



GABIRIAKO UDALA

**CONEXIÓN DEL A.I.U.4. FRONTOI-ALDE
CON LA CARRETERA GI-3381 A GABIRIA
- GABIRIA -**

GABIRIA. Octubre 2025ko Urria

1.- DESCRIPCIÓN DE LA INTERVENCIÓN.

El casco urbano de Gabiria se encuentra situado en la mitad este del término municipal y es uno de los enclaves urbanos existentes en el municipio y toma el nombre principal al emplazarse en su interior los edificios y servicios principales, el Ayuntamiento, la eskola Balentzategi, la Iglesia de Ntra Sra de la Asunción, el Ostatu (antiguo Ayuntamiento), Batzoki, Frontón, Bolatoki, etc. Este núcleo principal, históricamente nombrado como “Gabiria” se emplaza en un collado entre los montes Murgil al noroeste y Gariño al sureste, a unos 420 metros sobre el nivel del mar. Desde este punto, las nuevas edificaciones aisladas se emplazan en las laderas, tanto en la parte norte, en la ladera del cementerio, como en la parte sur y este, dando lugar al entorno urbano que se dispone en la actualidad.

La carretera de acceso al casco es la GI-3381 a Gabiria, perteneciente a la red de carreteras amarilla secundaria de la red de carreteras de Diputación. Este vial comienza en la carretera GI-2632 y asciende en un trazado muy sinuoso hasta el casco de Gabiria, llegando al punto más alto, correspondiente a la zona de pistas deportivas al aire libre, desde donde baja hasta el PK 4,000 de la carretera GI-3540, a la altura de la fábrica de Maderas Arrondo, actualmente denominada Instalaciones Aztiria.

Esta carretera tiene una longitud de unos 4,4 kilómetros y el casco está aproximadamente en el PK 2,900. Desde el casco parten otros viales que sirven para ordenar el suelo urbano y el acceso a diferentes barrios y caseríos dispersos emplazados en el contorno. El tramo urbano de este vial es una carretera estrecha de unos 5,5 metros de anchura y que se encuentra con un firme en buenas condiciones, especialmente por cuanto la entrada en Gabiria se realiza entre edificaciones públicas con un alto índice de afluencia en momentos concretos, atravesando los espacios públicos principales. Esto ha llevado a que se hayan realizado algunas actuaciones tendentes a reducir la velocidad en el centro, entre la Eskola y el Ayuntamiento, colocando semáforos en los extremos para crear una circulación intermitente que obliga a los conductores a reducir la velocidad y, en consecuencia, rebajar a límites aceptables la inseguridad creada por los vehículos en movimiento.

No obstante, la orografía del emplazamiento del casco supone que el enlace con la GI-3381 a su paso por el casco, deba hacerse mediante viales con pendientes importantes y con unas conexiones no excesivamente seguras, ya que la incorporación se realiza sin una visibilidad suficiente.

Entre estas conexiones inseguras se encuentra la unión entre el vial que sube desde los ámbitos urbanos situados al sur y este del casco urbano original. En un principio, el primer ámbito con acceso desde la carretera GI-3381 era el Área de Intervención Urbanística A.I.U.4. Frontoi-alde, un grupo de cinco edificios bifamiliares ordenados con un vial interior paralelo a la GI-3381. Posteriormente se sumaría el A.I.U.15. Frontoi-azpi al sureste, con 14 nuevas viviendas y finalmente el A.I.U.3. Alkain-txiki, al sur del casco y en el que se disponen otras 22 viviendas, a las que se suman además otros edificios aislados y caseríos del entorno. De esta forma, el acceso desde la carretera es un punto con un tráfico muy importante, especialmente en horas concretas, en las que el tráfico es abundante también en la GI-3381.



