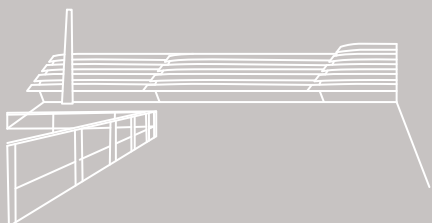
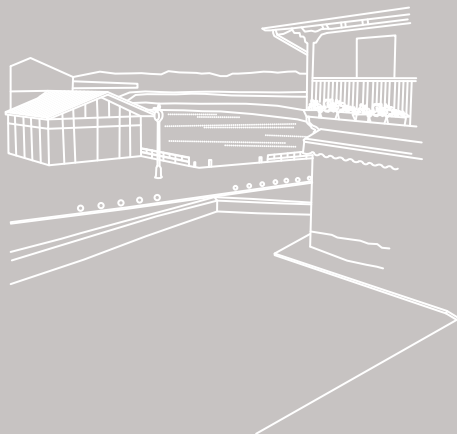
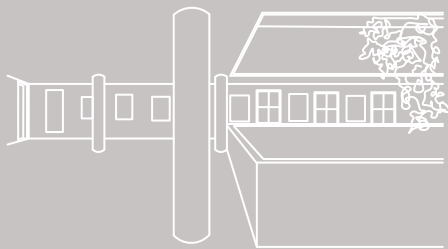


MEMORIA

365/24



INDICE

- 01 – Introducción
- 02 – Análisis
- 03 – Intervenciones
- 04 – Fases
- 05 – Resumen ejecutivo
- 06 – Cuadro de superficies
- 07 – Presupuesto



365/24

Fomento - Poniente / Nuevo paisaje urbano. –

A place for everything, everything in it's place / Sigue nadando / Transformación natural.

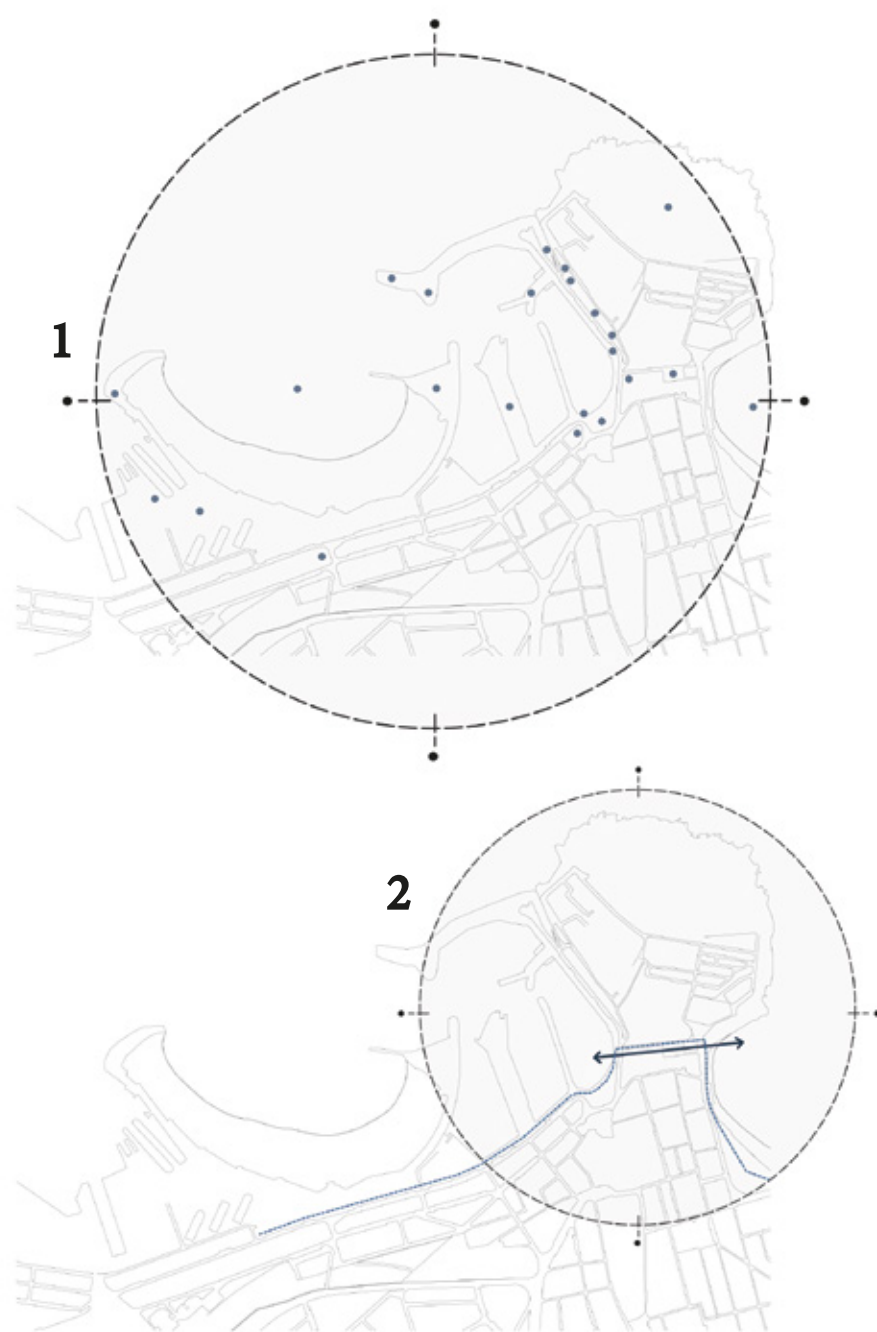
El proyecto trata de fomentar la conectividad, generando un paisaje y espacio peatonal y ciclista continuo, sin interrupciones y analizando las transiciones; actuando desde la recuperación de lo existente, y prestando atención a la climatología y temporalidad en todos sus aspectos, para regenerar el activo más valioso de la ciudad de Gijón: su borde marítimo.

Las diferencias que marcan la conexión o separación de espacios y usos, mediante los pavimentos y en las actuaciones interescales; como por ejemplo la designación de nuevos usos o cambios en la movilidad en la escala urbana; o en una escala más cercana, es el caso del análisis del mobiliario urbano, la iluminación y la vegetación. De esta forma, la propuesta a través de un itinerario principal, busca incrementar el carácter marítimo, verde y habitable a través de eventos en el camino, para convertir la fachada Fomento-Poniente de Gijón en un espacio identitario de la ciudad, contemporáneo y pionero en el uso de estrategias pasivas de confort climático y aprovechamiento de recursos naturales para su sostenibilidad, promoción, así como alternativas para el disfrute en todas las épocas del año y las horas del día (365/7).

Las nuevas propuestas se posan sobre el plano actual sin apenas demolerlo, apostando por la reordenación, y el estudio pormenorizado para resolver los encuentros con las intervenciones existentes; además de ser una planificación abierta, capaz de absorber muchas otras futuras intervenciones. La actuación eleva a arquitectura el trazado y forma de las recogidas de agua, las superficies vegetales, el aprovechamiento de la condición marítima, la implantación de nuevos usos activadores y la ordenación de la señalización necesaria tanto de movilidad, como nocturna. Nos gustaría pensar que esta propuesta sería el crecimiento y evolución natural de la Fachada de Fomento-Poniente.

“Muchas ciudades tienen espacios al aire libre que son perfectos para la recreación de verano, pero cuando se trata de los meses de invierno, esos espacios quedan en gran parte sin uso. Las ciudades que buscan aprovechar al máximo sus frentes costeros durante todo el año deben planificar también las actividades de invierno desde el principio”.





