

PLAN ESPECIAL PARA LA INTEGRACION DEL FERROCARRIL EN LA CIUDAD DE GIJON



DOCUMENTO DE SINTESIS
Febrero 2008



DOCUMENTO DE SINTESIS

- **ANTECEDENTES: LA INCIDENCIA FERROVIARIA EN GIJON**
- **EL CONCURSO**
- **AMBITO DE ACTUACION**
- **ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD DEL SUELO**
- **CRITERIOS DE DISEÑO: EL PROYECTO FERROVIARIO**
- **CRITERIOS DE DISEÑO: EL PLAN ESPECIAL**
- **LA ORDENACION PROPUESTA**
- **LOS USOS DEL PLAN ESPECIAL**
- **TRAFICO**
- **EL AREA DE INFLUENCIA**
- **LA ESTACION PROVISIONAL**
- **TRATAMIENTO ESPECIFICO DEL SISTEMA FERROVIARIO**
- **PLAN DE ETAPAS**
- **ESTUDIO ECONOMICO-FINANCIERO: FINANCIACIÓN E INVERSIONES PREVISTAS**

PLANOS

PI-02	AMBITO DE LA ACTUACION
PO-03	USOS PORMENORIZADOS
PO-04	ORDENACION DE ALTURAS MAXIMAS Y RASANTES
PO-04.1	ORDENACION DE ALTURAS MAXIMAS Y RASANTES
PO-04.2	ORDENACION DE ALTURAS MAXIMAS Y RASANTES
PO-04.3	ORDENACION DE ALTURAS MAXIMAS Y RASANTES
PO-05_1	SISTEMA VIARIO
PO-07	RED PEATONAL Y CICLISTICA
PO-11	AREA DE UBICACIÓN DE LA ESTACION PROVISIONAL

ESQUEMA SOLEAMIENTO

ANTECEDENTES : LA INCIDENCIA FERROVIARIA EN GIJÓN

El ferrocarril, que en la historia de Gijón tuvo una incidencia relevante (el ferrocarril minero Langreo-Gijón fue el primer ferrocarril de tráfico de mercancías de España), se llegó a transformar en una barrera para la relación entre el Área de Poniente y el resto de la Ciudad. Salvada su presencia en el primitivo puerto desde donde se exportaba el carbón procedente de las Cuencas Mineras, la segunda estación localizada en el actual Museo Ferroviario, fue un primer obstáculo para la relación y el crecimiento de los barrios de su entorno, y sirvió cuando se levantaron las vías, para transformar su traza en el trazado inicial de la Avda Juan Carlos I.

Su traslado, con dos nuevas Estaciones, una en el Humedal y otra en la zona de Moreda-La Estación de Jovellanos- que reunían los tráficos de RENFE Grandes Líneas y de FEVE (líneas F4 y F5), distanciadas entre si unos 700 mts, seguían constituyendo, por el haz de vías que las conectaba, una barrera que venía a repetir los problemas de los anteriores emplazamientos ferroviarios.

Para buscar una solución que consiguiera permeabilizar la Ciudad en el ámbito ferroviario, se firmó un **Convenio** en fecha 2 de Septiembre de 2002 entre el Ministerio de Fomento, el Principado de Asturias y el Ayuntamiento de Gijón cuyo contenido esquemático consistiría en el compromiso de cada una de las administraciones para resolver este problema, así como a la creación de una Sociedad **Gijón al Norte**, que coordinara, gestionara y pusiera en marcha estos compromisos.

El Ministerio de Fomento se comprometía a proyectar el sistema ferroviario, y a una aportación económica. **El Principado**, a través de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras, a construir la Estación de Autobuses. **El Ayuntamiento de Gijón** a poner a disposición de la actuación los suelos que se determinaran en este ámbito, así como facilitar la tramitación urbanística de los suelos afectados, que siendo titularidad de ADIF y FEVE, y resultando innecesarios para el servicio ferroviario en el recinto a delimitar, se incorporarían a la operación de forma que su recalificación urbanística permitiera sufragarla.

Sin embargo y **durante el año 2005, el Ministerio, en coordinación y consenso con el Ayuntamiento de Gijón y Principado de Asturias**, se replantea globalmente la operación ferroviaria de Gijón introduciendo una serie de modificaciones, que permitan aprovechar al máximo las potencialidades de esta oportunidad histórica para la Ciudad.

