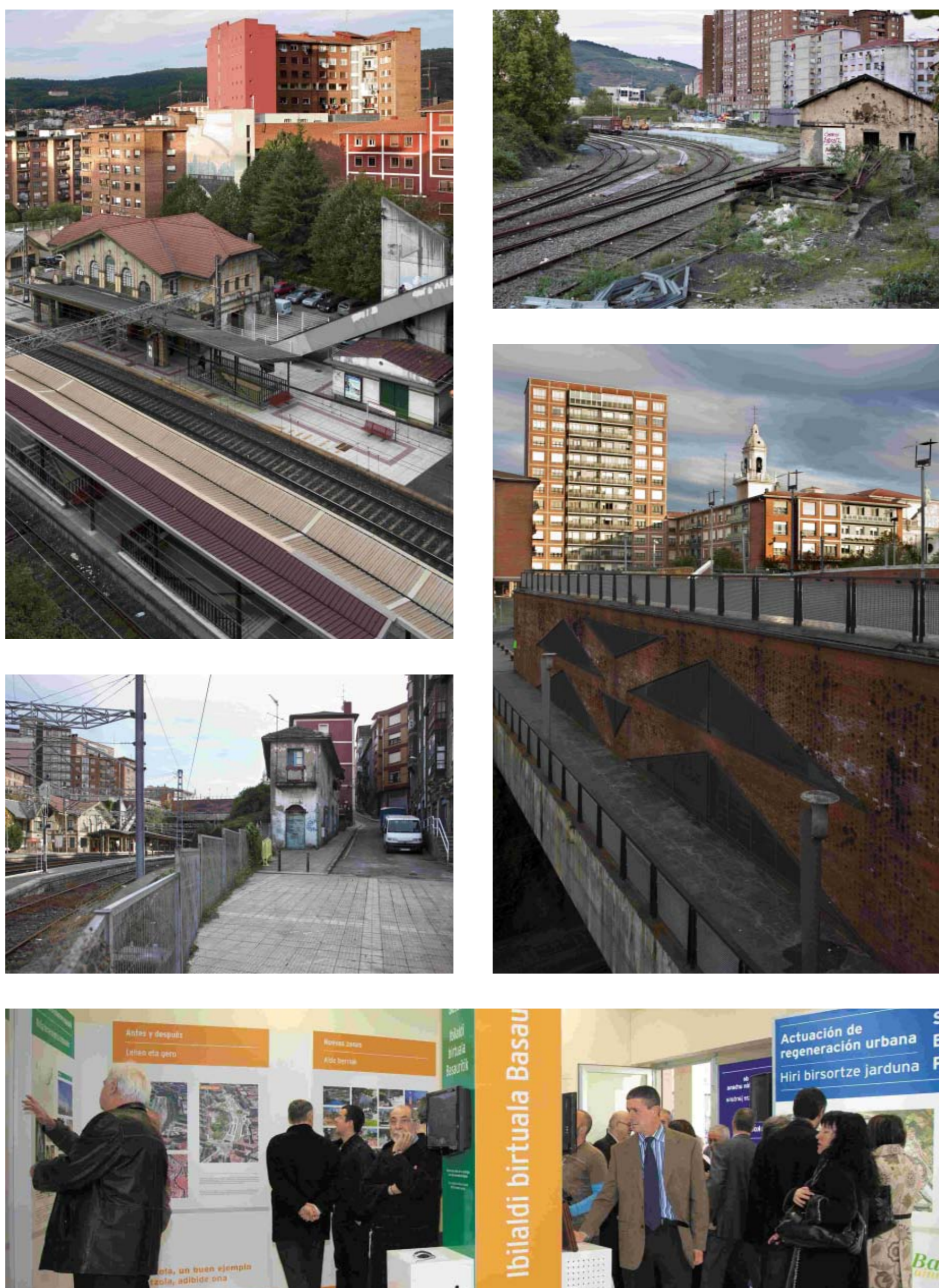


Introducción Sarrera



Esta exposición es la segunda de las tres previstas para dar a conocer los avances del Master Plan para el ámbito de Pozokoetxe-Bidebieta-San Fausto y para promover la participación ciudadana en esta importante intervención urbanística.

La primera exposición, celebrada en diciembre, contó con la presencia de un millar de vecinos de Basauri, que plantearon sus ideas y sugerencias, que fueron transmitidas a las instituciones implicadas y al equipo redactor del Master Plan, el gabinete holandés **UNStudio**, para que las tengan en cuenta a la hora de diseñar los nuevos espacios.

El traslado de la playa de vías de Pozokoetxe a Lapatza permitirá la reutilización de los suelos liberados con el fin de habilitar zonas verdes, espacios libres, equipamientos, viviendas y aparcamientos y establecer conexiones entre los barrios hoy separados por las infraestructuras ferroviarias.

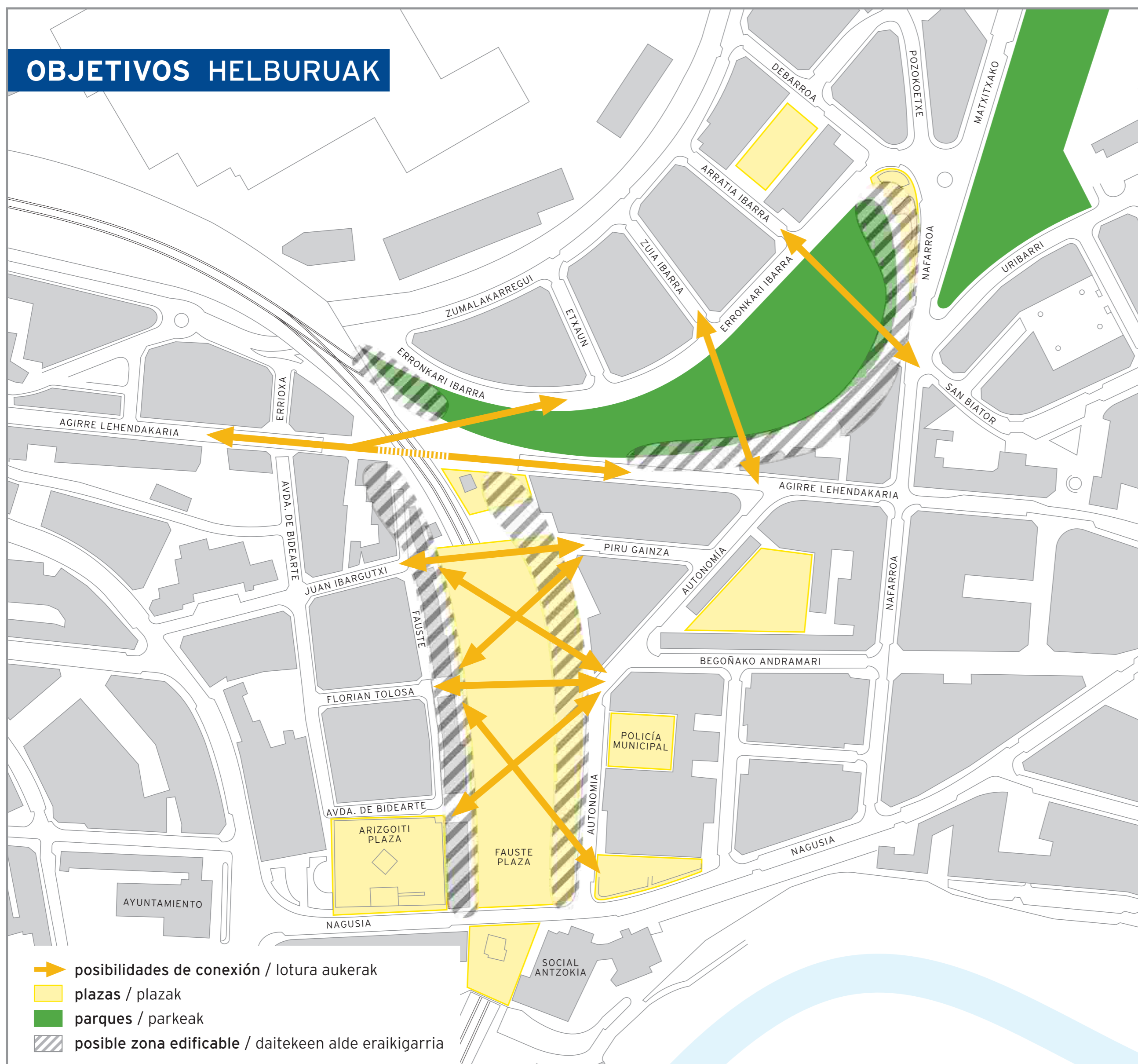
La primera fase de las obras de Lapatza, correspondientes al movimiento de tierras, han salido ya a concurso, serán previsiblemente adjudicadas en junio y comenzarán en verano de 2010.

