



SELLO

Registrado el 04/07/2025 a las 13:20
Nº de entrada 2350 / 2025

Diseño de regeneración de la Avenida de Gipuzkoa en Berriozar

Memoria Descriptiva



Julio 2025
por

Septiembre Arquitectura



BERRIOZAR

Código Seguro de Verificación: 7JAA AETH J2AQ VAVE WY42

250702_BER_MEMORIA DESCRIPTIVA AV GIPUZKOA Septiembre Arquitectura

La comprobación de la autenticidad de este documento y otra información está disponible en <https://sedeelectronica.berriozar.es/>

Pág. 1 de 22



SELO
Registrado el 04/07/2025 a las 13:20
Nº de entrada 2350 / 2025

Índice Memoria Descriptiva

1. Justificación Urbanística y Arquitectónica	2
Propuesta sobre la nueva conformación del espacio público	2
1.1. Objetivos Urbanísticos	2
1.2. Diseño de Espacios Verdes y Áreas de Ocio	2
1.3. Integración con el Entorno Urbano	3
1.4. Reorganización del Sistema Viario	3
1.5. Mobiliario Urbano y Equipamiento	4
1.6. Iluminación Pública	4
2. Relación con el Entorno y Calidad Ambiental	5
2.1. Objetivos Ambientales y de Sostenibilidad	5
2.2. Infraestructura Verde y Mejora de la Biodiversidad	5
Selección de Especies Vegetales a revisar en posteriores etapas del proyecto con el equipo de parques y jardines:	5
2.3. Pavimentos Permeables y Gestión Sostenible del Agua	6
2.4. Reducción de la Contaminación Acústica y Atmosférica	7
2.5. Creación de Zonas de Descanso y Socialización	7
2.6. Consideración de los Negocios Locales	8
3. Movilidad y Coordinación con el Transporte Público	9
3.1. Objetivos de Movilidad Sostenible	9
3.2. Carriles Bici y Fomento de la Movilidad Activa	9
3.3. Priorización del Tránsito Peatonal y Accesibilidad Universal	9
3.4. Integración con el Transporte Público	9
3.5. Reestructuración y racionalización de la circulación en la zona con dos opciones	10
3.6. Plazas de aparcamiento	11
4. Desarrollo por Fases de la Actuación	12
5. Viabilidad Técnica y Económica del Proyecto	13
5.1. Evaluación de Costos y Presupuesto	14
5.2. Optimización de Recursos	15
Optimización de elementos disponibles	15
6. Visión social y Urbanismo de Género	15
6.1. Participación Ciudadana y Organización del Proceso realiadadas.	15
6.1.1. Fases del Proceso de Participación Ciudadana	16
6.1.2. Organización y Facilitación	16
6.1.3. Evaluación del Proceso	17
6.1.4. Incorporación de las aportaciones recogidas durante el proceso participativo	17
6.2. Beneficios Sociales a Largo Plazo	19
6.2.1. Fomento de la Convivencia y Cohesión Social	19
6.2.2. Mejora de la Calidad de Vida	19
6.2.3. Revitalización de la Vida Urbana	20
6.2.4. Urbanismo de Género, Seguridad y Bienestar	20
7. Conclusión	21

Septiembre Arquitectura

1



BERRIOZAR

Código Seguro de Verificación: 7JAA AETH J2AQ VAVE WY42

250702_BER_MEMORIA DESCRIPTIVA AV GIPUZKOA Septiembre Arquitectura

La comprobación de la autenticidad de este documento y otra información está disponible en <https://sedeelectronica.berriozar.es/>

Pág. 2 de 22

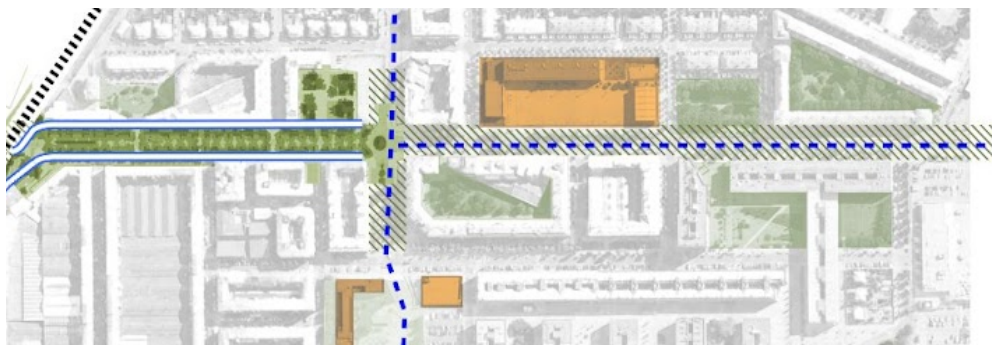


1. Justificación Urbanística y Arquitectónica

Propuesta sobre la nueva conformación del espacio público

1.1. Objetivos Urbanísticos

La presente propuesta tiene como objetivo principal transformar Avenida de Gipuzkoa de Berriozar en un espacio público de calidad, que no solo facilite la movilidad, sino que también promueva la interacción social, el esparcimiento y la integración con el entorno. Se busca crear un espacio que responda a las necesidades actuales y futuras de los ciudadanos, con un enfoque en la sostenibilidad, la inclusión y la resiliencia urbana.



1.2. Diseño de Espacios Verdes y Áreas de Ocio

El diseño incluye la creación de espacios verdes a lo largo de la calle, con la plantación de árboles autóctonos y especies vegetales que requieran bajo mantenimiento y contribuyan a la biodiversidad urbana. Estos espacios no solo mejorarán la calidad del aire, sino que también proporcionarán sombra, reduciendo la temperatura superficial y creando microclimas agradables para los usuarios.

Por motivos ecológicos, sostenibles y presupuestarios, se ha decidido mantener las líneas de árboles existentes en la calle que se han tomado como elemento fundamental en el diseño de la sección tipo de la calle. Estos árboles no solo forman parte del patrimonio natural de la zona, sino que también desempeñan un papel crucial en la regulación del microclima urbano, la captación de dióxido de carbono y la mejora de la calidad del aire. Además, su mantenimiento y preservación ayudan a reducir el impacto ambiental asociado con la eliminación de vegetación madura y la plantación de nuevos árboles. Al conservar estos árboles, se garantiza la continuidad del ecosistema local, al tiempo que se respeta la identidad paisajística de la calle.

