

# LOIOLAKO ZEHARBIDEA BERRITZERA GOAZ

RENOVAMOS  
LA TRAVESÍA DE LOIOLA



**Bilera guztiak • Todas las reuniones  
19:00etan Kultur Etxean**

---

**PARTE HARTU • PARTICIPA**

---



# RESULTADOS DE LAS TRES SESIONES PARTICIPATIVAS SOBRE LA TRAVESÍA DE LOIOLA

## CONTENIDOS PRESENTADOS EN LO PREVIOS

### Antecedentes

En el año 2004 el Ayuntamiento de Donostia / San Sebastián manejaba la idea de reordenar la Travesía de Loiola, tras los proyectos de urbanización que se habían realizado en el barrio. De esta manera se pretendía obtener la sensación de unidad de barrio eliminando la barrera física que representaba, en ese momento, la Travesía al estar formada por calzadas con vocación de carretera y no de vial urbano. Además, con ello se pretendía hacer frente a la necesidad de aparcamientos que se constató en la redacción del Proyecto de Urbanización/Reurbanización del barrio de Loiola, ejecutando un parking subterráneo bajo el actual vial.

En enero de 2.005, ASMATU, S.L. y Arkilan S.C. redactan por encargo del Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián el Anteproyecto titulado **“Anteproyecto de Reurbanización de la Travesía de Loiola”** que reflejó las actuaciones y documentos necesarios para la ejecución de las mejoras anteriormente citadas.

Posteriormente, en Agosto de 2.007, el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián encarga a ASMATU, S.L. y ARKILAN S.C.L., basándose en el Anteproyecto anterior, la redacción de un Proyecto titulado **“Proyecto de Reurbanización de la Travesía de Loiola”** con el objeto de llevar a cabo la reurbanización mencionada.

Sin embargo, en aquella época las obras no pudieron ser ejecutadas ya que la Travesía de Loiola (carretera GI-131) formaba parte de la red de carreteras competencia de la Diputación Foral de Guipúzcoa. Existía un principio de acuerdo, entre Diputación y Ayuntamiento, por el cual se iba a realizar el traspaso de competencia de la Travesía al Ayuntamiento, después de la entrada en funcionamiento del tramo rotonda de Martutene - enlace de Amara de la autovía del Urumea, (Nuevo trazado de la GI-131). Esta nueva vía permitiría descargar de tráfico la Travesía de Loiola, pudiendo pasar a tener otro tipo de configuración.

Así, y desde la puesta en servicio del tramo final de la Autovía del Urumea, entre Martutene y Amara, la titularidad de la antigua travesía de Loiola se traspasa al Ayuntamiento de Donostia tras acuerdo tomado en Junta de Gobierno Local del 28 de diciembre de 2012 por el que se aprobaba el convenio firmado con la Diputación de Gipuzkoa.

Durante este intervalo de tiempo se produce otro acontecimiento en el barrio en el año 2009, la llegada del desdoblamiento de la línea del topo entre Loiola y Herrera realizada por parte de Euskal Trenbide Sarea (ETS), cuestión que, en principio, sólo afectaba a paso del nuevo puente sobre el río Urumea y el primer tramo junto a la casa de cultura. Tras las numerosas peticiones realizadas por los vecinos del entorno, ETS se ve obligado a rectificar su proyecto inicial, redactando, primero, un complementario y, posteriormente, un nuevo proyecto para la construcción de la nueva estación del topo en Loiola, incorporando una solución de viaducto para las nuevas vías y una nueva urbanización del entorno próximo de la estación.

Simultaneamente, el Ayuntamiento redactó el **“Proyecto de Adecuación de la Travesía de Loiola”** que, además de respetar lo definido en el Proyecto de Reurbanización señalado, tuvo en cuenta la situación derivada de las actuaciones de Euskal Trenbide Sarea (ETS), concretamente el desdoblamiento en curso, la futura estación de Loiola y la situación de dichas obras; quedando definido como una “actuación intermedia y compatible con el Proyecto de Reurbanización”, con un ámbito delimitado entre el paso superior de la línea Lasarte-Hendaia de ETS y la intersección de los cuarteles de Loiola.