Honako hau, Pozokoetxe-Bidebieta-San Fausto esparruko Master Planean egondako aurrerapenak erakutsi eta hirigintza operazio garrantzitsu honetan herritarren partaidetza sustatzeko aurrikusi diren hiru erakusketen bigarrena da.

Lehen erakusketara, abenduan egin zen horretara, Basauriko mila bat lagun joan ziren. Berauek, euren ideiak eta iradokizunak planteatu zituzten eta ondoren, inplikaturak zeuden erakunde eta Master Plana idazten ari zen **UNStudio** talde holandarrari helerazi zitzaizkien, espazio berriak diseinatzean kontuan har zituzten.

Pozokoetxe trenbide hondartza Lapatzara eramateak, liberatutako lurzorua berrerabiltzea ahalbidetuko du, alde berdeak, espazio askeak, ekipamenduak, etxebizitzak eta aparkalekuak eraiki eta gaur egun trenbide azpiegiturek banatzen duten auzoen artean konexioak egin ahal izateko.

Lapatzako lanen lehen fasea, lur-higiketari dagozkionak, hain zuzen ere, seguraski ekainean esleitu eta 2010eko udan hasi egingo dira.



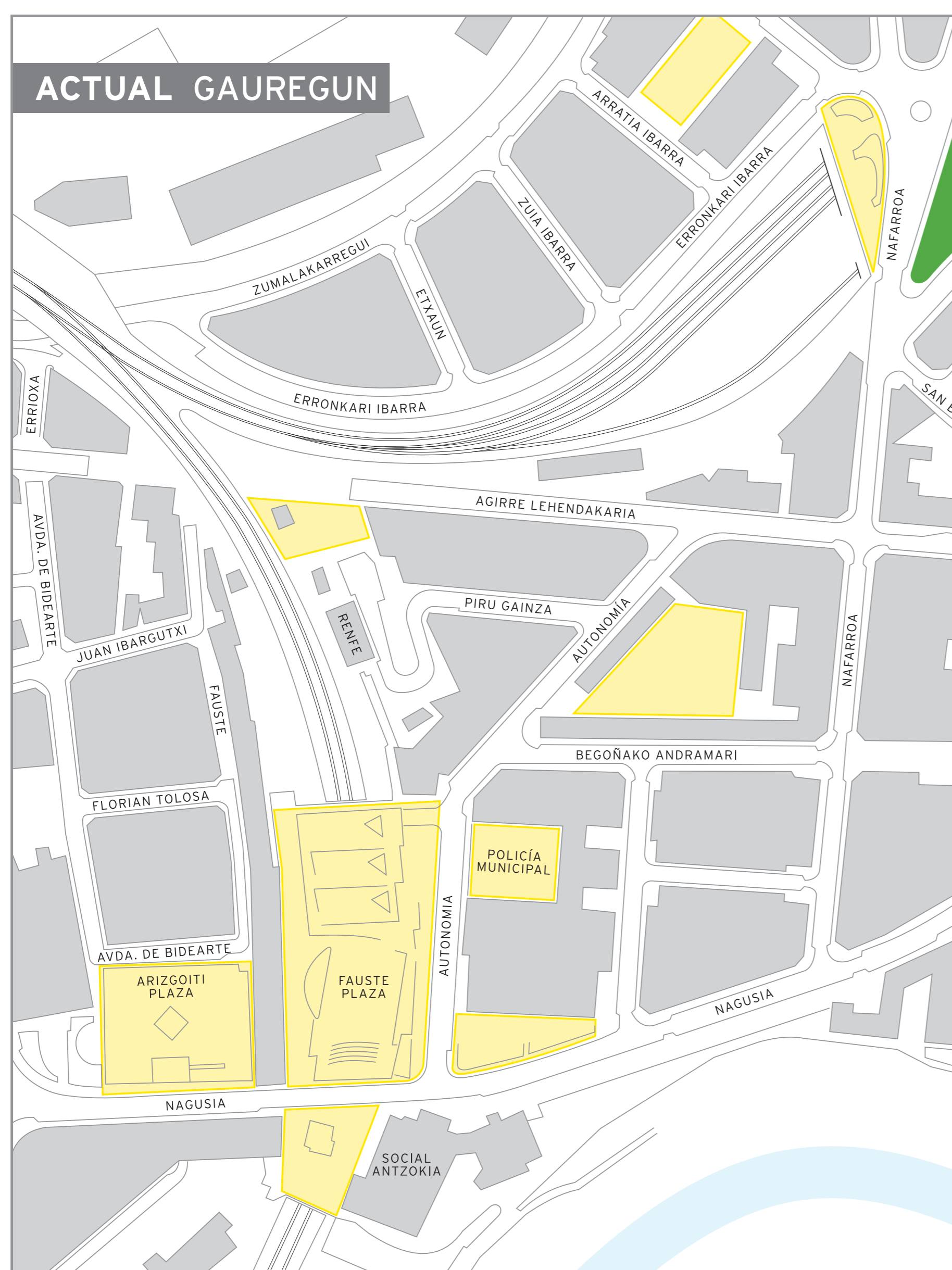
El objetivo primordial de esta operación es mejorar la calidad de vida de la ciudadanía de Basauri mediante la recuperación de suelos que en la actualidad son de uso ferroviario, la revitalización del barrio de San Fausto -una aspiración histórica en el municipio-, la desaparición de espacios muertos y potencialmente peligrosos y la mejora en la accesibilidad y la modernización de la estación de Bidebieta.

En definitiva, se trata de inyectar vida en unos amplios espacios situados en pleno corazón de Basauri y conectar de forma ordenada y eficaz los barrios que hoy padecen el efecto barrera.

Operazio honen helburu nagusia Basauriko herritarren bizi-kalitatea hobetzea da; hori, gaur egunean trenbidearen erabilerakoak diren lurzorua berreskuratuz, San Fausto auzoa indarberrituz -berau auzoko helburu historikoa baita-, espazio hila eta potentzialki arriskutsuak direnak desagertaraziz eta Bidebietako geltokiaren erabilgarritasuna hobetuz eta modernizatuz lortuko da.

Hau da, Basauriko muinean dauden espazio zabal batzuetan bizitza ziztatu eta gaur egun oztopo-eraginak jasaten ari diren auzoak era ordenatuz eta eraginkorrean konektatu nahi dira.

Estructura organizativa Antola-moldea



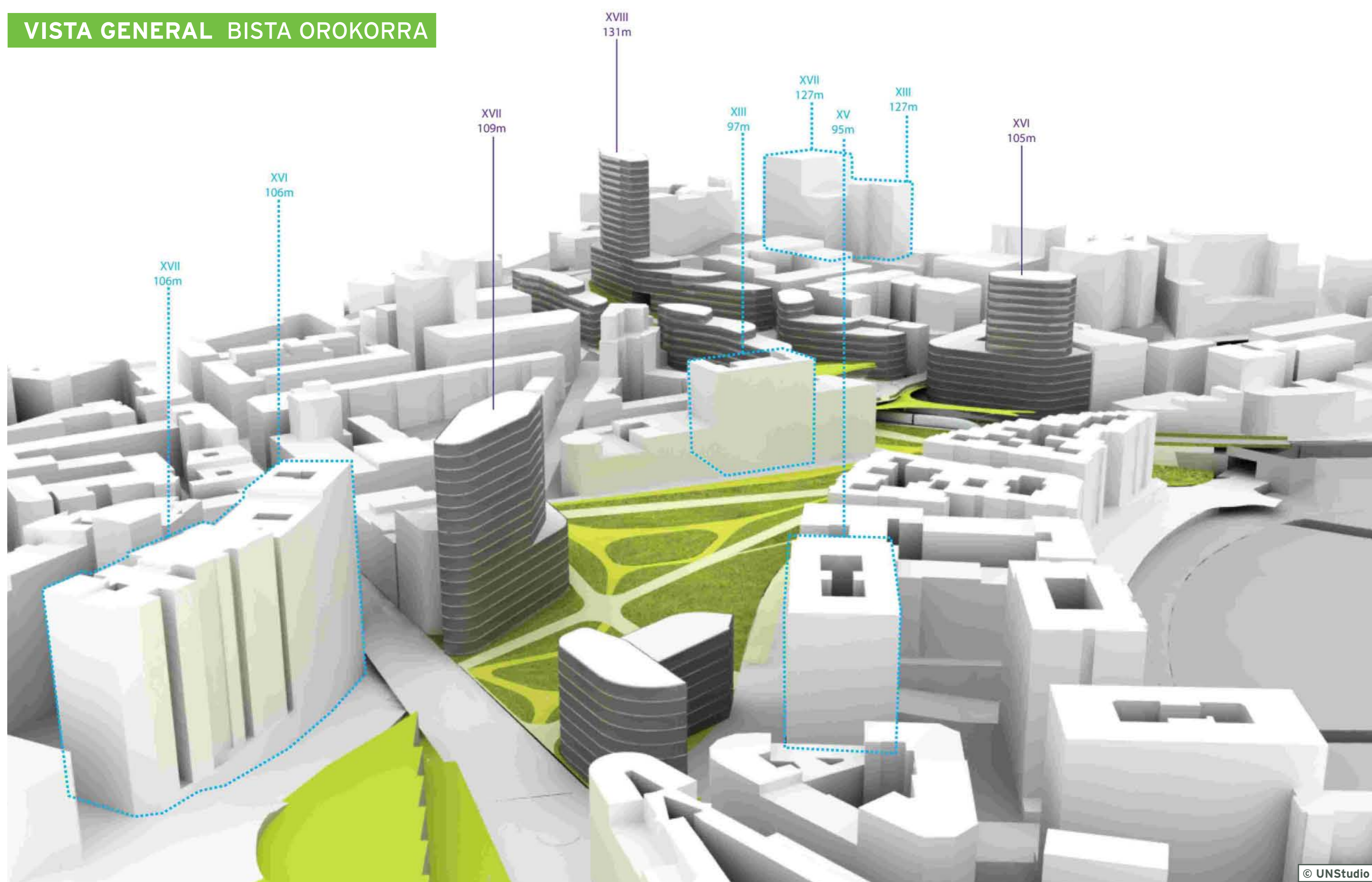
La propuesta elaborada por UNStudio, que aparece reflejada en la imagen de la derecha, introduce las siguientes mejoras urbanas:

- Agirre Lehendakaria se convierte en una calle más amable con prioridad para los peatones.
- Pozokoetxe gana un parque de amplias dimensiones en los terrenos que ahora ocupa la playa de vías.
- La reconstrucción de la plaza San Fausto y la ampliación del cubrimiento de la trinchera hasta las calles Ibargutxi y Piru Gainza incrementarán y mejorarán el espacio público, con nuevos edificios que abrirán sus puertas a la plaza.
- La nueva estación de Bidebieta tendrá accesos en ambos extremos y a distintos niveles para mejorar la accesibilidad desde los distintos barrios.
- Mejorarán las conexiones entre los barrios y calles tanto en Pozokoetxe como en la zona de la trinchera.
- El actual tejido residencial de San Fausto será sustituido por viviendas nuevas, de mayor calidad, lo que permitirá la mejora de la calle y su permeabilidad.

UNStudio taldeak egindako proposamenak, eskuineko irudian agertzen denak, ondorengo hiri hobekuntzak jartzen ditu:

- Agirre Lehendakaria, oinezkoentzat lehentasuna izango duen kale atsegina goan bihurtzen da.
- Pozokoetxek neurri handiko parkea lortzen du, trenbide hondartzak gaur egun okupatzen dituen lurraldeetan.
- San Fausto plazaren berreraikuntzak eta trintxeraren estalketa Ibargutxi eta Piru Gainza kaleetarako luzatzeak, herri espazioa handitu eta hobetuko dute, beren ateak plazarantz irekiko dituzten eraikin berriekin.
- Bidebietako geltoki berriak sarbideak bazter bietan eta maila ezberdinetan izango ditu, auzo ezberdinetatik helgarritasuna hobetzeko.
- Auzo eta kale arteko loturak hobetuko dira bai Pozokoetxen bai eta trintxera aldean ere.
- San Faustoko gaur egungo egoitza-sarea, kalitate handiagoko etxebizitza berriek ordezkaturiko dutenez gero, kalea eta bere irazkortasuna hobetu egingo dira.

VISTA GENERAL BISTA OROKORRA



La perspectiva que aparece en este panel muestra una vista general de la propuesta, con la distribución de las nuevas edificaciones alrededor de los nuevos espacios libres que se generarán. Las nuevas viviendas estarán ubicadas a ambos lados de la trinchera y en los bordes del nuevo parque de Pozokoetxe.

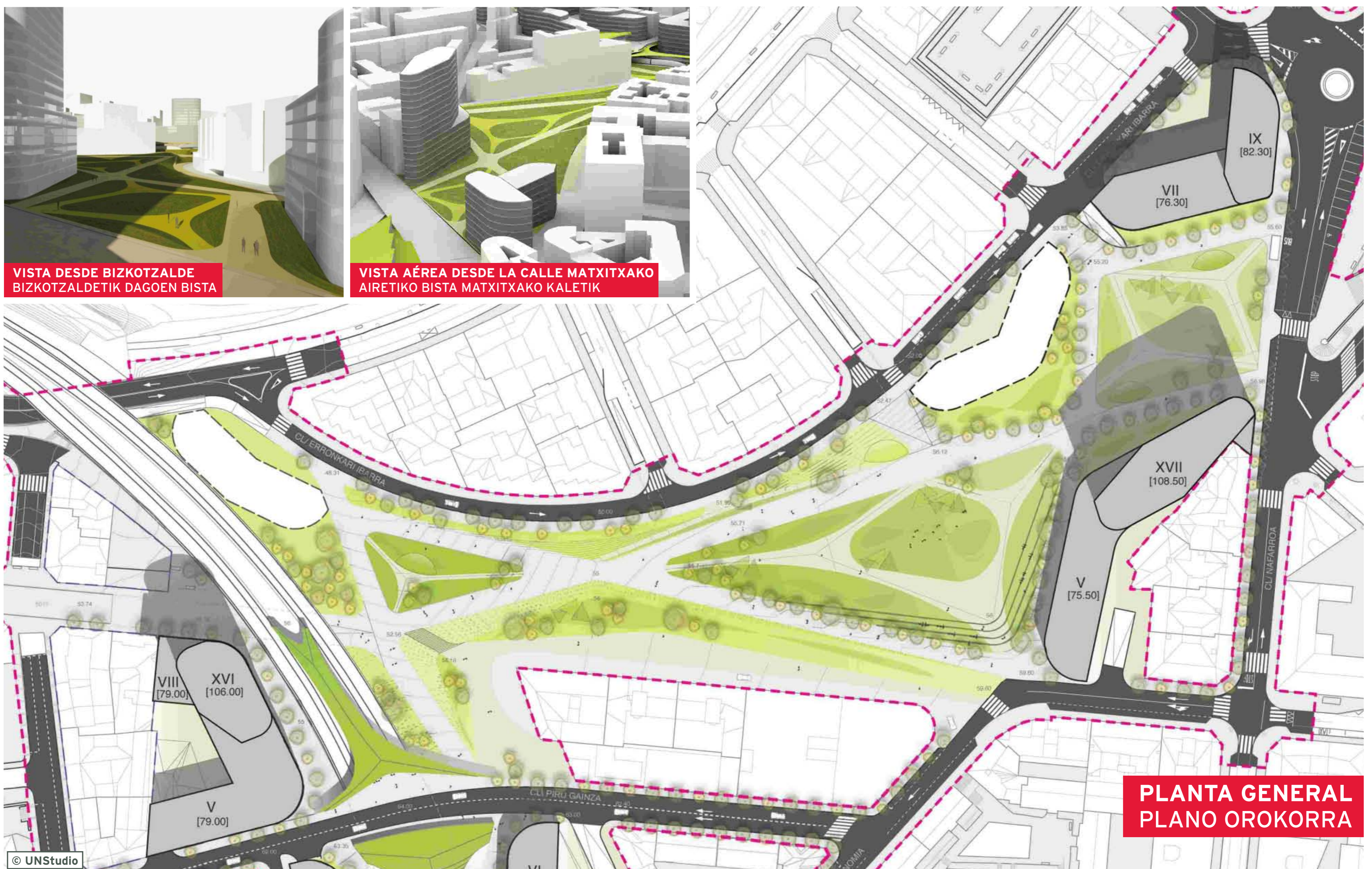
Con el fin de generar la mayor cantidad posible de zonas libres, se apuesta por concentrar la edificabilidad en bloques lineales situados en tres zonas en las que las características espaciales del entorno permiten elevar las alturas y generar nuevos puntos de referencia en el municipio. En la imagen se puede ver el número de alturas y la cota de cubierta que se contempla para las nuevas edificaciones, comparado con las edificaciones existentes en el entorno próximo.