Las áreas verdes estarán complementadas con zonas de ocio que incluirán áreas de juego para niños, espacios de ejercicio para adultos mayores y zonas de descanso. Estas áreas se distribuirán





de manera que se garantice la accesibilidad desde diferentes puntos de la calle, promoviendo su uso por parte de toda la comunidad.



1.3. Integración con el Entorno Urbano

El proyecto tiene en cuenta la necesidad de conectar la calle con los espacios adyacentes de manera fluida y coherente. Se promoverá la continuidad urbana mediante la ampliación de aceras, la eliminación de barreras arquitectónicas y la creación de pasos peatonales seguros y accesibles.

Se trabajará en la armonización de la nueva intervención con el entorno construido, respetando la escala y el carácter arquitectónico de las edificaciones existentes. Esto incluye la selección de materiales y colores que se integren visualmente con el contexto, así como la preservación de elementos históricos o de valor patrimonial presentes en la calle o en sus inmediaciones.

1.4. Reorganización del Sistema Viario

Objetivos:

- Reducir la congestión vehicular y priorizar el espacio para peatones y ciclistas.
- Crear un entorno más seguro y agradable para el tránsito peatonal.





Propuesta: Se plantea la reorganización del sistema viario, pasando de cuatro carriles rodados a dos. Esta medida permitirá dedicar más espacio a aceras amplias, carriles bici y zonas verdes, mejorando así la calidad del entorno urbano. La reducción del espacio destinado al tráfico motorizado también contribuirá a reducir la velocidad de los vehículos, mejorando la seguridad vial y disminuyendo la contaminación acústica y atmosférica.

Los dos carriles restantes serán suficientes para absorber el tráfico necesario, gracias a la implementación de medidas de calmado de tráfico y la promoción de alternativas de transporte más sostenibles. Esta reconfiguración viaria permitirá crear un entorno más centrado en las personas, donde el peatón sea el protagonista y se fomente un uso del espacio más inclusivo y participativo.

1.5. Mobiliario Urbano y Equipamiento

El mobiliario urbano se seleccionará en función de criterios de durabilidad, sostenibilidad y diseño. Se optará por materiales reciclables y de bajo impacto ambiental, como madera tratada, acero inoxidable y piedra natural. Además, el mobiliario se diseñará para ser inclusivo, con bancos adaptados para personas con movilidad reducida, fuentes de agua potable accesibles y señalización en braille para personas con discapacidad visual.

El equipamiento urbano incluirá la instalación de papeleras de reciclaje, estaciones de carga para bicicletas eléctricas y estaciones de autobús equipadas con paneles informativos digitales. Estos elementos contribuirán a crear un entorno urbano moderno, funcional y respetuoso con el medio ambiente.

1.6. Iluminación Pública

La iluminación es un elemento clave en la creación de un espacio urbano seguro y acogedor. Se instalarán luminarias LED de bajo consumo energético, con sistemas de control que permitan ajustar la intensidad lumínica en función de la hora del día y la presencia de personas. Además, se priorizará el uso de luminarias con diseño anti-deslumbramiento para evitar la contaminación lumínica y mejorar la visibilidad nocturna.

Se prestará especial atención a la iluminación de las zonas peatonales, pasos de cebra y cruces, con el objetivo de mejorar la seguridad vial y peatonal. Asimismo, se incorporarán luminarias de baja





altura en las zonas ajardinadas para resaltar los elementos paisajísticos y crear un ambiente nocturno agradable.

2. Relación con el Entorno y Calidad Ambiental

2.1. Objetivos Ambientales y de Sostenibilidad

La intervención urbanística propuesta busca mejorar la calidad ambiental del área, abordando tanto los aspectos de sostenibilidad como de resiliencia frente a los efectos del cambio climático. La creación de espacios verdes, la implementación de infraestructuras sostenibles y la reducción de la contaminación son pilares fundamentales del proyecto.

2.2. Infraestructura Verde y Mejora de la Biodiversidad

La infraestructura verde propuesta incluye la plantación de árboles de diferentes especies, seleccionados por su capacidad de adaptación al clima local, su bajo requerimiento hídrico y su aporte a la biodiversidad. La disposición de los árboles se ha planificado para maximizar la sombra en verano y permitir la entrada de luz solar en invierno, mejorando el confort térmico de los peatones a lo largo del año.

Además, se implementarán jardines de lluvia y áreas de vegetación densa en puntos estratégicos para facilitar la infiltración de agua de lluvia y reducir el riesgo de inundaciones. Estos espacios actuarán como filtros naturales, mejorando la calidad del agua que recarga los acuíferos y reduciendo la carga sobre el sistema de drenaje urbano.

La infraestructura verde propuesta incluye la plantación de árboles, arbustos y plantas decorativas autóctonas, seleccionadas por su capacidad de adaptación al clima local, su bajo requerimiento hídrico y su aporte a la biodiversidad. Estas especies no solo embellecerán el entorno urbano, sino que también contribuirán a mejorar la calidad del aire, regular la temperatura y proporcionar hábitats para la fauna local.

Selección de Especies Vegetales a revisar en posteriores etapas del proyecto con el equipo de parques y jardines:

Árboles:

1. Encina (*Quercus ilex*)
2. Roble común (*Quercus robur*)
3. Fresno común (*Fraxinus excelsior*)
4. Almez (*Celtis australis*)
5. Arce de Montpellier (*Acer monspessulanum*)
6. Olmo de montaña (*Ulmus glabra*)
7. Madroño (*Arbutus unedo*)





SELLO

Registrado el 04/07/2025 a las 13:20
Nº de entrada 2350 / 2025

8. **Cerezo silvestre (*Prunus avium*)**
9. **Sauce blanco (*Salix alba*)**
10. **Aliso (*Alnus glutinosa*)**

Estos árboles se distribuirán estratégicamente a lo largo de la calle, proporcionando sombra y creando un corredor verde que conecte visual y funcionalmente con otras áreas naturales de la zona.

