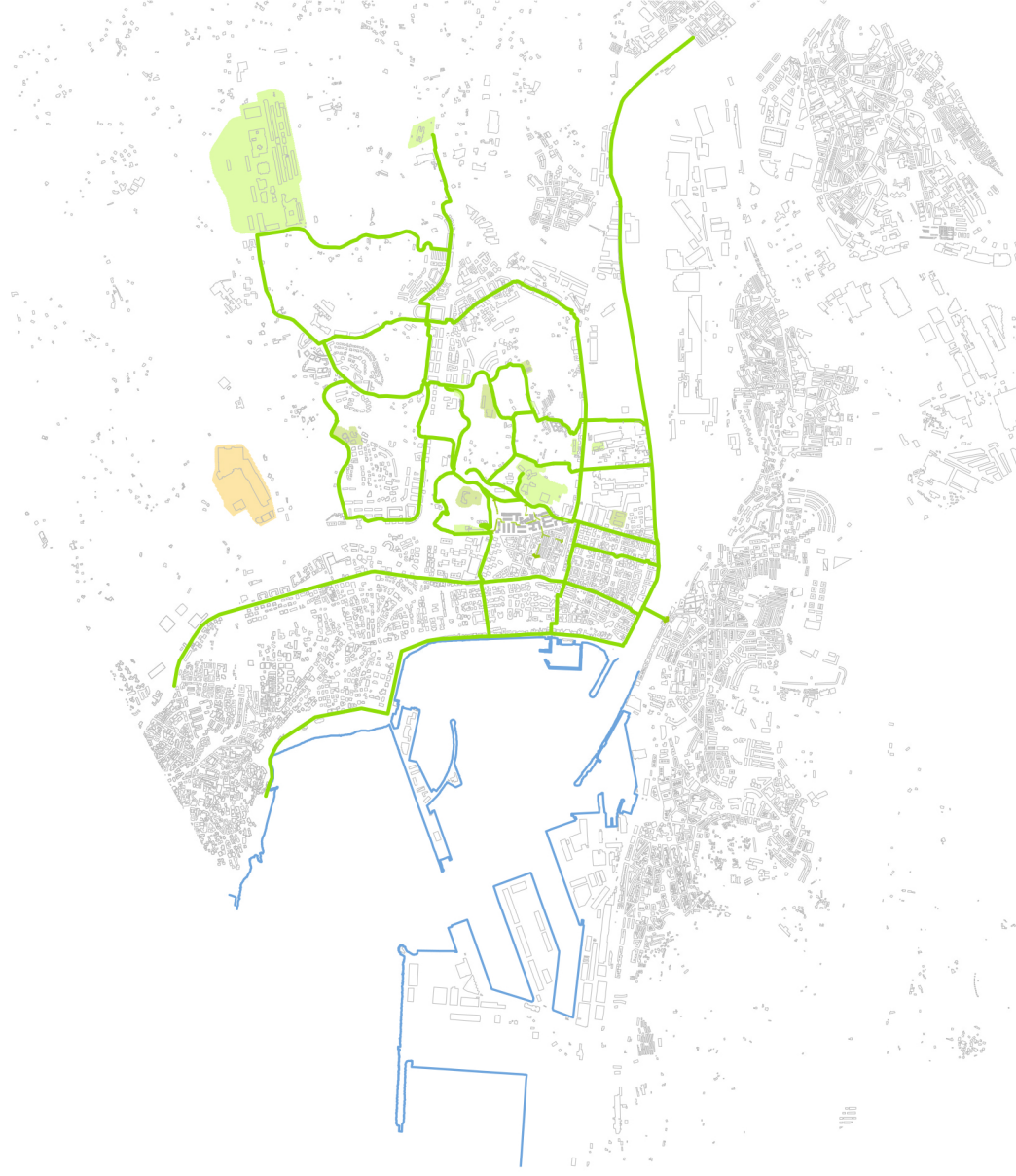
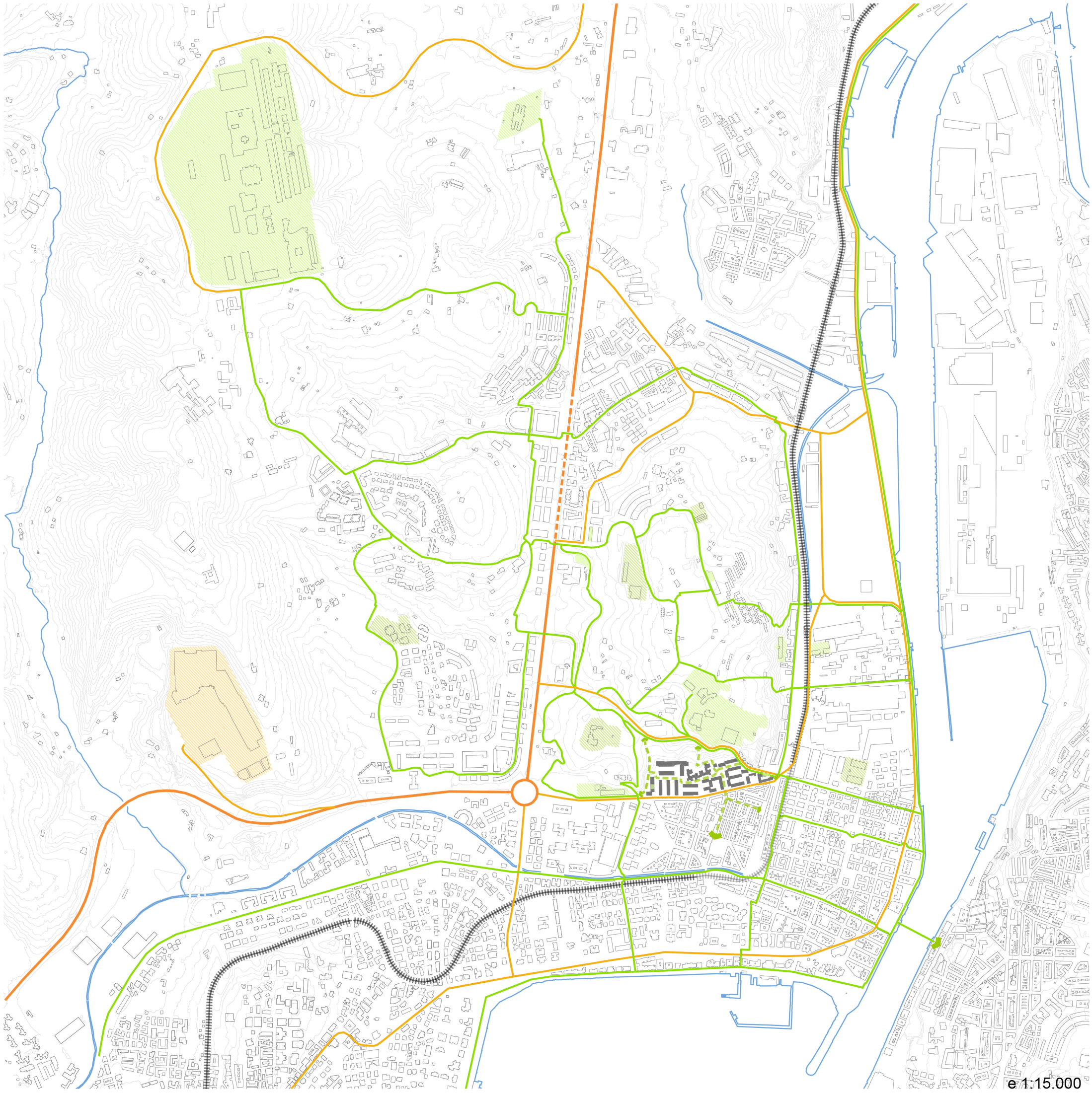


RESE3



ENCAJE TERRITORIAL. CRITERIOS GENERALES

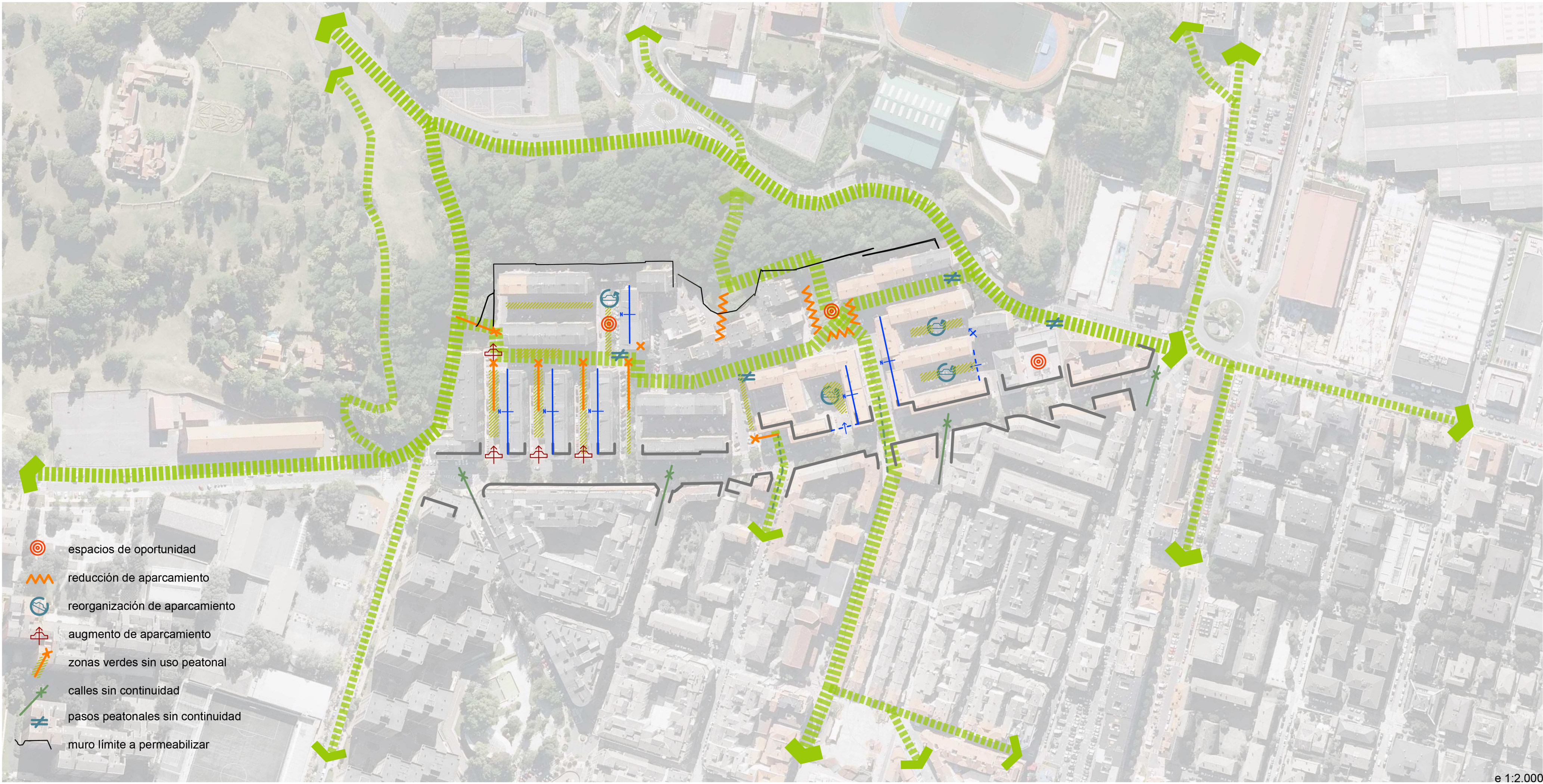
La propuesta de ordenación urbana parte de los difeentes niveles diferenciales:

El **encaje geográfico** en el que se sitúa el barrio debido a su orografía, vegetación y enclave urbano, entre la trama urbana de Getxo y el alto de Artatza, las **nuevas centralidades** o espacios de oportunidad detectados que se proponen y la **accesibilidad**.

Estas características dan al ámbito la capacidad de repenese el espacio público con el peaton como principal protagonista, ya que actualmente las calles estan destinadas mayoritariamente al vehículo privado, para mejorar la relación con las actividades e usos de las plantas bajas del barrio. Al mismo tiempo, se activan las conexiones con el entorno urbano y los recorridos municipales peatonales a través de recorridos internos.

La propuesta se estructura en los siguientes ejes:

- La creación de ejes internos para los peatones y de circuitos unidireccionales a nivel rodado para los vehículos, optimizando el aparcamiento, para destinar más superficie al uso de las personas.
- Encontrar espacios de oportunidad y establecer nuevas centralidades relacionadas con la trama urbana.
- La introducción de la naturaleza del alto de Artatza hacia la ciudad, extendiendo por medio de los ejes peatonales y zonas verdes dentro del barrio.
- Adecuación de zonas verdes, espacios públicos y de recorridos internos accesibles que articulan el barrio y potencien los usos de las plantas bajas.
- Las propuestas se estructuran en fases para afrontar la rehabilitación completa. En este sentido, se concibe un proyecto en el que el desarrollo de cada fase sea independiente para mejorar su viabilidad técnica y económica, permitiendo también flexibilidad para adaptarse a las posibilidades reales.



IDONEIDAD URBANA

- Potenciar los dos ejes internos "verdes" norte-sur y este-este para que se relacionen con la trama urbana contigua de Getxo y la red de recorridos peatonales y de carril bici que estructuran el municipio de Leiza, conectando el barrio con los equipamientos locales, equipamientos intermunicipales y las de metro.
- Establecer el ámbito del barrio a modo de isla de peatones en su franja más cercana al parque, organizando el acceso de vehículos mediante circuitos unidireccionales que permitan acceder a los aparcamientos interiores fácilmente desde la principal vía rodada, la avenida Gobelaurre o Amaia.

CALIDAD DE LOS DISTINTOS ESPACIOS

- Unificar la intervención de las calles, plazas y zonas verdes, mejorando la urbanización en general y mobiliario urbano para el uso de la totalidad de la población, de manera que cumpla con criterios de movilidad, accesibilidad, seguridad y conciliación de la vida cotidiana.
- Reforzar la permeabilización entre el pulmón verde y la ciudad, actualmente delimitados por un muro de hormigón, mejorando su relación a través de la generación de espacios públicos en este borde, estableciendo el entorno de la plaza Cervantes como la principal zona de transición.

CONCEPCIÓN PAISAJÍSTICA

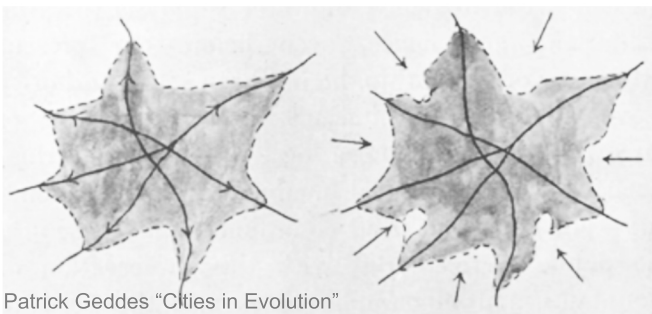
- Repensar las secciones de las calles para mejorar la proporción de superficie destinada al peatón, reduciendo la superficie viaria, de manera que las aceras se puedan reforzar con arbolado. El arbolado se determinará según la función a desarrollar en cada ubicación.
- Introducir el sistema de plataforma única en las calles más cercanas al parque, de manera que la diferenciación entre calle y acera pueda integrarse a nivel formal por medio de elementos naturales y zonas verdes.

FUNCIONALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO

- Optimizar los circuitos internos viarios y plazas de aparcamiento para aumentar la superficie del espacio público actual al peaton, mejorando la movilidad y accesibilidad en general, al mismo tiempo en el que se fomenta la relación con los locales comerciales de las plantas bajas.
- Integrar las zonas destinados a usos específicos de las calles, como son las plazas de aparcamiento para movilidad reducida, con carga eléctrica, o zonas de carga y descarga para los locales, así como para la circulación de bomberos o servicio de bomberos, se respetaran las directrices y normativas sectoriales.

VIABILIDAD Y ADECUACIÓN ECONÓMICA

- Establecer propuestas estructuradas en fases para afrontar la rehabilitación completa.
- Concebir el proyecto en el que el desarrollo de cada fase sea independiente para mejorar su viabilidad técnica y económica, permitiendo también flexibilidad para adaptarse a las posibilidades reales.



Patrick Geddes "Cities in Evolution"



Manual de Diseño Urbano Sostenible - Bayranguilla

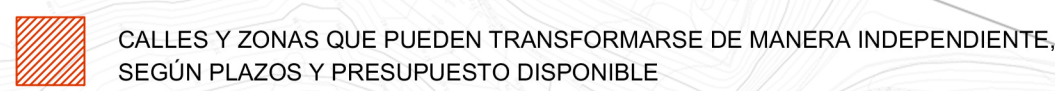
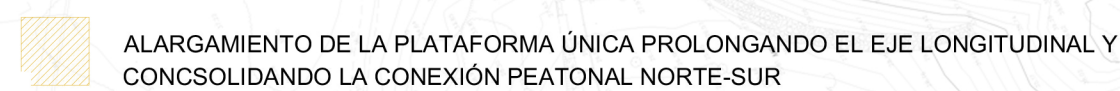
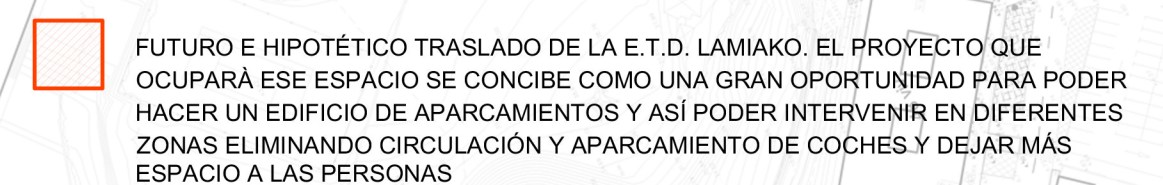


