

**PLIEGO DE CONDICIONES TÉCNICAS PARTICULARES PARA CONTRATAR LA
REDACCIÓN DEL ANTEPROYECTO DE ACONDICIONAMIENTO DE LA
CUBIERTA DE LA ESTACIÓN INTERMODAL Y SU ENTORNO**

INDICE

	Página
1. ANTECEDENTES	3
2. OBJETO	3
3. TIPO DE TRABAJO	3
4. AMBITO DEL PLAN	4
5. CONTENIDO	4
6. PRESUPUESTO	4
7. TIPO DE CONTRATO	5
8. DURACION DEL CONTRATO	5
9. DOCUMENTACION FACILITADA	5
10.DIRECCION DE LOS TRABAJOS	5
11.PRESENTACION DE LOS TRABAJOS	5
12.RECEPCION DE LOS TRABAJOS	5

ANEXO

CONTENIDO DETALLADO DEL ANTEPROYECTO DE LA CUBIERTA DE LA ESTACION INTERMODAL

1. LA CUBIERTA DE LA ESTACION INTERMODAL	8
2. EL AMBITO ENTRE LA TERMINACION DE LA CUBIERTA Y LA AVDA PRINCIPE DE ASTURIAS	10
3. PLANO DE ACONDICIONAMIENTO DE LA CUBIERTA DE LA ESTACION INTERMODAL Y SU ENTORNO	

1. ANTECEDENTES

El Plan Especial para la Integración del Ferrocarril en la Ciudad de Gijón contempla entre sus objetivos los siguientes:

- Conseguir la permeabilidad entre el Gijón consolidado y el Área de Moreda y el Área de Poniente al suprimir el ferrocarril en superficie.
- El tratamiento adecuado de los suelos que configuran la delimitación del PGOU de Gijón con las piezas limítrofes formando parte de las mismas para posibilitar su integración física.

Por su parte el Estudio Informativo de la Supresión de la Barrera Ferroviaria en Gijón (octubre 2005) que estudia una nueva Estación para Gijón en el Área de Jovellanos, contemplaba una cubierta de características limitadas que no cumplía estos objetivos.

La nueva cubierta tendría una mayor extensión, tanto en longitud como en anchura y sería transitable en gran parte de su desarrollo.

Dada su complejidad estructural y su relación con el sistema ferroviario (emplazamiento de los pilares, andenes, iluminación, etc) se ha coordinado por la Dirección General de Ferrocarriles el estudio de la estructura de esta cubierta, respetando la funcionalidad ferroviaria.

Sin embargo este trabajo, puramente estructural no contempla el desarrollo urbanístico de la cubierta, que tiene como principal objetivo y contenido cumplir los condicionantes de transitabilidad, permeabilidad, topografía artificial, ventilación, iluminación, acoples y estudios de diseño de ordenación dotacional y mobiliario.

Su contenido forma parte del proyecto urbanístico del ámbito ferroviario y sus áreas limítrofes. Exige, por los condicionantes tanto del propio Plan Especial, como del Proyecto Ferroviario que sea una continuación de ambos, teniendo en cuenta la indispensable coordinación con la funcionalidad ferroviaria y la Estación de Autobuses.

2. OBJETO

Presentar una solución para el acondicionamiento de la cubierta de la Estación Intermodal y sus acoples compatible con el diseño arquitectónico de dicha cubierta y que permita concretar mediante este diseño las directrices y objetivos contenidos en el Plan Especial para la Integración del Ferrocarril en la Ciudad de Gijón.

3. TIPO DE TRABAJO

“ANTEPROYECTO DE ACONDICIONAMIENTO DE LA CUBIERTA DE LA ESTACION INTERMODAL Y SU ENTORNO”

4. AMBITO DEL PLAN

Desde las dos rotondas futuras, Carlos Marx y Juan Carlos I, hasta el paso elevado del Príncipe de Asturias. Y desde la Avda. de Sanz Crespo en este límite hasta el borde definido por el edificio de la Policía Nacional y el Parque de Moreda.

5. CONTENIDO

La ordenación con un nivel de detalle suficiente como poder realizar una exposición sobre su solución que facilite su conocimiento al Consejo de Administración y sirva de soporte para su posterior divulgación.

Este proyecto tendrá igualmente que desarrollar de forma clara y sencilla el encuentro del Parque de Moreda con los suelos que actualmente abarca el Ámbito de la Modificación del PGO y el enlace con la Avda. de Sanz Crespo.

