

Activa Gijón

Documentación gráfica

Memoria

Memoria



Vista aérea existente de una zona de la actuación.

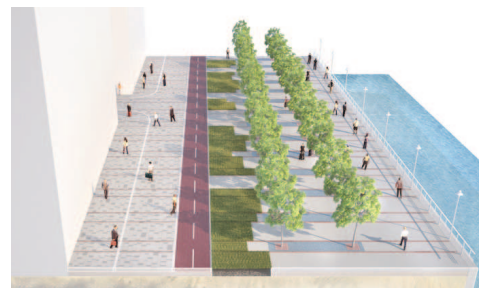
Gijón está en constante evolución, donde en los años setenta se ubicaban los astilleros y el puerto, ahora surge la oportunidad de decidir el futuro del frente marítimo, promoviendo una movilidad más sostenible y con una visión global de diseño, para que el paseo vuelva a ser un referente de actividad económica para la ciudad de Gijón. Activa Gijón es la respuesta arquitectónica de esta visión urbana.



Sección en perspectiva del viario y paseo existente.

El actual viario genera una barrera física entre el paseo y la estrecha acera del frente comercial. Esto es debido a cuatro factores: la configuración actual del viario compuesto por un doble carril de circulación, el cambio de rasante entre la acera y el viario, el tipo de pavimento y la velocidad máxima permitida.

Se propone un carril único de circulación en la mayor parte de la zona de actuación con particularidades dependiendo de la zona. La circulación será de velocidad reducida a cota con las aceras para fomentar la permeabilidad peatonal.



Sección en perspectiva del viario y paseo propuesto.

El ensanchamiento de la acera en determinadas calles facilita el desarrollo de actividades de comercio y hostelería. Las aceras contarán con dos mil metros cuadrados adicionales. El carril bici se reubica junto al viario a lo largo toda de la actuación. La nueva ciclovía de más de un kilómetro conecta con los carriles bici existentes.

Se proyecta un corredor verde entre el paseo marítimo y el viario. La propuesta persigue una comunión con el mar, proporcionando un paseo de nivel único que garantiza la accesibilidad y elimina las barreras arquitectónicas existentes. Se consigue no solo dotar a la zona de mayor flexibilidad y libertad para el peatón sino también de activar el frente comercial, potenciando el flujo de personas entre el paseo marítimo y la acera comercial. El pavimento existente del paseo se integra con una propuesta unitaria a lo largo del paseo añadiendo tres mil metros cuadrados de zonas verdes y más de cien nuevos árboles.



Plano propuesto de la zona de la Plaza del Marqués y calles aledañas.

En la avenida de Juan Carlos I, la propuesta se articula con un carril de circulación y un carril bici que da continuidad al existente desde los jardines Federico González-Fierro Botas. Las aceras existentes y la posición del viario actual se mantienen, reduciendo únicamente un carril de circulación para ubicar el carril bici. Los aparcamientos existentes se reubican para proyectar un corredor verde que actúa como colchón natural entre el tráfico rodado y el tránsito peatonal. El resultado mejora la calidad de la zona como espacio de tránsito y estancia promoviendo el uso de la acera para terrazas de hostelería.

Memoria



Propuesta desde la calle Rodríguez San Pedro.

La fachada comercial de Rodríguez San Pedro posee actualmente una acera muy estrecha que repercute negativamente en la actividad comercial. Proporcionando una mayor superficie peatonal y más permeabilidad entre el paseo marítimo y la acera opuesta se consigue activar este frente.

El doble carril de circulación en sentido único de esta calle pasa a ser de un carril único, de velocidad limitada, y a cota con las aceras para favorecer el tránsito peatonal. Las calles perpendiculares de doble carril que comunican en dirección y desde la calle Marques de San Esteban pasarán a ser también de un carril único, aumentando la anchura de las aceras al igual que en la calle Rodríguez San Pedro.

Esta propuesta favorece no solo la movilidad a lo largo del paseo, sino también la comunicación peatonal con el entorno inmediato. Se produce un impacto positivo a escala urbana promovido por la homogeneidad del ejercicio del diseño unitario.