1/ Localización de puntos de interés

Nos encontramos ante uno de los principales enclaves de la ciudad donde la simultaneidad de actividades y eventos se multiplica a medida que se camina por él. Se ubican en el plano los principales puntos de interés de la zona con la intención de fomentar con la intervención la conexión entre ellos, así como ordenar el camino de una a otra.

Hallando pequeñas ubicaciones claves donde ubicar puestos informativos digitales, señales lumínicas que orientan direcciones, espacios de encuentro, espacios vacíos para nuevos programas, ...

Además, de encontrar nudos circulatorios que serán objetivos del proyecto.

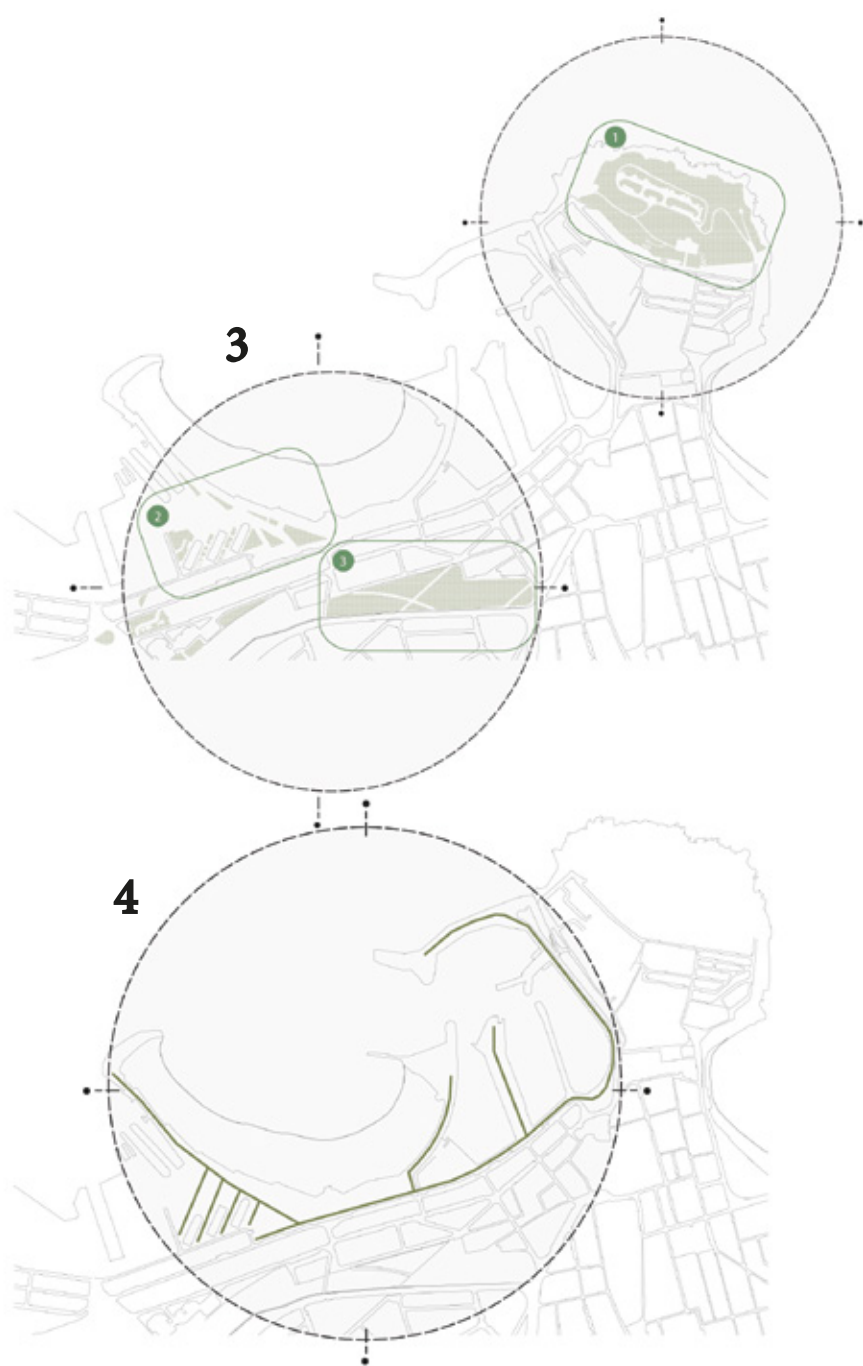
Se priorizará la movilidad peatonal y ciclista.

2/ Conexión entre Poniente y San Lorenzo

Se potenciará con las circulaciones en bicicleta y peatonales la conexión entre Poniente y San Lorenzo. A través, de la Plaza Mayor y la Plazuela del marqués se realizará ese enlace.

Teniendo en cuenta el cambio de pavimento para el carril bici con especial atención a la velocidad de las bicicletas durante este trayecto. Para el peatón, también, se realizará un camino que mediante el cambio de su pavimento oriente al viandante para generar un recorrido nuevo, mas directo y con mayor intencionalidad de generar un nuevo paseo que engarce ambas zonas.

Se hará, especial, hincapié en realizar recorridos accesibles para todos. Eliminando barreras físicas que puedan dificultar el trayecto a personas con movilidad reducida.



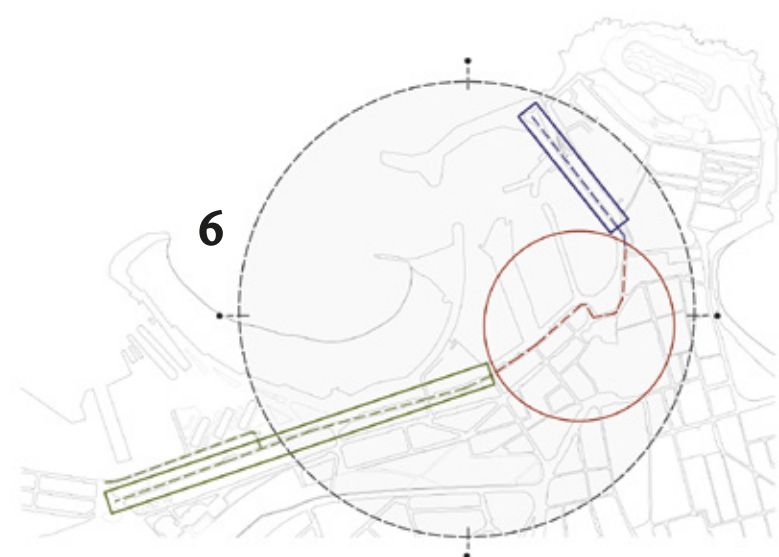
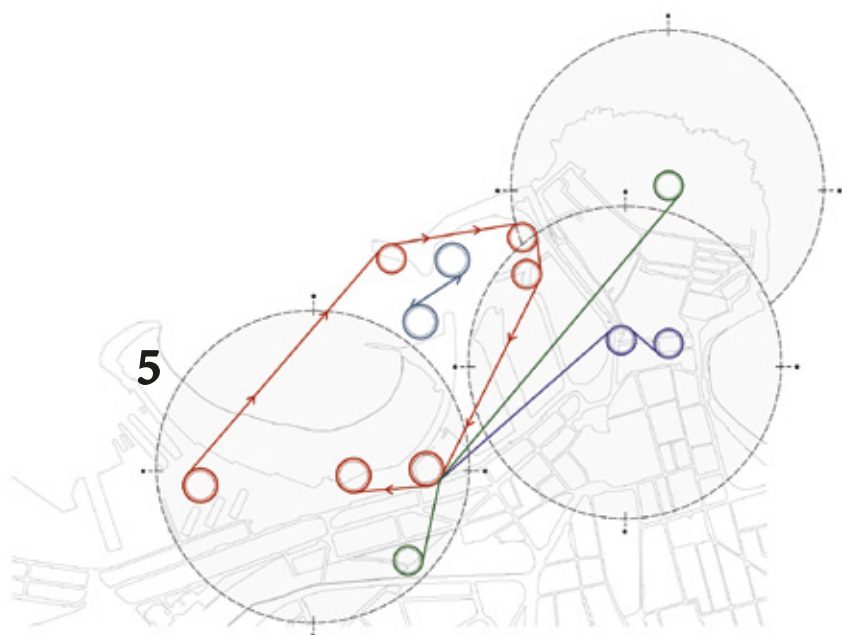
3/ Conexión entre los principales puntos verdes

Se localizan varios puntos verdes en la ciudad que están unidos por el carril bici, así como por diferentes recorridos peatonales.

