



PMUS de Logroño

Anejo Propuestas Peatonales

Julio 2013

Índice

1. MP1 – Red de itinerarios peatonales	3
--	---

Índice de gráficos

Gráfico 1. Propuesta de Red de Itinerarios peatonales	5
Gráfico 2. Recorrido peatonal I.....	6
Gráfico 3. Recorrido peatonal II.....	10

1. MP1 – Red de itinerarios peatonales

Los itinerarios peatonales tienen como objetivo conformar una red de espacios de tránsito y uso peatonal identificables por sus características de diseño y acondicionamiento, que faciliten y estructuren los desplazamientos a pie en el conjunto urbano, comunicando los diferentes barrios y distritos entre sí.

Se propone la creación de una red de itinerarios peatonales en Logroño que ofrezca un “cosido” entre los distintos barrios de Logroño y se apoye en la dotación actual de calles peatonales.

La red de itinerarios se ha concebido compuesta por los siguientes elementos, entre los que se incluyen los ya existentes:

- Cinturón verde: se trata de la ruta Ebro/Iregua existente actualmente y de la que se propone su integración en la red de itinerarios peatonales.
- Itinerarios principales: se han definido como itinerarios principales las rutas de conexión más directas entre los barrios periféricos y el centro de la ciudad (20,2 km). Las actuaciones en cada una de las calles pertenecientes a un itinerario principal dependerá de la tipología de la misma ya que existe una gran variedad, desde vías ya exclusivamente peatonales hasta vías principales de la ciudad. En éstas últimas las actuaciones se centrarán en:
 - o Creación de orejas en los cruces de peatones con el fin de mejorar la visibilidad
 - o Ajuste de los tiempos de cruce para los peatones (ej. Vara del Rey - Miguel Viilanueva).
 - o Revisión de la señalización en las intersecciones
 - o En los puntos detectados con problemas de alta velocidad de los vehículos, colocación de pasos de peatones elevados
 - o Eliminación de obstáculos y rebaje de bordillos para las personas con movilidad reducida
 - o Adecuada iluminación nocturna
- Itinerarios secundarios: se han definido como itinerarios secundarios aquellas conexiones internas a los barrios y las existentes entre barrios adyacentes (20,9km). Discurren en su mayoría por calles de carácter más secundario, salvo en los nuevos desarrollos urbanísticos donde la configuración de calles es amplia.

Las actuaciones en esta tipología de calles se basarán en los mismos criterios para las calles principales, incorporando la ampliación de aceras en todas aquellas calles que sea posible según los siguientes criterios:

- En caso de existir aparcamiento en batería o semi-batería, convertir en aparcamiento en línea para ganar espacio, que será incorporado a la acera.

- En los casos de aparcamiento ya dispuesto en línea, pero con un solo carril de circulación de más de 3.5 metros, se reducirá su anchura para ganar espacio a la acera (este estrechamiento de carriles también contribuirá a evitar la doble fila). En caso de aceras de menos de 3.5 metros ambos lados de la calle, se podrá eliminar una línea de aparcamiento para que al menos una de las aceras tenga al menos 3.5 metros de anchura.
- Calles peatonales: se propone la integración de las calles peatonales existentes en la red de itinerarios peatonales para dotarlas de mayor funcionalidad. Se han integrado en la red sirviendo de base para la misma mediante su conexión a través de los itinerarios principales y secundarios.
- Calles de plataforma única / prioridad invertida: esta tipología de calles está definida en las “Instrucciones para la utilización de las zonas peatonales de Logroño”. Se propone aprovechar esta figura existente e integrar esta tipología de calles en la red peatonal haciendo una identificación clara de las mismas. En estas calles se deberá diferenciar convenientemente el itinerario peatonal del vehicular.