Su contenido básico respondería a unas DIRECTRICES DE DISEÑO DE LA URBANIZACION incluyendo los siguientes conceptos básicos:

- Elaboración de Memoria Justificativa
- Elaboración de Memoria Conceptual
- Diseño de Viales
- Definición de mobiliario urbano
- Definición de jardinería y elementos de paisaje
- Definición de calidades y materiales
- Definición de altimetría y secciones básica.

Deberá incluir además:

- un presupuesto estimado que permita valorar la obra a realizar.
- La coordinación con la documentación de los servicios afectados, que facilitará la Sociedad Gijón al Norte.
- Cronograma de actuación que contenga la coordinación con los redactores del proyecto funcional de la Estación Intermodal.

La documentación aportada deberá servir igualmente de base para su posterior difusión, tanto en paneles como en audiovisuales, por lo que su escala será la apropiada a estos requerimientos.

La coordinación con la Dirección de la Sociedad Gijón al Norte de este ANTEPROYECTO, regulada en el apartado correspondiente de este Pliego de Condiciones Técnicas.

6. PRESUPUESTO

Máximo 205.000 (IVA EXCLUIDO)

7. TIPO DE CONTRATO

Será mediante Concurso por Procedimiento Negociado con Publicidad.

8. DURACIÓN DEL CONTRATO

Su duración máxima será **de tres meses a partir de su contratación.**

9. DOCUMENTACION FACILITADA

Para la correcta realización de los trabajos se facilitará la siguiente documentación:

1. Planos topográficos de los ámbitos de actuación.
2. Requisitos funcionales de la cubierta establecidos en el Proyecto de la Estación Intermodal (ventilación, iluminación, seguridad...)
3. Requisitos funcionales del acondicionamiento requerido por el Ayuntamiento de Gijón (Equipamiento, criterios de jardinería, criterios de accesibilidad...)
4. Esquemas de los servicios afectados.

10. DIRECCION DE LOS TRABAJOS

Durante la ejecución de los trabajos, la Sociedad contratante a través de su Director General o persona en la que delegue, llevara la Dirección de los trabajos de redacción del Anteproyecto a que se refiere este Pliego.

A tal efecto, y desde el inicio de los trabajos, el adjudicatario celebrará reuniones periódicas con la dirección y sus asesores técnicos, en las que dará cuenta de la marcha de los trabajos, levantando acta de todas ellas.

La Dirección de los trabajos ejercerá de manera continua y directa la coordinación y seguimiento de los mismos, proponiendo las correcciones y modificaciones necesarias, el mayor o menor desarrollo de sus diferentes determinaciones y documentos, así como la supresión de algunos o la incorporación de otros, todo ello de manera justificada en función de los objetivos perseguidos con el trabajo.

11. PRESENTACION DE LOS TRABAJOS

Se entregarán 3 ejemplares en formato DIN A-3 del Proyecto, así como una copia en soporte digital.

12. RECEPCION DE LOS TRABAJOS

El consultor deberá presentar la documentación a que se refieren estas bases, dentro de los plazos de ejecución establecidos. La Dirección del Plan y los técnicos que designe la Sociedad contratante, examinará la documentación entregada por el Adjudicatario.

En el caso de que se incumplan las Prescripciones Técnicas o las instrucciones del Director o se observen deficiencias en la documentación, se ordenará por escrito al Adjudicatario corregir, modificar o completar las partes del trabajo que se estime necesario, haciendo constar el plazo para ello y las consideraciones precisas.

Su superficie aproximada es de 147.349 m².

GIJON AL NORTE, S.A.

**ANEXO AL PLIEGO DE CONDICIONES TÉCNICAS PARTICULARES
PARA CONTRATAR LA REDACCIÓN DEL ANTEPROYECTO DE
ACONDICIONAMIENTO DE LA CUBIERTA DE LA ESTACION INTERMODAL Y
SU ENTORNO**

CONTENIDO DETALLADO DEL ANTEPROYECTO DE LA CUBIERTA DE LA ESTACION INTERMODAL.

Se desarrollará en un solo Proyecto con dos ámbitos coordinados y complementarios.

1 – LA CUBIERTA DE LA ESTACION INTERMODAL

2 – EL AMBITO ENTRE LA TERMINACION DE LA CUBIERTA Y LA AVDA. PRINCIPE DE ASTURIAS

3 - FASES

1 - LA CUBIERTA DE LA ESTACION INTERMODAL

Una de las operaciones de imagen del Proyecto Ferroviario de Integración del Ferrocarril en Gijón de mayor relevancia es la solución que se adopte para la cubierta de la Estación Intermodal. Desde el inicio de esta actuación se han presentado propuestas con un contenido que no ofrece una solución clara sobre el Proyecto de la Cubierta que permita conocer por su diseño la permeabilidad y accesibilidad entre las dos zonas de Gijón. Al Norte Poniente y Moreda y al Sur, Pumarín, Avda. de Portugal, etc.