- a) En primer lugar, se propone un cambio radical en la explotación del nuevo túnel y sus estaciones, para que las compañías RENFE y FEVE operen por él sus servicios de Cercanías. El túnel adquiere así una dimensión regional mucho mayor, ya que podrán beneficiarse de él los viajeros no sólo de la relación con Oviedo, sino los de las de Avilés y el Valle del Nalón, al incorporar las líneas F4 y F5 de FEVE
- b) En segundo lugar la prolongación del túnel hasta Cabueñes. Se cumple así una aspiración largamente reclamada por la propia Ciudad y que

supondrá un cambio radical en la dimensión que el nuevo túnel tendrá en la dinámica del transporte urbano.

- c) En cuanto a la supresión de la barrera ferroviaria y la conexión del túnel, la nueva propuesta está encaminada a buscar una solución más racional y sencilla acorde con el nuevo esquema de explotación ferroviaria.

Frente a la compleja solución anterior, con una estación subterránea de tres niveles en una zona bastante constreñida urbanísticamente como es El Humedal, todas las partes implicadas acuerdan una solución más sencilla y racional. Para ello, se propone una estación de Largo Recorrido situada aproximadamente a la cota actual, bajo la Avenida de Carlos Marx. Bajo ésta, se situaría una estación de cercanías conjunta de RENFE y FEVE, desde la que partiría el túnel.

Esta nueva estación adquiere gran importancia ya que está situada en el centro de un área que sufrirá una importante transformación urbana cuando se desarrollen los suelos ferroviarios liberados, convirtiéndose en uno de los polos de atracción de la Ciudad.

- d) La nueva Estación planteada será intermodal, para lo cual el diseño será realizado en coordinación con el Principado de Asturias y la Sociedad Gijón al Norte, S.A.

Por su parte el **Ayuntamiento de Gijón** se comprometía a la tramitación del PGOU vigente transformando los suelos de destino ferroviarios no necesarios en un futuro para el servicio ferroviario, en usos para usos preferentemente residenciales, aportando a la nueva clasificación los equipamientos y dotaciones precisos.

Ello dio como resultado la aprobación de la Modificación del PGOU de Gijón en fecha 30 de agosto de 2003.

EL CONCURSO

Con el objeto de dar cumplimiento a ambos cometidos de forma coordinada, la Sociedad Gijón al Norte celebró un Concurso Internacional para la Redacción del Plan Especial para la Integración del Ferrocarril en la Ciudad de Gijón. El día 2 de febrero de 2006, el Consejo de Administración de Gijón al Norte, adjudicó al equipo de Jerónimo Junquera y asociados, la redacción del Plan Especial citado.

El 3 de febrero de 2006 se inauguró una exposición con las propuestas de los equipos finalistas y la propuesta ganadora, en el Museo del Ferrocarril de Gijón. Su duración fue de tres meses dándosele plena difusión mediante charlas y conferencias.

ÁMBITO DE ACTUACION

El ámbito comprende un espacio atravesado longitudinalmente por la barrera-traza de las vías férreas y constituyendo su límite sur la autopista de acceso a la ciudad (Avenida de Sanz Crespo), que conecta directamente la periferia y la zona industrial con el centro histórico a través de un espacio urbano continuo sin categorizar.

La superficie total del ámbito es de 168.808 m².

En la actualidad el ámbito se caracteriza por tener el uso exclusivo ferroviario, con la excepción del ámbito incorporado de la antigua unidad de ejecución UE-27 y otros suelos municipales destinados en la actualidad a viales de uso público que bordean los usos anteriormente relacionados.

Las edificaciones existentes son, por tanto, exclusivamente ferroviarias consistiendo en la estación de Cercanías y FEVE, situada en la plaza del Humedal, la estación de Jovellanos y servicios anexos.

ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD

Los terrenos que abarca el Plan Especial son los siguientes:

PUBLICA	FEVE	57.399 m2
	ADIF	64.322 m2
	AYUNTAMIENTO	45.126 m2
PRIVADA		1.961 m2
TOTAL		168.808 m2

CRITERIOS DE DISEÑO: EL PROYECTO FERROVIARIO

En el transcurso de estas fechas, se tramitó el **Estudio Informativo** de la supresión de la barrera ferroviaria en Gijón, elaborado por la Dirección General de Ferrocarriles, que respondía a las premisas anteriormente expuestas, que se sometía a informe de Declaración de Impacto Ambiental y que se aprobó definitivamente el 9 de diciembre de 2006 limitaba su ámbito al ámbito concreto del Plan Especial y su área inmediata y cuyos objetivos se desarrollan de manera más concreta en el **Proyecto Funcional y Constructivo** consisten en:

- Soterramiento en un solo túnel de las líneas de Cercanías de RENFE y F4 y F5 de FEVE.
- Mantenimiento en superficie de las líneas de Larga Distancia de ADIF y Transcantábrico de FEVE.
- Creación de una Estación de Autobuses en superficie.
- Construcción de una cubierta que envolviera a la Estación Intermodal y facilitara la permeabilidad entre los barrios de Moreda, Poniente y Pumarín.
- Soterrar las líneas de Renfe cercanías, F4 y F5 de FEVE desde el paso elevado de Príncipe de Asturias hasta el pozo de extracción de la tuneladora y que continuará el soterramiento proyectado hasta Cabueñes.

CRITERIOS DE DISEÑO DEL PLAN ESPECIAL

El Plan Especial contiene los siguientes objetivos específicos coordinados con el proyecto ferroviario y el Ayuntamiento de Gijón, que fueron aprobados como directrices generales y de forma resumida por la Sociedad Gijón al Norte.

1. Conseguir la permeabilidad entre el Gijón consolidado y el Área de Moreda y Poniente al suprimir el ferrocarril en superficie.
2. Crear un Área de Centralidad que complemente e incentive la existente en el Gijón consolidado, de forma que se transforme con la creación de este nuevo espacio en al Puerta de Gijón como un símbolo de referencia urbana.
3. Integrar Áreas de Influencia del Plan Especial con su propio ámbito de forma que se garantice la permeabilidad, se resuelvan los accesos desde dentro y hacia el resto de la ciudad, y forme parte todo el conjunto del proyecto ferroviario-urbanístico de Gijón.
4. Consolidar las dotaciones y equipamientos existentes y proponer otros nuevos como complemento de estos y para el uso de la población futura.
5. Incentivar el uso del transporte público posibilitando la intermodalidad. Favorecer la circulación peatonal y ciclística.
6. Ordenar los usos y regular las tipologías edificatorias de forma que el producto final, urbanístico y arquitectónico sea una referencia emblemática para la ciudad por la calidad de su diseño. Buscar en definitiva una imagen de referencia desde la lejanía.

7. Aprovechamiento de la cubierta de la Nueva Estación como elemento de interrelación entre Moreda, Poniente y el Polígono de Pumarín, y como espacio dotacional de espacios libres.
8. Resolver mediante el sistema más adecuado la gestión eficaz, y ágil, con parcelas de fácil enajenación y desarrollo por fases, de acuerdo con el desarrollo de los proyectos ferroviarios y las alternativas al tráfico rodado.

LA ORDENACIÓN PROPUESTA

El proyecto ferroviario que remodela todo el sistema ferroviario, unificando las estaciones del Humedal y Jovellanos, e integra la futura estación de autobuses con la construcción del Intercambiador Modal libera un espacio cuya superficie total es de . Esto permite conformar un nuevo sistema viario, de espacios libres, de dotaciones y de edificación residencial que posibilita fomentar la permeabilidad norte-sur.

1. EL CARÁCTER DEL ÁMBITO Y SU RELACION CON EL ENTORNO

El traslado de las estaciones de tren y el soterramiento de las líneas de cercanías libera un espacio de 121.721 m², un vacío que, junto a los suelos municipales y privados dentro del ámbito (42.915 m²), permitirán conformar un nuevo sistema viario, de espacios libres, de dotaciones y de edificación residencial que aportará un nuevo carácter a la ciudad.

2. LA VIA PARQUE

Se propone la implantación de una VIA-PARQUE de 3 kms. de longitud que, desde la Ronda de Tremañes hasta la Plaza del Humedal, enhebrará las distintas escalas de intervención y el nuevo paisaje de la ciudad: LA PUERTA DE GIJÓN.