Se introducen nuevas plantaciones generando pulmones verdes para la ciudad y su entorno mas próximo.

4/ Nuevos recorridos verdes

Se mantiene todo el arbolado existente ya que toda la intervención actúa sobre el área vacía. Si alguno se viese afectado se replantaré. Utilizando todos los recursos naturales ya localizados. Además, se potenciará la plantación de diferentes especies de arbolado en todo el recorrido en aceras y medianas. Se disminuye las áreas vacías o meramente pavimentadas para dibujar los recorridos peatonales mas delimitados así como los del carril bici. Intentando que a través de diferentes barreras físicas se genere mayor seguridad en estos.



5/ Nuevas conexiones entre el nuevo programa

El nuevo programa genera no solo un nuevo uso si no nuevas conexiones, nuevos recorridos que unifican la zona y la ponen en valor.

Las zonas de estar se multiplican, así como las zonas de paseo. El programa se ubica tanto en los puntos fijos como en el recorrido como por ejemplo los parques deportivos para personas mayores, parques infantiles perfectamente limitados buscando su seguridad o zonas de estar con mobiliario publico.

6/ Modificación circulación

Se modificará el trafico en el punto final de la calle de Claudio Alvargonzález potenciando desde Comandancia Naval de Gijón y hasta el final el uso del espacio para el peatón. La velocidad será de 20km/h y se eliminarán todas las zonas de aparcamiento de este recorrido final salvo el pequeño parking que se encuentra a la derecha. Se mantendrá la pequeña rotonda.

El resto de los aparcamientos que se encuentran en esta zona se cambian de batería a en linea dando mayor espacio a la acera pudiendo incorporar en ella el carril bici que llegue hasta el Dique Liquerique.

La velocidad de 20km/h se mantendrá en el resto del recorrido por las calles Muelle de Oriente, Rodríguez San Pedro hasta Av. de Juan Carlos I.

Se destinarán algunas zonas, actualmente aparcamientos, a la instalación de puntos de carga para coches eléctricos, la ordenación de los cubos de basura y aparcamientos de bicicletas y motos.



6/ Modificación del carril bici actual

El nuevo carril bici no solo unirá las áreas de Poniente y San Lorenzo. También, se ampliará hasta el Dique Liquerique y hasta el final del recorrido de la playa de Poniente teniendo en ambos recorridos aparcamientos para bicicletas.

Se deja una previsión de carril bici que nos comunique con los antiguos astilleros.

Se modificará, también, el recorrido del carril bici en el Parque de la Reina para potenciar el espacio libre al peatón y la seguridad al carril bici.

8/ Conexión carril bicis de Poniente y San Lorenzo

La conexión del carril bici entre Poniente y San Lorenzo se realizará por la Plaza Mayor y la Plazuela del marqués. Teniendo especial atención al cambio de pavimento que sufrirá a lo largo de todo el recorrido dicho carril orientando al ciclista a ir a una velocidad menor y la necesidad de ir más pendiente de su entorno.

Es muy importante que tanto ciclistas como peatones convivan. Por eso, se eliminarán barreras físicas que dificulten el recorrido para ambos y si se incorporarán diferentes texturas en los pavimentos que avisen a todos de la convivencia que se generará. Estas texturas serán, además, una guía para personas con poca visión o ciegas.

03 - INTERVENCIONES



01/ Acupuntura Urbana

Proponemos un estudio pormenorizado de la fachada marítima, a través de pequeñas intervenciones en las áreas que requieren más atención: zonas que superponen distintas circulaciones, usos o estéticas, con el objetivo de mejorar la calidad, tanto visual como de funcionamiento en el ámbito.



02/ Itinerario por un bosque equipado

Este recorrido verde y habitable se consigue a través de la conexión de las zonas de vegetación existentes y e introduciendo otras nuevas; lo que favorece a establecer una continuidad y coherencia, tanto funcional como estética, en todo el borde costero.



03/ Paisajismo Dinámico

Las labores paisajísticas tratarán de crear un recorrido singular, atendiendo a potenciar el carácter diferencial que existe entre los distintos ambientes del paseo.

Proponemos un paisaje salvaje, colorido, emocionante, dinámico, sostenible de forma natural, que requiera poco mantenimiento, con pocos materiales inorgánicos y que se adapte a las estaciones.

La idea es que no solo se mire, sino que cambie con los meses, con los años. En alusión al título de la ciudad, la intención es potenciar lo que un día fue una antigua Villa. Una ciudad jardín, donde el paisaje (verde y agua) primaría sobre el asfalto.

Así, fijándonos en los proyectos del paisajista Piet Oudolf, en su combinación de herbáceas perennes y gramíneas -nigella arvensis, cleome hassleriana, peucedanum verticillare o digitalis parviflora- y especies arbóreas de mayor tamaño, consigue bellos efectos de jardines en movimiento.

No son espacios estáticos que deben controlarse, sino :

“lugares donde la naturaleza debe seguir su curso, donde las especies vegetales deben instalarse de forma espontánea y desarrollarse libremente de modo que la experiencia estética surja de la contemplación de los propios procesos espontáneos de sucesión biológica”.



04/ Movilidad y Tráfico

Para poder conseguir una continuidad en este recorrido y lograr un equilibrio para todas las circulaciones -peatonal, ciclista, motor pública y privada-, será necesario realizar una progresiva reducción del tráfico automovilístico no regulado en un sector del ámbito. Siempre abierto al transporte público, parkings privados, residentes, taxis, abastecimientos, emergencias y vehículos eléctricos, enchufables o con distintivo de cero emisiones, a una velocidad inferior a 20 km/h. Las zonas peatonales con acceso limitado a vehículos tendrán un pavimento diferenciador.



05/ Nuevos Espacios Peatonales y de Encuentro

Un nuevo paseo urbano, que recalibre lo existente, y que además proporcione multiplicidad de experiencias para las diferentes edades, horas y estaciones; a través de lugares flexibles de encuentro en base al paisaje marítimo, el ocio y las actividades al aire libre. No sólo habrá un frente vegetal, sino que también se propone un frente “flotante” que ofrece nuevos espacios públicos en relación al puerto y la cultura marítima de la ciudad.



06/ Espacios para Ciclistas

La reorganización del tráfico motorizado, permite que se genere un carril bici continuo desde la punta del Liquerique hasta la Playa de Poniente, donde se bifurca, por un lado, para conectarse con la plaza Padre Máximo González y el resto del tejido urbano; y por otro, continuando una ruta escénica por la playa y los futuros usos de los Astilleros. Siempre acompañado de un corredor verde, discurre a través de elementos urbanos como pérgolas, que favorecen su uso durante todo el año.



07/ Ágoras y espacios flexibles y programados para usos temporales

Apoyando la existencia de espacios estanciales para actividades de mayores afluencias, como la existente explanada de Poniente, proponemos tomas de voz y datos, para que estas ágoras puedan albergar todo tipo de usos temporales. Espacios “plug-in”, con diferentes escalas, flexibles y abiertos: un cine al aire libre en verano, una feria en otoño, patinaje sobre hielo en invierno, o un concierto en primavera.