Propuesta desde la calle Rodríguez San Pedro.

En la calle Rodríguez San Pedro a la altura de la escuela de vela, la anchura peatonal existente es mínima al ser invadida por el carril bici. Éste se reubica junto al viario devolviendo el espacio al paseo.

El actual diseño de los muros a ambos lados de las escaleras que conectan los dos niveles del paseo reduce notablemente la iluminación natural del éste. Es actualmente un espacio inhóspito y poco atractivo como espacio de estancia y de tránsito. Estas estructuras existentes se reciclan transformando los taludes en muros vegetales. Se demuelen parcialmente los muros existentes permitiendo el soleamiento directo, se incluyen nuevas zonas verdes y de estancia.

El pavimento existente de hormigón y pizarra se integra con un pavimento de franjas transversales que unifica el paseo y funde los límites entre el paseo marítimo, el viario y la acera. El mismo pavimento se propone tanto para las aceras nuevas ensanchadas como para el carril de circulación, acentuando la preferencia peatonal frente al vehículo.

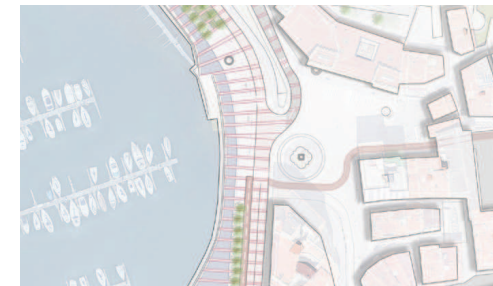


Propuesta de los Jardines de la Reina.

El área de los Jardines de la Reina se encuentra muy deteriorado y requiere de un rediseño integral. El pavimento se encuentra en malas condiciones y la provisión de vegetación añadida en diferentes fases a lo largo de los años se presenta de forma anárquica, sin una intención holística de diseño. El carril bici existente atraviesa la zona peatonal creando una barrera entre el paseo y los jardines.

El nuevo diseño propone una reorganización integral de espacios. Jugando con lo existente e integrando el diseño heredado, se crea una propuesta cuyo lenguaje atemporal funde la acera comercial, el viario y el paseo con el mar, evocando el dinamismo de las olas.

Se trata de no sólo mantener todos los árboles existentes de los Jardines de la Reina sino también de incrementar el arbolado y las zonas verdes integrando la vegetación nueva y la existente. El lenguaje propuesto de este espacio de estancia está en consonancia con el conjunto de la actuación evitando así soluciones particulares.



Plano propuesto de la zona de la Plaza del Marqués y calles aledañas.

En la calle Muelle de Oriente se mantiene un carril de circulación para cada sentido con el fin de dar entrada y salida al ámbito de Cimadevilla. Estos carriles se proponen de cota única dando continuidad al paseo. Por lo tanto, el viario de un ancho de tres carriles se reduce en la zona de la Plaza del Marqués para “acercar” la plaza al paseo y favorecer el flujo de personas que vienen desde la Plaza Mayor hacia el paseo y viceversa. Además, se propone que tanto el viario de la calle Muelle de Oriente como la Subida a la Colegiata tengan una velocidad limitada de 20km/h con preferencia para el peatón y se propone que la cota sea la misma que las aceras.

Memoria



Propuesta desde la calle de Claudio Alvargonzález.

En la calle de Claudio Alvargonzález, de doble carril de circulación, se propone una vía semipeatonal de carril único que mantiene la salida de vehículos desde el Tránsito de las Ballenas. La entrada de vehículos a Cimadevilla se mantiene a través de la Subida a la Colegiata.

A lo largo de la calle de Claudio Alvargonzález se proponen nuevas zonas verdes y una línea de arbolado adicional para dar sombra y fomentar así el uso de esta zona peatonal ganada al viario como espacio para reactivar la hostelería a través de su uso como terrazas.

