

FRIDAY 8 MAY 2015. VISIT TO THE IRUN SITE.

10.00 h - Reception and presentation in City Council Chamber.
11.00 h - Commencement of tour:
11.30 h - RENFE station and central tracks.
12.30 h - Former Customs House, Calle Aduana 16
13.30 h - Start of itinerary around the eastern boundary of the site.
14.30 h - Visit concludes on the bridge across the railway tracks on Calle Lavanderas.

Mr. José Antonio Santano, Mayor of de Irún, welcomed the group in the company of the town's urban planning authorities, Mr. Miguel Ángel Páez, Mr. Mikel Gargallo and Ms. Naiara Zabala. Also in attendance were representatives of ADIF Mr. Luis María García Gómez, Heritage Delegate and Ms. Mercedes Vallés, Head of Urban Planning and Inventory, along with the Dean of the Basque-Navarre Architects' Guild, Ms. Matxalen Acasuso and D. Lorenzo Goicoechea, Chairman of the Guipúzcoa Office of COAVN, and Ms. Carmen Imbernón, Secretary-General of EUROPAN/Spain.

Following his greeting, the Mayor reminded the twenty competitors in attendance that the Irún proposal is linked to a commitment to build a new project for a city hub centred around the station.

Ms. Zabala then announced the sites to be visited following the presentation by Mr. Gargallo. He contextualised the Irún site in this year's theme for EUROPAN, "The Adaptable City", and encouraged the audience to expand it to embrace the idea of a "Friendly City".

The presentation of the Irún site by Mr. Gargallo in Madrid on April 22 is posted on the EUROPAN/Spain website, <http://www.europan-esp.es/blog/?p=2047> and also on our Facebook wall.



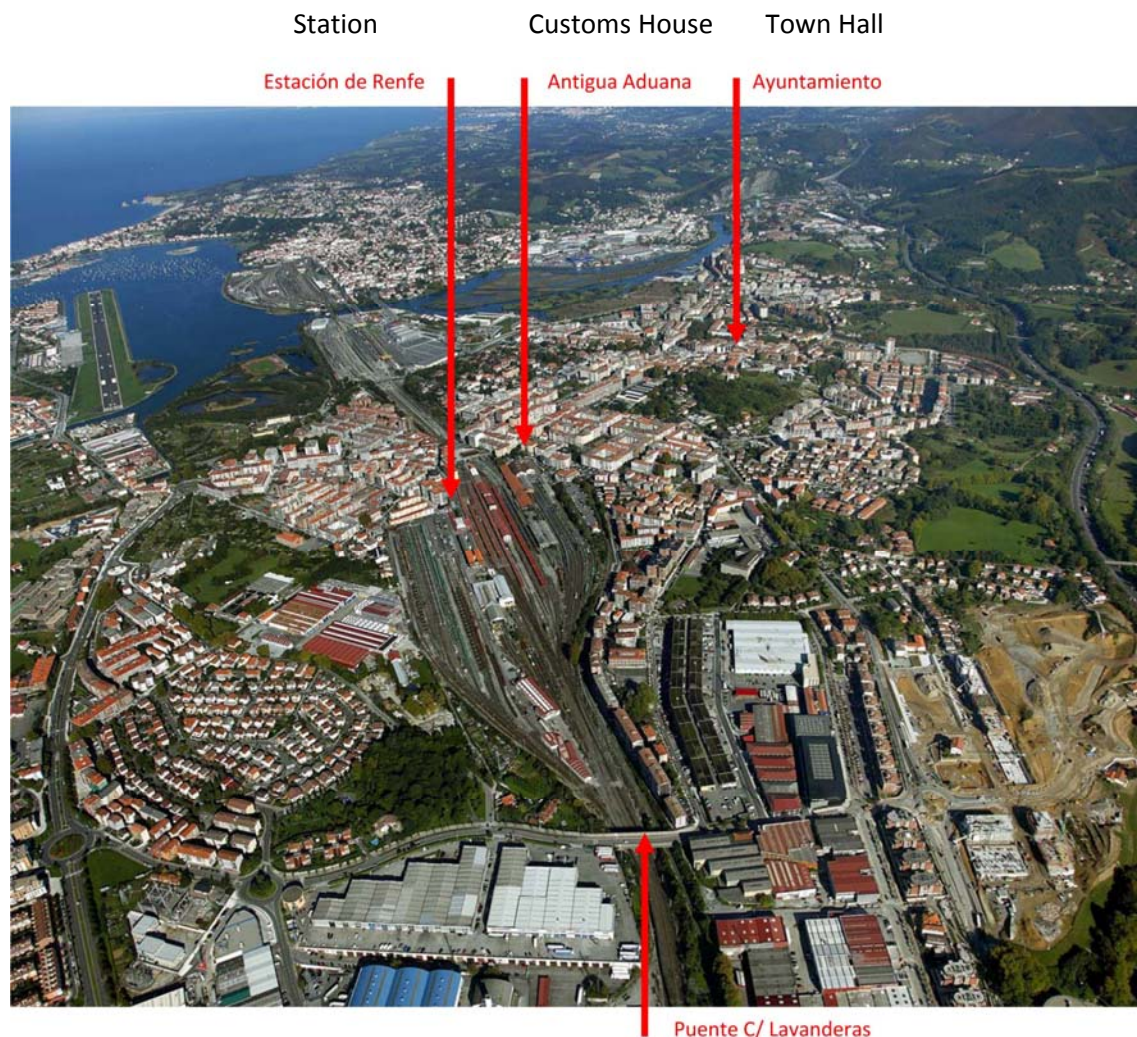
Main features of the site and the objectives of the competition:

- The main objective of the recently approved Master Plan is to recover spaces for the city.
- The aim is to create a new urban hub in an area that is already part of the city's identity. Irún will grow -thanks once again to the railway infrastructure- and turn this zone into a point of attraction by generating a range of activities.
- The site includes railway tracks which are still in use and others that only have occasional or even no use at all.
- The project has thus emerged from the possibility of recovering partially obsolete railway land for the city, taking advantage of the opportunity afforded by the connection to the TGV network at the start of 2019.
- This observation has led to the inclusion of C.A.F. industrial land in the competition area in case the factory is moved away from the site, although most of the facilities are still in operation. Similarly, the alignment of the Euskotren (Topo) could be incorporated into the existing set of railway tracks. Its relocation would facilitate the reconsideration of the entrance to the apartment blocks which currently face onto this railway line and thus pose both practical and security problems.
- It is important to consider the time factor when drafting proposals: a project of this size and complexity should be able to be undertaken in stages that are staggered in time.
- Implementation in stages requires serious consideration of the management factor and hence the design of financially viable proposals.
- Attention was drawn to the former Customs House (see photos of the site visit), owned by the Taxation Ministry. This heritage building has been in disuse since 1995. It could be used for new purposes such as university facilities. Irún already has other university facilities linked to the University of Mondragón.
- The housing parameters provided in the competition documents must be considered as a maximum. It is not necessary to reach the ceiling of 1,200 dwellings. On the other hand, the authorities insist on the need to plan for a mix of uses in this broad area, catering for business, cultural and university facilities and housing. It was pointed out that the residential uses could generate permanent activity, in contrast to the current monofunctional nature of the site.
- Due to the aerial easements imposed by the proximity of the San Sebastián airport, there is a maximum building height limit of + 50m. The land is between +6 and + 7m above sea level.
- Similarly, the Railway Sector Act stipulates a series of easements which stipulate the minimum distance of buildings from the tracks.
- Attention was drawn to a protocol signed by the Irún City Council, ADIF and the Ministry of Development in 2011, which envisages the construction of an intermodal station which could concentrate the various uses currently spread across this site (intercity and commuter rail), those that are envisaged (TGV station) and those that are possible (bus station).

Questions by participants:

- Asked to specify which railway tracks and buildings are expendable and/or obsolete, the answer was that at present, an informative study is currently being conducted by ADIF. Although a specific answer was not possible, competitors were referred to competition files IRUN-ES-SS-M11 and IRUN-ES-SS-M12, which highlight the zone covering the railway yards track which must be maintained, where passenger (TGV, commuter, Euskotren) and freight trains are expected to run.
- In response to the question about whether it is necessary to design housing typologies in the competition panels, it was emphasized that this competition is for a proposed urban strategy. A housing programme should only be developed if a competitor considers that this is a priority. The audience was reminded of the importance of working with a mixed use programme, as required by an area of this size.
- With regard to the connections to be developed, the authorities mentioned that at present, only two bridges provide a link between the two parts of the city. It was also pointed out that the backbone axis road, Calle San Sebastián, is potentially expandable.

SITE VISIT



There are extra pictures available at the end of this report

VIERNES 8 DE MAYO DE 2015. VISITA AL EMPLAZAMIENTO DE IRÚN.

10.00 h - Recepción y Presentación en el Salón de Plenos del Ayuntamiento.

11.00 h - Inicio del recorrido:

11.30 h - Visita a la Estación de Renfe y andenes centrales.

12.30 h - Visita a la Antigua Aduana en C/Aduana 16

13.30 h - Inicio del recorrido por el límite este del emplazamiento.

14.30 h - Fin de la visita en el Puente sobre las vías de la C/Lavanderas.



