



# **PROPUESTAS a la Consolidación de Eje Ciclista en DUQUESA DE LA VICTORIA**

Plataforma de Movilidad de La Rioja  
pmLR

**CIF G10596799**

Diciembre 2022

# **Tabla de contenidos**

<b>Tabla de contenidos</b>	<b>2</b>
<b>1. Peatonalización C/ Duquesa entre Juan XXIII y Vara de Rey (tramo IES Sagasta) y unión con 100 tiendas</b>	<b>3</b>
<b>2. Configuración de la vía ciclista atractiva y segura para usuarios de 8-80 años y para ciclogística</b>	<b>3</b>
<b>a. Afluencia a los centros Educativos y Deportivos</b>	<b>4</b>
b. Atención a las necesidades futuras de ciclogística y capacidad de la vía	5
c. Rotación de las plazas de estacionamiento y carga y descarga: estimación de usos diarios	10
d. Alternativas propuestas	11
<b>3. Actuaciones complementarias</b>	<b>13</b>
a. Peatonalización del tramo de C/ Albia de Castro	13
b. Eliminación de los carriles bici en acera en Glorieta del Dr. Zubía	14
c. Límite de velocidad máxima 20km/h con señalización horizontal y vertical	14
d. Bancos y fuentes caninas	15
e. Arbolado continuado en toda la calle	15
f. Asfaltado carril bici zona Colegio Enfermería. Arbolado en ese tramo	16
g. Separador físico de hormigón en el carril bici contraflujo con posibilidad de acceso de ambulancias y camiones de bomberos	16
<b>4. Acceso al CEIP Duquesa de la Victoria: Kiss &amp; Go</b>	<b>17</b>
<b>5. Replantear la carga / descarga</b>	<b>19</b>

# 1. Peatonalización C/ Duquesa entre Juan XXIII y Vara de Rey (tramo IES Sagasta) y unión con 100 tiendas

Esta posibilidad permitiría facilitar la unión y conectividad peatonal con las 100 tiendas y con el IES Sagasta. La reducción del tráfico en la zona lo permitiría y así lo han contemplado estudios y propuestas previas de varios ámbitos:

- Propuesta "Maridaje Urbano" de Santiago Peñalba, Íñigo Peñalba y Aritz Díez, concurso de ideas 2013:  
<https://www.larioja.com/20140327/local/nuestras-comarcas/propuesta-maridaje-urbano-plantea-201403271337.html>
- Propuesta del PSOE de 2015:  
<https://www.larioja.com/logrono/201503/11/psoe-apuesta-peatonalizar-tramo-20150311010323-v.html>
- Propuesta de IU de 2022:  
<https://www.larioja.com/logrono/pide-peatonalizacion-completa-20221025125604-n.html>

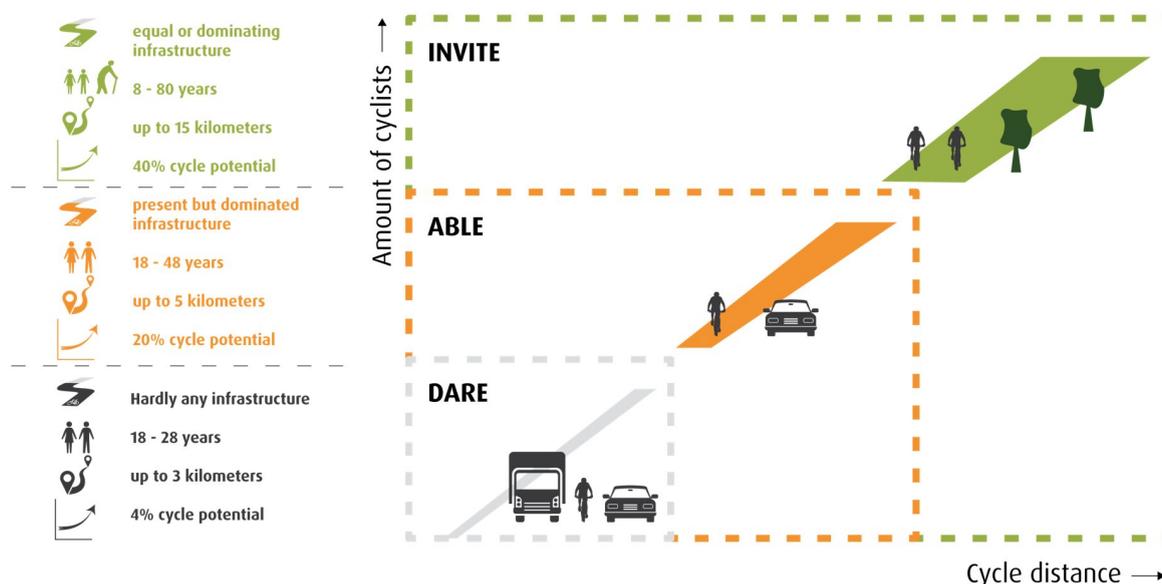
# 2. Configuración de la vía ciclista atractiva y segura para usuarios de 8-80 años y para ciclogística

Desde Logroño Andando y la Plataforma pmlR consideramos que **el Eje Ciclista es una infraestructura estratégica para la ciudad**. Debe permitir el uso de bicicleta, VMP y de vehículos de ciclogística con seguridad y para todas las poblaciones potencialmente usuarias de estos modos de transporte, para que durante las próximas décadas pueda verse un trasvase modal efectivo desde otros modos de transporte hacia estas alternativas saludables y que no emiten ruidos ni gases. Así, los criterios de diseño de esta vía no deben de ser conformes a la demanda y uso actuales, **sino al de la demanda que se pretenda alcanzar**.

Al igual que en la jerarquía del viario se establecen distintos niveles, entendemos que el Eje Ciclista, en una jerarquía del viario ciclista, debería ser una **ruta de primer orden y cumplir con los más exigentes requisitos de capacidad, seguridad, anchuras libres y atractividad**.

Esto encaja con el propósito de construir infraestructura ciclista **para invitar a su uso a personas o empresas que actualmente no emplean la bicicleta**. Dentro del esquema de "atreverse / posibilitar / invitar", el Eje debería **invitar** a nuevas personas, de cualquier edad

(8-80 años), o incluso a empresas para el transporte de sus cargas, cuando esto sea posible, a moverse en bicicleta.



## a. Afluencia a los centros Educativos y Deportivos

En particular, el Eje Ciclista puede atender a los desplazamientos de numerosos centros escolares o docentes: los CEIP Obispo Blanco Nájera y Duquesa de la Victoria, el CPC Purísima Concepción, los IES Sagasta y Hermanos Delhuyar, y la Escuela Universitaria de Enfermería. Los CEIP Obispo Blanco y Duquesa tienen líneas de Educación Infantil y Primaria, por lo que, de existir una vía ciclista totalmente segura y atractiva, sería factible su uso por esta población y por sus familias.

