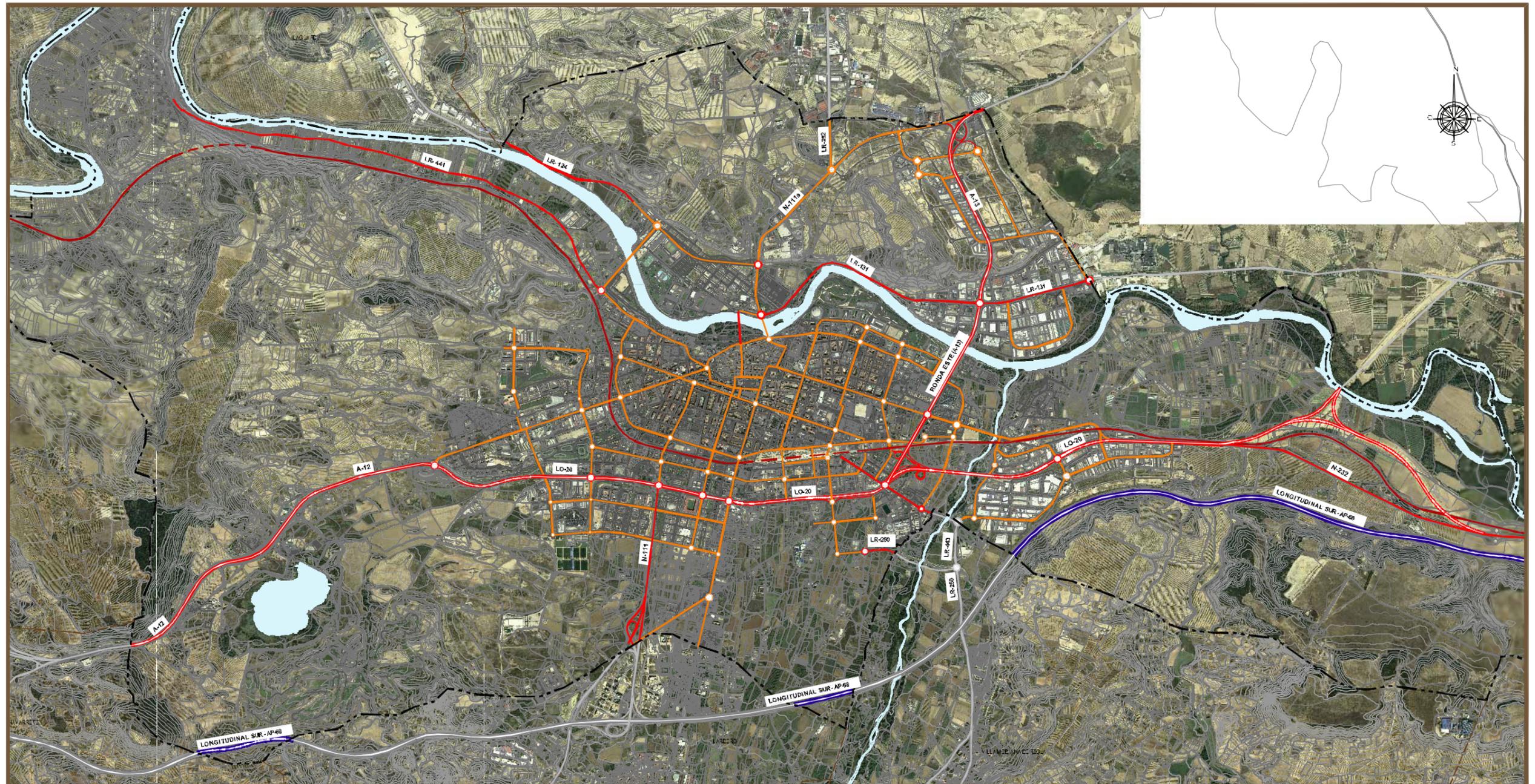




Ayuntamiento de Logroño

PLAN DE INFRAESTRUCTURAS 2013-2025 DE LA CIUDAD DE LOGROÑO



PLAN DE INFRAESTRUCTURAS DE LA CIUDAD DE LOGROÑO 2013-2025

1. INTRODUCCIÓN

El actual Plan de Infraestructura Viaria 2005-2015 de Logroño se está acercando al límite de su vigencia en una situación muy distinta de las previsiones que pronosticaba. Lógicamente, la coyuntura económica de estos últimos años es muy diferente de la que podía preverse en el momento de su redacción y, además, la evolución de los índices económicos vaticina para el trienio restante un distanciamiento cada vez mayor de las pretensiones planificadas. Además de esta circunstancia estrictamente económica que ha trastocado el plan, se pretende corregir y ampliar el antiguo documento mediante un nuevo Plan de Infraestructuras, cuya extensión temporal se ha fijado en el periodo 2013-2025. Con respecto al antiguo, se pretende su actualización y mejora atendiendo a tres aspectos:

- En el momento presente está en proceso de redacción y aprobación un nuevo Plan General Municipal de Logroño. Es obvio que tanto el documento que surja de dicho proceso como el nuevo Plan que ahora se pretende abordar deberán coincidir en sus aspectos infraestructurales, siendo deseable la incorporación de las conclusiones de éste en el definitivo Plan General.
- Se incorporará al nuevo Plan de Infraestructuras la programación de obras desde un punto de vista temporal, haciendo especial detalle en la planificación económica de las actuaciones propuestas a lo largo de su periodo de vigencia.
- El nuevo Plan procurará ceñirse más a la intervención municipal, creando una clara separación entre las actuaciones propias del Ayuntamiento de Logroño y las propuestas en las que tienen competencia otras Administraciones o iniciativas privadas.

Los objetivos del Nuevo Plan de Infraestructuras 2013-2025 serán:

1. Llevar a cabo una actualización de la situación en que nos encontramos en estos momentos, proporcionando la certeza sobre cuál es el punto de partida, contabilizando las últimas infraestructuras

creadas y en fase de ejecución: integración del ferrocarril en la ciudad, polígono industrial Las Cañas, conexión de la LO-20 con la A-12 sentido Pamplona...

2. Clarificar las necesidades de la ciudad con criterios de proximidad en el espacio y en el tiempo y con objetivos alcanzables ante el escenario de la coyuntura económica previsible, estableciendo además una priorización de actuaciones.
3. Evitar el frecuente fracaso que supone la expansión y desarrollo de la ciudad sin tener resueltas las infraestructuras urbanas que ésta necesita, y ligar las previsiones de éstas con las de los nuevos sectores urbanos.
4. Programar con sentido temporal y económico-financiero, estableciendo las administraciones públicas o iniciativas privadas a quienes afecta cada actuación y las distintas alternativas para generar los recursos necesarios.

2. FASES

El Plan se redacta en varias fases. En la primera de ellas (Enero 2013) se ha presentado una primera propuesta de actuaciones surgidas desde la iniciativa del Gobierno Municipal. En esta propuesta se han incluido un total de 14 actuaciones, que se han presentado ante una comisión compuesta por una amplia representación de los órganos sociales: partidos políticos, organizaciones de empresarios y trabajadores, colegios profesionales, etc.

Tras esta primera presentación se ha establecido un periodo de alegaciones y aportaciones por parte de los organismos y estamentos consultados, que ha concluido con la presentación de más de 40 nuevas propuestas. De todas ellas se ha llevado a cabo un proceso de selección y agrupación hasta quedar 25 actuaciones repartidas por toda la geografía logroñesa.

En este proceso de selección se han descartado algunas iniciativas pero no por su falta de oportunidad, sino por carecer de suficiente importancia y/o pertenecer a otros tipos de intervención. Principalmente nos referimos en este grupo a actuaciones muy localizadas que afectan a tráficos o grupos de población muy escasos y a las calificadas como "reurbanizaciones" de zonas ya consolidadas.

Este documento que ahora se presenta pretende ser la recopilación de todo el trabajo realizado, refundiendo en el mismo tanto los análisis previos realizados con ocasión de la primera entrega como de la incorporación de las últimas actuaciones.

3. ANÁLISIS DEL PLAN DE INFRAESTRUCTURA VIARIA MUNICIPAL 2005-2015

Siguiendo con la argumentación expresada en el apartado introductorio, parece apropiado que este nuevo Plan de Infraestructuras 2013-2025 comience con un análisis pormenorizado de las actuaciones previstas por el plan vigente, determinando el grado de su cumplimiento para aquéllas que se han realizado o están en proceso de ejecución, y el estudio sobre el mantenimiento de su necesidad para las no iniciadas, con la propuesta para estas últimas de las posibles modificaciones que se ajusten mejor a la situación actual.

En ningún momento se pretenderá discutir sobre la bondad del vigente Plan de Infraestructura Viaria de Logroño 2005-2015 (en adelante PIVL). Más al contrario, creemos que la verdadera eficacia de este tipo de documentos se encuentra en su capacidad intrínseca de provocar reflexiones y análisis desde otros puntos de vista y con motivaciones distintas de las estrictamente municipales. Lógicamente, a este tipo de propuestas deben contestar otras administraciones y grupos sociales que deben aportar sus ideas para, con ellas, mejorar la planificación del municipio.

El presente Plan de Infraestructuras 2013-2025 se considera continuador de este PIVM, asumiendo gran parte de sus objetivos urbanísticos, pero adaptándolos a la situación actual sobrevenida por las actuaciones realizadas sobre el término municipal de Logroño y su entorno por las administraciones estatal, autonómica y local y, en algunos casos, modificando sus propuestas ligeramente para adecuarlas a la actual configuración urbana o acomodándolas a la situación generada por la presente coyuntura económica.

En los puntos siguientes se analizan las propuestas del PIVM, tanto las realizadas como las pendientes de ejecución, siguiendo el mismo orden y denominación en él establecidos.

3.1. ÁMBITO METROPOLITANO

Este ámbito comprende las vías de acceso a la ciudad para los tráficos interurbanos con origen o destino Logroño y los de paso. Requieren la implicación de otras administraciones públicas.

3.1.1. Longitudinal Norte

Se trata de un vial que comunicaría la carretera de Laguardia A-124, una vez pasado el polígono industrial de Casablanca, con el comienzo actual de la Autovía del Camino con sentido Pamplona pasando al norte de Oyón y al sur de Viana. Su función primordial sería permitir *“un acceso alternativo a la ciudad de la Autovía del Camino y una sólida solución para Oyón”*.

Nuestra opinión es que se trata de una carretera de nuevo trazado de unos 13 km que serviría prácticamente en exclusiva al tráfico de la Rioja alavesa con la autovía del Camino y la ribera navarra, no representando grandes ventajas a Logroño. Es evidente que la eventual necesidad de esta infraestructura se destina a un plazo mucho mayor que el ámbito del presente Plan. Únicamente afrontar esta infraestructura en tramos más cortos podría aumentar el interés del tramo navarro, entre la N-111 y la autovía, pensando en una mejor conexión de los tráficos (sobre todo pesados) de los polígonos de Cantabria y Las Cañas con la A-12. De cualquier forma, soluciones inscritas en ámbitos más cercanos como se tratará más adelante, pueden resolver estos problemas en horizontes temporales más cercanos.

No obstante, dado que la propuesta no condiciona al suelo de Logroño, puede continuar apostándose porque dicha infraestructura no se desestime sino que solo se aletargue temporalmente.

3.1.2. Longitudinal Sur

La propuesta consiste básicamente en la conversión de la autopista AP-68 en una nueva circunvalación Sur de Logroño, libre de peaje y con nuevos enlaces que permitan mayores posibilidades de conexión.

La idea no sólo ha sido recogida en el Estudio Informativo que ha realizado el Ministerio de Fomento para la autovía A-68, sino que ha sido la alternativa seleccionada para continuar con el proceso de redacción de proyectos constructivos.

En cuanto a la acostumbrada discusión entre administraciones sobre el número de enlaces a construir, el PIVL proponía, además del enlace existente que podemos denominar Logroño-Centro, dos conexiones extremas y dos nuevos enlaces, en las cercanías del Monte la Pila y en la LR-250 (hospital San Pedro y Villamediana). La última propuesta del Ministerio, con la inclusión de este último enlace y la modificación del de Logroño-Centro desplazado hacia el oeste y asumiendo las funciones del previsto en el Monte la Pila deben satisfacer las pretensiones municipales.