Panel honetan agertzen den perspektibak, proposamenaren ikuspegi orokorra erakusten du: eraikuntza berriak sortuko diren espazio libre berrien inguruan bananduta. Etxebizitza berriak trintxeraren alde bietan eta Pozokoetxeko parke berriaren ertzetan kokatuko dira.

Ahalik eta alde aske gehien sortzeko helburuaz, eraikigarritasuna, inguruaren espazio ezaugarriek altuerak egin eta udalerrian erreferentzia puntu berriak sortzea ahalbidetuko duten hiru alde zehatzetan kokatuko diren bloke linealetan kontzentratzearen aldeko apustua egin da. Irudian, eraikin berrietarako aurrikusidako solairu kopurua eta estalkiaren kota ikus daiteke, bere ondoan jadanik daudenekin konpara daitezkelearik.

Parque de Pozokoetxe

Pozokoetxeko parkea



En la planta general de este parque, llamado a ser un nuevo pulmón de Basauri, se aprecian las características principales de la propuesta:

- Utilizar la superficie de la playa de vías mayoritariamente para crear un nuevo parque, de menor escala que el de Bizkotzalde pero manteniendo una continuidad de espacios libres y verdes.
- Permeabilizar esta zona estableciendo nuevas conexiones, especialmente acercando el barrio de Pozokoetxe al resto de Basauri.
- Crear un entorno donde prevalezca el peatón.
- Ubicar nuevos edificios de viviendas de modo que:
 - Enmarquen el nuevo parque
 - Den mayor continuidad edificada a la calle Nafarroa
 - Sirvan de foco de entrada a Basauri desde la calle Matxitxako, cubriendo la medianera existente
 - Articulen la intersección entre las calles Nafarroa, Debarroa, Pozokoetxe y Matxitxako

Basauriko biriki berria izango den parke honen planta orokorrean, proposamenaren ezaugarri nagusiak nabaritzen dira:

- Trenbide hondartzaren azalera gehiena Bizkotzaldeko parkeak baino kota txikiagoa izango duen beste berri bat egiteko erabili, espazio libreak eta berdeak eten gabe mantenduz.
- Alde hau irazkor bihurtu konexio berriak ezarriz, bereiziki Pozokoetxeko auzoa Basauriko gainontzeko aldeetara hurbilduz.
- Oinezkoa nagusi izateko ingurua sortu.
- Etxebizitzaren eraikin berriak kokatu:
 - Parke berria muga dezaten
 - Nafarroa kaleko eraikinen jarraikortasuna eten ez dadin
 - Basaurin Matxitxako kaletik sartzeko foko-lana egin dezaten, orain dagoen tartekoa estaliz
 - Nafarroa, Debarroa, Pozokoetxe eta Matxitxako kaleen arteko elkargunea errez dezaten

**VISTA AÉREA DESDE ENCIMA DEL MERCADO
AIRETIKO BISTA AZOKAREN GAINETIK**



**VISTA DESDE EL TREN
TRENETIK DAGOEN BISTA**



**URBANIZACIÓN GENERAL
URBANIZAZIO OROKORRA**



**PLANTA DE APARCAMIENTOS
APARKALEKUEN SOLAIRUA**



En las perspectivas de este panel se puede apreciar cómo la nueva edificación propuesta enmarca y contiene el nuevo parque de Pozokoetxe, diferenciándolo del de Bizkotxalde, reducen la distancia de vacío urbano que hoy existe entre Pozokoetxe y el resto de Basauri y a la vez cubren la medianera y las traseras de los edificios existentes en la calle Nafarroa.

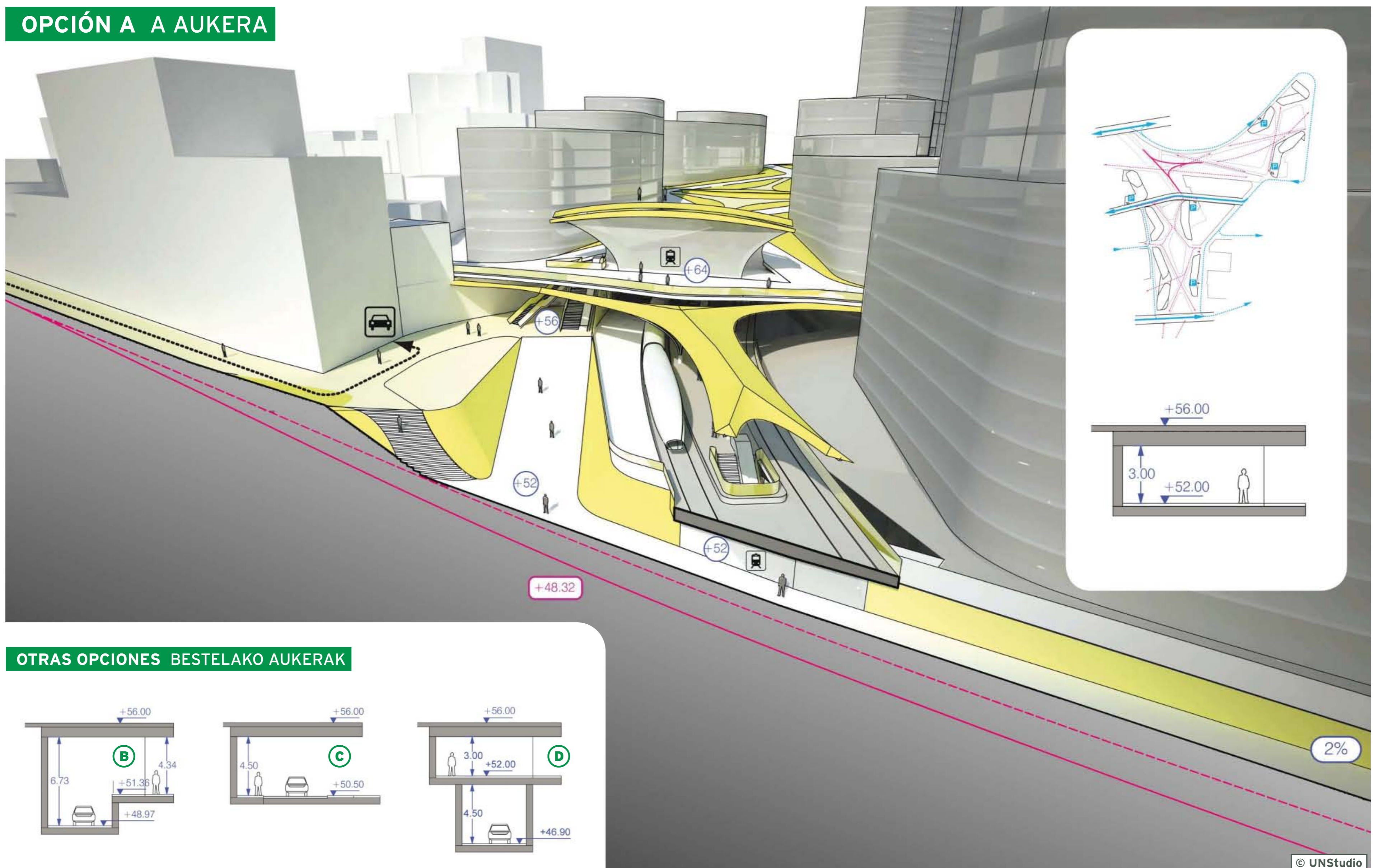
La planta de aparcamientos ilustra la propuesta de ubicar bajo parte del nuevo parque, a lo largo de Erronkari Ibarra, un aparcamiento público para dar respuesta a la demanda existente.

Panel honen ikuspegian, proposatutako eraiketak Pozokoetxeko parkea magutu eta bere baitan daukala ikus daiteke. Parke berri honek Bizkotxaldekotik bereiziz, gaur egunean Pozokoetxe eta Basauriko gainontzeko aldean artean dagoen hiri hutsunaren distantzia gutxitu eta aldi berean, Nafarroa kalean dauden eraikinen tartekoa eta atzeko aldeak estaltzen ditu.