Esta VIA-PARQUE fundirá el norte con el sur, el este con el oeste y dará coherencia al tránsito de acceso desde la periferia hasta el casco histórico.

3. MODELADO DEL NUEVO ESPACIO PÚBLICO

- Bordes y escalas.

- Zona Este. La pequeña escala

La Plaza del Humedal se incorpora al remate de la VIA-PARQUE y desde ella se accede al casco antiguo de la ciudad. La edificación existente define la fachada urbana de la VIA-PARQUE que, ensanchando su bulevar central, pauta un nuevo espacio sobre el vacío dejado por el traslado de la estación, y será la referencia inmediata del área de **NUEVA CENTRALIDAD**.

En su interior, y en continuidad con la Plaza del Humedal, se implantan unos bloques residenciales lineales de cuatro alturas unidos espacialmente por una sobrecubierta de cristal. Se genera **un nuevo espacio público** cubierto con bajos comerciales, jardines y pequeñas plazas. Su extremo oeste se significa con una torre-campanile, que a modo de puerta del casco histórico, se ofrece como charnela a un recorrido transversal peatonal, sur-norte, que busca la salida hacia el paseo marítimo.

- Zona Central. La gran escala.

La zona ocupada por la Estación de Jovellanos es la más ancha del ámbito, con bordes edificados dispersos y de escala variable. Se eliminan los pasos elevados ya que la circulación transversal queda garantizada a través de la Vía-Parque. La estrategia de implantación propuesta apuesta por concretar la edificación en seis torres con una media de B+XXIII alturas alineadas al borde norte con vistas a la bahía, para librería una gran superficie de suelo público frente a la vía-parque y el frente sur de la ciudad.

- Zona Oeste. La Estación Intermodal como topografía integradora

Como hito de referencia urbana que a su vez debe integrarse y permeabilizar los barrios periféricos, se han reordenado los accesos a la Estación creando un gran vestíbulo exterior en forma de plaza y otro interior, cubierto por el propio edificio.

La cubierta de la Estación Intermodal no se trata como una simple losa. Para ello se están buscando soluciones que garanticen la funcionalidad ferroviaria y de los autobuses, su iluminación y ventilación y su accesibilidad como espacio libre de uso público y conexión entre barrios.

Todo ello se plasma como documentación específica en el plano PO-04-ORDENACION DE ALTURAS MAXIMAS Y RASANTES.

Los usos lucrativos de esta ordenación se recogen en el siguiente cuadro:

DENOMINACIÓN PARCELA	USO CUALIFICADO	SUPERFICIE SUELO M ²	EDIFICABILIDAD USO CUALIFICADO M ²	EDIFICABILIDAD TOTAL M ²
H1	RVCL	10.042,00 m ²	21.152,00 m ²	25.118,00 m ²
H2	RVCL	4.296,00 m ²	17.575,00 m ²	19.551,00 m ²
T1	RVCL	2.077,00 m ²	12.450,00 m ²	12.450,00 m ²
T2	RVCL	2.423,00 m ²	17.490,00 m ²	17.490,00 m ²
T3	RVCL	2.542,00 m ²	14.340,00 m ²	14.340,00 m ²
T4	RVCL	2.486,00 m ²	14.980,00 m ²	14.980,00 m ²
T5	RVCL	2.483,00 m ²	16.880,00 m ²	16.880,00 m ²
HOTEL	TH	6.330,00 m ²	7.500,00 m ²	7.500,00 m ²
TOTAL		32.679,00 m ²	122.367,00 m ²	128.309,00 m ²

Los correspondientes a Espacios libres y equipamientos se recogen en el apartado siguiente.