En conclusión, dejando de momento apartadas las necesidades de un tercer carril en cada una de las calzadas o las posibles configuraciones de los distintos nudos, que deberán ser objeto de definición en los próximos trabajos, se pueden considerar acertadas y satisfechas las pretensiones del PIVL respecto a esta vía. No obstante, desde el Ayuntamiento logroñés no debiera relajarse el nivel de exigencias en cuanto a plazos de ejecución de esta importante infraestructura.

Esta propuesta figurará en el nuevo Plan de Infraestructuras dentro del apartado referente a "Actuaciones de otras Administraciones".

3.1.3. Autovía del Camino

El tramo navarro de esta autovía se encontraba en obras en el momento en que se redactaba el PIVL, mientras que, al parecer, no se habían definido las conexiones de esta carretera con la N-232 (LO-20) y la autopista vasco-aragonesa. En la actualidad, la A-12 o Autovía del Camino se encuentra terminada y en servicio desde Pamplona hasta la NA-134 o carretera de Mendavia, construyéndose por parte del Ministerio de Fomento la conexión con la LO-20, N-232 y la AP-68.

Por tanto, se pueden dar por satisfechas las pretensiones del PIVL, si bien la conexión de esta autovía con Logroño por la margen izquierda del Ebro no está completamente resuelta. Frente a la solución apuntada en el antiguo Plan, consistente en la creación del vial Longitudinal Norte anteriormente explicado, se plantearán ahora nuevas alternativas con vistas a horizontes temporales más cercanos.

Al igual que la anterior, esta propuesta quedará incorporada en el nuevo Plan de Infraestructuras dentro del apartado que considera las "Actuaciones de otras Administraciones".

3.1.4. Transversal Oeste

Se trata de un vial situado al oeste de Logroño que el PIVL divide en dos tramos. El primero comunica las carreteras A-3226 (Oyón) y A-124 (Laguardia) con la LO-20, desde el polígono de Casablanca hasta un nuevo enlace entre el Arco de Navarrete y el enlace de La Grajera. El segundo tramo comienza en este nuevo enlace y llega hasta el hipotético nudo ya comentado en el apartado 2.1.2. y propuesto en el Longitudinal Sur junto al Monte la Pila.

Si desmenuzamos un poco más la propuesta, parece evidente que el vial transversal oeste en el primer "subtramo" situado entre la A-3226 y la A-124 es totalmente innecesario, al menos desde el punto de vista de Logroño, a la par que la reciente construcción de la ampliación del polígono industrial Casablanca desbarata esta posibilidad. El recorrido del resto del primer tramo, cruzando el Ebro, la línea de ferrocarril de Miranda y el antiguo vertedero municipal sobre una morfología del terreno totalmente adversa se convierte en una empresa harto complicada. Por otro lado, la ubicación de un nuevo enlace en la LO-20 no parece necesaria ni bien elegida, tan próxima al nudo de El Arco.

En cuanto al segundo tramo de este Transversal Oeste, sí se estima conveniente un vial con dirección norte-sur que delimite los suelos urbanizable y no urbanizable de Logroño, si bien se debieran estudiar otras alternativas incluidas en los desarrollos de los nuevos sectores que conecten las futuras Ronda Sur y Circunvalación Sur, más acordes con la configuración definitiva de esta última, sin enlace en el Monte la Pila.

3.1.5. Conexión Autovía del Camino y AP-68

Ya se ha comentado anteriormente y repetidas veces sobre esta conexión y, aunque no coincide totalmente en su trazado, este vial se corresponde en su fundamento con el que en la actualidad se está construyendo por el Ministerio de Fomento. De nuevo, las pretensiones del PIVL se han visto cumplidas en la realidad, si bien se deberá actualizar su recorrido real en el nuevo Plan de Infraestructuras.

3.1.6. Transversal Este

Se proponía en el PIVL un vial que comunicara la NA-132 o carretera de Lazagurría con la N-232 y la AP-68, llegando a éstas a la altura del enlace del polígono industrial de El Sequero, en el término municipal de Agoncillo. Tanto por su lejanía a Logroño como por la complejidad de trazar una nueva carretera por los sotos del Ebro, cruzar este río y necesitar la complicidad de otras administraciones, se estima que esta vía no tiene justificación espacial ni temporal en el ámbito de nuestro nuevo Plan de Infraestructuras.

3.2. ÁMBITO PERIFÉRICO

Se incluían en este ámbito las vías que intentan aliviar o descongestionar los tráficoes internos de la ciudad, tratándose por tanto de rondas o circunvalaciones más próximas al casco urbano de Logroño.

3.2.1. Ronda Noroeste

Se trata de un vial que conecta la A-13 a la altura del enlace situado al límite del término municipal de Logroño con el enlace de la LO-20 en el Arco, cruzando los sectores de Valparaíso y Ebro y bordeando el Monte el Corvo, que serviría como vial de borde de separación entre los suelos urbanizable y no urbanizable de la zona Oeste.

Lógicamente, la necesidad de este vial es proporcional a la velocidad con que se desarrollen los sectores enunciados junto con la ecociudad de El Corvo, Valdegastea 2 o Camino de Fuenmayor. Seguro que en el momento de redactar el PIVL se veía más próxima la transformación de todos ellos en suelo urbano que en la actualidad. Para el nuevo Plan de Infraestructuras, un planteamiento tan ambicioso como éste, incluyendo un nuevo puente sobre el Ebro, cruce con el ferrocarril, etc., se sale del ámbito temporal del 2025, por lo que se propondrán alternativas más próximas y acordes con los planteamientos urbanísticos de estos sectores.

3.2.2. Ronda Sur

En el PIVL se vaticinaba la reconversión de la actual Circunvalación Sur de Logroño (LO-20) en futura ronda urbana, tras la liberalización de la autopista AP-68 y la consiguiente asunción de las funciones de circunvalación por esta carretera.

Aparentemente, todos los pasos dados hasta el presente llevan esta dirección. De hecho, en nota de prensa de la Ministra de Fomento de fecha 14 de marzo de 2012, se anunció que en el horizonte de 2024 su ministerio pretende, entre otras obras, la construcción de la autovía del Ebro A-68 a su paso por La Rioja.

Cuando llegue ese momento, la LO-20 dejará de soportar la mayoría de los tráficoes de paso de Logroño, convirtiéndose en una vía más urbana, incluso con posibilidades de ser transferida a la Comunidad Autónoma o al municipio. Se daría entonces la ocasión propicia para pretender una mayor integración urbana de esta vía mediante actuaciones que se comentarán más adelante, en el Ámbito Urbano.

3.2.3. Ronda Este

El caso es muy similar al anterior. Con la nueva Autovía del Camino (A-13), esta carretera ha perdido prácticamente su función interurbana y se puede observar que, sobre todo en el tramo al norte del enlace con la LR-131, los tráficoes han descendido de forma muy acusada, dando esta infraestructura un aspecto de sobredimensionamiento. Es de esperar que, con la puesta en funcionamiento del nuevo polígono industrial Las Cañas, vuelva a aumentar su utilización, si bien ésta va a ser más urbana.

También podría considerarse la transferencia de esta carretera a las administraciones regionales o locales en el momento que se abra la conexión entre la A-68 y la Autovía del Camino.

3.2.4. Primer y Segundo Distribuidores

Se denominan así en el PIVL al primer y segundo viales paralelos dispuestos al sur de la Circunvalación.

Avanzando de Oeste a Este, el primer distribuidor está configurado por las calles Tejeras y Clavijo, interrumpido por la avenida de Madrid y también construido desde la Calleja Vieja hasta el hospital San Pedro. La propuesta del PIVL consiste en comunicar estos tramos inconexos junto con dos accesos extremos con la circunvalación en el Arco y con la calle Piqueras.

En cuanto al segundo distribuidor, formarían parte de él las calles Serradero y Sequoias y la variante de la LR-250 con su nuevo puente sobre el Iregua. El vial se completaría con el tramo entre la avenida de Madrid y el citado puente y una conexión en el extremo oeste con la LO-20 a través del Transversal Oeste ya comentado con anterioridad (apartado 2.1.4).

Desde la redacción del PIVL se ha redactado el "proyecto de trazado de un nuevo vial Tejeras-El Arco", que presenta cuatro alternativas para la construcción de la conexión de la circunvalación con los distribuidores. Sería necesaria la confirmación de la alternativa seleccionada para definir la solución a los distribuidores en su zona oeste. También se encuentra redactado el proyecto constructivo de la "2ª Fase de los viales de conexión con el Hospital San Pedro y la LR-250 (Distribuidores Sur)", que contiene un tramo más de estos viales.

3.2.5. Vial Oeste prolongación C/Portillejo

Se trata de la conexión de la calle Portillejo con el cuarto puente sobre el Ebro o puente de Sagasta. Resulta un tramo de corta longitud, apenas 650 m, que resolvería la penetración hacia la zona norte de Logroño, que ahora se realiza por la calle Carmen Medrano, desviándola por la calle Portillejo hasta la glorieta situada en la calle General Urrutia y accede al puente.

La construcción de este vial se encuentra definida dentro del Sector de suelo urbanizable Camino de Fuenmayor y, por otro lado, estará muy influenciada por la segunda fase de las obras de integración del ferrocarril en Logroño. La lentitud con que en los momentos actuales se actúa en estos dos frentes está provocando un importante retraso en esta imprescindible infraestructura.

3.2.6. Vial Norte El Campillo

El PIVL preveía la construcción de este vial, conjuntamente con la urbanización del mismo nombre, para el año 2005. Aproximadamente en estas fechas se construyó, sustituyendo a la antigua carretera de Laguardia entre la glorieta Norte del puente de Sagasta y la antigua carretera N-111a.

3.2.7. Vial Norte Ctra. de Pamplona a 5º Puente

Es el vial que conectaría el extremo Este del vial de El Campillo anteriormente comentado con la Ronda Este en el enlace con la A-13, a través del polígono industrial Cantabria. El vial, analizado en el "Estudio Informativo de nuevos viales al Norte de la Ciudad. Vial de conexión avenidas Sonsierra y Mendavia", consiste en un primer tramo de nueva construcción entre la N-111a y la actual LR-131 y la remodelación de la citada carretera desde las faldas del Monte Cantabria hasta el polígono industrial del mismo nombre.

Se trata de una propuesta muy interesante pues supondría una clara mejora para los tráficos entre el puente Sagasta y las zonas industriales del norte de Logroño y, por otro lado, liberaría la ribera del río en su margen izquierda en toda la zona del Cementerio y el Pozo Cubillas, con un claro potencial de mejora de toda esta zona como área de esparcimiento, entrada del Camino de Santiago a Logroño, entorno del Monte Cantabria y su puesta en valor, etc.

Es importante hacer notar la implicación del Gobierno de La Rioja, por afectar al trazado de su carretera LR-131, actualmente bajo su gestión.

3.3. ÁMBITO URBANO

En este ámbito, el Plan de Infraestructura Viaria estudia las actuaciones de menor escala que pretenden resolver las dificultades localizadas y las conexiones de los viales de superior rango antes analizados.

3.3.1. Quinto Puente sobre el Ebro

Es una apuesta interesante del actual PIVL, pues permitiría la apertura de una nueva conexión entre el centro urbano y la margen izquierda del río Ebro, siguiendo la alineación de la calle San Millán, junto al Palacio de Congresos y reduciendo el tráfico por el puente de Piedra. Su correlación con el anteriormente analizado Vial Norte Ctra. de Pamplona (apartado 2.2.7) es evidente y se deberían acometer ambas actuaciones con la oportuna coordinación física y temporal.

3.3.2. Vial Este Los Lirios – Barrio de La Estrella

Esta propuesta del PIVL se ha ejecutado ya y además de resolver una conexión entre ambos barrios, aliviando de esta manera el tráfico en la A-13, cierra un anillo importante que comunica desde el Paseo del Prior hasta la calle Piqueras, con importantes derivaciones hacia avenida de Aragón y Lobete.