Según el diagnóstico previo del PMUS 2013 (cuyas cifras probablemente estén desactualizadas, pero puedan servir de punto de partida), el alumnado inscrito (y por tanto la afluencia diaria) a estos centros es la siguiente:

- CEIP Obispo Blanco Nájera: 438
- CEIP Duquesa de la Victoria: 677
- CPC Purísima Concepción: 710
- IES Sagasta: 1281
- IES Delhuyar: 573
- Escuela de Enfermería: 310<sup>1</sup>
- TOTAL alumnado: 3989

<sup>1</sup> Estimación hallada en prensa:

<https://www.larioja.com/la-rioja/ayala-demanda-sociedad-20211004110509-nt.html>

A estas cifras deberán sumarse las de la población general y la atracción que generen las viviendas, dotaciones, servicios y comercios presentes en el mismo eje, que son numerosas: solo el Polideportivo Lobete genera una demanda estimada 1500-1800 usuarios / día<sup>2</sup>.

Si consideramos unas cifras conservadoras de afluencia diaria a los centros educativos y deportivos en el entorno del Eje Ciclista de entre 5489 y 5789 personas al día, y consideramos alcanzable que entre el 5 y el 25% de estos desplazamientos puedan realizarse en bicicleta, según los objetivos que se deseen fijar, esto significa que el Eje Ciclista, únicamente en la atención al alumnado de estos centros y los accesos al Polideportivo Lobete, **deberá prever un aforo diario de entre 274 y 1447 ciclistas / día para atender la demanda de la población educativa o docente.**

Esta afluencia ciclista podrá ser, sin duda, mayor, al considerar también las de la población de la zona, la que acuda a otros servicios, comercios o dotaciones de la zona, y la de reparto de mercancías, como veremos más adelante. Entendemos que estas cifras sirven como estimación a la baja de las posibilidades de este eje.

## b. Atención a las necesidades futuras de ciclogística y capacidad de la vía

Al mismo tiempo, el Eje Ciclista debe plantearse con capacidad suficiente para las necesidades de las próximas décadas, incluyendo la posibilidad de que dos vehículos de ciclogística puedan cruzarse en todo su trazado. Esto implica una anchura mínima, para el caso de carriles bidireccionales, de 2,5 m, dado que la anchura máxima de estos vehículos es de 1 m y es necesaria una banda de guarda.

De no resultar así, es posible que esta infraestructura vea menor uso ciclista que el deseado y posible, en particular para las personas más vulnerables (infancia o edad avanzada), que son las más reticentes a compartir vía con vehículos a motor a altas velocidades.

Entendemos que con el proyecto presentado **no se dan las condiciones para que la tipología actual, que obliga a compartir calzada con los vehículos a motor, se pueda considerar segura ni atractiva para todos los perfiles posibles de usuarios**, dado que en algunos tramos se plantea simplemente compartir la calzada con los vehículos a motor. Este tipo de planteamientos únicamente es admisible **cuando el tráfico vehicular sea muy bajo (<2000 vehículos / día) y cuando exista un calmado de tráfico efectivo**, para que la velocidad efectiva de circulación vehicular sea de 20 km/h o menos.

---

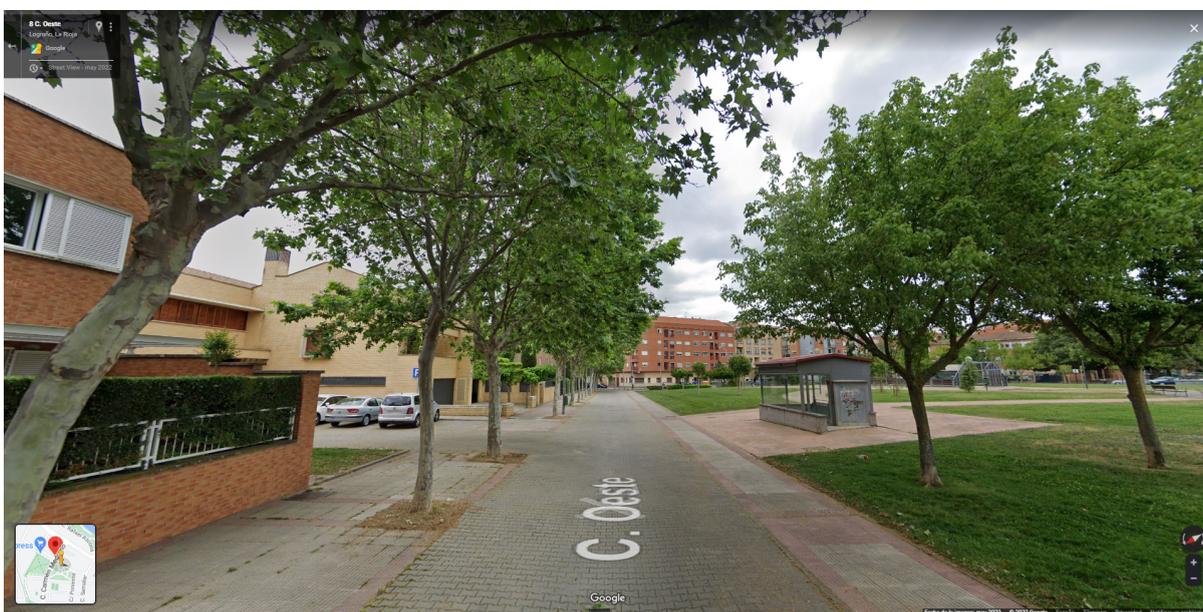
<sup>2</sup> Estimación según número de accesos del PDM Lobete en 2015 de 534377 considerando 300-360 días de uso:

<https://www.logronodeporte.es/jornada/item/443-las-33-instalaciones-deportivas-municipales-registraron-3-4-millones-de-usos-en-2014>

No conocemos el aforo vehicular existente en la C/ Duquesa de la Victoria, pero podemos estimarlo entre 2500 y 4500 vehículos / día, según el tramo considerado. Igualmente, el diseño plantea una velocidad máxima efectiva de hasta 30 km/h.

Sin que exista en la actualidad ninguna normativa estatal ni autonómica al respecto, los criterios neerlandeses del manual de diseño de vías ciclistas del CROW, edición 2017, y para “autopistas ciclistas” (infraestructuras de paso de más de 2.000 ciclistas al día) son los siguientes:

- Calles residenciales con densidad vehicular < 2500 veh./día: **calle para bicicletas con preferencia de paso para estas** o *fietsstraat* (plataforma única con medidas de calmado vehicular). En Logroño, existen ejemplos de tipologías semejantes, como la C/ Oeste (parque del Cubo)



- Calles residenciales con densidad entre 2500 y 5000 veh./día: **ciclobanda o carril segregado (ciclovía)** con preferencia de paso para ciclistas

**Cuadro 14. Esquema de opciones para secciones viales en zonas urbanas**

Categoría de la vía	Velocidad máxima del tráfico motorizado (km/h)	Volumen del tráfico motorizado (vm/día)	Categoría de la red ciclovial		
			red básica (I <sub>bicicleta</sub> > 750/día)	cicloruta (I <sub>bicicleta</sub> 500-2.500/día)	cicloruta principal (I <sub>bicicleta</sub> > 2.000/día)
	n/a	0	ciclovía apartada		
Calle de servicio	velocidad peatón o 30 km/h	1 - 2.500	tráfico mixto		ciclocalle (con preferencia)
		2.000 - 5.000			ciclovía o ciclo-banda (con preferencia)
		> 4.000	ciclobanda o ciclovía		
Vía recolectora	50 km/h	irrelevante	2 x 1 pistas		
			2 x 2 pistas		
	70 km/h		ciclovía o calle paralela		
			ciclovía, ciclomotor/ciclobanda o calle paralela		

Vm= vehículos motorizados; 2 x 1, dos pistas unidireccionales, uno en cada lado de la calle; 2 x 2, una vía bidireccionales en cada lado de la calle.

