

ÍNDICE DE LA MEMORIA

1. DIRECTRICES GENERALES	1
2. PROPUESTA DE RED VIARIA DE CIRCULACIÓN RODADA	1
3. PROPUESTA DE CARRIL BICI	2
4. DESCRIPCIÓN PARTICULARIZADA DE LAS ACTUACIONES PROPUESTAS	2
5. PROPUESTA DE MATERIALES Y ACABADOS	4
6. CUADRO DE SUPERFICIES	4
7. ESQUEMAS GRÁFICOS DE DISTRIBUCIÓN ESPACIAL POR USOS	5
8. ESTIMACIÓN ECONÓMICA	6
9. RESUMEN EJECUTIVO DE LA PROPUESTA	6

MEMORIA

1. DIRECTRICES GENERALES

Partiendo de la premisa de reducir a lo imprescindible el espacio destinado al viario de circulación rodada, se plantea una propuesta viable de lectura clara concebida con criterios de unidad y continuidad en todo el ámbito de intervención, concediendo el máximo protagonismo a los espacios de uso público peatonal y con el propósito de crear un ambiente donde prevalezca la presencia del elemento natural.

El proyecto propone una organización del espacio disponible en dos bandas diferenciadas interconectadas, manteniendo sin interrupciones un paseo-corredor de carácter dinámico y directo al borde del mar, y junto a éste, un boscoso jardín lineal a lo largo del cual pueda discurrir un paseo alternativo, más íntimo y pausado, que permita, a su vez, ampliar la longitud del recorrido entre el Museo del Ferrocarril y el rompeolas.

2. PROPUESTA DE RED VIARIA DE CIRCULACIÓN RODADA

Se propone suprimir el vial que bordea en la actualidad los Jardines de la Reina enlazando la calle Muelle de Oriente con la calle Rodríguez Sampedro, así como el vial que conecta dicha calle con la de Marqués de San Esteban discurriendo por delante del edificio del Antigua Sociedad de Fomento de Gijón (Antiguo Banco Urquijo). Con dicha actuación se amplía considerablemente el espacio de uso público al oeste de los Jardines de la Reina y se consigue una adecuada conexión con el soportal de Marqués de San Esteban, al permitir la continuidad del flujo peatonal que discurre por éste.

- Tramo comprendido entre la plaza Padre Máximo González y los Jardines de la Reina:

Se proyecta un vial de servicio de sentido único que, discurriendo a lo largo de las calles Rodríguez Sampedro y Juan Carlos I, se interconecta con la calle Marqués de San Esteban de la siguiente manera:

- Acceso exclusivo por la calle Zamora para usuarios del parking subterráneo, transporte y suministro de mercancías, servicios urbanos y garajes privados. La salida de vehículos procedentes del parking subterráneo y de los garajes privados situados en este primer tramo de calle se realizaría de forma obligada a través de la calle Pedro Duro.

- Acceso exclusivo de bus urbano por la calle Felipe Menéndez (líneas 1, 4, 6, 12, 16 y 34). Se propone la creación de una nueva parada de bus en dicha calle en sustitución de las actuales paradas de "Pedro Duro" y "Fomentín". El resto de paradas existentes hasta la plaza Padre Máximo González se mantienen sin variación.

- Acceso exclusivo por carril de sentido único para usuarios del balneario de Talasoponiente, suministros de mercancías, servicios urbanos y garajes privados por la Travesía del Fomento.

- Se suprime la totalidad de plazas de aparcamiento en superficie

- Se prevén zonas de estacionamiento para carga y descarga en diferentes puntos.

- Tramo comprendido entre los Jardines de la Reina y la zona del rompeolas:

Se proyecta un vial de servicio de sentido único a lo largo de la calle Claudio Alvargonzález para uso exclusivo de usuarios o residentes con plaza de garaje, servicios urbanos y suministro de mercancías, teniendo prevista una reserva de plazas de aparcamiento en cordón frente al edificio de Comandancia Naval y en el extremo norte de la calle.

Entre la calle Trinidad y la plaza del Marqués (calle Muelle de Oriente), se ha dispuesto un vial de doble sentido de circulación dotado de dos carriles, uno de los cuales enlaza con la calle Oscar Olavarría sirviendo de acceso al barrio de Cimadevilla y a la calle Claudio Alvargonzález, permitiendo el segundo la salida de los vehículos que circulen por dicha calle.