3.3.3. Nuevas conexiones al Hospital San Pedro

Estas nuevas conexiones en el entorno del Hospital consistían en el vial Los Lirios – La Estrella anteriormente comentado, el nuevo puente de la variante de la LR-250 sobre el Iregua y un nuevo vial norte-sur siguiendo la alineación de la calle Arquitectos Álamo y Ceballos que facilite la conexión de los Distribuidores Sur y otro acceso al hospital distinto del de la calle Piqueras. Los dos primeros se encuentran ya en servicio y, en cuanto al vial norte-sur, se ha construido el que se alinea con la calle Pedregales, que resuelve ya satisfactoriamente el pretendido nuevo acceso al complejo hospitalario.

3.3.4. Adaptación urbana de la Ronda Sur

Con el cambio de funcionalidad que se pretende para la actual LO-20 tras la apertura de la A-68 como futura circunvalación sur de la ciudad, propone el PIVL una integración urbana de esta vía en dos frentes: la mejora medioambiental de las zonas verdes colindantes con la futura ronda y el rebaje de su trazado en alzado hasta su total soterramiento.

Son éstas sin duda ideas sobre las que hay que reflexionar, intentando la propuesta de soluciones acordes con la dimensión de la actuación y la finalidad a proponer para las superficies que pueden

crearse tras la depresión descrita, no siempre acertadamente resueltas.

3.3.5. Ejecución de glorietas

El Plan de Infraestructuras de 2005 proponía la construcción de tres glorietas, dispuestas en las calles Nevera, Estambreira y Piqueras. A día de hoy las dos primeras se encuentran ejecutadas, mientras que la tercera se encuentra señalizada y balizada con elementos provisionales de plástico. Esta situación debiera ser solventada a corto plazo a la vez que la inminente finalización de la urbanización del entorno de la estación de ferrocarril.

3.3.6. Conexiones para una mejor accesibilidad

Son una serie de actuaciones que el PIVL proponía. Algunas de ellas se encuentran ya realizadas:

- Conexión de avenida Lobete con Los Lirios con un paso inferior bajo la A-13
- Pasos bajo la N-111 conectando los sectores de Fardachón, La Cava, Riomayor y La Guindalera.
- Accesos provisionales al Hospital de San Pedro.

Otras, como la conexión de Valdegastea con el Camino de Fuenmayor se han resuelto con la urbanización del sector. Por último, la conexión del puente de La Ribera con Avenida de Mendavia se ha tratado en otro apartado (2.2.7.).

4. ESTADO ACTUAL DE LAS INFRAESTRUCTURAS

Ya se ha explicado en la Introducción a este documento que uno de los pilares básicos para la redacción del nuevo Plan de Infraestructuras 2013-2025 es el reconocimiento del estado actual de las mismas. En este documento se considerarán como infraestructuras actuales aquellas que se encuentran en obras en el momento de redacción (2012).

4.1. RED DE CARRETERAS ESTATALES

Se trata de la red gestionada por el Ministerio de Fomento a través de su Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja. Se incluyen en ella las carreteras más importantes para el tráfico interurbano, principalmente de conexión con los núcleos poblacionales más importantes del entorno geográfico y con los grandes corredores del transporte nacional.

Atendiendo preferentemente a su funcionalidad que a su diferente nomenclatura, por el término municipal de Logroño transitan los siguientes corredores de carreteras estatales:

- Corredor Oeste-Este, compuesto por las carreteras **A-12**, **LO-20** y **N-232**. Recorre el término en su práctica totalidad, siguiendo esta orientación. A excepción de la N-232, cuenta con sección de autovía, con dos calzadas separadas de dos carriles principales cada una, si bien en el tramo urbano de la LO-20, coexisten con numerosos carriles adicionales y vías de servicio paralelas. El tramo de la N-232, con sección de carretera convencional, se encuentra en la actualidad en obras, realizando su conexión con la autovía de Pamplona y su conversión en autovía, previendo su finalización y puesta en servicio para el año 2015.

En los planes del Ministerio se encuentra la liberalización de la autopista AP-68 y su conversión en nueva circunvalación de Logroño tras un profundo proceso de transformación (construcción de un tercer carril por sentido, creación de nuevos enlaces, transformación de los existentes, etc.). En dicho momento, estas carreteras perderán una porción importante de los tráficos de paso por Logroño y se convertirán en ronda urbana, pudiéndose entrever en tal caso, la intención de Fomento de transferir sus competencias al Ayuntamiento de Logroño.

Esta eventual transferencia posibilita la transformación del corredor en una ronda municipal, para la que pueden proyectarse actuaciones que mejoren su integración urbana. No obstante, no debe olvidarse que una transferencia de este tipo lleva consigo la asunción para las arcas municipales de una importante partida presupuestaria destinada a la conservación de una vía de comunicación de esta magnitud. Las cifras facilitadas por la Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja como estimación del coste de conservación y mantenimiento de la infraestructura de la LO-20 es de 430.000 €/año.

La planificación ministerial para la autovía A-68 en La Rioja alcanza el horizonte de 2024. No creemos, por tanto, que el Plan de Infraestructuras 2013-2025 deba recoger ninguna actuación municipal en este corredor. Sí en cambio pueden proponerse algunas mejoras para mejorar las conexiones entre la circunvalación y la red urbana, tanto en el sentido del tráfico rodado como peatonal. La remodelación del **nudo con la calle Portillejo** (Nudo Alcampo) o la construcción de **pasarelas peatonales** en El Arco (**Pasarela del Camino**, en el **nudo de La Estrella** para facilitar los tránsitos hacia el complejo hospitalario San Pedro o en el **Sector de Los Lirios**, a la altura del Seminario, son algunas de ellas.

- Autovía A-13. Es la “antigua” carretera de Pamplona, calificada así por la reciente construcción de la Autovía del Camino, que ha captado la práctica totalidad del tráfico hacia Navarra y aún mejorará más su funcionalidad tras la próxima conexión con la A-12 y la A-68. Se pueden distinguir en ella dos tramos, separados por el enlace con la LR-131. En el tramo sur, que enlaza con Logroño, el tráfico es muy intenso y afectado por la variación horaria que representan las horas punta de entrada y salida del trabajo en los polígonos industriales. El tramo Norte es el que más tráfico ha perdido por la circunstancia apuntada, dando en la actualidad la impresión de carretera sobredimensionada. No obstante, la apertura del nuevo polígono industrial Las Cañas dará un nuevo impulso al tráfico de esta carretera. No se prevé en este Plan de Infraestructuras ninguna actuación sobre esta carretera.
- Autopista AP-68. Ya se ha comentado anteriormente la previsión que el Ministerio de Fomento tiene respecto a su liberalización en el entorno de Logroño y su conversión en nueva carretera de circunvalación. Esta planificación prevé con horizonte en el año 2024 la construcción del tercer carril por sentido y la configuración del actual enlace. A pesar del trascendental cambio que representan estas actuaciones para el área metropolitana, las repercusiones más importantes afectarán a los municipios colindantes de Lardero y Villamediana.

- **Carretera N-111.** Es la carretera de Soria y Madrid y la conexión con la autopista AP-68. En los últimos años está siendo asediada por el crecimiento urbano de los sectores situados al sur de Logroño y Lardero. Aún así, en el término de Logroño mantiene su configuración de carretera sin otras conexiones que sus nudos extremos, impidiendo que los accesos a la capital desde el sur pueda diversificarse antes de su llegada a la circunvalación LO-20. La remodelación que prevé el Ministerio de Fomento tras la liberalización de la AP-68 y su conversión en A-68 incluye la remodelación del enlace de la autopista y la posibilidad de conexión, tanto con la Calleja Vieja hacia el Este como con futuros viales que se extiendan por el Oeste. Esta posibilidad mejorará de forma importante la accesibilidad de Logroño, debiendo por tanto preverse las reservas de espacio para su continuidad en la trama urbana.
- **Carretera N-232a.** La carretera N-232a, que discurre alternativamente por terrenos riojanos y alaveses, mantiene la titularidad estatal en un tramo de 1300 m, exactamente desde el P.K. 2 hasta el límite de provincia, habiéndose transferido hasta ese punto al ayuntamiento logroñés. Esta aparente incoherencia debiera corregirse mediante el traspaso de sus competencias al municipio, lo que tiene previsto la Demarcación en un futuro próximo. De cualquier modo, no se prevé ninguna actuación para este tramo distinta de las que requieran los desarrollos de sectores urbanísticos en los terrenos colindantes.

4.2. RED DE CARRETERAS AUTONÓMICAS

Son las carreteras pertenecientes a la Dirección de Obras Públicas y Transportes de la Consejería de Obras Públicas, Política Local y Territorial del Gobierno de La Rioja. Facilitan el tráfico entre la capital y las localidades de su entorno, principalmente con las que se encuentran dentro del área metropolitana de Logroño.

- **Carretera LR-131.** Comienza en la glorieta del Puente de Piedra y finaliza en el límite de provincia de Navarra, siempre en la margen izquierda del Ebro. Hasta el polígono de Cantabria es una carretera convencional de dos carriles, que se duplican hasta el enlace de la A-13 y, a partir de este punto, tiene calzadas separadas con sus nudos resueltos mediante glorietas. El primer tramo, que discurre entre el río, el cementerio y el Monte Cantabria, es el que se encuentra en peores condiciones de trazado y firme, necesitando alguna solución que aumente su capacidad y ofrezca continuidad a la avenida Sonsierra.
- **Carretera LR-443 (Calle Piqueras).** Antes de la construcción de la variante de la carretera LR-250 con el nuevo puente sobre el río Iregua y la entrada a Logroño por el sur del Hospital San Pedro, la carretera

discurría por la calle Piqueras, con comienzo en la avenida Lobete, antes del paso inferior bajo la vía del tren. Tras la puesta en servicio de la variante y la transformación que ha supuesto la integración del ferrocarril en Logroño, con supresión del paso inferior incluida, esta calle, totalmente consolidada urbanísticamente, no tiene ningún sentido que permanezca bajo la tutela del Gobierno de La Rioja, por lo que debiera transferirse al ayuntamiento hasta el límite con el municipio de Villamediana.

- **Carretera LR-250 (Variante).** La variante construida de esta carretera, ya mencionada en el apartado anterior, tiene un pequeño tramo en terrenos logroñeses, concretamente desde la glorieta situada al sur del Hospital San Pedro hasta el camino de la Ribaza. La carretera es reciente, con sección autovía. Aun sin pertenecer al término de Logroño, sí debe apuntarse aquí la escasa capacidad que ofrece esta carretera en el tramo comprendido entre la glorieta de Puente Madre y Villamediana, por lo que debiera proyectarse alguna actuación que mejorara esta situación.
- **Carretera LR-252.** Es la carretera de Oyón, desde la intersección con la carretera de Viana hasta el límite de provincia de Álava. Tiene características de carretera convencional y en ella se prevé la conexión del proyectado polígono industrial de Valparaiso.
- **Carretera LR-441.** Se trata de la carretera que une el centro urbano de Logroño con el barrio de El Cortijo. A medida que pasa el tiempo los terrenos colindantes se van urbanizando y la carretera pierde su función para transformarse en vía urbana. El Gobierno de La Rioja tiene prevista su transferencia al ayuntamiento, momento en el que se deberá estudiar su conversión en vía urbana.
- **Puente de Hierro.** Originariamente este puente pertenecía al Estado y fue transferido a la Comunidad Autónoma, quien realizó unas importantes obras de rehabilitación. En la actualidad es un recorrido cuya gestión por parte del gobierno regional no tiene ninguna justificación.

4.3. RED MUNICIPAL PRINCIPAL

Incluimos en esta denominación los viales municipales con "alta capacidad", definiendo éstos como los que tienen más de un carril por sentido de circulación. Logroño posee una bien diseñada red de este tipo, conectada con los principales centros de atracción de tráfico y con los viales de rango supramunicipal, por otra

parte continuamente ampliada en las urbanizaciones de los nuevos sectores urbanísticos. Única, y lógicamente, el casco antiguo, comprendido entre el río Ebro, avenida de La Paz y Gran Vía queda desatendido de esta red.