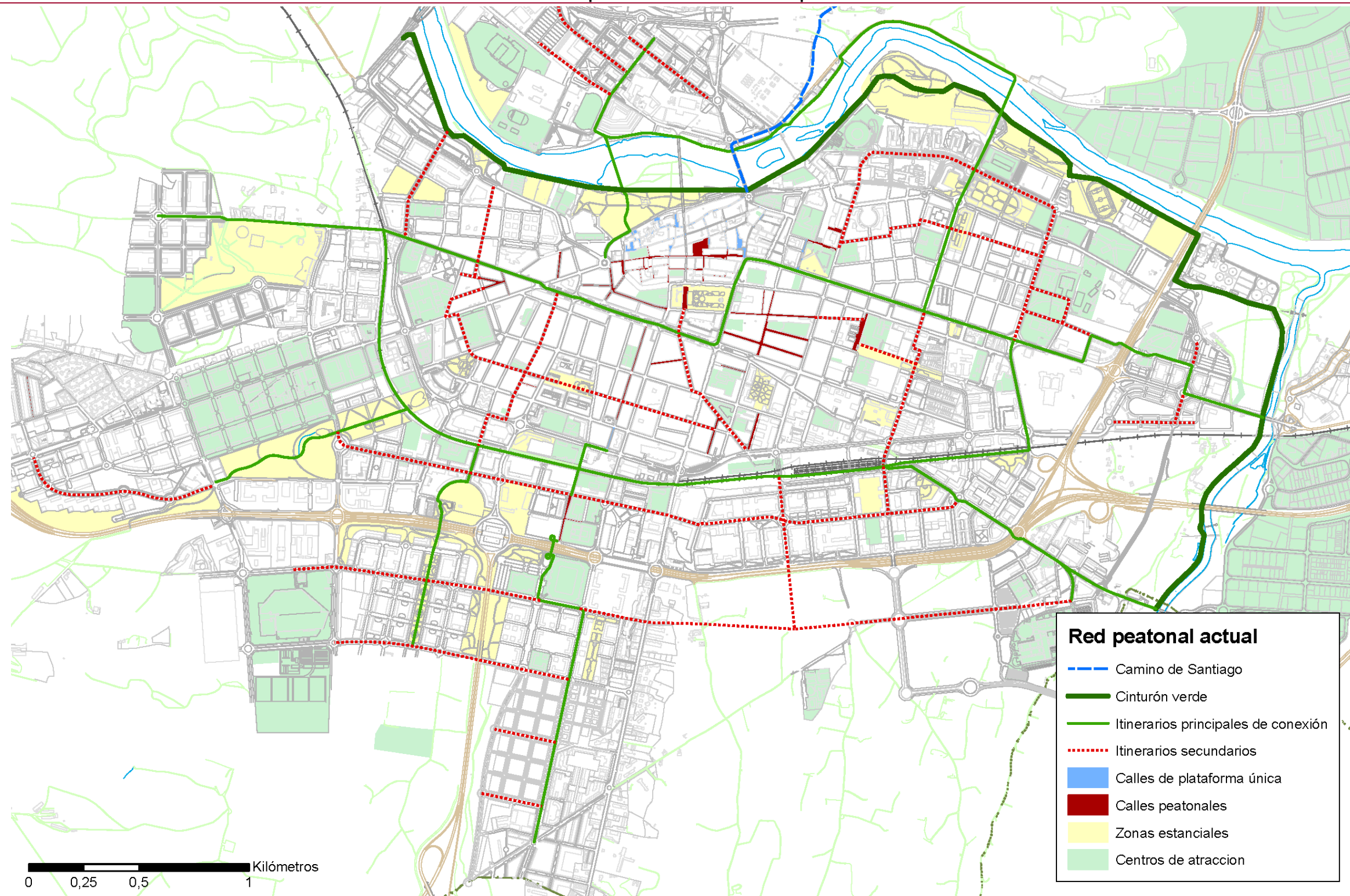
Se propone la creación de las siguientes calles de prioridad invertida:

- o *Calles comprendidas en la zona norte del casco antiguo (desde la calle Portales)*: actualmente estas calles ya cuentan con plataforma única, característica de este tipo de calles, por lo cual su adaptación sería sencilla con la señalización de las mismas.
- o *Paseo Dax*, entre la Avenida de la Paz y la calle Obispo Bustamante: la creación de plataforma única en esta calle permitiría dar continuidad a la plaza del ayuntamiento. Esta nueva tipología de calles no sería incompatible con la entrada al aparcamiento existente en dicho tramo.
- o Tramo final de la calle *María Teresa Gil de Gárate*: su conversión en calle de prioridad invertida daría continuidad al tratamiento del resto de la calle que actualmente es peatonal, permitiendo la continuidad de las actividades comerciales de este tramo (compra venta de automóviles). Así mismo, se crearía una conexión eminentemente peatonal entre la Avenida Pérez Galdón y la calle Duques de Nájera.