Igualmente, el borrador de la Guía de Recomendaciones para el Diseño de Infraestructura Ciclista del MITMA, actualmente en elaboración<sup>3</sup>, establece dimensiones mínimas para distintos casos de uso de vías ciclistas e indica lo siguiente:

<sup>3</sup> Consultada versión de junio 2022.

GUÍA DE RECOMENDACIONES PARA EL DISEÑO DE INFRAESTRUCTURA CICLISTA

De acuerdo con estas recomendaciones, las dimensiones del espacio libre necesario para que la circulación ciclista se pueda realizar en condiciones cómodas y seguras son las siguientes:

- A. Para la circulación en un solo sentido, sin posibilidad de adelantamiento, se establece un ancho mínimo de 1,00 m y un ancho recomendable de 1,40 m.
- B. Para la circulación en un solo sentido, con posibilidad de adelantamiento, se establece un ancho mínimo de 2,00 m y un ancho recomendable de 2,40 m.
- C. Para la circulación en dos sentidos, se establece un ancho mínimo de 2,20 m y un ancho recomendable de 2,60 m o más.

Figura 3.9 Dimensiones básicas del ciclista circulando.

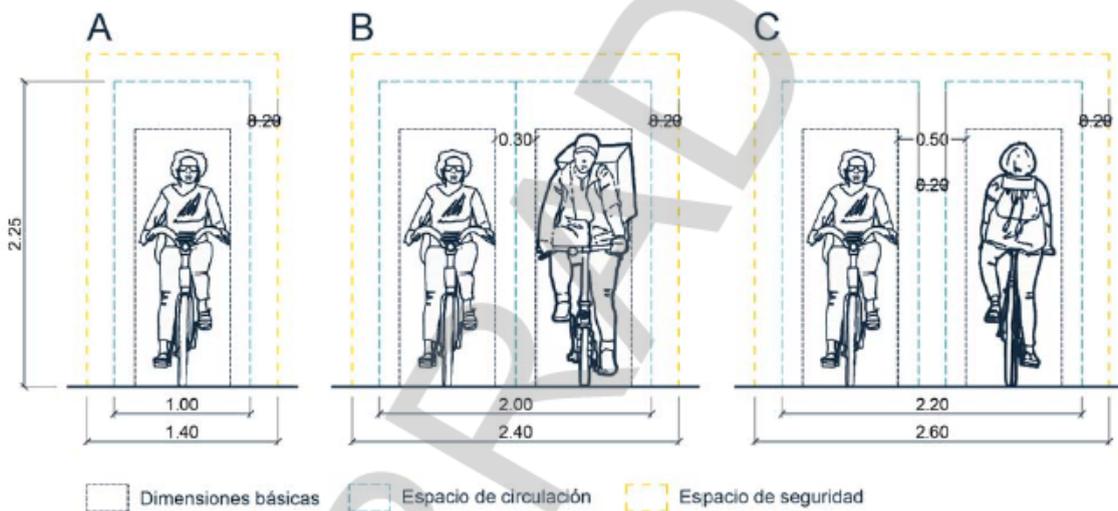


Tabla 3.5 Síntesis de dimensiones recomendadas de espacios de circulación ciclista convencional

BICICLETAS CONVENCIONALES	1 SENTIDO (m)	1 SENTIDO + ADELANTAMIENTO (m)	2 SENTIDOS (m)	2 SENTIDOS + ADELANTAMIENTO (m)
Dimensiones recomendadas	1,40 + R	2,40 + R	2,60 + R	3,60 + R

NOTA: dimensiones medidas al borde interno de marca vial

R = resguardo; a bordillo o balizamiento rebasable -> 0,15 m; a obstáculo continuo (p.e. valla) -> 0,40 m. Ver Figura 3.10

**Tabla 3.6 Síntesis de dimensiones mínimas estrictas de espacios de circulación convencional**

BICICLETAS CONVENCIONALES	1 SENTIDO (m)	1 SENTIDO + ADELANTAMIENTO (m)	2 SENTIDOS (m)
Dimensiones mínimas	1,00 + R	2,00 + R	2,20 + R

NOTA: dimensiones medidas al borde interno de marca vial

R = resguardo; a bordillo o balizamiento rebasable -> 0,15 m; a obstáculo continuo (p.e. valla) -> 0,40 m. Ver Figura 3.10

Esto debe tomarse como una referencia genérica que será válida para la mayoría de los casos, aunque el proyectista deberá valorar la conveniencia de ampliar las dimensiones del espacio de circulación en función de las características del usuario principal previsto (edad, condición física), del entorno (pendientes) o del contexto (viento, etc.). También, es importante señalar que estas dimensiones básicas se refieren a ciclistas utilizando bicicletas convencionales de dos ruedas, ya que son estas las más habituales.

**Tabla 3.8 Síntesis de dimensiones recomendadas de espacios de circulación con ciclos de mayor tamaño**

CON CIRCULACIÓN DE CICLOS DE MAYOR TAMAÑO	1 SENTIDO (m)	1 SENTIDO + ADELANTAMIENTO (m)	2 SENTIDOS (m)	2 SENTIDOS + ADELANTAMIENTO (m)
Dimensiones recomendadas	2,00 + R	2,30 + R	3,20 + R	3,60 + R

NOTA: dimensiones medidas al borde interno de marca vial

R = resguardo; a bordillo o balizamiento rebasable -> 0,15 m; a obstáculo continuo (p.e. valla) -> 0,40 m. Ver Figura 3.10

En el caso de no poder alcanzar estas dimensiones recomendadas, las dimensiones mínimas del espacio libre necesario para la circulación ciclista son las siguientes:

**Tabla 3.9 Síntesis de dimensiones mínimas estrictas de espacios de circulación con ciclos de mayor tamaño**

CON CIRCULACIÓN DE CICLOS DE MAYOR TAMAÑO	1 SENTIDO (m)	1 SENTIDO + ADELANTAMIENTO (m)	2 SENTIDOS (m)
Dimensiones mínimas	1,00 + R	2,00 + R	2,20 + R

NOTA: dimensiones medidas al borde interno de marca vial

R = resguardo; a bordillo o balizamiento rebasable -> 0,15 m; a obstáculo continuo (p.e. valla) -> 0,40 m. Ver Figura 3.10

“...resulta necesario establecer unas dimensiones básicas de circulación, que son el resultado de ampliar las dimensiones básicas con un margen de 0,15 m a cada lado y 0,35 m por la parte superior. Aplicando estos márgenes, el espacio básico de circulación para bicicletas convencionales se establece en **1,00 m de ancho y 2,25 m de altura**. A partir de esta base se elaboran las dos situaciones más comunes:

- 2 ciclistas circulando en el mismo sentido, que se corresponde, por ejemplo, con dos ciclistas en paralelo, potenciando la sociabilidad de la bicicleta como medio de transporte, o con la maniobra de adelantamiento de un ciclista a otro. En este caso, el ancho de circulación será el resultado de sumar los espacios de circulación de ambos ciclistas, es decir, 2 m.
- 2 ciclistas circulando en sentido contrario, que se corresponde, por ejemplo, con la maniobra de cruce en una vía ciclista bidireccional. En este caso, como el riesgo se acentúa al aumentar la velocidad relativa de cruce, se añade una separación de 0,2 m de entre los espacios de circulación de ambos ciclistas, de manera que el ancho total de esta situación es de 2,2 m.

