



Logroño Andando

Una ciudad caminable. Una ciudad para todos.

PROPUESTAS para la REMODELACIÓN INTEGRAL de la CALLE SAN ANTÓN



Foto Rioja2.com

Enero 2024

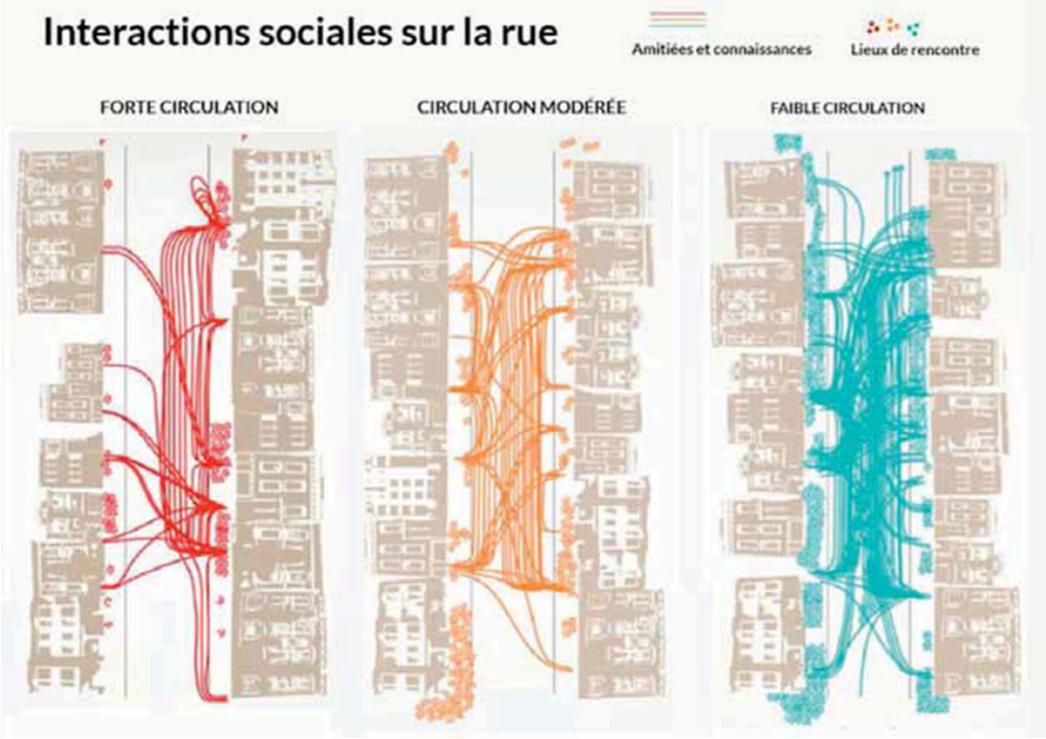
Tras muchos años de propuestas y compromisos políticos fallidos, a la Calle San Antón se le ha abierto una nueva oportunidad de remodelación integral respaldada con Fondos Europeos Next Generation y con una voluntad política innegable para ello.

La configuración actual de San Antón dista mucho de denominarse zona o calle comercial teniendo en cuenta los estándares del Siglo XXI. Sus aceras estrechas y deterioradas unido al sobredimensionamiento del espacio destinado al coche (circulación y aparcamiento) le confieren una imagen antiestética y alejada de otras zonas comerciales destacadas en otras ciudades.

Esta situación genera numerosos problemas a los vecinos y comerciantes. El ruido provocado por la incesante circulación de vehículos motorizados junto con la infracción permanente de la doble fila aleja a los ciudadanos de un uso diverso de este espacio público. Conlleva, por tanto, a una falta de atractivo para los clientes potenciales de los numerosos comercios que pueblan la calle.



Desde Logroño Andando queremos aportar algunas sugerencias a esta oportunidad de remodelación con el objetivo de acercar a esta calle San Antón y al tramo Avda La Rioja a un EQUILIBRIO de los modos de desplazamiento, y a un incremento de la **VITALIDAD URBANA** y de la interacción social.