Stefano Boeri - proyecto tirana 2030



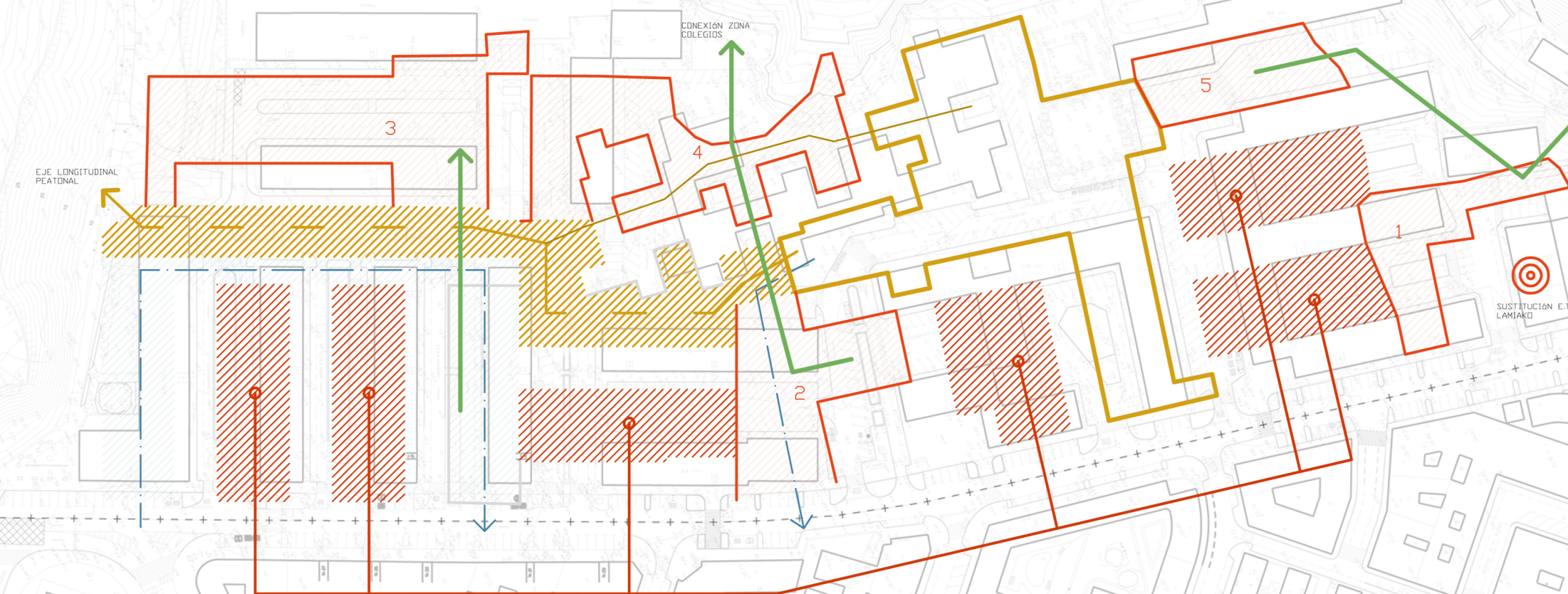
Fuente: Manual de accesibilidad para espacios públicos, Madrid 2016

RESE3

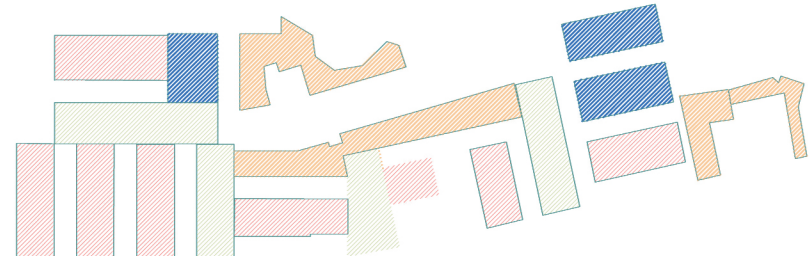
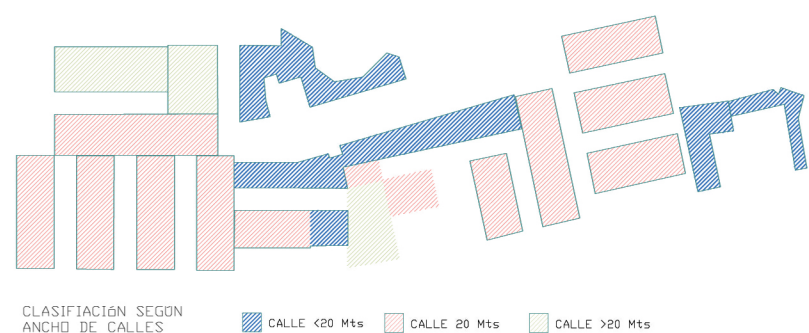


FASES DEL PROCESO

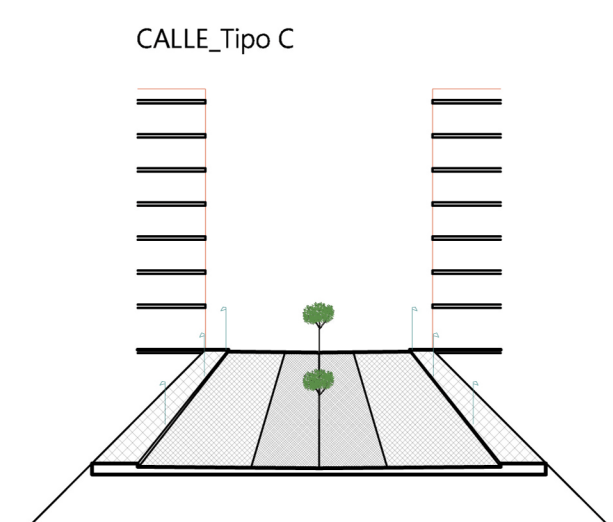
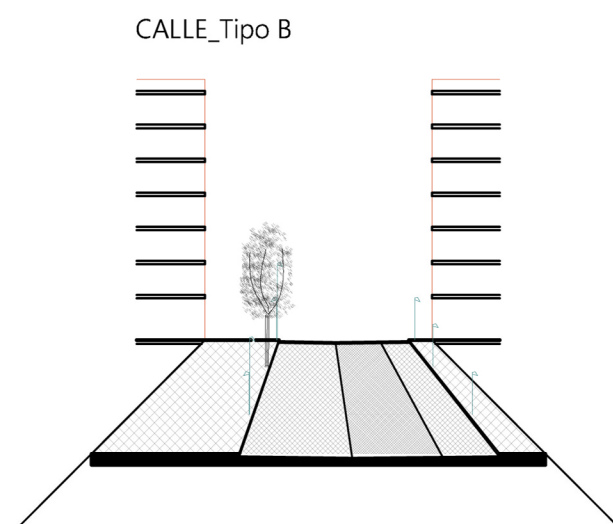
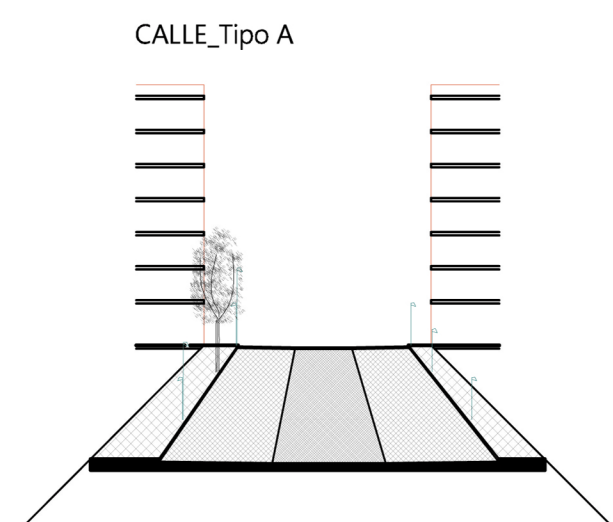
Se concibe un proyecto en diferentes fases de ejecución, para ello es necesario establecer las prioridades, la naturaleza de cada fase y algo muy importante: el desarrollo de cada fase tiene que permitir que el Todo funcione, es decir, que ninguna fase sea concebida con carácter provisional ya que no se sabe ni se puede tener un control suficiente de los tiempos del proceso; entre el desarrollo de una parte al de otra pueda pasar mucho tiempo, por lo que la ejecución de cada fase debe dejar un conjunto coherente. Otro aspecto a tener en cuenta, es el de tratar de que cada fase tenga un balance zero entre pérdidas y ganancias de plazas de aparcamiento a fin de no agudizar uno de los grandes problemas del barrio, el de la gran carencia



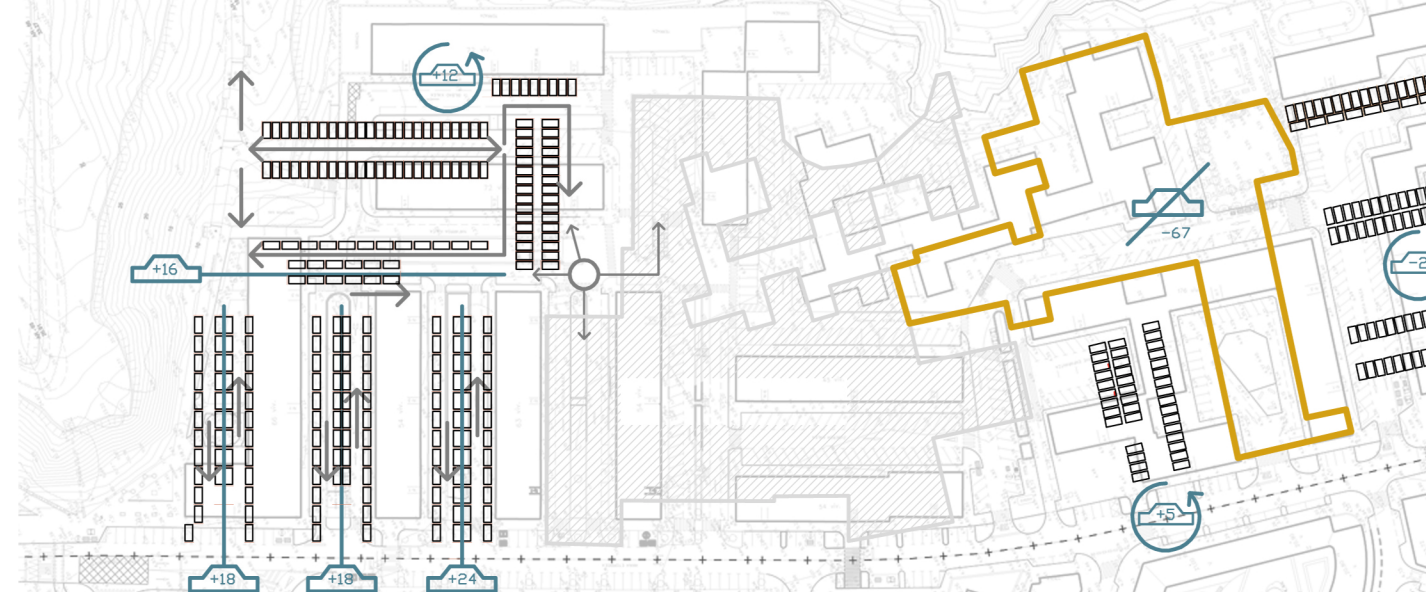
-
- 1 Intervención en calle alefánia. Esta será consecuencia directa
- 2 Eliminación de plazas en Plaza Oraxe. De esta manera se podrá reurbanizar toda la calle y potenciar el eje transversal que culminará en la intervención en la zona 4.
- 3 El permitir reducir los aparcamientos nos brinda la oportunidad de crear una nueva plaza, a la vez que se extiende la plataforma única peatonal hasta colmatar esa zona.
- 4 La posibilidad de eliminar la enorme cantidad de aparcamiento de esa zona nos permite culminar la plataforma única peatonal en esa zona a la vez que saltar el muro y hacer el recorrido peatonal a través del bosque para llegar de la manera más directa a la zona de las escuelas
- 5 El poder reducir el aparcamiento en esa zona nos permite terminar la plataforma peatonal, saltando también en este punto el muro perimetral y conectar la Plaza Cervantes con el nuevo edificio sustituto de la estación, que a su vez supone conectar la plaza con el aparcamiento y plaza de Gaztelubite primero, y con el barrio de Lamiako después.



