Noticia publicada en Diario Vasco sección Bidasoa el domingo 18 de Octubre de 2009.

BIDASOA

Moverse por una ciudad mejor

La Federación de Asociaciones de Vecinos Oiasso 2000 ha remitido al Ayuntamiento sus aportaciones al Plan Municipal de Movilidad

18.10.09 - IÑIGO MORONDOPara que haya participación ciudadana deben darse dos condiciones. Una institución a la que corresponde tomar la decisión y que quiere colsultar a los ciudadanos y unos ciudadanos que quieren participar de esa decisión. Sin lo primero, nada puede hacerse, pero muy poco, la verdad, sin lo segundo. Es de agradecer el trabajo desinteresado que entidades como el Foro Ciudadano o la Plataforma en Defensa del Valle de Olaberria han realizado en este sentido. El otro paradigma de ciudadanos que se mueven por que Irun sea una ciudad mejor son las asociaciones de vecinos, especialmente la Federación Oiasso 2000, que agrupa a doce de ellas.
En esta ocasión, esta agrupación ha hecho llegar al Gobierno municipal una serie de sugerencias con la esperanza de que

sean tenidas en cuenta a la hora de diseñar el Plan de Movilidad. Este documento tiene la enorme responsabilidad de conseguir que, en el futuro, los irundarras podamos movernos mejor por nuestra ciudad.

Con ese objetivo, Oiasso 2000 plantea que ese Plan de Movilidad sea «integral», incluyendo además de los viales, al transporte público, a las bicis y al peatón; y «sostenible», favoreciendo a éstos últimos en detrimento del vehículo privado.

TRÁFICO

Coches, peatones y bicis

De punta a punta y por separado

La idea principal que aportan desde Oiasso 2000 a este respecto es que las vías de vehículos a motor, bicicletas y peatones «deben quedar debidamente separadas y señalizadas, sin interferencias» entre ninguna de estas tres opciones. Consideran que «se debe poder circular a pie de un punto a otro de la ciudad sin ningún riesgo». Piden también que «la red de bidegorris atraviese el centro, llegue a los barrios y a las zonas rurales, y que conecte con las de los otros dos municipios de la comarca, con Navarra y con Gipuzkoa».

En cuanto a nuevos viales, las AAVV agrupadas en la federación apuestan por una variante norte integrada en la trama urbana, «desviando el tráfico pesado por la A-8». Para el sur, asumen la opción que entienden «más económica y menos compleja»: una variante paralela a la autopista y para ésta solicitan una conexión en Txenperenea. También apoyan la construcción de una ronda sur en su versión «por el norte de la autopista».

APARCAMIENTO

Centro, barrios y disuasorios
La gran asignatura pendiente

No hay mejor manera de expresarlo que la que elige Oiasso 2000: «La carencia de aparcamientos es una constante en las reivindicaciones de las AAVV», y sólo cabría añadir que también en las de tantas otras entidades y ciudadanos particulares. El centro tiene su solución en marcha con las obras de San Juan y el parking subterráneo que derivará de ellas. Pero reclaman atención en los barrios, donde hasta ahora sólo hay proyectos y considera la federación que «es algo que hay que abordar y solucionar a la mayor brevedad». Celebran, visto el Avance del PGOU, que el Ayuntamiento esté planteándose hasta «tres aparcamientos disuasorios» cerca de estaciones, una idea positiva «si el objetivo es evitar que esos coches entren al centro de la ciudad».

TRANSPORTE PÚBLICO URBANO
Autobuses y tranvía
Conectividad total y un billete único real

«Las líneas de autobuses son mejorables en frecuencias y recorridos», afirma con contundencia el texto de Oiasso 2000. Para ello, se comprende necesario que «mediante carriles bus u otros medios», el transporte colectivo consiga evitar los atascos. Muy probablemente es el motivo de fondo para que los representantes vecinales soliciten «apostar de forma decidida por el tranvía». Quieren que éste vehículo «vaya hasta las playas de Hondarribia y Hendaya» utilizando Irun como eje vertebrador de su recorrido y encontrando en sus estaciones la máxima conectividad con el resto de modos de transporte público.

Otra de las sugerencias en este apartado aplaude el billete

único para el conjunto del territorio pero pide que las bonificaciones del sistema LurraldeBus y del transporte público urbano se acompasen: un billete único real que incluya los bonos y reducciones preceptivos.

FERROCARRIL

Euskotren, Renfe-Cercanías y el TAV

Vías juntas y bajo tierra

Tres modos de trasnporte por vía férrea están llamados a encontrarse en Irun si al Topo y al servicio de Cercanías se les suma, como está previsto, el Tren de Alta Velocidad. Sobre éste último, y aun reconociendo previamente que escapa a las competencias municipales, piden los representantes vecinales que «los terrenos reservados al sur de la ciudad» se reorienten hacia la «utilidad social y ecológica», más ahora que «el Gobierno francés ha congelado sus trabajos y estudios» al respecto de la conexión con ese trazado.

Tampoco son competencia del Ayuntamiento las frecuencias del Topo, pero piden desde Oiasso que se reivindique que la anunciada frecuencia futura de la línea de EuskoTren entre San Sebastián y Errenteria, de siete minutos, se extienda hasta Hendaya. Así, «Irun disfrutaría de un metro de superficie» que además lo conectaría con el otro lado del Bidasoa y con la capital de la provincia.

Soterrar las vías de Renfe y, junto a ellas, las de EuskoTren se asume como una gran oportunidad para «ganar espacios para la ciudad y mejorar las comunicaciones internas». Más allá de que el mero hecho de acercar las líneas supondría la intermodalidad ferroviaria «en tres puntos de la ciudad: Ventas, Centro y Santiago».