Zona comercial Paseo de las Cien Tiendas

Propuestas para la remodelación de San Antón y Avda. La Rioja

1. Reequilibrio del espacio público. PLATAFORMA ÚNICA INTEGRAL.

El actual espacio público dedicado al coche es claramente desproporcionado. Este pequeño cálculo de áreas lo demuestra:



Ejercicio rápido: la C/ San Antón, de Logroño, tiene 5810 m² de espacio público. De ellos, 3830 se destinan a calzada y aparcamiento. El 65,9% del espacio de la calle más comercial de @AytoLogrono es para coches, y solo el 34% es para disfrutar a pie.

Prioridades.



• Ayuntamiento Logroño y Logroño Punto Comercio

Proponemos un perfil de la **calle San Antón** destinado al peatón con la ampliación de las aceras y dejando un carril de circulación delimitado **SOLO** para acceso a los garajes, a una línea de servicios (con carga y descarga y aparcabicis) y para la circulación de bicicletas en ambos sentidos. El resto del espacio se conformará en torno al peatón con zonas estanciales (bancos con respaldo, juegos...) y arbolado generoso (posible doble hilera de arbolado en una de las aceras). Todo ello configurado en **PLATAFORMA ÚNICA INTEGRAL** (similar a las calles **Once de Junio** o **Portales**) atendiendo a la máxima homogeneidad con el material utilizado en Gran Vía y República Argentina con el objeto de conseguir una **IMAGEN UNITARIA / CONJUNTA** de toda la zona comercial.

Esta configuración debería acompañarse de la señalización como **ZONA ESTANCIAL / CALLE RESIDENCIAL** del conjunto de la calle entre Pérez Galdós y Gran Vía, mediante la oportuna **señalización vertical S-28** o la que en su momento fuere pertinente según las reglamentaciones en vigor.



Con esta configuración evitamos el asfalto y las pinturas de la Carga y Descarga y carril bici contraflujo (ver punto 3).



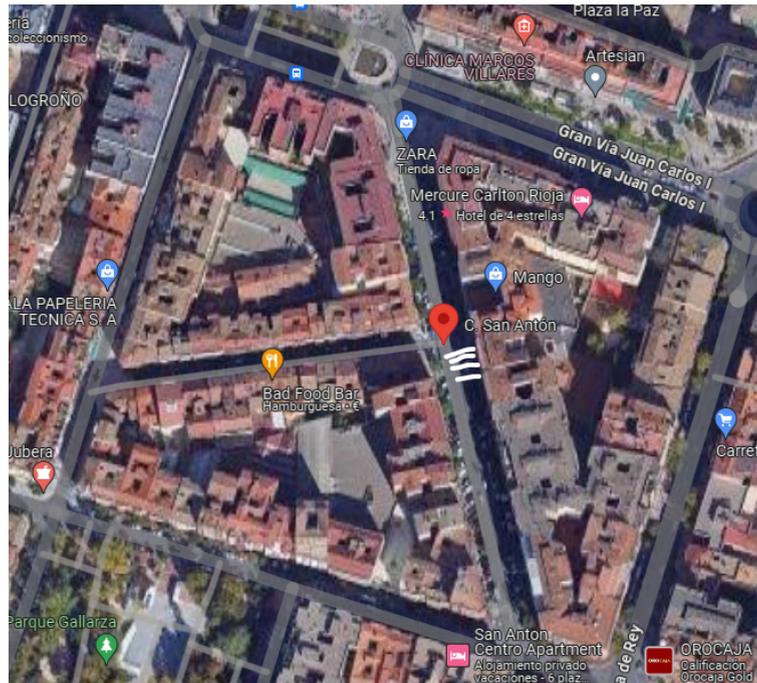
Calle Once de Junio (Logroño)

Asimismo, para garantizar la fluidez del uso peatonal del espacio público, y si finalmente no se aceptase la configuración de calle residencial con plataforma única, vemos imprescindible la inclusión de **un nuevo PASO DE PEATONES** en la zona central para facilitar el cruce peatonal entre ambos lados de la calle. En la actualidad, es fácil observar peatones que cruzan “indebidamente” en ese tramo de la calle, lo que entendemos como una clara señal de la necesidad de ese paso.