08/ Tecnología Smart City

Buscamos dotar a la ciudad de una capa tecnológica y digital, que promueva la interacción y participación ciudadana en los espacios públicos, que se traduzca no sólo en un destino de realidad aumentada para establecer recorridos, orientación, sitios de interés, eliminar las barreras del lenguaje en la señalización de la ciudad, tours, actividades y eventos, funcionamiento de las cosas o seguridad.



09/ Brújulas Urbanas

Al igual que los nombres están señalados en los mapas, el proyecto propone la generación de un mapa urbano a escala 1:1, mediante la instalación puntual de brújulas urbanas, o lo que es lo mismo: distintas intervenciones gráficas integradas, para favorecer la cercanía de la ciudad y la orientación para cualquier paseante, viajero o habitante.



10/ Re-activación infraestructuras en desuso

El paseo debe ser conector entre el pasado y origen de la ciudad –Cimadevilla conductora hacia el futuro polo de crecimiento más cosmopolita de la ciudad: en dónde se homenajeará el pasado industrial de Gijón a través de la recuperación de sus astilleros para albergar otros usos productivos y culturales más contemporáneos.

Pensamos en la paradigmática renovación de la zona de muelles de Rotterdam; el distrito 798 de Pekín, que comulga con la recuperación arquitectónica del pasado industrial de la ciudad de sus fábricas electrónicas. También encontramos proyectos similares en Lisboa, Berlín, Madrid, Milán... innumerables ejemplos de transformaciones de infraestructuras en desuso que son capaces de convertirse en hubs de atracción que activan y regeneran áreas completas de ciudades



11/ Atención a la huellas pasadas y futuras

Para un crecimiento sostenible de Gijón, es necesario preservar la memoria del lugar. Una de las principales intenciones de este proyecto es respetar física y emocionalmente, la traza y legado histórico de la ciudad.

Por ello, las nuevas intervenciones prestarán atención a la coherencia estética, la funcionalidad y la durabilidad; además de planificar opciones abiertas y flexibles que puedan quedar a la espera de futuras intervenciones.



12/ Un recorrido con hitos

Nos gustaría trabajar con muchos de los elementos urbanos ya característicos del paseo y que forman parte del imaginario de la ciudad, para reforzar su identidad a través de la integración en un recorrido, en su ordenación y repetición; para así convertirlos en hitos del paisaje que perduren, para la memoria del visitante y para que los ciudadanos se sientan identificados –sentirse en casa–.

Los eventos también forman parte de ese recorrido, algunos son casuales, otros proyectados y una buena parte son la herencia histórica de la ciudad.

De hecho, sería interesante fomentar y ampliar la red, mediante la activación de algunos otros puntos de interés en desuso ya existentes, como el refugio antiaéreo de Cima-devilla, cuyo acceso encontramos en la calle Claudio Alvargonzález.



13/ Actividad para las terrazas

Proponemos una extensión controlada de los espacios interiores hacia el exterior; fomentando una mayor superficie de espacios de terrazas al aire libre.

Principalmente en la zona de la Antigua Rula y Claudio Alvargonzález, en Poniente; o el kiosko existente en los Jardines de la Reina, podría albergar un café con terraza, mixtificando y activando así el uso de los jardines.



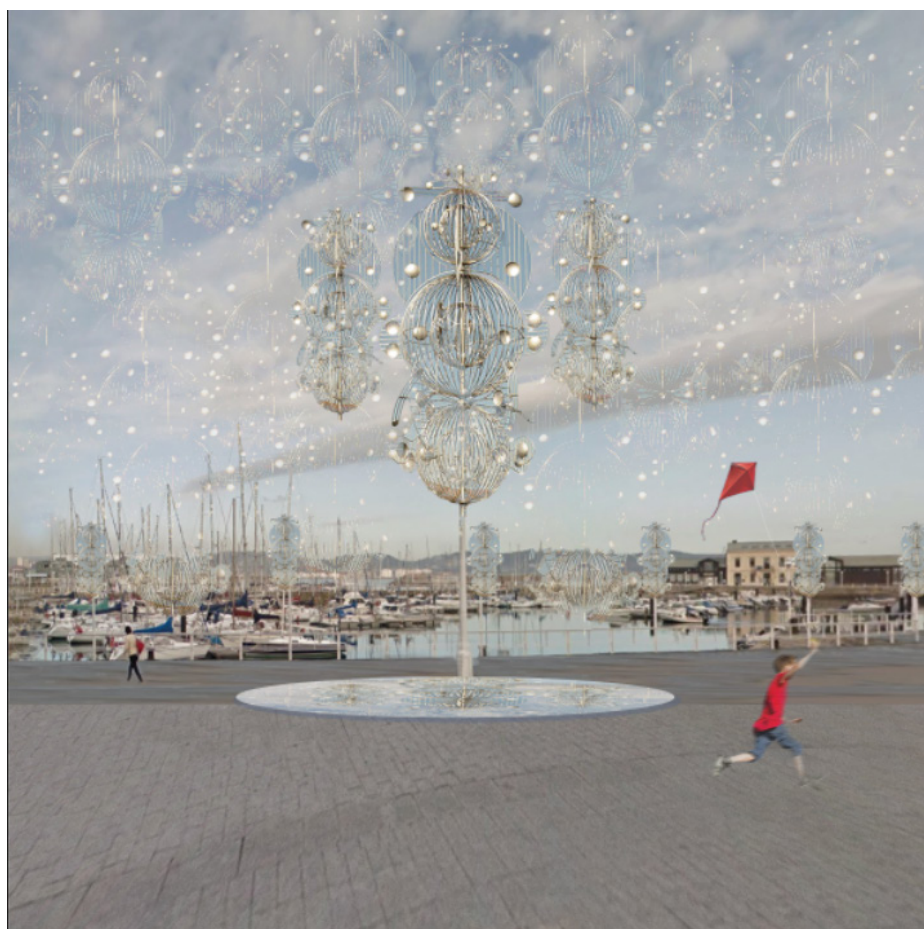
14/ Corredor Verde

Desde una escala más alejada, se busca por un lado, una conexión con el imaginario natural del resto de la provincia hasta llegar al mar. Vemos como el frente marítimo se conecta con los diferentes barrios colindantes, mediante una secuencia de corredores verdes, fluidos y peatonales.



15/ Pavimento Ilustrado

Introducción de un pavimento permeable, que permita la infiltración de agua y la instalación de fuentes, antideslizante, que además evite un posible efecto isla de calor. Pavimentos que reduzcan la contaminación urbana y favorezcan el drenaje del agua de lluvia para su uso como riego de la vegetación mediante canales de irrigación incorporados. También proponemos una delimitación en planta de ciertas áreas, como espacios de juegos urbanos.



16/ Aprovechamiento Recursos Naturales

Gijón posee unas condiciones climatológicas muy particulares y el frente marítimo es además muy permeable a sus elementos. Proponemos poner en valor esas condiciones, que lejos de ser negativas, se pueden aprovechar para generar paisajes singulares.

Como por ejemplo, la creación de esculturas o elementos móviles que se activen con el viento, y que generen energía a través de sus movimientos. O también, gracias a la introducción de un pavimento permeable que permita la infiltración de agua de lluvia, es posible la instalación de fuentes transitables –a modo de bufones–, que interactúen con las mareas, y que además aprovechen y filtren el agua de lluvia para rellenar su depósito de compensación.