### c. Rotación de las plazas de estacionamiento y carga y descarga: estimación de usos diarios

Es importante considerar también a cuántas personas o usos diarios pueden atender las plazas de estacionamiento y de carga y descarga: la **rotación**. Esto ayuda a considerar a cuántas personas puede beneficiar realmente el uso del espacio público como estacionamiento.

En zonas de estacionamiento sin regulación (“raya blanca”), no existen controles en la práctica del tiempo máximo que puede permanecer estacionado un vehículo. El único control es la retirada de los vehículos abandonados, que por motivos de notificación puede tardar un tiempo considerable en llevarse a la práctica: semanas o meses. La tasa de rotación es baja o muy baja y estas plazas, si no se controla el tiempo máximo de estacionamiento, pueden servir de almacén de vehículos. Por este motivo, algunas ciudades, como Madrid<sup>4</sup>, establecen en sus ordenanzas de movilidad **algún tipo de límite máximo al tiempo de estacionamiento** de los vehículos en este tipo de plazas.

Así, en zonas de estacionamiento no regulado calculamos una tasa de rotación **máxima que será muy baja** (1,9 usos/día, dado que algunos vehículos pueden permanecer estacionados durante semanas); en zonas de estacionamiento regulado con zona verde, una tasa algo mayor (tiempo de permanencia promedio de 6 horas durante el día, en torno a 4 usos / día), en zona azul, algo mayor (tiempo de permanencia promedio de 2 horas durante el día, en torno a 5,6 usos / día), y en zonas de carga y descarga, todavía mayor (tiempo de permanencia promedio de 30 minutos durante el día, en torno a 10 usos / día). Estas cifras tienen en cuenta que la demanda no es uniforme (durante la noche, los vehículos se mueven menos) ni alcanza el máximo teórico.

---

<sup>4</sup> Ordenanza de Movilidad de Madrid, Art. 61.2: “Se prohíbe el estacionamiento [...] En un mismo lugar de la vía pública **durante más de cinco días consecutivos**, a cuyo efecto sólo se computarán los días hábiles.”.

Aún así, las cifras propuestas para la estimación son deliberadamente **elevadas** respecto a las tasas de rotación que se encontrarán en realidad, dado que la demanda de aparcamiento no es constante. Entendemos que el Ayuntamiento de Logroño debería realizar los estudios oportunos y fijar sus cifras objetivo para este indicador. A falta de cifras medidas ni objetivo, esperamos que sirvan como una primera aproximación para poder estimar a cuántas personas pueden atender estos servicios urbanos.

Por motivos semejantes a los que mencionamos, múltiples autores<sup>5</sup> consideran recomendable la regulación del estacionamiento, consideran que la reducción del aparcamiento en superficie puede reducir la desigualdad al facilitar un entorno menos contaminado, o bien fomentar el uso de otros modos de transporte, o bien reducir la tenencia de coche privado en propiedad, y desde luego **hay consenso en considerar deseables las medidas que logren incrementar la rotación del uso** del estacionamiento en superficie. Esto sin considerar otros efectos, como el del tráfico de agitación, de personas que conducen sus coches con el único objetivo de encontrar un estacionamiento gratuito, generando congestión y polución.

## d. Alternativas propuestas

Por todos estos motivos, para garantizar que el uso ciclista potencial **pueda verse alcanzado, y para garantizar la equidad en el uso del espacio público, debemos proponer alguna de estas soluciones alternativas:**

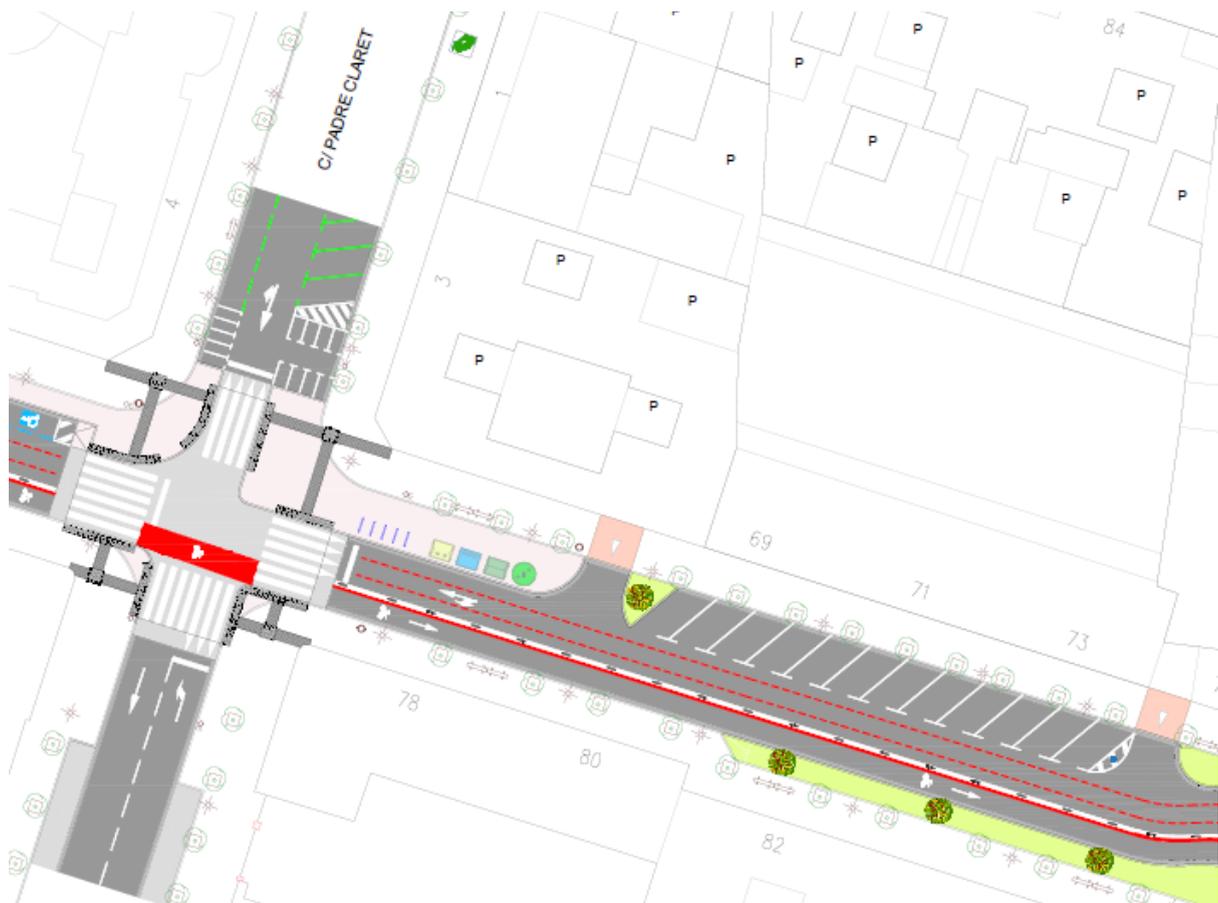
- e. El establecimiento de **carriles bici segregados en ambas direcciones**, para el conjunto del trazado (alternativa de preferencia donde sea posible)
  - i. Esta tipología, según borrador MITMA, debería tener una anchura mínima de 1,15 m (carril unidireccional, un sentido) o 2,35 m (carril bidireccional, dos sentidos), y recomendada de 2,15 m (carril unidireccional, un sentido) o 3,35 m (carril bidireccional, dos sentidos) si bien consideramos preferible un carril unidireccional en cada sentido.
    1. Alguna de estas tipologías es viable si se renuncia a los cordones de servicios en el tramo Vara de Rey - Juan XXIII, o incluso a la peatonalización (o tráfico restringido) en este tramo
    2. Es más complicada, pero no imposible, de encajar en el tramo Juan XXIII - Avda. Colón