La situación de “ilegalidad”, al no existir pasos demarcados salvo en los extremos de la calle, genera dificultades especiales a las personas con dificultades de movilidad (edad avanzada, muletas, sillas de ruedas...), que llevan cargas, o que llevan carritos de bebé, puesto que les fuerza a dar largos rodeos para poder cruzar con seguridad a la otra acera. Y son estas personas quienes más necesitan recorridos directos.

Las dimensiones de la calle requieren facilitar este tránsito ya que la distancia entre los actuales pasos de peatones es muy alta (aproximadamente 214 metros), generando constantes cruces indebidos por muchos puntos de la calle. En anteriores ocasiones, nuestro colectivo ha solicitado que la distancia máxima entre pasos peatonales sea de 100 m, y en zonas de alta densidad incluso menor, para facilitar que los trayectos peatonales sean lo más directos y cortos que sea posible. A modo de ejemplo de la ubicación solicitada para este paso de peatones:



En cuanto al **tramo de Avda. La Rioja**, basándonos en nuestra sugerencia de Agosto 2019 (**ver Anexo**), proponemos una peatonalización total mediante **PLATAFORMA ÚNICA INTEGRAL** con posibilidad de zonas de C/D y con un solo carril de acceso al parking de la Plaza de La Paz desde Gran Vía. Esta configuración permitirá conectar este tramo con la Plaza del Espolón mediante una plataforma elevada que recoja los 3 pasos de peatones existentes.



Cruce calle Getaria y Avda. Libertad en San Sebastián

El paso de peatones de Avda. Portugal a la altura de la joyería deberá alinearse con la acera con el objetivo de crear un itinerario recto y directo.

La plataforma única que conecte la Avda La Rioja con la Plaza de Espolón podría asemejarse a la unión ciclopeatonal existente en San Sebastián entre la calle Getaria y la Avda de la Libertad. Conformaría una zona amplia transitable peatonalmente en todas las direcciones.

Resumen Primer Punto:

- PLATAFORMA ÚNICA INTEGRAL** en San Antón y tramo Avda Rioja (similar a Once de Junio y Portales)
- Carril circulación delimitado para bicicletas en ambos sentidos, acceso a garajes y línea de servicios (C/D y aparcabicis)
- Espacio peatonal amplio con zonas estanciales (bancos con respaldo, juegos...) y arbolado generoso (doble hilera de árboles en unas de las aceras)
- Nuevo paso de peatones en la zona central de San Antón.
- Unión de Avda. Rioja con el Espolón con itinerarios directos y transitable en todas las direcciones por los peatones. Generará un itinerario ciclopeatonal Sagasta-Avda Rioja-Gran Vía-San Antón.

2. Sentido de circulación del carril de circulación de San Antón

Si bien el carril de circulación compartido en la plataforma única de San Antón debería ser **SOLO** para accesos a garajes y C/D, proponemos que el sentido de circulación sea, de todos modos, de Pérez Galdós a Gran Vía para:

- Evitar atajos hacia Pérez Galdós desde Gran Vía. Desvío hacia Vara de Rey.
- Elimina el tráfico de agitación y el inducido en San Antón.
- Facilitar la circulación por Vara de Rey de manera circular.
- Facilitar volver a Gran Vía o Plaza de la Paz en busca de aparcamiento subterráneo, en todo caso.



3. Carril bici contraflujo en San Antón

En el caso de que no se opte por la **PLATAFORMA ÚNICA INTEGRAL** con posibilidad de circulación ciclista en **AMBOS SENTIDOS**, proponemos una alternativa con el propósito de facilitar los movimientos ciclistas en la ciudad y, en

concreto en la zona comercial: la inclusión de un **carril bici contraflujo sentido Gran Vía- Perez Galdós.**

Este carril crearía permeabilidad ciclista a la zona junto con el tramo de República Argentina. El carril coche propuesto ha de ser compartido con el tráfico ciclista.

Con esta infraestructura evitaremos la circulación de las bicicletas por las nuevas ACERAS de San Antón.

