#### Hiritarren Partehartzea.

- Aldi honetan, hainbat mekanismo jarriko dira abian parte hartze hori bultzatzeko: eztatanda foroak, web orria, hitzaldiak, tailerrak eta abar, komunikazio eta eztatandarako bide ireki gisa.
- Parte hartze horretatik etorritako proposamenak eta ideiak, kasu bakoitzean egokienak diren Gaikako-Sektoreko Batzordeetara eramango dira, edukia kontuan harturik beti ere.
- A priori eta aurreko esperientzietan oinarrituta, ad hoc estrategia diseinatuko da **publiko gaztea** tartean sartzeko (prestakuntza zentroetako zuzendariekin elkarrizketak; hitzaldi/eztatandak eskualdeko zentro guztietan aurkezpen gisa...)

### **C.- Egutegi proposamena.**

Gogoeta estrategiko hau idatzi eta prestatzeko denbora urte batekoa izango da gutxi gora-behera.



#### **D.- Komunikazio Plana**

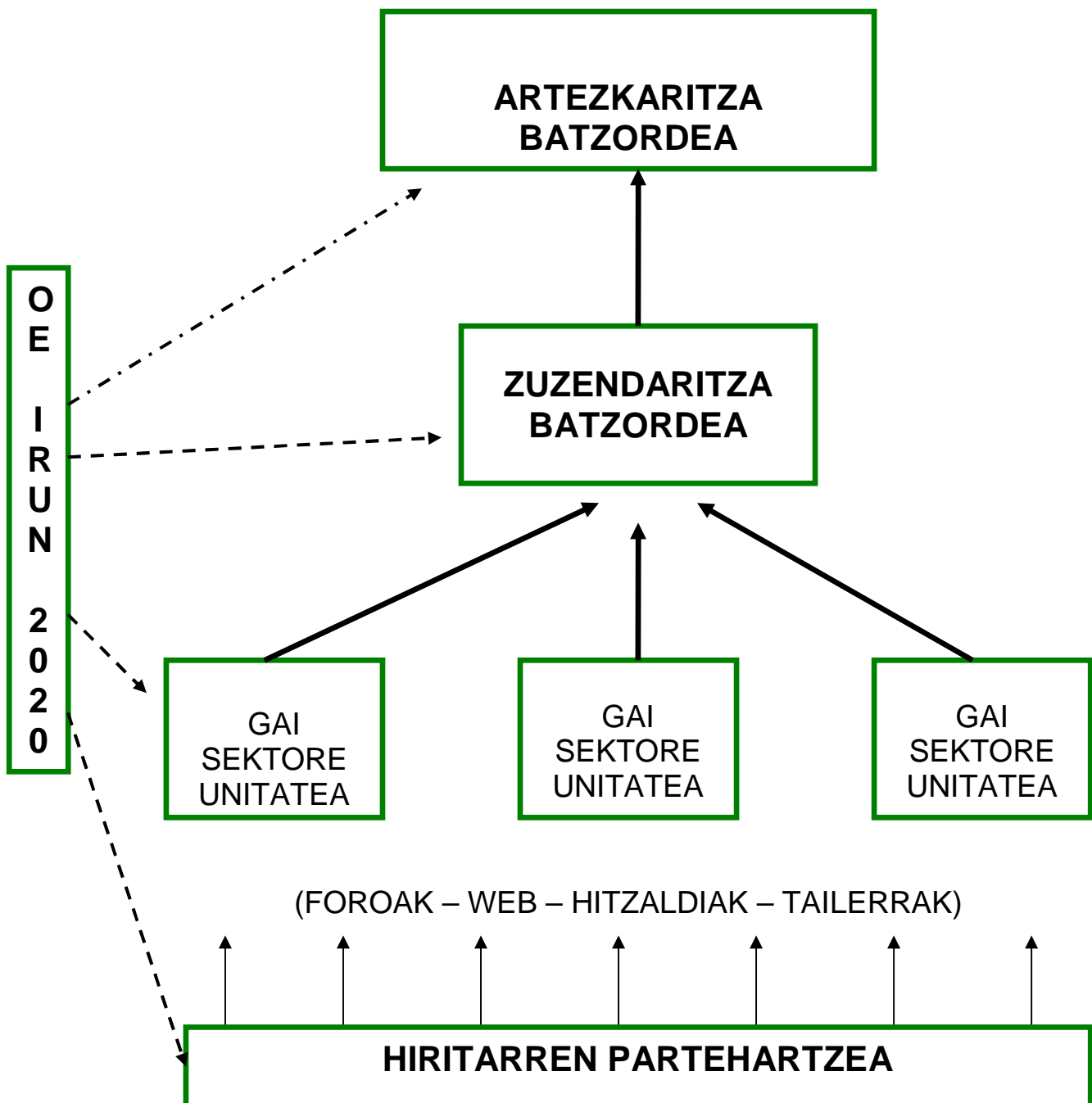
Komunikazio Plana da gogoeta estrategiko honen funtzionamendurako beste elementu nagusietako bat.