LOS USOS DEL PLAN ESPECIAL

CUADRO RESUMEN (INCLUYENDO SUPERFICIE CUBIERTA ESTACIÓN INTERMODAL)

SUPERFICIE	Superficie m2
1. Superficie Ámbito Plan Especial	168.808,00
2. Superficie generada como Espacio Libre Uso y Dominio Público en la Cubierta de la Estación	35.574,00
Total (1+2)	204.382,00

USOS	Superficie m2
Residencial y Terciario	32.679,00
.- Viviendas, Oficinas y Locales comerciales	26.349,00
.- Hotel	6.330,00
Dotacionales y de Transporte	171.703,00
Estación .- Sistema general zonas verdes y Espacio Libre Uso y Dominio Público en cubierta	72.323,00
.- Sistema General Equipamientos (Deportivos, Sociales,...)	17.185,00
.- Sistema General Red Viaria (Vía Parque,...)	41.924,00
.- Sistema General de Transporte (Estación Intermodal)	40.271,00

TRAFICO

La propuesta expuesta con anterioridad tiene, en lo que se refiere al tráfico, tres intervenciones fundamentales:

1. Transformación de la autopista de acceso de Gijón, barrera junto con las trazas del ferrocarril, en una VIA-PARQUE que funda el norte con el sur, el este con el oeste y de coherencia al tránsito de acceso desde la periferia hasta el casco histórico, transformando lo que hoy es una autopista-barrera en una calle urbana y permeable.

Esta Vía-Parque, con la misma capacidad de tráfico que la autopista sustituida, se desdobra (interponiendo una mediana de ancho variable que alberga tanto zonas ajardinadas como edificación) para repartir el tráfico y conseguir además de una mayor fluidez de vehículos una mayor calidad del espacio urbano.

2. Sustitución del paso elevado de Carlos Marx por un sistema de dobles glorietas. Este sistema de dobles glorietas optimiza y simplifica la relación entre las márgenes por la Avenida de Carlos Marx con el consiguiente aumento de capacidad y seguridad del dispositivo.
3. Modificación del entronque de la vía de acceso con la Plaza del Humedal. Se modifica el entronque de la Vía-Parque con la Plaza del Humedal desviándola por la calle Llanes (de suficiente capacidad). Se configura así una Gran Plaza con mayores posibilidades de uso y disfrute que la hoy existente.

Esto produce una notable simplificación de la regularización de la Plaza del Humedal, al reducirse a un solo acceso de doble sentido (Alvarez Garaya), repercutiendo asimismo positivamente el viario circundante, y facilitándose por otra parte la conexión entre las antiguas márgenes del ferrocarril en su extremo norte.

Al transformar Sanz Crespo en una vía urbana, la relación del **peatón** con el entorno cambia por completo. La ordenación propuesta en el Humedal y la red viaria interior y perimetral permite una relación directa con las calles peatonales existentes. Por otra parte la **red ciclística**, que tiene un contenido orientativo enlaza con la existente y propone su continuidad apoyándose en la red viaria proyectada.

El tratamiento de la red peatonal y ciclística se recogen en el Plano PO-07 RED PEATONAL Y CICLÍSTICA.

EL AREA DE INFLUENCIA

La evolución del desarrollo del Plan Especial, la coordinación con las empresas ferroviarias, el Principado y la Dirección General de Ferrocarriles han dado como resultado contemplar como necesario un área de influencia inmediata que si bien no forma parte del contenido del Plan Especial que se somete a trámite es necesario su estudio por los siguientes motivos.

1. La red viaria que propone el Plan Especial como VIA-PARQUE plantea la incorporación en el Humedal de una solución integradora con la propuesta de ordenación urbana en esta zona al peatonalizar, el extremo final de Sanz Crespo.
2. Igualmente y con objeto de mantener el trazado de Via-Parque que atenúe el tráfico rodado de entrada a la ciudad de acuerdo con el Ayuntamiento se proyecta una rotonda en el Área de la Avda de Sanz Crespo, y la remodelación del tráfico desde este punto hasta el final de la Avenida de Portugal.
3. También fuera del ámbito estricto del Plan Especial se proyecta otra rotonda de reparto, que remodela la Plaza del Padre Máximo González y facilita los accesos a la Avenida de Juan Carlos I y la Avenida de Galicia.
4. Igualmente y siguiendo las pautas municipales, se indican los accesos a las distintas unidades de actuación situadas al borde derecho de Sanz Crespo.
5. Fuera del ámbito del P.E. pero en relación directa con el P.E. se encuentran las zonas de borde del ferrocarril, y el Parque de Moreda, los espacios libres que se liberen en el ámbito comprendido entre el extremo sur del P.E. y la Avda. de Príncipe de Asturias (que actualmente se tramitan como una Modificación del Plan General de Ordenación de Gijón) y los que califica el PGO en la margen derecha de Sanz Crespo como zona verde. El tratamiento conjunto de todos ellos permitirá la creación de un parque que el Plan Especial no contempla y que se estima complemento necesario para el desarrollo del proyecto urbanístico.
6. También se ha cuidado el tratamiento de los edificios a desarrollar en la margen citada para integrar una solución armónica entre ambas zonas, lo que se refleja en las primeras propuestas en esta área.
7. Por otra parte el proyecto ferroviario que actualmente elabora el Ministerio de Fomento permite la incorporación de nuevos suelos al ámbito del P.E. que se delimitan entre su borde Sur hasta el paso elevado Príncipe de Asturias y que actualmente son objeto de su propio trámite urbanístico. Abarcan una superficie de 39.676,08 m², que recuperaría 11.578 m² como espacios libres de uso público y sobre los que se podrán construir un número aproximado de 180 viviendas de las que un 40% estarán sujetas a algún régimen de protección pública.