ESQUEMA ANCHOS DE CALLE / INTERVENCIÓN UNIFICADA DE CALLES



Esta conceptualización del funcionamiento de la circulación da buena cuenta de una proposición interesante a estudiar y, en el caso de resultar económicamente, especialmente y técnicamente factible, llevar a cabo. El concepto de "corredor libre del barrio" se refiere al gran espacio público como los de centros comerciales, aeropuertos o de centros de grandes urbes y dotar cada plaza con detectores de movimiento para poder saber si hay aparcamientos libres y dónde. Tener al principio de la calle de acceso al barrio y en algunos de las bolsas de aparcamiento. Esto reduciría los trayectos en busca de aparcamiento, o directamente la entrada de coches al barrio cuyo único propósito es el de aparcar.



UTILIDAD: Será útil para poderlo combinar cada vez que desarrolle una fase a fin de no perder una cantidad excesiva de plazas de aparcamiento, evitando el perjudicar a los vecinos ya que cada fase supone una pérdida de plazas en detrimento de un mayor espacio libre y de circulación

Con este análisis se pretende llevar a cabo un mapeo de la capacidad de cada calle para albergar plazas de aparcamiento, ya que se ha detectado que algunas calles no son eficientes en cuanto a la disposición de las plazas en relación al espacio destinado, teniendo en cuenta que el verde es de tan baja calidad como lo es el de una rotonda; en cambio, también se corrige el tamaño excesivamente reducido de algunas hileras, así como el hecho que no existe espacio suficiente para dar la vuelta en algunas de las calles sin salida.

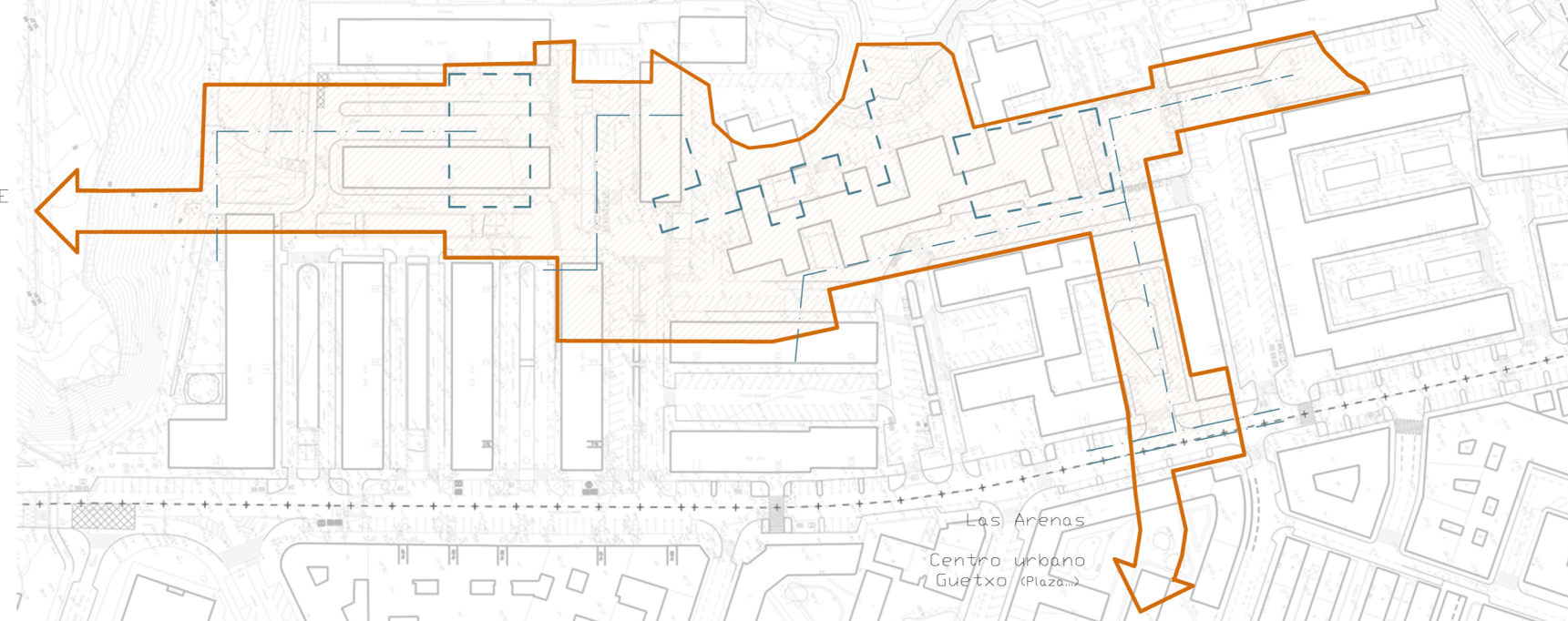
SISTEMA DE FUNCIONAMIENTO DE LA CIRCULACIÓN RODADA



UTILIDAD: Sirve para tener clara la jerarquización de las calles en relación a la circulación rodada y distribución de las calles según su naturaleza. A medida que el proceso de rehabilitación avance, este mapa nos guiará para no perder la senda del que se pretende con la propuesta general.

Por un lado tenemos las calles de circulación que entran y salen des de y hacia las calles principales de circulación supramunicipal, especialmente la calle limítrofe de Gobelaurre. En segundo término están todas las demás que quedan relegadas a cul-de-sac, calles sin salida que sirven como bolsas de aparcamiento. Este esquema quiere potenciar esa idea: la reducción a la mínima expresión de la circulación rodada a través de pocas calles a lo largo de las que se van encontrando diferentes bolsas de aparcamiento.

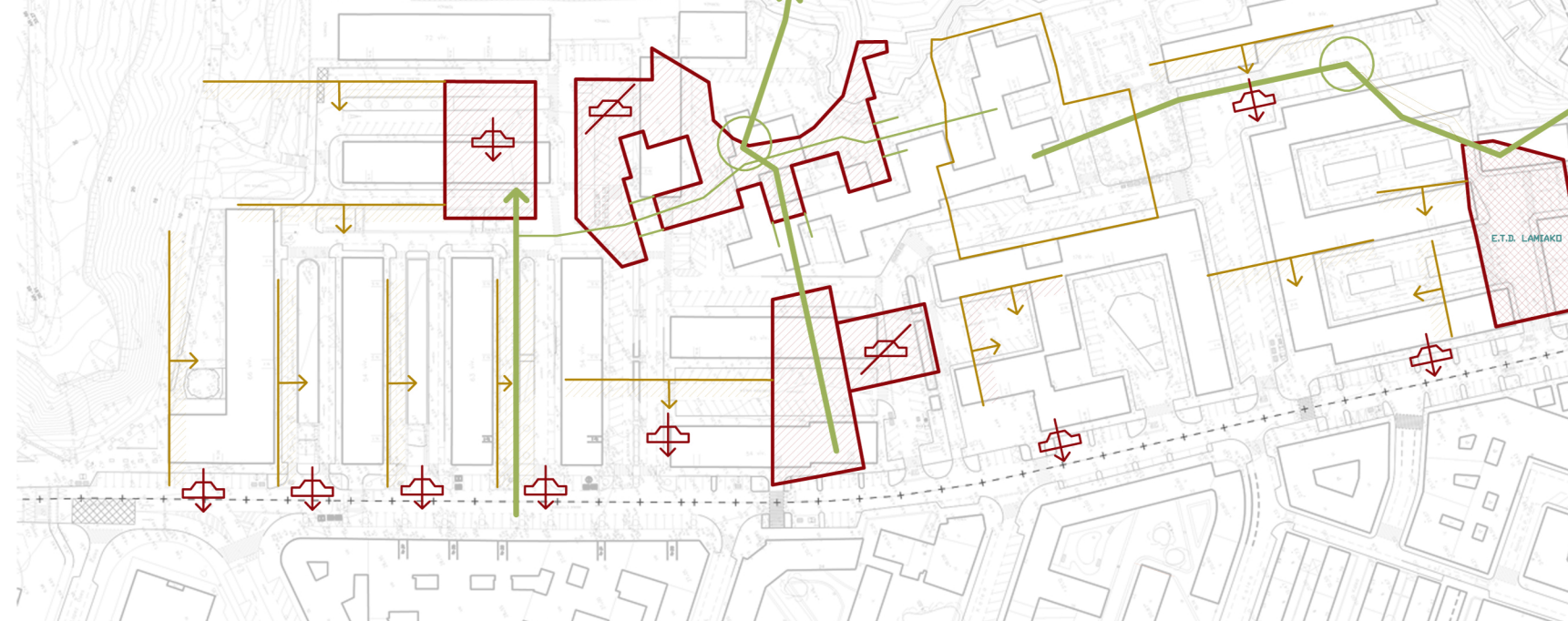
ESQUEMA DE LÍMITES Y EJES DE ZONA PEATONAL



UTILIDAD: Quizás no tenga una utilidad práctica como los anteriores pero viene a ser una declaración de intenciones de hacia donde tiene que abrirse el barrio y cuáles son los límites que hay que marcar a los coches y cuál es la zona a la que las personas tienen derecho.