Asimismo, este carril estaría en consonancia con nuestra propuesta histórica de crear una conexión **CICLOPEATONAL** entre **Calle Sagasta - Avda. Rioja - San Antón - Avda. España - Soterramiento Ferrocarril - Cascajos -Hospital San Pedro.**

4. Suelo permeable en la línea de servicios y filtros de lluvia para los alcorques y jardines

Proponemos incluir en la reforma suelo permeable en la banda de servicios para un mejor drenaje del agua de lluvia que redunde en una reducción de la temperatura de la calle.



Asimismo, y en consonancia con esta medida, proponemos crear filtro de agua para los alcorques tal y como se ha realizado, por ejemplo, en la Calle Gonzalo de Berceo entre las calles Ramírez de Velasco y Beratúa.

5. Inconveniencia de una glorieta / rotonda en la intersección de Vara de Rey y Pérez Galdós

Como colectivo peatonal, nuestra prioridad máxima es el **uso y disfrute del espacio público por las personas que se mueven a pie o en silla de ruedas**. Entendemos las numerosas ventajas que presentan las glorietas para el tráfico rodado, notablemente la disminución de las colisiones en las intersecciones y la mejora de la capacidad y la fluidez del viario, pero estas mejoras pueden traer consigo una mayor ocupación del espacio público por el vehículo a motor y/o rodeos significativos para los trayectos peatonales.

Para poder hacer un análisis cuantitativo equilibrado, cabe preguntarse **cuál es el aforo peatonal diario en esta intersección**, cuáles son los itinerarios peatonales que se realizan actualmente en ella, y a qué colectivo es necesario priorizar a tenor de su aforo, para poder alcanzar un equilibrio razonable entre los distintos usuarios y usos de la vía. Carecemos de indicadores o mediciones del aforo peatonal y por tanto **es imposible, en este momento, valorar este extremo**. Es perfectamente posible que el aforo peatonal actual pudiera justificar un recrecimiento de las aceras y/o del espacio destinado al tránsito y disfrute peatonal, en particular en hora punta.

En cuanto a la siniestralidad, y a pesar de las dificultades de localizar estadísticas sobre este particular en Logroño, no nos consta una ocurrencia de siniestros particularmente elevada en esta intersección, por lo que no parece existir justificación clara a la necesidad de una glorieta para reducir la accidentalidad.

En cuanto a la fluidez del viario y la mejora de la capacidad, igualmente, carecemos de referencias de situaciones de saturación del tráfico o de niveles de servicio no admisibles en esta intersección, por lo que, a priori, tampoco parece necesaria una ampliación de la capacidad en esta intersección, y de ser necesaria, debería ser debidamente justificada para evitar posibles gastos superfluos.