LA ESTACION PROVISIONAL

Como resultado de la colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Sociedad Gijón al Norte, durante la redacción del "Proyecto Funcional y Constructivo para la supresión de la barrera ferroviaria en Gijón", dirigido por la Dirección General de Ferrocarriles, se propuso como forma de acelerar la ejecución de este proyecto y la posibilidad de mejorar los plazos de puesta en disposición de los terrenos desafectos al servicio ferroviario y por tanto patrimoniales por Gijón al Norte el estudio de tres alternativas:

- 1º) Mantener en servicio la Estación del Humedal, con una duración de obra de unos 48 meses, que tiene como inconveniente la imposibilidad de la desafectación de los terrenos ferroviarios hasta el final de la obra y por tanto una financiación más costosa.
- 2º) Construir una estación provisional en la Avenida de Sanz Crespo, fuera del ámbito de las obras de ejecución del proyecto ferroviario, con una duración aproximada de 34 meses, en la que los 10 primeros se dedican a la construcción de esta estación. Esta alternativa conlleva un menor plazo de ejecución, la puesta a disposición de la Sociedad de forma casi inmediata de los terrenos ferroviarios y por tanto una menor financiación de la operación. Como inconvenientes, la ocupación temporal hasta su desmontaje de la Avda. Sanz Crespo y un gasto previo.
- 3º) Se derivan los servicios de Renfe a la Calzada y los de Feve a Tremañes con un servicio de autobuses para transbordar a los viajeros hasta el Humedal. Tendría una duración de unos 30 meses. Su principal y grave inconveniente es la pérdida de viajeros por ambas empresas.

Teniendo en cuenta que la segunda alternativa es la que reúne mayor número de ventajas y menos inconvenientes, se optó por construir una **estación provisional** en los terrenos cedidos por el Ayuntamiento a tal fin en la Avenida de Sanz Crespo, de modo, que una vez puesta en servicio, todos los terrenos ocupados actualmente por las vías puedan liberarse iniciándose su proceso de urbanización y venta.

EL TRATAMIENTO ESPECIFICO DEL SISTEMA FERROVIARIO

Teniendo en cuenta la singularidad e importancia que para el Plan Especial tiene el sistema ferroviario y la necesaria coordinación entre ambos, se han redactado unas Normas Urbanísticas del sistema ferroviario, en las que de forma primordial se califican dentro del ámbito del P.E. y formando parte de los suelos afectos al sistema ferroviario una parcela de un máximo edificable de 5.000 m² construidos de Servicios Terciarios Anejos al Ferrocarril, incompatibles con el uso residencial.

El contenido de las **Normas Urbanísticas Específicas del Sistema Ferroviario** es el siguiente:

OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN

El objetivo principal de la ordenación del ámbito del Plan Especial es la integración norte-sur de la ciudad de Gijón. Una de las claves para garantizar el cumplimiento de dicho objetivo es que la nueva Estación Intermodal no sea una barrera, sino que con su solución arquitectónica contribuya a fundir los espacios situados al Norte y al Sur de su impronta. Para dicho objetivo desde el Plan Especial se define las siguientes actuaciones:

1. Doble calificación de gran parte del ámbito ferroviario con el fin de que el espacio generado sobre la cubierta de la Estación sea Espacio Libre de Uso y Dominio Público.
2. Acople y adecuación de las rasantes del Parque de Moreda y de la Avenida de Sanz Crespo con la cubierta de la Estación Intermodal para el uso y disfrute de este nuevo Espacio Libre de la Ciudad.