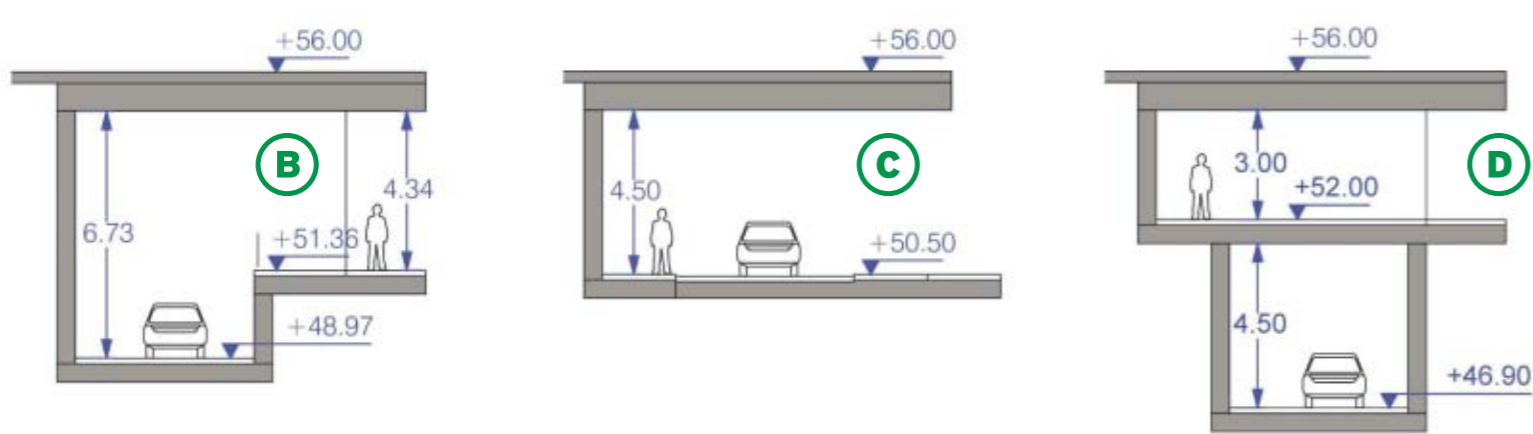
Aparkalekuen plantak, parke berriaren zati baten azpian, Erronkari Ibarren luzeran, hain zuzen ere, jadanik dagoen eskaerari erantzuna emateko herri aparkalekua eraikitzeko dagoen proposamena azaltzen du.

Agirre Lehendakaria

OPCIÓN A A AUKERA



OTRAS OPCIONES BESTELAKO AUKERAK



Agirre Lehendakaria es una de las calles principales del municipio y presenta una calidad ambiental muy pobre en la zona de Pozokoetxe y en el paso bajo las vías del tren. Mantener la brecha actual para el tráfico rodado, con el desnivel que implica respecto a la cota que usan los peatones, limitaría mucho la permeabilidad y conectividad peatonal, especialmente considerando la intención de proporcionar nuevos accesos a la estación desde el paso bajo el ferrocarril.

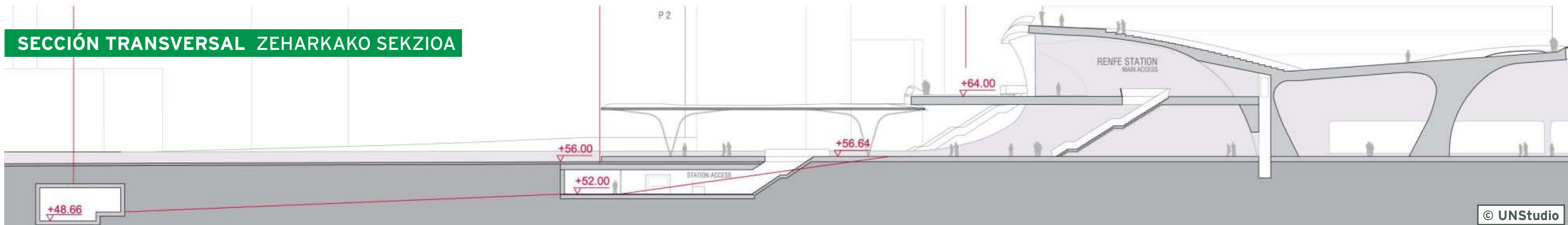
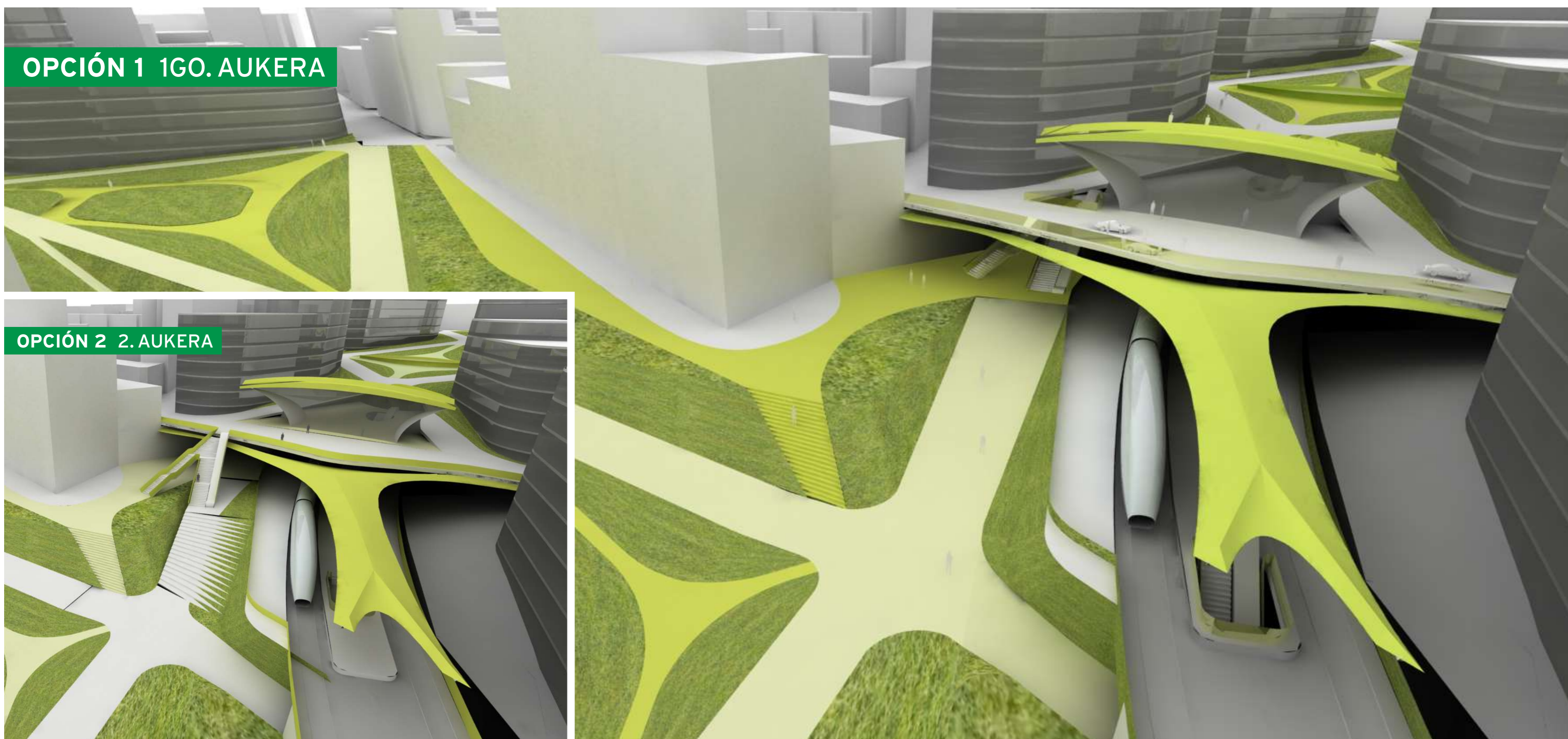
Evaluadas varias opciones para la sección transversal de la calle, y en vista de que los flujos de tráfico son relativamente bajos y dispondrían de rutas alternativas, se considera que la mejor opción es adoptar como cota de urbanización bajo el ferrocarril la que usan los peatones hoy día, como ilustra la sección en perspectiva a la derecha de este panel. Otras opciones aparecen en la parte inferior izquierda del panel.

La opción preferida podría permitir el tráfico de vehículos ligeros bajo el ferrocarril en determinados momentos o para usuarios concretos (acceso a garajes existentes o comercios en la zona).

Agirre Lehendakaria udalerriko kale nagusietariko bat izanik, Pozokoetxe aldean eta trenaren trenbide azpiko igarobidean ingurugiro kalitate oso eskasa dauka. Gaur egungo urradura hori ibilgailuen trafikoarentzat mantentzeak oinezkoek erabiltzen duten kotarekiko suposatzen duen desnibelarekin, irazkortasuna eta oinezkoen konektibitatea erabat mugatuko luke, kontutan harturik trenaren azpiko igarobidetik geltokirako sarbide berriak egiteko asmoa dagoela.

Kalearen zeharkako sekzioarako zenbait aukera aztertu ondoren eta trafikoaren joan-etorriak nahiko baxuak direla eta hautabidezko ibilbideak izango zituztela ikusirik, aukerarik onena trenaren azpiko urbanizazio kotatzen, gaur egunean oinezkoek erabiltzen dutena hartzea dela uste da, perspektiban dagoen sekzioak panel honen eskuinaldean agertzen duen moduan. Beste aukera batzuk panelaren ezkerreko behealdean ikus daitezke.