Emplazamiento de la conexión entre el AIU.4, 15 y 3 con la GI-3381

Las coordenadas UTM de la conexión son las siguientes:

X: 558797.954

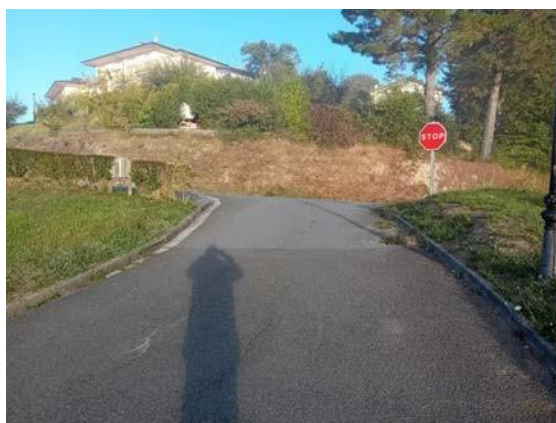
Y: 4766740.110

El emplazamiento del cruce se sitúa en el PK 2,700 de la GI-3381.

2.- PROPUESTA DE ACTUACIÓN.

La carretera GI-3381 es un vial que asciende desde Ormaiztegui de forma sinuosa, adaptada al entorno natural, con una serie de tramos horizontales y otros con pendientes muy fuertes. Antes de llegar al casco, el vial cuenta con una pendiente ascendente del 10% y al llegar a la curva en la que se sitúa la conexión, la pendiente se reduce al 5% y llega suavemente hasta el 0% a la altura de las pistas deportivas, desde las que el vial toma ya una inclinación descendente hasta al final, con tramos de diferente pendiente.

La conexión actual con la carretera GI-3381 se realiza en una cota elevada, orientando la embocadura hacia el casco urbano y apartándose ligeramente del tramo de vial ascendente desde Ormaiztegui. El vial interior parte desde una cota muy baja y va incorporando los encuentros con los viales de distribución interior, por lo que el último tramo tiene una pendiente bastante elevada que finaliza en una plataforma prácticamente horizontal desde la que teóricamente, la visibilidad sería aceptable. Al quedar la conexión ligeramente orientada hacia el casco urbano, la visibilidad sobre la GI-3381 ascendente es muy escasa, especialmente porque se ha primado el tráfico del casco frente al ascendente, que irrumpe en este punto en una zona con un talud del monte muy vertical con escasa visibilidad de la carretera en general.



Vista del cruce desde la plazoleta y desde el vial interior



Vista a izquierda y derecha desde el cruce

La propuesta de intervención parte de la necesidad de mejorar la visibilidad del cruce, para lo cual se plantea una estrategia con tres objetivos:

- Ampliar la longitud del vial ascendente a fin de reducir su pendiente y conseguir una plataforma de más de 5 metros de profundidad para resolver la incorporación mediante un Stop.
- Trasladar la conexión hacia el este, hasta alcanzar la bisectriz entre los tramos laterales de la GI-3381 y permitir una vista general de ambos tramos desde la plataforma de incorporación.
- Ampliar el vial en este punto –la incorporación– en más de 1,5 metros al objeto de retrasar la incorporación y ampliar las curvas de acuerdo entre los dos laterales del cruce.

Por otro lado, al trasladar la incorporación o “nudo”, se evita el efecto pantalla visual que forma el seto que cierra la plazoleta hacia el talud. Asimismo, la curva de acuerdo entre la calle ascendente y la plataforma de incorporación se suaviza, de forma que la visibilidad sea mayor y se vaya apreciando el tráfico en el entorno mientras se alcanzan las cotas superiores. De esta forma, también hay una mejor apreciación del tráfico ascendente desde la calle por parte de los usuarios de la carretera GI-3381.



Imagen general del cruce entre el AIU4 y la GI-3381

Podría plantearse además la colocación a ambos lados del nudo de sendos reductores de velocidad de caucho sobre la GI-3381, que reducirían notablemente la velocidad de los vehículos, pero no parece justificado dotar de tantos elementos en esta zona, aunque podría plantearse en un futuro si fuera necesario, obteniendo la correspondiente autorización del Departamento de Infraestructuras Viarias de Diputación.



