Esptea.: 2011PLEN0002
MLI / AEL

HONDARRIBIKO UDAL TXIT GORENAK 2011KO MARTXOAREN 8AN EGINDAKO EZOHIKO BILKURAKO AKTA.

ACTA DE LA SESION EXTRAORDINARIA CELEBRADA POR EL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ESTA CIUDAD DE HONDARRIBIA EL DIA 8 DE MARZO DE 2011

Hondarribiko Hirian, bi mila eta hamaikako martxoaren zortzian Udaletxe honetako Batzar Aretoan Udalbatzak ezohiko bilkura egin du **Aitor Kerejeta Cid Alkate-Udalburuaren Lehendakaritzapean** eta ondoren aipatzen diren **Udalkideak** partaide direla:
Alkateordeak:

En la Ciudad de Hondarribia a ocho de marzo de dos mil once se constituye en el Salón de Sesiones de esta Casa Consistorial el Pleno de la Corporación para celebrar sesión extraordinaria, bajo la presidencia del **Sr. Alcalde-Presidente D. Aitor Kerejeta Cid** y con la asistencia de los y las **Tenientes de Alcalde Sres./as.:**

Ion Elizalde Caballero jn., Juan Maria Altuna Muñoa jn., J.Xabier Tife Susperregi jn. eta Maite Pelaez Arregi and.

D. Ion Elizalde Caballero, D. Juan Maria Altuna Muñoa, D. J.Xabier Tife Susperregi y Dª Maite Pelaez Arregi

Zinegotziak:

y de los Concejales y Las Concejalas Sres./as.:

Arantzazu Ocio Larrañaga and.,
Gregorio Berrotaran Etxeberria jn.,
Isabel Olazabal Lekuberria and,
Florencio Arrieta Mendizabal jn.,
Miren Legorburu Galaieta jn.,
Mikel Mariskal Balerdi jn.,
Jesus Ignacio Alvarez Yeregui jn.,
Ramon Laborda Larzabal jn.,
Jose Manuel Lizarraga Dorda jn.,
.

DªArantzazu Ocio Larrañaga,
D.Gregorio Berrotaran Etxeberria,
Dª Isabel Olazabal Lekuberria,
D. Florencio Arrieta Mendizabal,
Dª Miren Legorburu Galaieta,
D. Mikel Mariskal Balerdi
D. Jesus Ignacio Alvarez Yeregui,
D. Ramon Laborda Larzabal
D. Jose Manuel Lizarraga Dorda

Ezin etorria azaldu dute Eufemia (Maiaia) Urrutia Gastesi, M. Angeles Santos Prieto eta Asier Sistiaga Segurado jaun-andreak

Han justificado su ausencia: Dª Eufemia (Maiaia) Urrutia Gastesi, Dª M. Angeles Santos Prieto y D. Asier Sistiaga Segurado.

Erabakiak hartzeko nahikoak izanik, bilkura publikoa egin dute hemeretzi orduetan, ni, Maria Luisa Izquierdo Marculeta Andrea, Udaleko Idazkaria lagun nautelarik.

Quienes siendo número suficiente se constituyeron en sesión pública a las diecinueve horas, asistidos/as de mí, la Secretaria, Dña. María Luisa Izquierdo Marculeta.

Biltzarburuak bilkura hasi eta Eguneko Zerrendan agertzen diren ondoko gaiak aztertu dira:

Abierta la sesión por la Presidencia, se procede a tratar los siguientes puntos del Orden del Día:

ALKATETZA

1.-HONDARRIBIKO HIRI ANTOLAMENDURAKO PLAN OROKORRAREN AURRERAPENARI BURUZ: AGIRIAREN JENDAURREKO ERAKUSKETA.

Gaur egun indarrean dauden Hondarribiko Udal Planeamenduko Arau Subsidiarioen indarraldi formala iraganik, “Francisco de León, Arquitectura y Urbanismo S.L.” enpresari esleitu zitzaion Hondarribiko Hiri Antolamendurako Plan Orokorra burutzeko kontratua 2005eko maiatzaren 17ko 578 zk. duen Alkatetza Dekretuz.

Aireportuaren antolamenduari buruzko definizio ezak, Lurzoru eta Hirigintzari buruzko ekainaren 30eko 2/2006 Legearen onarpenak, eta Udalbatzaren aldaketak, beste arrazoi batzuen artean, eragin zuten Aurrerapena burutzeko aurreko lanen atzerapena; honek ekarri zuen kontratuko baldintzak eguneratzeko beharra, 2008ko martxoaren 17ko 346 zk. Duen Alkatetza Dekretuz egin zena.

Eguneratze horrek eragin zuen Plan Orokorrarekin harreman zuzena zuten zenbait lan osagarri kontratuari eranstea, eta Udalak lan horiek aldi berean burutzea komenigarritzat jo zuen:

-Udal Kartografia eguneratu eta hobetzea, Ingurumen Eraginaren Baterako Ebaluazioaren Azterketako lanak gehitzea, Udalerriko Trafiko eta Mugikortasun Azterketa eta proposamena hiru dimentsio eta bistaratze dinamikoarekin aurkezpen infografikoa, Interneteko “Google Earth” informazio geografikoaren basean

ALCALDÍA

1.-EN RELACIÓN AL AVANCE DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE HONDARRIBIA: EXPOSICIÓN PÚBLICA DEL DOCUMENTO.

Transcurrido el período de vigencia formal de las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal de Hondarribia, vigentes en la actualidad, fue adjudicado a la empresa “Francisco De León, Arquitectura y Urbanismo S.L.” el contrato para la elaboración del Plan General de Ordenación Urbana por Decreto de Alcaldía núm. 578 de 17 de mayo de 2005.

La indefinición existente respecto de la ordenación del Aeropuerto, la aprobación de la Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo, de 30 de junio, y el cambio de Corporación, entre otras, ocasionaron un retraso en los trabajos previos para la elaboración del Avance; esto trajo consigo la necesidad de actualizar las condiciones del contrato, lo que se hizo por Decreto de Alcaldía núm. 346 de 17 de marzo de 2008.

Dicha actualización supuso la incorporación al contrato de diversos trabajos complementarios relacionados de forma directa con la elaboración del Plan General, que el Ayuntamiento consideró conveniente realizar de forma simultánea:

- Actualización y mejora de la Cartografía Municipal, ampliación de los trabajos del Estudio de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental, Estudio de Tráfico y Movilidad del Municipio y representación infográfica con visualización dinámica en tres dimensiones, de la propuesta, a incorporar a la base de información geográfica de

sartzeko, partaidetza publikoko prozesura zuzendua.

Lan hauek burutu ondoren, Udalbatzak 2008ko uztailaren 24 egindako bilkuran, gehiengoz onartu zuen, zegokion Aurrerapena egitea, ezarri beharreko antolamenduari buruzko irizpide, helburu, aukera eta proposamen orokorrak zehaztuko zituena, Plan Orokorraren idazketarako lagungarri izango zena. Aurrerapen horrek gainera dagokion Ingurumen Eragin Baterako Ebaluazio Azterketa eduki beharko du.

Ingurumenari buruz egindako informazio eta diagnostiko lanak ikusirik eta Eusko Jaurlaritza eta Foru Aldundiko erakundeetatik, errespetatuak izan beharko duten kultur ondarea eta natura ingurunea babesteko dauden arrisku eta ingurumen baldintzei buruz eskatutako informazioa jasorik, aipaturiko Aurrerapena idatzi da.

Aipaturiko Agiriak idatziko den Plan Orokorrean ezarri beharreko irizpide eta helburuak, aukerak eta proposamen orokorrak dauzka.

Aipaturiko agiriak gainera, Ingurumen Eragin Baterako Ebaluazioaren Azterketa dauka, zeina Ingurumen Plangintza Zuzendaritzak eginda, Aipaturiko Agiriarekin bat etorriz idatzia izan baita, eta ezarri ditu ingurumen eraginak ebaluatzeko modu eta edukiei buruzko irizpideak, horiekin bat etorriz burutu beharko delarik Plan Orokor berria.