Aukerarik gogokoena, ibilgailu arinek zenbait unetan edo erabiltzaile zehatz batzuek (alde horretako aparkaleku edo dendetara joateko) trenaren azpitik iragaitea ahalbide zezakeen.



En la zona donde Agirre Lehendakaria atraviesa la trinchera ferroviaria, que puede considerarse la "bisagra" del ámbito, se plantean unas dificultades de conectividad importantes.

La conexión entre el paso bajo el ferrocarril y las calles Juan Ibargutxi y Piru Gainza cuenta con un desnivel de 13 metros y un espacio muy reducido entre ambas cotas, lo cual implica la necesidad de ubicar escaleras y algún tipo de elevador para salvarlo. Además, en el nivel intermedio de los andenes actuales hay acceso a garajes y otros locales, con lo que hace falta estructurar ese espacio con cuidado y amplitud.

De las dos opciones genéricas analizadas, la más desahogada es aquella que encaja las escaleras y ascensor bajo la conexión de las calles Ibargutxi y Piru Gainza como se ve en los diagramas adjuntos.

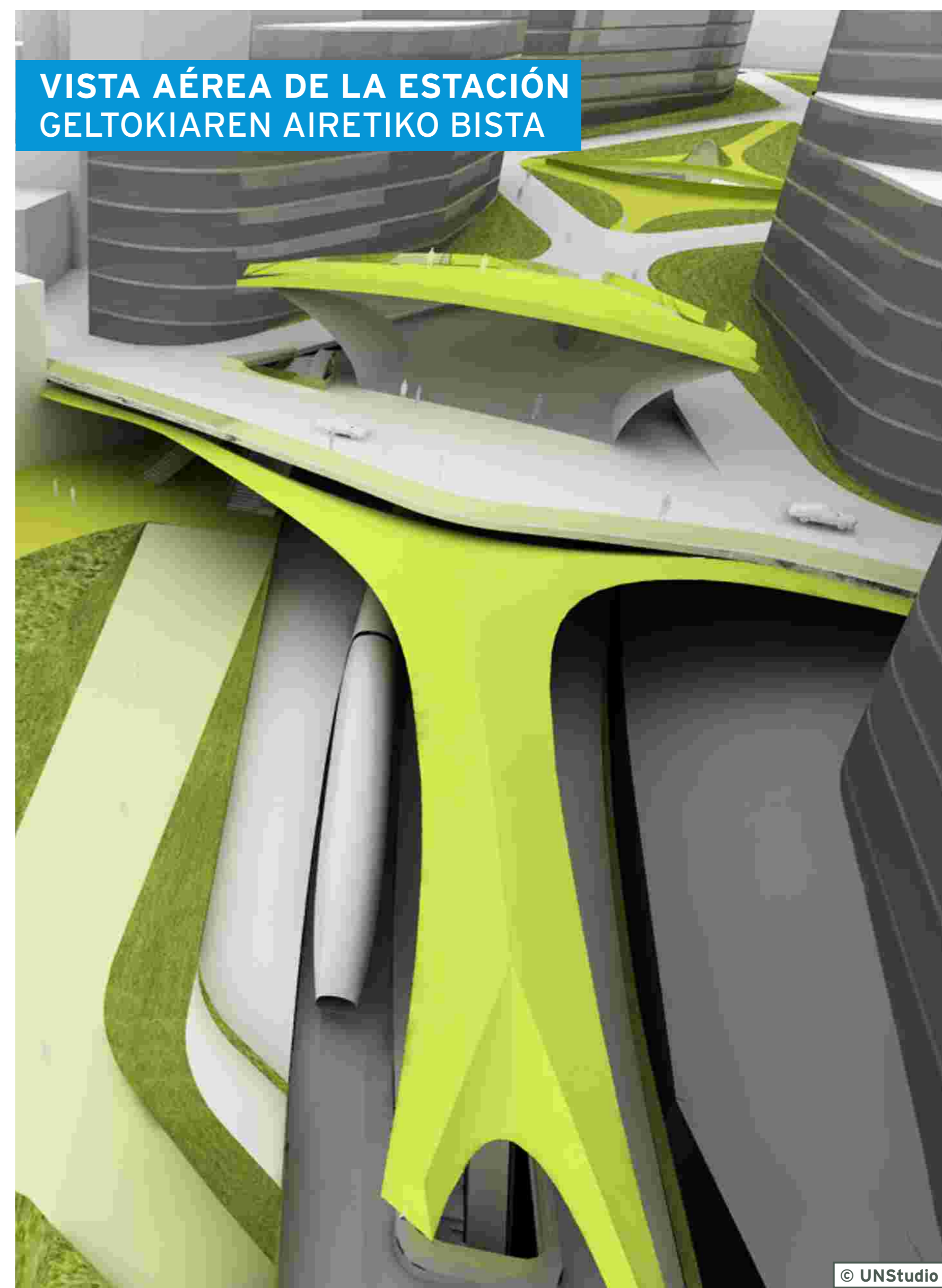
Agirre Lehendakariak trenbide trintxera zeharkatzen duen aldean, esparruko "orpoa" kontsidera daiteken horretan, konektibitate zailtasun handiak agertzen dira.

Trenaren azpiko igarobidea eta Juan Ibargutxi eta Piru Gainza kaleen arteko loturak 13 metroko desnibela eta kota bien artean oso espazio gutxi daukanez, ezberdintasun hori gainditu ahal izateko, eskailerak eta igogailuren bat jarri beharko da. Gainera, oraingo nasen ertaineko mailan aparkaleku eta zenbait lokaletara joan daitekenez, espazio hori ondo pentsatuz eta zabaltasunez egituratu behar da.

Aztertutako aukera orokor bietatik, asaskatuena, eskailerak eta igogailua Ibargutxi eta Piru Gainza kaleen lotura azpian biltzen dituen da, ondoko diagrametan ikusten denez.

Estación de Bidebieta

Bidebietako geltokia



La accesibilidad de la estación de Bidebieta es complicada en la actualidad, ya que dispone de un solo acceso por un lado de la estación (el oeste), tiene grandes desniveles con la plaza San Fausto y un paso inferior con escaleras para acceder al andén dirección Abando-Bilbao.

Además, el trazado en curva de la estación y los peraltes de las vías generan dificultades de accesibilidad entre los trenes y los andenes.

Los objetivos principales de la actuación son mejorar la accesibilidad desde todas las direcciones (este/oeste y desde la parte alta y la baja de Basauri) y, en lo posible, la situación de borde de andén.

En cuanto a la mejora de la accesibilidad a la estación, la intención es proporcionar un doble acceso a la misma: desde la parte alta, por encima de las vías -conexión entre Ibargutxi y Piru Gainza-, y desde la parte baja, por debajo de las vías -desde Agirre Lehendakaria-.

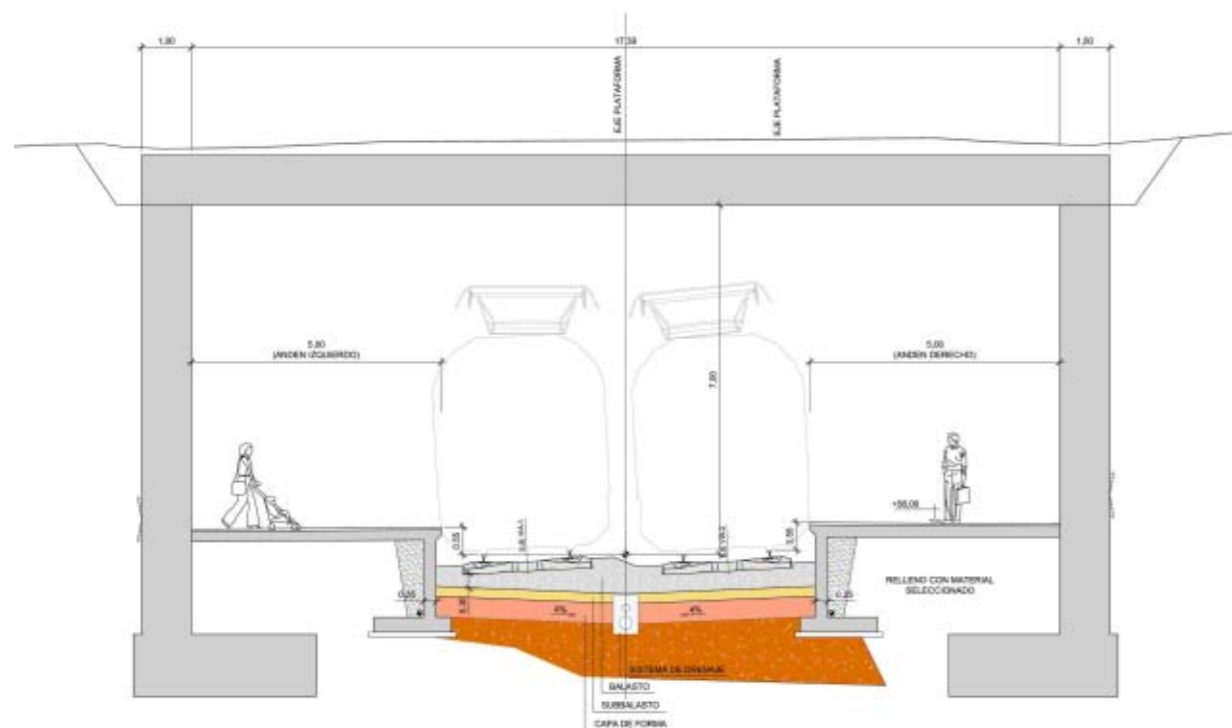
Gaur egunean, Bidebietako geltokiaren helgarritasuna nahiko zaila da, sarbide bakarra geltokiaren alde baten bakarrik daukalako (mendebaldean), San Fausto plazarekiko desnibel handiak dauzkalako eta Abando-Bilbao norabideko nasara joateko eskailerak dauzkan beheko igarobidea duelako.