Arbustos:

1. **Boj (*Buxus sempervirens*)**
2. **Espino albar (*Crataegus monogyna*)**
3. **Brezo (*Erica arborea*)**
4. **Jara (*Cistus ladanifer*)**
5. **Aulaga (*Genista scorpius*)**
6. **Retama negra (*Cytisus scoparius*)**
7. **Endrino (*Prunus spinosa*)**
8. **Lentisco (*Pistacia lentiscus*)**
9. **Laurel (*Laurus nobilis*)**
10. **Madreselva (*Lonicera periclymenum*)**

Los arbustos serán utilizados para delimitar áreas de descanso, bordear caminos peatonales y proporcionar color y textura al diseño paisajístico.

Plantas Decorativas:

1. **Lavanda (*Lavandula stoechas*)**
2. **Tomillo (*Thymus vulgaris*)**
3. **Romero (*Rosmarinus officinalis*)**
4. **Salvia (*Salvia officinalis*)**
5. **Milamores (*Jasminum fruticans*)**
6. **Campanilla (*Campanula latifolia*)**
7. **Oreja de oso (*Stachys byzantina*)**
8. **Geranio silvestre (*Geranium robertianum*)**
9. **Violeta (*Viola odorata*)**
10. **Digitalis purpurea (*Dedalera*)**

Estas plantas decorativas se utilizarán en jardineras, parterres y espacios abiertos, aportando un componente estético y aromático al entorno urbano, así como un refugio para insectos polinizadores y otras especies beneficiosas.

Esta selección de especies autóctonas asegura que el proyecto se integre armoniosamente con el entorno natural de Berriozar, promoviendo la sostenibilidad y la resiliencia del espacio urbano.

2.3. Pavimentos Permeables y Gestión Sostenible del Agua





Se optará por el uso de pavimentos permeables en las aceras y en las zonas de estacionamiento, lo que permitirá la infiltración del agua de lluvia y contribuirá a la recarga de los acuíferos. Esta estrategia es fundamental para mitigar el riesgo de inundaciones y para promover una gestión sostenible del agua en la ciudad.

Además, se integrarán sistemas de captación y almacenamiento de aguas pluviales que podrán ser reutilizadas para el riego de las áreas verdes, reduciendo así el consumo de agua potable y fomentando un uso eficiente de los recursos hídricos.

TABLA DE SUPERFICIES					
Asfalto				3.526	m2
Baldosa de hormigón				4.289	m2
Pavimento de junta verde				1.637	m2
Carril bici				1.037	m2
Pavimento drenante aparcamiento				672	m2
Parterre vegetación				1.348	m2
Losa de granito				484	m2
Hormigón desactivado pasos de peatones				613	m2
Otros (Bordillos, etc)				700	m2
TOTAL				14.306	m2

2.4. Reducción de la Contaminación Acústica y Atmosférica

La reducción de la contaminación acústica es un aspecto prioritario en la propuesta. Se implementarán barreras vegetales y pavimentos fonoabsorbentes en las zonas de mayor tráfico para mitigar el ruido generado por los vehículos. Además, la promoción de la movilidad peatonal y ciclista, así como la integración de carriles exclusivos para el transporte público, contribuirá a la reducción de la contaminación atmosférica.

Se promoverá el uso de vehículos eléctricos mediante la instalación de puntos de recarga y la adecuación de espacios de estacionamiento preferencial para este tipo de vehículos. Estas medidas, junto con el incremento de la vegetación, ayudarán a reducir las emisiones de CO2 y mejorar la calidad del aire en la zona.

2.5. Creación de Zonas de Descanso y Socialización

La creación de espacios de socialización es clave para fomentar la vida comunitaria y mejorar la calidad de vida de los residentes. Se diseñarán áreas de descanso con bancos ergonómicos y zonas de sombra, que inviten a la permanencia y al encuentro social.



Estas zonas se ubicarán estratégicamente para aprovechar las vistas y los elementos naturales existentes, creando microclimas





SELLO

Registrado el 04/07/2025 a las 13:20
Nº de entrada 2350 / 2025

agradables y protegiendo a los usuarios del ruido y del tráfico. Además, se integrarán puntos de información y de arte urbano que refuercen la identidad del barrio y promuevan la cultura local.

2.6. Consideración de los Negocios Locales

Objetivos:

- Integrar las necesidades de los negocios locales en el diseño urbano, mejorando su accesibilidad y atractivo para los clientes.
- Fomentar un entorno que potencie la actividad comercial y social, especialmente en los establecimientos con terrazas y áreas de servicio exterior.

Propuesta: Se ha tenido especial consideración con los negocios locales, particularmente aquellos que disponen de terrazas, como bares y cafeterías. Las aceras se han ampliado de manera que permiten la instalación de terrazas sin obstruir el paso peatonal, manteniendo un flujo cómodo y seguro para los transeúntes.

Además, se han diseñado espacios adyacentes a estos negocios que funcionan como zonas de estancia y socialización, con mobiliario urbano complementario que invita a los usuarios a disfrutar del entorno. La presencia de árboles y vegetación cercana a estas áreas contribuirá a crear ambientes más agradables y atractivos, incentivando la afluencia de clientes y mejorando la experiencia de los usuarios.

La reorganización del tráfico también ha sido pensada para mejorar el acceso a estos negocios, facilitando paradas breves y accesos a pie. La propuesta busca no solo mantener, sino potenciar la actividad económica local, creando un entorno favorable para los comerciantes y atractivo para los visitantes.

Fomento de la actividad: El nuevo diseño urbano tiene entre sus prioridades la recuperación y la potenciación de la actividad vecinal y comercial de la avenida. Con sus muy amplias aceras, las zonas de reposo y su condición de refugio climático la hacen ideal para atraer peatones, favorecer los encuentros vecinales en sus bancos y además acoger mobiliario urbano que atraiga nuevos usuarios del espacio público, como son zonas de juegos infantiles o elementos de gimnasia para gente mayor, favoreciendo la intergeneracionalidad del espacio público.