Para dar una respuesta que posibilite un conocimiento más preciso de la cubierta, el Ayuntamiento conjuntamente con la Dirección General de Ferrocarriles consideran necesario contratar cuanto antes un Anteproyecto del acondicionamiento de la cubierta y su entorno con las áreas señaladas, y el ámbito correspondiente a la Modificación del Plan General hasta la Avda. Príncipe de Asturias.

Sus condicionantes son de dos tipos:

- a) De coordinación con el desarrollo de la estructura que la sustente que deberá adaptarse a la funcionalidad ferroviaria de la Estación Intermodal.
- b) De contenido

De contenido: Criterios de diseño

Deberán desarrollar los siguientes criterios:

- respecto a la funcionalidad ferroviaria:
 - Ventilación
 - Iluminación
 - Seguridad
- **Ventilación:** según los requerimientos de la Estación deben considerarse dos opciones. De ventilación lateral de borde, sobre todo en el andén de largo recorrido que limita con el Parque de Moreda, con el que la cubierta deberá igualmente buscar su integración y de la Estación de Autobuses que necesita según la legislación aplicable una ventilación que garantice la eliminación de la emisión de gases y que a su vez evite el efecto contaminante con la estación ferroviaria. Deberá buscarse su máxima ventilación lateral, adecuándose también a los accesos y rampas de comunicación con Sanz Crespo.

Esta ventilación se combinará con la que se diseñe para la parte visitable de la cubierta, de forma que ambas soluciones lateral y de cubierta cumplan los condicionantes de funcionalidad ferroviaria y calidad de diseño.

- **Iluminación:** en relación directa con la ventilación, su solución debe buscar el mayor ahorro energético posible teniendo en cuenta que es un factor fundamental del recinto cubierto de la Estación, y una importante partida de su mantenimiento posterior.
 - **Seguridad:** la solución que se proponga debe evitar cualquier riesgo en la seguridad de la Estación.
-
- **Accesibilidad.** Debe estudiarse tanto longitudinalmente como transversalmente. El diseño debe de cumplir la normativa sobre promoción de accesibilidad y supresión de las barreras en el ámbito arquitectónico y urbanístico, por lo que el tratamiento tanto de los accesos a la cubierta como de la propia cubierta deben resolver estos condicionantes. Los recorridos tendrán el trazado, pendientes y anchura conveniente a los mismos.
 - **El tratamiento de los bordes.** Incluye el diseño de los accesos descritos y el tratamiento topográfico de las áreas inmediatas, especialmente en los espacios de relación con el parque de Moreda y Sanz Crespo de forma que ofrezca una solución integradora y permeable.
 - **Accesos.** Tanto a lo referente a los accesos rodados, con la solución más adecuada de trazado de las rotondas de Carlos Marx y Juan Carlos I, previsiones de paradas de transportes públicos, accesos a los aparcamientos..., como las conexiones peatonales con la red peatonal y de bicicletas a prever para el resto de la actuación.
 - **Acondicionamiento de la cubierta.** Contendrá una solución esquemática de la red de distribución de energía eléctrica, iluminación, agua, alcantarillado para su desarrollo futuro.

El manto vegetal y las superficies duras serán las de menor peso posible como condicionante imprescindible. La impermeabilidad de la cubierta debe quedar garantizada.

- **Equipamientos.** Deberán cumplir los condicionantes anteriores de ligereza y garantía de permeabilidad.

2 - EL AMBITO ENTRE LA TERMINACION DE LA CUBIERTA Y LA AVDA. PRINCIPE DE ASTURIAS

El Anteproyecto que se propone contempla conjuntamente con la solución de la cubierta y sus acoples los terrenos comprendidos entre el extremo inferior de la cubierta y el paso elevado Avda. Príncipe de Asturias.