En el tramo final de la calle de Claudio Alvargonzález, desde la Antigua Rula hasta el dique de Santa Catalina, se mantiene la dotación existente de aparcamiento para dar servicio al puerto deportivo y a la zona.

Memoria

Cuadro de superficies

ZONA 1

Calle de Claudio Alvargonzález y plaza del Marqués

	Superficie
Zona ajardinada	410 m ²
Franjas de pavimento color teja	325 m ²
Pavimento de baldosa de hormigón para tráfico rodado	1.373 m ²
Acera de baldosa de hormigón	988 m ²
SUPERFICIE TOTAL ZONA 1	3.096 m²

ZONA 2

Jardines de la reina y calle Muelle de Oriente

	Superficie
Zona ajardinada	881 m ²
Franjas de pavimento color teja	213 m ²
Pavimento de baldosa de hormigón para tráfico rodado	597 m ²
Acera de baldosa de hormigón	1623 m ²
Ciclovía de hormigón acabado antideslizante	508 m ²
SUPERFICIE TOTAL ZONA 2	3.822 m²

ZONA 3

Calle Rodríguez San Pedro

	Superficie
Zona ajardinada	1.236 m ²
Franjas de pavimento color teja	738 m ²
Pavimento de baldosa de hormigón para tráfico rodado	3.020 m ²
Acera de baldosa de hormigón	3.154 m ²
Ciclovía de hormigón acabado antideslizante	1.714 m ²
SUPERFICIE TOTAL ZONA 3	9.862 m²

ZONA 4

Avenida Juan Carlos I

	Superficie
Zona ajardinada	396 m ²
Franjas de pavimento color teja	59 m ²
Acera de baldosa de hormigón	66 m ²
Pintura asfáltica para ciclovía sobre el viario	829 m ²
SUPERFICIE TOTAL ZONA 4	1.350 m²

SUPERFICIE TOTAL DE TODA LA ACTUACIÓN

18.130 m²

Memoria

Coste de ejecución material

ZONA 1

Calle de Claudio Alvargonzález y plaza del Marqués	Superficie/unidad	precio por m ² ó unidad	precio total
Zona ajardinada	410 m ²	200 eur/m ²	82.000 €
Franjas de pavimento color teja	325 m ²	400 eur/m ²	130.000 €
Pavimento de baldosa de hormigón para tráfico rodado	1.373 m ²	275 eur/m ²	480.550 €
Arbolado nuevo con jardinera integrada	51 unidades	600 eur/ud.	30.600 €
Bancos 250x60cm	371 unidades	1.100 eur/ud.	408.100 €
Acera de baldosa de hormigón	988 m ²	275 eur/ud.	345.800 €
Limpieza y acabado del pavimento de hormigón existente	4.226 m ²	30 eur/m2	126.780 €
PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL (PEM) ZONA 1			1.603.830 €

ZONA 2

Jardines de la reina y calle Muelle de Oriente	Superficie/unidad	precio por m ² ó unidad	precio total
Zona ajardinada	881 m ²	200 eur/m ²	176.200 €
Franjas de pavimento color teja	213 m ²	400 eur/m ²	85.200 €
Pavimento de baldosa de hormigón para tráfico rodado	597 m ²	275 eur/m ²	208.950 €
Arbolado nuevo con jardinera integrada	22 unidades	600 eur/ud.	13.200 €
Acera de baldosa de hormigón	1623 m ²	275 eur/m ²	568.050 €
Bancos 250x60cm	25 unidades	1.100 eur/ud.	27.500 €
Ciclovía de hormigón acabado antideslizante	508 m ²	100 eur/m ²	50.800 €
Limpieza y acabado del pavimento de hormigón existente	1.310 m ²	30 eur/m2	39.300 €
PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL (PEM) ZONA 2			1.169.200 €