---

<sup>5</sup> Se citan varios ejemplos, refrendados, de estas afirmaciones en el artículo “Do urban parking restrictions and Low Emission Zones encourage a greener mobility?”, de González, Gómez y Vassallo, publicado en junio de 2022 en Transport Research Part D: Transport and Environment, una investigación financiada por la Comunidad de Madrid:  
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S136192092200147X#s0090>

- a. El tramo incluye numerosas zonas de C/D entre Juan XXII y el pasaje Duquesa de la Victoria - Avda. de la Paz, y un cordón de zona azul entre el Pasaje y Avda. Colón para aprox. 5 vehículos (que darán servicio a entre 56 y 100 usos diarios, según rotación)
- 3. La vemos **claramente viable entre Avda. Colón y Avda. Autonomía de La Rioja**, donde el diseño presentado plantea plazas de estacionamiento o carga/descarga en superficie:
  - a. Tramo Colón - Marqués de la Ensenada: 14 plazas de estacionamiento en zona azul (estimado 78 usos diarios según rotación)
  - b. Tramo Marqués de la Ensenada - Albia de Castro: 5 plazas de estacionamiento en zona verde (estimado 20 usos diarios)
  - c. Tramo Albia de Castro - Fermín Irigaray: dos zonas C/D en superficie (estimado 20 usos diarios)
  - d. Tramo Fermín Irigaray - Padre Claret: 9 plazas de estacionamiento en zona azul (estimado 50 usos diarios)
  - e. Tramo Padre Claret - Autonomía de La Rioja: 12 plazas de estacionamiento en zona blanca (estimado 23 usos diarios)
  - f. Total: 40 plazas de estacionamiento, 171 usos diarios
- f. O bien, en los tramos donde esto no sea viable, el establecimiento de **medidas de calmado de tráfico, en cantidad y velocidad**, para que:
  - i. el aforo de vehículos a motor de estos tramos sea menor a 2000 veh. / día
  - ii. la velocidad efectiva de circulación de vehículos a motor sea inferior a 20 km/h

A estas alturas nos parece claro que la permanencia o incluso la retrocesión del espacio público para el almacenamiento de vehículos en superficie es una situación anacrónica y probablemente indeseable. En especial, en aparcamiento de zona blanca, que puede utilizarse indefinidamente en la práctica, y no garantiza la rotación y que el uso del espacio público sea equitativo, ya no entre todas las personas, sino ni siquiera entre las usuarias de vehículos a motor.



Sin embargo, esto es lo que se plantea en ciertos tramos de la actuación propuesta, como entre Padre Claret y Autonomía de La Rioja.

Así pues, debemos preguntarnos si el proyecto plantea un uso equitativo del espacio: plantea reservar aproximadamente **40** plazas de estacionamiento en superficie, de diversos tipos, que razonablemente podrán ver un uso por **un máximo de entre 80 y 271 personas al día**; mientras que destinando este espacio a **vías exclusivas o de forma que garantice la seguridad y comodidad de los usuarios ciclistas**, que como calculamos previamente, se podrían alcanzar muy razonablemente **entre 274 y 1447 usos ciclistas diarios** teniendo en cuenta únicamente los educativos y deportivos, y probablemente **serán más** teniendo en cuenta la población residente y el resto de motivos de desplazamiento.

### 3. Actuaciones complementarias

Con motivo de las actuaciones y al igual que propusimos en su día la extensión del Eje en la C/ Albia de Castro, proponemos un listado de actuaciones complementarias en el entorno del Eje:

#### a. Peatonalización del tramo de C/ Albia de Castro

La C/ Albia de Castro en su tramo entre Duquesa de la Victoria y Avda. de la Paz podría ganar espacio para el peatón beneficiando al comercio y a la hostelería. Paso natural desde Avda de La Paz hacia Polideportivo Lobete. Configuraría un pequeño itinerario peatonal facilitando el acceso desde Avda la Paz hacia Duquesa de la Victoria. **Proponemos un perfil de calle similar al de la Calle Canalejas.**

También cabe plantear **una rama del itinerario peatonal y del eje ciclista por esta misma calle, que tenga continuidad hacia la C/ Villegas, salvando el bulevar de Avda. de la Paz y conectando con el futuro eje ciclopeatonal de las calles Cigüeña y Escuelas Pías.**



#### b. Eliminación de los carriles bici en acera en Glorieta del Dr. Zubía

La reapertura del IES Sagasta es una oportunidad para generar nuevos usos peatonales en la Glorieta del Dr. Zubía. En esta zona existe actualmente un carril bici bidireccional que invade este espacio peatonal, con posibilidad de generar incomodidad. Por tanto, si es

posible dar conectividad por otras vías para garantizar que la red ciclista sigue siendo conexa, esta actuación es una oportunidad para recuperar este espacio peatonal eliminando este carril bici en acera.

### c. Límite de velocidad máxima 20km/h con señalización horizontal y vertical

Si no es posible segregar el tráfico ciclista, el perfil de Eje Ciclista que transcurre por una calle donde se ubican de 2 colegios (Duquesa y Obispo Fidel) y un instituto (Sagasta) más el Instituto D'Elhuyar en Albia de Castro, vemos necesario acotar la velocidad máxima a 20 km/h.

Actualmente con las modificaciones realizadas la velocidad efectiva se ha reducido enormemente. Si tenemos en cuenta la incorporación de nuevos pasos elevados, la velocidad efectiva será todavía menor. No vemos inconveniente en marcar esta velocidad máxima siempre que se señalice horizontal y verticalmente de forma visible.

### d. Bancos y fuentes caninas

**-Instalación de numerosos bancos con respaldo** en todo el entorno de Duquesa, en sus aceras y en su zonas verdes entre los árboles. Ciudadanos de avanzada edad residentes en la calle disfrutarán de un descanso en sus paseos cotidianos. Aprovechar la sombra del arbolado para planificar la ubicación de estos bancos. En particular, se recomienda establecer bancos **enfrentados** que permitan la estancia y la conversación entre grupos de personas.