3. PROPUESTA DE CARRIL BICI

El trazado del nuevo carril-bici comienza a la altura del Museo del ferrocarril enlazando con el ramal de reciente creación que discurre a lo largo de la calle de Mariano Pola. A partir de este punto se ha tratado de diseñar un itinerario continuo que evite cruces e interferencias con los recorridos peatonales hasta llegar a la Plaza del Marqués. Para ello el carril se dispone como elemento de separación entre el jardín lineal y el carril de circulación rodada y presenta un tramo elevado, con una pendiente máxima del 6%, para salvar el paso de mayor flujo de viandantes situado en torno a los accesos del parking subterráneo de la calle de Rodríguez Sampedro. Se considera que este paso elevado, lejos de convertirse en un obstáculo, podría suponer para el ciclista un atractivo aliciente en el uso del carril en la medida que introduce un contrapunto en el recorrido tan predominantemente llano que caracteriza el principal tramo urbano del carril bici de Gijón.

Para enlazar con el carril que discurre a lo largo del muro de San Lorenzo, el trayecto debe continuar inevitablemente a través de espacios peatonales a partir de la Plaza del Marqués.

Al objeto de minimizar la posibilidad de accidentes y evitar la interrupción del recorrido ciclista en momentos de gran concentración de viandantes en la travesía del pasaje situado en la esquina noroeste de la Plaza Mayor, se propone un trazado alternativo dando un pequeño rodeo por vías menos transitadas. Así, se bordea por el sur la fuente de la plaza, se recorre una parte de las calles Trinidad y Veintisiete de Diciembre, se entra en la Plaza Mayor atravesando el soportal en el ángulo suroeste, y se continúa en línea recta por la calle que separa los edificios del Ayuntamiento y de la Antigua Pescadería, hasta desembocar en la calle de Cabrales donde finalmente tendría lugar una conexión limpia, evitando el cruce que se produce ahora entre la bicicleta y el caminante al llegar al paso de peatones de Campo Valdés.

4. DESCRIPCIÓN PARTICULARIZADA DE LAS ACTUACIONES

SECTOR 1

- **Intervención en el entorno del Museo del Ferrocarril y accesos a la playa de Poniente:**

- Supresión del pabellón destinado actualmente a uso hostelero situado entre las pérgolas ("La Terracina del Medio"), por considerar que tanto su tipología como la manera de implantarse no se adaptan en absoluto a la morfología y a las características arquitectónicas del espacio en que se inserta. Como alternativa, se propone la construcción de un nuevo pabellón de superficie equivalente desplazado frente al acceso principal de la playa en continuidad con una de las zonas de juegos infantiles existente. Esta pieza, de la cual se avanza un esquema en el panel 3, pretende integrarse formalmente en la interesante geometría del lugar, llevando incorporado un núcleo de aseos públicos adaptados con acceso independiente desde el exterior a través de un pasaje.

- Supresión del vial que discurre por delante del Museo del Ferrocarril, conectando actualmente la Avenida Juan Carlos I con la Calle de Rodríguez Sampedro por el sur.

- Remodelación de los parterres y espacios ajardinados que circundan la plaza de acceso al museo, incorporando arbolado y facilitando la continuidad del recorrido peatonal a lo largo del frente sur de la calle Rodríguez Sampedro.

- Comienzo del nuevo paseo-corredor y jardín lineal a partir del paso de peatones del Museo del ferrocarril.

- **Intervención en Calle de Juan Carlos I hasta Plaza Padre Máximo González:**

- Redimensionado de la anchura del viario de servicio para vehículos privados y bus urbano.

- Supresión de aparcamientos en superficie con previsión de zonas de carga y descarga.

- Reorganización de accesos a garajes privados.

- Redimensionado de los corredores peatonales ampliando el ancho de paso a ambos lados el vial rodado, (ver sección en panel 3)

- Dotación de nuevo mobiliario urbano de carácter estancial, alumbrado público y ampliación del arbolado existente.

SECTOR 2

-Intervención en zona de acceso a Talasoponiente y taller de embarcaciones:

- Remodelación de la rampa de acceso a la plataforma situada sobre el taller de embarcaciones, ampliando el desarrollo y anchura de la misma para hacerla más accesible. Se propone la supresión de la escalinata contigua, una vez que se ha constatado la escasa funcionalidad de ésta para el viandante.

- Demolición de muros y escaleras laterales dispuestas a lo largo de la plataforma, con el fin de redimensionar la anchura del nuevo paseo-corredor y permitir la continuidad del jardín lineal mediante la creación de un talud de tierras que salva el desnivel entre la plataforma y la rasante de la calle Rodríguez Sampedro (ver sección en panel 4).

- Se mantiene el carril bici y el vial de servicio existente para usuarios de Talasoponiente.

SECTOR 3

-Intervención en el entorno de los accesos al parking subterráneo de la calle Rodríguez Sampedro:

- Desvío del trazado del carril bici hacia el interior del jardín lineal para evitar el cruce con los vehículos que entran y salen del parking. Como se ha dicho, se propone aquí un paso elevado que evitaría también el cruce de los ciclistas y los viandantes en uno de los puntos donde se produce la incorporación al paseo de un mayor número de personas a pie.