A pesar de ello, existen algunas carencias en esta red, desconectada o interrumpida en algunos puntos, enumerados sucintamente a continuación:

- **Avenidas Sonsierra y Mendavia.** La actual conexión de estas dos avenidas se realiza a través de la carretera de Mendavia (LR-131) entre la carretera de Viana y el polígono de Cantabria.
- **Quinto puente sobre el Ebro.** La conexión del vial anterior con la calle de San Millán supondría una importante mejora para la conexión de ambos márgenes del río, sobre todo con vistas a las conexiones del casco urbano con las zonas industriales de la margen izquierda.
- **Calle Portillejo y Puente de Sagasta.** Interrumpido por la vía del ferrocarril, este vial, configurado en el sector Camino de Fuenmayor, aliviaría en gran medida el tráfico de la avenida de Burgos.
- **Calle Fuenmayor (Valdegastea) con Carmen Medrano y Gonzalo de Berceo.** La situación es similar a la anterior. Es un vial que se cruza con aquél y pertenece al mismo sector urbanístico. Para su diseño se requiere conocer la transformación prevista para el ferrocarril en la zona del barrio El Cubo.
- **Avenida de la Sierra.** Se encuentra interrumpida entre la calle Sequoias y la Calleja Vieja.
- **Prolongación de la calle La Cava hasta el futuro enlace de la A-68.** Consistirá en el eje principal de articulación de la zona sur de Logroño situada al oeste de la N-111 y una importante reducción del tráfico en esta última vía.
- **Entorno del PERI Ferrocarril.** Las actuaciones de integración del ferrocarril en el entorno de la estación requieren la formación de la nueva calle Miguel Delibes, al sur del trazado ferroviario, conectando Vara de Rey con la calle Piquete. Con este mismo motivo, la calle Piqueras, una vez eliminado el cruce bajo la vía, debe tener continuidad con Piquete.
- **Calle Piqueras.** Esta calle necesita una remodelación en el tramo comprendido entre Piquete y la Circunvalación Sur de Logroño, dada la importancia que adquiere tras la apertura de las nuevas calles alrededor de la estación del ferrocarril.
- **Segunda fase de los distribuidores Sur.** Ya construida la primera, y hasta que se decida conectar con avenida Madrid a la altura de las calles Clavijo y Sequoias, se aprecia una falta de continuidad con Calleja Vieja (en busca del futuro enlace con la A-68) y con Gustavo Adolfo Bécquer para mejorar la permeabilidad de la Circunvalación.

- **Unión de la calle Tejeras con el nudo de El Arco.** La ampliación del enlace de El Arco con un nuevo vial hacia el Sur es una de las escasas posibilidades que tiene la circunvalación LO-20 de mejorar su conectividad con la trama urbana.

4.4. RED MUNICIPAL SECUNDARIA

Englobamos en esta denominación al resto de viales municipales no incluidos en la red principal. Así mismo, se tratarán en este apartado las actuaciones “menores”, a pesar de que puedan afectar a viales calificados como principales. Los problemas o carencias detectados en esta red se encuentran lógicamente en suelo urbano consolidado y son de menor trascendencia.

- **Intersección de Vara de Rey con Pérez Galdós, Pío XII y avenida España.** Se trata de una intersección complicada por el número e importancia de los viales que acceden a ella. Procede realizar un estudio de tráfico en el entorno, que puede afectar además a la circulación de otras calles, como San Antón. La tipología de intersección, los movimientos y giros permitidos y la disposición de aparcamientos y flujos peatonales deben ser las principales facetas a tener en cuenta en dicho estudio.
- **Intersección de las avenidas Colón y La Paz.** La configuración de avenida La Paz, con sección de bulevar, así como los distintos movimientos peatonales y de tráfico rodado, complican este nudo, cuya remodelación se propone acometer.
- **Construcción de glorietas en avenida Lope de Vega y Vía de servicio Sur.** Se requiere mejorar las intersecciones actuales en estos dos puntos, enfrentados a ambos lados de la Circunvalación, para facilitar los flujos de tráfico provenientes de la variante de la LR-250, hospital San Pedro y la segunda fase de los Distribuidores Sur.
- **Glorieta en la calle Tirso de Molina.** Al final de esta calle, junto a la vía recién soterrada, se encuentra un nudo desde el que se accede a Lobete y a un ramal del enlace de La Estrella, con unos trenzados no bien resueltos.
- **Glorieta en las calles Manuel de Falla y Prado Viejo.** Se trata de una intersección en la que el tráfico ha aumentado considerablemente por la construcción de centros comerciales. Esta circunstancia, unida a la escasa visibilidad repercute en la seguridad vial.

- Intersección de las calles República Argentina y Duques de Najera. Se trata de una intersección en cruz con elevado tráfico rodado y peatonal. Se estima conveniente un estudio pormenorizado que analice la forma de reducir su conflictividad mediante la supresión de algunos de sus movimientos o su remodelación.
- Accesos a Varea y La Portalada desde Avenida de Aragón. La transferencia de la antigua N-232 al Ayuntamiento de Logroño y el traslado de su tráfico hacia la circunvalación provoca que el nudo de acceso de la actual Avenida de Aragón hacia el barrio de Varea y el Polígono Industrial La Portalada queda con una configuración inadecuada para sus nuevas características y funciones.
- Pasarela sobre el Ebro entre La Ribera y el Pozo Cubillas. Completaría la transformación de la zona de la margen izquierda del Ebro situada entre éste y la actual LR-131, cuyo desplazamiento se prevé en otro apartado. De esta forma se crearía una nueva zona de recreo cuya conexión con la margen contraria del río se entiende conveniente.
- Pasarela entre el Cubo y Las Norias. Situada en el punto medio entre el puente Sagasta y la pasarela del parque del Ebro parece la ubicación idónea para facilitar el acceso peatonal y ciclista a las zonas deportivas de Las Norias y la Hípica.
- Vial subterráneo en la calle Norte. Pretende facilitar la conexión entre el casco antiguo de Logroño y el Parque del Ebro, facilitando además la puesta en valor de los yacimientos situados en Valbuena.

- Actuaciones pendientes de estudios técnicos. Son las que requieren la redacción de estudios o análisis previos (viabilidad, tráfico, coste-beneficio, ...) que determinen su idoneidad, así como el momento de acometerse.

La estimación realizada para la valoración económica (sin I.V.A.) de todas las actuaciones presentadas alcanza la cifra de **58.775.000 Euros**.

5. PROPUESTAS DEL PLAN DE INFRAESTRUCTURAS 2013-2025

A continuación se presentan las fichas individualizadas de las actuaciones que se incluyen en el Plan de Infraestructuras de la Ciudad de Logroño 2013-2025.

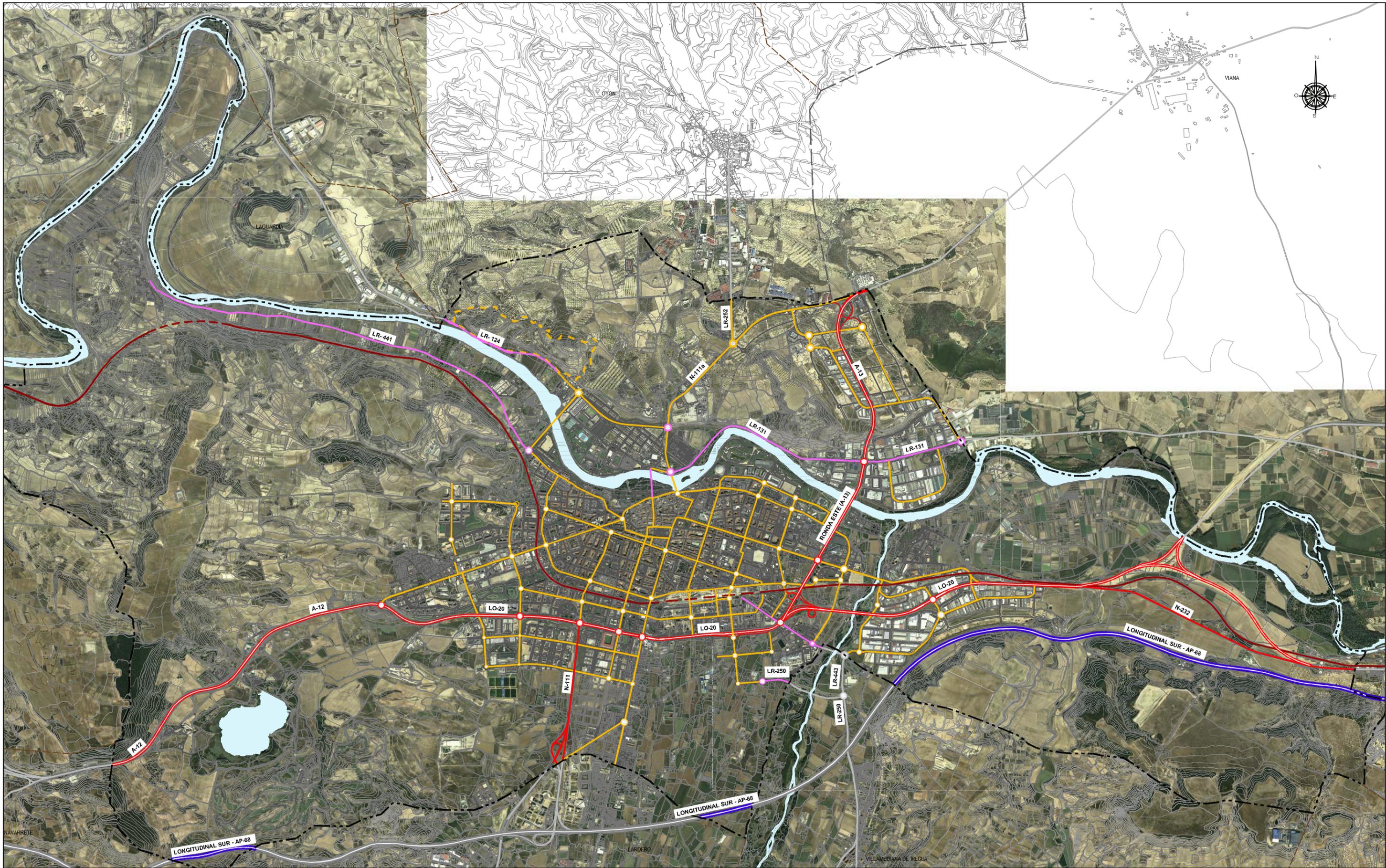
Su presentación y numeración no responden a una ordenación o a algún tipo de prioridad. Éstas se proponen en el cuadro de "Programación de las Actuaciones" incluido al final del documento.

En dicha programación se han clasificado las actuaciones en tres grupos:

- Actuaciones prioritarias. Aquéllas que se consideran más importantes, ya sea por su propia significación o por facilitar la consecución de otras.
- Actuaciones adecuadas. Son las actuaciones que en el momento de redacción no se consideran urgentes, aunque podrán llegar a serlo durante el periodo.