17/ Control climático

Incorporación de estrategias pasivas de confort climatológico a escala urbana. Por ejemplo, planificando las zonas para maximizar la luz del sol, o creando áreas que bloquean el viento. En los meses de invierno, el viento puede generar que la sensación térmica sea menor que la temperatura que realmente hay.

Para que se pueda establecer un mejor control climático y asegurar su uso durante los meses de frío, estas zonas deben estar protegidas de los fríos vientos invernales. Las ciudades pueden proporcionar esa pérgolas.



18/ Hypergráficos urbanos

Instalación de una estrategia de señalización que apoye el carácter identitario e icónico de la ciudad; integrándose como un elemento paisajístico más; a la vez que facilita la difusión y conexión de las distintas actividades de la ciudad.



19/ Optimización del tráfico

A través de modelos de ciudad rotonda, o supermanzanas, se estudiarán las opciones más óptimas del tejido urbano para reconducir con fluidez la circulación de vehículos privados.



20/ Movilidad Limpia

Para establecer un nuevo modelo de circulación, también es necesario proporcionar alternativas ecológicas para la movilidad ciudadana. Proponemos el refuerzo y promoción de parkings y vehículos eléctricos de uso compartido, motos y bicicletas eléctricas.



21/ Baños de Ola

Si uno de los mayores atractivos de la ciudad es su frente marítimo, como parte crucial para su desarrollo, se debería facilitar el acceso al agua. Nos gustaría rescatar la cultura de baño, que hizo que Gijón se convirtiese en el originario destino de playa en 1840, justo en la actual Poniente. Los baños públicos, termas, spas, balnearios...fueron intensos lugares de reuniones sociales no sólo para la relajación sino también para conversar; mientras los beneficios del agua hacen efecto.

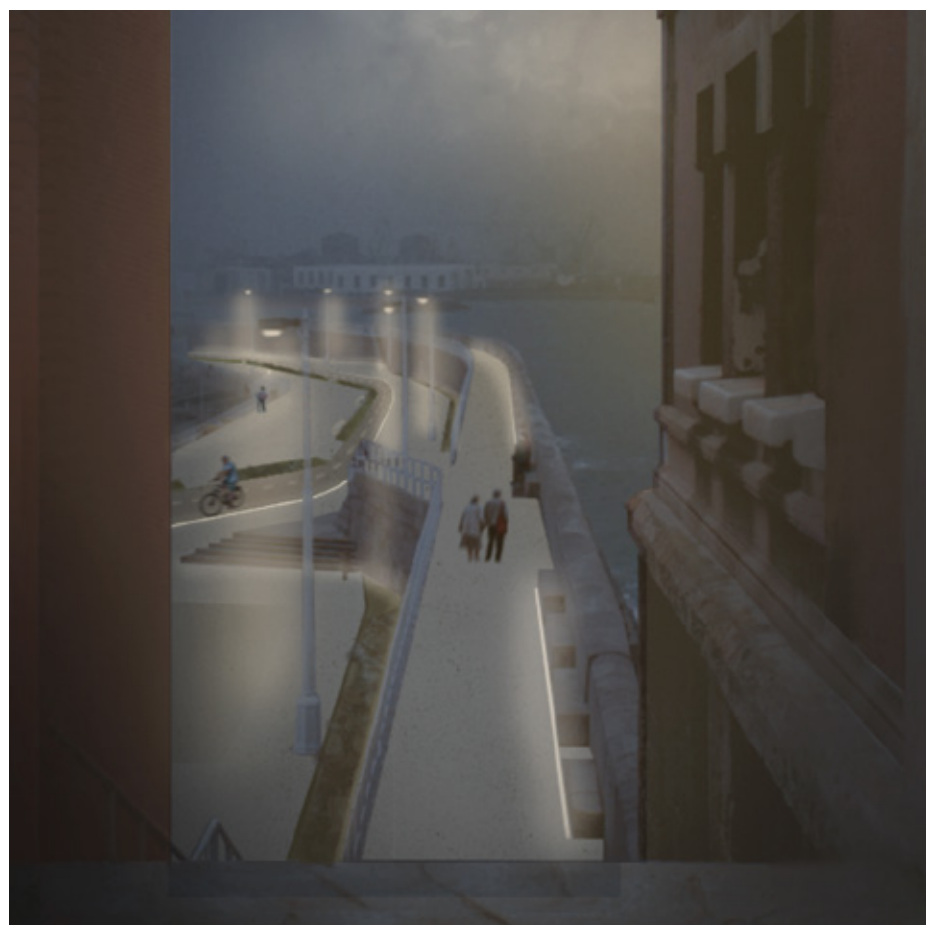
Trabajando desde una planificación que añada más formas de disfrutar del espacio público marítimo. Un ejemplo, son los recorridos más accesibles, como pasarelas que conduzcan al mar. También la reactivación del paisaje de la zona de Talasoponiente, mediante piscinas al aire libre de agua salada, cuyo uso pueda ser posible durante todo el año. Además de un muelle flotante en la zona del Liquerique, para el acceso y disfrute de los deportes acuáticos y baños en la zona del puerto. De esta forma, los muelles, re-imaginan nuevos usos y tipos de experiencia en relación con el agua.



22/ Estaciones de Confort

Cuando las condiciones climatológicas no son buenas, se necesita interrumpir los espacios al aire libre con zonas de confort: tales como miradores, mobiliario urbano protegido o atechado, pérgolas, vegetación...

La fachada marítima no es una excepción, y puede convertirse en un paseo incómodo. Si se proporciona destinos donde acudir en cada tramo, además de enmarcar el paisaje, ayudan al uso continuado del espacio público durante todo el año.



23/ La iluminación nocturna

La iluminación se convierte en una estrategia indispensable a la que prestar atención, tanto para aumentar el atractivo del frente, como para la seguridad, la señalización y el uso nocturno y en los meses de invierno de las instalaciones.



