



Arrasateko udalak hurrengo irailaren 13tik 28ra Muxibar - San Frantzisko hiri tartea berrantolatzeke erakusketa egingo du Arrasateko KulturAte-ko klaustroan. Bertan aurkeztuko diren proposamenek, aukera guztiak erakusten ez dituztenez, herritar talde batek 2 proposamen aurkezten ditu. Proposamen hauek erakusketan aurkeztearen arrazoi nagusia, eztabaida plano guztietan ematea nahi dugulako da. Zehazki:

- Aramaixo erreka ahalik eta gehien azalaratzea eta erreka ahal den heinean bere egoera naturalera itzultzea, hau da, erreka bazterrak ere berreskuratzea. Honetaz gain, errekek izan duen garrantzia azpimarratzea, historian zehar errekek emandako indarrari esker egin zuen aurrera herri honek, hamarnaka ola egon zirelarik. Hori dela eta, merezi duen duintasuna itzultzea dagokigu.
- Horretaz gain, proiektu guzti hau espaloi azalera murriztagatik hasi zenez, oinezkoentzako ibilbide zabal bat eratzea, mendebaldetik erdialdera datozen herritarrek ibiltzeko gune zabal bat izan dezaten. Horregatik peatonalizazioaren inguruan eztabaidatzea izango litzateke. Gogoratu Alde zaharrera doazen arrabala nagusiak peatonalizatuta daudela dagoeneko, Zarugaldekoa izan ezik.
- Hirugarrena, ezin izan dugu planoetan adierazi, baina horrek ez du esan nahi ez denik garrantzitsua. Alde zaharra eta natura ahalik eta gehien gerturatzea litzateke, hau da, Monterron basoaren sarrera zabaltzea eta Alde zaharreko Zurgin kantoiko harresiko atearekin elkartzea. Horretarako Kondekua inguruari plaza izaera ematea litzateke eztabaidagaia.

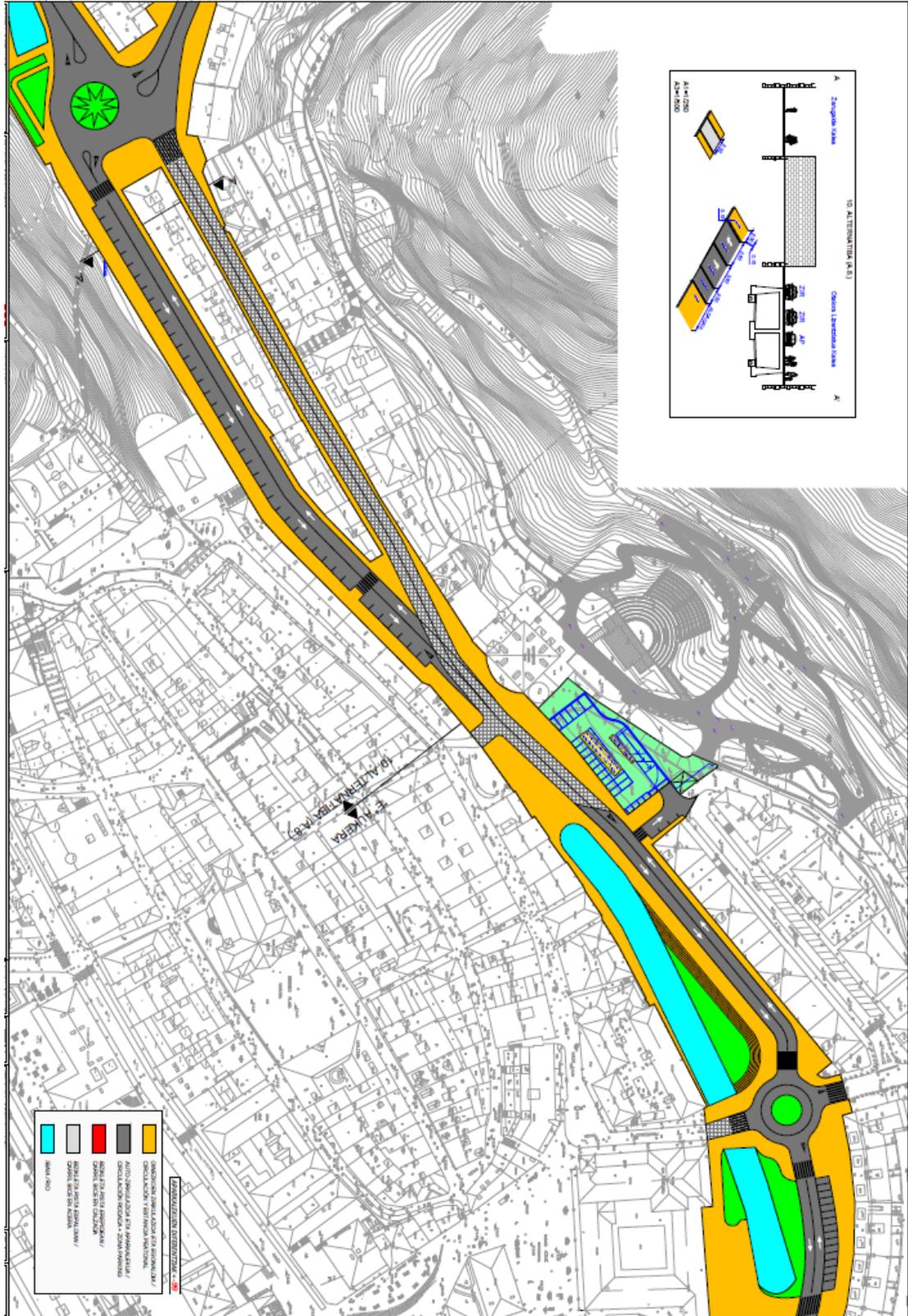
Arrasateko Hirigintza saileko arduradunari zuzendua