Esta actuación supondría la eliminación de 16 plazas de aparcamiento.

- Zonas estanciales: son espacios ya existentes en la actualidad y a los cuales se dota de conexión. Estas zonas están constituidas por aquellos espacios públicos libres de edificación, adyacentes a la red viaria, cuya función principal es facilitar la permanencia temporal de los peatones en la vía pública, constituyendo elementos calificadores del espacio urbano por dotar al mismo de mayores oportunidades de relación e intercambio social

Gráfico 1. Propuesta de Red de Itinerarios peatonales



PMUS de Logroño

Propuesta red itinerarios peatonales

Escala: 1:15.000

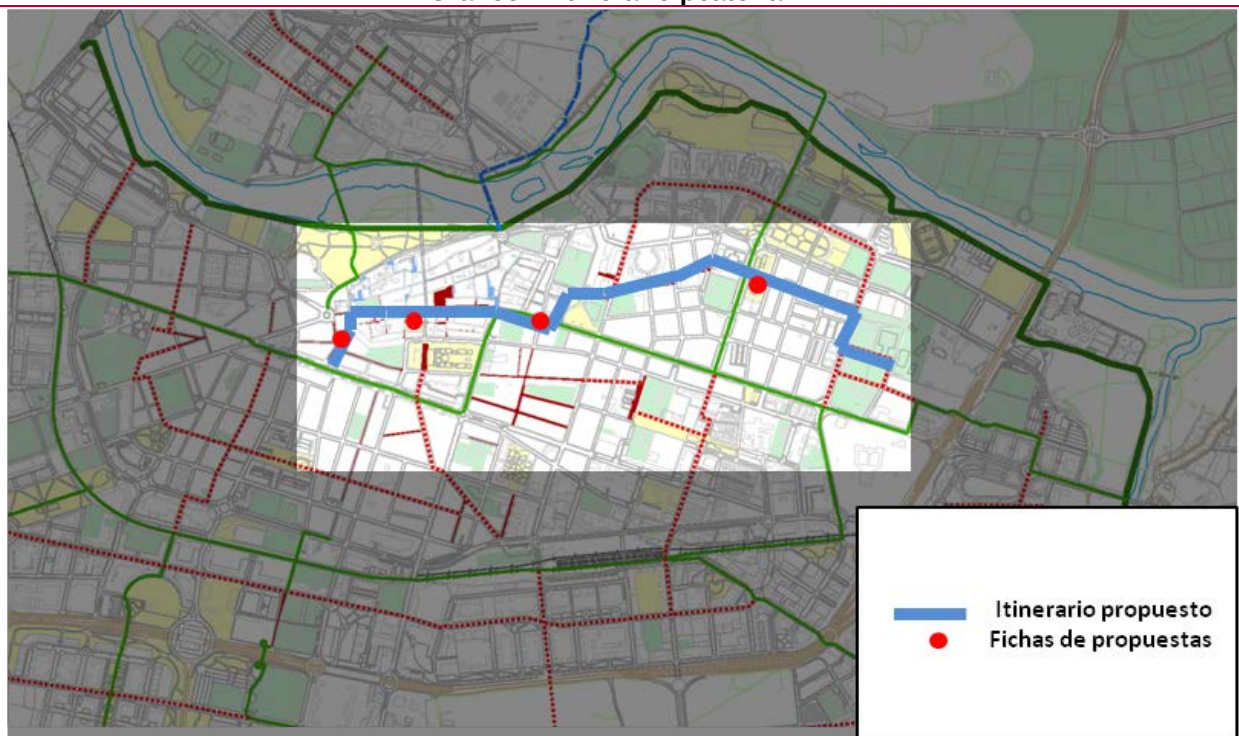


Fuente: Elaboración propia

A continuación se describen las actuaciones que se proponen en una serie de recorridos seleccionados a modo de ejemplos. El Itinerario I sería el que partiendo de la Gran Vía Juan Carlos I llegaría a la Universidad y el Itinerario II sería el que parte del Conservatorio y llega a la actual Estación de Autobús.