Además, la aparición de nuevos espacios en las aceras así como el aumento del flujo de peatones comportará la revitalización del tejido comercial de la Avenida, actualmente muy mermado. La creación de un entorno atractivo, con espacios pensados para el esparcimiento, genera las condiciones ideales para la revitalización de los bares y comercios de proximidad existentes, así como la puesta en marcha de nuevos, aprovechando la amplia disponibilidad de locales que las edificaciones disponen. Estos nuevos negocios no solo contribuirán a dinamizar la economía vecinal de proximidad, sino que también revertirán en la revitalización de la zona, atrayendo a residentes y visitantes, consolidando así la avenida de Guipúzcoa como la espina dorsal del centro de Berriozar, un punto de referencia dentro de la localidad.





SELLO

Registrado el 04/07/2025 a las 13:20
Nº de entrada 2350 / 2025

3. Movilidad y Coordinación con el Transporte Público

3.1. Objetivos de Movilidad Sostenible

El diseño de la calle se centra en la promoción de una movilidad sostenible, priorizando la circulación en bicicleta y vehículos de movilidad personal y mejorando la accesibilidad al transporte público. La propuesta busca reducir la dependencia del automóvil privado, favoreciendo alternativas más sostenibles y eficientes.

3.2. Carriles Bici y Fomento de la Movilidad Activa

Se propone la creación de carriles bici segregados, con un ancho suficiente para garantizar la seguridad de los ciclistas y permitir un flujo continuo. Estos carriles se conectarán con la red existente de ciclovías, facilitando los desplazamientos en bicicleta tanto dentro del barrio como hacia otras zonas de la ciudad.

Para fomentar el uso de la bicicleta, se instalarán aparcamientos seguros en puntos estratégicos, como paradas de transporte público. Además, se considerará la inclusión de estaciones de bicicletas compartidas, integradas en el sistema de transporte público local. Las posiciones más favorables para estos puntos de aparcamiento serán consensuadas con los vecinos en las jornadas de participación.

3.3. Priorización del Tránsito Peatonal y Accesibilidad Universal

El tránsito peatonal se priorizará mediante la ampliación de aceras y la creación de pasos peatonales elevados que mejoren la seguridad en los cruces. Se garantizará la accesibilidad universal, eliminando barreras arquitectónicas y adaptando el diseño a las necesidades de personas con discapacidad, adultos mayores y niños. Se crea una situación de plataforma única para los recorridos peatonales, que adquieren la máxima prioridad, frente al tráfico rodado que es el que se ha de adaptar a los cambios de rasante, reduciendo así la velocidad punta y favoreciendo la seguridad de los pasos de peatones.

Las aceras estarán equipadas con pavimento podotáctil en las zonas de cruce y con plataforma única para facilitar el acceso a personas con movilidad reducida según la normativa vigente. Además, se instalará semáforo sonoro en el cruce justo anterior a las vías y señalización táctil para mejorar la orientación de personas con discapacidad visual.

3.4. Integración con el Transporte Público

Septiembre Arquitectura

9



BERRIOZAR

Código Seguro de Verificación: 7JAA AETH J2AQ VAVE WY42

250702_BER_MEMORIA DESCRIPTIVA AV GIPUZKOA Septiembre Arquitectura

La comprobación de la autenticidad de este documento y otra información está disponible en <https://sedeelectronica.berriozar.es/>

Pág. 10 de 22



La coordinación con la Mancomunidad es fundamental para asegurar una adecuada integración del transporte público en el nuevo diseño de la calle.

Se mantiene el trazado recto y directo para la línea ya presente en la zona, la L16, incluso evitando la necesidad de giros más forzados en rotondas innecesarias (con la facilidad de circulación que comporta, así como la ganancia de espacio para los peatones)

Se ofrece una solución sin apartaderos, que evita conflictos con el carril bici y ofrece amplias plataformas de espera para los usuarios. Con ello se recalca la prioridad del transporte público frente al tráfico de vehículos privados, evitando las maniobras innecesarias de los autobuses.

Se prevé la adecuación de las paradas de autobús, con la instalación de marquesinas que protejan a los usuarios de las inclemencias del tiempo, y la implementación de paneles informativos digitales que indiquen los tiempos de llegada y salida de los vehículos.

Se trabajará en la optimización de las rutas y frecuencias del transporte público, considerando las nuevas dinámicas de movilidad que se generarán a partir de la propuesta y de las jornadas de participación ciudadana.

3.5. Reestructuración y racionalización de la circulación en la zona con dos opciones

La posición de los pasos de peatones y las incorporaciones de o hacia las calles perpendiculares se estudia para que el mismo cruce de peatones facilite los giros de los vehículos sin necesidad de semaforización.

Opción 01: Se mantiene la dirección del tráfico actual en la Calle San Agustín con la integración de un giro a la izquierda con un tercer carril de espera que apenas altera la percepción de la sección de la avenida, evitando que la imagen de esta dependa del tráfico privado. De esta forma, se mantiene la imagen de la arbolada como imagen estructurante del espacio público.





Opción 02: Cambio de sentido del tráfico en la Calle San Agustín.



En ambos casos se eliminan las circulaciones duplicadas, rotondas anti urbanas y se crea una circulación más intuitiva y sencilla.

3.6. Plazas de aparcamiento

En el proyecto de urbanización, se ha realizado un estudio detallado sobre la necesidad y disposición de las plazas de aparcamiento, con el objetivo de equilibrar la demanda de estacionamiento con la prioridad otorgada al peatón y a los espacios públicos.

Mantenimiento y Reducción de Impacto Visual:

- **Conservación del 84% de las plazas existentes:** Se ha conseguido mantener un 84% de las plazas de aparcamiento actuales, lo que responde a las necesidades de los residentes y visitantes, sin comprometer la funcionalidad y estética del espacio público.