D. José Antonio Santano, Alcalde de Irún, dio la bienvenida, acompañado por los responsables del Urbanismo de la ciudad, D. Miguel Ángel Páez, D. Mikel Gargallo y D^a. Naiara Zabala. Asistían también al acto los representantes de ADIF, D. Luis María García Gómez, Delegado de Patrimonio y Da. Mercedes Vallés, jefa de Urbanismo e Inventario, la Decana del Colegio de Arquitectos Vasco Navarro, Da. Matxalen Acasuso y D. Lorenzo Goicoechea, Presidente de la Delegación de Guipúzcoa del COAVN y D^a. Carmen Imbernón, Secretaria General de EUROPAN/España.

Tras su saludo, el Alcalde recordó a la veintena de concursantes allí reunidos que la propuesta de Irún está ligada a la apuesta por crear, en torno a la estación, un nuevo proyecto de centralidad para la ciudad.

A continuación, D^a. Naiara Zabala anunció los espacios que se visitarían después de la presentación que corrió a cargo de Mikel Gargallo. Éste enmarcó el emplazamiento de Irún dentro del tema de EUROPAN “La Ciudad Adaptable”, animando a ampliarlo en términos de “Ciudad Amable”.

Puede consultarse la presentación del emplazamiento de Irún que D. Mikel Gargallo realizó en Madrid el día 22 de abril en la página Web de EUROPAN/España, <http://www.europan-esp.es/blog/?p=2047> y en Facebook.

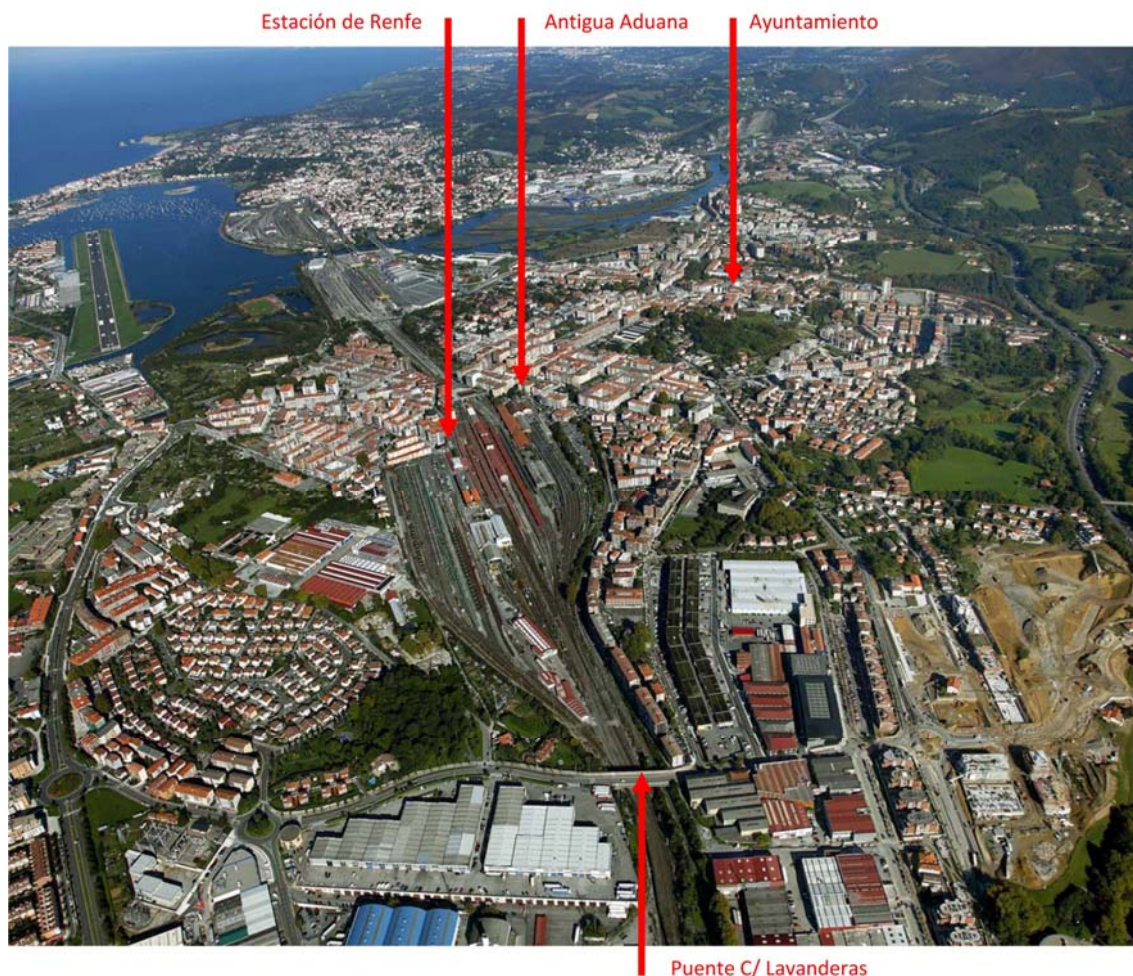
Principales características del emplazamiento y objetivos del concurso:

- El principal objetivo del Plan General recientemente aprobado es la recuperación de espacios para la ciudad.
- Se trata de crear un nuevo centro urbano, en un espacio que forma parte de la identidad de la ciudad –Irún crece gracias al Ferrocarril que, generando actividades, se convierte en un polo de atracción.
- El emplazamiento engloba vías actualmente en actividad y otras que tienen un uso esporádico o nulo.
- El proyecto se debe por tanto a la posibilidad de recuperar para la ciudad espacios ferroviarios en parte obsoletos, teniendo en cuenta la oportunidad que supone la llegada del tren de alta velocidad en el umbral del año 2019.
- Esta reflexión ha llevado a incluir en el ámbito de concurso los terrenos industriales de la C.A.F., por si se considera su traslado aunque, en su mayoría, estas instalaciones están activas. Igualmente, se trataría de incluir en las playas de vías el trazado del Euskotren (Topo), cuyo traslado permitiría reconsiderar los accesos a los bloques residenciales que hoy dan a las vías y que presentan dificultades, tanto de orden práctico como de inseguridad.
- Es importante considerar el factor tiempo en la redacción de las propuestas: un proyecto de esta envergadura y complejidad debería poder acometerse por fases jalonadas en el tiempo.
- La intervención por fases implica tener en mente el factor gestión y, por lo tanto, la elaboración de propuestas económicamente viables.
- Se señala –Cf. Fotografías de la visita- el antiguo edificio de la Aduana, propiedad de la Agencia Tributaria, ya que se trata de un edificio de valor patrimonial, en desuso desde 1995. Podría ser destinatario de nuevos usos, como por ejemplo universitarios. En Irún existen otros equipamientos universitarios ligados a la Universidad de Mondragón.
- Los parámetros de vivienda que se han facilitado en la documentación de concurso han de ser considerados como máximos, no siendo necesario alcanzar la cifra de 1.200 viviendas. Por el contrario, se insiste en la necesaria mezcla de usos en este amplio territorio: actividades económicas, equipamientos culturales, universitarios, viviendas. Se señala que el uso residencial podría generar actividad de manera permanente, lejos del carácter monofuncional del lugar.
- Las servidumbres aeronáuticas que supone la proximidad del aeropuerto de San Sebastián limita a +50m la altura edificable máxima posible. Los terrenos se encuentran a la cota +6 - +7m sobre el nivel del mar.
- Igualmente, la Ley del Sector Ferroviario estipula una serie de servidumbres que limita la distancia edificable respecto a las vías.
- Se recuerda la existencia de un protocolo suscrito entre el Ayuntamiento de Irún, ADIF y el Ministerio de Fomento en 2011, en el que se prevé la construcción de una estación intermodal que pudiera concentrar los diferentes usos hoy dispersos en estos terrenos (estación de largo recorrido y cercanías), los previstos (estación de trenes de alta velocidad) y los posibles (estación de autobuses).

Consultas de los participantes:

- A la solicitud de que se concrete cuáles son las vías y las edificaciones prescindibles y/o obsoletas, se responde que a día de hoy está en fase de elaboración un estudio informativo de ADIF. Pese a no poder proporcionar una respuesta concreta, se remite a los archivos de concurso IRUN-ES-SS-M11 e IRUN-ES-SS-M12, que señalan el área del haz de vías de obligado mantenimiento, por donde se prevé que circulen los trenes de pasajeros (alta velocidad, cercanías, Euskotren) y los de mercancías.
- A la pregunta de si es necesario desarrollar tipologías residenciales en los paneles de concurso, se insiste en que se trata de una propuesta de estrategia urbana. Sólo en el caso de que para el concursante el programa residencial sea prioritario, ésta, en coherencia, debería ser desarrollada. No obstante, se recuerda la importancia de trabajar con un programa de usos mixto, como un ámbito de esta escala requiere.
- En cuanto a las conexiones a desarrollar, se recuerda que, en la actualidad, sólo dos puentes aseguran la conexión entre ambas partes de la ciudad. Se señala el eje de la calle San Sebastián como potencialmente ampliable.

VISITA



Acceso a la estación desde el Paseo Colón



Andenes de la estación





Vista hacia la zona de vías nuevas



La antigua aduana desde el espacio ferroviario



Edificio de la antigua aduana.



Interior del edificio de la antigua aduana



Vestíbulo



Nave principal





Vista desde el Puente C/ Lavanderas con el "Topo" (Euskotren) a la derecha de la imagen y la zona de vías nuevas a la izquierda de la imagen.