El primer itinerario recorrería las siguientes calles: desde la Gran Vía Juan Carlos I, a través de la calle Daniel Trevijano, hasta la calle Bretón de los Herreros y a partir de ahí por la calle Once de Junio hasta la confluencia con la calle Portales, transcurriendo el tramo descrito por calles adaptadas para la movilidad peatonal. Tras recorrer la calle Portales, desemboca en la avda. de la Paz, que recorre hasta la Plaza de la Ensenada, enfrente del Ayuntamiento, para desde ahí tomar la calle Doce Ligero de Artillería, para a la altura del número 4 continuar por las calles General Primo de Rivera y Ruperto Gómez de Segura, para continuar atravesando las plazas de Fermín Gurbindo y la de de Maestro Lope. Una vez aquí se recorrerá la calle San Prudencio entera, hasta la calle Luís de Ulloa, y está hasta la prolongación de la calle San José de Calasanz, donde finalizaría el recorrido.

Gráfico 2. Itinerario peatonal I



Fuente: Elaboración propia

En las siguientes fichas se incluyen, de forma orientativa, las actuaciones a realizar en los puntos más significativos del recorrido, marcados en el gráfico anterior.

Itinerario Peatonal I: Calle Once de Junio**Actuaciones:**

Calle peatonal, no se necesita ninguna actuación adicional relacionada con el diseño de la vía.

Revisar la accesibilidad a los PMR según el Plan de Accesibilidad Municipal (Programa ASB1)

Itinerario Peatonal I: Calle Portales**Actuaciones:**

Calle peatonal, no se necesita ninguna actuación adicional relacionada con el diseño de la vía.

Revisar la accesibilidad a los PMR según el Plan de Accesibilidad Municipal (Programa ASB1)

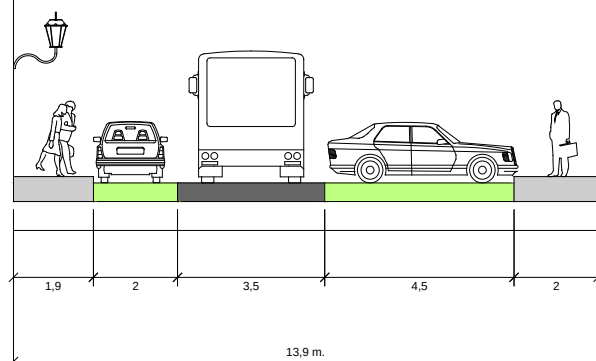
Itinerario Peatonal I: Avenida de la Paz**Actuaciones:**

No se necesita ninguna actuación adicional en la Avenida de la Paz. Puesto que cuenta con aceras amplias y un bulevar central

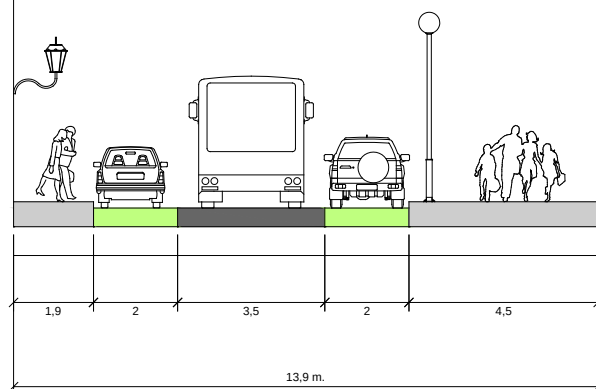
Revisar la accesibilidad a los PMR según el Plan de Accesibilidad Municipal (Programa ASB1)

Itinerario Peatonal I: Calle San Prudencio

Sección Tipo Actual



Sección Tipo Propuesta



Actuaciones, con el objeto de homogeneizar la sección tipo:

En el tramo inicial, hasta el cruce con la calle Padre Marín, sustituir el estacionamiento en batería de la acera par por estacionamiento en línea.