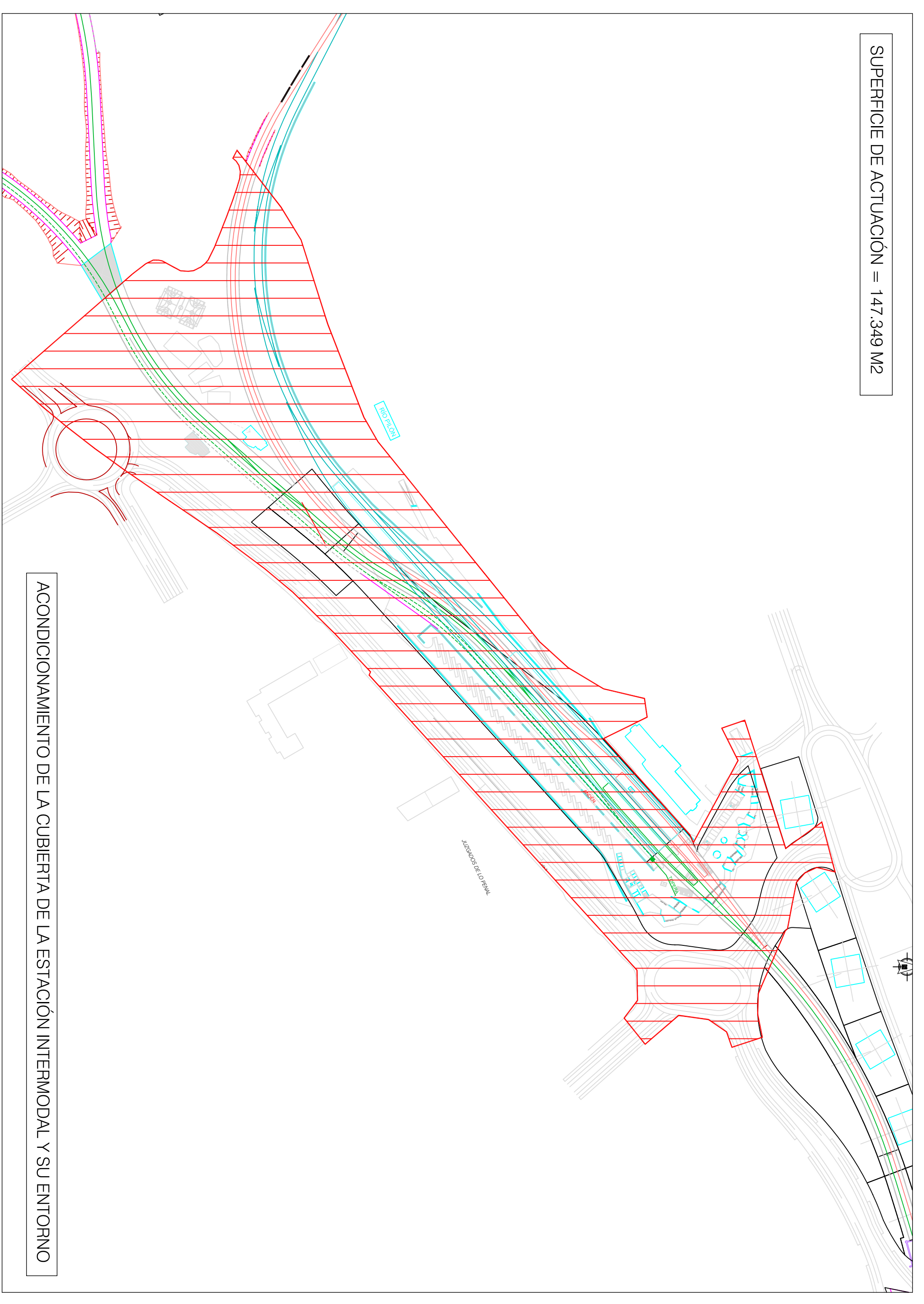
Es preciso resolver como una unidad de diseño todo el conjunto.

Las vías de largo recorrido y cercanías de RENFE/ADIF que afecten en su caso a la Estación al Parque de Moreda, así como las correspondientes de FEVE forman parte inseparable de la permeabilidad, transitabilidad, y accesibilidad del barrio de Moreda y Pumarín.

Su tratamiento debe de desarrollar los siguientes aspectos:

- Nueva topografía del borde de Moreda.
- Integración de las vías de RENFE/ADIF con el Parque.
- Tratamiento de soluciones integrales con las vías de FEVE, tanto las que sean en superficie como las soterradas.
- Permeabilidad en todo el conjunto.
- La nueva topografía deberá también permitir el aprovechamiento residencial y los suelos para equipamientos de éste ámbito.
- Acoples con Sanz Crespo.

SUPERFICIE DE ACTUACIÓN = 147.349 M2



ACONDICIONAMIENTO DE LA CUBIERTA DE LA ESTACIÓN INTERMODAL Y SU ENTORNO