Honen inguruan proposamen bat egin beharko da. Ideia gisa bai aurreratu dezakegu hiritarrentzako Hitzaldiak egitea gogoeta estrategikoak funtsezko dituen gaien inguruan, horiek, era berean, Planaren elementuen inguruan eztabaida egiteko balio izango baitute.

Gai orokorren inguruko hitzaldiez gainera, beste ideia bat izango litzateke praktika onen tailerrak antolatzea, eta horietan beste udalerrri edo instituzioek gure gogoetaren intereseko gaietan egindako lan ona erakustea.

Prozesu honetan sortutako dokumentazio guztia jende guztiari helarazteko balio izango du web orriak.

**FUNTZIONAMENDU PROPOSAMENA  
ESKEMA**



1. Fasean, Plan Estrategikoa garatzeko informazio garrantzitsua bilatzea zen lan ataletako bat, baina une honetan ez dugu informazio hori eskuetan eta beharrezkoa izango litzateke gogoeta eta eztabaida prozesua hasi aurretik.

Aurreko ataletan aipatu dugun bezala, jada ditugun azterketa eta ikerketetatik abiatuko gara (Mugikortasun Planaren diagnostikoa, Tokiko Agenda 21, Gizarte Zerbitzuen Plan Estrategikoa, Bidasoa Biziriken hiri Behatokia, HAPOnen berrikuspen dokumentuak...).

Azterketa horiei bigarren Aldi honetako helburuak betetzeko ezinbestekoak diren informazio eta adierazleak erantsiko dizkiegu, kontuan izanik **informazio garrantzitsuenean oinarritu eta hiriaren diagnostikoa egitea** dela aldi honen helburua, horrek aukera emango baititu 2020ko Irun marrazteko erabaki egokiak hartzeko.

Diagnostikoa egiteko orientabide gisa, honako **ADIERAZLE** hauek aipatuko ditugu:

**Prestakuntza**, Biztanleriaren prestakuntza, kualifikazio profesionala eta berrikuntza gaitasuna aztertzen ditu lurralde garapenaren funtsezko alderdi gisa. Adibide gisa honako hauen inguruko adierazleak aipatuko ditugu:

- - Prestakuntza eskaintzaren aukera eta kalitatea
- - Atzerriko hizkuntzen ikaskuntza
- - Irunen etorkizuna duten lanbideak
- - Prestakuntza zentro eta enpresen arteko harremana...