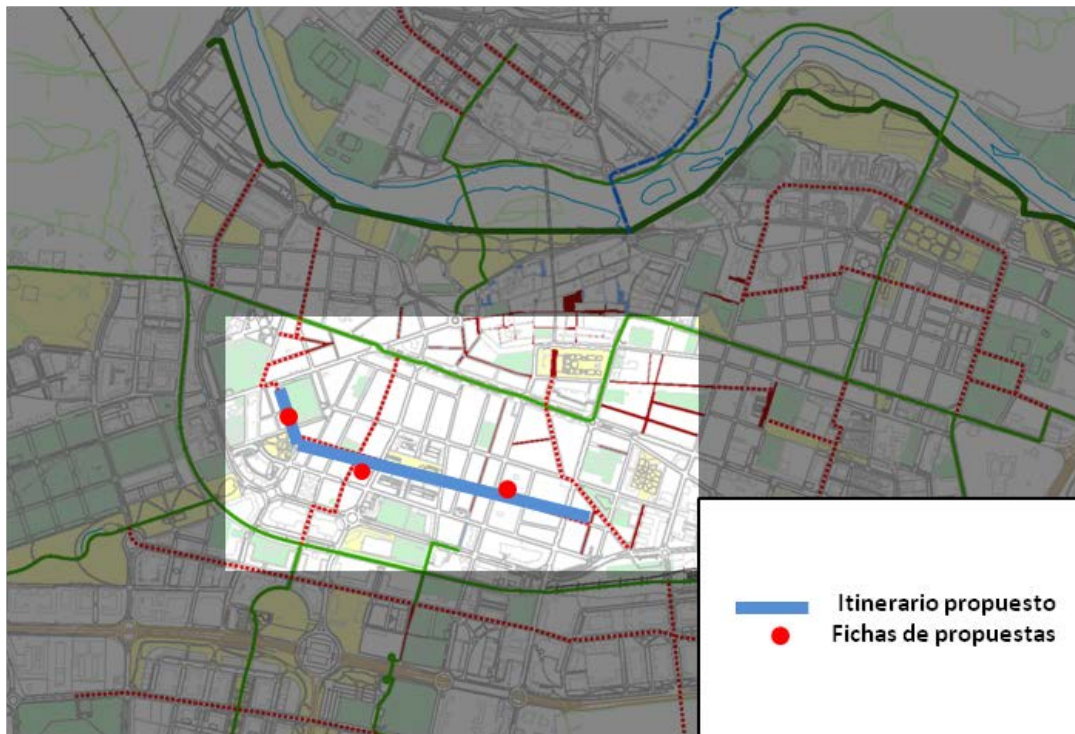
Desde el cruce con Padre Marín hasta la calle Caballero de la Rosa, se reducirá la calzada a 3,5 metros, aumentándose la acera de los número pares.

El número de plazas en la acera par en el tramo inicial es de aproximadamente 28 plazas de aparcamiento para turismos. Con la nueva sección propuesta, el número de plazas se reduce a 16 plazas. Perdiéndose por tanto 12 plazas.

Revisar la accesibilidad a los PMR según el Plan de Accesibilidad Municipal (Programa ASB1)

El segundo itinerario propuesto sería el siguiente: desde la calle Marqués de Murrieta, a través de la calle Viveros, hasta la calle Torremuña la cual se recorrería hasta el final, llegando a la Plaza Primero de Mayo, para continuar posteriormente por la calle Somosierra, hasta la calle General Vara del Rey, donde finalizaría el recorrido.