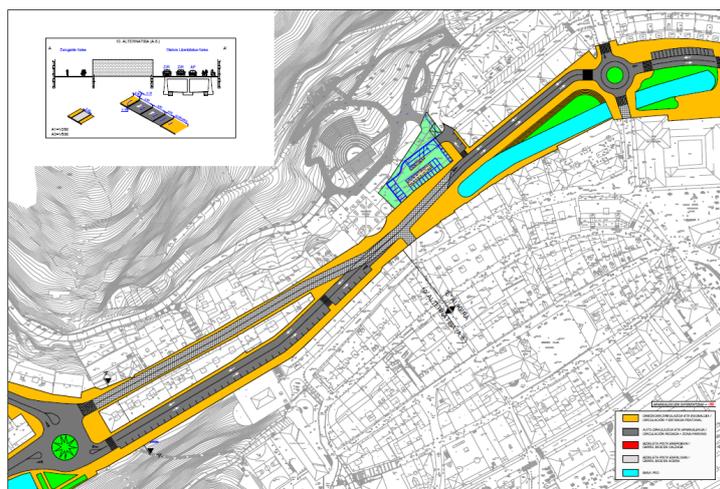
El Ayuntamiento de Arrasate ha abierto al público la exposición relativa a la reorganización del tramo urbano entre Muxibar y San Frantzisko en Kulturate. Las propuestas que se presentan en la misma, no incluyen todas las propuestas posibles, por lo que un grupo de personas hemos presentado dos nuevas propuestas. La principal razón por la que queremos que estas propuestas también se incluyan en la exposición, responde a la voluntad de abrir un debate en todos los planos y en concreto, a las siguientes:

- Destapar el mayor tramo posible del río Aramaio e intentar que en la mayor medida posible, se revierta la situación del río a sus características naturales, es decir, recuperar los márgenes del río. Asimismo, queremos subrayar la importancia que el río ha tenido en la historia de este municipio, muestra del cual fueron las numerosas ferrerías que existieron a lo largo del mismo, valiéndose de la fuerza y utilidad que el río les proporcionaba. Es por ello, que nos corresponde devolverle al río la dignidad que se merece.
- Por otro lado, todo este proyecto se originó a raíz de la reducida superficie de aceras existente y la necesidad de habilitar un espacio peatonal más amplio para las personas que transitan dicho tramo desde la parte oeste del pueblo hacia el centro. Por ello, entendemos necesario abrir el debate en torno a la necesidad de peatonalización. Recordemos que los arrabales principales que conducen al casco antiguo, a excepción de Zarugalde, ya están peatonalizados.
- Por último, estamos convencidos de la importancia de acercar el casco antiguo de Arrasate a la naturaleza que la rodea y si bien no hemos podido reflejar esta idea en los planos, consideramos que abrir el acceso a los bosques de Monterron y conectarlo al casco antiguo a través de la puerta de la muralla ubicado en Zurgin Kantoi, es a día de hoy una cuestión muy a tener en cuenta. Para ello, la cuestión a debatir, sería la posibilidad de otorgar carácter de plaza a los alrededores de Kondekua.