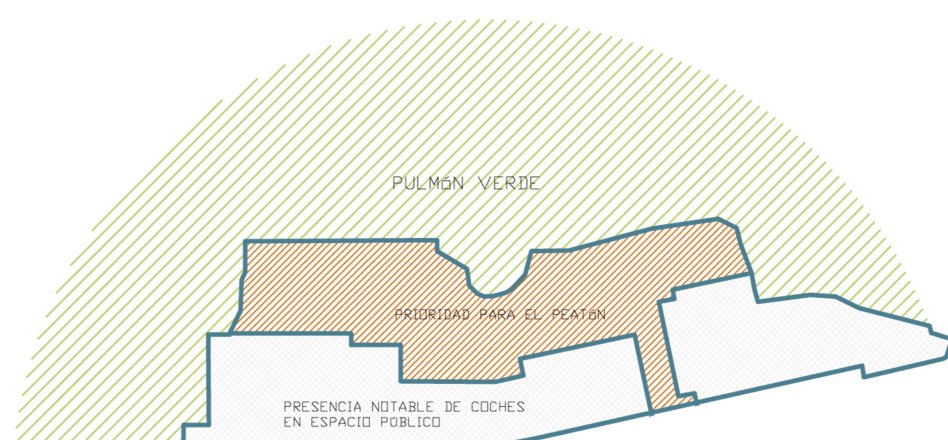
Definición de los ejes principales de circulación rodada y hacia donde se dirijen. Por un lado, el eje transversal nos conecta con el tejido colidante perteneciente a Guebxo; este eje precisamente, es el único que tiene una cierta continuidad entre los dos tejidos y nos lleva directamente al centro urbano de Guebxo (único punto en que el tren pasa por debajo dando continuidad urbana); allí encontramos diferentes plazas, anchas zonas de prioridad peatonal y el metro de Bilbao (estación de Las Arenas). El eje longitudinal es el que nos conecta con el el vial peatonal que recorre el parque de Aratzeta.

ESTUDIO DE PROYECTOS TRAS EL TRASLADO DE LA E.T.D. LAMIAKO



UTILIDAD: Sirve como mapa de acciones a realizar tras la ejecución del proyecto, para ver rápidamente qué zonas y la naturaleza de la acción a realizar.

No se puede hacer un proyecto de rehabilitación completa del barrio sin tener presente el futuro e hipotético traslado y su consecuente vacío que dejaría. Es por ello que se habla de gran oportunidad y enorme peso dentro de la pequeña escala del barrio. Esto vuelve a ser un mapeo de acciones y consecuencias, oportunidades que deja la posibilidad de hacer un edificio que absorba parte de las plazas de aparcamiento presentes a lo largo y ancho del barrio

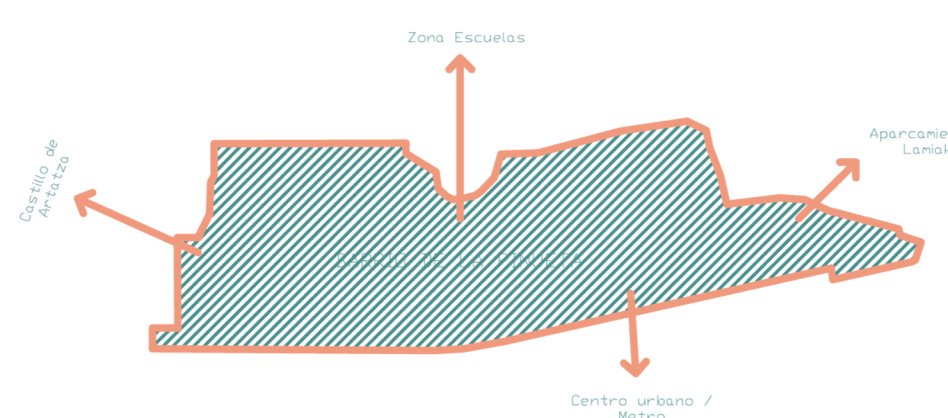


SEGREGACIÓN ENTRE COCHES Y VIANDANTES

Se separa el barrio en dos mitades a fin de diferenciar a la naturaleza de cada agente. La parte cercana a la calle principal Gobelaurre se destina a los coches, sin dejar de tener en cuenta la comodidad del peatón, y la parte cercana al bosque se destina al peatón sin dejar de ser accesible para los coches. El resultado es una transición entre el negro y el verde.

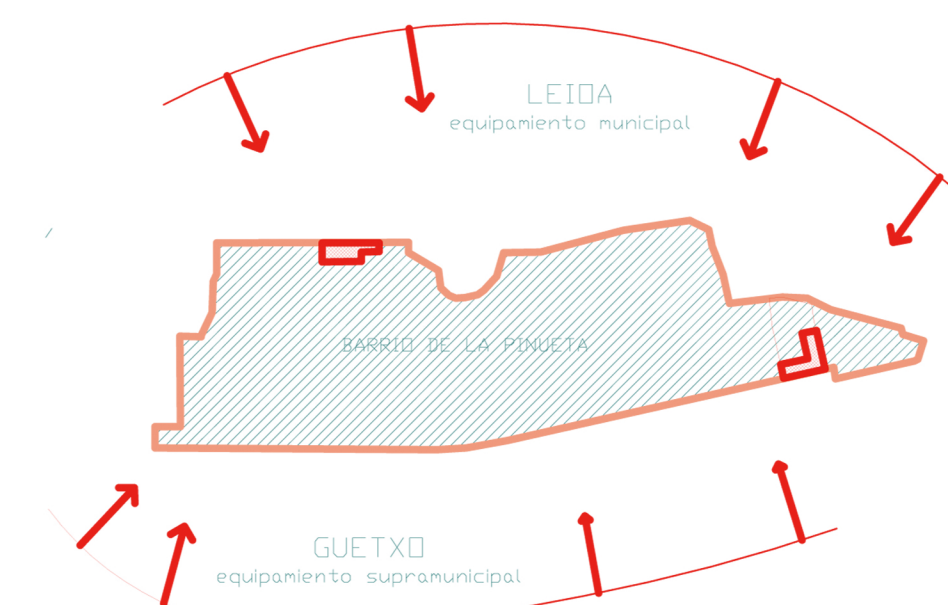
LA PINUETA HACIA EL EXTERIOR

El objetivo es incrementar y potenciar las conexiones del barrio hacia su entorno próximo. El eje verde longitudinal pretende reforzar la conexión con el Parque de Artzata y a abrir una nueva conexión con Lamiako. Los ejes verdes transversales pretenden reforzar la conexión con el centro urbano de Guecho, así como abrir una nueva conexión que lleva a la zona de escuelas de manera más directa, evitando a los jóvenes el tener que andar por la calle principal con sus



EL EXTERIOR HACIA LA PINUETA

Dejando de lado lo que pueda aportar la iniciativa privada en este aspecto, des del urbanismo y la gestión pública la manera más y mejor de reforzar la conexión con Leioa, Guetxo y sus gentes es la de dotar de algún equipamiento. En este sentido, el interés se pone sobre dos espacios de oportunidad: el mismo proyecto sustituto de la estación de transformación o en un local comercial que tiene buenas dimensiones y que queda en buena posición gracias a la propuesta general, presidiendo la nueva plaza ubicada al final de la calle Bizkaia.