**Finalmente, en 2015, el Ayuntamiento de San Sebastián decide modificar, parcialmente, lo definido en el “Proyecto de Adecuación” así como ampliar el ámbito de actuación en lo referido a la vía ciclista, llegando hasta la glorieta de Riberas de Loiola para dar continuidad a las vías que confluyen en la misma. Por ello, se adjudica a Sestra, S.L. la redacción del proyecto “Proyecto Reformado de la Adecuación de la Travesía de Loiola”. En este último proyecto se contemplaban nuevos aspectos como el plan especial desarrollado para el ámbito de Ciudad Jardín.**

## Objetivos del proceso

- Definir con la ciudadanía los usos y los criterios de distribución de los elementos que compondrán La Travesía.

## Mínimos irrenunciables

- Respetar Urbanización planteada por ETS en el entorno del proyecto de la nueva estación de Loiola

- Respetar planteamiento principal de Ciudad Jardín en cuanto a viales de confluencia con la Travesía de Loiola.
- Requerimiento de movilidad para el tema de tipo de vía que se tiene que plantear en la Travesía de Loiola: Carril Bus de 3,80m, carril de coches de 3,00m y aparcamiento de 2,20m en mediana. Se trata de sección por cada sentido de circulación. Además, se tiene que incorporar un Bidegorri.
- Participación Ciudadana:
  - Respetar los tempus del proceso: convocatorias, proceso creativo, tiempos comunicativos etc.
  - Comunicación continuada, compartida y accesible.
  - Cotitularidad creativa.
  - Considerar las aportaciones vecinales sobre este ámbito presentadas en otros procesos.
  - Garantizar que la nueva remodelación no cree puntos críticos (según los criterios utilizados en el proyecto de mapa de los puntos críticos).

## Compromisos:

1. Las aportaciones realizadas en el proceso deberán ser tenidas en cuenta por el equipo al que se le encargue el anteproyecto.
2. Aportar al proceso la información necesaria para su desarrollo.
3. Someter a contraste con la ciudadanía la propuesta de proyecto que realice el equipo redactor.
4. Mantener la comunicación necesaria con la ciudadanía para que conozcan la evolución del proyecto por canales presenciales y virtuales (web...donostia.eus/partaidetza).
5. Hacer participar a las y los participantes de la comunicación de los resultados.
6. Incorporar al proceso las directrices en materia de normalización lingüística.
7. Incorporar al proceso las directrices del Plan de Igualdad.

## Quienes:

Barrio:

Ciudadanía en general

Asociación de VV Urumea

Ayuntamiento:

- Obras y Proyectos: Alfonso Vazquez, Joseba Rodriguez.
- Herri partaidetza: Iñaki Otamendi, Eva Esnal, Santxo Leizaola y Amaia Agirreolea.
- Casa Cultura de Loiola: Jon Urbieto.
- Movilidad

Empresas que concursan por el proyecto en la 2<sup>a</sup> y 3<sup>a</sup> sesión: Sestra, Asmatu y Vaumm.

# El proceso de trabajo

Concreción técnica  
del proceso

4-2016  
21-4-2016  
Infraestructuras y Participación

Cierre técnico

26-4-2016  
Infraestructuras, Participación,

Convocatoria

21-4-2016  
Participación

COCREACION

1<sup>a</sup> sesión.

Objetivos:

1. Presentar el proceso
2. Detectar usos y carencias actuales
3. Enunciar usos deseados sobre los que construir el proyecto y priorizar a nivel de análisis estratégico

28-4-2016

Agrupamos usos enunciados

29-5-2016

2<sup>a</sup> sesión.

Objetivos:

1. Trabajo creativo entorno a los usos enunciados y los criterios de distribución de los elementos

3-5-2016

Analizamos posibles contradicciones

4-5-2016

3<sup>a</sup> sesión.

Objetivos:

1. Detección y conversación sobre contradicciones posibles

5-5-2016

10-06- 2016?

Contraste  
del 1<sup>er</sup> dibujo básico

30-06- 2016?

Contraste  
del 2<sup>or</sup> dibujo y filtros lagunkoia

30-09- 2016?

Presentación  
proyecto

## PARTICIPANTES



### **Ejercicio sobre ortofoto para conocer la procedencia de las y los participantes y así el equilibrio de presencias por zonas:**

Utilizamos colores diferentes en cada sesión. En la 1. sesión color amarillo, en la 2. verde y en la 3. color rojo.

La mayoría vienen del casco aunque tambien está presente la zona de Robles y Madalena Jauregiberri.