24/ Estilismo urbano

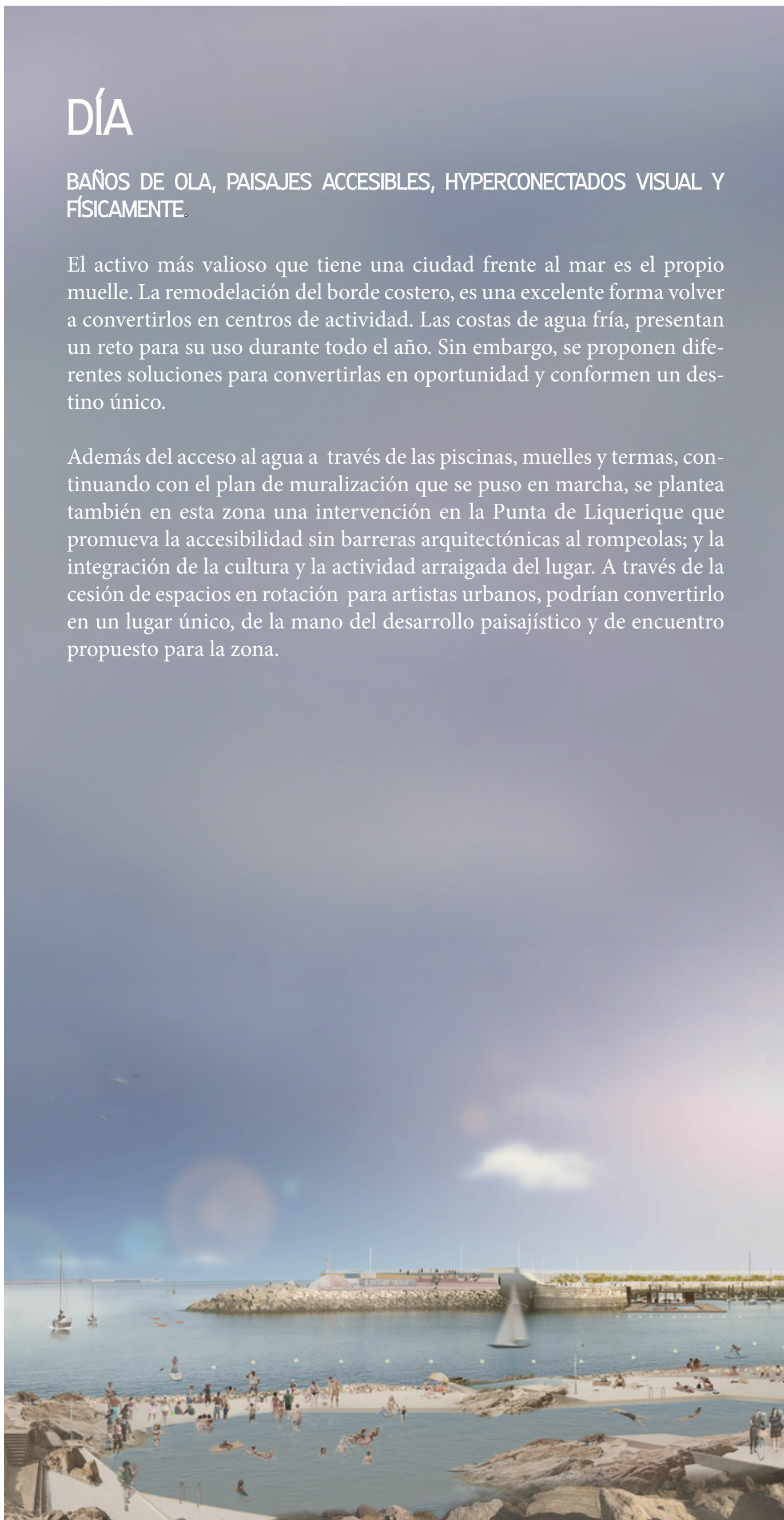
Crear un libro de estilo para la actualización, unificación y aplicación del mobiliario urbano, especialmente pensado para el ámbito de la intervención.

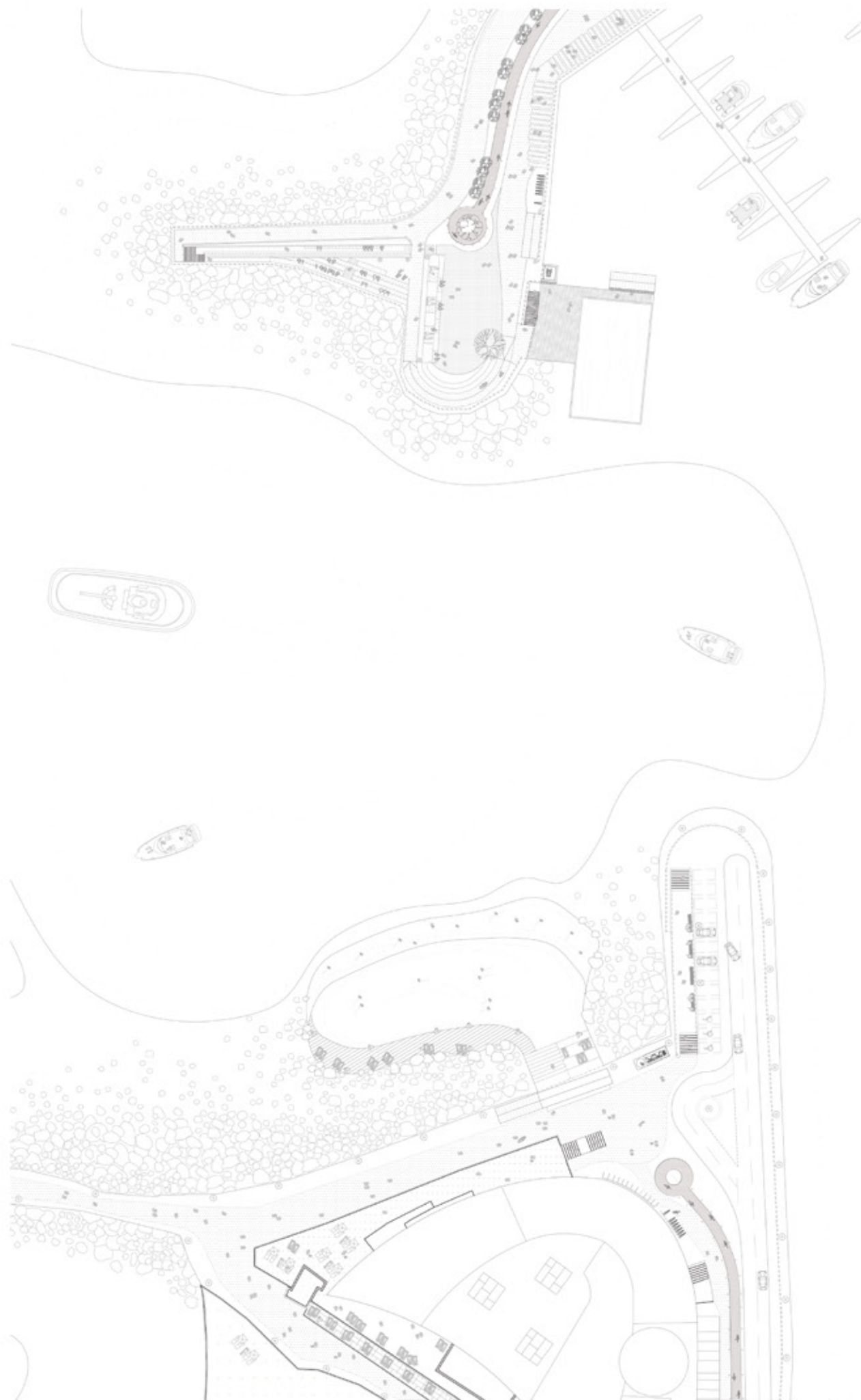
DÍA

BAÑOS DE OLA, PAISAJES ACCESIBLES, HYPERCONECTADOS VISUAL Y FÍSICAMENTE.

El activo más valioso que tiene una ciudad frente al mar es el propio muelle. La remodelación del borde costero, es una excelente forma volver a convertirlos en centros de actividad. Las costas de agua fría, presentan un reto para su uso durante todo el año. Sin embargo, se proponen diferentes soluciones para convertirlas en oportunidad y conformen un destino único.

Además del acceso al agua a través de las piscinas, muelles y termas, continuando con el plan de muralización que se puso en marcha, se plantea también en esta zona una intervención en la Punta de Liquerique que promueva la accesibilidad sin barreras arquitectónicas al rompeolas; y la integración de la cultura y la actividad arraigada del lugar. A través de la cesión de espacios en rotación para artistas urbanos, podrían convertirlo en un lugar único, de la mano del desarrollo paisajístico y de encuentro propuesto para la zona.