Gráfico 3. Itinerario peatonal II

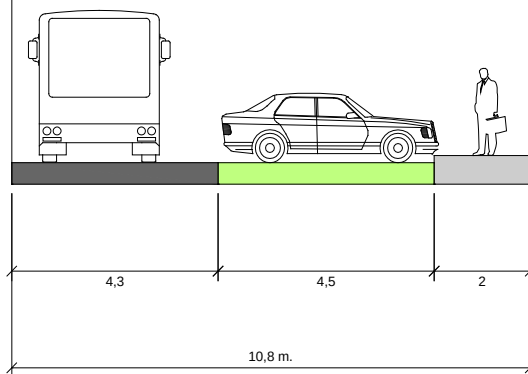


Fuente: Elaboración propia

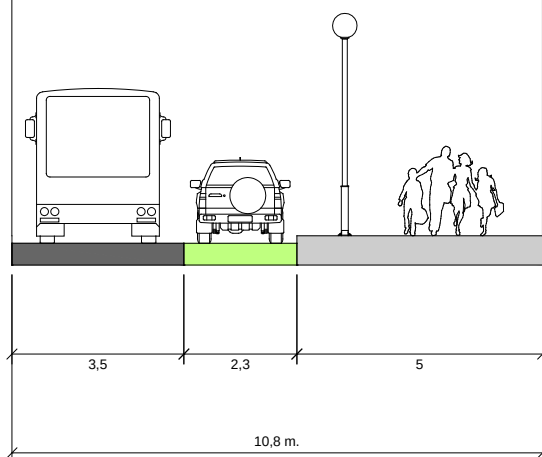
En las siguientes fichas se incluyen, de forma orientativa, una propuesta de actuaciones a realizar en los puntos más significativos del recorrido, marcados en el gráfico anterior.

Itinerario Peatonal II: Calle Viveros

Sección Tipo Actual



Sección Tipo Propuesta



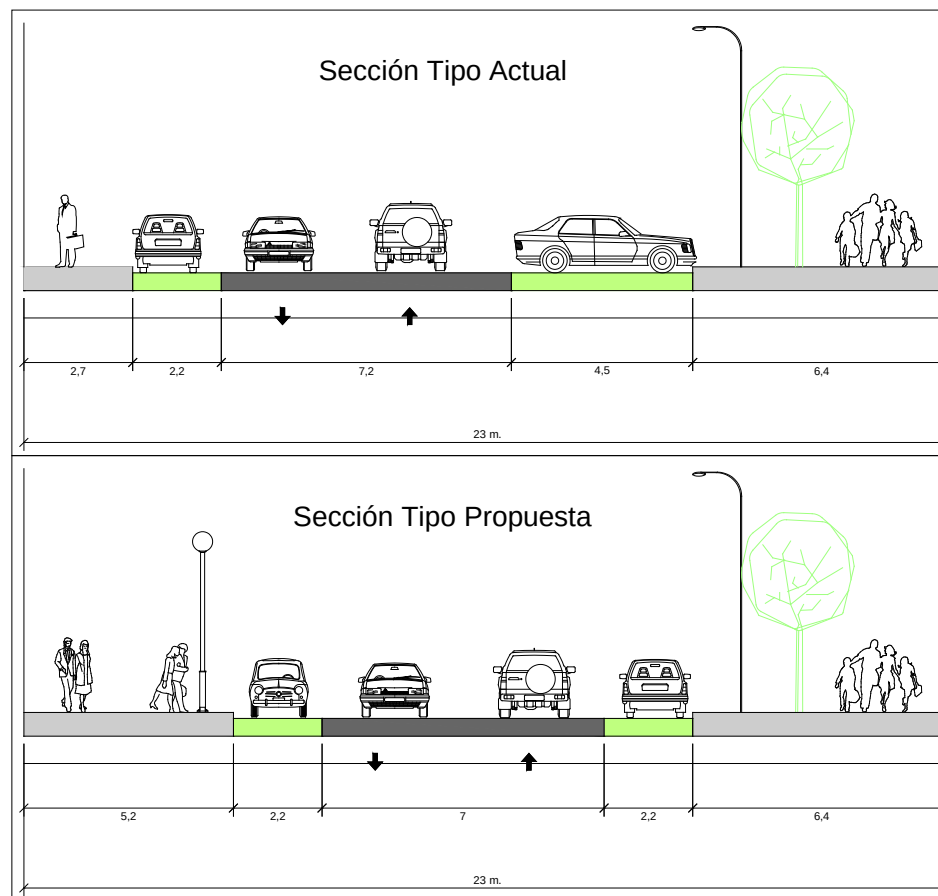
Actuaciones, con el objeto de optimizar la sección tipo:

En todo su trazado, sustituir el estacionamiento en batería de la acera por estacionamiento en línea.