COMPARATIVA NÚMERO DE PLAZAS DE APARCAMIENTO			
	PLAZAS ACTUALES	PLAZAS PROYECTO	
Avd. de Guipuzkoa	83	48	
Parking del Maitena	33	37	
c/ San Agustín	21	10	
c/ Lekoartea	0	14	
c/ Iruñalde	0	3	
c/ Kaleberri	0	3	
c/ Errekerte	0	0	
TOTAL	137	115	
	100%	84%	

- **Aparcamiento en cordón paralelo:** Las plazas se disponen en cordón paralelo a la calzada en lugar de en batería, una solución que reduce la presencia visual de los





SELLO

Registrado el 04/07/2025 a las 13:20
Nº de entrada 2350 / 2025

vehículos y minimiza su impacto en el entorno urbano. Este enfoque evita que el aparcamiento forme una barrera visual y física integrando las plazas en la estructura verde del entorno.

- **Solución cívica y urbana:** Al optar por el aparcamiento en cordón paralelo, se refuerza el carácter urbano y cívico del espacio, priorizando el uso peatonal y la fluidez visual, en contraposición a las soluciones más invasivas y menos estéticas como el aparcamiento en batería.

Integración con el Drenaje Sostenible:

- **Plazas permeables y drenaje:** Las plazas de aparcamiento se han diseñado con pavimentos permeables que participan del sistema de drenaje sostenible, ayudando a gestionar el agua de lluvia de manera eficiente y reduciendo el riesgo de inundaciones en la zona. Este enfoque no solo es funcional, sino que también contribuye a la sostenibilidad ambiental del proyecto.

Adaptabilidad y Futuro:

- **Plazas reversibles:** En previsión de posibles cambios en la demanda de estacionamiento en el futuro, estas plazas se han diseñado para ser fácilmente reversibles en espacio público. Si en el futuro la necesidad de aparcamiento se reduce debido a un mayor uso del transporte público o la adopción de nuevas tecnologías de movilidad, estas áreas podrán ser transformadas rápidamente en zonas peatonales, espacios verdes o áreas recreativas.

Consideración de los Parkings Privados:

- **Accesos y diseño adaptado:** Se ha tenido en cuenta la existencia de parkings privados en los bloques de viviendas a la hora de diseñar los accesos y el espacio urbano circundante. Esto garantiza que los residentes mantengan un acceso fácil y directo a sus aparcamientos privados, mientras que el diseño urbano se integra de manera coherente con el resto de la infraestructura pública.

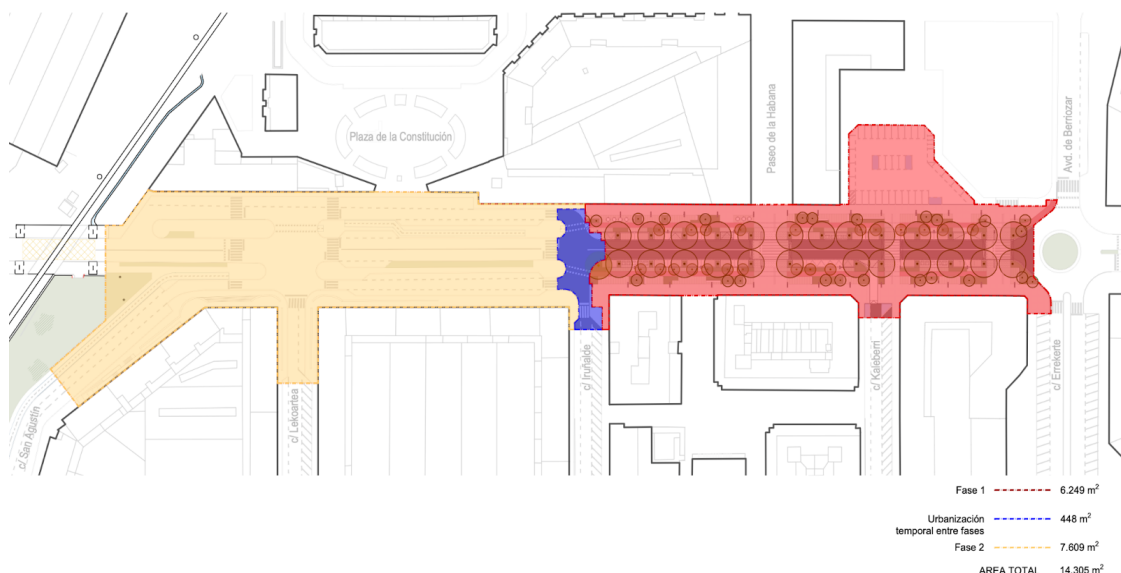
4. Desarrollo por Fases de la Actuación

El desarrollo del proyecto de urbanización de la calle se planificará en cuatro fases distintas para asegurar una ejecución eficiente, el uso y circulación de la calle durante el periodo de obra y optimizar el uso de recursos y el presupuesto disponible. Esta división en fases permitirá una mejor coordinación de los trabajos, minimizando el impacto en la comunidad y garantizando la calidad y sostenibilidad del proyecto.





SELO
Registrado el 04/07/2025 a las 13:20
Nº de entrada 2350 / 2025



Se propone dividir el proyecto en 2 partes (ver esquema), dos de manera longitudinal y otras dos de manera transversal. De esta forma conseguimos completar lo antes posible una fase completa así comercios, bares y restaurantes, puedan abrir sus puertas y aprovechar las nuevas características de la calle cuanto antes.

De esta forma se pretende facilitar la sucesión de las fases de obras pero sobre todo asegurar la coherencia de la actuación aún en caso de parón intermedio entre fases, ya que se mantendrá una sección continua a ambos lados, en vez de tramos de calle renovados y otros por renovar.

A su vez, se proponen dos fases auxiliares:

- **Fase A:** Nueva plaza del Maitane en la que se propone una actuación en línea con los objetivos ambientales y ecológicos de la avenida
- **Fase B:** Pasarela sobre la vía y nuevo parque, una actuación que da continuidad a la avenida hacia una gran zona verde de uso ciudadano.





5. Viabilidad Técnica y Económica del Proyecto

La viabilidad técnica y económica del proyecto es fundamental para garantizar su ejecución exitosa dentro del presupuesto. Este punto detalla los aspectos clave que valoran la correcta implementación de las fases del proyecto con un presupuesto lo más realista posible dentro de una fase de anteproyecto.