Alkate jaunak hitza hartu du, esanez Planeamenduko Arau Subsidiarioen berrazterketa egitea erabaki zen unean, Arau Subsidiarioek une hartan (2005ean) indarrean zen legeriak ezarritako epea betea zutela, eta horretaz gain, “B

“Google Earth” en Internet, dirigida al proceso de participación pública.

Realizados estos trabajos, el Ayuntamiento Pleno, en sesión celebrada el día 24 de julio de 2008, aprobó por mayoría, la formulación del Plan General, y, a tal efecto, proceder a la elaboración del oportuno Avance que definiera los criterios, objetivos, alternativas y propuestas generales de la ordenación a establecer, y que sirviera de orientación para la redacción del Plan General. Este Avance deberá contener además el oportuno Estudio de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental.

A la vista de los trabajos de información y diagnóstico medioamedioambientales y recibida la información solicitada de los órganos del Gobierno Vasco y de la Diputación Foral de Gipuzkoa, sobre riesgos existentes y los condicionantes medioambientales , de protección del patrimonio cultural y del medio natural que deben ser respetados, se ha redactado el Avance citado.

Dicho Documento contiene los criterios y objetivos, alternativas y propuestas generales de la ordenación a establecer en el nuevo Plan General a redactar.

Dicho documento contiene, además, el Estudio de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental, el cual ha sido redactado de acuerdo con el Documento de Referencia emitido por la Dirección de Planificación Ambiental, que ha establecido las pautas de forma y contenido, de la evaluación de los impactos medioambientales con arreglo a los cuales debe formularse el nuevo Plan General.

El Sr. Alcalde toma la palabra para explicar que en el momento en el que se toma la decisión de revisar las Normas Subsidiarias de Planeamiento, éstas han cumplido el plazo previsto en la legislación vigente en ese

Dokumentua: Arau Subsidiarioen Arau Orokorrak" delakoan aurreikusitako baldintza ere betetzen zela, hau da, "Eraikitzeko Gai den Lursailetako" etxebizitza berrien %60 baino gehiagori baimena ematea.

Bestetik azaldu du Ingurumen Eraginari buruzko Azterketa bateratua idazteko oinarri hartu den Erreferentziako Agiriak ere eragin duela Aurrerapena egiterakoan, baita Donostialdea-Bidasoaldeako Eremu Funtzionaleko Lurraldeko Plan Partzialaren hasierako onespenak ere (azken honek eremu horretan indarrean dagoen "lurraldearen arloko planaren" edukia laburtzen du, eta Aurrerapenaren proposamenak baldintzatu dituen lurralde izaerako jarraibide berriak zehazten ditu).

Gainera esan du bide batez Planeamenduko Aholkularitza Batzordea eratzeko Lurzoru eta Hirigintzari buruzko 2/2006 Legearen aurreikuspena ere bete dela.

Bestetik Irungo Planeamenduarekin ere koordinatu behar izan da.

Arau Subsidiarioak onartu zirenetik igarotako epean Arau Subsidiarioen aurreikuspenen zati handi bat gauzatu da, bai egoitza eremuen garapenari dagokionez, eta bai proiektatutako ekipamendu eta egitura handiei dagokienez.

Egoitza garapenari dagokionez besteak beste ondokoak egin dira: Lonja, Arroka, Errekabea, Labreder, Zezen Plaza, Presa, (babes publikoari buruzko programa izan ezik), Amute Komentuaurre, Komentu-txikiko Gaina, Alde Zaharreko orubeak, etab., eta egin diren babes publikoko etxebizitzak – Lonja, Zezen Plaza, eta Komentuaurre, (udalean dagoen eskaera

momento (2005) y además se cumple el requisito previsto en el Documento B:Normas Generales de las citadas Normas Subsidiarias, consistente en la concesión de licencia a más del 60% de las nuevas viviendas calificadas en "Suelo Apto para Urbanizar".

Por otro lado explica que en la elaboración del Avance tambien han incidido el Documento de Referencia con arreglo al cual se ha redactado el Estudio de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental, así como la aprobación inicial del Plan Territorial Parcial de Area Funcional Donostialdea-Bidasoaldea, que sintetiza el contenido del "planeamiento territorial sectorial" vigente en ese ámbito y define nuevas pautas de carácter territorial que han condicionado las propuestas del Avance

Añade que en el camino también se ha cumplido con la previsión de la Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo, de constitución del Consejo Asesor de Planeamiento.

Además ha sido necesario coordinarlo con el planeamiento de Irun.

En el periodo transcurrido desde la aprobación de las Normas Subsidiarias, se han ejecutado una parte relevante de las previsiones de las Normas Subsidiarias tanto en lo que respecta al desarrollo de los nuevos ámbitos residenciales, como en cuanto a equipamientos y grandes infraestructuras proyectados:

En cuanto a desarrollo residencial, se han llevado a cabo entre otras: Lonja, Arroka, Errekabea, Labreder, Zezen Plaza, Presa (salvo el programa de protección pública), Amute Komentuaurre, Komentu-txikiko Gaina, solares de Alde Zaharra, etc, con un programa significativo de vivienda de protección pública – Lonja, Zezen Plaza, y Komentuaurre, en

handiari erantzunez), Muliatekoak ere bidean daudela eta Miramar eta Kaizarra birmoldatzen ari direlarik.

respuesta a la demanda existente en el municipio, encontrándose en ejecución Muliate, y las intervenciones de remodelación de Miramar y Kaizarra.

Egiteko daude Damarri eta Presako babes publikoko esku-hartzeak, baita Gazteluzarren egingo den etxebizitza isolatuaren garapena.

Quedan pendientes de ejecución las intervenciones de vivienda de protección pública de Damarri y Presa y la mayor parte del desarrollo de vivienda aislada de Gazteluzar.

Irizpide orokorrei dagokienez, Alkate jaunak besteak beste ondokoak aipatu ditu: etxebizitza publikoaren dentsitate eta portzentajeei dagokienez Lurzoru eta Hirigintzari buruzko 2/2006 Legean ezarritako irizpideak sartzea, ingurumen iraunkortasuna kontuan izanik lehenbiziko aldiz geure planeamenduan ingurumenari buruzko legedia sartzea, kontuan izatea plan honetan intentsitate ertain altuak izango direla lurrarekiko okupatzen den espazioa murriztuz, okupatu nahi den hiri lur hori, edo behintzat hirigunetik hurbilago, dauden bidesareak eta garraio publiko erak erabili ahal izateko.

En cuanto a criterios generales, el Sr. Alcalde menciona entre otros, la incorporación de los criterios marcados en la Ley 2/2006 de Urbanismo y Suelo en cuanto a densidades y porcentajes de vivienda pública, la interiorización por primera vez de la legislación medioambiental en nuestro planeamiento, teniendo en cuenta la sostenibilidad ambiental, tener en cuenta que en este plan se van a tener unas intensidades medias altas reduciendo el espacio que ocupa de territorio, ese territorio urbano que es el que se quiere ocupar o más cercano al menos al centro urbano, para poder así utilizar ya los viales existentes y modos de transporte público ya existentes.

Jarraitzen den beste irizpide bat nekazal lurra eta lur naturala zaintzea da, etxebizitza familiabakar eta itsatsien tipologia ahal den gehien murriztuz, eta egoitza garapenetan auzo izaera sustatuz, hau da, garapen guztiek Hondarribiko hirigunearen menpe egon behar ez izateko moduan gizarte bizitzari dagokionez.

Otro de los criterios generales que se mantiene es el de la preservación del suelo agrario y natural, reduciendo al máximo la tipología de viviendas unifamiliares o adosadas, potenciando o intentando potenciar en los desarrollos residenciales el concepto de barrio, es decir que no todos los nuevos desarrollos tengan que depender para la vida social del centro de Hondarribia.

Garapen berriei dagokienez Alkate jaunak azaldu du DOTeko (lurraldea antolatzeko jarraibideek) 2170 eta 2720 bitarteko etxebizitza berriak egitea aurreikusten dutela.