PLAN DE INFRAESTRUCTURAS 2013-2025 DE LA CIUDAD DE LOGROÑO

PLANOS

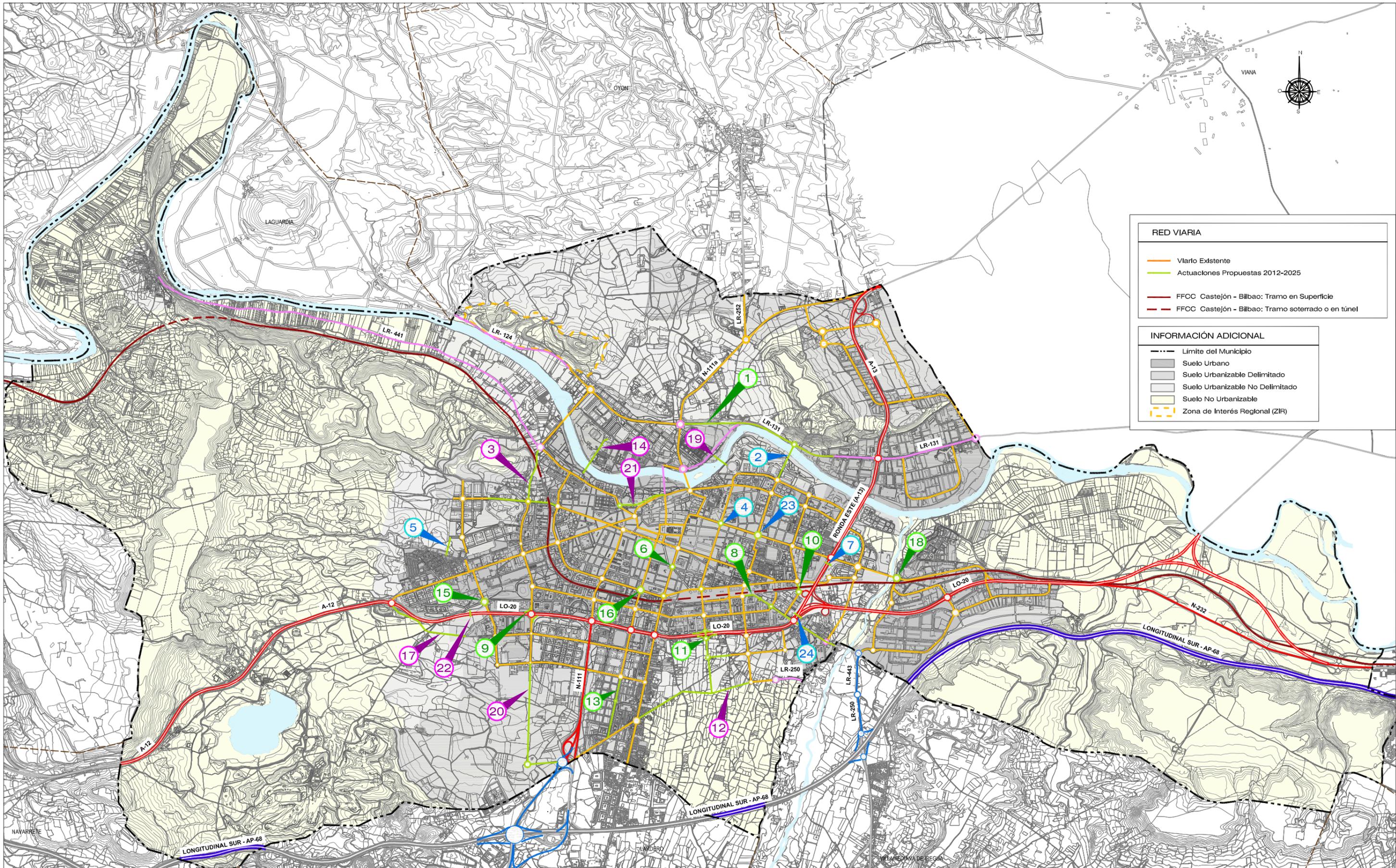


RED VIARIA EXISTENTE	
	Autopista Peaje AP-68
	Autovías
	Autovías en Ejecución
	Carretera Nacional
	Carretera Autonómica
	Viarío Local
	Trazado Autopista Peaje AP-68 exterior al Municipio
	Resto de Viario Exterior al Municipio
	Resto de Viario Exterior al Municipio en ejecución

RED FERROVIARIA EXISTENTE	
	FFCC Castejón - Bilbao: Tramo en Superficie
	FFCC Castejón - Bilbao: Tramo soterrado o en túnel

INFORMACIÓN ADICIONAL	
	Límite del Municipio
	Suelo Urbano
	Suelo Urbanizable Delimitado
	Suelo Urbanizable No Delimitado
	Suelo No Urbanizable
	Zona de Interés Regional (ZIR)

 PLAN DE INFRAESTRUCTURAS 2013-2025 DE LA CIUDAD DE LOGROÑO	
PLANO DE ESTADO ACTUAL Y ACTUACIONES EN EJECUCIÓN	
ESCALA 1:140.000	JUNIO 2013



RED VIARIA

- Viario Existente
- Actuaciones Propuestas 2012-2025
- FFCC Castejón - Bilbao: Tramo en Superficie
- FFCC Castejón - Bilbao: Tramo soterrado o en túnel

INFORMACIÓN ADICIONAL

- Límite del Municipio
- Suelo Urbano
- Suelo Urbanizable Delimitado
- Suelo Urbanizable No Delimitado
- Suelo No Urbanizable
- Zona de Interés Regional (ZIR)

PROPUESTAS DEL PLAN 2013 - 2025

- | | | | |
|---|---|--|--|
| 1 CONEXIÓN CTRA. DE NAVARRA CON AVDA. MENDAVIA | 7 PASARELA PEATONAL EN LOS LIROS | 13 AVENIDA DE LA SIERRA | 19 PASARELA ENTRE LA RIBERA Y EL CEMENTERIO |
| 2 QUINTO PUNTE SOBRE EL RÍO EBRO | 8 CONEX. PIQUETE-PIQUERAS Y URBANIZACIÓN PIQUERAS | 14 PASARELA ENTRE EL CUBO Y LAS NORIAS | 20 CONEXIÓN DEL ENLACE DE LA A-68 CON LA CALLE LA CAVA |
| 3 CON. PORTILLEJO-PTE SAGASTA Y FUENMAYOR-G. BERCEO | 9 AMPLIACIÓN ENLACE LO-20 (NUDO ALCAMPO) | 15 GLORIETA EN MANUEL DE FALLA Y PRADO VIEJO | 21 TÚNEL DE LA CALLE NORTE |
| 4 GLORIETA EN AVDA. LA PAZ CON Y LA CALLE COLÓN | 10 GLOR. TIRSO DE MOLINA Y AMPLIACIÓN DEL PUENTE | 16 GLORIETA EN REP. ARGENTINA Y DUQUES DE NÁJERA | 22 PASARELA DEL CAMINO |
| 5 CONEXIÓN DE LAS CALLES BANASTEROS Y ALEMANIA | 11 GLOR. EN BECQUER - LOPE DE VEGA Y CIRCUNVALACIÓN | 17 NUEVO VIAL ENTRE LA CALLE TEJERAS Y EL ARCO | 23 GLORIETA EN AVDA. LA PAZ Y CALLE S. MILLÁN |
| 6 GLORIETA EN AVDAS. VARA DE REY Y PIO XII | 12 DISTRIBUIDORES SUR Y CALLEJA VIEJA | 18 ACCESOS A VAREA DESDE AVDA. ARAGÓN | 24 PASARELA PEATONAL EN LA ESTRELLA |

- (N) ACTUACIONES PRIORITARIAS
- (N) ACTUACIONES ADECUADAS
- (N) ACTUACIONES PENDIENTES DE ESTUDIOS TÉCNICOS

PLAN DE INFRAESTRUCTURAS 2013-2025 DE LA CIUDAD DE LOGROÑO

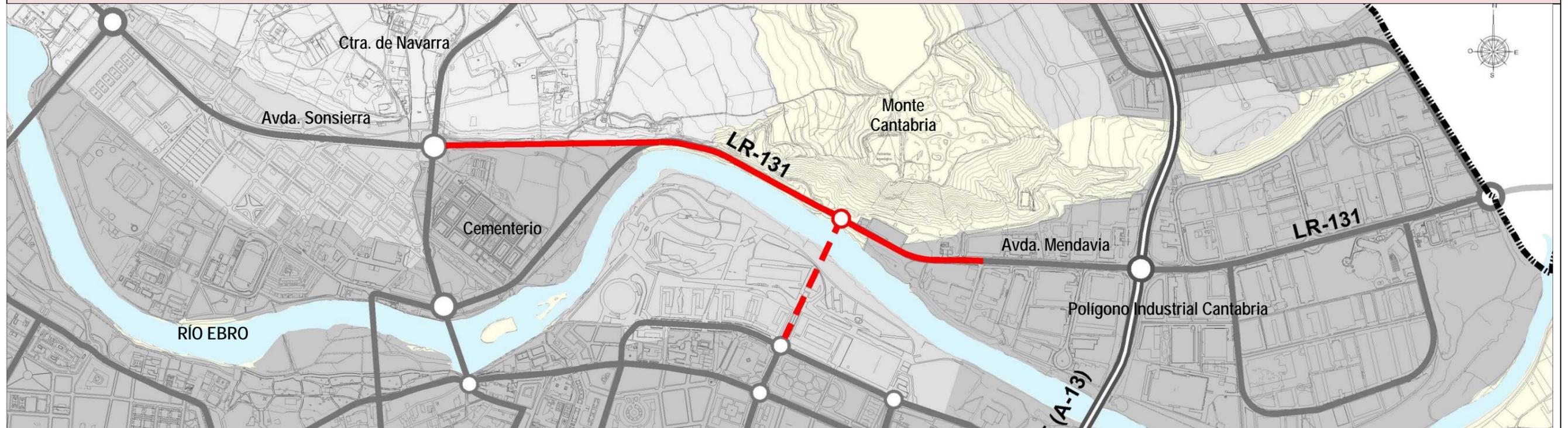
PLANO DE PROPUESTAS

ESCALA 1:40.000 JUNIO 2013

PLAN DE INFRAESTRUCTURAS 2013-2025 DE LA CIUDAD DE LOGROÑO

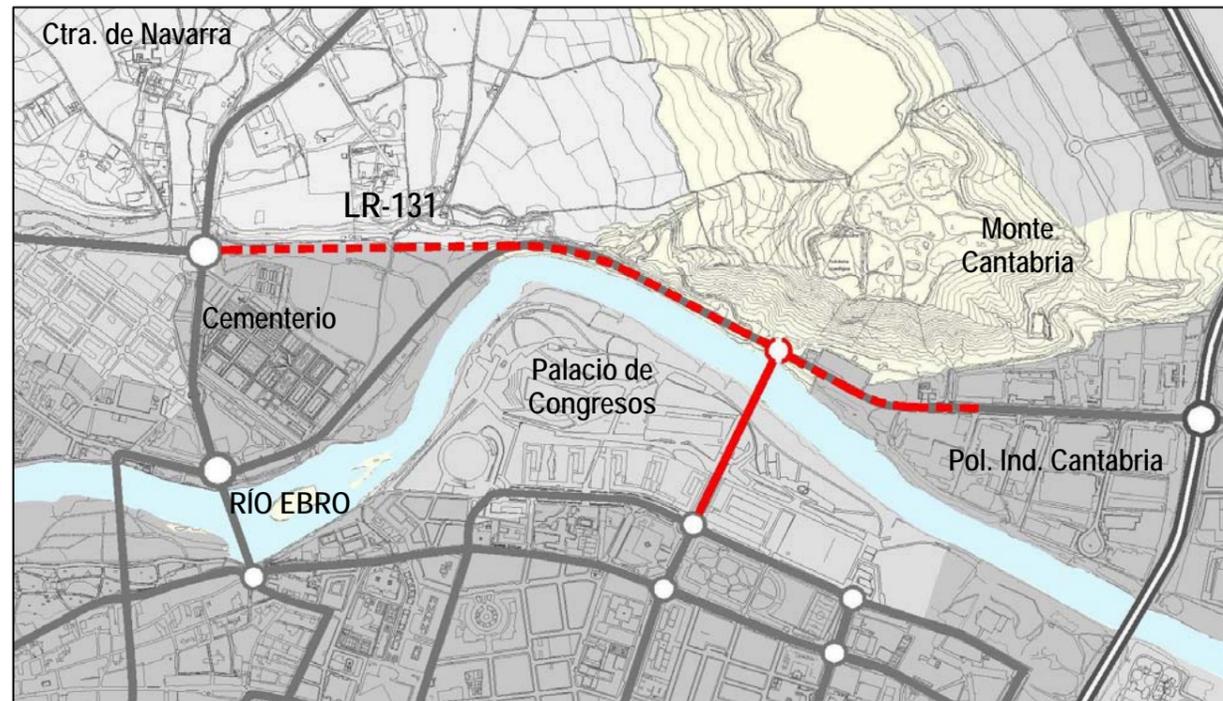
FICHAS INDIVIDUALIZADAS DE LAS ACTUACIONES