5.1. Evaluación de Costos y Presupuesto

Desglose del Presupuesto de Ejecución Material (PEM) estimado actualizado según modificaciones solicitadas:

PPRESUPUESTO EJECUCION MATERIAL		
Partida General	Subpartida	Costo Total
1. Trabajos previos		
	Retirada de Mobiliario Urbano	10.951,50 €
	Derribos	132.535,50 €
2. Sistema viario		
	Pavimentación	480.525,00 €
	Señalización Viaria	16.315,50 €
3. Pavimentacion Peatonal		
	Pavimento semiduro	335.250,00 €
	Pavimento duro	379.950,00 €
4. Operaciones topograficas de nivelación superficies en calle San Agustín		
	Muros de contención	29.725,50 €
	Losas	23.467,50 €
5. Iluminacion		
	Desmontaje y retirada	8.269,50 €
	Coductos eléctricos	134.547,00 €
	Puntos de luz	127.842,00 €
	Cuadro de iluminacion	20.562,00 €
6. Jardineria		
	Jardineria	134.100,00 €
7. Mobiliario Urbano		
	Elementos Urbanos	51.852,00 €
8. Semaforizacion		
	Desmontaje y retirada	7.152,00 €
	Conductos electricos	22.350,00 €
	Puntos de semaforizacion	11.175,00 €
9. Resolucion de servicios afectados		
	Agua potable	17.880,00 €
	Adaptacion Saneamiento existente	55.875,00 €
	Telecomunicaciones	18.774,00 €
	Red electrica	32.184,00 €
	Gas	19.221,00 €
10. Gestio de Residuos		
	Construccion	670,50 €
	Derribo	135.217,50 €
11. Seguridad y salud		
	Equipos de proteccion individual	1.788,00 €
	Sistemas de proteccion colectiva	6.481,50 €
	Implantacion provisional del personal deobra	12.292,50 €
	Viarios	17.209,50 €
12. Imprevistos		
	5% del costo total	112.208,18 €
	TOTAL ESTIMADO	2.356.371,68 €
	M2 a intervenir	14.306,00
	€/m2	164,71 €





SELLO

Registrado el 04/07/2025 a las 13:20
Nº de entrada 2350 / 2025

5.2. Optimización de Recursos

La optimización de recursos es clave para garantizar que el proyecto se ejecute de manera eficiente. Esta sección detalla las estrategias para maximizar la eficiencia y minimizar los costos durante la ejecución del proyecto.

Optimización de elementos disponibles

- **Uso al máximo de lo preexistente:**
 - La propuesta de pavimentación de la acera y las vialidades se sitúa en la medida de lo posible sobre la cota existente, evitando eliminar subbases de hormigón (gestión de residuos, contaminación acústica y reducción de consumo de hormigón nuevo)
 - Se mantienen al máximo y se incluyen en el diseño los árboles existentes
- **Maximización de zonas verdes:** Se priorizarán las áreas verdes tanto para que la calle sea mucho más amable, fresca y natural, como porque su ejecución es más económica que la pavimentación dura.

Materiales Locales y Sostenibles:

- **Preferencia por materiales locales:** La selección de materiales de origen local reduce los costos asociados con el transporte y las emisiones de carbono, y apoya a la economía regional. Ejemplos incluyen pavimentos, ladrillos y piedras de canteras cercanas.
- **Uso de materiales sostenibles:** Se priorizarán materiales reciclables y de bajo impacto ambiental, materiales de ciclo cerrado y Cradle to Cradle, madera reutilizada o certificada, priorización de piedra frente a hormigón y evitar las subbases de hormigón. Esto no solo contribuye a la sostenibilidad del proyecto, sino que puede reducir costos a largo plazo debido a la durabilidad y menor necesidad de mantenimiento.

6. Visión social y Urbanismo de Género

6.1. Participación Ciudadana y Organización del Proceso realiadadas.

La participación ciudadana es un elemento clave para asegurar que el proyecto de urbanización refleje las necesidades y deseos de la comunidad de Berriozar. Este enfoque no solo fortalece la relación entre los habitantes y su entorno, sino que también garantiza la aceptación y el uso efectivo de los nuevos espacios públicos. A continuación, se describe cómo se podría organizar este proceso de participación. En este documento se recogen las principales demandas realizadas por la ciudadanía.





SELLO

Registrado el 04/07/2025 a las 13:20
Nº de entrada 2350 / 2025

6.1.1. Fases del Proceso de Participación Ciudadana

Fase 1: Diagnóstico Participativo

- **Encuestas y cuestionarios:** Al inicio del proyecto, se realizarán encuestas y cuestionarios a los residentes y comerciantes locales para identificar sus necesidades, preocupaciones y aspiraciones respecto al espacio público. Estas herramientas permitirán recoger una amplia variedad de opiniones y garantizar que todos los sectores de la comunidad estén representados.
- **Reuniones de barrio:** Se organizarán reuniones abiertas en diferentes puntos de la comunidad para discutir los resultados de las encuestas y fomentar el diálogo entre los residentes. Estas reuniones serán una oportunidad para que los ciudadanos expresen sus ideas y para que el equipo del proyecto pueda recoger sugerencias directamente.

Fase 2: Diseño Colaborativo

- **Talleres participativos:** En esta fase, se organizarán talleres en los que los ciudadanos, junto con arquitectos y urbanistas, podrán colaborar en la creación del diseño final del proyecto. Estos talleres permitirán que los participantes exploren diferentes opciones de diseño, propongan mejoras y lleguen a un consenso sobre las soluciones más adecuadas.
- **Presentación de propuestas:** Los resultados de los talleres serán presentados a la comunidad en reuniones públicas, donde se podrá discutir y refinar aún más las propuestas. Esta etapa es crucial para asegurar que el diseño final refleje las prioridades de los ciudadanos.

