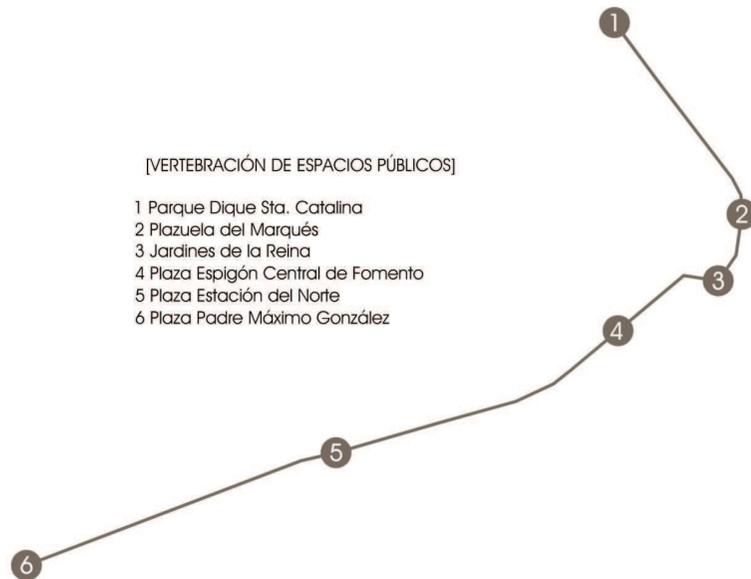


CONCURSO DE IDEAS PARA LA REMODELACIÓN Y ORDENACIÓN DEL ÁMBITO DEL  
PASEO MARÍTIMO DE FOMENTO-PONIENTE [CALLE DE CLAUDIO ALVARGONZÁLEZ -  
PLAZA PADRE MÁXIMO GONZÁLEZ]

**MEMORIA**



## 1.- CRITERIOS GENERALES DE ORDENACIÓN [RESUMEN EJECUTIVO]

Se exponen a continuación los criterios generales de ordenación, que serán desarrollados posteriormente en la descripción de los diferentes tramos:

- Imagen unitaria y diferenciada de la superficie de actuación, adaptada a los distintos ámbitos urbanos, potenciada por una línea de arbolado que recorre longitudinalmente todo el paseo y subrayada por la aplicación de un único color dominante en la pavimentación.
- Inserción del nuevo espacio en el borde marítimo atendiendo a las preexistencias y a las diferencias morfológicas de cada área urbana.
- Vertebración y conexión de espacios públicos ya configurados —plazas, parques y jardines— y de nueva creación, como el parque propuesto en el extremo norte del paseo, junto al dique de Santa Catalina.
- Tratamiento completo de los viales incluidos en el ámbito de actuación, desde el borde del mar a la línea de edificios.
- Creación de una plataforma única sin desniveles que acoja los distintos itinerarios y zonas de estancia aplicando varios colores, texturas y materiales, para su diferenciación funcional.
- Aplicación de indicadores de movilidad **óptimos**, conforme a los parámetros establecidos en la guía **Certificación del Urbanismo Ecológico**.
- Notable incremento de la superficie peatonal actual, ensanchando el área de paseo próxima al borde marítimo y regularizando el ancho de las aceras correspondientes a la línea de edificios.
- Disposición de un recorrido para bicicletas a lo largo de todo el paseo, de diferente configuración según los tramos de implantación.
- Inserción generalizada de un único carril de tráfico motorizado de uso restringido, exceptuando el tramo correspondiente a Claudio Alvargonzález, en el que se emplazará un vial de doble sentido para posibilitar la continuidad del tráfico en el fondo de saco.
- Eliminación de todas las plazas de aparcamiento superficiales actuales.
- Propuesta de superficie alternativa de estacionamiento de vehículos.