RESE3

ESQUEMA DE VIARIO

GRADIENTE relevancia
Vialidad, remanente
Intersección, acceso

Límite circulación rodada
en plataforma peatonal

Circulación rodada por
utilización de emergencia

ESQUEMA DE ESPACIOS LIBRES

CIRCULACIÓN PEATONAL /
SUPERPOSICIÓN CIRCULACIÓN RODADA

Límite zona segregada
de la circulación rodada

Límite plataforma única
peatonal

Espacio libre principal
plazas

Espacio libre secundario
ramblas y plaza menor

Circulación para coches/
plataforma única

Itinerarios peatonales
dentro de zona verde

Zona de circulación
rodada

Circulación gestional
dentro de zona verde

Or. dentro de interiores
de edificios, accesos

Edificación

Circulación rodada

Circulación rodada
en plataforma peatonal

Circulación rodada
principal

ESQUEMA DE USOS EN PB /

SUPERPOSICIÓN CIRCULACIÓN RODADA

GRADIENTE IMPORTANCIA
CIRCULACIÓN, uso
intersección, acceso

USO PB Comercial

USO PB Aparcamiento

Possible extensión uso
comercial

Possible extensión uso
comercial

Circulación rodada

Circulación rodada
en plataforma peatonal

Circulación rodada
principal

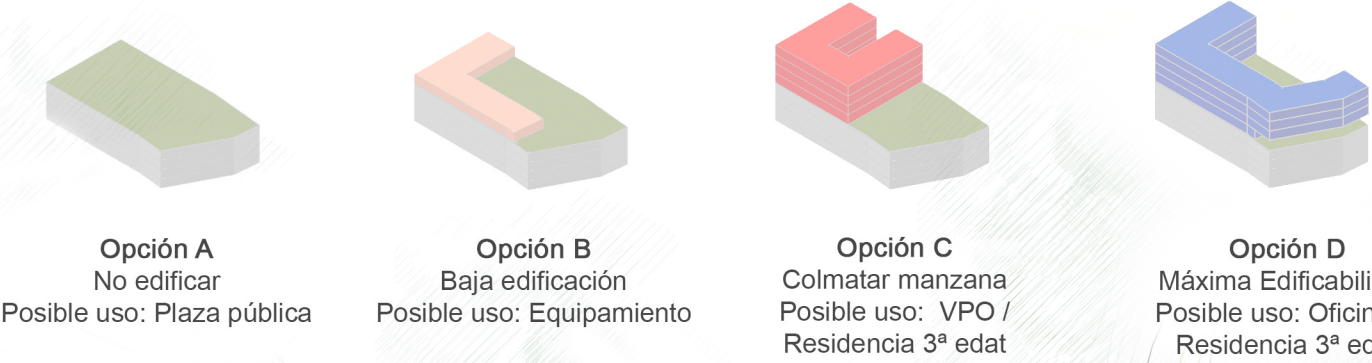
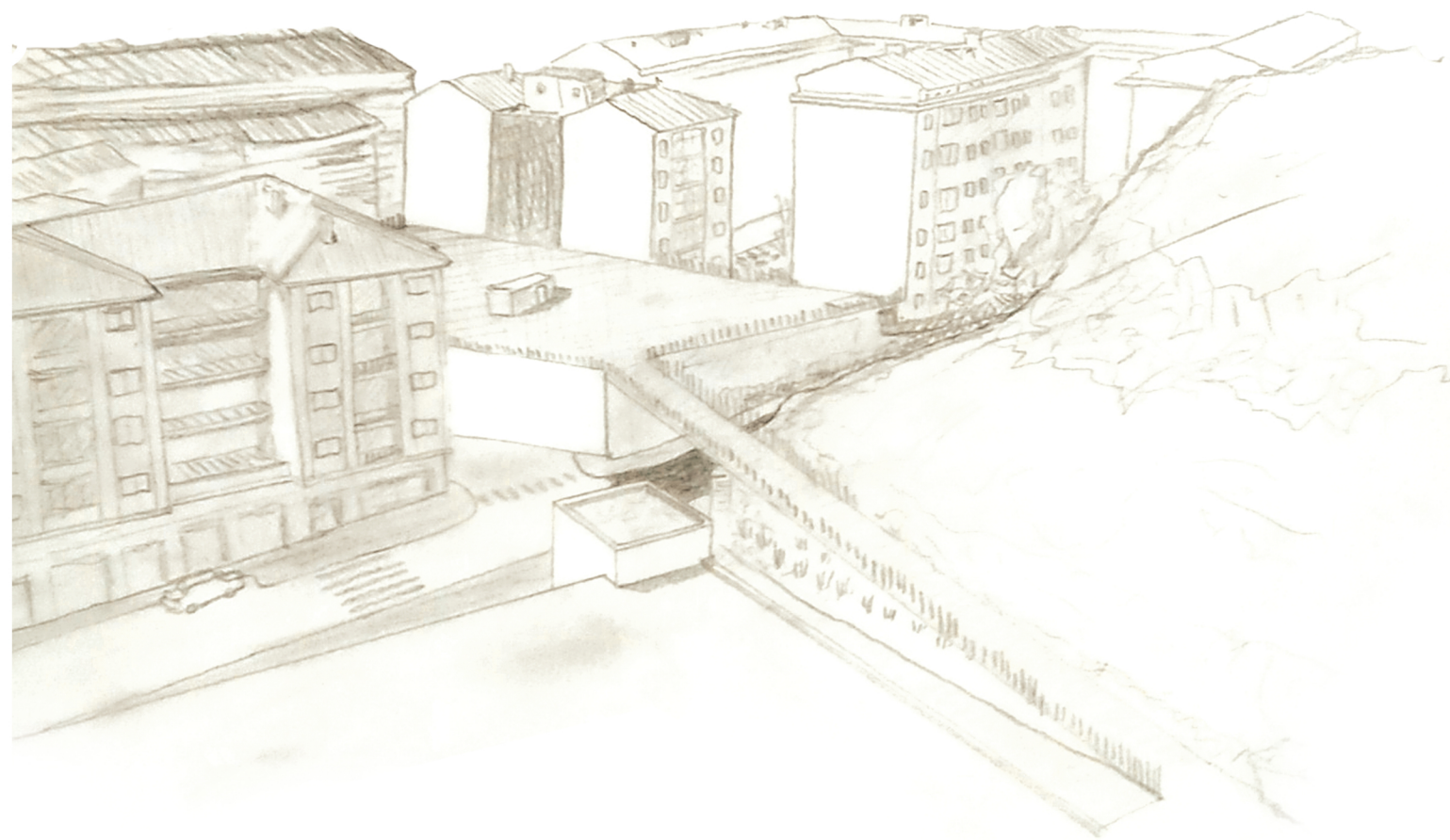
ESPACIOS DE OPORTUNIDAD, NUEVAS CENTRALIDADES NUEVO ESPACIO LIBRE

Crear una nueva plaza al final de la calle Bizkaia y una nueva centralidad. Especialmente interesante se presenta la rambla que lleva hasta la calle principal de Gobelaurre a través de la misma calle Bizkaia, así como el local de grandes dimensiones que lo remata justo al llegar al bosque. El resto de locales del bloque que limita la plaza al sur pueden ayudar a garantizar el éxito de un espacio social y económicamente vivo. Para finalizar, esta nueva plaza será donde ubicar los juegos infantiles, de mesa (ajedrez), mesas fijas de ping-pong y 2 campos para jugar a la petanca. Se cree necesario establecer estos elementos a este lugar para diferenciar entre esta plaza y la Plaza Cervantes, para tratar de que no compitan entre ellas, sino que



ESPACIOS DE OPORTUNIDAD, NUEVAS CENTRALIDADES TRASLADO DE LA ETD LAMIAGO

Se plantea un edificio de aparcamiento de cuatro plantas. Este proyecto serviría para dos cosas. La primera, poder contrarrestar la pérdida de plazas de aparcamiento en las calles debido al proceso de urbanización y retroceso de la presencia de coches en el barrio. Las cuatro plantas nos podrían dar entorno a 192 plazas (48 por planta). La segunda, es que semienterrando una planta y haciendo tres más estamos en la cubierta en la cota 13,5 mm, por lo que tenemos una superficie adecuada para hacer una rampa accesible que conecte con la plaza donde hay los aparcamientos de Gaztelubide, el froton y una zona de juegos infantiles contra la que no podemos competir dentro del barrio



Opción A
No edificar
Posible uso: Plaza pública

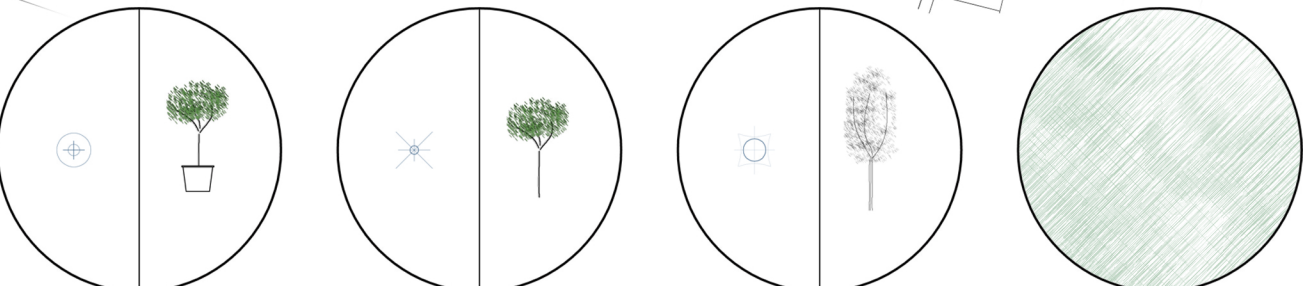
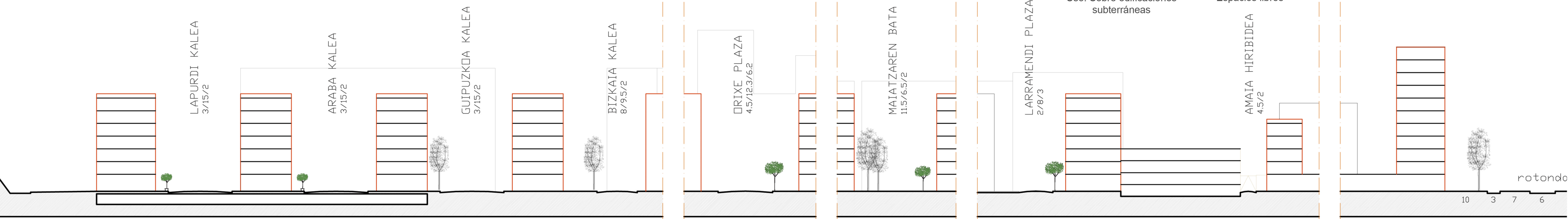
Opción B
Baja edificación
Posible uso: Equipamiento

Opción C
Colimatar manzana
Posible uso: VPO /
Residencia 3ª edat

Opción D
Máxima edificabilidad
Posible uso: Oficinas /
Residencia 3ª edat

PLANTA PROPUESTA GENERAL // 1/1000

SECCIÓN LONGITUDINAL // 1/750



Árbol de proyecto 3
Tipo de hoja: Perenne
Altura: Inferior 8 mts /
crecerá en maceta
Uso: Sobre edificaciones
subterráneas