Fase 3: Evaluación y Retroalimentación

- **Revisión comunitaria:** Antes de la implementación del proyecto, se organizarán sesiones de revisión donde se presentará el diseño final a la comunidad para una última ronda de comentarios. Esto permite realizar ajustes finales antes de la ejecución.
- **Mecanismos de retroalimentación continua:** Durante y después de la construcción, se establecerán canales de comunicación para que los residentes puedan dar su opinión sobre el desarrollo del proyecto y cualquier necesidad de ajuste que pueda surgir. Estos canales incluirán una línea directa, un portal web específico para el proyecto y reuniones periódicas.

6.1.2. Organización y Facilitación

Equipo de Facilitadores:

- **Facilitadores locales:** Se seleccionará un equipo de facilitadores formado por personas con experiencia en mediación comunitaria y participación ciudadana. Este equipo será responsable de organizar y moderar las reuniones, talleres y encuestas, asegurando que el proceso sea inclusivo y que todas las voces sean escuchadas.





SELLO

Registrado el 04/07/2025 a las 13:20
Nº de entrada 2350 / 2025

- **Colaboración con organizaciones locales:** Se buscará la colaboración con asociaciones vecinales, ONGs y otros grupos comunitarios que puedan aportar su conocimiento local y ayudar a movilizar a los residentes para participar en el proceso.

Herramientas de Comunicación:

- **Difusión y convocatoria:** Se utilizarán diversos medios para informar a la comunidad sobre el proceso participativo, incluyendo redes sociales, boletines locales, carteles en espacios públicos y anuncios en medios de comunicación locales.
- **Transparencia y acceso a la información:** Todos los documentos, resultados de las encuestas, propuestas de diseño y decisiones tomadas durante el proceso se harán públicos y estarán accesibles para la comunidad en un portal web dedicado al proyecto.

Inclusión y Diversidad:

- **Accesibilidad:** Se asegurará que las reuniones y talleres sean accesibles para todas las personas, incluyendo aquellas con movilidad reducida, y que se ofrezcan opciones de participación para quienes no puedan asistir en persona, como encuestas en línea o foros virtuales.
- **Diversidad de voces:** Se harán esfuerzos específicos para involucrar a grupos tradicionalmente subrepresentados, como jóvenes, personas mayores, inmigrantes y personas con discapacidades, asegurando que sus perspectivas se integren en el proyecto.

6.1.3. Evaluación del Proceso

Informe de Resultados:

- **Documentación y reporte:** Al finalizar el proceso participativo, se elaborará un informe detallado que documente las actividades realizadas, las contribuciones de la comunidad y cómo estas se han integrado en el proyecto final. Este informe será compartido con la comunidad y las autoridades locales.

Lecciones Aprendidas:

- **Reflexión y mejora:** Después de la implementación del proyecto, se llevará a cabo una evaluación del proceso participativo para identificar lecciones aprendidas y áreas de mejora para futuros proyectos. Esto permitirá fortalecer la metodología de participación ciudadana en Berriozar y replicar las mejores prácticas en otros proyectos.

6.1.4. Incorporación de las aportaciones recogidas durante el proceso participativo

A continuación se detallan las principales consideraciones recogidas y la respuesta técnica del equipo redactor, así como su grado de incorporación en la presente fase del proyecto:





SELLO

Registrado el 04/07/2025 a las 13:20
Nº de entrada 2350 / 2025**1. Plazas de aparcamiento**

Se mantiene el 84%, (originalmente se pedía un mínimo de 80%) de plazas de aparcamiento considerando la incorporación de plazas en batería en el tramo norte, donde el ancho disponible lo permite sin comprometer la sección peatonal. En el tramo sur, el espacio adicional se destina a resolver los desniveles transversales. Se mantienen los accesos al aparcamiento existente en la plaza Sorgiñe.

2. Diseño del carril bici unidireccional

Se mantiene el carácter unidireccional del carril bici por criterios de seguridad vial:

- Reducción de cruces entre ciclistas.
- Mejora de la percepción peatonal al facilitar la previsibilidad de circulación.
- Mayor coherencia con la estructura de aceras y sección urbana.

Esta configuración favorece una circulación más fluida y segura, tanto para ciclistas como para peatones.

3. Pasos de peatones e iluminación

Se prevé dotar los pasos de peatones con iluminación específica y señalización vertical conforme a normativa. En fases posteriores se ajustarán niveles de iluminación para garantizar confort y seguridad.

4. Ejecución por fases

Se contempla un plan de ejecución por fases, por tramos completos, para garantizar la funcionalidad urbana durante las obras.

5. Ancho de calzada (anexo comentarios movilidad)

Se corrige la sección viaria a 3,50 m por carril, conforme a las indicaciones de los servicios de movilidad, garantizando el tránsito de vehículos pesados, autobuses y servicios municipales.

- Transporte MPC (Transporte Privado Complementario de Mercancías) se mantiene la actual parada de taxi.

6. Vegetación y visibilidad

La selección vegetal se ajusta para evitar obstrucciones visuales:

- Arbolado con cruz mínima superior a 2,20 m desde vivero.
- Especies arbustivas de porte controlado (≤ 1 m) sin necesidad de poda frecuente y poco riego. Se toma como referencia la calidad ambiental de la calle Etxaburua, incorporando además zonas de estancia, biodiversidad y usos compatibles con la vegetación proyectada

7. Equipamiento urbano

Se incorporan al anteproyecto un aumento de elementos solicitados como bancos, fuentes de agua potable y aseos públicos, distribuidos estratégicamente a lo largo del trazado.

8. Accesibilidad y tratamiento de pendientes

Se eliminan barreras arquitectónicas que actualmente dificultan la movilidad de personas que utilizan medios de transporte con ruedas, La nueva posición más alejada de la fachada reducirá su impacto como silletas de bebé o sillas de ruedas. Las rampas proyectadas no superan el 6% de pendiente longitudinal. Se mantienen escaleras en la calle San Agustín como alternativa rápida, y accesos a cota en la avenida para garantizar accesibilidad universal.