## 2.- DESCRIPCIÓN DE LOS DIFERENTES TRAMOS

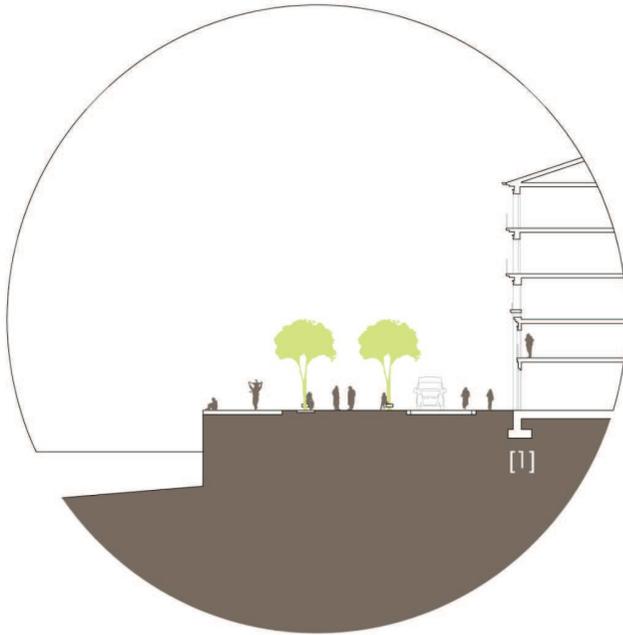
La descripción se realiza de Norte a Sur, comenzando en el Dique de Santa Catalina y finalizando en la plaza Máximo González.

### 2.1.- Claudio Alvargonzález

La ordenación planteada contempla la implantación de un carril de tráfico motorizado con uso y horario restringidos.

Considerando el fondo de saco existente en el extremo del itinerario, se contempla que dicho carril sea de doble sentido, dotado con una anchura mínima que posibilite el cruce de dos vehículos.

Teniendo en cuenta su dimensión, el escaso tráfico y el límite de velocidad previstos, el carril será compatible con el uso de bicicletas.



### **Dique de Santa Catalina**

Se plantea la configuración de un parque en el extremo Norte del Paseo que contará con una pequeña zona de juegos infantiles. Junto a la antigua sede de la Autoridad Portuaria se incorporará una rotonda para posibilitar el cambio de sentido del carril de tráfico motorizado.

### **Tramo Tránsito de las Ballenas / Subida Colegiata [1]**

La sección del tramo correspondiente a Claudio Alvargonzález se divide transversalmente en tres zonas. Dos peatonales, una interior vinculada a los edificios que configuran la calle y la otra de mayor anchura situada junto al mar. La tercera, destinada a tráfico motorizado de uso restringido y a ciclocarril, se sitúa entre ambas.

La zona peatonal emplazada junto al mar se divide a su vez funcionalmente en dos partes, una exterior más adecuada para el paseo y la actividad física y la otra, interior y resguardada entre árboles, para la estancia y el paseo reposado.

### **2.2.- Calle Muelle de Oriente**

La propuesta contempla la incorporación de un carril de tráfico motorizado que enlaza la calle Trinidad con la Subida de la Colegiata y la implantación de un carril bici segregado.

### **Plazuela del Marqués.**

La solución planteada procura destacar las cualidades de este ámbito en el conjunto del paseo, considerando sus valores arquitectónicos y su especial y estratégico emplazamiento urbano. La propuesta expande espacialmente la Plazuela del Marqués, disponiendo un espacio vacío, enmarcado por dos hileras de palmeras y pavimentado con adoquines similares a los existentes en la plaza.