De Ciudad Jardín la participación es más baja

## 1<sup>a</sup> Sesión:

### Objetivos

#### 1. Presentar el proyecto y el proceso :

- El proyecto sustantivo
- Ambito de actuación
- Compromisos
- Límites
- Proceso de trabajo
- Tiempos
- Materiales
- Comunicación

#### 1. Construir un imaginario de travesía.

Utilizaremos una pregunta para un trabajo individual que permita intuir que tipo de Travesía desean

*¿Que mejoras esperas en tu vida diaria cuando se ejecute el proyecto de la nueva travesía de Loiola?*

#### 2. Detectar a nivel estratégico y a modo de enunciado sin desarrollar que usos les preocupan.

*Les propondremos en un listado los siguientes y podrán añadir más.*

*Itinerarios peatonales, bidegorri, aparcamiento, kota/accesibilidad, conexión entre las dos zonas, alumbrado, transporte público, itinerario de tráficos, vegetación etc.*

#### 3. Priorizar usos

*Solicitaremos que en el listado marquen los tres que más les preocupan.*

#### 4. Testear presencias para sesiones posteriores

#### 5. Evaluar.

**\*Trabajo interno de agrupación de los usos enunciados en diferentes paquetes**

## RESULTADOS DE LAS PREGUNTAS FORMULADAS A LA CIUDADANIA

### ¿Qué mejoras esperas en tu vida diaria cuando se ejecute el proyecto de la nueva Travesía de Loiola?

- Tranquilidad.
- Buenas conexiones con otros barrios y dentro de Loiola.
- Me parece decepcionante la propuesta que condiciona todo.
- Bajar el volumen del tráfico
- Calidad de vida. Loiola más bonita.
- Más seguridad.
- Buenos paseos.
- Travesía que invite a pasear caminando o en bici, con tráfico lento. Verde, cuidada y bien iluminada.
- Caminos seguros a la escuela
- Un proyecto integral
- Convertir la Travesía en una "calle" más.
- **Barrio más habitable y humano. (es la respuesta con mayor fuerza)**

**Aunque no era objeto de la primera sesión abordar la concreción del proyecto, los participantes toman la palabra para dejar claro desde el principio que la solución de 4 carriles no la comparten de ningún modo por que entienden que sería quedarse con lo que tienen renovado en aspecto y no respondería a las expectativas que se tienen con respecto a esta renovación que es una auténtica transformación.**

## TEMAS A TRABAJAR EN EL PROCESO PRIORIZADOS

	AUKERATUTA	LEHENETSITA
	ELEGIDA	PRIORIZADA
<b>APARKAMENTUAK / APARCAMIENTOS</b>	36	<b>24</b>
<b>KOTA IRISGARRITASUNA</b> ACCESIBILIDAD	38	<b>23</b>
<b>KONEXIOAK / CONEXIONES</b>	35	<b>19</b>
<b>OINEZKO BIDEAK/ ITINERARIOS A PIÉ</b>	36	<b>16</b>
<b>ARGITERIA / ILUMINACIÓN</b>	35	<b>14</b>
<b>LANDARETZA / VEGETACIÓN</b>	34	<b>14</b>
<b>GARRAIO PUBLIKOA/ TRANSPORTE p.</b>	30	<b>12</b>
<b>TRAFIKOA / TRÁFICO</b>	24	<b>4</b>
<b>KARRIL BUS / CARRIL BUS</b>	18	<b>2</b>
<b>BIDEGORRIA / BIDEGORRIA</b>	21	<b>2</b>
<b>PARADAK / PARADAS</b>	20	<b>1</b>

## TEMAS QUE SE AÑADEN EN EL EJERCICIO

- ACCESO A GARAJES XXXXX
- DESNIVELES
- BASURA
- ROTONDA KUARTELES XXX
- BASURA ALTO ROBLES
- JUEGOS
- PASO DE PEATONES
- ESPACIOS DE ESTAR
- CONEXIONES EN GENERAL (Zona Robles, La Salle, Riberas...)
- TENER EN CUENTA TUNEL DE LA HÍPICA
- JUEGOS PARQUE, PISTA SKATE
- CANCHAS
- TRAVESÍA SUBTERRÁNEA
- VISIÓN INTEGRAL DE LA ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD
- PRESPECTIVA DE GÉNERO
- SEGURIDAD DE ACCESO A RIBERAS Y ZONA DE ABAJO DE LA VARIANTE
- ENLACE BASURA NEUMÁTICOS
- SINCRONIZAR O ANULAR SEMÁFOROS
- ¿CÓMO VA A QUEDAR CIUDAD JARDÍN? ¿HAY PLANOS?
- HIPIKAKO ETORBIDEARI ERE ERANTZUN BAT EMAN
- APARCAMIENTOS SUBTERRÁNEOS
- ZONA URBANA DE CONVIVENCIA E INTERCOMUNICACIÓN
- POTERCIAR LO PEATONAL-RELACIONAL
- GENERO IKUSPEGIA
- RECUPERAR EL ESPACIO URBANO
- NO QUEREMOS CONDICIONANTES