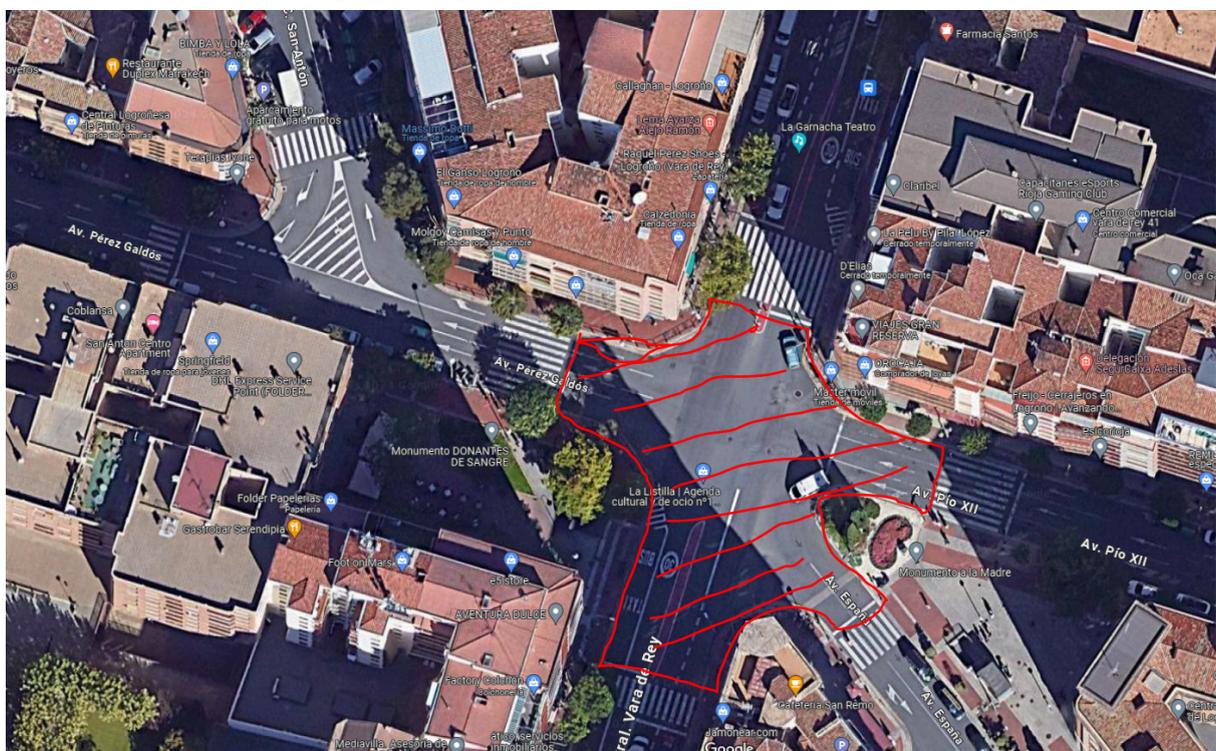
Los principios de diseño de trayectos peatonales deben de priorizar recorridos conexos, seguros, y tan directos y cortos como sea posible, entre otras consideraciones.

La configuración actual de esta intersección **dista de priorizar los trayectos peatonales**, al estar regulada por semáforos que, en muchas ocasiones, introducen esperas de importancia en Pérez Galdós o Vara de Rey para garantizar la fluidez del tráfico a motor, independientemente de que realmente exista este tráfico en el momento en que se desea cruzar a pie, y a pesar de que existen soluciones técnicas (como el control de la presencia de vehículos mediante espiras, y la adaptación de las fases semafóricas según exista o no esta presencia) que podrían acortar las esperas peatonales. Igualmente, la estructura de los pasos peatonales designados y la ocupación del espacio destinado al flujo vehicular en la intersección

imposibilita que algunos trayectos peatonales puedan hacerse de la manera más directa, forzando a cambiar de acera para dirigirse desde la puerta de la antigua Estación de Autobuses hacia Pérez Galdós o San Antón, por ejemplo.

En la actualidad, a criterio de Logroño Andando, los itinerarios peatonales no son todo lo directos que podrían ser y **la anchura libre disponible es insuficiente en todas las esquinas** de esta intersección, donde es fácil localizar aglomeraciones peatonales a ciertas horas.

Cualquier intervención que, lejos de añadir, pudiera *reducir* el exiguo espacio peatonal disponible, supondría **un empeoramiento en las condiciones de tránsito y disfrute peatonales** en esta intersección.



Debe prestarse también atención particular al cruce entre San Antón y Pérez Galdós, donde se destina un enorme espacio a una isleta de seguridad y se generan rodeos peatonales en lugar de atender a la directividad máxima de los itinerarios.

Por todo esto, entendemos que el Ayuntamiento **debería de fijar un objetivo de aforo vehicular máximo para esta intersección, y después decidir cuál es el diseño más adecuado para esta**, y no al revés. Si se plantea una intersección con una glorieta, de elevada capacidad, el efecto de la intervención podría ser la aparición de **demandas vehiculares inducidas**, el contrario al declarado, es decir, facilitar el uso del vehículo privado a motor, y por tanto incrementar el aforo vehicular a resultas de la intervención, con todos los inconvenientes que esto plantearía para el vecindario de la zona (ruido, emisiones de gases y partículas, mayor inseguridad en el disfrute del espacio público por la posibilidad de atropellos, etcétera).