**-Colocación de fuentes (al menos 2) en el tramo desde Vara de Rey y Autonomía de la Rioja** para dar servicio de agua tanto a las personas como a las mascotas. Este tipo de fuente facilita el paseo de las mascotas lo que redundaría en más afluencia ciudadana en la calle.



*Fuente canina en Donosti*

### e. Arbolado continuado en toda la calle

Dotación de nuevo arbolado en aquellas zonas donde ahora no existe, que junto con los bancos solicitados generarán una calle atractiva para el paseo y el descanso temporal.

Combatir las altas temperaturas y la isla de calor de la ciudad pasa por la plantación de numerosos ejemplares de árboles y arbustos. Las especies de árboles (de hoja caduca) han de ser seleccionadas según el espacio disponible con la intención de que ofrezcan la mayor SOMBRA posible en las aceras y zonas ampliadas (durante los meses de verano), entendida como un servicio urbano, no únicamente ornamental.

### f. Asfaltado carril bici zona Colegio Enfermería. Arbolado en ese tramo

Actualmente en tramo el tramo entre Obispo Blanco y Calle Autonomía de la Rioja, los carriles bici unidireccionales transitan por las anteriores zonas encementadas de aparcamientos de coches. Este pavimento tiene bastantes irregularidades en forma de desniveles y baches. Solicitamos el asfaltado completo de ese tramo para dotar a los carriles bici de mayor comodidad y seguridad.

### g. Separador físico de hormigón en el carril bici contraflujo con posibilidad de acceso de ambulancias y camiones de bomberos

Este separador rígido sustituiría a los actuales “armadillos” para reforzar la seguridad de los ciclistas en el carril bici.

Tiene la función, también, de evitar la invasión de vehículos motorizados en su pretensión de parar temporalmente de forma ilegal.

La disposición de los separadores de hormigón deberían planificarse con el objetivo de que las ambulancias o camiones de bomberos sí puedan invadir el carril bici cuando fuera necesario.



*Separador físico en carril bici en Donostia*

## 4. Acceso al CEIP Duquesa de la Victoria: Kiss & Go

**No está clara** la necesidad real de un servicio Kiss & Go en el CEIP Duquesa de la Victoria. Antes de plantear una facilidad de este tipo, es necesaria la evaluación en el centro del % de reparto modal en el centro para el acceso escolar, y de la cantidad de familias que precisan forzosamente de usar el coche para llevar al alumnado. Igualmente, es preciso valorar previamente otras alternativas, como los Pedibuses: es plausible que el alumnado que tenga que llegar en coche pueda incorporarse a una parada del pedibús, en lugar de llegar en coche hasta la puerta del centro escolar.

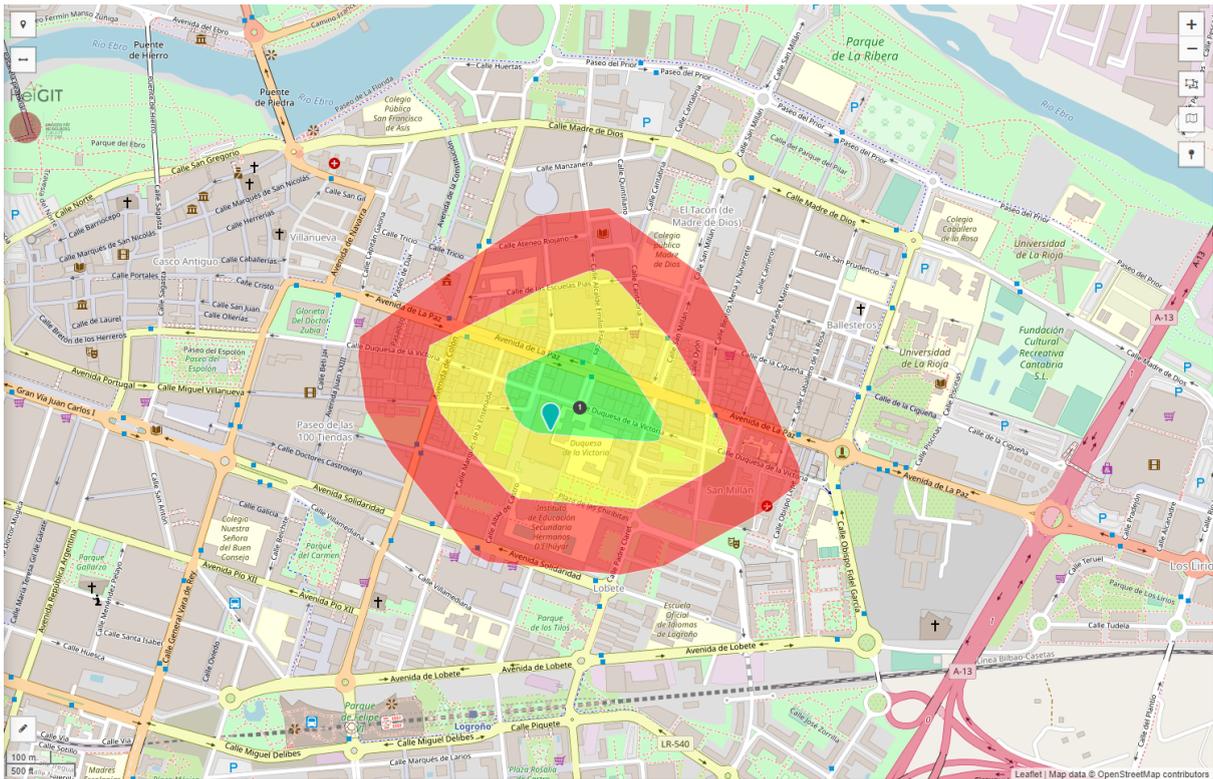
Los programas de acceso al colegio en coche mediante espacios Kiss & Go deben plantearse de manera que ALEJEN una distancia razonable la llegada y la parada de los coches con respecto al centro escolar. La presencia de coches genera emisiones de ruido, gases, partículas y peligro de accidentalidad que resultan claramente perniciosas para el alumnado y para la creación de un entorno escolar seguro y saludable.

Por tanto, en caso de plantear este tipo de arreglo, debe hacerse a una distancia suficientemente alejada para no generar inconvenientes en el entorno escolar, y que a la vez que sea CAMINABLE por el alumnado (en particular para el de educación infantil), y escoger una ubicación con espacio y seguridad suficientes para que no genere congestión al tráfico de vehículos a motor, ni a los itinerarios peatonales del alumnado. La mayoría de experiencias de este tipo recomiendan habilitar espacios Kiss & Go a una distancia **de entre dos y cinco minutos a pie**.

Igualmente, debe existir un programa de monitores o de adultos acompañantes, por parte del centro educativo, del AMPA o del Ayuntamiento, que asegure el acompañamiento del alumnado desde el Kiss & Go hasta el centro escolar.