- Desvío del carril bici por la Calle Zamora a fin de eludir el paso por delante del edificio del antiguo Banco Urquijo, lo cual implicaría la pérdida de la continuidad del espacio peatonal situado entre éste y los Jardines de la Reina.

- Previsión de espacio para instalación opcional de terraza vinculada a establecimiento hostelero situado en las inmediaciones.

SECTOR 4

-Intervención en el entorno de los Jardines de la Reina y Plaza del Marqués:

- En los Jardines de la Reina se respeta la configuración original de los parterres y el arbolado existente, añadiendo un nuevo espacio ajardinado asociado a la línea de palmeras situadas en colindancia con el tramo de carril bici que discurre por la calle Muelle de Oriente. Los jardines quedarían integrados en el conjunto de la actuación al hacerles extensivo el nuevo pavimento del paseo.

- Se propone la construcción de un gran umbráculo de uso polivalente concebido como una “espinas dorsal” con vocación de organizar el espacio existente entre los jardines y el borde marítimo del paseo. Este elemento, además de sugerir la continuidad del recorrido peatonal que se desarrolla a lo largo del jardín lineal y de permitir un uso estancial protegido, podría servir también para acoger, de forma ordenada, muchas de los eventos y actividades al aire libre que tienen lugar en la ciudad en determinadas épocas del año (exposiciones, pequeños conciertos, instalación de puestos de venta de mercadillos y certámenes gastronómicos, feria del libro, etc...)

Desde el punto de vista constructivo se concibe como una pieza ligera constituida por un entramado estructural de soportes de acero con forma arbórea (evocando la vegetación del jardín), con una ocupación en planta prácticamente despreciable y con techos altos volados dispuestos a distinto nivel, hasta llegar a cubrir una superficie de 855 m².

SECTOR 5

- Intervención en calle de Claudio Alvargonzález (tramo comprendido entre la Plaza del Marqués y el rompeolas):

- Construcción de quiosco de bebidas y helados con aseos públicos adaptados situado en las inmediaciones de la Cuesta de la Ballenas.

- Reurbanización del espacio estancial situado bajo la Cuesta de las Ballenas, integrándolo en el corredor peatonal vinculado al vial y dotándolo de arbolado y nuevo mobiliario.

- A modo de componente lúdico y de remate del jardín lineal en la zona del rompeolas, se proyecta un laberinto vegetal. Dicho elemento se plantea como un pequeño reto al caminante que, solo o acompañado de niños, estuviera dispuesto a recorrer la senda hasta el final.

- Previsión de espacios para instalación opcional de terrazas vinculadas a establecimientos hosteleros existentes en la calle.

5. PROPUESTA DE MATERIALES Y ACABADOS

- Pavimento ecológico drenante tipo Ecogranic formado por piezas prefabricadas de formato especial de ancho único y largo variable colocado unidireccionalmente a junta corrida, en varios tonos aleatorios, y extensivo a todo el ámbito del paseo-corredor, Jardines de la Reina y senda interior de jardín lineal.

- Ajardinamiento con césped, y diversas especies de árboles y arbustos con capacidad de crecimiento y adaptación a la climatología de Gijón, repartidos de manera aleatoria en todo el ámbito.

- Pavimento de adoquín drenante autoblocante, especial para tráfico pesado tipo Keops colocado al mismo nivel en viales de circulación rodada y corredores peatonales de acceso a los edificios, con barrera de separación entre ambos, formada por bolardos cilíndricos de fundición.

- Alumbrado público mediante báculos en paseo y corredores peatonales, balizas en jardín, y alumbrado lineal bajo barandilla al borde del mar, equipados con lámparas LED.

- Renovación del mobiliario urbano (bancos, fuentes, papeleras, etc...) con modelos comercializados a definir.

- Barandilla de protección compuesta de balaustres de acero inoxidable lacados en blanco, malla continua de hilo de acero inoxidable y pasamanos de madera de teka.