ZOOM 01

Piscinas naturales

Ampliación carril bici

Nuevo lugar de encuentro - Grada 1

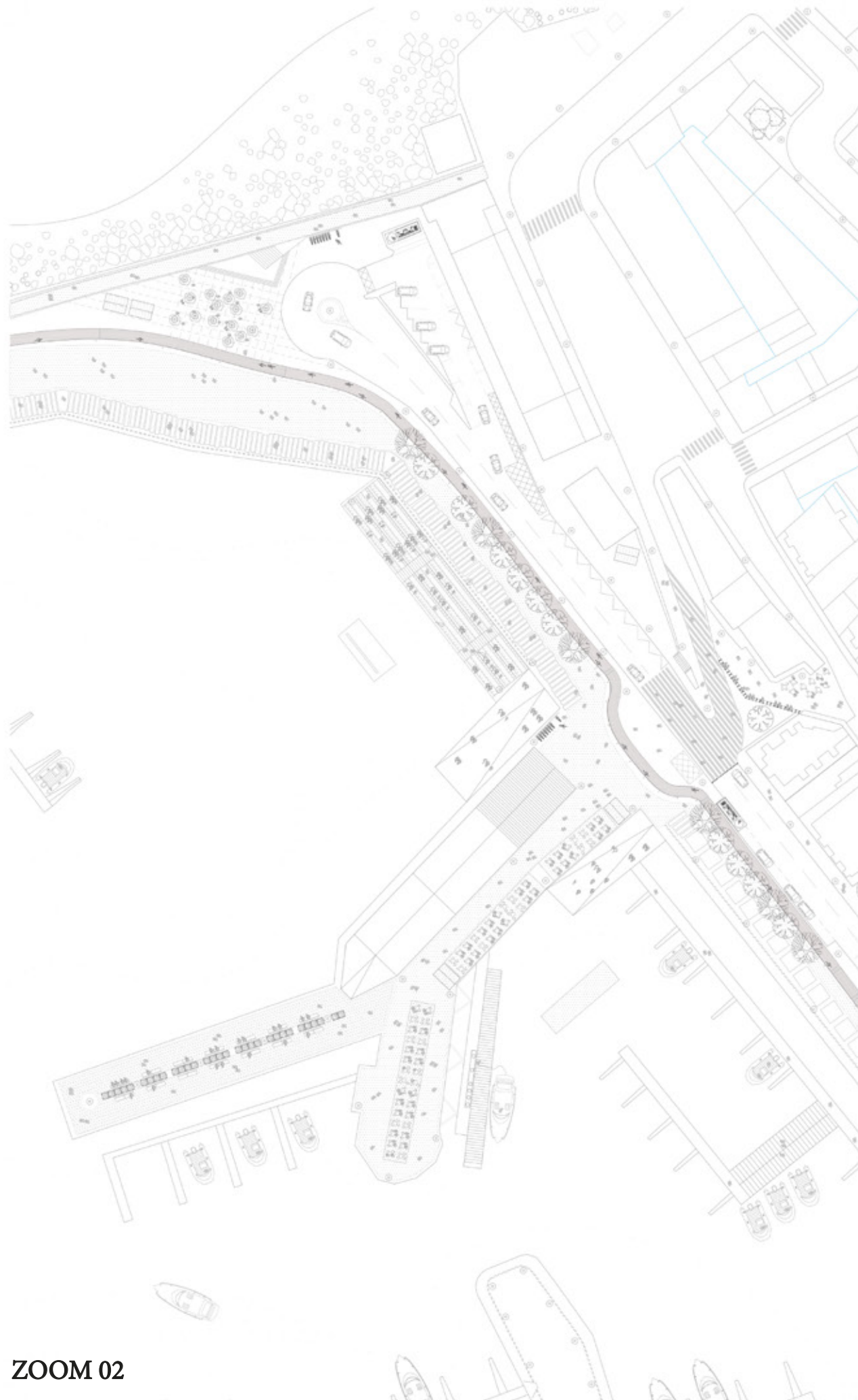
ATARDECER

FRENTE NARÍTIMO, FRENTE VERDE Y NUEVAS ZONAS DE ENCUENTRO TEMPORALES.

Se plantea una barrera para el agua, una extensión del muelle urbano que descongestiona el uso del cinturón de la Antigua Rula –entre intervención paisajística y espacio flexible de encuentro-, cuya forma –accesible- permita a la gente que interprete el espacio de muchas maneras diferentes: los peldaños a modo de anfiteatro, se pueden usar para sentarse, descansar, tomar el sol durante el día, ver el atardecer al caer el sol; usos educativos ligados a los deportes de agua, espacio para observar competiciones, cine o espectáculos flotantes; o también puede interpretarse como una transición natural del espacio de encuentro y ocio de la Cuesta del Cholo hacia el mar.

Se propone la consideración del uso de la Antigua Rula, otorgándole una actividad que actualice su uso original y que apoye la actividad de ocio propia de la zona. Por ejemplo, un Mercado especializado en los productos del mar, o en la gastronomía asturiana, donde los pequeños comercios alimenticios u hosteleros puedan tener representación, en una zona inmejorable para el esparcimiento durante todo el año.





ZOOM 02

- Nuevas terrazas
- Ampliación de paso de cebra
- Ampliación carril bici
- Reducción de velocidad, aparcamientos
- Nuevo lugar de encuentro - Grada 2