Desde el punto de vista del tráfico, las glorietas son especialmente recomendables cuando todos sus ejes presentan un volumen de tráfico semejante. En este caso, claramente existe un eje dominante (el N-S de Vara de Rey) frente a otro de menor tráfico (el E-O de Pérez Galdós y Pío XII) y un tercero “virtual” con un aforo aún menor (el transversal entre San Antón y Avenida de España). La gestión de la intersección mediante una glorieta, que repartiría la prioridad por igual entre todos los ejes, podría tener el efecto de beneficiar, de forma quizá indeseada, el tránsito en los ejes de menor tráfico frente a los de mayor tráfico, reduciendo la prioridad del eje de mayor tráfico (Vara de Rey) frente al resto, y pudiendo tener como efecto secundario la aparición de colas o congestión en este eje.

Por otro lado, existen dificultades simplemente geométricas que pueden desaconsejar o impedir el diseño satisfactorio de una glorieta en esta intersección. Según las recomendaciones vigentes del MITMA / MTMS en la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado de la Instrucción de Carreteras¹, en su capítulo 10.6 “Intersecciones tipo glorieta”, 10.6.4 “Sección transversal”, se dice:

“El diámetro exterior de una calzada anular de un carril no regulada por semáforos:

- *No será menor que 28 metros, excepto donde se justifique que de lo contrario, los costes resultarán desproporcionados.*
- *Se procurará que esté comprendido: en glorietas urbanas, entre 30 metros y 40 metros [...]*

El diámetro exterior de una calzada anular de dos carriles concéntricos no regulada por semáforos:

- *No será menor que 35 metros, excepto donde se justifique que, de lo contrario, los costes resultarán desproporcionados*
- *Se procurará que esté comprendido: en glorietas urbanas entre 45 y 55 metros [...]*”

¹ Disponible en el BOE: <https://www.boe.es/boe/dias/2016/03/04/pdfs/BOE-A-2016-2217.pdf>

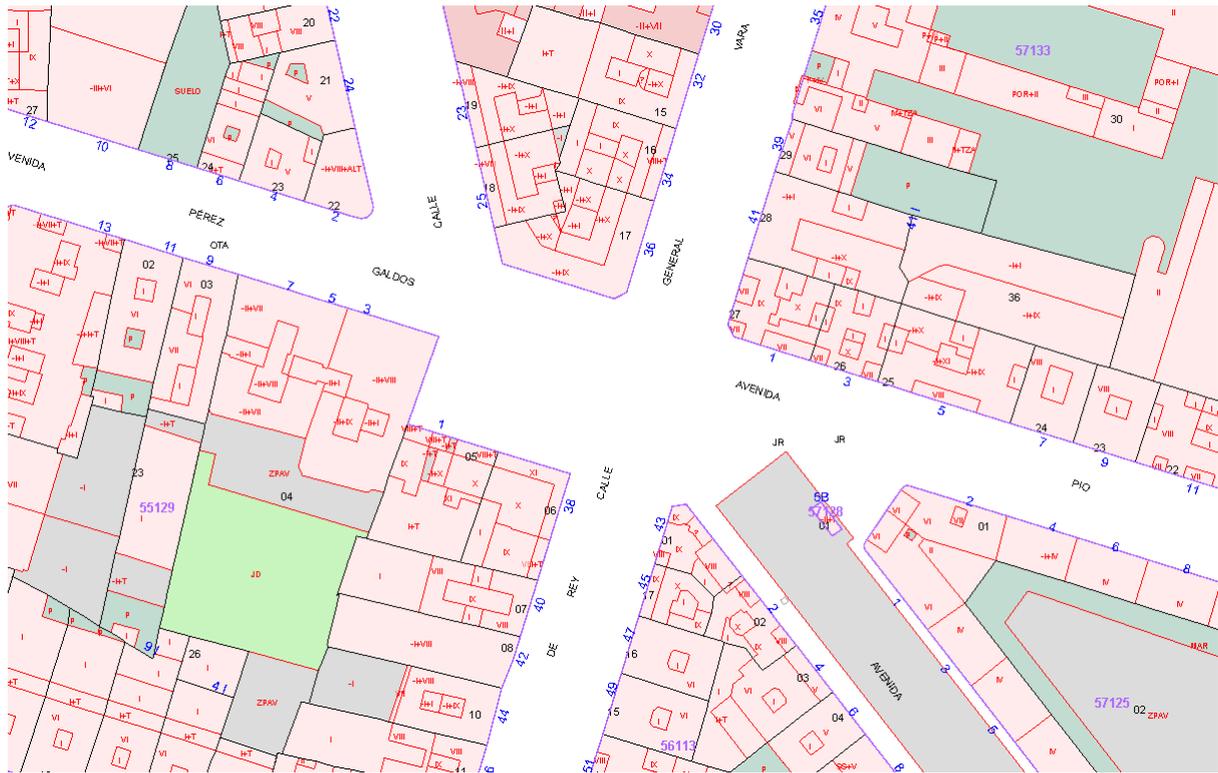
Cabe la posibilidad de regular la glorieta con semáforos, en cuyo caso este diámetro podría ser menor, pero en este caso sus posibles ventajas frente a la regulación ya existente con semáforos quedan muy mermadas y comprometen la justificación de coste/beneficio de su posible construcción, tanto más teniendo en cuenta los inconvenientes ya mencionados al dificultar los trayectos peatonales.