Dirigido al responsable de Urbanismo del Ayuntamiento de Arrasate.

1. ALTERNATIBA 1º ALTERNATIBA





1. ALTERNATIBA

Proposamen honekin ondorengo puntuek garrantzia nabarmena hartzen dute

1.1 ERREKA

Arbolapetatik San Frantziskorako tartean erreka bataratze handiena bilatzea du helburu eta aisialdirako erabil daitekeen gunea bat sortu ahalko litzateke. Hala, erreka herritarrei begira eta herritarren bistan legoke.

Proposamen hau erakargarri eta berezi bihurtzen duena Ignacio Zuloaga eta Otalora lizentziatua kaleen arteko aisialdi gunea da. Hau erreka altueratik abiatuz diseinatua izan da. Armailaz osaturik, eta maila ezberdinetan eraikirik, gozamen osorako eta gaur egun Arrasatek ez dituen aukera natural berriak eskainiko litzuzke.

Hortaz gain, erreka hartuko lukeen moldeaz, erreka zor zaion izaera naturalera hurbilduko ginateke. Erreka baten izaera naturalak barnebiltzen dituen aldagai asko lortuko lirateke.

1ª ALTERNATIVA

Con esta propuesta, los siguientes elementos cobran una importancia relevante:

1.1 EL RIO

El objetivo es conseguir el mayor afloramiento posible del río entre Arbolapeta y San Francisco, y de esta manera, poder crear un nuevo espacio de ocio. En este sentido, el río quedaría mirando al pueblo y a la vista de la ciudadanía.

La cuestión más atractiva y especial de esta propuesta supone el espacio de ocio que se abre entre las calles Ignacio Zuloaga y Otalora Lizentziaduna. Ésta se ha diseñado partiendo de la altura del río, creando gradas y ofreciendo diferentes niveles para el pleno disfrute de la gente y abriendo nuevas oportunidades naturales, de las que actualmente Arrasate tanto carece.

Además, esta nueva modalidad que adoptaría el río, nos acercaría al carácter natural que debemos devolverle al río y conseguiríamos varios de los elementos que supone recuperar el carácter natural de un río.

1.2. OINEZKOAK (ZARUGALDEREN IZAERA)

Proiektu honen abiapuntua espaloien azalera murrizta izan zenez, oinezkoentzako ibilbide zabal bat eratzea du helburu. Proposamen honekin Muxibarretik Alde Zaharrerantz doazen oinezkoen igarobidea ardatz bihurtuko litzake. Hala, Zarugalde kalea eta Olarte kalea loturik geratuko lirateke oinezkoei lehentasuna itzuliz.

Gaur egun, oinezkoei itzuli zaie gure herriko arrabalen izaera peatonala. Zarugaldeko kalea da oinezkoak lehenetsi ez diren arrabal bakarra. Hala ere, oinezkoei lehentasuna ematen dien proposamen honek garajeetarako kotxeen sarrera, karga eta deskarga eta anbulantzien igarotzea ahalbideratuko lituzke.

Arbolapeta eta Monterongo jauregia biltzen dituen ingurune egoiliarrean, motordun ibilgailuek eta igarobide peatonalaren erabiltzaileek topo egiten dute. Gune honen izaera ere oinezkoei begirunez diseinatu izan da. Hau da, oinezkoei lehentasuna emanez. Hala, sortuko litzatekeen plazan, motordun ibilgailuek lehentasun osoa eman beharko diete oinezkoei (gaur egun Ferrerías, Erdiko kale edo Iturriotzen egiten den bezala).

Hortaz gain, kondea bizi zeneko Monterongo parkearen egitura itxia (sarrera txiki eta harresiz inguratua) herritarrei zabaltzen zaie. Herritarron gozamina eta naturarekiko lotura areagotuz. Ildo beretik, Alde Zaharrera gerturatzen den herritarrak, aintzinako harresiez barneko guneari sarrera zabal eta duina ematen dio.

Proposamenaren tarte osoan irabazten da azalera oinezkoen joan etorrirako.