Gainera, geltokia kurban egoteak eta trenbidearen peralteek, trena eta nasen artean helgarritasun arazoak sortzen dituzte.

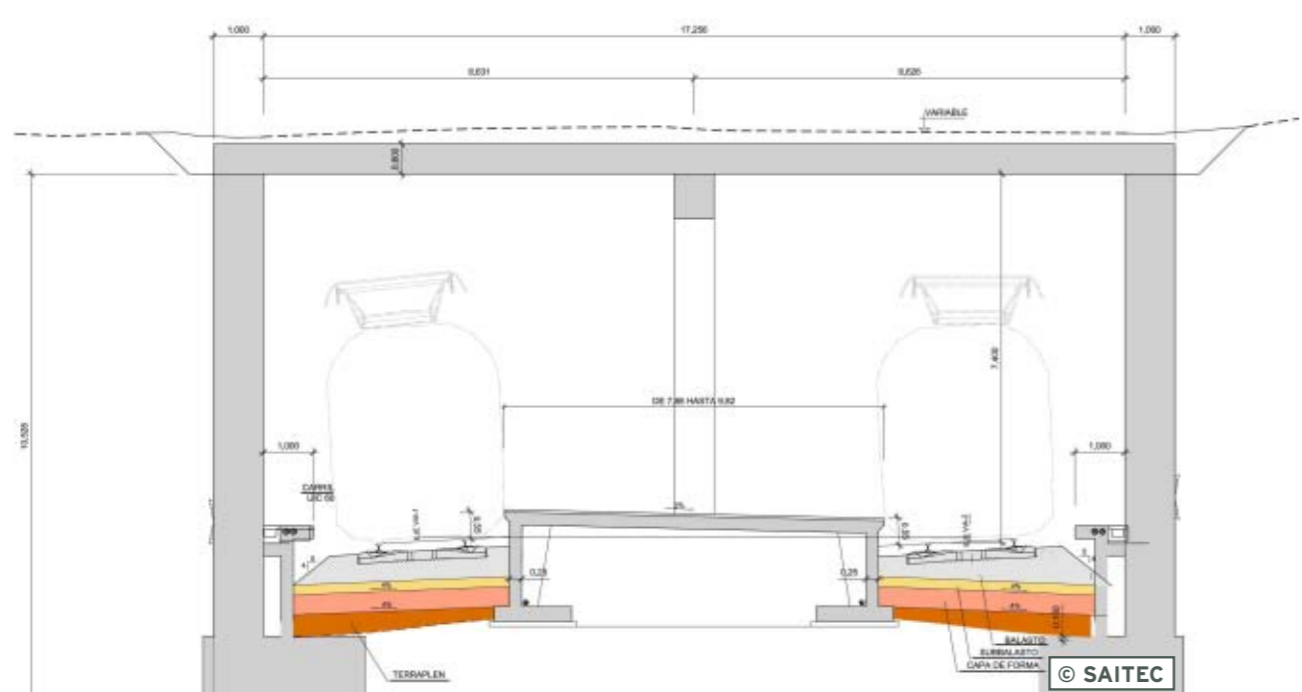
Jarduera honen helbururik nagusienak, helgarritasuna norabide guztietatik (ekialde/mendebalde eta Basauriko goiko eta beheko aldeetatik) eta ahal den neurrian, nasa ertzeko egoera hobetzea dira.

Geltokirako helgarritasuna hobetzeari dagokionez, bi sarbidez hornitzea aurrigusi da: goiko aldetik, trenbideen gainetik -Ibargutxi eta Piru Gainza arteko lotura- eta beheko aldetik, trenbide azpitik -Agirre Lehendakariatik-.

OPCIÓN ANDENES LATERALES ALBOETAKO NASEN AUKERA



OPCIÓN ANDÉN CENTRAL NASA ZENTRALAREN AUKERA



En cuanto a la mejora de la accesibilidad dentro de la estación para los pasajeros, el traslado de la playa de vías de Pozokoetxe a Lapatzara permite simplificar el trazado en la zona de Bidebieta y reducir el número de vías en la estación a sólo dos.

Esto permite considerar dos opciones de estación: con andenes laterales o con andén central, como se ilustra en los diagramas de este panel. La preferencia por una cuestión operativa, por su simplicidad y por la posibilidad de mejorar algo el radio de los andenes es la de una configuración con un andén central. Con el fin de comprobar su viabilidad se está llevando a cabo un estudio funcional para encajar los principales parámetros ferroviarios.

Geltokiaren barruan bidaiarien helgarritasuna hobetzeari dagokionez, Pozokoetxe trenbide hondartza Lapatzara eramateak, Bidebieta aldean tratatua erreztu eta geltokian bi trenbide bakarrik uztea ahalbidetzen du.

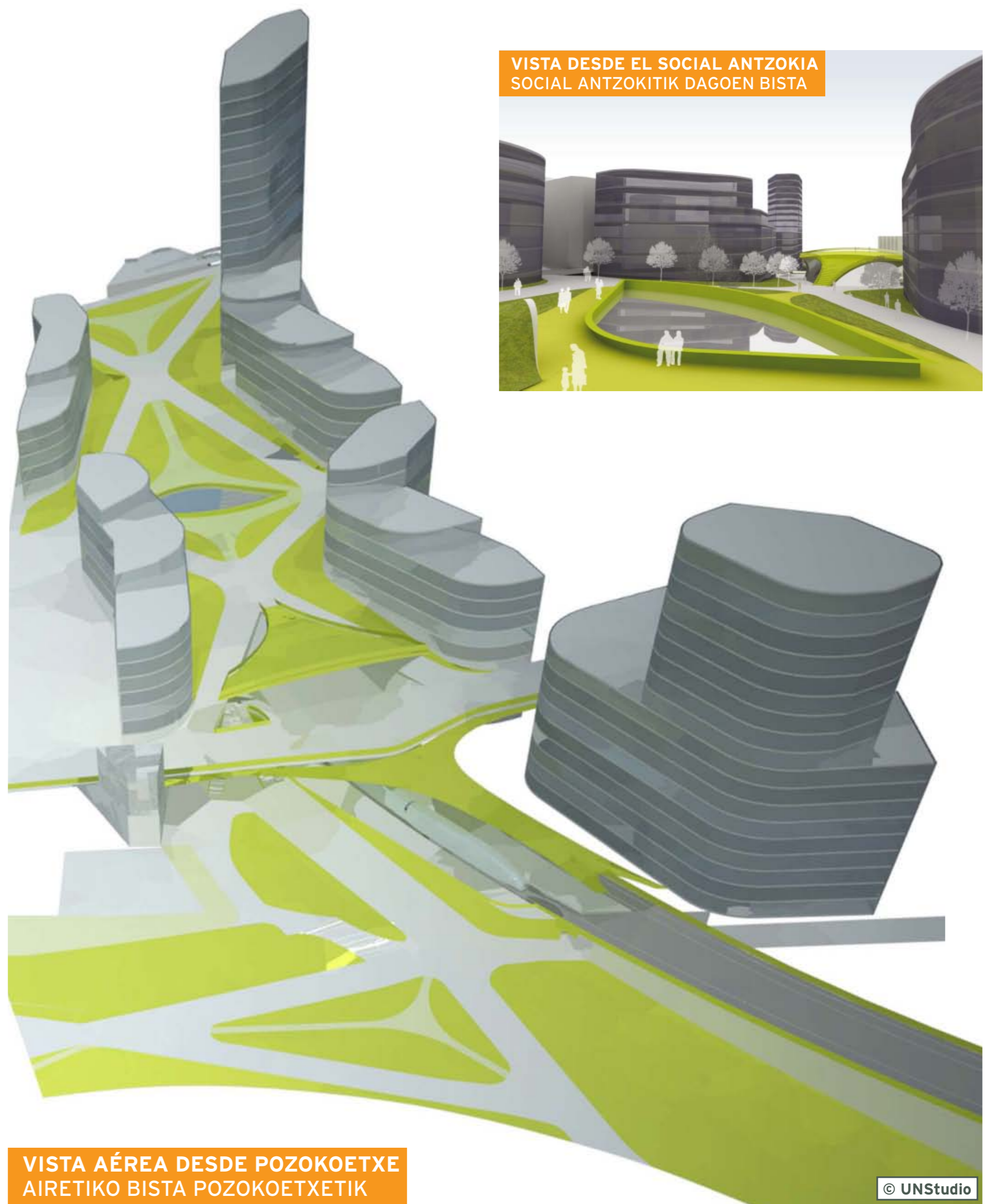
Honek, geltoki aukera bi kontsideratzea ahalbidetzen du: alboko nasak edo nasa zentrala daukana, panel honen diagrametan azaltzen den moduan. Gogokoena, bere eraginkortasuna, erreztasuna eta nasen erradioa pixka bat hobetzeko eskaintzen duen aukeragatik, nasa zentrala daukana da. Bere bidegarritasuna konprobatzeko helburuaz, azterketa funtzionala egiten ari da trenbide parametro garrantzitsuenak lotzeko.