Las construcciones existentes en la intersección y las vigentes reglamentaciones en materia de accesibilidad, además de la atención debida a los trayectos peatonales, que como mínimo y según la vigente “Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados”² ha de prever **una anchura libre de paso no inferior a 1,80 m** para poder ser considerado **itinerario peatonal accesible**. Esta anchura mínima debería ser mayor, en especial en zonas de elevada afluencia peatonal, para permitir el uso cómodo del espacio público.

La Ordenanza Municipal para la Accesibilidad Universal de Logroño de 2012 viene a incidir en los mismos condicionantes.

Las construcciones existentes en la intersección presentan una geometría que dificulta la inscripción de un círculo de radio superior a aproximadamente 40 m, teniendo en cuenta la necesidad de establecer un itinerario peatonal con al menos 1,80 m libres (lo que requiere al menos 2 m libres desde las fachadas, probablemente más dado que existen farolas y otros elementos de mobiliario urbano en la zona, y que el tránsito peatonal es elevado).

² Disponible en el BOE: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2021-13488>



Teniendo en cuenta que el espacio donde se ubica actualmente el monumento a los Donantes de Sangre es de uso peatonal, es francamente complicado o directamente imposible lograr el encaje de un círculo de al menos 35 m de diámetro **sin sufrir afectaciones graves a los trayectos peatonales** (que deberán hacerse forzosamente en el exterior de ese círculo y posiblemente con retranqueos para evitar la formación de colas de vehículos) **y/o a la actual zona estancial** donde se encuentra el monumento a los Donantes de Sangre.



Y en cualquier caso, incluso con afectaciones al espacio público actualmente peatonal, la glorieta que resultaría sería de diámetro seguramente insuficiente para las recomendaciones de la norma IC 3.1 para calzadas anulares de 2 carriles sin semáforos, que recomiendan al menos 45 metros, por lo que una alternativa más realista sería, probablemente, una de un único carril.

En este segundo caso, además de consideraciones de capacidad vehicular, recordaremos que la presencia de un carril bus en la C/ Vara de Rey y la actual configuración de la intersección **permitiría a futuro la priorización semafórica de los vehículos de transporte público**. Pero esta ventaja se podría ver mermada si en lugar de la actual configuración se construyera una glorieta, incluso en el caso de que fuera regulada por semáforo, porque **los autobuses forzosamente habrían de reducir su velocidad para tomar la glorieta**. Esto ha de tenerse en cuenta no ya para la situación actual, sino para el horizonte de diseño de la intervención, que **debería diseñarse para las situaciones posibles y deseables en las próximas 2-5 décadas**.