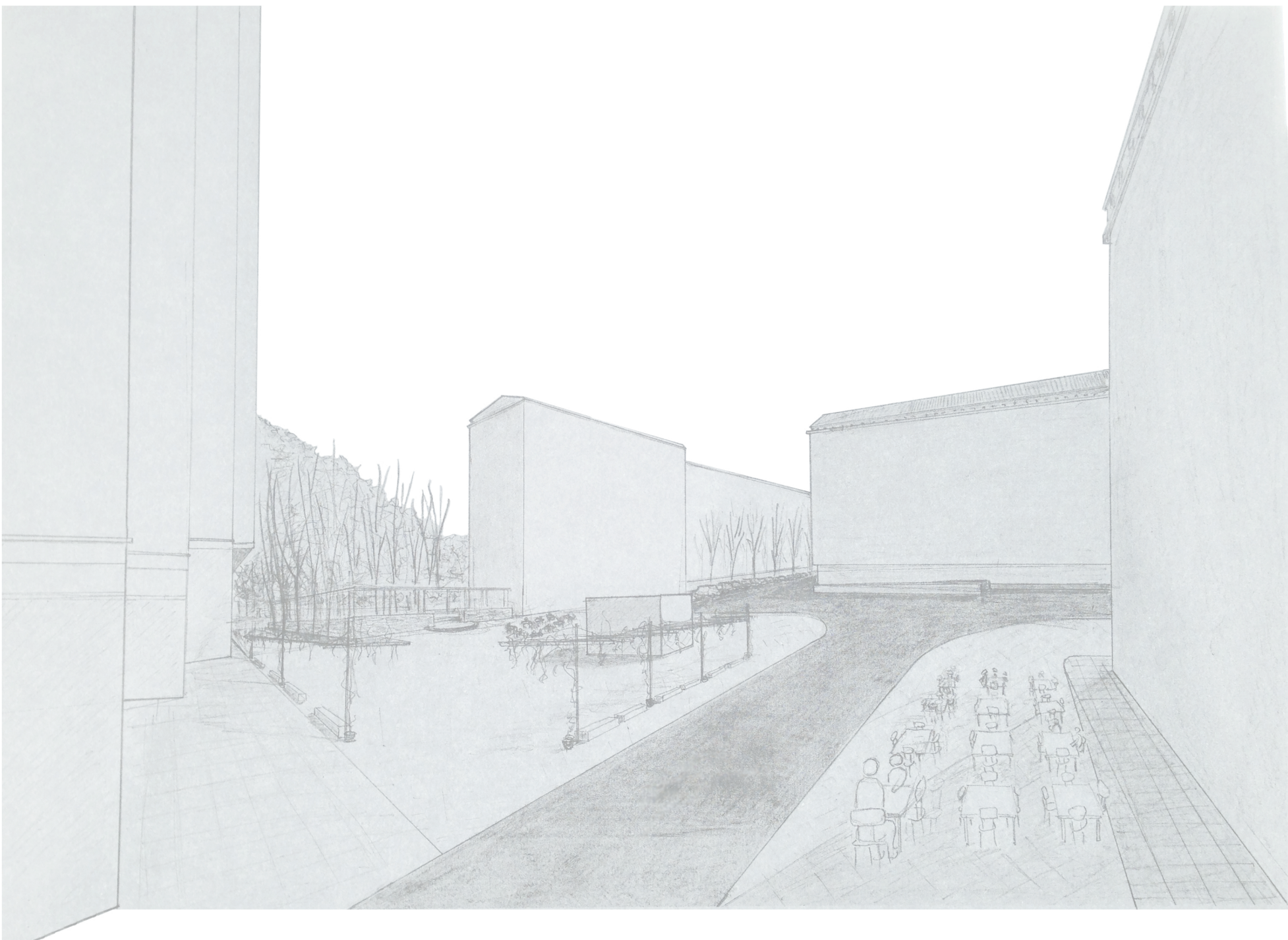
Árbol de proyecto 2
Tipo de hoja: Perenne
Altura: Inferior 8 mts
Uso: Fachadas Norte /
Espacios libres

Árbol de proyecto 1
Tipo de hoja: Caduca
Altura: Superior a 12 mts
Uso: Fachadas Sur/Oeste

Bosque existente

RESE3

ESPACIOS DE OPORTUNIDAD, NUEVAS CENTRALIDADES NUEVO ESPACIO LIBRE

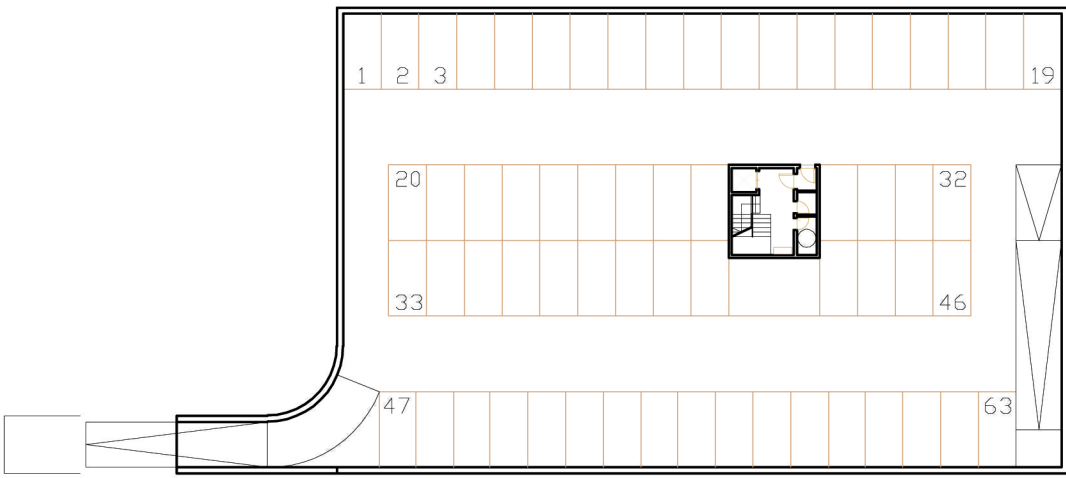


MAITZAREN BATA KALEA. Con esta fase arranca el proceso de peatonalización, se empiezan a establecer las prioridades y el espacio libre y la circulación peatonal ganan su primer trozo de barrio en detrimento del coche y el espacio para aparcarlo. Se refuerza el eje transversal en conexión con el centro urbano dónde, entre otras cosas, se encuentra la estación de Las Arenas. En este sentido, desde la Plaza Cervantes hasta la Calle Gobelaurre se pavimenta de nuevo, dejando un único sentido de circulación y una hilada de aparcamientos en fila; de este modo la sección que se propone incorpora una rambla que sea la antesala a la Plaza. PLAZA CERVANTES.

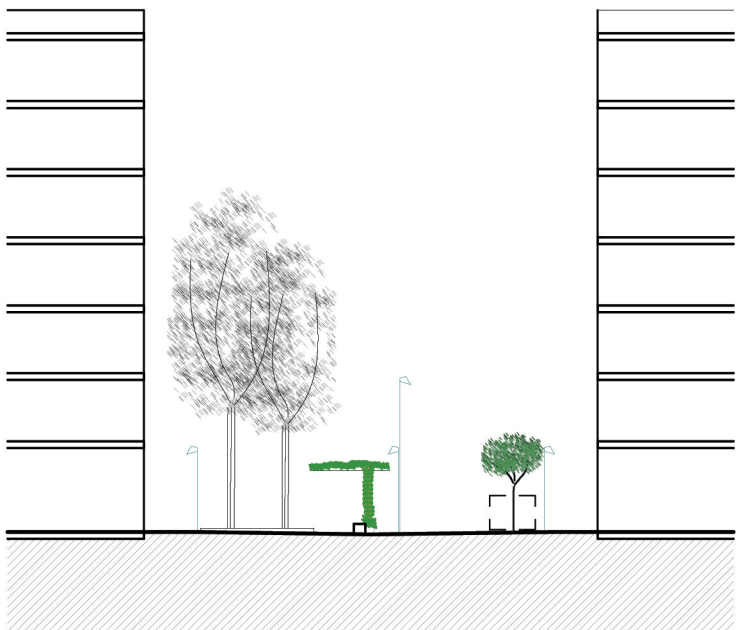
El proyecto se centra en estas observaciones para darles solución. Se eliminan las plazas de aparcamiento y se reubican los contenedores. En todo el perímetro libre entre aceras se proyecta un aparcamiento subterráneo que puede llegar a albergar unas 63 plazas para reubicar el aparcamiento en superficie. De esta manera tendremos una plaza dura en su cubierta consiguiendo una gran sensación de espacio que actualmente no se tiene; espacio que si representaría la importancia urbana de ser la referencia, el punto de encuentro.

En cuánto a la zona de la pérgola simplemente se pavimenta en consonancia con lo demás. La pérgola en sí, ya que está, se queda, y si fuera necesario, se renueva, repinta o se repara. En principio la idea es quitar los juegos infantiles y la cubierta ligera. En su lugar se hace una jardinera con árboles de una entidad similar a los del bosque, aunque se pueden transplantar los árboles que hay actualmente en la plaza.

