

1. “PLAN URBAN”, POR FIN EN PASAIALDEA.

Tras la exclusión de la candidatura pasaitarra en los años 1994 y 1996 por la Administración Central a la tercera la Unión Europea ha concedido a los Ayuntamientos de Pasaialdea unos 10,3 millones de euros con cargo al Plan Urban para la regeneración urbana del entorno de la Bahía.

Actuaciones prioritarias URBAN 2000-2006	
€	
Eje 1. Renovación urbana	
Area de nueva Centralidad de La Herrera	3.583.000
Programa de Espacios Verdes	1.024.000
Programa de Embellecimiento Urbano	980.000
Programa de Regeneración de Plazas	358.000
Eje 2. Emprendedores y Empleo	
Parque Lúdico Cultural Bahía de Pasaia	1.843.000
Fondo de Garantía para apoyo a Iniciativas Empresariales	768.000
EJE 3. INTEGRACIÓN SOCIAL	
Apoyo a Colectivos Desfavorecidos	1.024.000
Programa de Igualdad de Oportunidades	870.000
Programa de Cultura y Bienestar Social	1.188.000
EJE 4. MOVILIDAD SOSTENIBLE	
Remodelación de la Carretera N-1 a su paso por los Ámbitos Urbanos de la Bahía	3.225.000
Mejora de Accesibilidad al barrio de Herrera	1.536.000
Bidegorri, Recorrido para peatones y Bicicletas	1.536.000
EJE 5. INFRAESTRUCTURAS	
Vivero de Empresas de Nuevas Tecnologías	1.260.000
EJE 6. GOBIERNO URBANO	
Programa Estratégico de Renovación Urbana Oficina de Gestión de Proceso	575.000
Integral de Renovación Urbana	650.000
Difusión e Intercambio de Experiencias	180.000
INVERSIÓN TOTAL	20.600.000

TABLA 17. Inversiones que se emplearan para las actuaciones URBAN 2000-2006.

El plan de revitalización de Pasaialdea contempla inversiones por valor de 20,6 millones de euros que la UE subvenciona en un 50%. El resto será financiado por la agencia comarcal Oarsoaldea y el Ayuntamiento de San Sebastián.

En Enero se constituirá una sociedad pública que gestionará el Plan. Los Ayuntamientos de Pasaia, Errenteria, Lezo y Oiartzun suscribirán e 57% del capital social y el Ayuntamiento de San Sebastián, que presidirá la sociedad durante los dos primeros años, 43%. (Ver **TABLA 17**).

Los Ayuntamientos han acordado centrar las inversiones en la dársena de La Herrera con el propósito de que su transformación estimule otras iniciativas de revitalización en el resto de la comarca.

Los ejes del Plan previsto serán:

- a) Creación de un corredor lúdico.
- b) Renovación de la trama urbana.
- c) Promoción de iniciativas empresariales de nuevas tecnologías.
- d) Creación de espacios verdes.

El trazado de la N-1 a su paso por Pasaia se modificara para convertir la Avenida de Navarra en un Boulevard urbano, para lo que será necesario desviar la mayor parte del tráfico por la autopista, donde desaparecerá el peaje en el tramo Pasaia-Donostia. Las vías férreas se soterraran en algunos tramos y se prolongara el ancho de vía internacional desde Hendaia hasta el Puerto de Pasajes.

2. LA VARIANTE DE PASAIA.

La Diputación ha aprobado, el proyecto de la variante presupuestada con 36.000 euros. Esta macroobra conllevara la descongestión del trafico en la N-1 a su paso por Pasai Antxo.

La obra comenzara en el 2002 y finalizara un año después. El objetivo de esta obra es reducir el trafico en el tramo de la N-1 entre Pasai Antxo y B° Herrera, acceso a la variante de Donostia, sobre todo en horas punta.

El proyecto consiste en que el tráfico que ahora circula por la travesía de Pasai Antxo (N-1) será desviado a la autopista por la carretera de conexión actual que se remodelara para que pueda acoger una mejor afluencia de vehículos.

Además el tramo de la autopista (A-8), Bilbao-Behobia, comprendido entre Pasaia-Intxaurreondo se ampliara a 3 carriles en ambas direcciones. Tambien se construirán 2 túneles en el vial actual que conecta la n-1 con la autopista (A-8). Está quedará libre de peaje entre Pasaia y Donostia. Asimismo esta previsto construir una rotonda en el B° Beraun (Renteria) y otra en Capuchinos (Renteria). Aprovechando la exploración actual se construirá una pasarela peatonal con carril-bici que unirá el B° Capuchinos con la estación de RENFE en Pasaia.

La obra es compleja. Y afecta a una longitud total de 3,5 Km.

Si el proyecto se lleva a cabo adecuadamente va a ser un éxito. La N-1 siempre colapsada vera reducida su tráfico en grandes proporciones.

Por otro lado este proyecto, de cara a la construcción de bidegorris es beneficioso porque al descongestionarse la N-1, quedaría libre, hoy en día inexistente, para la realización de cualquier proyecto de bidegorri en Pasaia. Además el riesgo de

accidentes será mucho menor en todos los sentidos bien entre los vehículos, bien entre las propias bicis, bien entre vehículos y bicis.

2.1. Estudio de alternativas para la variante de la carretera N-1 en Pasaia.

2.1.1. Fase 1: año 1999.

En el año 1999, la N-1 a su paso por Pasajes Antxo fue considerada como el principal foco de ruido, lo que suponía que este distrito estaba muy afectado por este problema.

Las intensidades medias diarias registradas en la N-1 fueron de 62.000, 67.000 y 63.000 en las tres demarcaciones, mientras que en la autopista A-8 fueron de 41.300 y 40.600 en sus 2 demarcaciones. (Ver **ANEXO 9**).

La media diaria de vehículos en la vía de enlace de Pasajes-Molinao, en sus 2 demarcaciones, fue de 6.500 y de 9.200, y en el enlace Molinao hubo una media de 54.800 vehículos diarios. En este año se construyó la variante de Rentería, lo que supuso una notable disminución del tránsito de vehículos por el centro de Rentería.

2.1.2. Fase 2: año 2002.

Las previsiones del Departamento de Carreteras de la Diputación para el año 2002 consisten en la construcción de un tercer carril en la autopista A-8 en el tramo Intxaurreondo-Pasaia y en la remodelación de los enlaces de Beraun, Pasaia, Molinao y la vía de enlace Molinao-Pasaia.

Con todos estos cambios se pretende que la intensidad media diaria de tráfico en la N-1 disminuya a 22.700, 28.000 y 24.000 en las 3 demarcaciones citadas anteriormente, aumentando el tráfico en la autopista A-8 en el tramo del tercer carril, habiendo una media de 92.800 vehículos diarios (Ver **ANEXO 9**).

También se notará un aumento de vehículos en la vía de enlace Molinao-Pasaia, teniendo una media de 58.400 y 51.500 vehículos diarios.

2.1.3. Fase 3: año 2008.

Esta fase está prevista para el año 2008 y tendrá como objetivo la reducción a dos carriles de la carretera N-1 en Pasajes Antxo y la Construcción de la autopista 2º Cinturón de San Sebastián.

Gracias a estos cambios se reducirá la intensidad del tráfico de la N-1 en las 3 demarcaciones a 5.400, 7.200 y 3.300 vehículos diarios, mientras que el número de vehículos diarios en el tramo Intxaurreondo-Pasajes de la A-8 será 110.300. (Ver **ANEXO 9**).