En cuanto a los nuevos desarrollos, explica el Sr. Alcalde, que las DOT establecen un abanico de nuevas viviendas entre 2170 y 2720.

Lurralde okupazioari dagokionez hiru baldintza daude garapen berriak non gauzatu erabakitzerakoan. Donostialdea-Bajo Bidasoa LZP; honek adierazten digu zein lekutan eraiki daitekeen, ingurumen araudia bere baitan hartuz: Txingudiko Plan berezia, eta aireportua, jakina, bere ustezko zabalpearekin, eta horrek

En cuanto a la ocupación del territorio, hay tres condicionantes a la hora de poder decidir dónde ejecutar los nuevos desarrollos: el PTP Donostialdea-Bajo Bidasoa, que nos dice por dónde se puede edificar y por dónde no y asumiendo otro condicionante como es la normativa medioambiental: el Plan Especial de

sortuko dituen aire zortasunekin (gaur egun aplikatzen ari dira).

Txingudi, y por supuesto el aeropuerto, con su ampliación teórica a día de hoy y con las servidumbres aereas de esa ampliación que ya hoy se estan aplicando en la realidad.

Hori guztia kontuan izanik Alkate jaunak adierazi du bi alternatiba daudela, bi aldaketa bakarrekin: lehenbizikoa Gabarrari eta Kosta okupatzea (honen alde egingo luke Gobernu Taldeak), eta Kosta, ingurumen arrazoiengatik edo okupatu ezin bada, Amute –Berri eta Garaialde okupatzea (2. aukera), dituen alde on eta txarrekin, agirian ageri direlarik eta egindako bileretan horretaz hitz egin delarik.

En función de todo esto, continua el Sr. Alcalde, se plantean dos alternativas, con los únicos cambios consistentes en ocupar Gabarrari y Kosta, alternativa 1, por la que se decantaría el Equipo de Gobierno; en caso de que Kosta no se pueda ocupar por motivos medioambientales o por cualquier otra, habría que ocupar los terrenos de Amute –Berri y Garaialde , cada uno con sus pros y sus contras, que se contemplan en el documento y sobre los que se ha hablado en las distintas reuniones mantenidas.

Adierazi du aireportua handitzen bada eta ez bada ere, argi dagoela aireportuak Mendelu ekialdean eragina duela, eta ondorioz beharrezkoa dela esku-hartzea, baina ohartarazi du eskuhartzearen gaitasuna oso txikia dela. Horregatik ikusten da egokia Irun eta Hondarribiaren arteko bateratze plan bat egitea, Txingudiko Plan Bereziaren Berrikuspena aztertzeko, eta ikusteko Irun eta Hondarribiko Udalek zein gaitasun duten Mendelun konponbidea aurkitzeko Jaitzubia eta Plaiaundiko hezeguneen loturarekin.

Añade que, tanto si se amplía el aeropuerto, como si no se amplía, es clara la influencia del aeropuerto en Mendelu Este y de ahí la necesidad de una intervención, pero, advierte, la capacidad de intervención es muy reducida. Por eso se plantea el poder llegar a un plan de compatibilización de los planes entre Irun y Hondarribia donde se aborde de manera general la revisión del Plan Especial de Txingudi, donde veamos la capacidad que tienen los ayuntamientos de Irun y Hondarribia para poder llegar a una solución en el barrio de Mendelu con la conexión de los humedales de Jaizubia y Plaiaundi.

Agirian gainera alternatiba baten eta bestearen zuriketak jasoak dira; bestetik gaur egun Arau Subsidiarioetan dagoeneko indarrean dauden hiri lurrek eta hiritar daitezkeenek orain duten egoera dago jasoa laburbildurik, adibidez Damarri, Presa, Magdalena Kuboa, eta abarrena, eta Akartegiko beste zenbaitena, baita eraikitzeko intentsitatea antolatzeko kudeaketa eta abar ere.

Tambien se recogen en el documento las justificaciones de una y otra alternativa; además se contempla un resumen de la situación actual de los suelos urbanos y urbanizables que tenemos hoy ya vigentes en las Normas Subsidiarias como pueden ser Damarri, Presa, Cubo de la Magdalena y algunas otras marginales de la Campiña y la posible gestión de ordenación en cuanto a la intensidad edificatoria etc, etc.

Zuriketa horien guztien ondorioz Aurrerapenak bi aukerak proposatzen ditu bi gaiekiko irtenbide gisa.

Como consecuencia de todas esas justificaciones, el Avance plantea las dos opciones, como solución a los temas que se plantea.

Aireportuari dagokionez Aurrerapenean dagoen bezala mantentzearen aldeko apustu garbia egiten da: Ulertzen da zabaltze hutsaren kostua (abiadura handiko trena iritsiko dela kontuan izan gabe) ezin dela ordaindu, eta ez dela sinesgarria pista handitzea zuritzeko ustez erabiltzaile kopurua handituko dela esatea.

Respecto del aeropuerto, en el Avance se hace una apuesta clara por mantenerlo tal y como está: se entiende que ya simplemente el costo de la ampliación , sin tener en cuenta la llegada del tren de alta velocidad, es un costo no asumible, así como tampoco es creible el supuesto aumento de usuarios para justificar el aumento de pista.

Gainera Txingudiko, Bidasoako Estuarioko eta batez ere Jaitzubiako errekako EBILen gaineko ingurumen inpaktuak bere ustez jasanezinak izango dira, kontuan izanik gaur egun dauden segurtasun arazoak eta itsas eta aire zortasunak. Berriz adierazi du Mendelu auzoaren gainean (aireportua handituta edo handitu gabe) esku hartu beharko dela, eraikitze lan berriarekin edo dagoena birgaituz. Gaur egun aire zortasunek Karmeldarrei eta Zubietari eragiten diete, plan honetarako berebiziko garrantzia dutelarik, beraz beharrezkoa da alor arteko izaera duen Irun eta Hondarribiko plan orokorrak bateratzeko plan bat izatea, arazoei, Txingudiko Plan Bereziaren aldaketari eta Mendelu eta Eskapatxuloren konponbideari elkarrekin ekiteko.

Los impactos medioambientales además de sobre los lics de Txingudi, sobre el estuario del Bidasoa y sobre todo la regata de Jaizubia, cree que no van a ser abordables, teniendo en cuenta los problemas que hoy existen de seguridad y las afecciones de servidumbres aeronaúticas. Repite que sobre el barrio de Mendelu, con o sin ampliación del aeropuerto, habrá que intervenir ya sea mediante nueva construcción o mediante rehabilitación del mismo. A día de hoy ya las servidumbres aereas afectan a Carmelitas y a Zubieta, lugares de vital importancia en este nuevo plan, de ahí la necesidad de un plan de compatibilización de los planes generales de Irun y Hondarribia de carácter intersectorial donde se aborden de forma conjunta los problemas, la propia modificación del Plan Especial de Txingudi y la solución para Mendelu y Eskapatxulo.

Laburtuz, proposatzen den 1. aukerak 2.276 etxebizitza berri izango lituzke, horietatik %60 babesekoak edo tasatuak, 1.354 alegia, eta 2. aukeran 2.316 etxebizitza berri izango lirateke, horietatik %64 babesekoak, 1.457 alegia.

En sintesis, la alternativa 1 que se plantea tendría 2.276 viviendas nuevas, de las cuales el 60% , es decir 1.354, serían de protección o tasadas, y la alternativa 2 serían 2.316 viviendas nuevas, de las cuales el 64% serían de protección, es decir, 1.457.