La pendiente actual, en torno al 16%, finaliza en la plataforma superior y la unión entre ambas pendientes se ha realizado con una curva de acuerdo muy reducida, de forma que desde el interior la incorporación se hace prácticamente a ciegas y la visión completa del cruce se formaliza una vez alcanzada la plataforma horizontal. La propuesta consiste básicamente en ampliar la longitud del tramo entre el vial interior del AIU.4 y la GI-3381 y trasladar la conexión a una cota inferior. De esta forma se consiguen dos condicionantes favorables, reducir la pendiente del vial hasta un 11% aproximadamente y ampliar la curva de acuerdo longitudinal, de forma que la visión del tráfico en la GI-3381 se adquiere paulatinamente antes de llegar a la plataforma superior de incorporación, visibilizando el tránsito de vehículos desde mucho antes de llegar a esta zona de espera.

Las obras necesarias para llevar a cabo esta propuesta serían las siguientes:

- TRABAJOS PREVIOS. Desmontaje de farola y señal vial de Stop para reutilización. Levantado de cuneta y asfalto del nudo actual. Excavación superficial en lateral este para reducir la altura del terreno y nivelarlo con la carretera; cajeo de terreno para formación de encachado y capa asfáltica. Formación de talud de tierras en lateral para soportar la plataforma de conexión.
- DELIMITACIÓN DEL NUDO. Formación de vial ascendente prolongando los bordillos de carretera existentes hasta la parte superior. Cabría la posibilidad de continuar la acera por el lateral oeste del vial ascendente a fin de conectar la acera superior con la calle asfaltada interior del AIU4, pero no se considera en este momento.
- INSTALACIONES. Prolongación de la red de alumbrado hasta el nuevo emplazamiento de la farola. Recogida de aguas del vial hasta la calle inferior mediante cuneta lateral.
- PINTURAS Y MARCAS VIALES. Prolongación y reforma de pintura discontinua para delimitar el vial GI-3381. Banda de pintura continua para delimitación de Stop. Señal horizontal de Stop e isleta central.



3.- PRESUPUESTO.

EXCAVACIONES Y RELLENOS	Medición	Precio unit.	TOTAL	MI
de levantado de cuneta de hormigón de 25-30cm de anchura y 20cm de profundidad, con retirada y transporte de productos a vertedero, limpieza de firme, maquinaria y medios auxiliares necesarios.				
32,26 ml	32,26			
TOTAL PARTIDA	32,26			MI
MI de levantado de bordillo prefabricado de hormigón de 10x20cm sobre base de hormigón en delimitación de vial, con retirada y transporte de productos a vertedero, limpieza de firme, maquinaria y medios auxiliares necesarios.				
Zona oeste	32,26			
Zona este	26,70			
TOTAL PARTIDA	58,96			MI
M ² de levantado de pavimento asfáltico en capa de 7cm mediante medios mecánicos, con retirada y transporte de productos a vertedero, limpieza de firme, maquinaria y medios auxiliares necesarios. Medición x 1,10				
229,54x1,10	252,49			
TOTAL PARTIDA	252,49			M ²
M ³ de excavación superficial hasta una profundidad máxima de 1,00 metros realizada con medios mecánicos, con retirada de material a vertedero municipal, situado a 200 metros.				
Talud este 231,35x1,00	231,35			
TOTAL PARTIDA	231,35			M ³
M ³ de cajeo de terreno para construcción de vial, hasta una profundidad máxima de 25cm, nivelando posteriormente con todo-uno y asfalto con vial GI-3381. Incluso transporte de sobrante a vertedero municipal, situado a 200 metros. Medición x 1,20				
Talud este 231,35m ² x0,25x1,20	69,41			
TOTAL PARTIDA	69,41			M ³
M ³ de excavación en zanjas para canalización de alumbrado público, en sección 40x60cm, realizada con medios mecánicos, con retirada de material a vertedero municipal, situado a 200 metros. Medición x 1,20				
7,50mx0,40x0,60x1,20	2,16			
TOTAL PARTIDA	2,16			M ³
M ³ de relleno de todo-uno calizo de cantera en un espesor medio de 20cm, para nivelación de vial y remates. Extendido, nivelado según cotas de proyecto, regado y compactado al 90% del proctor normal. Medición x 1,20				
Vial 286,50m ² x0,20x1,20	68,76			
TOTAL PARTIDA	68,76			M ³