El número de plazas en el estacionamiento en batería es de aproximadamente 54 plazas de aparcamiento para turismos. Con la nueva sección propuesta, el número de plazas se reduce a 31 plazas. Perdiéndose por tanto 23 plazas.

Revisar la accesibilidad a los PMR según el Plan de Accesibilidad Municipal (Programa ASB1)

Itinerario Peatonal II: Calle Torremuña



Actuaciones, con el objeto de homogeneizar la sección tipo:

Las actuaciones en esta calle se circunscribirán al tramo comprendido entre las calles Labradores y Chile, antes de la Plaza Primero de Mayo.

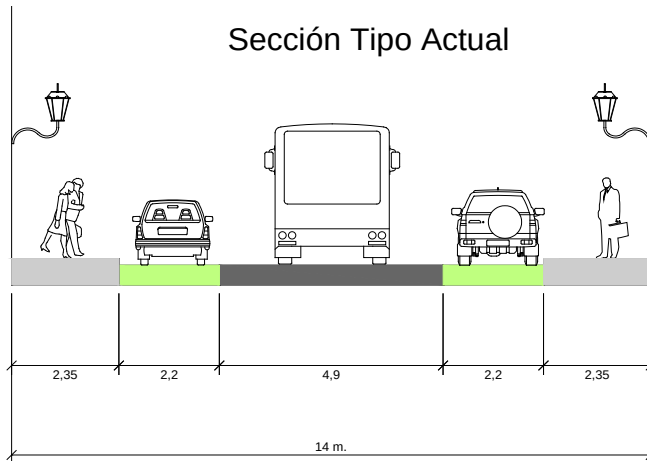
La actuación consistirá en sustituir el aparcamiento en batería en la acera de los impares, por estacionamiento en línea. Así como ampliar la acera de los pares. Y por último estrechar levemente los dos carriles de circulación.

El número de plazas en la acera impar en el tramo de actuación es de aproximadamente 23 plazas de aparcamiento para turismos. Con la nueva sección propuesta, el número de plazas se reduce a 14 plazas. Perdiéndose por tanto 9 plazas.

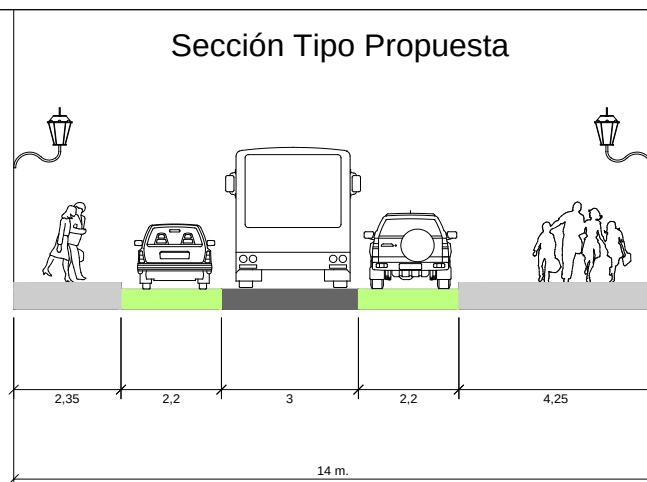
Revisar la accesibilidad a los PMR según el Plan de Accesibilidad Municipal (Programa ASB1)

Itinerario Peatonal II: Calle Somosierra

Sección Tipo Actual



Sección Tipo Propuesta



Actuaciones, con el objeto de optimizar la sección tipo:

En todo su trazado, reducir las dimensiones del carril de un solo sentido. Para ampliar la acera de los números pares, evitar el estacionamiento en doble fila y contribuir a la reducción de la velocidad de los vehículos.

El número de plazas de aparcamiento se mantiene sin cambios.

Revisar la accesibilidad a los PMR según el Plan de Accesibilidad Municipal (Programa ASB1)