**Gizarte egitura**, Gizarte egituraren bizitasuna neurtzen du, bai gaur egun bai etorkizunean.

Adibide gisa honako hauen inguruko adierazleak aipatuko ditugu:

- Gizarte baztertze maila
- Espazio bereizte maila udalerriko gizarte taldeen artean...
- Familia egituraren kohesioa
- Nortasun sozialaren indarra

**Ekonomia oinarria**, Hiri eskaintzaren funtsezko elementua, hiritarrek planteatzen dituzten enplegu eskakizun, ongizate ekonomiko eta norbere gauzatze eskariei erantzuten ahalegintzen da. Sortutako sektoreetan dagoen industri oinarria aztertzen du enplegua eta, oro har, ekonomia jarduera mantentzeko berme gisa.

Adibide gisa honako hauen inguruko adierazleak aipatuko ditugu:

- Enpresa egituraren egokitasuna inguru lehiakorrarekiko
- Espezializazioaren eta aniztasunaren arteko oreka
- Ahalegina I+D-an eta berrikuntza teknologikoan
- Ekoizpen azpiegituren erabilgarritasuna....

**Garraio sistemak**, Kanpoko ikuspegitik begiratuta, hiriaren zentralitate izaera aztertzen du.

Adibide gisa honako hauen inguruko adierazleak aipatuko ditugu:

- Barne ikuspegitik begiratuta, garraio sistema arin eta eraginkorra.
- Kanpotik etortzeko irisgarritasuna errepide, burdinbide, aire edo itsasoz.
- Garraio publikoaren eta pribatuaren erabileraren arteko erlazioa.

**Telekomunikazio sistemak**, Duen errentak sortzeko gaitasunaren baitan daude hiri baten garapena eta ongizatea eta une honetan telekomunikazio eskaintza egokiari hertsiko loturik dago kontu hori.

Honako adierazle hauek hartuko dira kontuan:

- Telekomunikazio azpiegituren eskaintza egokia
- Telekomunikazio zerbitzuen hedapena eta kalitatea (oinarrizkoak, mugikorrak, aurreratuak, telematikoak edo datuak transmititzekoak)
- Telekomunikazio eskariaren sofistikazioa.

**Bizi kalitatea**,

Honako adierazle hauek hartuko dira kontuan:

- Eskaintza egokia etxebizitzaren prezio eta kopuruari dagokionean
- Hiri ekipamenduen aniztasuna eta kalitatea (osasun, hezkuntza, laguntza, kultur eta kirol ekipamenduak, berdeguneak, ...)
- Ekintza kulturalak

**Laguntza publikoa**,

Honako adierazle hauek hartuko dira kontuan:

- Tokiko garapenerako laguntza publikoak aprobetxatzea
- Administrazioaren hiritarrekiko orientazioa



Aurreko elementu horien azterketak aukera emango digu **IRUNGO HIRI KAPITALA** ezagutzeko, eta ezagutuko ditugu, era berean, hiria garatzeko baliabide fisiko eta giza baliabideen gaitasuna eta erabilgarritasuna eta inbertsio ekonomikorako aukerak.

### **3. ALDIA. PLAN ESTRATEGIKOA EGITEA**

Hiri kapital baliabideak hiriaren garapenerako norabide estrategikoan abiaraztea da Plan honen helburua.

#### **Zein elementu aztertu eta zehaztu behar ditu planak?**

3. 1.- Etorkizuneko hiri proiektzioa
3. 2 .- Esku hartzeko eremu estrategikoak aukeratzea. Proiektu nagusi edo egituratzaileak garatzea.

#### **3.1. Etorkizuneko hiri proiektzioa**

Gogoetaren barnean, jarrera egokia hartu behar da aukera estrategikoaren edukiaren elementu nagusien inguruan:

##### **3.1.1.- Hiriaren jarrera beste hiri batzuekiko eta hurbileneko inguruekiko harreman funtzionalen sisteman.**

Ekonomia, logistika, kultura edo turismo zentralitatea

Egoitza hautabidea

Notasuna. Nortasun galera minimizatzea, berdefinitzea...