1.2. PEATONES (CARÁCTER DE ZARUGALDE)

El punto de partida de este proyecto fue la reducida superficie de aceras existente, por lo que su objetivo es habilitar un recorrido peatonal amplio. Esta propuesta, busca convertir el paso peatonal desde Muxibar hacia el casco antiguo en el eje del mismo. De esta manera, las calles Zarugalde y Olarte quedarían conectadas, devolviendo la prioridad a los peatones.

A día de hoy, se ha devuelto el carácter peatonal de los arrabales del pueblo, para disfrute de los propios peatones. La calle Zarugalde es el único arrabal en el que no se han priorizado los peatones. No obstante, esta propuesta que otorga prioridad a los peatones no impediría habilitar los correspondientes accesos a los coches de los garajes del área, trabajos de carga y descarga y ambulancias.

En el área residencial que envuelve Arbolapeta y el palacio de Monterron, los peatones y vehículos motores tienen que convivir con muchas dificultades, por lo que el diseño de esta área, también se realizaría de acuerdo a las necesidades de los peatones, es decir, otorgando la debida prioridad a los mismos. De esta manera, en la plaza que se crearía en dicho espacio, los vehículos motores deberán otorgar prioridad absoluta a los peatones (de la misma manera que a día de hoy se realiza en las calles Iturriotz, Ferrerías o Erdiko Kale). Por otro lado, la forma cerrada del parque Monterron, se abriría a la ciudadanía, aumentando la conexión y el disfrute con la naturaleza. En este sentido, los ciudadanos que se acerquen al casco antiguo disfrutarán de un acceso más digno y amplio a la zona antiguamente amurallada del pueblo.

En todo el tramo de esta propuesta, se aumenta la superficie para el tránsito de los peatones.

1.3. BIDEGORRIA

Aurreko puntuan azaldu den oinezkoentzako Zarugalde-Olarte proposamenean txertatzen da Arrasatek ingurugiroarekiko begirunez mugitzeko behar duen bidegorria. Proposamena atalka aztertuz, bi aukera daude:

- c) Bizikletek oinezkoekin elkarbanatuko duten guneak hurrengo ibilbidea egiten du: Muxibar – Zarugalde – Arbolapeta- Olarte- Seber Altube – Maalako arrabala- Maalako biribilgunea. Biribilgune honetan, bidegorria herrian diseinatu den beste bidegorri adarrarekin lotzen da (Etxaluze eta Musakola lotuko dituena).
- d) Muxibar eta Arbolapeta arteko tartean bizikletek eta oinezkoek elkarrekin erabiliko lukete Zarugalde kalea. Arbolapetatik San Frantziskoko biribilgunera aldez, bizikletek motordun ibilgailuekin elkarbanatuko dute bidea. Azkenik San Frantzisko eta Maala artean bidegorri berria eraiki beharko litzake (espaloiak duen azalera zabala baliatuz).

1.4. TRAFIKOA

Motordun ibilgailuen zirkulaziorako bi norabideak mantentzen dira. Hala ere, Kondekua parean egingo den plazan, motordun ibilgailuek bestelako erabiltzaileekin elkar bizi beharko dutenez (hauei zor zaien lehentasuna emanaz) gehienezko abiadura 20 km/h izango da.

1.3. BIDEGORRI

Esta propuesta que exponemos y que destina un uso peatonal al tramo Zarugalde-Olarte, incluye, asimismo, un carril bici (bidegorri) para una movilidad respetuosa con el medioambiente, tan necesaria en Arrasate. Por ello, analizando la propuesta por partes, se presentan dos posibilidades:

- a) Un espacio en el que las bicicletas y los peatones compartirían el siguiente recorrido: Muxibar – Zarugalde – Arbolapeta – Olarte - Seber Altube – Arrabal de Maala- Rotonda de Maala. En esta rotonda, el carril bici se conectaría con el ramal del resto de la vía de bidegorri diseñada para el municipio (la que conecta Etxaluze con Musakola).
- b) En el tramo comprendido entre Muxibar y Arbolapeta, los peatones y las bicicletas harían un uso común de la calle de Zarugalde. En cambio, el tramo actual entre Arbolapeta y la rotonda de San Francisco se emplearía para uso de los vehículos motores. Por último, se debería de construir un nuevo carril bici para el tramo entre San Francisco y Maala (aprovechando la anchura de las aceras de este tramo).