PLAN DE ETAPAS

La construcción de la estación provisional prevista en Sanz Crespo permitirá la liberación de todos los terrenos hoy ocupados por las vías del ferrocarril entre El Humedal y Moreda y su urbanización una vez levantadas las vías.

De este modo, una vez construida y puesta en servicio la estación provisional en Sanz Crespo, se comenzarán las obras de urbanización de los terrenos, que se programan en tres fases:

PRIMERA ETAPA

Se ejecutan las obras de urbanización de la zona de El Humedal, adecuando la red viaria de su entorno con sus aceras, zonas verdes y peatonales, carril bici y sus servicios urbanos.

También se acometen las obras del desvío de los colectores que actualmente atraviesan Sanz Crespo en las proximidades de Carlos Marx para permitir la ejecución de la Estación Intermodal.

Esta fase se estima que tendrá una duración de cuatro meses.

SEGUNDA ETAPA

Se demuele el paso elevado de Carlos Marx y se acometen las obras de urbanización del frente de la Estación Intermodal completando la red viaria con las dos nuevas rotondas de Sanz Crespo y Juan Carlos I y todas sus zonas verdes, peatonales y ciclistas.

Se pondrán a disposición municipal los suelos de cesión correspondientes a los equipamientos cuyo destino ha de determinarse en razón a la política municipal.

Esta fase tendrá una duración estimada de tres meses.

TERCERA ETAPA

Una vez terminada la Estación Intermodal, su cubierta y sus ámbitos de borde, se hará entrega al ayuntamiento de los espacios libres de uso público y titularidad municipal situados sobre dicha cubierta.

Puesta en servicio la Estación Intermodal y levantadas las vías de la estación provisional de San Crespo, se procederá a la urbanización de los terrenos hasta entonces ocupados por ella.

La duración estimada de esta tercera fase es de dos meses.

Todas las fases tienen una relación directa con las obras ferroviarias y quedan condicionadas en su ejecución por las mismas, sobre todo la última, que no podrá acometerse hasta la puesta en servicio de la Estación Intermodal y el levantamiento de las vías de la estación provisional de Sanz Crespo.

Como recogen los presupuestos del **cuadro de inversiones**.

ESTUDIO ECONOMICO-FINANCIERO: FINANCIACIÓN E INVERSIONES PREVISTAS

7. ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO: PLAN DE INVERSIONES

7A. PLAN DE INVERSIONES

Los importes a que ascienden las inversiones previstas se han obtenido del "Proyecto para la supresión de la barrera ferroviaria en Gijón. Infraestructuras y Arquitectura" actualmente en redacción.

Las inversiones se estiman en dos apartados: A. Inversiones previstas dentro del ámbito del Plan Especial y B. Inversiones previstas en el área de influencia del ámbito del Plan Especial, estas últimas se acometerán de acuerdo con la evolución de los recursos económicos generados por la Sociedad.

CUADRO DE INVERSIONES Y FINANCIACIÓN PREVISTA

[PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN (IMPORTES CON IVA INCLUIDO)]