Ekonomi jarduerari dagokionez Hirigune Historikoa, Portua eta Gizarte Harremanetarako Gunea sustatu nahi da, Donostia kalean lurrazpiko aparkalekua eginez Portua ahal den neurrian oinezkoentzat izateko, eta ostalaritza nahiz erdiguneko merkataritza sustatzeko. Ekonomi jarduerari dagokionez Gaintxurizketa eta Zaldunbordan, nahiz Ilbistieta eta Oiazabaletan enpresa gune bat egitea proposatzen da, 1.045 bat lanpostu sor daitezkeelarik bertan;

Respecto de la actividad económica se plantea intentar potenciar lo máximo posible tanto el Casco como la Marina como el Centro de Relación Social con la construcción del parking subterraneo en la calle Donostia que permita por un lado la mayor peatonalización posible o uso del peatón de la Marina, además de permitir que pueda venir gente para potenciar tanto la hostelería como el comercio del centro. En cuanto a actividades económicas se plantean en

eta jakina, hiriaren etorkizuneko erronka estrategikoa izango dena, Zubietan Miramon Parke Teknologikoa handitzea, berez ustez 10.000 lanpostu sortuko direlarik.

Gune irekiei dagokienez Guadalupe, San Telmo eta Higer eremuak sendotzea, eta 1. aukeran Kostako paduraren proposamena.

Komunitate ekipamenduei dagokienez Plaiaundiko kirol instalazioak Zubietara eramatea eta Tudelaenean Hondarribirako eskola eta kirol hornidura.

Mugikortasunari dagokionez Aurrerapenean Gipuzkoa 636 eta 638 bikoiztea proposatu eta sartu da, baita Mendebaldeko bidea bikoiztea ere Plan honen bukaeran, alegia 636 errepidea eta Zubieta ibilbidearen arteko bide berri bat egitea, Zubietako parke teknologikoa zeharkatuko lukeena; era berean Tudelenea eta Basakorako irisbide berriak ere, gune horietako egoitza garapenei bide emateko eta Portuan oinezkoari lehentasun osoa emateko.

Aparkalekuei dagokienez bi aparkaleku proposatzen dira: Bata lehen aipatutakoa, 620 plaza dituen Donostia kalekoa erdiguneko aparkaleku arazoari konponbidea emateko, eraikitze lanak eta kudeaketa aurreikusiak direlarik 2011ko aurrekontuan; beste aparkalekua Javier Ugartekoa, trenbidea lortzearekin lotua, lortuz gero; Kontuan izan behar da trenbidea ekartzen bada zenbait aparkaleku desagertuko direla, Javier Ugarteko aparkalekuekin konpentsatuko liratekeelarik.

Garraio publikoari dagokionez apustu garbi bakarra Bidasoako trenbidearena da, Lurraldearen arloko planean aurreikusia den

Gaintxurizketa y en Zaldunborda Gaina, así como en Ilbistieta y Oiazabaleta el planteamiento de una zona empresarial donde se estiman que se crearán alrededor de 1.045 empleos y evidentemente el reto estratégico y de futuro de la ciudad, que es la de ampliación del Parque Tecnológico de Miramón en Zubieta donde los empleos estimados rondan los 10.000.

Respecto de los espacios libres, consolidación de la zona de Guadalupe, San Telmo e Higer y en la alternativa 1 se plantearía la zona de marisma de Kosta.

En cuanto a equipamiento comunitario, el traslado de las instalaciones deportivas de Plaiaundi a Zubieta y en Tudelaenea la dotación escolar y deportiva para Hondarribia.

En cuanto a la movilidad, se plantea y se integra ya en el Avance el desdoblamiento de la Gipuzkoa 636 y 638, así como el desdoblamiento, al final de la vida de este Plan, de Mendebaldeko Bidea, creación de un nuevo vial que iría entre la carretera 636 y la Avda. Zubieta, que atravesaría el Parque Tecnológico de Zubieta, y luego los nuevos accesos a Tudelenea y Basako para permitir los desarrollos residenciales de estas zonas y darle prioridad absoluta al peatón en Portua.

Respecto a los aparcamientos, se plantean dos aparcamientos: uno, el de Donosti kalea de 620 plazas y que antes se ha mencionado, solucionando el problema del aparcamiento en el centro, cuya construcción y gestión ya están contemplados en el presupuesto de 2011; otro aparcamiento se plantea el de los jardines de Javier Ugarte, ligado a la consecución del tranvía, si fuera el tranvía el que va a llegar a Hondarribia, y teniendo en cuenta que su llegada al centro supondría la desaparición de un número de aparcamientos, que se verían compensados en el citado aparcamiento de Javier Ugarte.

Respecto al transporte público, la apuesta clara la del tranvia del Bidasoa, que es el único proyecto que está contemplado en el Plan Territorial

bakarra alegia, izan ere metroari buruz asko ari gara hitz egiten entzuten, baina aurreikusitako egiazko proiektu bakarra agiri juridiko bat da, Euskadiko Lurraldearen arloko Plana hain zuzen ere; ondorioz Bidasoako trenbide hori onartzen da, eta trenbide horri adar bat proposatzen zaio, eta argi dagoenez Zubietaraino iritsi behar du; ezin da seriotasunez Zubietan teknologia parkea proposatu lur gaineko trenbide hori gabe.

Sectorial de la red ferroviaria de Euskadi, porque se está oyendo hablar mucho del metro, pero el único proyecto real contemplado en un documento jurídico, es el de el Plan Territorial Sectorial de la red ferroviaria de Euskadi y por lo tanto se asume ese tranvía del Bidasoa y se propone a ese tranvía un ramal que evidentemente tiene que llegar a Zubieta, porque no se puede plantear con seriedad una zona de parque tecnológico en Zubieta sin la presencia de ese tranvia en superficie.

Motorizatu gabeko mugikortasunari dagokionez bidegorri sarea eta oinezkoen sarea txertatu nahi dira, Badia ertzeko bidea ere sartuz, adibidez. Hiri zerbitzuei dagokienez Txiplao poligonoaren iparraldean Iberdrolaren Transformazio Azpiestazio berria dugu.

Respecto de la movilidad no motorizada, se trata de integrar y culminar la red de bidegorris y la red de peatones incluyendo el camino del borde de la Bahía por ejemplo. En cuanto a los servicios urbanos, tenemos la nueva Subestación Transformadora de Iberdrola al norte de Txiplau.

Landa lurrari dagokionez bere ustez Udalak landa eremuan agertzen ari den sakabanatutako egoitza okupazioaren prozesua eteteko dituen araudia eta kontrol mekanismoak berraztertzeko ahalegina egin behar da, eta saiatu behar da araudia ahalik eta argiena izan dadin.

Respecto del territorio rural, cree que hay que hacer un esfuerzo por revisar la normativa y los mecanismos de control que tiene el Ayuntamiento para contener el proceso de ocupación residencial diseminada que va apareciendo en la zona rural, debiendo hacer un esfuerzo por que la normativa sea lo más clara y fácil posible.

Ingurumenaren ikuspuntutik Txingudiko EBILetako guneei babes berezi izendapena eman nahi zaie, Aiako Harriak - Jaizkibel korridorea eta bere arintze guneak barne; gainera Amuitz - San Telmo ertza ere babes bereziko gune gisa izendatu nahi da, eta Txingudiko Plan Berezia berrazter dadin eskatu nahi da, Irun eta Hondarribiaren arteko bateratze planaren barrenen.

Desde el punto de vista medioambiental, se pretende declarar zonas de especial protección los incluidos en los lics de Txingudi, incluyendo los condicionantes superpuestos del corredor Aiako Harriak - Jaizkibel y sus zonas de amortiguación, e incorporar las zonas de especial protección al borde costero Amuitz – San Telmo, y solicitar la revisión del Plan Especial de Txingudi dentro del Plan de Compatibilización entre Irun y Hondarribia.

“Mugikortasun Azterketa” agiriari dagokionez, azaldu du bertan Mendebaldeko Bidea abian jarri izanaren balorazioa eta trafikoa hiriko goi aldeko gunetik zehar eramateko adar honek ematen dituen aukeren balorazioa egiten dela. Haien ustez, Alkatearen hitzetan, Hondarribiko trafikoari irtenbideak eman diezazkioke ingurabidetik.

Respecto del documento “Estudio de Movilidad”, explica que en él se hace una valoración de lo que ha supuesto la puesta en servicio de Mendebaldeko Bidea y todas las opciones que permite este ramal para trasladar el tráfico de paso por la zona alta de la ciudad. Consideran, dice el Sr. Alcalde, que puede conseguir dar una gran versatilidad al tráfico de Hondarribia por el cinturón.