*(DAFO azterketa egin behar da jarrera justifikatzeko)*

##### **3.1.2.- Lurraldeko barne egitura eta hiri dinamika zehaztea**

Hiria hazteko aukera bai edo ez; auzoak/erdigunea; dentsitateen antolamendua, espazio publikoak.

Barne mugikortasuna, aparkaleku politika...

### **3.1.3.- Garapen berritzailearen aukera**

Gogoeta estrategikoaren barnean, honako hiru gai hauek osatzen dute tripodea: jasangarritasuna, gizarte kohesioa eta ekonomia garapena.

Etorkizunean balio erantsi handiagoa sortzeko bultzatu beharreko sektoreak.

Kanpo lehiakortasun handiagoa ematen duten sektoreak.

Berrikuntzarako eta teknologia eta ekoizpen hedapenerako irizpideak.

Giza baliabideen prestakuntza.

Hirian dagoen zientzia-teknologia-enpresa harremana.

Hezkuntza, kultur, kirol eta gizarte zerbitzuen politikak.

Komunitateko zerbitzu eta garapen politiken eskaintza.

### **3.1.4.- Ingurumena**

Edozein gogoeta estrategikoren zeharkako alderdia, inolaz ere. Irungo hiriak, Tokiko Agenda 21-en bidez, jada egin du atal honi dagokion lana. 3. eta 4. Eranskinetan aurkituko ditugu diagnostikoa eta ekintza plana, Irungo Tokiko Agenda 21-en esparruan eginak.

### **3.1.5.- Kontzientzia kolektiboaren ukitu ezinezkoak**

Hiritar kultura, hiriarekiko identifikazioa eta kide sentitzea, oinarrizko elementuak dira ekintza kolektiboaren ilusioa eta borondatea sortzeko.

Kide izatearen eta hiri nortasunaren zeinu eta ikurrak.

### **3.2. Esku hartzeko eremu estrategikoak aukeratzea. Proiektu nagusi edo egituratzaileak garatzea.**

Hirian ezarri beharreko neurri eta proiektu zehatz, nagusi edo egituratzaileek osatuko dute aukera estrategikoa.

Helburu nagusia, jarduera estrategikorako ildoak eta helburu eragileak zehaztu behar dira. Ondoren, jarduera plana garatu ahal izango da helburu zehatz batzuetan oinarrituta.

Horietako bakoitzerako, zera adieraziko da:

- Deskribapena eta justifikazioa
- Egungo egoera
- Eskumena duten instituzioak/gauzatze lanean inplikaturiko agenteak
- Gauzatze hori bultzatzeko egin beharreko jarduerak
- Estimaturiko aurrekontua/aurreikusitako finantzazioa
- Denbora muga
- Lehentasunak



Adibide gisa, aipatzekoa da, lau jarduera esparru klasikoren inguruan bideratzen direla proiektuak: lurraldea, pertsonak, hiriko gobernu eta ekonomia jarduerak.

### **LURRALDEA**

Kanpotik etortzeko irisgarritasuna (gaitasun handiko komunikabideak)  
Barne lotura eta lurralde integrazioa  
Hirigune historikoen berreskuratzea/berrikuntza  
Hiriko egoitza eremu berriak  
Zentralitate berriko eremuak zehaztea  
Espazio naturalen berreskuratze/balorizazioa  
Ingurumen eragina zuzentzeko ekintzak  
Kanpo proiektiorako ekintzak  
Kultur eta historia ondarea berreskuratzea/baloratzea

### **PERTSONAK (GIZARTE KOHESIOA)**

Gizarte mailako ezberdintasunak murrizteko aukera berriak  
Asoziazionismoa eta parte hartzea bultzatzea  
Ekipamendu sarea eta kultur, kirol eta osasun zerbitzuak egokitu/handitzea.  
Errealitate sozioekonomikoari egokituriko erdi eta goi-mailetako hezkuntza bultzatzea.