9. Iluminación desde fachada

Se descarta la instalación exclusiva de luminarias en fachada debido a la interferencia del arbolado proyectado. Se propone una doble línea de iluminación:





SELLO

Registrado el 04/07/2025 a las 13:20
Nº de entrada 2350 / 2025

- Luminarias principales para vial.
- Luminarias secundarias, de menor altura, para aceras y zonas de estancia.

10. Cambios en la dirección del tráfico

Se incorpora una propuesta alternativa con cambio de dirección en calles San Agustín y Lekoartea, que será analizada en coordinación con los servicios técnicos municipales en fases posteriores del desarrollo del proyecto.

11. Gestión del agua y sostenibilidad ambiental.

Para la eficiencia en costes, se consideran los puntos de drenajes acutlaes y se distribuyen las pendientes para que el 100% del agua de lluvia se redirija a un colector o aun pavimento drenante lo que no solo permitiría reducir encharcamientos, sino que también contribuiría a mejorar la sostenibilidad ambiental del área.

12. Gestión de residuos

Se ubican los contenedores para que ninguna persona residente tenga que caminar más de 80 metros hasta el contenedor más cercano y se reubican de manera estratégica para evitar su impacto en la actividad comercial.

6.2. Beneficios Sociales a Largo Plazo

El proyecto de urbanización de la calle no solo se concibe como una mejora en la infraestructura física, sino también como una herramienta para generar beneficios sociales significativos para la comunidad de Berriozar. A continuación, se detallan los impactos sociales positivos que se esperan lograr:

6.2.1. Fomento de la Convivencia y Cohesión Social

Creación de Espacios de Encuentro:

- **Áreas de socialización:** La creación de espacios públicos bien diseñados, como plazas, parques y zonas de descanso, facilitará la interacción entre los vecinos. Estos espacios invitan a la comunidad a reunirse, fortalecer lazos y compartir experiencias, promoviendo un sentido de pertenencia.
- **Actividades comunitarias:** Las nuevas instalaciones permiten la organización de eventos culturales, mercados locales y actividades recreativas, lo que enriquece la vida comunitaria y brinda oportunidades para la participación activa de todos los residentes.

6.2.2. Mejora de la Calidad de Vida

Acceso a Espacios Verdes y Recreativos:

- **Entorno saludable:** La inclusión de áreas verdes y espacios peatonales contribuye a mejorar la salud física y mental de los habitantes. Los árboles y las plantas ayudan a reducir la contaminación del aire y proporcionan un ambiente más tranquilo y agradable.





SELLO

Registrado el 04/07/2025 a las 13:20
Nº de entrada 2350 / 2025

- **Promoción de la actividad física:** La incorporación de carriles bici, zonas de ejercicio y áreas peatonales fomenta un estilo de vida más activo y saludable, reduciendo el sedentarismo y mejorando el bienestar general de la población.

Accesibilidad Universal:

- **Diseño inclusivo:** El proyecto se ha planificado para garantizar la accesibilidad universal, asegurando que todas las personas, incluidas aquellas con movilidad reducida, puedan disfrutar del espacio público. Esto incluye la eliminación de barreras arquitectónicas y la implementación de elementos de diseño adaptado.

6.2.3. Revitalización de la Vida Urbana

Impulso a la Participación Ciudadana:

- **Involucramiento de la comunidad:** Durante el proceso de planificación y ejecución del proyecto, se ha promovido la participación activa de los residentes a través de consultas y talleres. Esto ha permitido que las necesidades y deseos de la comunidad se reflejen en el diseño final, fortaleciendo el sentido de propiedad y cuidado del espacio público.
- **Espacios adaptados a la diversidad:** Los nuevos espacios están diseñados para ser multifuncionales y adaptables a las diversas necesidades de la población, desde niños hasta adultos mayores, lo que garantiza que todos los grupos puedan disfrutar de la infraestructura urbana.

Revalorización del Patrimonio Cultural:

- **Integración de elementos culturales:** El proyecto incluye la conservación y realce de elementos patrimoniales y culturales de la zona, como monumentos, obras de arte locales o referencias históricas, fortaleciendo la identidad cultural de la comunidad.
- **Educación y conciencia:** La revitalización del entorno urbano también servirá como una plataforma educativa para sensibilizar a la comunidad sobre la importancia de la sostenibilidad, el respeto por el entorno y la conservación del patrimonio.

6.2.4. Urbanismo de Género, Seguridad y Bienestar

Ambientes Seguros y Atractivos:

- **Iluminación y vigilancia:** La implementación de un sistema de iluminación pública eficiente y la apertura de espacios visibles y transitados contribuyen a la percepción de seguridad en la zona, disuadiendo actos delictivos y creando un ambiente más seguro para todos.
- **Diseño para la seguridad:** El diseño de los espacios públicos se ha realizado teniendo en cuenta principios de diseño defensivo, asegurando que las áreas sean visibles y accesibles, lo que mejora la seguridad y el confort de los usuarios.





SELLO

Registrado el 04/07/2025 a las 13:20
Nº de entrada 2350 / 2025

7. Conclusión

La propuesta presentada para la regeneración de la Avenida de Gipuzkoa en Berriozar parte de una visión integral del espacio público como infraestructura urbana fundamental para la cohesión social, la movilidad sostenible y la mejora de la calidad ambiental. El diseño desarrollado responde a los objetivos establecidos, articulando soluciones que equilibran la accesibilidad, la seguridad vial, la confortabilidad peatonal y ciclista, así como la incorporación de elementos naturales y equipamientos que favorecen el uso inclusivo y cotidiano del espacio.

A lo largo del proceso se han integrado aportaciones recogidas en el marco de la participación ciudadana, lo cual ha enriquecido la propuesta y reforzado su anclaje en las necesidades reales de la comunidad. La nueva conformación de la avenida, mediante una sección adaptada, una vegetación controlada, una gestión eficiente del tráfico y una atención especial a la diversidad funcional, permite avanzar hacia un modelo urbano más sostenible, resiliente y centrado en las personas.

Este anteproyecto establece las bases técnicas, espaciales y funcionales para su desarrollo en fases posteriores, garantizando la viabilidad de su ejecución y su capacidad de transformación en un eje urbano referencial para Berriozar.