San Fausto

PLANTA GENERAL
PLANO OROKORRA



VISTA DESDE EL SOCIAL ANTZOKIA
SOCIAL ANTZOKITIK DAGOEN BISTA



VISTA AÉREA DESDE POZOKOETXE
AIRETIKO BISTA POZOKOETXETIK

© UNStudio

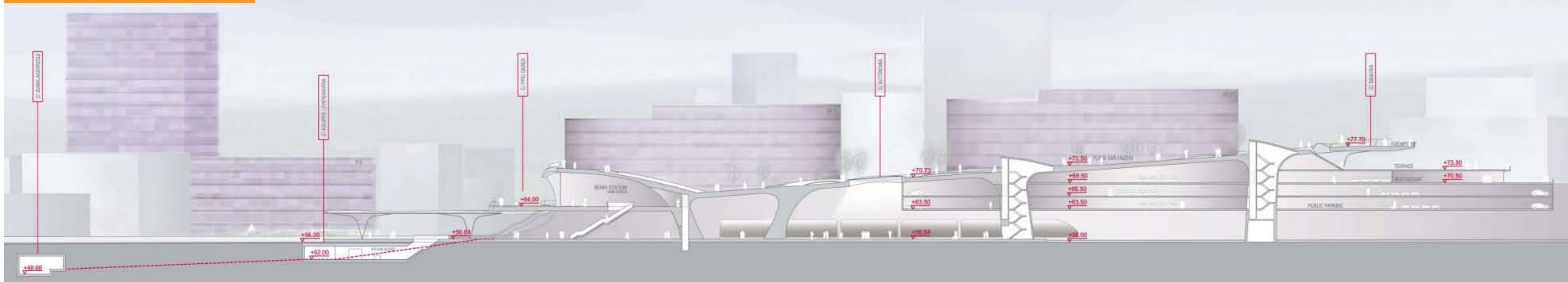
En la actualidad, el bloque lineal entre la trinchera ferroviaria y la calle San Fausto, así como la plaza San Fausto, suponen una barrera infranqueable para la permeabilidad este-oeste en este espacio tan céntrico del municipio, lo que genera un vacío urbano de escasa calidad ambiental y una utilidad ciudadana residual. La estrategia del Master Plan aborda estas dos cuestiones de una manera global proponiendo el desmantelamiento de ambas estructuras con los siguientes objetivos:

- Sustituir las viviendas existentes por nuevos edificios de mayor calidad que permitan la permeabilidad a través de la trinchera y que den vida a los nuevos espacios libres.
- Mejorar la calidad ambiental de la calle San Fausto ganando anchura y un mayor desarrollo longitudinal que suavice algo las pendientes actuales.
- Crear una nueva plaza, o sucesión de espacios libres, sobre el ferrocarril que se vayan adaptando a la pendiente y permitan la circulación peatonal entre la parte alta (Nagusia) y la baja (conexión entre Ibartutxi y Piru Gainza), ampliando a su vez la longitud de cubrimiento de la trinchera.
- Generar una nueva línea de edificaciones en el lado este de la trinchera para minimizar la brecha ferroviaria, mejorar la continuidad urbana y dar vida a los nuevos espacios públicos.
- Rellenar el desnivel entre el ferrocarril y los nuevos espacios libres con varias plantas de nuevos aparcamientos, con mucha mayor capacidad que el parking actual.

Gaur egunean, trenbide trintxera eta San Fausto kale arteko bloke lineala bai eta San Fausto plaza ere, udalerraren erdiguneko espazio honetan ekialde/mendebalde irazkortasunerako oztopo gaindiezina dira. Horrek, ingurugiro kalitate gutxiko hiri hustasuna eta hondarrek hiri onura sortzen du. Master Planaren estrategiak gai bi hauei erabateko moduan ekiten die, egitura biak honako helburu hauekin eraistea proposatuz:

- Orain dauden etxebizitzaren ordez, trintxeratik irazkortasuna ahalbidetu eta espazio libre berriei bizitza emango dieten kalitate handiagoko eraikin berriak egin.
- San Fausto kaleko ingurugiro kalitatea hobetu, zabalera eta gaur egungo aldapak zerbait arinduko duen luzerako garapanena handituz.
- Trenaren gainean, aldapari egokitu eta oinezkoen iragaitea goiko aldetik (Nagusia) eta beheko aldetik (Ibartutxi eta Piru Gainza arteko lotura) ahalbidetuko duen plaza berria edo espazio libre jarraiak sortu, aldi berean, trintxeraren estalketaren luzera handituz.
- Trintxeraren ekialdeko aldean eraikin lerro berria sortu, trenbide urradura arintzeko, hiri jarraikortasuna hobetzeko eta herri espazio berriei bizitza emateko.
- Trenbide eta espazio aske berrien arteko desnibela, gaur egungo aparkalekuak baino edukiera askoz handiagoa izango duen beste berri bat solairutan eraikiz bete.

SECCIÓN LONGITUDINAL LUZETARAKO SEKZIOA



PLAZA SAN FAUSTO, VISTA HACIA LA ESTACIÓN SAN FAUSTO PLAZA, GELTOKITIK IKUSITA



PLANTA DE APARCAMIENTOS APARKALEKUEK SOLAIRUA



En este panel se pueden apreciar más detalladamente algunas de las características enunciadas anteriormente.

La sección longitudinal y la perspectiva de la futura plaza de San Fausto permiten apreciar el doble acceso a la futura estación de Bidebieta, la ampliación del cubrimiento sobre la trinchera ferroviaria, adecuando su pendiente a las calles adyacentes, y la utilización del hueco que quedaría entre las vías de tren y la nueva plaza para generar varias plantas de aparcamiento.

En resumen, los objetivos que se persiguen para la zona de San Fausto son la creación de más espacio libre, más accesible y utilizable, la ampliación de la longitud de cubrimiento de la trinchera, la construcción de viviendas de mayor calidad y de un amplio parking y la integración de los accesos a la nueva estación.

Panel honetan zehatzago nabaritu daitezke lehen adierazitako zenbait ezaugarri.

Etorkizuneko San Fausto plazaren luzetarako sekzioak eta perspektibak, honako hauek ikustea ahalbidetzen digute: Bidebietako etorkizuneko geltokirako sarbide bikoitza, trenbide trintxeraren gaineko estalketa bere aldapa alboko kaleetara egokituz eta trenbide eta plaza berriaren artean geratuko litzatekeen hutsunea, aparkaleku solairuetan bihurtuta.

Laburtuz, San Fausto alderako lortu nahi diren helburuak espazio libre gehiago, erosoago eta erabilgarriago sortzea da bai eta trintxeraren estalketaren luzera handitu, kalitate handiagoko etxebizitzak eta aparkaleku handia eraiki eta geltoki berriak sarbideak integratzea ere.