## PARTICIPANTES EN LA 1<sup>a</sup> SESIÓN

### CIUDADANIA A TITULO INDIVIDUAL

Mujeres 23  
Hombres 23

**Edad :**      30-49..... 7  
                    50-64..... 10  
                    más de 65..... 29      Total 46

### ASOCIACIONES

- Asociación de Vecinos Urumea

### REPRESENTACIÓN MUNICIPAL

- **Departamento de Infraestructuras y Vías Pùblicas:**  
Alfonso Vázquez y Joseba Rodriguez
- **Departamento de Participación Ciudadana:**  
Amaia Agirreolea, Iñaki Otamendi, Santxo Leizaola y Eva Esnal.
- Empresas que concursan por el Proyecto: Sestra, Asmatu y Vaumm

## EVALUACIÓN 1<sup>a</sup> sesión

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<b>Balorazio orokorra</b> Valoración General				1		1	1	7	6	1	1

33 valoraciones, de las cuales 18 puntuaron la valoración. Media: 7,2

## 2<sup>a</sup> sesión: (Vienen empresas proyectistas invitadas)

Ya que será la única sesión de creación para pasar de los usos estratégicos a la concreción de los criterios de ubicación, priorizaremos la calidad y profundidad de las propuestas, frente a la opción de que las y los participantes abarquen más de un paquete de interés. Para ello será necesario que en cada grupo haya un técnico de participación y otro de Obras y Proyectos.

Objetivos:

1. Explicar bien la dinámica.
2. Traducir los usos enunciados en elementos concretos y definir criterios de ubicación .  
En grupos se repartirán los paquetes de contenido. En función del número de personas se acomodará la dinámica.
3. Realizar una primera detección de contradicciones.  
Breve presentación en plenario que posibilite detectar contradicciones entre los panteamientos de unos grupos y otros.
4. Evaluar.

**\*Trabajo interno para ordenar las propuestas y detectar técnicamente incompatibilidades entre ellas**

**Se trabajó tanto en plenario como en grupos más pequeños.**

**Se parte de planos que recrean diferentes opciones de sección: de 2,3 y 4 carriles**

**Como condición se advierte que aquel carril que incluya carril-bus no podrá tener aparcamiento.**

## RESULTADO DEL TRABAJO DE LOS GRUPOS

### EN CUANTO A LAS SECCIONES

- Mayoritariamente se descarta la opción de 4 carriles, aunque alguna voz la hace presente
- 2 carriles pero con más anchura.
- Reducir tamaño de las medianas que se presentan en los planos. Incluso hay quien planteaba eliminarlas pero se informa que por seguridad para dirigir los tránsitos peatonales de manera segura es necesario que existan.
- 2 carriles, paradas más amplias retranqueadas sobre el boulevard. Se informa que se está desechariendo la fórmula de paradas retranqueadas a criterio de los conductores de dbus que observan que las incorporaciones al carril les retrasan mucho.

- 2 carriles pero uniendo los tráficos y los paseos. Como el Boulevard de Donostia, es decir porner la carga de circulación en un lado y la carga de paseo y tránsito peatonal en otro
- La opción de 3 carriles también tiene fuerza principalmente soportada por el miedo a perder demasiadas plazas de aparcamiento. Preocupa también que la propia salida de coches del barrio sentido Riberas a horas punta en la opción de 2 carriles en los que se convive con el trasporte público se dificulte y se tarde muchísimo en salir.
- Se discute la preocupación sobre la fórmula que disuasoria de tráficos ajenos a los propios del barrio sabiendo que Txomin enea va a aumentar en población. La discusión versa sobre si disuadir con pocos carriles y flujos más lentos o "facilitar" con más carriles.