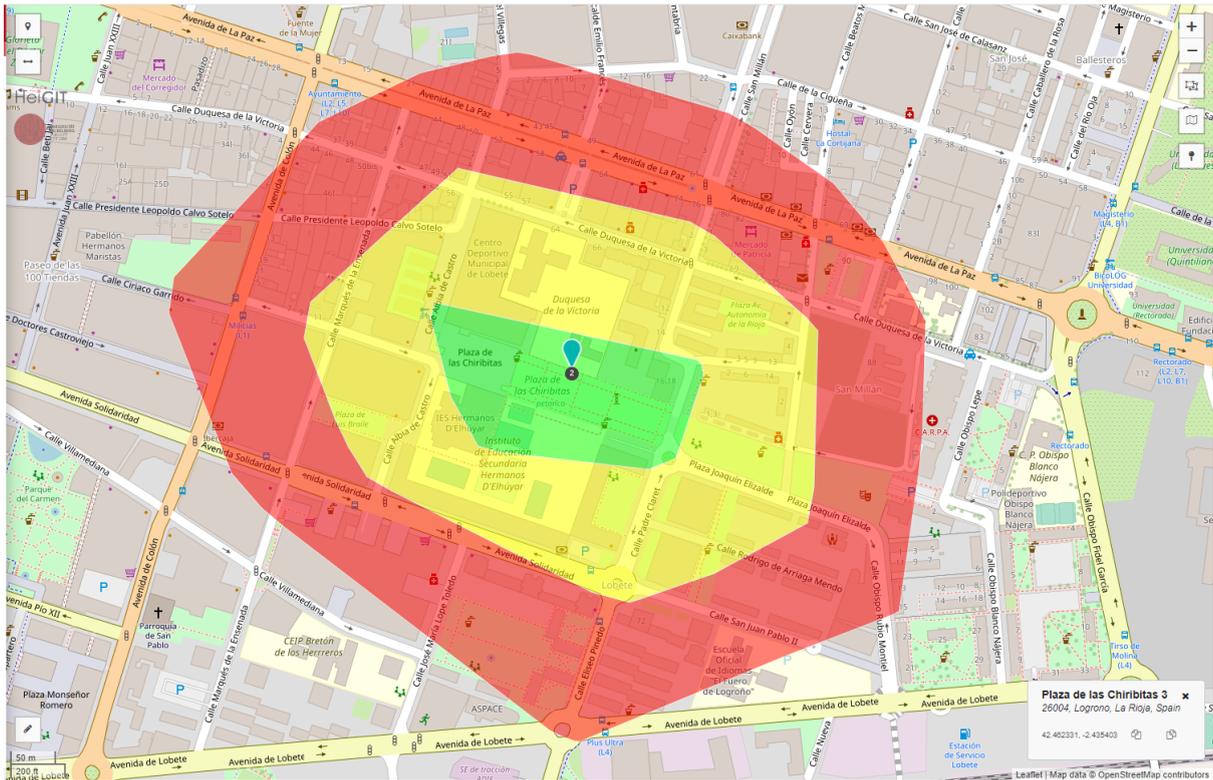
En estas isocronas representamos las áreas a 2 minutos a pie (verde), 2-4 min a pie (amarillo) y 4-6 min a pie (rojo), donde podría ubicarse una zona de estacionamiento Kiss & Go. La zona en amarillo, a nuestro entender, sería la idónea al no estar ni demasiado cerca, ni demasiado lejos del centro. Fuente isocronas:

<https://classic-maps.openrouteservice.org/reach?n1=42.464167&n2=-2.435564&n3=16&a=42.463775,-2.435596&b=2&i=0&j1=6&j2=2&k1=en-US&k2=km>



Alguna de las posibilidades para la ubicación de un Kiss & Go serían:

- La **Plaza de las Chiribitas**, idónea por contar con un recorrido totalmente peatonal hasta las puertas del centro (Norte o Sur), con acceso posible en coche a través de las calles:
  - Luisa Marín Lacalle (Antigua Milicias) en su esquina con Albia de Castro
  - Calvo Sotelo en su esquina con Albia de Castro
  - Padre Claret, en el tramo de plataforma única entre Parque Chiribitas y parque Joaquín Elizalde
  - La calle sin salida que existe en la margen sureste del Parque de las Chiribitas



Si el acceso se realiza desde la puerta Sur, en particular para el alumnado de Educación Infantil, otra posibilidad es la **C/ San Juan Pablo II**, aunque esta posibilidad requiere cruzar más calles y por tanto más difícil de organizar.

Fuente isocronas:

<https://classic-maps.openrouteservice.org/reach?n1=42.462149&n2=-2.435789&n3=16&a=42.462489,-2.435408&b=2&i=0&j1=6&j2=2&k1=en-US&k2=km>

## 5. Replantear la carga / descarga

Pendientes de un estudio de tráfico o de aforos, desde este colectivo apreciamos que el supermercado Alcampo situado en la C/ Juan XXIII frente al IES Sagasta, y que tiene un horario de apertura muy extenso, **supone un tráfico reseñable de vehículos a motor** para acudir a realizar compras o recados en horarios intempestivos. Dados los sentidos de las C/ Duquesa de la Victoria y Juan XXIII, este tráfico a motor ha de entrar por Duquesa y atravesar toda la calle, lo que puede estar generando más tráfico del esperable para este tramo.

A su vez, este tráfico a motor, con la configuración propuesta, supone presiones y dificultades sobre el uso ciclista hacia el IES Sagasta y del eje en dirección centro.

Este colectivo no considera deseable que el acceso al supermercado o a las compras se realice en coche; numerosas fuentes indican que este acceso se realiza mayoritariamente a pie<sup>6</sup>. El establecimiento de una zona de carga y descarga específica para este propósito, o bien la presencia como hasta ahora de una zona azul que facilita el estacionamiento, puede hacer de incentivo para acudir a realizar compras en coche privado. La respuesta para este tipo de necesidades - que es dudosa, porque puede paliarse con una adecuada previsión de las compras, y que plantea ciertos debates sobre el horario del comercio que serían muy extensos de relatar - quizá pueda ser que los propietarios escojan adecuadamente la ubicación de estos establecimientos, para que sus áreas de influencia permitan una buena accesibilidad a pie. No obstante, estas decisiones son de la propiedad de los establecimientos y no del Ayuntamiento, quien únicamente puede emplear herramientas indirectas para condicionar esta toma de decisiones.

Si se determina que es inevitable al menos parte de este tráfico a motor, una solución para reducir el tránsito en el tramo de Duquesa entre Av. Colón y Juan XXIII sería un **cambio de sentido en Juan XXIII** para que la entrada a este tramo se hiciera por Avda. de La Paz y la salida por Vara de Rey. Ahora bien, dado que se planea a futuro la peatonalización del tramo de Duquesa entre Juan XXIII y Vara de Rey, este cambio de sentido tendría una duración limitada, y existen otras consideraciones a tener en cuenta para su viabilidad.

Por otro lado, hay que plantear **soluciones para la carga y descarga tanto del supermercado como del cercano Mercado del Corregidor**. En la actualidad, el supermercado tiene la C/D en Juan XXIII y el Mercado en la C/ Duquesa de la Victoria.

Entendemos que para el supermercado, la solución actual de establecimiento de C/D en Juan XXIII es la única realizable, salvo que a medio plazo exista la posibilidad de obligarle a plantear su propio muelle de carga (como se hace con los supermercados de nueva apertura).