### **Tramo Plazuela del Marqués / calle Trinidad.**

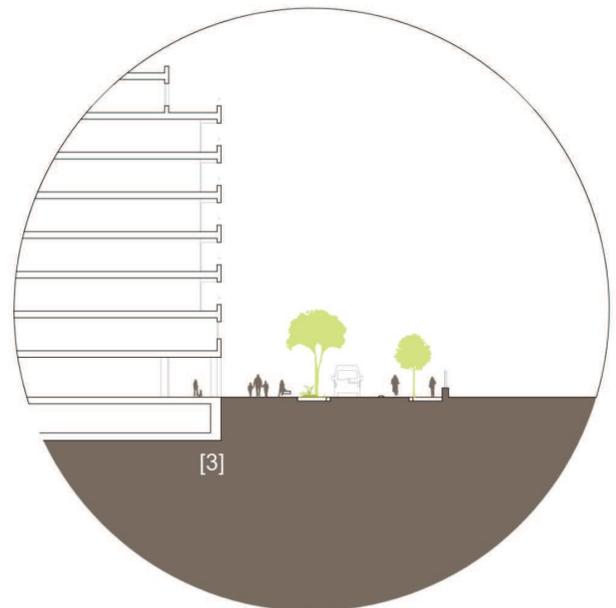
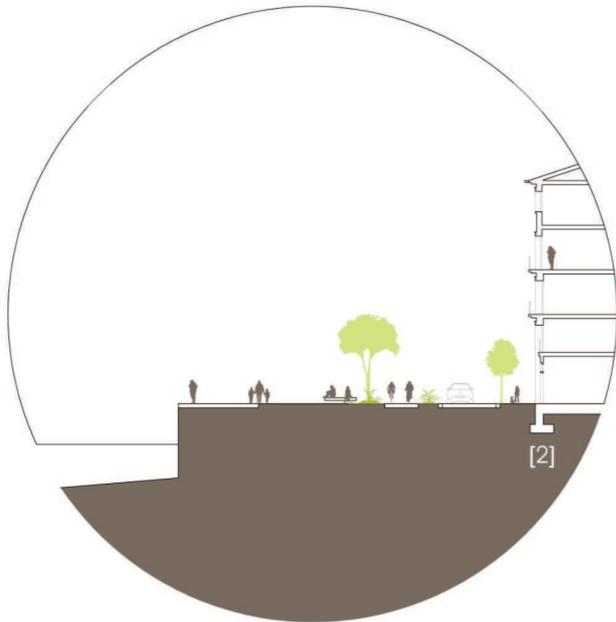
La sección de este tramo de la calle se divide transversalmente en cuatro zonas. Dos peatonales, una de ellas vinculada a los edificios que configuran la calle y la otra de mayor amplitud situada junto al mar. La tercera se destina a carril de tráfico motorizado y paralelo a este, se emplaza la cuarta zona, ocupada por un carril bici.

Todo el tramo está provisto de palmeras y el área peatonal vinculada a los edificios de la calle cuenta con una hilera de arbolado de pequeño porte.

### **2.3- Jardines de la Reina [calles Trinidad / Marqués de San Esteban / Rodríguez San Pedro]**

Se plantea la supresión de uno de los carriles de tráfico motorizado en la calle Trinidad, posibilitando la eliminación de uno de los ramales de acceso a la calle Rodríguez San Pedro, a la cual podrá accederse únicamente desde Marqués de San Esteban.

La superficie ocupada por este carril se integrará en la zona peatonal. El carril bici se ceñirá al actual borde de los Jardines de la Reina, segregándose de la calzada.



Debido a la catalogación de los Jardines de la Reina se conserva su actual configuración, proponiéndose su restauración. El resto del área se configura tomando como referencia estos jardines. El arbolado adicional previsto será también de palmeras.

#### **2.4.- Calle Rodríguez San Pedro**

##### **Tramo Jardines de la Reina / Pedro Duro [2]**

En la confluencia del Espigón Central de Fomento con la calle Rodríguez San Pedro se plantea una plaza, entendida como lugar de encuentro. Sobre las aberturas de entrada y salida del parking se proponen unas gradas. La disposición del pavimento —adoquín de hormigón apto para tráfico peatonal y vehículos pesados— conectará superficialmente este espacio con el resto de la ciudad.

La sección tipo del paseo en este tramo se compone de dos zonas peatonales, una junto al mar y otra coincidente con la línea de edificios, un carril central para tráfico motorizado de uso y horario restringidos y un carril bici que discurre entre árboles y parterres.

Además de las paradas de autobús, se reserva una zona para carga y descarga, un espacio para recogida de residuos y aparcabicicletas.

El arbolado se dispone paralelo a las fachadas de los edificios y en la zona central del paseo.

##### **Tramo Pedro Duro / Estación del Norte**

A diferencia de los tramos precedentes este sector discurre separado del mar. La configuración será similar al resto de la calle, atendiendo a las preexistencias de los bordes, en especial al conjunto de escalinatas, rampas y superficies triangulares que configuran los parques y zonas de estancia emplazadas entre la playa y el paseo.