	<u>Medición</u>	<u>Precio unit.</u>	<u>TOTAL</u>
M³ de relleno de tierras seleccionadas de la excavación para formación de parterre, en un espesor de 30cm media. Extendido, nivelado según cotas de proyecto. Medición x 1,20			
Parterre oeste 124,85x0,30x1,20	44,95		
Lateral este 25,00x0,30x1,20	9,00		
TOTAL PARTIDA	53,95	M³	



PAVIMENTOS

	Medición	Precio unit.	TOTAL	M²
de asfaltado con mezcla bituminosa en caliente tipo D-12 ofita, incluso limpieza de la base y retirada de hierba, hojas y otros elementos naturales riego de imprimación asfáltico EUK-P, apisonado y terminación, con un espesor mínimo de 7 cm, extendido y compactado.				
Nuevo nudo 286,50 m²	286,50			
Arreglos 25,00 m²	25,00			
TOTAL PARTIDA	311,50			M²
 MI de cuneta de hormigón de 0,25 metros de anchura y 20cm de espesor, en superficie cóncava bruñida para recogida de aguas. Fabricada in situ con hormigón HA-25 y armada con mallazo electrosoldado 15x15xØ8. Incluso pp de encofrado, juntas de dilatación y contorno, extendido, vibrado y regleado de la superficie. Medida la superficie ejecutada.				
Vial zona oeste 51,50 ml	51,50			
TOTAL PARTIDA	51,50			MI
 MI de suministro y colocación de bordillo de hormigón bicapa de color gris, tipo MOPU1, de 12 y 15 cm de bases superior e inferior y 25 cm de altura. colocado sobre base de hormigón en masa HM-20 de 10 cm de espesor y arriñonamientos laterales, con altura máxima de 15 cm acera/vial y rebajado en pasos peatonales. Cortes, rejunteado, recibido de juntas y limpieza, incluso excavación previa y relleno posterior. Medida la longitud en su mayor dimensión				
Zona este 49,42 ml	49,42			
Zona oeste 51,50 ml	51,50			
TOTAL PARTIDA	100,92			MI



INSTALACIONES

	Medición	Precio unit.	TOTAL
MI de canalización para alumbrado público con tubos de Polietileno de Alta Densidad flexible de 1Ø110 mm de diámetro exterior y 1,2 mm de espesor, colocada a 60cm de profundidad, apoyada sobre cama de arena de río de 5 cms. y relleno de miga hasta las cotas de vial; incluso pp de juntas, derivaciones, piezas especiales, hilo guía, entronque y recibido en farola. Medida la longitud ejecutada. Excavación y materiales de relleno en partida aparte.			
Ampliación circuito alumbrado 7,5 m	7,50		
TOTAL PARTIDA	7,50	MI	
MI de circuito eléctrico enterrado instalado con cable de cobre VV, aislado para tensión nominal de 0,60/1 KV, de 4x6 mm², con recubrimiento plastificado libre de halógenos, incluso empalmes con cajas de registro de farolas, conexiones, piezas especiales y pequeño material; realizado según R.E.B.T.			
Ampliación circuito alumbrado 7,5 m x 2	15,00		
TOTAL PARTIDA	15,00	MI	
MI Circuito de tierras enterrado, instalado con cable de cobre desnudo de 16 mm², incluso empalmes con cajas de registro de farolas, conexiones, piezas especiales y pequeño material; realizado según REBT. Medida la longitud ejecutada			
Ampliación circuito alumbrado 7,5 m x 2	15,00		
TOTAL PARTIDA	15,00	MI	
Ud de suministro e instalación de Pica de toma de tierra en arquetas de farolas, realizado con cable desnudo de acero cobrizado de 2 m. de longitud y 14 mm² de sección nominal mínima en fases, incluso empalmes con cajas de registro de farolas, conexiones, piezas especiales y pequeño material; realizado según R.E.B.T. Medida la unidad ejecutada.			
Nº farolas 1	1,00		
TOTAL PARTIDA	1,00	Ud	
Ud de desmontaje, guarda y montaje de farola existente trasladada a nuevo emplazamiento. Base de cimentación para columna de hasta 4m en dado de 50x50x70cm en hormigón en masa HM-25, incluso excavación, codos de entrada y salida, encofrado, pernos de anclaje según planos, desencofrado, reposición y transporte de sobrantes a vertedero. Colocación de farola, conexionado y material accesorio, así como los medios y elementos auxiliares necesarios para su correcta ejecución, totalmente instalada y terminada la unidad de obra.			
Nº farolas 1	1,00		
TOTAL PARTIDA	1,00	Ud	