6. CUADRO DE SUPERFICIES

ZONA DEL ÁMBITO		Superficie (m ²)	
Vial de circulación rodada		7.897	
Carril-bici		2.931	
Espacios peatonales pavimentados		21.467	
Espacios ajardinados		11.801	
Edificaciones	Pabellón de hostelería con aseos públicos	120	
	Quiosco con aseos públicos	52	
	Umbráculo	Ocupación aproximada en planta	2
		Superficie cubierta	855
Total ámbito de intervención		44.270	

7. ESQUEMAS GRÁFICOS DE DISTRIBUCIÓN ESPACIAL POR USOS

- LEYENDA
- CARRIL BICI
 - VIARIO DE CIRCULACIÓN RODADA
 - PEATONAL PAVIMENTADO
 - PEATONAL AJARDINADO
 - EDIFICACIONES



8. ESTIMACIÓN ECONÓMICA

CAPÍTULO		IMPORTE [€]
Actuaciones previas y demoliciones (Levantado de soleras y pavimentos, tala y destocónado de árboles, demolición de escaleras y fábricas, neutralización de instalaciones aéreas y soterradas, retirada de alumbrado público y mobiliario urbano, desmontaje y retirada de pabellones hosteleros, desmontaje y retirada de barandillas, desmontaje y retirada de contenedores de residuos, retirada provisional de marquesinas parada bus, etc...)		Superficie ámbito: 44.270 m ² Coste estimado: 10 €/m ² 442.700
Urbanización de viales , incluyendo: Red de alcantarillado, alumbrado público, red de baja y media tensión, abastecimiento de agua, red de riego, semaforización, distribución de gas, telecomunicaciones, mobiliario urbano y pavimentación.		Ancho medio del vial: 5 m Longitud de viales: 1.750 ml Coste estimado: 845 €/ml 1.478.750 €
Carril-bici , incluyendo: Formación de la explanada, cimientado de firme, capa de Slurry bituminoso, bolardos de protección lateral y pintura de marcas.		Superficie carril: 2.931 m ² Coste estimado: 42 €/m ² 123.102 €
Urbanización de espacios peatonales pavimentados , incluyendo: Pavimento sobre solera de hormigón, red de saneamiento, alumbrado público, red de riego, mobiliario urbano, nueva barandilla perimetral y plantación de arbolado		Superficie peatonal: 21.467 m ² Coste estimado: 95 €/m ² 2.039.365 €
Urbanización de espacios ajardinados , incluyendo: Excavaciones y vaciados, red de saneamiento, alumbrado público, red de riego, mobiliario urbano, rellenos y aporte de tierras, pavimento de senda interior, plantación de arbolado de gama y altura media, y formación de césped con aporte de capa de tierra vegetal y mantillo.		Superficie jardín: 11.801 m ² Coste estimado: 54 €/m ² 637.254 €
Edificios y otras construcciones	Umbráculo	Superficie construida: 855 m ² Coste estimado: 550 €/m ² 470.250 €
	Pabellón de hostelería y aseos públicos	Superficie construida: 120 m ² Coste estimado: 950 €/m ² 114.000 €
	Quiosco y aseos públicos	Superficie construida: 52 m ² Coste estimado: 950 €/m ² 49.400 €
	Paso elevado de bicicletas	Superficie construida: 360 m ² Coste estimado: 450 €/m ² 162.000 €
Total presupuesto de ejecución material estimado [*]		5.516.821 €

9. RESUMEN EJECUTIVO DE LA PROPUESTA

El contenido y los objetivos básicos de la propuesta se resumen en los siguientes apartados:

- Solución viable de lectura clara concebida con criterios de unidad y continuidad en todo el ámbito de intervención, concediendo el máximo protagonismo a los espacios de uso público peatonal, y con el propósito de crear un ambiente donde prevalezca la presencia del elemento natural.
- Organización del espacio disponible en dos bandas diferenciadas interconectadas, manteniendo sin interrupciones un paseo-corredor de carácter dinámico y directo al borde del mar y un jardín lineal contiguo surcado por una senda interior de recorrido más pausado.
- Ampliación del espacio de uso público peatonal al oeste de los Jardines de la Reina integrando el soportal de Marqués de San Esteban al facilitar la continuidad del flujo peatonal que discurre por éste.
- Construcción de umbráculo de uso polivalente concebido como una “espinas dorsal” con vocación de organizar el espacio existente entre los Jardines de la Reina y el borde marítimo del paseo. Este elemento permitiría un uso estancial protegido, pudiendo acoger también, de forma ordenada, muchos de los eventos y actividades al aire libre que se celebran en la ciudad en determinadas épocas del año.
- Trazado de carril bici diseñado para evitar cruces e interferencias con los recorridos peatonales desde el Museo del Ferrocarril hasta la Plaza del Marqués. Entre la Plaza del Marqués y el muro de San Lorenzo se propone un recorrido a través de calles peatonales menos transitadas.
- Creación de viales rodados de un solo carril de sentido único, a la largo de las calles de Rodríguez Sampedro, Juan Carlos I y Claudio Alvargonzález, reservados para uso exclusivo de bus urbano (calle de Rodríguez Sampedro), residentes con plaza de garaje, servicios urbanos y suministro de mercancías.

[*] El presupuesto no incluye el coste de Gestión de Residuos de construcción y demolición ni Seguridad y Salud.