ZONA 3

Calle Rodríguez San Pedro	Superficie/Unidad	precio por m ² ó unidad	precio total
Zona ajardinada	1.236 m ²	200 eur/m ²	247.200 €
Franjas de pavimento color teja	738 m ²	400 eur/m ²	295.200 €
Pavimento de baldosa de hormigón para tráfico rodado	3.020 m ²	275 eur/m ²	1.057.000 €
Arbolado nuevo con jardinera integrada	24 unidades	600 eur/ud.	14.400 €
Acera de baldosa de hormigón	3.154 m ²	275 eur/m ²	1.103.900 €
Bancos 250x60cm	412 unidades	1.100 eur/ud.	453.200 €
Ciclovía de hormigón acabado antideslizante	1.714 m ²	100 eur/m ²	171.400 €
Limpieza y acabado del pavimento de hormigón existente	7.665 m ²	30 eur/m2	229.950 €
PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL (PEM) ZONA 3			3.572.250 €

ZONA 4

Avenida Juan Carlos I	Superficie/unidad	precio por m ² ó unidad	precio total
Zona ajardinada	396 m ²	200 eur/m ²	79.200 €
Franjas de pavimento color teja	59 m ²	400 eur/m ²	23.600 €
Arbolado nuevo con jardinera integrada	7 unidades	600 eur/ud.	4.200 €
Acera de baldosa de hormigón	66 m ²	275 eur/m ²	23.100 €
Bancos 250x60cm	14 unidades	1.100 eur/ud.	15.400 €
Pintura asfáltica para ciclovía sobre el viario	829 m ²	40 eur/m2	33.160 €
Limpieza y acabado del pavimento de hormigón existente	2.317 m ²	30 eur/m2	69.510 €
PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL (PEM) ZONA 4			248.170 €

PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL ÁMBITO DE LA ACTUACIÓN

6.593.450 €

Memoria

Cronograma de ejecución de las obras

		MES 1	MES 2	MES 3	MES 4	MES 5	MES 6	MES 7	MES 8	MES 9	MES 10	MES 11	MES 12	MES 13	MES 14	MES 15	MES 16	M 17
ZONA 1	Calle de Claudio Alvargonzález y plaza del Marqués																	
ZONA 2	Jardines de la reina y calle Muelle de Oriente																	
ZONA 3	Calle Rodríguez San Pedro																	
ZONA 4	Avenida Juan Carlos I																	

Memoria

Justificación del cumplimiento de los objetivos

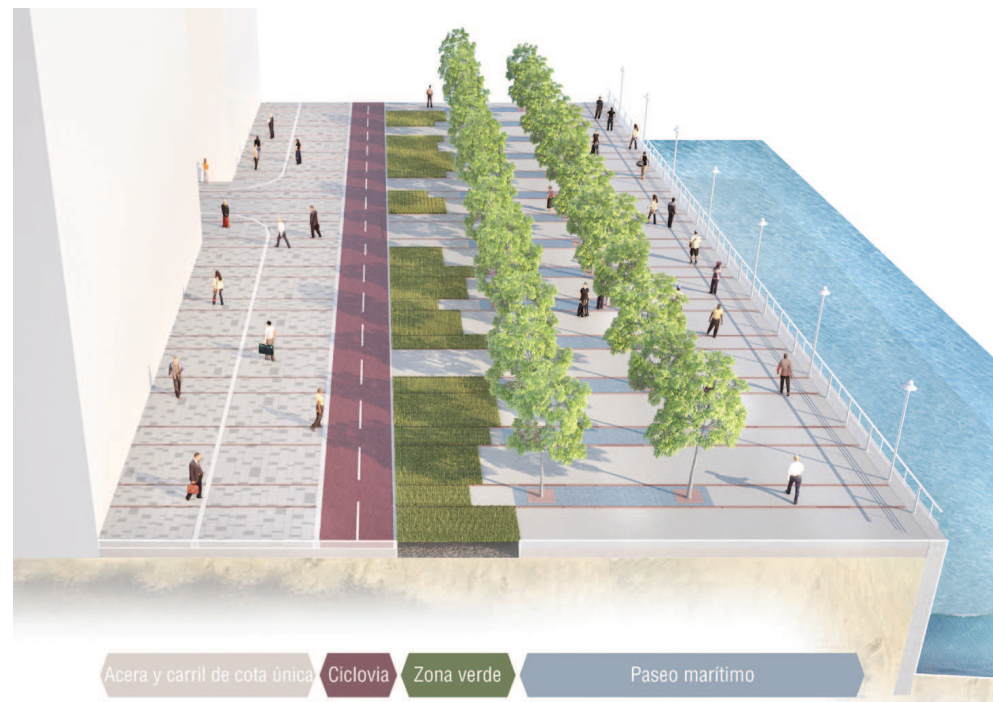
Activa Gijón cumple con los objetivos de reordenación de la movilidad priorizando el peatón y el ciclista sobre los vehículos de motor. La intensidad del tráfico rodado se reduce al mínimo necesario para el correcto funcionamiento de servicios esenciales.