### **BIDEGORRIA**

- En un grupo dicen que habiendo bidegorri al lado del río no hace falta en la travesía otro.
- En los otros tres grupos apuestan por sumar bidegorri a la Travesía aunque exista el del río ya que se considera que tienen usos muy diferentes.
- Evitar que el bidegorri coincida con la apertura de puertas de coches, ni con autobus.

### **SOLUCIÓN INTERMEDIA A ENTRADA A ZONA LA SALLE**

Insisten notablemente en una solución para viniendo de Txomin no tener que ir hasta la rotonda de Riberas para volver y acceder a la zona de La Salle

### **ASCENSOR ROBLES**

Se solicitó con muchas insistencia la incorporación al proyecto de un ascensor a la zona de Los Robles que en este momento vía pasarela o vía directa se accede por escaleras.

### **APARCAMIENTO**

- Todos y todas coincidían que el no saber si se va a hacer el aparcamiento subterráneo condiciona mucho a la hora de elegir alguna opción respecto al número de carriles.
- Sin aparcamiento subterráneo la opción de los 2 carriles es útopica. Se pierden 160 plazas.
- Proponen aparcamiento en los cuarteles.
- Proponen poner OTA residentes.
- Si al aparcamiento subterráneo.
- Todos los grupos y personas coinciden en la falta de aparcamientos en el barrio y el problema que ésto supone.
- Solicitan nuevo tanteo de demanda de plazas de parquing subterráneo

### **PARTICIPANTES EN LA 2<sup>a</sup> SESIÓN**

#### **CIUDADANIA A TITULO INDIVIDUAL**

Mujeres: 25	30-49..... 9
Hombres: 22	50-64..... 20
	más de 65..... 18
<b>Total..... 47</b>	

## ASOCIACIONES

Asociación de Vecinos Urumea

## REPRESENTACIÓN MUNICIPAL

### Departamento de Infraestructuras y Vías Públicas:

Alfonso Vázquez y Joseba Rodriguez

### Departamento de Participación Ciudadana:

Amaia Agirreolea, Iñaki Otamendi, Santxo Leizaola y Eva Esnal.

## EVALUACIÓN 2<sup>a</sup> sesión



DIANA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
INFORMAZIOA					4		7	4	3	1
LAN EGITEKO MODUA			1			1	4	6	2	
GIROA	1	2				2	6	2	2	1
EMAITZAK				1	3	3	4	3	3	1

## 3<sup>a</sup> sesión

Obejtitivos:

- Compartir el análisis de las propuestas y las incompatibilidades si las hubiera.
- Concretar próximos pasos y compromisos.
- Evaluar.

La idea inicial fué trabajar tanto en plenario como en grupos, pero viendo que la dinámica era buena y se estaba consiguiendo una buena participación ordenada y tranquila, para poder simultaneamente todos disponer de la información que proporcionaba el técnico de Obras y Proyectos estaba , decidimos, con la aprobación de los presentes, continuar en plenario.

## **RESULTADOS DE LA 3<sup>a</sup> SESIÓN**

### **TRÁNSITOS PEATONALES**

- Especial mimo en los accesos a los centros escolares.
- Pasos cebra los que hay más el paso que se hace de natural, en la mitad de la Travesía.
- Mantener el paso de cebra de debajo de la A4.
- Insisten en la continuidad del paseo hacia Riberas una vez superado el Topo.
- Cuidado con quitar la pasarela que sobrevuela la Tavesía y dejar solo escaleras.
- Zona de juegos: parecen suficientes los que van debajo del topo. Si se añaden más que se diversifiquen y se piense en juegos de salud para mayores y personas que practican deporte.

### **ESPACIOS DE ESTANCIA**

- Parece que se inclinan a potenciar las zonas de estancia en el lado del casco más que en Magdalena Jauregiberri.
- Incorporar bancos
- W.C

### **BIDEGORRI**

- Ubican el bidegorri por el lado Madalena Jauregi berri, parece que es la tendencia natural de los ciclistas actualmente

### **SEMÁFOROS**

- Son suficientes los que hay pero piden que estén sincronizados.

### **PARADAS BUS**

- Se valora bien su ubicación actual. La que está cerca del puente del tunel que la lleven debajo para poder esperar al bus a cubierto

### **APARCAMIENTOS**

- En Zubiondo quizás se pueden plantear algunas plazas de Parking.