##### **Plaza de la Estación del Norte**

Considerando los cambios previstos en la ordenación del tráfico y el emplazamiento de la futura estación, se plantea la remodelación total de este ámbito.

La nueva ordenación procurará un diseño unitario de la plaza incrementando la conectividad de los recorridos peatonales. Este nuevo espacio servirá de conexión entre la nueva estación intermodal, la playa y el paseo.

#### **2.5.- Avenida Juan Carlos I.**

El tramo de Juan Carlos I incluido en el ámbito del concurso está inmerso en un área pendiente de desarrollo urbano que influirá decisivamente en la configuración final de la avenida.

##### **[Tramo Norte / Números pares][3]**

La sección propuesta del paseo en este tramo de la avenida se compone de dos franjas peatonales localizadas en los extremos, una situada en la línea de los edificios y la otra en el borde de las instalaciones del Museo del Ferrocarril, un carril central para tráfico motorizado y un carril bici de único sentido.

La diferente anchura de la franja peatonal próxima a los edificios, se aprovechará para emplazar las áreas de recogida de residuos, la parada de autobús urbano y dos zonas de carga y descarga.

Se mantendrá el arbolado junto al borde del Museo y se creará una nueva hilera en el margen opuesto, provista de bancos y superficies ajardinadas.

### [Tramo Sur]

En el tramo Sur de la calle se contempla únicamente la implantación de un carril bici de sentido único.

### 2.6.- Plaza Máximo González.

En esta plaza en la que confluyen varios itinerarios de bicicletas se plantea la ubicación de un nuevo carril de doble sentido que posibilite su conexión e intercambio.

La propuesta llevará consigo la reurbanización parcial del borde Noreste de la plaza, integrada en el resto de la intervención.

### 3.- MOVILIDAD

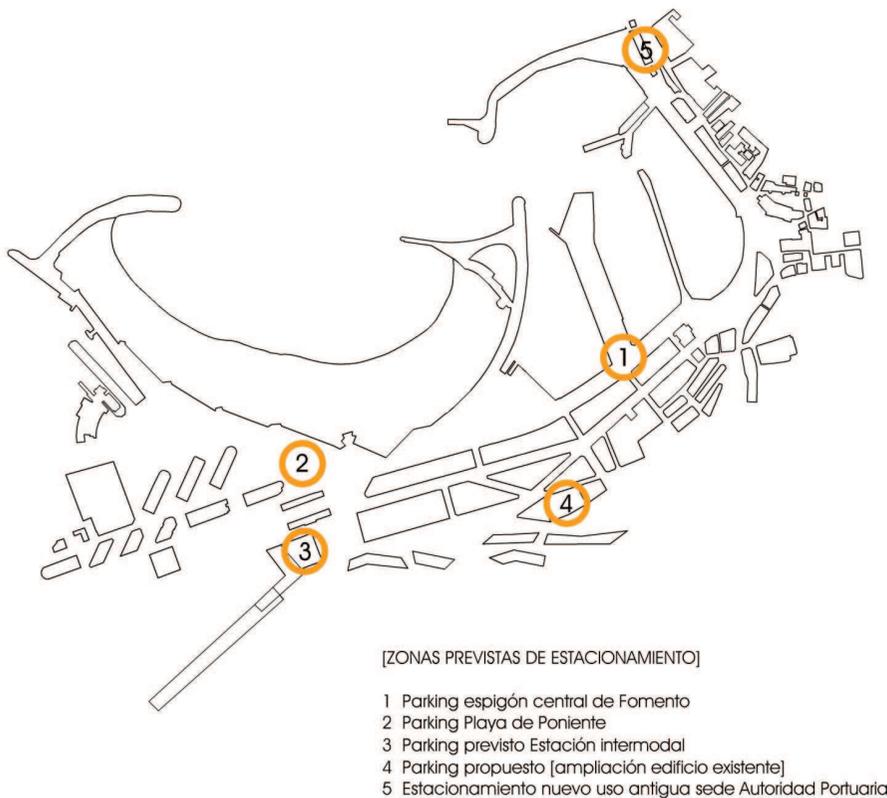
La propuesta parte de la supresión de todas las plazas de aparcamiento existentes en el ámbito de actuación. Para solventar esta situación se propone la construcción de un nuevo parking público subterráneo bajo la calle Pintor Mariano Moré ocupando parte de la Zona Verde Pública V1 prevista en el Estudio de Detalle UE-1A.