Bestetik argi uzten ditu hiriak gaur egun dituen hiru arazoak: ia denetarako ibilgailu pribatua erabiltzen dela, eskualdeko bideen gaitasuna murritza dela, eta Portuan trafiko gehiegi dagoela, berez hondartzara Mendebaldeko bidetik eraman litekeelarik, baina oraindik ere Portutik igarotzen delarik.

Euskadiko Trenbide Sareko Alorreko Lurralde Planaren araberako erronka lur gaineko Bidasoako trenbidea da, ibilgailu pribatutik garraio publikora igarotzeko formula eraginkor bakarra hori izanik.

Gainera lur gaineko trenbide horren ustezko azterketa agertzen da, zenbait urteko datuekin, eta Trenbide horrek Zubietako teknologi parkean izango lukeen erabilera ere agertzen da.

Bestetik Gipuzkoako 638 eta 636 bikoizketak ere jasotzen dira, proiektu honen inguruan Aldundiarekin ia erabateko akordioa lortu delarik.

Trafiko azterketan Hondarribiko trafikoaren modalizazioa ageri da, eta bertan hondarribiarren zirkulazio eta aparkatze erabileren deskribapena egiten da (aparkatzea batez ere kanpotik datozenena).

Hiriko oinezkoen bideei eta bidegorriei dagokienez ahalik eta sare erraz eta erabilgarriena egiten saiatu dira, eta eskaera hori jasota, ahalegindu dira ikastetxeak bidegorri sarearekin ahalik eta lotuen egotea, ahal den modurik errazenean.

Ingurumen Inpaktu bateratuari buruzko Azterketari dagokionez plan honek ingurumenean izan ditzakeen ondorioak aztertzen ditu, eta argi dagoenez bere xedea proposatzen ari

Por otro lado deja claros tres problemas que existen hoy día en la ciudad: la elevada utilización del vehículo privado para casi todo, limitada capacidad en los elementos viarios de la comarca y excesivo tránsito por la Marina de tráfico que podría trasladarse a la zona de la playa por Mendebaldeko Bidea pero que todavía sigue entrando por la zona de la Marina.

La apuesta, de acuerdo con el Plan Territorial Sectorial de la red de ferrocarriles de Euskadi es por el tranvía del Bidasoa en superficie, como única formula eficaz para hacer una transferencia del vehículo privado al transporte público.

También aparece un estudio de esa posible utilización que tendría ese tranvía en superficie con datos de sucesivos años y también incluido la utilización o el uso que tendría ese tranvía en el caso del parque tecnológico de Zubieta.

También recoge los desdoblamientos de las carreteras de Gipuzkoa 638 y 636, proyecto en relación con el cual se ha llegado a prácticamente una acuerdo total con la Diputación.

También en el estudio de tráfico hay una modalización del tráfico de Hondarribia donde se hace una descripción de los usos de los propios Hondarribitarras dentro de Hondarribia tanto usos de circulación también los usos de aparcamientos y también los usos de aparcamiento sobre todo de la gente que nos viene de fuera.

Respecto de las vías peatonales y de bicicletas en la ciudad, se ha intentado hacer la red lo más sencilla y funcional posible de peatón y bidegorri, y, recogiendo esa solicitud, intentar que los centros escolares estén unidos con la red de bidegorris, de manera lo más sencilla posible.

Respecto al estudio de Evaluación de Conjunto del Impacto Medioambiental, analiza precisamente las repercusiones que este plan pueda tener en el medioambiente y su objetivo

den plan edo ekimen hori gauzatzeko irizpideak ezartzea da. Udaleko ingurumenaren aldeko defentsa sutsua egiten da, eta proposatutako egoitza zabaltzearen bi aukeren banakako azterketa egiten da. Ingurumenean izan ditzakeen inpaktuak eta bere ondorioak identifikatzen dira, bai herria berezirik kontuan hartuta Plan orokorrak sortutakoa, eta bai Hondarribian eragina duten alorreko beste planei lotuta izan dezakeena.

evidentemente es establecer los criterios para que ese plan o evento que se está proponiendo se pueda realizar. Se hace una defensa muy radical en la defensa del entorno natural del municipio y se hace un estudio individualizado de las dos alternativas de ampliación residencial que se plantean. Se identifican los impactos que puedan tener en el entorno natural y las consecuencias que pueden tener, tanto el plan general que se plantea tenido en cuenta en su individualidad, así como el que puedan tener unidos a otros planes sectoriales que tienen incidencia en Hondarribia

Gainera planoak zenbait ikuspuntutatik aztertu dira: kultur ondarea, arkeologia, babestutako guneak, korridore ekologikoak, landaredia, hariztiak, baso mistoak, bioaniztasun erreserbak, fauna, balore estrategiko handia duten lurrak, ibaiak, ur guneak, uholdeak izan ditzaketen guneak, kutsa daitezkeen guneak, paisaiak, etab.

Asimismo, se han analizado los planos del punto de vista del patrimonio cultural, desde el punto de vista arqueológico, los espacios protegidos, los corredores ecológicos, la vegetación hay se alude a robledales, bosques mixtos, reservas de la biodiversidad etc., fauna, suelos de alto valor estratégico, cursos fluviales, puntos de agua, áreas inundables, emplazamientos potencialmente contaminados o áreas paisajísticas etc.

2010ean, azterketa ia bukatua zenean, azterketa egin duen enpresari eskatu zitzaion adieraz zezan zein eragin izan lezakeen hiri Antolamendurako Plan Orokorrak bioaniztasunean edo ingurumenean, berezirik kontuan izanda, eta eragiten dioten gainontzeko alorreko planak kontuan izanik, eta ondorioa hauxe izan zen: Hiri Antolamendurako Plan Orokorrak berak ez die babes neurriak hartuz gero Txingudi eta Jaizkibel EBILei eta Txingudiko Hegaztiak Babesteko Gune Bereziari eragingo; ondoren Plana eta beste zenbait Alorreko planen azterketa egiten du.

En septiembre de 2010, cuando ya practicamente estaba el estudio practicamente terminado, se solicitó de la empresa que ha hecho el estudio, que informara qué afección podía tener el Plan General de Ordenación Urbana a la biodiversidad o al entorno natural, teniendolo en cuenta en su individualidad y además unido al resto de planes sectoriales que le afectan, concluyendo, en cuanto a la afección que podía tener sobre los lics de Jaizkibel y Txingudi y en la cepa del Txingudi, tras la aplicación de las medidas protectoras, etc. que el Plan General de Ordenación Urbana por sí mismo no causará perjuicio a la integridad de los espacios mencionados y luego hace un analisis respecto al Plan con otros planes sectoriales.

Inpaktuari buruzko azterketak gainera planeko fase ezberdinetan hartu beharreko neurri zuzentzaileak aurreikusten ditu.

El Estudio de Impacto también contempla las medidas correctoras a tomar en las diferentes fases del plan.

Proposamena eztabaidatzerakoan ondokoak adierazi dituzte Udalkideek:

Sometida a deliberación la propuesta se producen entre otras las siguientes intervenciones:

Legorburu andreak agiria oso garrantzitsua dela nabarmendu du, eta adierazi du bai berak eta bai atxiki gabeko beste kideek ere aukera baten edo bestearen alde egiteko lanean parte hartuko zutela uste zutela, eta ez dutela agiria aztertzeko denborarik izan; horrenbestez erabakia martxo bukaerara atzera dadin eskatzen dute, aukerarik interesgarriena zein den ikusi ahal izateko.

Sra. Legorburu, que destaca la importancia del documento, y dice que tanto ella como los otros compañeros no adscritos creían que se tomaría parte en el trabajo de optar por una u otra alternativa, y que no han tenido tiempo de estudiar el documento por lo que piden que la decisión se traslade al pleno de fin de marzo, para poder ver cuál es la opción más interesante.