Se favorece la movilidad ciclista creando una vía continua más eficiente y adyacente al paseo que no invade las zonas de tránsito. Esta ciclovía es mas cómoda para los usuarios y se asienta como una entidad independiente con respecto al paseo y al viario. El carril bici propuesto asegura la continuidad con los carriles existentes del muro de San Lorenzo, playa de Poniente y los jardines Federico González-Fierro Botas. El diseño del pavimento con cota única crea un puente entre el conjunto histórico y la zona de actuación.

Priorizando los pavimentos a una cota única se asegura la accesibilidad de la propuesta y elimina las barreras arquitectónicas existentes fomentando la permeabilidad peatonal. Cambiando la morfología del viario, transformando las carreteras en vías semipeatonales con un pavimento amigable para el peatón se consigue una accesibilidad total, y un cambio conceptual del entendimiento del espacio.

Se eliminan todas aquellas construcciones existentes que actúan negativamente sobre el uso y la percepción del espacio. Como por ejemplo la estructura de la escuela de vela, la disposición anárquica de los jardines de la Reina, así como la peligrosidad del carril bici atravesando la misma.

Las premisas fundamentales de la propuesta son un diseño racional, un uso sostenible de materiales y una viabilidad económica. Se propone la reutilización de buena parte de los materiales existentes, así como la simplicidad del diseño unitario a lo largo de toda la actuación. Se crean espacios de relación que fomentan la interacción personal en un ambiente seguro y agradable para la ciudadanía. Otra de las claves del diseño es el aumento de zonas verdes y arbolado, junto con la incorporación de un mobiliario urbano específicamente diseñado para potenciar la continuidad estilística de la propuesta.



Sección en perspectiva del viario y paseo propuesto.

Memoria

Resumen Ejecutivo

Activa Gijón es la respuesta arquitectónica para el futuro del frente marítimo. Promoviendo una movilidad más sostenible y con una visión unificada de diseño, se impulsa el paseo como referente de actividad económica.

El actual viario genera una barrera física entre el paseo y la estrecha acera del frente comercial. Se propone un carril único de circulación, y el ensanchamiento de la acera para facilitar el desarrollo de actividades comerciales. Las aceras contarán con dos mil metros cuadrados adicionales y un carril de velocidad reducida para fomentar la permeabilidad peatonal. El carril bici se reubica junto al viario, la nueva ciclovía de más de un kilómetro conecta con los carriles bici existentes. Se proyecta un corredor verde entre el paseo marítimo y el viario. El pavimento existente se integra con una propuesta unitaria a lo largo del paseo añadiendo tres mil metros cuadrados de zonas verdes y más de cien nuevos árboles.

La propuesta persigue una comunión con el mar, un paseo de nivel único que garantiza la accesibilidad y elimina las barreras arquitectónicas existentes. Se consigue no solo dotar a la zona de mayor flexibilidad y libertad para el peatón sino también de activar el frente comercial, favoreciendo el flujo de personas entre el paseo marítimo y la acera.

Activa Gijón es una apuesta por una movilidad más sostenible creando nuevos espacios de relación para que el frente marítimo vuelva a formar parte de la estrategia de promoción económica de nuestra ciudad.



Propuesta desde la calle de Claudio Alvargonzález