A. INVERSIONES PREVISTAS DENTRO DEL ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL

A.1	OBRA CIVIL Y FERROVIARIA	109.122.316,65 €
A.2	OBRAS DE ARQUITECTURA ESTACIÓN INTERMODAL Y CUBIERTA (INCLUYENDO ESTACIÓN DE AUTOBUSES)	65.979.085,92 €
A.3	OBRAS URBANIZACIÓN	
A.3.1	URBANIZACIÓN DEL ÁMBITO EN SUPERFICIE	13.681.696,56 €
A.3.2	URBANIZACIÓN CUBIERTA Y SU CONEXIÓN CON LA AVENIDA DE SANZ CRESPO	9.405.714,50 €
A.4	REPOSICIÓN OFICINAS Y USOS TERCIARIOS FERROVIARIOS	
A.4.1	CONSTRUCCIÓN NUEVO EDIFICIO SANZ CRESPO (HASTA UN MÁXIMO DE 5.000 M ²)	7.000.000,00 €
A.5	OTRAS ACTUACIONES	
A.5.1	SITUACIONES PROVISIONALES FERROVIARIAS (ESTACIÓN PROVISIONAL)	12.000.000,00 €
A.5.2	OTROS COSTES SITUACIONES PROVISIONALES SIN ESPECIFICAR	2.000.000,00 €
A.6	PARTIDA ALZADA 18% SOBRE EJECUCIÓN OBRAS FERROVIARIAS Y URBANÍSTICAS	36.933.986,45 €
A.7	CONTRATACIÓN ASISTENCIAS TÉCNICAS	
A.7.1	ASISTENCIAS TÉCNICAS FERROVIARIAS: REDACCIÓN DE PROYECTOS Y DIRECCIÓN DE OBRAS...	4.000.000,00 €
A.7.2	ASISTENCIAS TÉCNICAS URBANÍSTICAS: REDACCIÓN DE PROYECTOS DE URBANIZACIÓN Y DIRECCIÓN DE OBRAS...	2.000.000,00 €
A.8	LEY 16/85 DE PATRIMONIO HISTÓRICO ESPAÑOL Y PLAN DE COMUNICACIÓN (1%+1% s/ costes ejec. Obras, exc. P.A 18 %)	4.103.776,27 €
A.9	GASTOS GENERALES, FINANCIEROS Y TRIBUTARIOS, ETC...	10.306.203,08 €
	TOTAL INVERSIONES EN EL ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL	276.532.779,43 €

B. INVERSIONES PREVISTAS EN EL ÁREA DE INFLUENCIA DEL ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL

B.1	OBRAS DE TRATAMIENTO DE BORDE DE LA CUBIERTA Y SU CONEXIÓN CON EL ENTORNO (PARQUE DE MOREDA)	6.810.919,08 €
B.2	OBRAS URBANIZACIÓN	
B.2.1	URBANIZACIÓN Y REMODELACIÓN DE LOS VIALES COLINDANTES CON EL PLAN	10.498.455,50 €
B.3	REPOSICIÓN OFICINAS Y USOS TERCIARIOS FERROVIARIOS	
B.3.1	ADQUISICIÓN Y ADAPTACIÓN DE EDIFICIO PARA REUBICACIÓN DE OFICINAS FERROVIARIAS FUERA DEL ÁMBITO	7.000.000,00 €
B.4	PARTIDA ALZADA 18% SOBRE EJECUCIÓN OBRAS FERROVIARIAS Y URBANÍSTICAS	3.115.687,42 €
B.5	CONTRATACIÓN ASISTENCIAS TÉCNICAS	1.000.000,00 €
B.6	LEY 16/85 DE PATRIMONIO HISTÓRICO ESPAÑOL Y PLAN DE COMUNICACIÓN (1%+1% s/ costes ejec.Obras, exc. P.A 18 %)	346.187,49 €
B.7	GASTOS GENERALES, FINANCIEROS Y TRIBUTARIOS, ETC...	1.113.796,92 €
	TOTAL INVERSIÓN PREVISTA ETAPA II	29.885.046,42 €

TOTAL INVERSIONES **306.417.825,85 €**

C. FINANCIACIÓN PREVISTA

C.1	MINISTERIO DE FOMENTO (SEGÚN CONVENIO SEPTIEMBRE 2002)	39.100.000,00 €
C.2	PRINCIPADO DE ASTURIAS (COSTE ESTACIÓN DE AUTOBUSES)	13.797.000,00 €
C.3	RECURSOS GENERADOS ACTUACIÓN ESTIMADOS (PLAN ESPECIAL Y MODIFICACIÓN ÁMBITO)	257.965.640,00 €

TOTAL FINANCIACIÓN PREVISTA **310.862.340,00 €**

7B. FINANCIACIÓN PREVISTA

La operación se financia con los recursos procedentes de las aportaciones del Ministerio de Fomento y del Principado de Asturias que asume el coste de la ejecución de las obras de la Estación de Autobuses, incluido en el capítulo A del cuadro anterior (Plan de Inversiones) y con los generados por la Sociedad en la enajenación de los terrenos ferroviarios liberados.