1.4. TRÁFICO

Se mantienen ambas direcciones para la circulación de vehículos motores. No obstante, en la plaza que se construiría en frente de Kondekua, los vehículos motores deberán de compartir el espacio con el resto de usuarios y peatones (otorgando a éstos la debida prioridad), por lo que el límite de velocidad máxima será de 20 km/h.

1.5. APARKALEKUAK.

Proposamen honekin, 199 aparkalekuk okupatzen duten zoru publiko eta erreka gune naturala itzuliko zaio herritarrari.

Aztertzeke geratzen da, ikuspegi orokor batetik, eta egoiliarrez gain gure herriaren erabiltzaile diren ehundaka gidarik duten aparkatzeko arazoa. Kaleko aparkalekuak gainezka egonda ere, guztionak diren bi parking publikoak (Biterikoa eta Laubidekoa) berrikusi behar dira, duten ahalmenaren arabera funtzionatu dezaten.

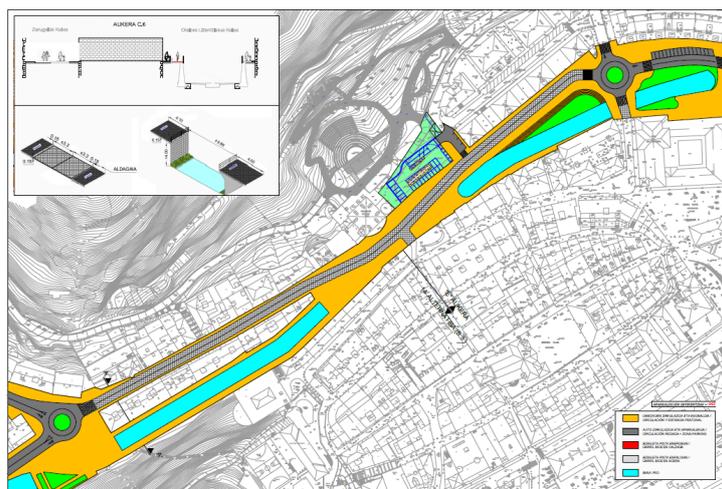
Gauzak horrela, eta gaur egun eraikita dauden parkinez gain sor daitezkeen beharrak aztertuz, Kondekuan egin daitezkeen parkina eraikitzea gomendagarri bihurtu liteke 100 aparkaleku irabazteko eta oinezkoen eta kotxeen arteko elkarbizitza bermatzeko.

1.5. APARCAMIENTOS

Mediante esta propuesta, se recupera un nuevo espacio público y natural en torno al río, ofreciéndoselo al peatón sin coche, y que actualmente es ocupado por 199 plazas de aparcamiento.

Queda pendiente de estudio, el problema que actualmente existe en torno al aparcamiento, que, desde una perspectiva más general, no sólo afecta a los residentes, sino al conjunto de conductores y usuarios habituales del municipio. Por tanto, y siendo que las plazas de aparcamiento que existen en la calle suelen estar completas, es necesaria una revisión de los dos parkings públicos que existen en el pueblo (Biteri y Laubide) para que los mismos funcionen plenamente y de acuerdo a sus capacidades.

En consecuencia, y en caso de que la capacidad de los actuales parkings fuera insuficiente, podría resultar recomendable la previsión de construir un parking en el entorno de Kondekua, para mantener 100 plazas de aparcamiento, garantizando la convivencia entre peatones y vehículos motores.



2. ALTERNATIBA

Proposamen honekin ondorengo puntuek garrantzia nabarmena hartzen dute

2.1 ERREKA

Muxibarretik San Frantziskorako tartean erreka bistaratzeko handiena bilatzea du helburu eta aisialdirako erabil daitekeen gunea bat sortu ahalko litzateke. Hala, erreka herritarrei begira eta herritarren bistan legoke.

Proposamen hau erakargarri eta berezi bihurtzen duena Ignacio Zuloaga eta Otalora lizentziatua kaleen arteko aisialdi gunea da. Hau erreka altueratik abiatuz diseinatua izan da. Armailaz osaturik, eta maila ezberdinetan eraikirik, gozamen osorako eta gaur egun Arrasatek ez dituen aukera natural berriak eskainiko lituzke.