Por todo lo anterior, entendemos que construir una glorieta en esta intersección:

1. No parece presentar ventajas significativas en reducción de la accidentalidad, dado que no está acreditado que esta sea significativamente elevada en esta intersección,
2. No parece presentar ventajas significativas en fluidez del tráfico o capacidad, dado que no está acreditado que existan niveles de servicio no aceptables para el tráfico a motor en esta intersección;
 - a. al contrario, si una glorieta entrega prioridad a los ejes de menor aforo en detrimento de los de mayor aforo (Vara de Rey), puede generar colas y congestión donde actualmente no existen;
3. Sería potencialmente contrario al objetivo declarado del proyecto de **reducir** el aforo vehicular en la zona, si integra una glorieta de capacidad viaria mayor a la actual, al ser esperables efectos de demanda vehicular inducida,
4. Presenta graves dificultades de diseño por cuestiones geométricas y de edificación, al existir edificaciones en la zona con relativo escaso espacio libre entre fachadas y ser necesaria la reserva de espacio suficiente en las aceras para garantizar paso libre en los itinerarios peatonales accesibles,
5. De poderse realizar, lo sería en forma contraria a las recomendaciones vigentes de diseño del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (si se optara por dos carriles) o plantearía dificultades potenciales:
 - a. de afección a las zonas peatonales existentes (monumento a los Donantes de Sangre y zona anexa)
 - b. de afección a los itinerarios peatonales existentes o a la anchura libre disponible en estos
 - c. de futura priorización del transporte público en la zona

Todo esto sin considerar los costes de la actuación, que no serían menores, directamente y en la afección al uso de la zona durante el periodo de obras.

Por todo lo anterior, desde Logroño Andando entendemos que **no tiene excesivo sentido plantear una glorieta en esta intersección**, porque, por decirlo en forma popular, pueden costar más las cintas que el manto: pueden ser mayores los costes a afrontar y los problemas que cause, que los costes de la intervención y los posibles ahorros o ventajas que pudiera aportar.

ANEXO: propuesta de peatonalización del tramo Avda. Rioja en Agosto 2019

LOGROÑO ANDANDO

PROPUESTA: PEATONALIZACIÓN AVDA. DE LA RIOJA (TRAMO AVDA. PORTUGAL – GRAN VÍA)

Logroño Andando considera que actuaciones de este tipo contribuyen a modificar el reparto del espacio público y los hábitos de movilidad motorizada, favoreciendo los medios más sostenibles como son caminar y la bicicleta.

Esta propuesta de peatonalización pretende favorecer la conexión del Casco Histórico y su oferta cultural y de ocio con las áreas comerciales del centro de Logroño.

Detalle de elementos a tener en cuenta para justificar esta intervención:

- 1) El primer tramo de Avda. De La Rioja (Muro de La Mata – Avda. Portugal) ya fue peatonalizado, con total éxito.
- 2) La peatonalización de este tramo de calle, junto con la también demandada de la calle San Antón, puede constituir un importante eje peatonal y ciclista con miras a extenderse a la estación intermodal.
- 3) Conexión Casco Histórico, Espolón y eje Gran Vía.
- 4) Favorece poner en valor la Plaza de La Paz.
- 5) Este tramo de calle es similar al ya peatonalizado con total éxito en calle Daniel Trevijano.
- 6) Consideramos que la calle Victor Pradera tiene suficiente capacidad para integrar el tráfico, dada su condición de doble sentido. Una parte importante del tráfico de Avda. De La Rioja es inducido, por oferta de aparcamiento en superficie.
- 7) Suficiente oferta de parking en toda la zona.

En la peatonalización de esta calle también habría que tener en cuenta otros factores en su urbanización:

- El acceso al parking subterráneo.
- Permitir la circulación a las bicicletas en ambos sentidos.
- Eliminar todos los semáforos de la Intersección, de Avda de La Rioja con Avda Portugal y Miguel Villanueva. Hacer un paso sobreelevado similar a la intersección de Avda. Portugal con Siervas de Jesús y Saturnino Ulargui.
- Colocación de aparcabicis, fomento de movilidad activa.

La actuación en esta calle es complementaria con el carril a contra flujo que se propone para las calles Avda. Portugal y Miguel Villanueva que se detalla en otro documento.

LOGROÑO ANDANDO
26/08/2019