Pero el Mercado del Corregidor, en particular, no dispone de espacio para un muelle de carga ni zonas en la calle donde realizar el aprovisionamiento. Por este motivo, la solución prevista en el proyecto actual le reserva un espacio en la calle Duquesa, que a nuestro criterio, y como hemos expresado, podría ser más equitativo destinar a otras funciones.

Existen posibles soluciones, obvias y no tan obvias, para paliar estas dificultades garantizando el adecuado abastecimiento de mercancías para el Mercado. La más sencilla y usada actualmente es emplear un tramo de la C/ Duquesa de la Victoria y reservarlo para la carga y descarga. Con un adecuado ordenamiento de los horarios y optimización de los

---

<sup>6</sup> Citaremos los de la asociación de supermercados española ASEDAS (que estima en el 90% la cantidad de clientes de supermercado que llegan a pie en 2021, desde el 80% de una década antes), aunque existen numerosos indicios de que la proximidad es el factor principal en la elección del suministro de alimentos, y este factor es cada vez más importante.  
<https://www.distribucionactualidad.com/asedas-y-la-supermovilidad-sostenible-en-supermercados/>

transportes, este método podría funcionar, pero requiere más estudio y la colaboración indispensable de los comerciantes.



Una posibilidad es trasladar la carga y descarga a otra ubicación. A este respecto, cabe plantear **el otro acceso del mercado por Avda. de La Paz**, donde ya es habitual ver vehículos tanto de clientela como de reparto aparcados ilegalmente (a pesar de la existencia de la raya amarilla que impide parada y estacionamiento legales). Ahora bien, consideramos que esta ubicación en la calle tiene poco espacio para este propósito, y además se encuentra alejada de la zona común que dispone el Mercado para entrada y salida de mercancías (en la C/ Duquesa).

Y una tercera posibilidad, mucho más complicada, es **la ampliación o transformación del mercado para dotarlo de un muelle de carga**. A este respecto existen varias posibilidades, **ninguna realizable de forma inmediata** pero dignas de consideración futura. En todos los casos, las posibles soluciones se enfrentarán a condicionantes técnicos (gálibos, accesibilidad, tipos de uso) y socioeconómicos (propiedad de las parcelas, encaje de horarios y usos, negociación de términos económicos):

- **La reordenación del mercado**, que en este momento tiene numerosos puestos vacíos, para reducir su superficie comercial, reorganizar los puestos, y ampliar su zona común, en la parte sur, para dotarlo de muelle con acceso por la propia C/ Duquesa de la Victoria. Esto supondría la compra o la expropiación de alguno o

varios de los puestos actualmente vacantes por parte de la propiedad (el Ayuntamiento) y sufragar los costes de las obras de adaptación. Igualmente, podría suponer dificultades para los comercios actualmente existentes, a los que una obra obviamente plantearía problemas operativos, tanto más si obligara al cierre temporal del Mercado. No obstante, esta posibilidad puede tener sentido comercial a medio plazo, dado que son muchos los puestos del mercado que llevan tiempo cerrados.

- La exploración de alguno de los locales contiguos:
  - El Mercado linda con el garaje del edificio en **C/ Duquesa, 7**, que ya dispone de vado y que se encuentra tocante con el actual acceso de C/D del Mercado. Según el Catastro, hay tres sótanos destinados a aparcamiento en este edificio, cada uno con más de 2000 m<sup>2</sup> (parcela catastral 6117103WN4061N<sup>7</sup>) Si bien es probable que la propiedad del garaje esté fragmentada y esto dificulte las posibilidades de establecer una negociación, no parece descabellado sondear a la propiedad de este edificio para la habilitación de parte de su superficie como muelle de carga / descarga del Mercado, aunque esto implique toda suerte de complejidades derivadas de su nuevo uso. Por otro lado, la viabilidad técnica o económica de esta solución pueden ser complejas o imposibles. No obstante, creemos que merece una exploración.



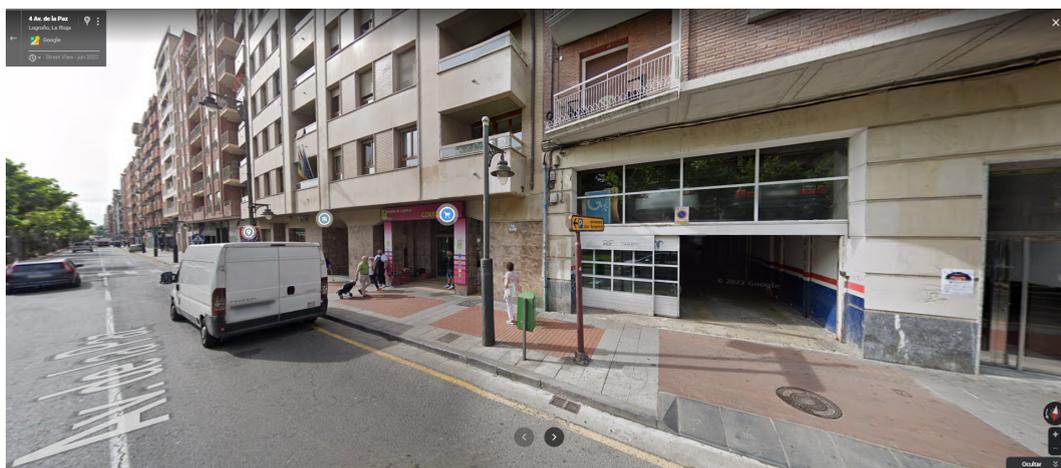
- El mercado limita con el **Garaje España**, establecimiento privado que dispone de acceso pasante desde Avda. de la Paz y desde Duquesa de la Victoria

---

<sup>7</sup> Parcela de Duquesa de la Victoria, 7 en Catastro:

<https://www1.sedecatastro.gob.es/cycbienmueble/OVCListaBienes.aspx?RC1=6117103&RC2=WN4061N&RC3=&RC4=&esBice=&RCBice1=&RCBice2=&DenoBice=&pest=rc&final=&RCCompleta=6117103WN4061N&from=OVCBusqueda&tipoCarto=nuevo&ZV=NO&ZR=NO&anyoZV=&strFechaVR=&tematicos=&anyotem=>

(parcela catastral 6117122WN4061N<sup>8</sup>). Si la propiedad de este establecimiento dispusiera del espacio, y fuera posible comunicarlo con el Mercado, no sería impensable la acotación en ciertos horarios de parte de su superficie como muelle de mercancías, previa adaptación de los accesos necesarios. Esta posibilidad parece más factible con acceso desde Avda. de la Paz. Al igual que la anterior, esta posibilidad es compleja y requiere de validación técnica y económica.



---

<sup>8</sup> Parcela de Duquesa de la Victoria, 5 en Catastro:

<https://www1.sedecatastro.gob.es/CYCBienInmueble/OVCListaBienes.aspx?RC1=6117122&RC2=WN4061N&RC3=&RC4=&esBice=&RCBice1=&RCBice2=&DenoBice=&pest=rc&final=&RCCompleta=6117122WN4061N&from=OVCBusqueda&tipoCarto=nuevo&ZV=NO&ZR=NO&anyoZV=&strFechaVR=&tematicos=&anyotem=>



**FIN**