Hortaz gain, egun dauden proposamen guztien artean erreka bistaratzeko handiena proposatzen duen diseinua da. Aukera honekin arrasatearrok historikoki gure naturari zor diogun duintasuna itzultzen diogu. Izan ere, honek ahalbideratu digu gaur egun garena izatea. Gure erreka uraren indarri esker jarduten zuten burdinolek bihurtu gintuzten European famatu.

Ildo honetan, erreka hartuko lukeen moldea aztertuz, esan daiteke erreka zor zaion izaera naturalera hurbilduko ginatkeela. Erreka baten izaera naturalak barnebiltzen dituen aldagai asko lortuko liratekeelarik.

2ª ALTERNATIVA

Con esta propuesta, los siguientes elementos cobran una importancia relevante:

2.1 EL RÍO

El objetivo es conseguir el mayor afloramiento posible del río entre Muxibar y San Francisco, y de esta manera, poder crear un nuevo espacio de ocio. En este sentido, el río quedaría mirando al pueblo y a la vista de la ciudadanía.

La cuestión más atractiva y especial de esta propuesta supone el espacio de ocio que se abre entre las calles Ignacio Zuloaga y Otalora Lizentziaduna. Ésta se ha diseñado partiendo de la altura del río, creando gradas y ofreciendo diferentes niveles para el pleno disfrute de la gente y abriendo nuevas oportunidades naturales, de las que actualmente Arrasate tanto carece.

Junto a ello, esta propuesta sería la que propone un mayor afloramiento del río en su conjunto. Mediante esta propuesta, Arrasate y su ciudadanía tendría la posibilidad de devolver la dignidad que históricamente le debe al río. De hecho, ha sido el propio río quien, en gran medida, nos ha permitido ser lo que hoy en día somos. Fue el río quien nos hizo mostrarnos ante el mundo como pueblo famoso por sus ferrerías, gracias a la propia fuerza del río.

Además, esta nueva modalidad que adoptaría el río, nos acercaría al carácter natural que debemos devolverle al río y conseguiríamos varios de los elementos que supone recuperar el carácter natural de un río.

2.2. OINEZKOAK (ZARUGALDEREN IZAERA)

Proiektu honen abiapuntua espaloien azalera murrizta izan zenez, oinezkoentzako ibilbide zabal bat eratzea du helburu. Proposamen honekin Muxibarretik Alde Zaharrerantz edota San Frantziskorantz doazen oinezkoen igarobidea motorrik gabekoen arnagune bihurtzen da. Hala, Zarugalde kalea eta Olarte kalea loturik geratzeaz gain, herriaren muin historiko osoa inguratu ahalko litzake oinez lasaitasunez.

Gaur egun oinezkoei itzuli zaie gure herriko arrabalen izaera peatonala. Zarugaldeko kalea da oinezkoak lehenetsi ez diren arrabal bakarra. Hala ere, oinezkoei lehentasuna ematen dien proposamen honek garajeetarako kotxeen sarrera, karga eta deskarga eta anbulantzien igarotzea ahalbideratzen du.

Hortaz gain, kondea bizi zeneko Monterrongo parkearen egitura itxia (sarrera txiki eta harresiz inguratua) herritarrei zabaltzen zaie. Herritarron gozamina eta naturarekiko lotura areagotuz. Ildo beretik, Alde Zaharrera gerturatzen den herritarrak, aintzinako harresiez barneko guneari sarrera zabal eta duina ematen dio.

Proposamenaren tarte osoan irabazten da azalera oinezkoen joan etorrirako.

2.2. PEATONES (CARÁCTER DE ZARUGALDE)

El punto de partida de este proyecto fue la reducida superficie de aceras existente, por lo que su objetivo es habilitar un recorrido peatonal amplio. Mediante esta propuesta, se pretende alcanzar un espacio que abarcaría los tramos entre Muxibar y el casco antiguo o hasta San Francisco, para su exclusivo de peatones y bicicletas, permitiendo un espacio libre de vehículos motores. De esta forma, además de conectar las calles Zarugalde y Olarte, se podría rodear tranquilamente el conjunto del casco histórico del municipio a pie.

A día de hoy, se ha devuelto el carácter peatonal de los arrabales del pueblo, para disfrute de los propios peatones. La calle Zarugalde es el único arrabal en el que no se han priorizado los peatones. No obstante, esta propuesta que otorga prioridad a los peatones no impediría habilitar los correspondientes accesos a los coches de los garajes del área, trabajos de carga y descarga y ambulancias.