PINTURAS

	<u>Medición</u>	<u>Precio unit.</u>	<u>TOTAL</u>
M ² de pintura de isleta central con pintura de clorocaucho blanca y microesferas de vidrio, especial para señalización de tráfico, incluso barrido, preparación de la superficie y premarcaje. Medida la superficie ejecutada.			
TOTAL PARTIDA	2,20	M ²	
MI de pintado de línea discontinua en borde de vial, de 15cm de anchura, realizado como en partida anterior. Medida la longitud ejecutada.			
TOTAL PARTIDA	69,20	M	
Ud pintado de señal CEDA EL PASO / STOP, realizado como en partida anterior. Medida la unidad terminada			
TOTAL PARTIDA	1,00	Ud	
Ud de traslado y colocación de señal de tráfico "Stop" de 60x60cm, con poste de acero galvanizado. Incluso cimentación con dado de hormigón, colocación y sustentación. Totalmente terminado.			
TOTAL PARTIDA	1,00	Ud	



JARDINERÍA

	Medición	Precio unit.	TOTAL
M² de suministro y siembra de césped de mezcla de leguminosa y gramínea (100 Kg/Ha), laboreo con motocultor, estercolado y primeros cortes.			
Parterre oeste 124,85x0,30x1,20	44,95		
Lateral este 25,00x0,30x1,20	9,00		
TOTAL PARTIDA	53,95	M³	

Total Cruce AIU4. Frontoialde / GI-3381

37.964,23

RESUMEN DE PRESUPUESTO

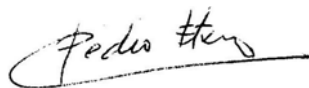
Total PEM	37.964,23
GGy BI 19%	7.213,20
Total PEC	45.177,43
IVA 21%	9.487,27
TOTAL INVERSIÓN	54.664,70

Asciende el presente presupuesto a la referida cantidad de CINCUENTA Y CUATRO MIL SEISCIENTOS SESENTA Y CUATRO EUROS CON SETENTA CÉNTIMOS.

5.- PLANOS.