1. CONEXIÓN DE LAS AVENIDAS SONSIERRA Y MENDAVIA



TIPO DE ACTUACIÓN	Construcción de nuevo vial y acondicionamiento del existente	<p>El vial de conexión entre las avenidas Sónsierra y Mendavia comienza en la glorieta existente en el sector El Campillo y debe discurrir por el norte del cementerio hasta encontrar la carretera de Mendavia (LR-131), en el Polígono Industrial de Cantabria.</p> <p>El objeto del nuevo vial es descongestionar el tráfico que se produce en la LR-131, entre el Puente de Piedra y el polígono Cantabria que, sobre todo en las horas punta, provoca un tráfico muy lento y numerosas retenciones. Para aumentar la capacidad de esta vía se pretende una sección con doble calzada y dos carriles por sentido.</p> <p>La competencia para su construcción será en todo caso compartida entre el Ayuntamiento de Logroño y el Gobierno de La Rioja, administración que gestiona la actual carretera LR-131.</p> <p>La solución propuesta deberá cumplir con varios condicionantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Debe intentar alejarse del Barranco de Oyón, previendo su modificación y restitución. • Resolverá el cruce con el Camino de Santiago, teniendo en cuenta sus funciones de ruta jacobea y de camino de servicio a las fincas. Se considerarán las disposiciones del Plan Especial de protección, recuperación y revitalización del Camino de Santiago en La Rioja. • Intentará conservar el Monte de Cantabria en su integridad, afectando lo menos posible al entorno natural y paisajístico. • Considerará la conexión con el 5º puente sobre el Ebro en la margen izquierda del río.
LONGITUD	1900 m	
OTRAS CARACTERÍSTICAS	<p>Vial con calzadas separadas y aceras</p> <p>Necesidad de estructuras de contención junto al Monte Cantabria y en el río Ebro</p> <p>Prever conexión con el quinto puente sobre el Ebro</p> <p>Especial atención al tratamiento del Camino de Santiago</p>	
SITUACION ACTUAL	Redactado Estudio Informativo	
TRÁMITES PREVIOS	<p>Redacción de proyecto constructivo</p> <p>Son necesarias expropiaciones</p>	
IMPORTE APROXIMADO	5.200.000 €	
PLAZO DE EJECUCIÓN	14 meses	

2. QUINTO PUENTE SOBRE EL RÍO EBRO



TIPO DE ACTUACIÓN	Construcción de nuevo puente
LONGITUD	410 m
OTRAS CARACTERÍSTICAS	<p>Puente arco de 120 m de luz con tablero intermedio suspendido por péndolas</p> <p>Sección transversal formada por dos calzadas separadas y aceras peatonales</p> <p>Incluye glorieta en margen izquierda del Ebro para conexión con la LR-131</p> <p>Conecta en la calle S. Millán en la entrada a Riojaforum</p>
SITUACION ACTUAL	Redactado Proyecto constructivo (2004)
TRÁMITES PREVIOS	Revisión y actualización del proyecto constructivo
IMPORTE APROXIMADO	9.300.000 €
PLAZO DE EJECUCIÓN	22 meses

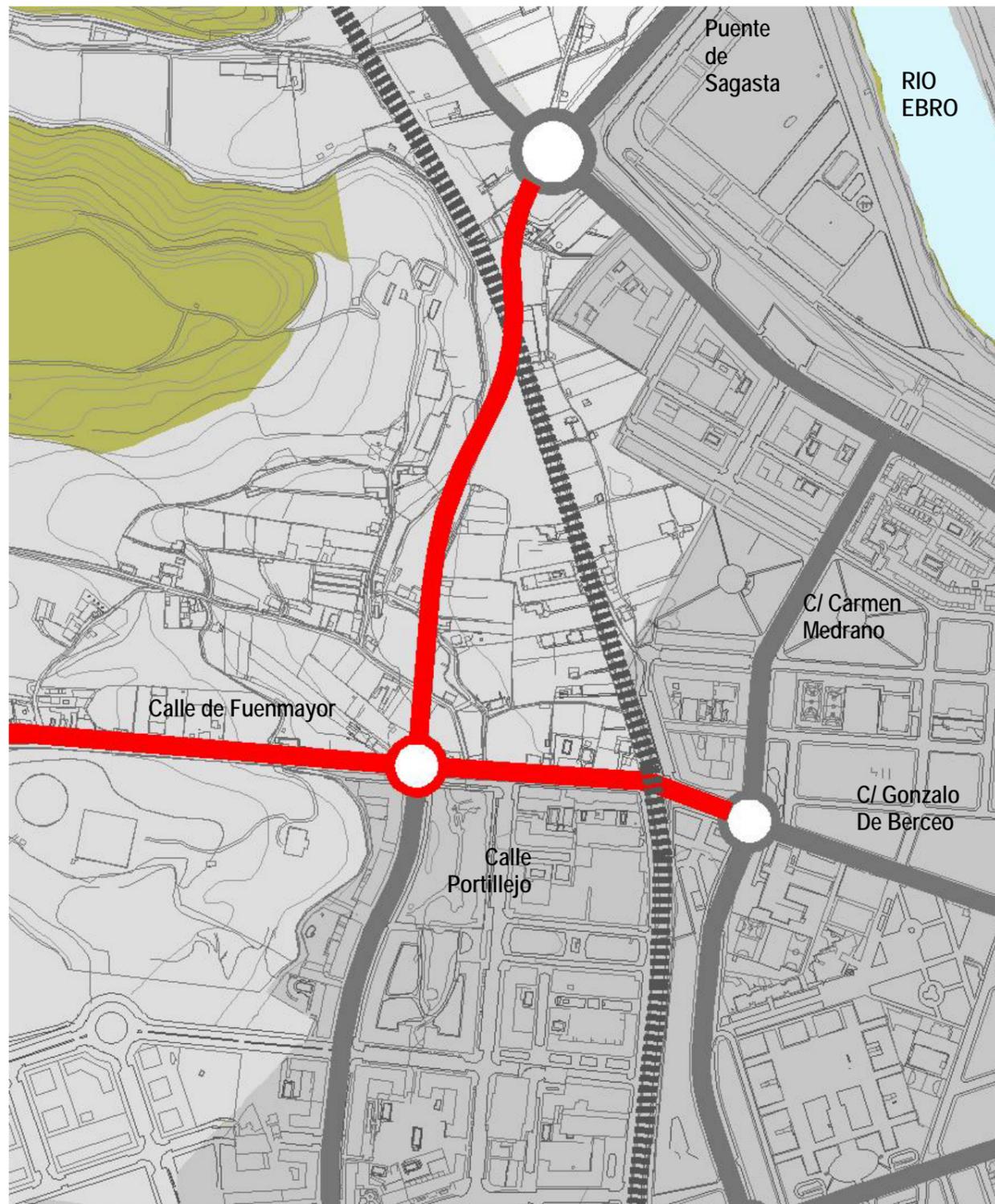
El nuevo puente sobre el Ebro se ubica en la prolongación de la calle San Millán, cruzando por encima del Parque de Santa Juliana y el río, hasta finalizar en la carretera LR-131, donde se ha previsto una conexión mediante glorieta circular.

Su proyecto constructivo se encuentra redactado, aunque requerirá una revisión para actualizar precios y normativa.

Debe garantizar:

- el acceso al Palacio de Congresos
- compaginar con el proyecto de conexión entre las avenidas Sonsierra y Mendavia en la margen izquierda del río.

3. CONEXIONES DE LA CALLE PORTILLEJO CON EL PUENTE SAGASTA Y FUENMAYOR CON GONZALO DE BERCEO



TIPO DE ACTUACIÓN	Construcción de nuevo vial
LONGITUD	Portillejo: 600 m. Fuenmayor: 800 m
OTRAS CARACTERISTICAS	Viales con calzadas separadas (dos carriles por sentido) y aceras Pertencientes ambos al viario del Sector "Camino de Fuenmayor" Interfiere con la 2ª Fase de la Integración del Ferrocarril en Logroño
SITUACION ACTUAL	Redactado Plan Parcial del Sector "Camino de Fuenmayor" En redacción Proyecto de Urbanización del Sector "Camino de Fuenmayor"
TRÁMITES PREVIOS	Redacción de proyecto constructivo
IMPORTE APROXIMADO	3.300.000 €
PLAZO DE EJECUCIÓN	18 meses

En la actualidad la falta de conexión entre las calles Fuenmayor y Portillejo a un lado de la vía, y Gonzalo de Berceo y el puente Sagasta al otro, obliga a que todas las comunicaciones entre ambos márgenes del trazado ferroviario se realicen a través de la avenida de Burgos, lo que supone un tráfico muy intenso en ésta y en la calle Carmen Medrano. Por otro lado, las conexiones del barrio de Valdegastea con el resto del municipio sólo se realizan a través de la calle Portillejo y, de nuevo, avenida de Burgos.

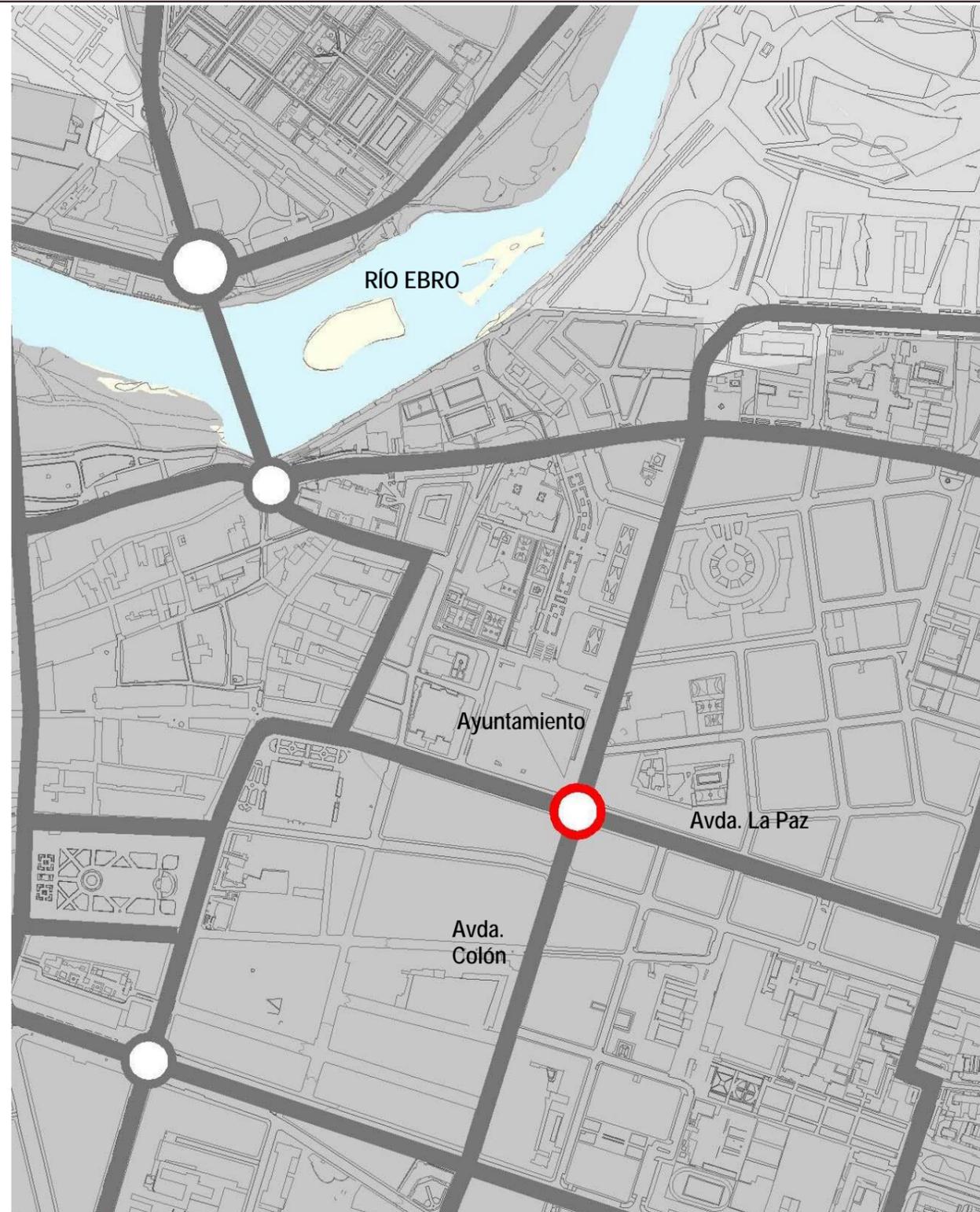
Estos viales se encuentran incluidos en el Sector "Camino de Fuenmayor", por lo que su construcción debiera recaer en los promotores del mismo. Ante la inactividad de este desarrollo se puede construir por parte del Ayuntamiento, repercutiendo su coste al futuro sector cuando éste definitivamente se desarrolle.