Por otro lado, la forma cerrada del parque Monterron, se abriría a la ciudadanía, aumentando la conexión y el disfrute con la naturaleza. En este sentido, los ciudadanos que se acerquen al casco antiguo disfrutarán de un acceso más digno y amplio a la zona antiguamente amurallada del pueblo.

En todo el tramo de esta propuesta, se aumenta la superficie para el tránsito de los peatones.

2.3. BIDEGORRIA

Aurreko puntuan azaldu den oinezkoentzako diseinuan txertatzen da Arrasatek ingurugiroarekiko begirunez mugitzeko behar duen bidegorria. Hala, proposamena atalka aztertuz, hurrengo da proposatutako aukera:

Muxibar eta San Frantzisko arteko tartean oinezkoek eta bizikletek batera erabiliko dute gune osoa. Azkenik, San Frantzisko eta Maala artean bidegorri berria eraiki beharko litzake. Horrela, Takolo – Goiru eta Etxaluze – Musakola bidegorri adarrak lotuz (espaloiak duen azalera zabala baliatuz).

2.4. TRAFIKOA

Motordun ibilgailuen sarrera mugatua izango da. Oinezkoek lehentasun osoa izango duten gune honetan bizilagunak, garaje sarrerak, karga eta deskarga, herri busak, taxiak eta anbulantziek sartzeko aukera izango lukete.

2.3. BIDEGORRI

En el diseño de la anterior propuesta, se incluye el carril bici (bidegorri) que Arrasate necesita para una movilidad respetuosa con el medioambiente. De esta manera, analizando diferentes partes de la propuesta, esta es la posibilidad que se propone:

En el tramo entre Muxibar y San Francisco, los peatones y biciclñetas harán pleno uso del espacio en su conjunto. Por último, se debería de construir un carril bici para el tramo entre San Francisco y Maala. Así, quedaría conectado con los ramales del carril bici diseñado entre Takolo-Goiru y Etxaluze-Musakola (aprovechando la anchura de las aceras de este tramo).

2.4. TRÁFICO

El acceso para vehículos motorizados será restringido. De esta manera, los peatones tendrán prioridad absoluta en este espacio, sin perjuicio de los residentes, garajes con acceso en el área, trabajos de carga y descarga, taxis y ambulancias, que tendrán el correspondiente acceso habilitado en el área.

2.5. APARKALEKUAK.

Proposamen honekin, 242 aparkalekuk okupatzen duten zoru publiko eta erreka gune naturala itzuliko zaio herritarrari.

Aztertzeke geratzen da, ikuspegi orokor batetik, eta egoiliarrez gain gure herriaren erabiltzaile diren ehundaka gidarik duten aparkatzeko arazoa. Kaleko aparkalekuak gainezka egonda ere, guztionak diren bi parking publikoak (Biterikoa eta Laubidekoa) berrikusi behar dira, duten ahalmenaren arabera funtzionatu dezaten.

Gauzak horrela, eta gaur egun eraikita dauden parkinez gain sor daitezkeen beharrak aztertuz, Kondekuan egin daitezkeen parkina eraikitzea gomendagarri bihurtu liteke 100 aparkaleku irabazteko eta oinezkoen eta kotxeen arteko elkarbizitza bermatzeko.

2.5. APARCAMIENTOS

Mediante esta propuesta, se recupera un nuevo espacio público y natural en torno al río, ofreciéndoselo al peatón sin coche, y que actualmente es ocupado por 242 plazas de aparcamiento.

Queda pendiente de estudio, el problema que actualmente existe en torno al aparcamiento, que, desde una perspectiva más general, no sólo afecta a los residentes, sino al conjunto de conductores y usuarios habituales del municipio. Por tanto, y siendo que las plazas de aparcamiento que existen en la calle suelen estar completas, es necesaria una revisión de los dos parkings públicos que existen en el pueblo (Biteri y Laubide) para que los mismos funcionen plenamente y de acuerdo a sus capacidades.

En consecuencia, y en caso de que la capacidad de los actuales parkings fuera insuficiente, podría resultar recomendable la previsión de construir un parking en el entorno de Kondekua, para mantener 100 plazas de aparcamiento, garantizando la convivencia entre peatones y vehículos motores.