Alkate jaunak erantzun du agiria dituen aukerekin Osoko Bilkurara ekartzea eta aukera horiekin jendaurrean azaltzea erabaki dela, eta hasierako onespena ematerakoan Udalak erabaki bat hartu beharko duela, baina orduan ere alegazioak egon daitezkeela.

El Sr. Alcalde le contesta que se ha optado por traer el Documento al Pleno con las distintas opciones, y exponerlo al público con las distintas opciones, y el Ayuntamiento tendrá que tomar una posición en el momento de la aprobación inicial, pero incluso entonces puede haber alegaciones.

Ondoren Elizalde jaunak esan du Agenda 21 aukera ezberdinak ikusteko bildu zela, baina behar izango balitz berriz bilduko litzatekeela.

A continuación, el Sr. Elizade dice que la Agenda 21 se reunió para ver las distintas opciones, pero que, si hiciera falta, se reunirá nuevamente.

Alvarez jaunak hartu du hitza eta esan du Planeamenduko Aholku Batzordean agiriaren azken idatzia ikusi behar zela.

Interviene el Sr. Alvarez, para decir que en el Consejo Asesor de Planeamiento se tenía que haber visto el documento en su última redacción.

Lau Haizeta, Gibeleta eta Mendeluko lurrek duten urez betetzeko arriskuari dagokionez adierazi du bere taldeak horri buruz zalantzak dituela, eta uste du N1 (636) lur azpitik sartu orduko gaia osotasunean landu beharko dela.

En cuanto a la inundabilidad de los terrenos de Lau Haizeta Gibeleta y Mendelu, manifiesta las dudas de su grupo y cree que cuando se soterre la N1 (636) habrá que dar un tratamiento integral al tema.

Industriari dagokionez bere ustez Txiplao eta Zaldunborda industria txikirako gune gisa proposatu behar lirateke, sasoikako enpleguarekin bukatzeko.

En cuanto al tema industrial, cree que debería plantearse en Txiplau y Zaldunborda zonas para la pequeña industria, y romper así con el empleo estacional.

Ekipamenduei dagokienez auzo edo hiri nukleoetan kultur-hiri zentro txikiak behar dira.

En cuanto a los equipamientos echa en falta en los diferentes barrios o núcleos, equipamientos culturales del tipo de centros civico-culturales de pequeño tamaño

Gizarte etxebizitzei eta tasatutako etxebizitzei dagokiena ez dago Aurrerapenean zehaztuta.

En cuanto a la vivienda social y tasada, no queda concretada en el Avance

Garraio publikoari dagokionez Hondarribiko PSEk Hondarribiraino doan metroaren alde egiten du, nahiz eta Udalak trenbidearen alde egiten duen.

En cuanto al transporte público, el PSE de Hondarribia apuesta por el metro hasta Hondarribia, aunque el Ayuntamiento apueste por el tranvia.

Mugikortasuna lur azpian sartzea funtsezkoa da, bere ustez katenariak egiteak hiria zatitu egiten du eta.

Soterrar la movilidad es fundamental, cree que montar catenarias divide la ciudad.

Esan du bozketan abstenitu egingo dela, zenbait planteamendurekin ez baitaude ados, adibidez trenbidea eta Mendeluko gaiekin.

Manifiesta que se van a abstener en la votación porque hay planteamientos con los que no están de acuerdo como son el tema del tranvia y el de Mendelu.

Alkate jaunak erantzun dio Lau Haizetan, Karmeldarretan eta Kostan eraiki ahal izango balitz, haiek hori aukeratuko zutela.

El Sr. Alcalde le contesta que si se pudiera construir en Lau Haizeta, en Carmelitas y Kosta, ellos hubieran optado por esa zona.

Adierazi du Eusko Jaurlaritzak ingurumena zela eta Lau Haizetarekiko izandako jarrera kontuan hartu zutela, eta hori dela eta hasi zirela Tudelenea baloratzen.

Añade que teniendo en cuenta la postura del Gobierno Vasco con Lau Haizeta, por tema mediombiental, a partir de ahí se empezó a valorar Tudelenea.

Babes ofizialeko eta tasatutako etxebizitzen kopuruari dagokionez, Alkate jaunak esan du ezin dela gizarte etxebizitzen kopurua jaso.

En cuanto al número de viviendas de protección oficial y vivienda tasada, dice el Sr. Alcalde que no se puede recoger el número de viviendas sociales.

Metroari buruz esan du Hondarribiko Udalak ez dakiela prentsan agertu dena besterik. Horregatik aurreikusten da bakarrik Alorreko Trenbide Plana.

Respecto del metro, dice que el Ayuntamiento de Hondarribia no sabe nada más que lo aparecido en la prensa. De ahí que se atiende exclusivamente al Plan Sectorial Ferroviario.

Alvarez jaunak esan du Aholku Batzordean esan dela Gobernu Taldeak trenbidearen alde egiten duela.

El Sr. Alvarez dice que en el Consejo Asesor se habla de que el Equipo de Gobierno apuesta por el tranvía.

Alkate jaunak erantzun dio metroaren bigarren ibilbidea gustukoagoa zutela, baina lehenbiziko ibilbideak hiria egituratzen ez zuenez trenbidearen alde egin zutela.

El Sr. Alcalde le contesta que el segundo trazado del metro le gusta más pero que ellos optaron por el tranvia a la vista del primer trazado que no estructuraba la ciudad.

Legorburu andreak esan du eskualdea egituratzen duen zerbait behar dela.

La Sra. Legorburu dice que hace falta algo que vertebre la Comarca.

Lizarraga jaunak adierazi du hiriaren interesa oztopatzen ari dela eta hori ez dela komenigarria. Esan du jakin nahiko lukeela zein den trenbidearen kostua. Agian ez da bideragarria. Behin-behineko onespenari begira, bere ustez kostuari buruzko kopuruak eman beharko lirateke.

El Sr. Lizarraga dice que se está obviando el interés de la ciudad y eso no es conveniente. Dice que le hubiera gustado saber el coste del tranvía. A lo mejor no es viable. De cara a la aprobación definitiva, cree que debiera haber cifras de lo que supone.

Erakusketa atzeratzeari buruzko proposamenari dagokionez, bozkatuz gero alde egongo da.

En cuanto a la propuesta de retrasar la exposición, si se vota, está a favor.

Alkate jaunak erantzun dio Aurrerapenean trenbidea jaso dela hain zuzen ere Alorreko Trenbide Planean ageri delako.

El Sr. Alcalde le contesta que se recoge el tranvia en el Avance porque es lo que aparece en el Plan Sectorial Ferroviario.

Hiriaren interesa oztopatzen ari ote den gaiari buruz, adierazi du edonora joango dela Hondarribiko interesak defendatzeko, baina amorrua ematen duela gaiaz prentsa bidez jakitea.

Añade, en contestación a la crítica de que se está obviando el interés de la ciudad, que irá a donde haga falta para defender los intereses de Hondarribia, pero que da rabia enterarse del tema por la prensa.

Berriz hartu du hitza Elizalde jaunak adierazteko zein garrantzitsua den agiria, izan ere bere taldearentzat garapen iraunkorraren aldetik Hondarribia orekatua lortzen da.

Nuevamente toma la palabra el Sr. Elizalde para señalar la importancia del documento, que, para su grupo, consigue una Hondarribia equilibrada desde el punto de vista del desarrollo sostenible.

Planeko zutabeak hauek direla esan du:

- Garapen berriko eremuetan hektareako babes ofizialeko 75 etxebizitza, bai gizarte etxebizitza, bai tasatutako etxebizitzak.

Señala como columnas del plan:

- el desarrollo de 75 viviendas de protección oficial por hectarea en las areas de nuevo desarrollo, bien viviendas sociales como viviendas tasadas

- Irunekin bateratzeko plana, izan ere Mendelu izango da Plan berriko bizkarrezurra, eta Plaiaundiko korridore ekologikoarekin lotua dago; ESKAPATXULO – MENDELUn jendea beste etxebizitzetan kokatzea ekarriko du.

- Zubieta poligonoa ekonomi garapenerako.