### **HIRIKO GOBERNUA**

Gizarte lankidetzeta eta hiritarrek parte hartzeko bideak zehaztea  
Instituzioen arteko elkarlana hobetzea  
Udal kudeaketa egokitu eta hobetzea  
Beste lurraldeekiko harreman sareak sortu edo eratzea

### **EKONOMIA JARDUERAK**

Hainbat ekonomia edo ekoizpen sektore bultzatzea (garapen endogenoa)  
Ekoizpen prozesuen eraginkortasuna edo produktuen lehiakortasuna hobetzea  
Jarduera berriak ezartzeko oinarri material erakargarria eskaintzea  
Lurraldean enpresa berrien sorrera bultzatzea  
Okupabilitatea hobetzea  
Esparru funtzional batzuetan zentralitateak sortzea

Gogoeta bakoitzak, lurralde bakoitzak, bere egoera eta beharren arabera egokituko ditu esparru klasiko horiek.



Gogoeta honetan ahalegin guztiak egin behar ditugu Hezkuntza, Berrikuntza eta Naturaren alorretan Irun maila gorenean jartzeko proiektuak bilatzeko, era horretan lortuko baitugu gure hiria ***Europa mailan hiri erakargarria eta bizitzeko, inbertitzeko eta lan egiteko*** egokia izatea.

## **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 Irun-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 Irun 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 las 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 (
<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	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%)2001-2006
Empleo	Nº empleo	Positiva (76,9%)	1998-2006	2.079	CAPV (30,3%)2001-2006
<b>Sector comercio</b>					
Establecimientos	Nº establecimientos	Positiva (97,3%)	1992-2006	1.154	
Densidad comercial	Nº establ.sobre población	Positiva (8,36 puntos)	1992-2006	19,03	Gipuzkoa 16,04
<b>Sector turismo</b>					
Establecimientos	Nº establecimientos	Positiva (137,5 %)	1993-2006	19	
Plazas	Nº plazas	Positiva (109,05%)	1993-2006	901	
<b>Sector transporte</b>					
Establecimientos	Nº establecimientos	Positiva (3,9%)	1998-2006	801	CAPV (-1,5%)2001-2006
Empleo	Nº empleo	Positivo (34,7%)	1998-2006	3.494	CAPV (14,1%)2001-2006
<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

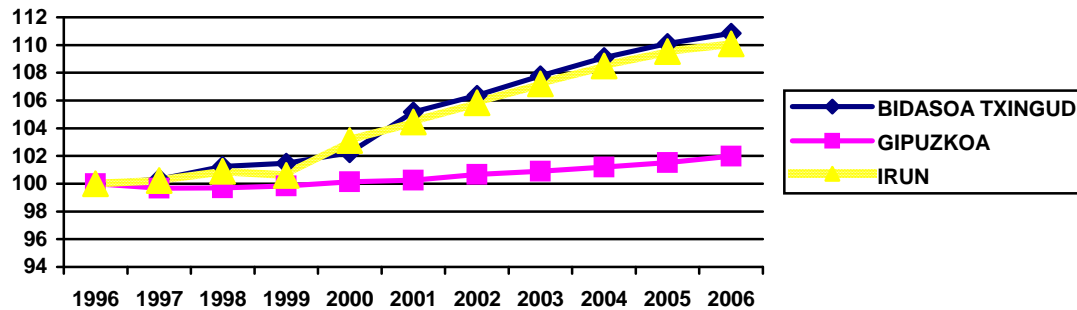
## 1. DEMOGRAFÍA Y SOCIEDAD

### 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 92/06 (%)
	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.
- ❖ Progresiva 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-Jaitzubia. 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 conexiada 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

<p>2.7 Programa para favorecer el acceso a la vivienda</p> <p>RESPONSABLES:</p> <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

<p>2.5 Programa para la conciliación de la vida laboral, personal y familiar</p> <p>RESPONSABLES:</p> <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 <i>Acuerdo</i> <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>