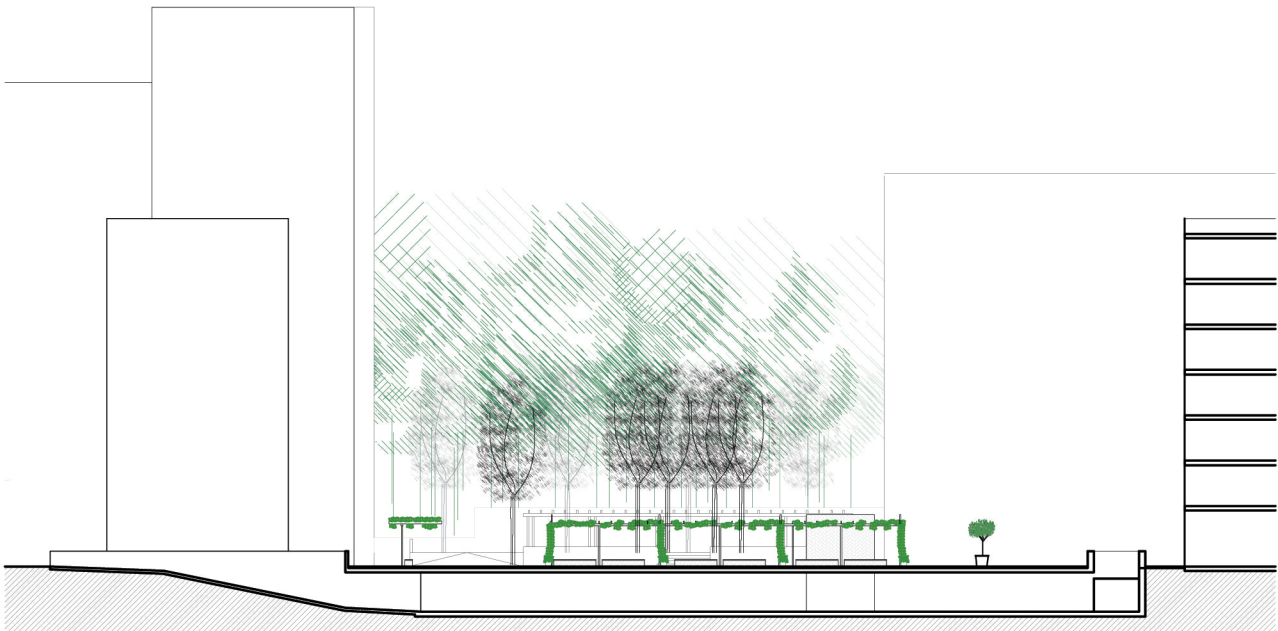
NAFARROA KALEA. Aunque esta fase inicial podría terminar aquí, también lleva la plataforma única y la nueva pavimentación a través de la calle Nafarroa hasta el cruce con la calle de Plaza Orixe, de esta manera arrancamos el eje longitudinal, se da ese primer paso para marcar el camino.



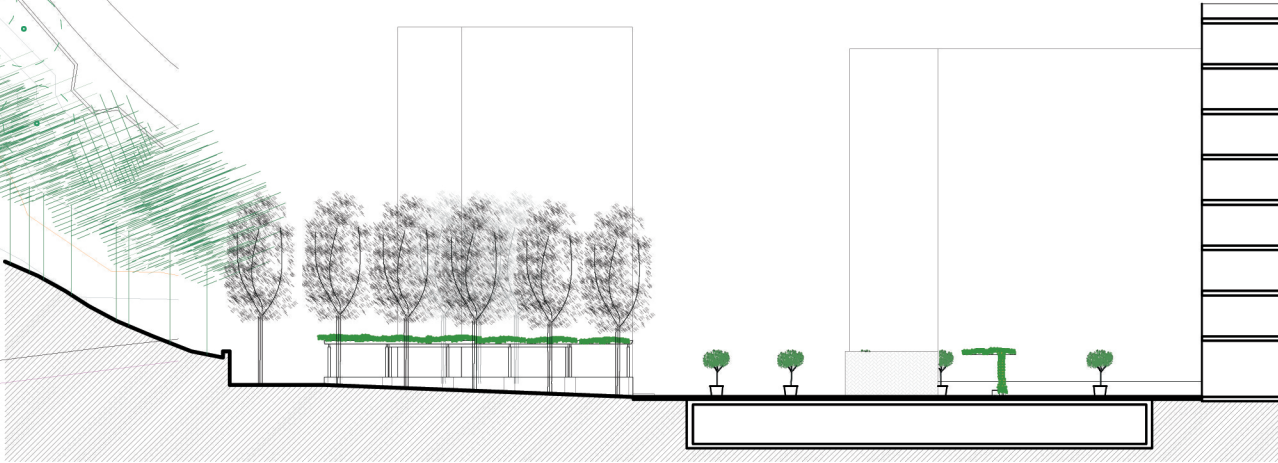
PLANTA APARCMIENTO // 1/500



SECCIÓ C // 1/250



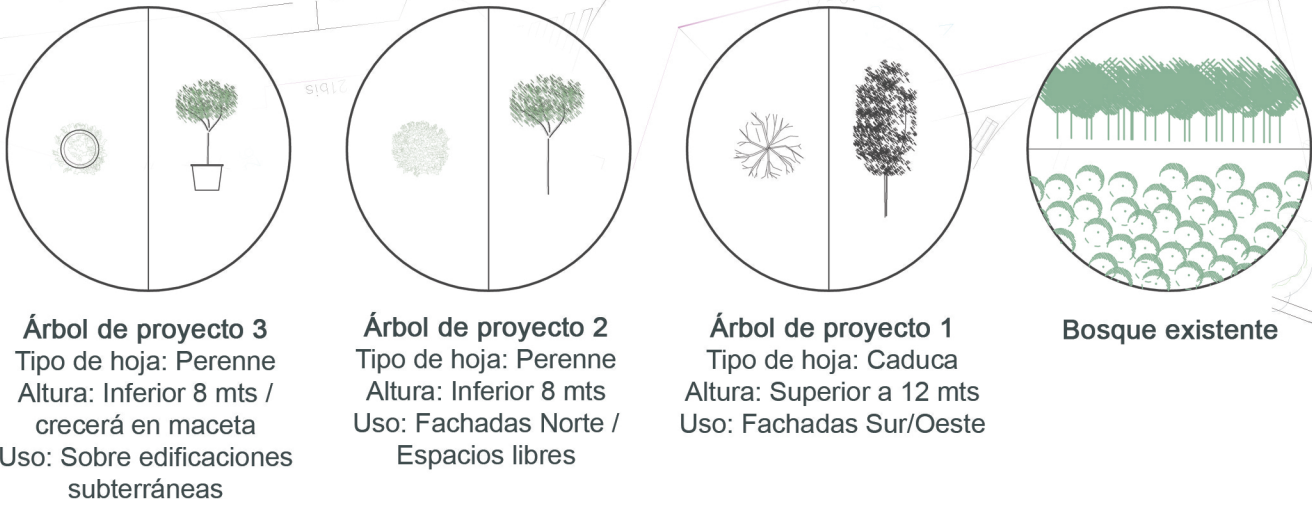
SECCIÓ A // 1/500



SECCIÓ B // 1/500



PLANTA PROPUESTA PLAZA CERVANTES
Y CALLES ALEDAÑAS // 1/500



Árbol de proyecto 3
Tipo de hoja: Perenne
Altura: Inferior 8 mts /
crecerá en maceta
Uso: Sobre edificaciones
subterráneas

Árbol de proyecto 2
Tipo de hoja: Perenne
Altura: Inferior 8 mts
Uso: Fachadas Norte /
Espacios libres

Árbol de proyecto 1
Tipo de hoja: Caduca
Altura: Superior a 12 mts
Uso: Fachadas Sur/Oeste

Bosque existente

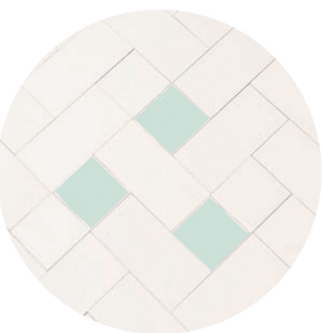
Pavimento 1. Pavimento de adoquín cerámico, acabado en color rojo y aparejo en espiga. Este pavimento se utilizará en la circulación rodada en aquellas zonas en que se proyecta la plataforma única. Para hacer las marcos viales, siempre que sea posible, se utilizará un pavimento de distinto color para no tener que utilizar pintura que manche el adoquinado



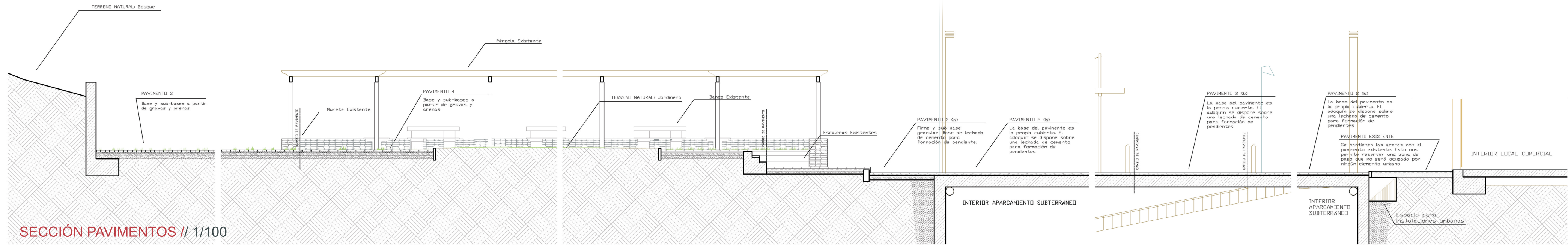
Pavimento 2. Pavimento de adoquín cerámico, acabado en color blanco y aparejo en espiga. Este pavimento se utilizará en las zonas de plaza o en algunas zonas de circulación peatonal correspondientes a la plataforma única



Pavimento 3. Pavimento igual al anterior, pero con la diferencia que se intercambiarán algunos adoquines por medio adoquín dejando espacio para poner tierra y que crezca la hierba. Este pavimento se utilizará en las zonas próximas al bosque de manera que suponga una transición hacia la gran masa verde. Otro recurso que se puede utilizar es el de la frecuencia con que se utilize el medio adoquín, de manera que se puedan distinguir diferentes zonas



Pavimento 4. Pavimento especial, también cerámico pero con agujeros para hacer un pavimento que se concibe como una jardinera pero que es firme. Este pavimento se utiliza únicamente en el interior del perímetro de la pérgola existente de la Plaza Cervantes



SECCIÓN PAVIMENTOS // 1/100