Garraioari dagokionez Alvarez jaunari esan dio gaur egun ez dagoela metrorik, nahiz eta Alvarez jaunak horrekiko atxikimendua eskatzen duen. Esan du teknikariei galdetu diela, eta adierazi dutela ez dela ez iraunkorra eta ez beharrezkoa.

Berriz esan du agiri orekatua dela, eta datozen hilabeteak oso garrantzitsuak izango direla, izan ere gero datozen hogei urteetarako proposatzen den Plan Orokorrera joan daitezkeen ekarpenak egiteko une egokia izango da.

Berriz hartu du hitza Alvarez jaunak eta adierazi du agian metroarena apustu ona izan litekeela, Bizkaian oso ondo dabilela.

Esan du metroa egiazko apustua dela, bere garaian errepidearen alde egindako apustuaren ondoriozko inertzia hausteko.

Alkate jaunak adierazi du ados dagoela Alvarez jaunarekin azken horretan, baina esan dio orain arte Hondarribiko Udalari ez zaiola inolako proposamenik egin. Ez da komunikazio biderik izan, komunikabide batean argitaratu dena izan ezik.

Gaia eztabaidatutzat emanik bozkatu egin da, eta onartu egin da aldeko hamar botorekin, aurkakorik gabe, eta lau abstentziorekin.

- el plan de compatibilización con Irun, puesto que Mendelu será columna vertebral del nuevo Plan, y está ligado al corredor ecológico Jaizubia Plaiaundi; exigirá realojos en ESKAPATXULO – MENDELU

- el poligono Zubieta para el desarrollo económico

En cuanto al transporte, le dice al Sr. Alvarez que a día de hoy no existe el metro, para el que pide adhesión. Añade que él ha consultado a los técnicos, que lo consideran como no sostenible ni necesario.

Insiste en que es un documento equilibrado y que los próximos meses van a ser muy importantes pues será el momento oportuno para hacer aportaciones que luego puedan ir al Plan General que se plantea para los próximos veinte años.

Nuevamente toma la palabra el Sr. Alvarez que dice que a lo mejor el metro es una buena apuesta, que en Bizkaia funciona perfectamente.

Añade que el metro es una apuesta real para romper con la inercia resultante de una apuesta por la carretera que se hizo en su día.

El Sr. Alcalde se muestra de acuerdo con el Sr. Alvarez en esto último, pero le dice que hasta ahora al Ayuntamiento de Hondarribia no se le ha hecho ningun planteamiento. No ha habido cauces de comunicación, salvo lo publicado en un medio de comunicación.

Considerando suficientemente debatido el tema, se somete a votación, siendo aprobado por diez votos a favor, ninguno en contra y cuatro abstenciones.

Aldeko botoa eman dute: Aitor Kerejeta Cid**,** Ion Elizalde Caballero, Juan María Altuna Muñoa, Gregorio Berrotaran Etxeberria, Arantzazu Ocio Larrañaga, J. Xabier Tife Susperregi, Maite Peláez Arregi, Ixabel Olazábal Lekuberría, D. Florencio Arrieta Mendizábal, eta Jose Manuel Lizarraga Dorda jaun-andreek.

Votan a favor: Aitor Kerejeta Cid**,** D. Ion Elizalde Caballero, D. Juan María Altuna Muñoa, D. Gregorio Berrotaran Etxeberria, Dña. Arantzazu Ocio Larrañaga, D. J. Xabier Tife Susperregi, Dª Maite Peláez Arregi, Dª Ixabel Olazábal Lekuberría, D. Florencio Arrieta Mendizábal, y D. José Manuel Lizarraga Dorda.

Abstenitu egin dira: Jesús Ignacio Alvarez Yeregui, Ramón Laborda Larzabal Miren Legorburu Galaieta eta Mikel Mariskal Balerdi.

Se abstienen: D. Jesús Ignacio Alvarez Yeregui, D. Ramón Laborda Larzabal Dª Miren Legorburu Galaieta y D Mikel Mariskal Balerdi

Horren ondorioz, **Udalbatzak**, gehiengoz hauxe **ERABAKI DU:**

En consecuencia, el **Ayuntamiento Pleno**, por mayoría **ACUERDA:**

LEHENIK.- Indarrean dauden Hondarribiko Udal Planeamenduko Arau Subsidiarioak berraztertzeko burutu behar den Hondarribiko Hiri Antolamendurako Plan Orokorraren “Planeamenduaren Aurrerapen” Agiria BI HILABETEZ jendaurrean jartzea, Gipuzkoako Lurralde Historikoko Aldizkari Ofizialean iragarkiak ezarriz, baita “El Diario Vasco” eta “Berria” egunkarietan ere.

PRIMERO.- Exponer al público, por plazo de DOS MESES el Documento “Avance de Planeamiento” del Plan General de Ordenación Urbana de Hondarribia, que se debe formular para la revisión de las “Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal de Hondarribia” actualmente vigentes, y sus correspondientes Estudio de Evaluación Conjunta de Impacto Ambiental y Estudio de Movilidad, mediante inserción de anuncios en el Boletín Oficial del Territorio Histórico de Gipuzkoa, así como en el Tablón de Anuncios municipal y en los periódicos “El Diario Vasco” y “Berria”.

BIGARREN.-Hondarribiko Hiri Antolamendurako Plan Orokorraren “Aurrerapen Planeamenduaren “ agiria, mugakide diren Irun, Lezo, Pasaia eta Hendaiako Udaletara bidaliko da horren berri zain dezaten

SEGUNDO.- Remitir el Documento “Avance de Planeamiento” del Plan General de Ordenación Urbana de Hondarribia a los Ayuntamientos de los municipios limítrofes de Irun, Lezo, Pasaia y Hendaia para su conocimiento.

HIRUGARREN.- Eusko Jaurlaritzako Ingurugiro Sailera Ingurumenaren gainean duen Eraginari buruzko Aurretiazko Txostena eskatzea.

TERCERO.- Solicitar al Departamento de Medio Ambiente del Gobierno Vasco el Informe Preliminar de Impacto Ambiental.

2.-MARTXOAREN 8KO EMAKUMEEN NAZIOARTEKO EGUNAREN INGURUKO INSTITUZIO AITORPENAREN ALKATETZA PROPOSAMENA

Udal honetan 2011ko otsailaren 24an Berdintasunaren aldeko eta Emakumeen Indarkeriaren kontrako Euskal Udalen Sareak-BERDINSAREAk Emakumeen Nazioarteko Eguna den Martxoaren 8ko ospakizuna dela-eta Eudelek bidalitako Aitorpen eredua jasota.

Aitorpen ereduari dagokion testua azterturik, eta Aitorpenaren funtsarekin ados egonik, Alkatetzari bere eskumenak betetzen laguntzen dion Tokiko Gobernu Batzarraren 2011ko otsailaren 28ko bilkurak zioena entzun ondoren, Alkate jaunak AITORPENA bere onarpenerako Udalbatzara eramatea proposatu zuen.

Proposamena eztabaidatu ondoren, Legorburu andreak hartu du hitza, azalduz, krisi ekonomikoaren aitzakiarekin atzera pausoak ematen ari direla emakume-gizon arteko berdintasunaren eremuan, krisia emakumearen enpleguaren kaltetan eragiten ari baita.

Aipatutako aitorpenaren alde bozkatuko dutela gehitzen du, lorpentzat jotzen baitute, baina era berean azaleko aitorpen hutsean geratzea salatzen du.

Orain dela lau urte bost kideko gobernu taldean emakume bakarra zegoela salatu zuela gogorarazten du, eta honek liberatutako gainerako zinegotzien soldata baino txikiagoa zuela.

Bere ustez, ez da aitorpen hutsean geratu behar.