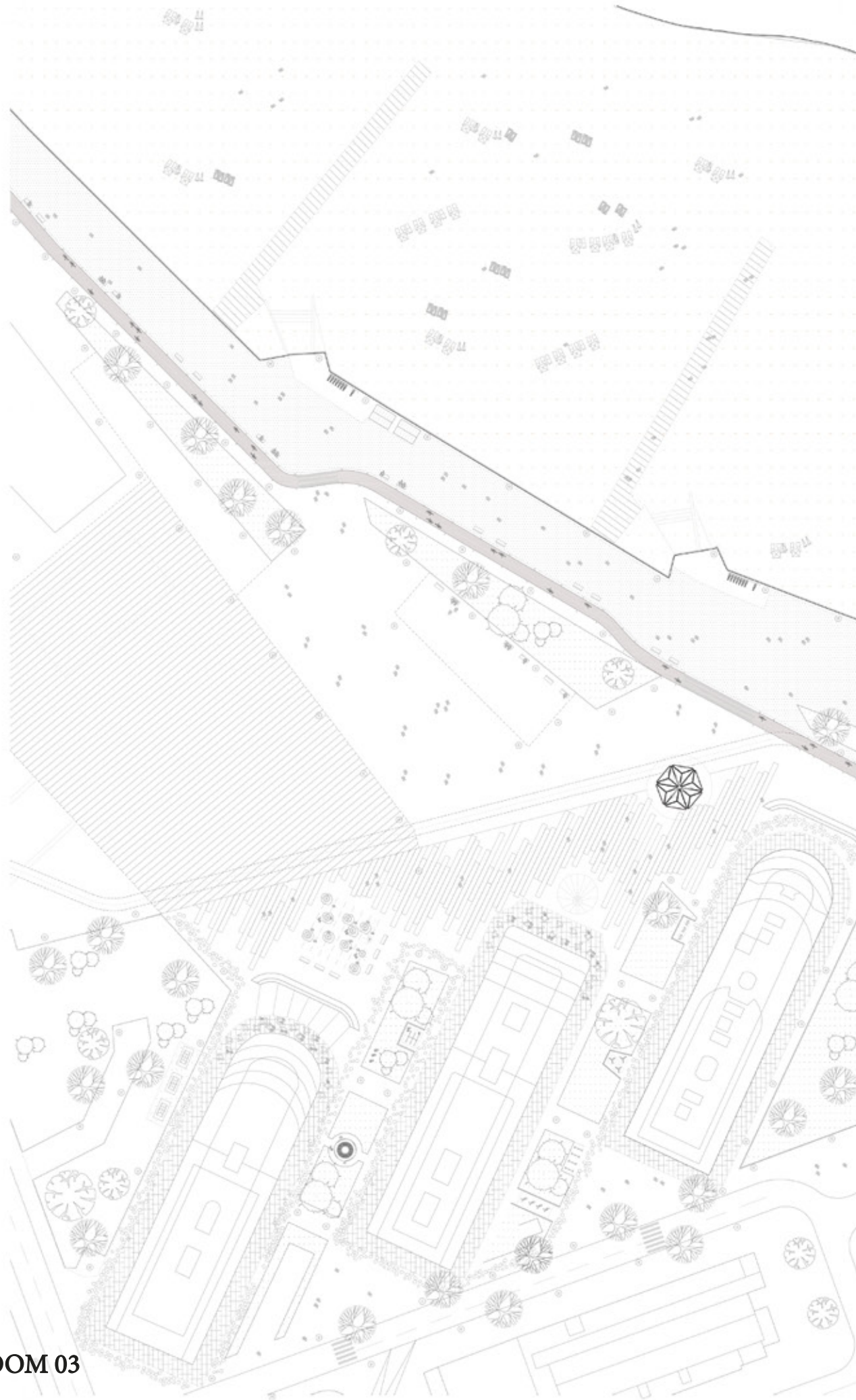
NOCHE

REVITALIZACIÓN DEL PASEO, COMO ENLACE HACIA EL FUTURO

El paseo de Poniente, supone una oportunidad extraordinaria para convertirlo en la versión más cosmopolita del itinerario. Entendiendo que se llevarán a cabo una serie de cambios en los antiguos terrenos de los astilleros en desuso de la zona y con incertidumbre sobre la actividad que se implantará, se plantea una intervención abierta, capaz de realizarse en distintas fases, y con carácter conectora.

El tratamiento del pavimento, la atención por la iluminación y accesibilidad a la playa, la implantación de un gimnasio urbano y actualización de juegos infantiles, se acompañan de la reestructuración del carril bici y un gran corredor verde; para ofrecer un gran lugar de encuentro y paseo: un ambiente residencial que conduzca a la vitalidad económica y la activación de la actividad comercial en la zona.





ZOOM 03

- Nuevas terrazas
- Ampliación carril bici
- Ampliación plantación de árboles
- Emplazamiento polivalente para eventos grandes de la ciudad

En este punto, se establecen una serie de ideas que para ser desarrolladas se tendrá que tener en cuenta la ordenación urbana, así como el estudio y la revisión de los planes ya existentes de actuación para proceder a una fase mayor de ejecución.

Existirán diferentes fases para la realización del proyecto en toda su extensión.

Dando mayor importancia a resolver la circulación y la buena conectividad entre todos los puntos citados anteriormente.

FASE 01 /

- **A / Circulación - Seguridad vial**

Se potenciará la movilidad sostenible a pie y en bicicleta, la seguridad de todos los ciudadanos independientemente de su medio de transporte y el uso del transporte público de la ciudad.

Se pretende reducir la contaminación atmosférica, acústica de la zona. Así como los accidentes y/o atropellos que puedan ser causados por un mal control del espacio público.

La iluminación, la visibilidad, la señalética y las texturas en el pavimento jugarán un papel fundamental para ello.

Bicicleta:

- Potenciar el uso de la bicicleta
- Posicionar los puntos de bicicletas cercanos a los puntos de interés de la ciudad y/o donde ocurren eventos.
- Mejorar la seguridad del carril bici mediante la señalización a través del color, mejorar la iluminación del carril y la señalética que indique pasos de cebra, entradas a garajes, bus. No solo con señales, también, con cambios en la textura del pavimento.
- Aumento del recorrido y de los estacionamientos para bicicletas tanto de particulares como del ayuntamiento.

Peatones:

- Potenciar los desplazamientos a pie como modo de movilidad eficiente
- Calidad de dichos recorridos para todos. Se reformarán los recorridos para ser mas abiertos, funcionales, sin obstáculos y adaptados a personas con movilidad reducida. Así como mejorar la accesibilidad a todos los medios de transporte para personas con movilidad reducida.

Coche:

- Se limitará a 20km/h en todo el recorrido la velocidad
- Se eliminarán zonas de aparcamiento
- Se reducirá el uso del coche en la calle Claudio Alvargonzález
- Se aumentarán los pasos de peatones

- **B / Espacios verdes**

Se plantarán mas de 10.000 arboles nuevos en las zonas verdes despobladas y sin aparente uso para potenciar nuevos puntos estratégicos denominados pulmones de la ciudad. También, en el recorrido de Poniente – Fomento.

- **C / Señalética e iluminación**

Se potenciará la iluminación para crear espacios mas seguros y ampliar así áreas para nuevos usos.

La señalética jugará un papel importante no solo para advertir de peligros, si no para realizar una guía interactiva con la ciudad a escala 1:1.

Además, la creación de la app y los puntos informativos permitirán a todos un mayor control de la ciudad.

- **D / Dotación pública**

Construcción de baños públicos, ampliación de parques infantiles, nuevas áreas de entretenimiento para mayores, puntos informativos y ampliación de mobiliario público.

FASE 02 /

- **A / Gradas – Espacios de encuentro**

Construcción de los nuevos espacios de encuentro potenciando las visuales de la ciudad y los espacios al aire libre donde se podrán disfrutar, además, de diferentes actividades convirtiéndose en lugares polivalentes para la ciudad y los ciudadanos de Gijón.

- **B / Piscinas naturales**

Construcción de las dos piscinas naturales.



06 - CUADRO DE SUPERFICIES

ZONAS VERDES

Nueva área verde -	1.415 m2
Recuperación espacios verdes vacíos -	21.270 m2
Total:	22.685 m2

ZONAS DE ESTAR / ENCUENTRO

Pavimentación espacios usos varios -	2.170 m2
Gradas -	2.100 m2
Piscinas naturales -	2.580 m2
Mobiliario urbano -	
Total:	6.850 m2

ÁREAS DE CIRCULACIÓN

Pavimentación peatonal -	41.380 m2
Pavimentación carril bici -	3.217 ml
Suelo asfaltado -	426 m2
Total:	45.023 m2 / 3.217 ml

SUPERFICIE CONSTRUIDA

Equipamientos -	1.685 m2
Total:	1.685 m2

Total actuación:	76.243 m2
Total construcción nueva:	6.365 m2

07 - PRESUPUESTO de ejecución material estimado

Área de intervención: 76.243 m2

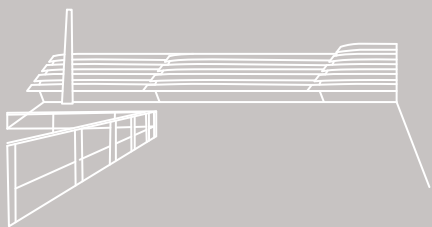
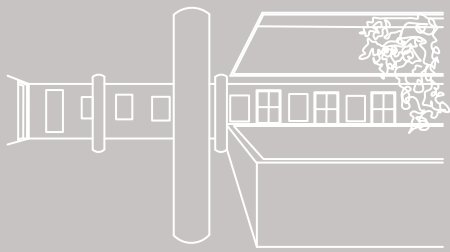
01 - Movimiento de tierras	215.000 €
02 - Demoliciones	346.650 €
03 - Estructura	75.500 €
04 - Pavimentación	9.884.600 €
05 - Vegetación + jardinería	2.580.000 €
06 - Instalaciones – Iluminación	630.560 €
07 - Equipamiento y mobiliario urbano	190.500 €
08 - Dotaciones publicas	325.580 €
09 - Construcción piscinas	1.742.000 €
10 - Construcción gradas	840.000 €
11 - Señalética	56.150 €

TOTAL: _____ 16.886.540 €

Precio medio m2: 221,48 €

*Este presupuesto se realiza sin conocer informes arqueológicos, geotécnicos, medioambientales, energéticos y climatológicos para establecer sistemas estructurales, de instalaciones y constructivos para la correcta ejecución.

+
Este presupuesto se realiza estipulando unos precios medios que pueden sufrir variaciones con el proyecto básico y de ejecución.



365/24