Careciendo de información relativa a la ocupación actual de los parkings existentes en la zona, la solución propuesta, unida a la previsible disminución del tráfico motorizado como consecuencia de la nueva configuración del paseo, al parking previsto en la nueva estación intermodal y al que previsiblemente se construya vinculado al nuevo uso de la antigua sede de la Autoridad Portuaria, podría ser suficiente para paliar las consecuencias de la nueva ordenación.

### Tramo Calle Claudio Alvargonzález.

Se plantea una solución similar a la llevada a cabo el pasado año por el Ayuntamiento de Gijón en dicha calle.

- Ampliación de la superficie peatonal [**accesibilidad óptima** según parámetros de la Guía Certificación del Urbanismo Ecológico].
- Carril de tráfico motorizado [Velocidad máx. 20 km/h].  
Doble sentido restringido a usuarios, taxis y vehículos de carga y descarga vinculados al futuro uso de la antigua sede de la Autoridad Portuaria.  
Sentido único —tránsito de las Ballenas > plazuela del Marqués— para residentes de Cimadevilla y de la calle C. Alvargonzález y taxis. Carga y descarga calle C. Alvargonzález [7-13 horas].
- Ciclo carril compartido con carril de tráfico rodado [Velocidad máx. 20 km/h].
- Supresión plazas de aparcamiento.





[TRÁFICO MOTORIZADO C. ALVARGONZÁLEZ / MARQUÉS DE S. ESTEBAN]

-  Taxi / Usuarios / residentes / carga y descarga [ciclo carril]
-  Taxi / residentes / carga y descarga
-  Genérico [límite velocidad]



[TRÁFICO MOTORIZADO RODRÍGUEZ SAN PEDRO]

-  Usuarios Parking El Espigón
-  Bus / taxi / residentes / carga y descarga
-  Bus / taxi / residentes / carga y descarga

#### Tramo calle Muelle de Oriente.

- Ampliación de la superficie peatonal [**accesibilidad óptima** según parámetros de la Guía Certificación del Urbanismo Ecológico].
- Carril de tráfico motorizado de único sentido [Velocidad máx. 30 km/h.]
- Carril bici de doble sentido segregado.

#### Tramo calles Muelle de Oriente / Marqués de San Esteban.

- Supresión del carril de tráfico motorizado de acceso a la calle Rodríguez San Pedro desde la calle Trinidad.
- Doble carril de tráfico motorizado de único sentido [Velocidad máx. 30 km/h.]
- Carril bici de doble sentido segregado.

#### Tramo calle Rodríguez San Pedro

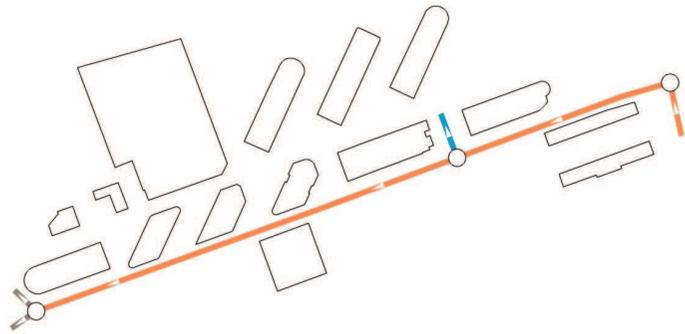
La circulación de tráfico motorizado en este tramo del paseo quedará regulado por los accesos y salidas desde la calle Marqués de San Esteban a través de las calles, Felipe Menéndez [entrada], Pedro Duro [salida] y travesía del Fomento [entrada] y desde la plaza Estación del Norte [salida].

El tramo de mayor aforo proveniente del parking de Fomento tendrá salida inmediata a través de Pedro Duro disminuyendo considerablemente el tráfico motorizado en el resto de la calle, que cuenta con un reducido número de vados de garajes.