2.-PROPUESTA DE ALCALDÍA DE DECLARACIÓN INSTITUCIONAL EN RELACIÓN A LA CELEBRACIÓN DEL DÍA 8 DE MARZO, DÍA INTERNACIONAL DE LAS MUJERES

Recibida por el Ayuntamiento el día 24 de febrero de 2011 comunicación de Eudel remitiendo un modelo de Declaración Institucional con motivo de la celebración el día 8 de marzo del Día Internaciónal de las Mujeres, elaborado por la Red de Municipios Vascos por la Igualdad y Contra la Violencia hacia las Mujeres - BERDINSAREA

Examinado el texto correspondiente al citado modelo de Declaración, y estando de acuerdo con el objeto de la misma, el Sr. Alcalde, oída la Junta Local de Gobierno en la sesión celebrada el día 28 de febrero de 2011, en su función de órgano de asistencia a la Alcaldía en el ejercicio de sus atribuciones acordó elevar al Ayuntamiento Pleno la citada DECLARACIÓN para su aprobación.

Sometida a deliberación la propuesta, interviene la Sra. Legorburu, que manifiesta, que con la excusa de la crisis económica se están dando pasos atrás en el terreno de la igualdad entre hombres y mujeres, pues la crisis está incidiendo negativamente en el empleo de la mujer.

Añade que van a votar a favor de la citada declaración como reflejo de un logro, pero al mismo tiempo denuncia que se quede en una mera declaración formal.

Recuerda que hace cuatro años denunció que en un equipo de gobierno de cinco miembros, sólo una fuera mujer y, además, con salario inferior al del resto de los concejales liberados.

Cree que no hay que quedarse en la mera declaración.

Proposamena eztabaidaturik, onartu egin da aldeko hamalau botorekin eta aurkakorik gabe.

Sometida a votación la propuesta, es aprobada por catorce votos a favor y ninguno en contra.

Horren ondorioz, **Udalbatzak**, aho batez hauxe **ERABAKI DU:** jarraian agertzen den martxoaren 8ko Emakumeen Nazioarteko egunaren inguruko instituzio aitorpena onartzea:

En consecuencia, **el Ayuntamiento Pleno**, por unanimidad de los asistentes, **ACUERDA** aprobar la Declaración Institucional en relación a la celebración del Día 8 de marzo, Día Internacional de las Mujeres, que a continuación se transcribe:

ADIERAZPEN INSTITUZIONALA

1975ean, Nazio Batuen Batzar Nagusiak MARTXOAREN 8a finkatu zuen **EMAKUMEEN NAZIOARTEKO EGUN** gisa. Mugarri garrantzitsua izan bazen ere, nazioarteko ospakizun hau ez zen egun hartan hasi; izan ere, XIX. mendearen amaierako eta XX.aren hasierako zenbait gertakaritan oinarritzen da. Hain zuzen ere, 1910ean, 17 herrialdetako 100 emakume baino gehiago Kopenhagen bildu ziren, eta Emakume Langilearen Nazioarteko Eguna aldarrikatzeko proposamena onartu zuten; hori horrela, lehen ospakizuna 1911ko martxoaren 16an egin zen. 1917an, emakume errusiarrak euren eskubideen alde manifestatu ziren; martxoaren 8an izan zen, egutegi gregoriotarraren arabera. Beraz, aurten Emakumeen Nazioarteko Egunaren mendeurrena ospatzen da, gizonekiko erabateko berdintasunean eta gizarteko esparru guztietan parte hartzeko borrokaren hasieraren mendeurrena, alegia.

Geroztik, mugimendu feministak, emakumeen elkarteek eta botere publikoek egindako lanari esker, eta agente sozial askok eta, oro har, herritarrek apurka-apurka egin dituzten ekarpenei esker, aurrerapen esanguratsuak lortu dira gure gizartean, emakume eta gizonen berdintasunari dagokionez.

Hala ere, gure gizarteak desberdintasun handiak ditu oraindik emakume eta gizonen eskubide, botere, baliabide eta etekinak baliatu, garatu eta

DECLARACIÓN INSTITUCIONAL

En el año 1975 la Asamblea General de Naciones Unidas estableció el día 8 de marzo como **DIA INTERNACIONAL DE LAS MUJERES.** Aún siendo un hito importante, éste no fue el comienzo de esta conmemoración internacional, que se remonta a diversos hechos de finales del siglo XIX y comienzos del XX. En concreto, en 1910, más de 100 mujeres procedentes de 17 países y reunidas en Copenhague, aprobaron la propuesta de proclamar el Día Internacional de la Mujer Trabajadora, siendo en 1911 el primer acto de celebración, el día 16 de marzo. Ya en 1917, fueron las mujeres rusas las que se manifestaron a favor de sus derechos un 8 de marzo según el calendario gregoriano. Por lo tanto, este año se celebra el centenario del comienzo de la conmemoración del Día Internacional de las Mujeres, del comienzo de su lucha por participar en todos los ámbitos de la sociedad en plena igualdad con los hombres.

Desde entonces, gracias al trabajo realizado por el movimiento feminista y asociativo de mujeres y por parte de los poderes públicos, contando también con la contribución progresiva de numerosos agentes sociales y ciudadanía en general, se han logrado avances significativos en la igualdad de mujeres y hombres en nuestra sociedad.

Nos encontramos, sin embargo, en una sociedad que sigue manteniendo importantes desigualdades en términos de acceso, ejercicio y

kontrolatzeko orduan. Gaur, beraz, berdintasuna lortea egiteke dagoen lana da, eta bere konplexutasun osoan ekin behar zaio horri.

control efectivo de derechos, poder, recursos y beneficios por parte de mujeres y hombres. Hoy, por tanto, la consecución de la igualdad sigue siendo una tarea pendiente que hay que abordar en toda su complejidad

BADAKIGUNEZ guztiz beharrezkoa dela emakumeek gure gizarteko esparru soziokultural, politiko, ekonomiko eta bestelakoetan parte hartzeko eta erabakiak hartzeko aukerak hobetu eta modu aktiboan babestu behar direla.

CONSCIENTES de que es necesario mejorar y apoyar activamente el proceso de las mujeres en la participación y a la toma de decisiones en los ámbitos sociocultural, político, económico, etc, de nuestra sociedad.

ADIERAZTEN DUGU botere-oreka handiagorantz jo behar dugula gizon eta emakumeen arteko harreman pertsonal eta sozialetan, eta gizarte honek emakume gehiago behar dituela erabakiak hartzeko esparruetan; besteak beste, udal, diputazio, gobernu, unibertsitate, enpresa, sindikatu edo patronaletan.

DECLARAMOS que es necesario avanzar hacia un mayor equilibrio de poder en las relaciones personales y sociales de hombres y mujeres; y que esta sociedad necesita más mujeres en los ámbitos de toma de decisión como ayuntamientos, diputaciones, gobiernos, universidades, empresas, sindicatos o patronales.

Hau guztiagatik, **HONDARRIBIKO UDALAK** emakumeen jabekuntza prozesuak babesteko **KONPROMISOA HARTZEN DU,** jabekuntza emakumeen kontzientzia indibidual eta kolektiboa hartzeko bide gisa ulertuta, modu horretan aukera izan dezaten erabaki-prozesuetan, boterea gauzatzeko orduan eta eraginerako gaitasunean euren partaidetza handitzeko.

Era berean, beharrezkoak diren balio-aldaketak babestuko ditugu, emakumeak oztoporik gabe sar daitezen gure gizarteko erabakimen-esparruetara

Por todo ello, el **AYUNTAMIENTO DE HONDARRIBIA**, **SE COMPROMETE** a apoyar los procesos de empoderamiento de las mujeres, entendidos como un camino hacia la toma de conciencia individual y colectiva de las mismas, que les permita aumentar su participación en los procesos de toma de decisiones y de acceso al ejercicio de poder y a la capacidad de influir.

Asimismo, apoyaremos los necesarios cambios de valores para que el acceso de las mujeres a los ámbitos de decisión de nuestra sociedad no encuentre obstáculos en su camino.

Eta beste aztergairik ez dagoenez, biltzarburuak bilkura amaitutzat eman du hogeita bat orduetan, neuk ziurtatzen dudan akta hau eginez.

Y no habiendo más asuntos que tratar, la presidencia levantó la sesión a las veintiuna horas, extendiéndose esta acta que certifico.

O.E. / VºBº
ALKATEA / El Alcalde,

Aitor Kerejeta Cid