La sección transversal de la calle Portillejo tendrá las mismas características geométricas que la calle de la que es continuidad. En cuanto al vial Fuenmayor-Gonzalo de Berceo, debe estudiarse con detenimiento, teniendo en cuenta las diferentes dimensiones de ambas.

Para su definición y proyecto es necesario conocer con exactitud el trazado del ferrocarril en la segunda fase de su integración en Logroño.

La construcción deberá ser posterior a la modificación del trazado del ferrocarril

4. GLORIETA EN AVDA. DE LA PAZ Y CALLE COLÓN



TIPO DE ACTUACIÓN	Construcción de glorieta
SUPERFICIE	1.600 m ²
OTRAS CARACTERISTICAS	Elevados tráficos de vehículos, autobuses y peatonal Las distintas secciones transversales de las calles que confluyen son un factor fundamental para el diseño
SITUACION ACTUAL	Intersección en cruz ortogonal
TRÁMITES PREVIOS	Redacción de proyecto constructivo
IMPORTE APROXIMADO	650.000 €
PLAZO DE EJECUCIÓN	6 meses

La intersección entre la avenida de la Paz y la calle Colón tiene unas intensidades muy altas de tráfico, previendo su aumento con la nueva configuración del entorno de la estación del ferrocarril, que propone la calle Colón como una vía principal de conexión con el centro de la capital.

El tránsito peatonal es también muy importante en este entorno por la presencia del Ayuntamiento, centros escolares, etc.

Condicionantes importantes en el diseño de la glorieta serán:

- La sección transversal de la avenida de la Paz, con el bulevar peatonal central.
- La resolución de los tráficos peatonales

5. CONEXIÓN DE LAS CALLES BANASTEROS Y ALEMANIA



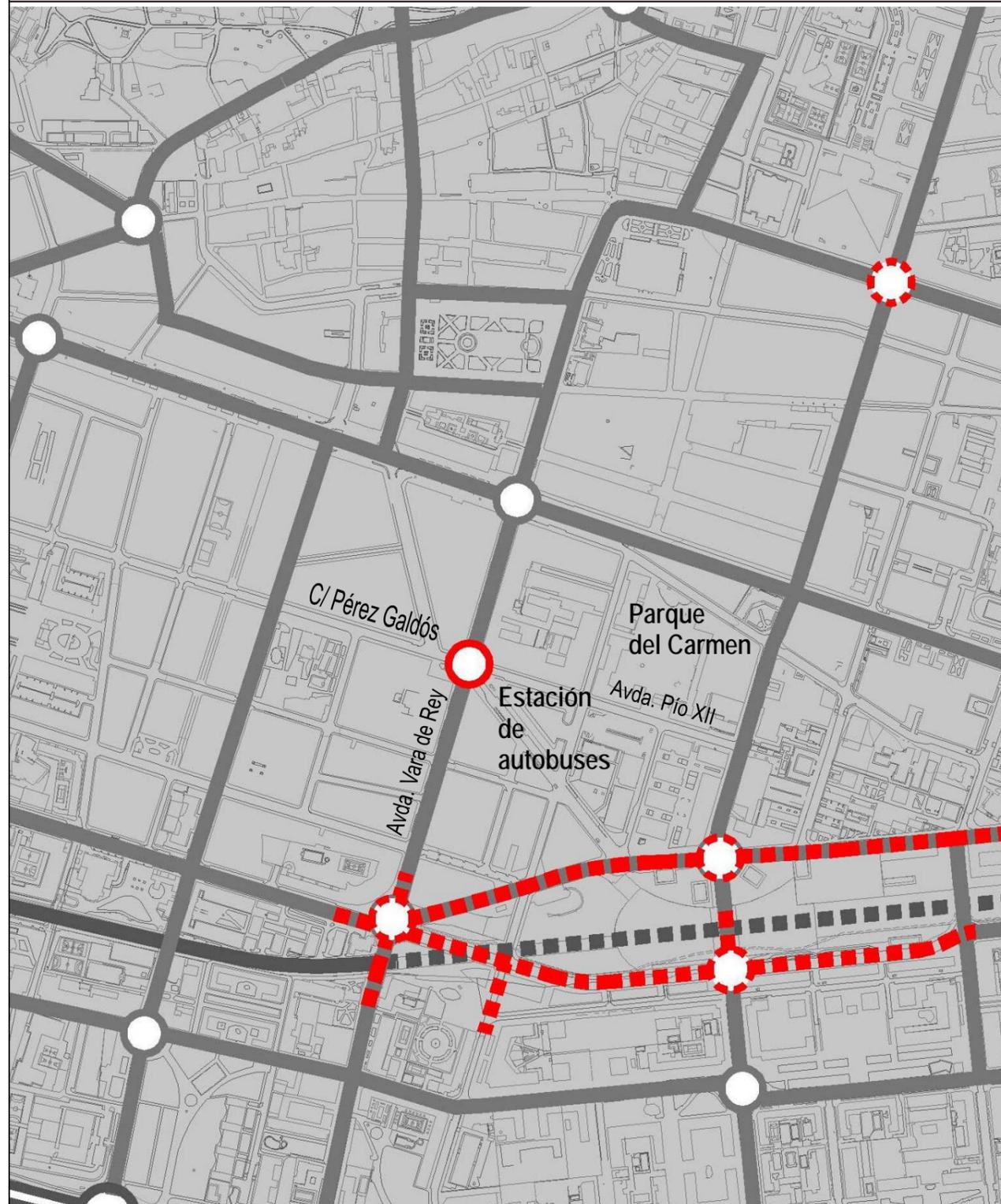
TIPO DE ACTUACIÓN	Prolongación de la calle Banasteros hasta la calle Alemania
LONGITUD	180 m
OTRAS CARACTERÍSTICAS	Vial de 15 m de anchura con calzada de dos carriles y aceras peatonales.
SITUACION ACTUAL	La calle Banasteros tiene una longitud de 40 m, con único acceso desde la calle Valdegastea, en una intersección con visibilidad muy restringida
TRÁMITES PREVIOS	Redacción de proyecto constructivo
IMPORTE APROXIMADO	500.000 €
PLAZO DE EJECUCIÓN	6 meses

Con la prolongación de la calle Banasteros hasta la calle Alemania se pretende proporcionar una nueva conexión del sector Valdegastea con el resto de Logroño, en este caso particular en su extremo oeste.

La calle Banasteros no es probablemente la mejor opción, pues su intersección con la calle Valdegastea dispone de muy poca visibilidad y capacidad. Sería más interesante, por ejemplo, buscar una salida a la intersección de las calles Toledo y Málaga, pero para ello se afectarían unos pabellones industriales.

De todas formas, aunque sólo sirva para facilitar los accesos al colegio, y en respuesta a las demandas de los vecinos a través de los presupuestos participativos, puede pensarse en un vial con carácter provisional, a la espera de desarrollar el planeamiento que transforme los terrenos industriales en residenciales y se puedan resolver definitivamente los accesos al barrio de Valdegastea.

6. GLORIETA EN AVDA. VARA DE REY CON AVDA. PÍO XII



TIPO DE ACTUACIÓN	Construcción de glorieta
SUPERFICIE	1.800 m ²
OTRAS CARACTERISTICAS	Elevados tráficos de vehículos, autobuses y peatonal
SITUACION ACTUAL	Intersección en cruz ortogonal entre Vara de Rey y Pío XII, con avenida de España en sentido oblicuo.
TRÁMITES PREVIOS	Redacción de proyecto constructivo con inclusión de estudio de tráfico del entorno
IMPORTE APROXIMADO	750.000 €
PLAZO DE EJECUCIÓN	6 meses

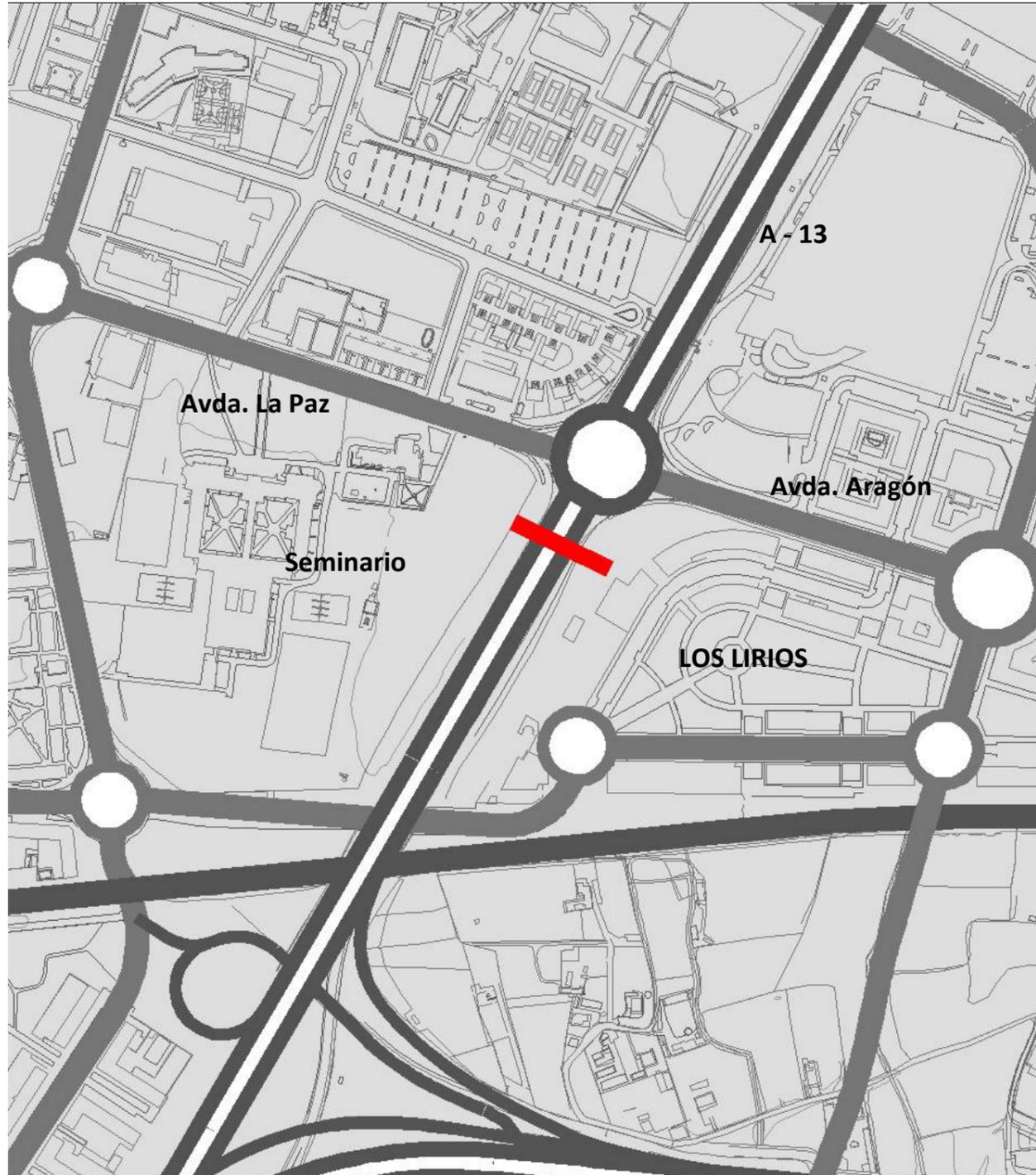
La intersección entre las calles Vara de Rey y Pérez Galdós es compleja por las elevadas intensidades de tráfico y la presencia de avenida de España en sentido oblicuo al resto de la trama viaria. Esta última, así como la avenida Pío XII, tienen un único sentido de circulación y en la actualidad no se permiten la totalidad de movimientos posibles.

Por otro lado, el previsto traslado de la estación de autobuses modificará las características del tráfico rodado en este entorno.