- Ampliación de la superficie peatonal [**accesibilidad óptima** según parámetros de la Guía Certificación del Urbanismo Ecológico].
- Peatonalización de la calle Zamora.
- Traslado de la parada de Bus Pedro Duro para evitar el tráfico vinculado al parking de Fomento. El acceso y la salida funcionarían como un túnel que evitaría la interferencia de los usuarios del parking con la parada de Bus.
- Carril de tráfico motorizado de único sentido sector Marqués de San Esteban / Pedro Duro [Velocidad máx. 20 km/h.]  
Bus urbano, residentes, usuarios del parking de Fomento, taxis y carga y descarga [7-13 horas].
- Carril de tráfico motorizado de único sentido sector Pedro Duro / plaza Estación del Norte [Velocidad máx. 20 km/h.]  
Residentes, Talasoponiente, Escuela de Vela, taxis y carga y descarga [7-13 horas].
- Carril bici de doble sentido segregado.
- Supresión plazas de aparcamiento.

#### Plaza Estación del Norte

- Aumento de la superficie peatonal y remodelación de las circulaciones peatonales existentes para mejorar la conectividad de la plaza.
- Remodelación de los dos carriles de tráfico motorizado existentes, salida desde Rodríguez San Pedro y acceso a Juan Carlos I, para adaptarlos a la nueva configuración de la plaza.
- Incorporación de carril bici segregado de único sentido.



[TRÁFICO MOTORIZADO AVDA. JUAN CARLOS I]

-  Usuarios Parking Playa de Poniente
-  Bus / taxi / residentes / carga y descarga
-  Taxi / residentes / carga y descarga
-  Genérico [límite velocidad]



### Avenida de Juan Carlos I

#### Tramo Norte

- Ampliación de la superficie peatonal [**accesibilidad óptima** según parámetros de la Guía Certificación del Urbanismo Ecológico].
- Carril de tráfico motorizado de único sentido [Velocidad máx. 20 km/h.]  
Bus urbano, residentes, usuarios del parking Playa de Poniente y del garje del Edificio Administrativo del Principado, taxis y carga y descarga [7-13 horas].
- Carril bici de único sentido segregado.
- Supresión plazas de aparcamiento.

#### Tramo Sur

- Carril bici de único sentido segregado.

### Plaza del Padre Máximo González

La propuesta de intervención en la plaza se reduce a la incorporación de un carril bici segregado de doble sentido para conectar los diferentes trayectos de bicicletas que confluyen en este ámbito.

### Accesibilidad Cimadevilla

Para favorecer la conexión y la accesibilidad entre Cimadevilla y el paseo, se plantean dos elevadores. Uno entre la casa de Prácticos y la antigua sede de la Autoridad Portuaria y el otro en el espacio donde está emplazada la escalera que comunica las calles C. Alvergónzález y O. Olavarría.

El primer elevador podría emplazarse entre la escalera de acceso al dique de Santa Catalina desde la calle Artillería y la fachada norte de la antigua sede de la Autoridad Portuaria. La instalación del elevador se completaría con la incorporación de un cierre metálico horizontal y practicable que posibilite el acceso al túnel situado bajo la casa de Prácticos. La solución debería ser también compatible con las futuras obras del edificio de la antigua sede de la Autoridad Portuaria, cuya fachada Norte cuenta con dos pequeñas ventanas para iluminar y ventilar una escalera interior.

La implantación del segundo elevador implicaría la reforma integral del espacio ocupado por la actual escalera de piedra. Además del volumen del elevador se emplazaría una nueva escalera adecuada a la normativa vigente. El conjunto se realizaría con vidrio y acero inoxidable. En la imagen aneja se incluye un esquema de la solución propuesta.

### 4.- ACABADOS Y MATERIALES

Considerando la amplia superficie a urbanizar se propone la utilización mayoritaria de un material económico y de fácil mantenimiento como el asfalto coloreado. Este material servirá para pavimentar tanto las zonas peatonales como los carriles de bicicletas y las superficies de tráfico rodado, variando en cada caso el color, las texturas y las características del firme. El resto de la pavimentación se realizará con hormigón, utilizándose también este material en bordes, mobiliario in situ, señalización táctil...