### **CARRILES**

- Agilidad dudosa de la circulación en la opción de 2 carriles. Además del aparcamiento les preocupa la agilidad para salir de Loiola . Hacia Txomin uno no parece problema, pero si hacia Donostia. Hay muchas líneas de Bus.
- La opción de 3 carriles gusta menos pero tranquiliza.
- Seguir estudiando la entrada de coches desde la travesía a La Salle en sentido Donostia. Simple cambio de sentido o rotonda.
- Amabilizar la travesía principal preocupación.
- Hoy día la travesía está poco iluminada.
- Principal preocupación amabilizar la travesía.
- Preocupa la calidad del sondeo para la construcción del parking subterráneo.
- Se evidencia que el tema de aparcamiento condiciona las opciones de números de sección.

- Es fundamental saber si se va a hacer parquing subterráneo o no para decantarse por 2 ó 3 carriles

### PARTICIPANTES EN LA 3<sup>a</sup> SESIÓN

#### CIUDADANIA A TITULO INDIVIDUAL

Mujeres: 26	30-49..... 16
Hombres: 15	50-64..... 15
	más de 65..... 10

**Total..... 41**

#### ASOCIACIONES

Asociación de Vecinos Urumea

#### REPRESENTACIÓN MUNICIPAL

**Departamento de Infraestructuras y Vías Pùblicas:**

Joseba Rodriguez

**Departamento de Participación Ciudadana:**

Amaia Agirreolea, Iñaki Otamendi, Santxo Leizaola y Eva Esnal.

#### EVALUACIÓN 3<sup>a</sup> sesión

INFORMAZIOA Información			3	8	3
DINAMIKA Dinámica			3	7	3
GIROA Ambiente	1		4	6	4

HURRENGOETAN HOBETZEKOAK:  
Para mejorar: Que venga más gente.

- **4<sup>a</sup> y 5<sup>a</sup> sesión**

Objetivos:

- Conocer el 1<sup>er</sup> y 2<sup>o</sup> dibujo que elabore el equipo redactor, hacer ligeras aportaciones y filtrar por Lagunkoia: género, mayores, niños, discapacidad.

## **5<sup>a</sup> sesión**

Objetivos:

Presentar el proyecto definitivo

- **Las presentaciones de los proyectos se hicieron mediante dos reuniones.**

<b>14 DE JULIO CUARTA SESIÓN</b>	<p><b>Participaron 41 personas</b>, 22 mujeres y 19 hombres.</p> <p>Vaum Arquitectos, adjudicataria de la licitación, presentó el proyecto: se respondieron preguntas y se hicieron propuestas.</p> <p><b>Tras la reunión, hasta septiembre fue posible aclarar dudas o hacer propuestas mediante el Buzón de la Ciudadanía, incluyendo en el contenido las palabras "Travesía de Loiola".</b></p>
<b>22 DE JULIO QUINTA SESIÓN</b>	<p><b>80 personas asistieron a esta reunión</b>, el 42 % mujeres y el 58% hombres.</p> <p>El 42% de las personas asistentes pertenecían a la franja de edad de 30-49 años, el 36% a la franja de 50-64 y un 22% eran mayores de 65 años.</p> <p>Asistieron a la reunión el Alcalde Eneko Goia, el Teniente de Alcalde Ernesto Gasco, la concejala de Movilidad Pilar Arana, el Director de Proyectos y Obras, la Responsable de Participación Ciudadana, el técnico municipal responsable del proyecto y representantes de las empresas constructoras Asmatu y Vaum, responsables respectivamente de la la redacción de los proyectos de aparcamiento subterráneo y de renovación de la Travesía.</p>

•

## **CANALES DE CONVOCATORIA Y COMUNICACIÓN**

- Buzoneo de tarjetones en todo Loiola
- Emails
- Invitaciones directas
- Carteles
- Panel informativo del barrio
- Redes sociales
- Web

## CALENDARIZACIÓN

- Proceso creativo 28 de abril y 3 y 5 de mayo a las 19:00
- Contrastes y devolución en función de la evolución del proyecto
- Despliegue comunicativo de convocatoria: 21 de abril y rebote en redes, carteles y emails el 29 de abril.
- **Proyecto.**

## DÓNDE

Casa de Cultura Loiola

Presupuesto del proyecto de reurbanización:

600,000€