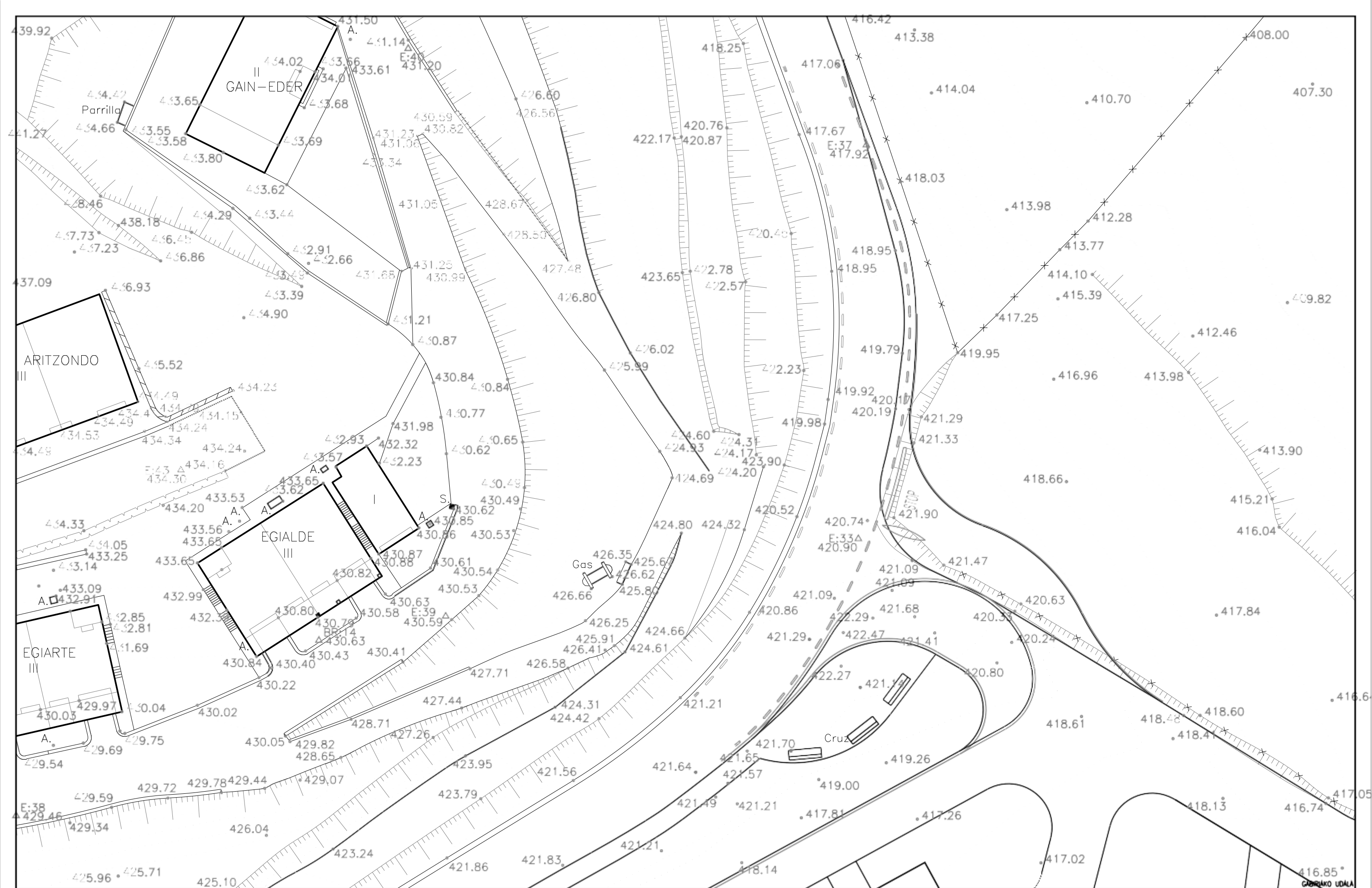
1.- Estado actual. Emplazamiento de obras	E. 1:3.000
2.- Propuesta. Superpuesto	E. 1:3.000
3.- Propuesta. Planta acotada	E. 1:3.000