### Pavimentación

#### Áreas peatonales.

- Pavimento de asfalto coloreado. Mezcla bituminosa en caliente coloreada compuesta de un ligante sintético, áridos y pigmentos.
- Pavimento continuo de hormigón pulido.
- Solado de adoquines de hormigón.
- Solado de adoquines de granito.
- Pavimento continuo de caucho en parque infantil.
- Encintados de hormigón en masa. Bandas señalizadoras perimetrales impresas según normativa.
- Banda señalizadora táctil. Recorrido del paseo para personas con discapacidad visual o capacidad muy reducida.

#### Carril bici / Carril tráfico motorizado.

- Pavimento de asfalto coloreado. Mezcla bituminosa en caliente coloreada compuesta de un ligante sintético, áridos y pigmentos.

### Drenaje

Para el drenaje superficial se proponen canales lineales de hormigón polímero, similares a los instalados recientemente en la calle Mariano Pola.

### Alcorques

Alcorques circulares de acero galvanizado pintado tipo Carmel de Escofet, de diferente diámetro según el porte del árbol.

### Vegetación

- Arbolado. Se proponen tres tipos de árboles.  
Palmeras en el entorno de los Jardines de la Reina y de la Plazuela del Marqués y en los nuevos jardines junto al dique de Santa Catalina. Árboles de pequeño porte similares a los existentes en el paseo y en los márgenes de las calles junto a la línea de edificios.  
Árboles de mediano porte en zonas centrales del paseo.
- Arbustos. Plantas perennifolios de porte rastrero en parterres.

### Mobiliario urbano

- Bancos de hormigón, realizados in situ, adaptados a los contornos de los parterres. Complementos de madera para mejorar sus condiciones ergonómicas.
- Bancos ergonómicos de diferente configuración para facilitar el descanso y la accesibilidad de sus diferentes usuarios [facilidad de incorporación, comodidad de aproximación y transferencia...]
- Gradas de madera sobre las rampas de acceso y de salida del parking de Fomento.

### Alumbrado público

- Alumbrado de luminarias de led.

#### 4.- CUADRO DE SUPERFICIES

Cuadro de superficies desglosado según usos.

	M <sup>2</sup>	%
Superficie peatonal	30.444,00	65
Superficie ajardinada	3.561,00	8
Superficie carril bici	4.337,00	10
Superficie tráfico motorizado	8.028,00	17
<b>SUPERFICIE TOTAL</b>	<b>46.370,00</b>	

#### 5.- ESTIMACIÓN ECONÓMICA APROXIMADA DEL COSTE DE EJECUCIÓN MATERIAL DE LA PROPUESTA

Se adjunta tabla de capítulos de obra propia de trabajos de urbanización, excluyendo beneficio industrial y gastos generales de empresa (19%), IVA y cualquier otro gasto de gestión (redacción de proyecto, dirección de obra, licencias, tasas, etc.)

Como criterio base para la estimación del presupuesto, se ha dividido la propuesta según áreas independientes que componen los capítulos y estimado la relación de trabajos y materiales más evidentes, procediendo a una medición sucinta de cada partida prevista.

Los precios se han estimado de mercado, considerando gastos indirectos y el volumen y dificultad de la obra a ejecutar.

<b>COSTE DE EJECUCIÓN MATERIAL</b>		
<b>Capítulo</b>		<b>Importe (euros)</b>
01	Demoliciones	450.000
02	Acondicionamiento del terreno	750.000
03	Viales y pavimentación	1.625.000
04	Equipamiento urbano	350.000
05	Saneamiento	320.000
06	Abastecimiento agua	146.000
07	Electricidad	175.000
08	Telecomunicaciones	105.000
09	Red hidrantes incendios	30.000
10	Alumbrado público	295.000
11	Señalización viaria	118.000
12	Gas	57.000
13	Jardinería	410.000
14	Gestión de residuos	62.000
15	Control de calidad	42.000
16	Seguridad y Salud	45.000
<b>TOTAL COSTE EJECUCIÓN MATERIAL</b>		<b>4.980.000</b>