Gabiria. 10-10-2025



Pedro Etxaniz Rebaque, arquitecto





Pedro Etzaniz

PEDRO ETXANIZ REBAQUE
GABIRIA. Octubre 2025ko Urria

MEJORAS EN LA SEGURIDAD VIAL EN EL ENTORNO DE LAS CARRETERAS DE GIPUZKOA

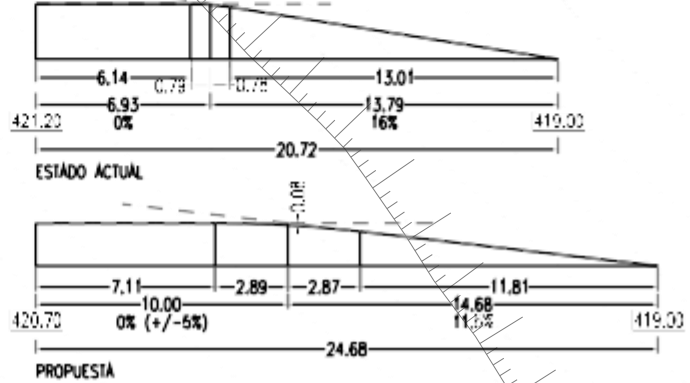
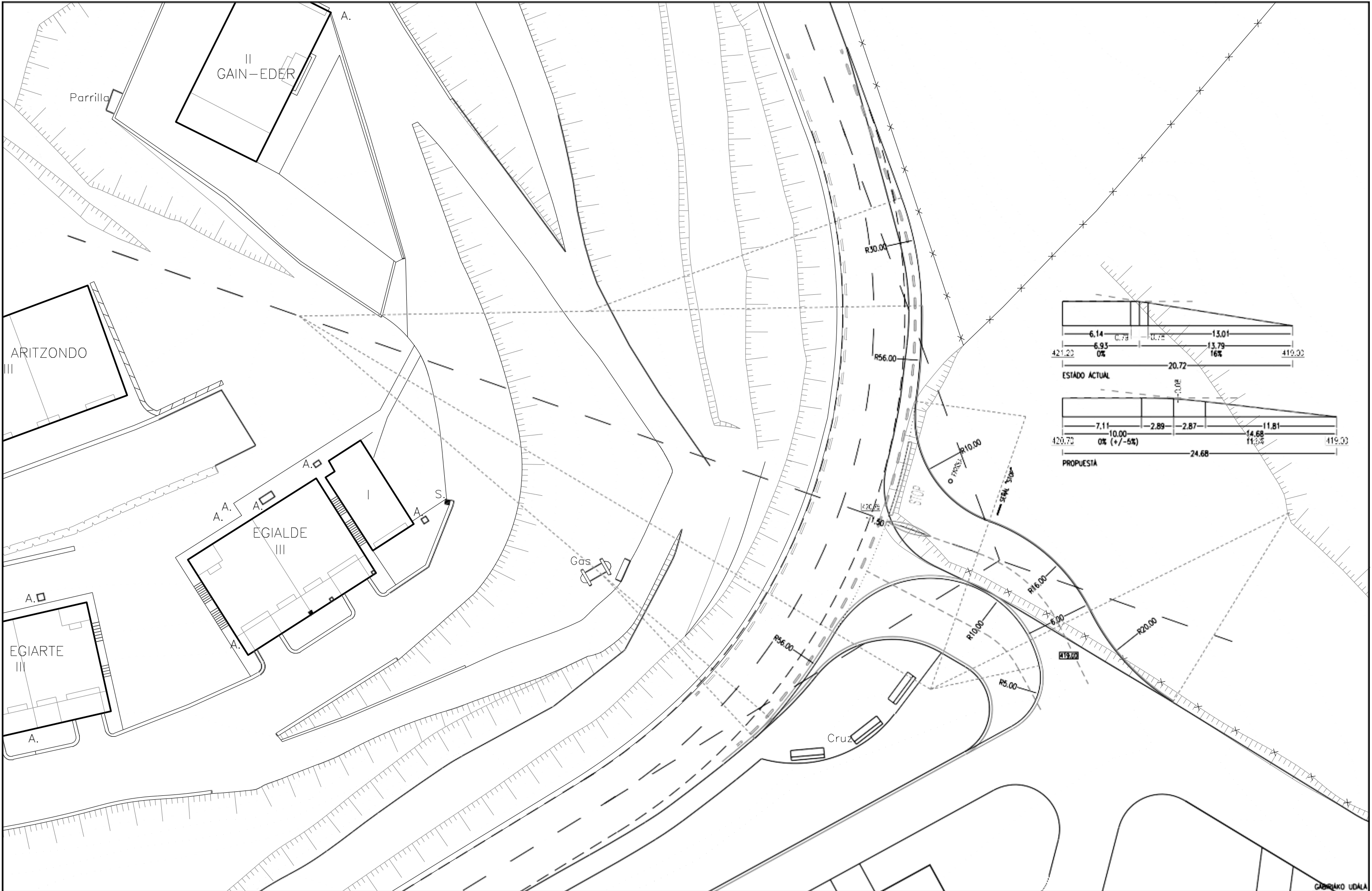
Conexión del A.I.U.4. Frontoi-alde con la GI-3381 a Gabiria (Red Amarilla Secundaria)

plano nº
2
E.13.000

II. PROPUESTA

Superpuesto





Pedro Etzaniz

PEDRO ETXANIZ REBAQUE
GABIRIA. Octubre 2025ko Urria

MEJORAS EN LA SEGURIDAD VIAL EN EL ENTORNO DE LAS CARRETERAS DE GIPUZKOA
Conexión del A.I.U.4. Frantoi-alde con la GI-3381 a Gabiria (Red Amarilla Secundaria)

plano nº
3
E.1:3.000

II. PROPUESTA
Planta acotada