Por todo ello se estima necesario un estudio de tráfico de todo el entorno, que incluya las posibilidades de modificación de los sentidos de circulación en las avenidas de España y Pío XII y en la calle Pérez Galdós.

La creación de una glorieta facilitará la interconexión de estos viales. Afectará a la plaza Donantes de Sangre.

7. PASARELA PEATONAL SOBRE LA CIRCUNVALACIÓN EN LOS LIRIOS



TIPO DE ACTUACIÓN	Construcción de pasarela peatonal sobre la circunvalación
LONGITUD	Aprox. 70 m
OTRAS CARACTERISTICAS	La estructura salvará la circunvalación sin apoyos intermedios. Debe elevarse sobre los ramales laterales manteniendo los gálibos prescritos por la Instrucción de Carreteras
SITUACION ACTUAL	El tráfico peatonal se resuelve actualmente a través de pasos de peatones sin semaforizar en el lado sur de la glorieta del enlace y la pasarela existente al lado norte, que comunica con el Centro Comercial
TRÁMITES PREVIOS	Redacción de Estudio de Viabilidad y proyecto constructivo
IMPORTE APROXIMADO	1.900.000 €
PLAZO DE EJECUCIÓN	12 meses

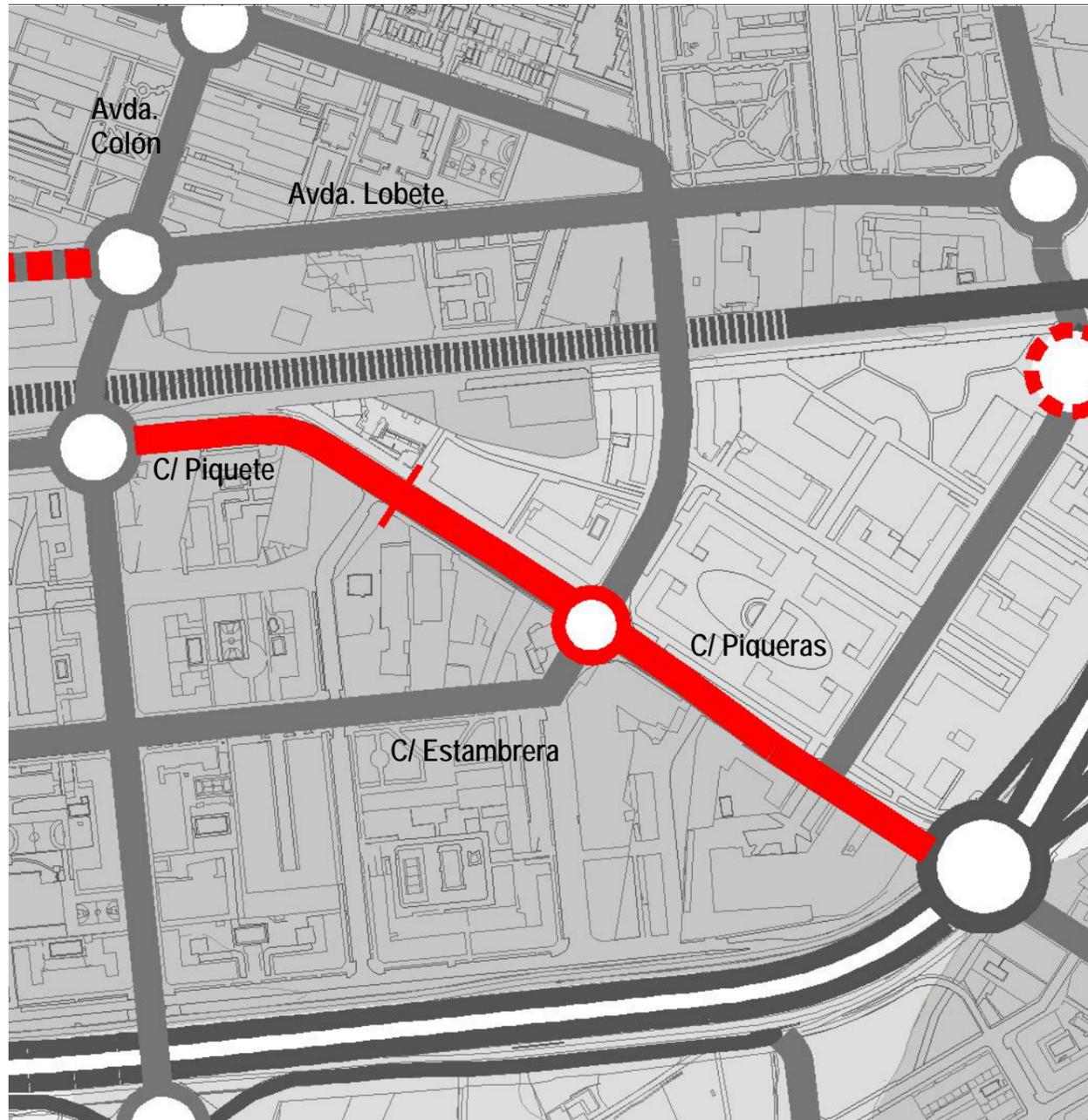
La propuesta de construcción de una pasarela peatonal sobre la circunvalación LO-20 uniendo la zona del Seminario con el barrio de Los Lirios complementaría a la ya existente al norte del enlace, más dirigida al centro comercial.

La conexión de la zona sur del enlace se realiza en la actualidad a través de pasos de peatones sin semaforizar en la glorieta superior, registrándose problemas de seguridad vial. Esta problemática ya debe ser objeto de un estudio con mayor profundidad, intentando reducir la accidentalidad a corto plazo a través de otras medidas de menor coste: semaforización, mejora de la señalización, iluminación, etc.

La solución pasarela no es sencilla, pues se requiere una importante elevación sobre los ramales del enlace. La escasez de terrenos disponibles, sobre todo en la margen del Seminario, tampoco favorece el diseño de la pasarela y hay que evitar construir una pasarela que, por la incomodidad de sus accesos o el largo desarrollo del recorrido, sea infrutilizada por los peatones.

Se propone la redacción de un estudio previo de viabilidad que tenga en cuenta la ubicación más congruente, la disponibilidad de terrenos, las tipologías más adecuadas y los métodos constructivos apropiados, todo ello contando con el titular de la circunvalación (Ministerio de Fomento).

8. CONEXIÓN DE LAS CALLES PIQUETE Y PIQUERAS Y REURBANIZACIÓN DE LA CALLE PIQUERAS



TIPO DE ACTUACIÓN	Construcción de vial y acondicionamiento de vial existente
LONGITUD	670 m
OTRAS CARACTERÍSTICAS	Vial de dos calzadas con dos carriles por sentido, aparcamientos y aceras peatonales, enmarcado por los edificios existentes en ambas calles y el parque de la estación del ferrocarril
SITUACION ACTUAL	Ambas calles están interrumpidas por los restos del paso inferior inutilizado. La calle Piqueras se encuentra bastante deteriorada
TRÁMITES PREVIOS	Redacción de proyecto constructivo
IMPORTE APROXIMADO	1.400.000 €
PLAZO DE EJECUCIÓN	10 meses

Tras las obras del PERI Ferrocarril se ha eliminado el antiguo paso inferior de la calle Piqueras bajo la vía. Los accesos a las fincas colindantes se realizan a través de ambas calles pero el tráfico rodado sólo puede girar y volver por la misma calle. La continuidad de esta calle debe llevarse a cabo a través de la calle Piquete, hasta la glorieta situada en la calle Pedregales.

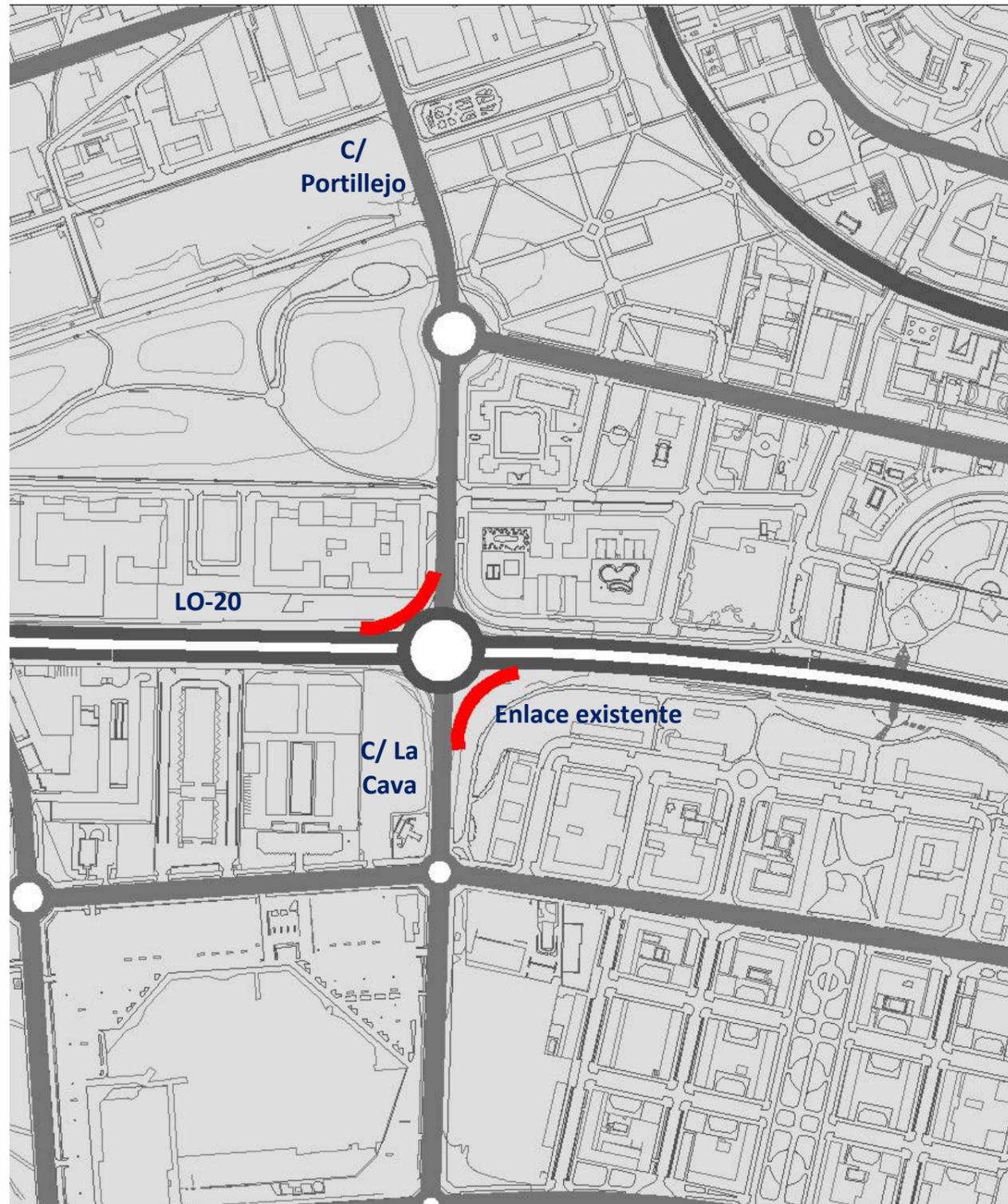
Por otro lado, en los últimos años, la calle Piqueras se ha transformado de forma muy importante, desapareciendo poco a poco las industrias, pabellones y talleres y creándose manzanas de edificios residenciales. A pesar de ello, la calle como tal no ha tenido la transformación acorde con su nuevo uso, quedando pendiente, entre otras, la resolución de la intersección con Estambreira o los accesos a la estación de servicio.

La urbanización de este entorno, que supone una longitud total de 670 m, considerados desde la glorieta de Pedregales hasta la Circunvalación, está relacionada con las obras propias del PERI Ferrocarril, debiendo ser objeto de negociación la asunción del coste de parte de la urbanización.

Las obras comprenderían la renovación de los principales servicios urbanos, la demolición de los últimos restos del paso inferior, el afirmado y pavimentación del vial.

Para su ejecución debe llevarse a cabo previamente la demolición de dos edificios situados fuera de alineación.

9. REMODELACIÓN DEL ENLACE DE LA LO-20 CON C/ PORTILLEJO (NUDO ALCAMPO)



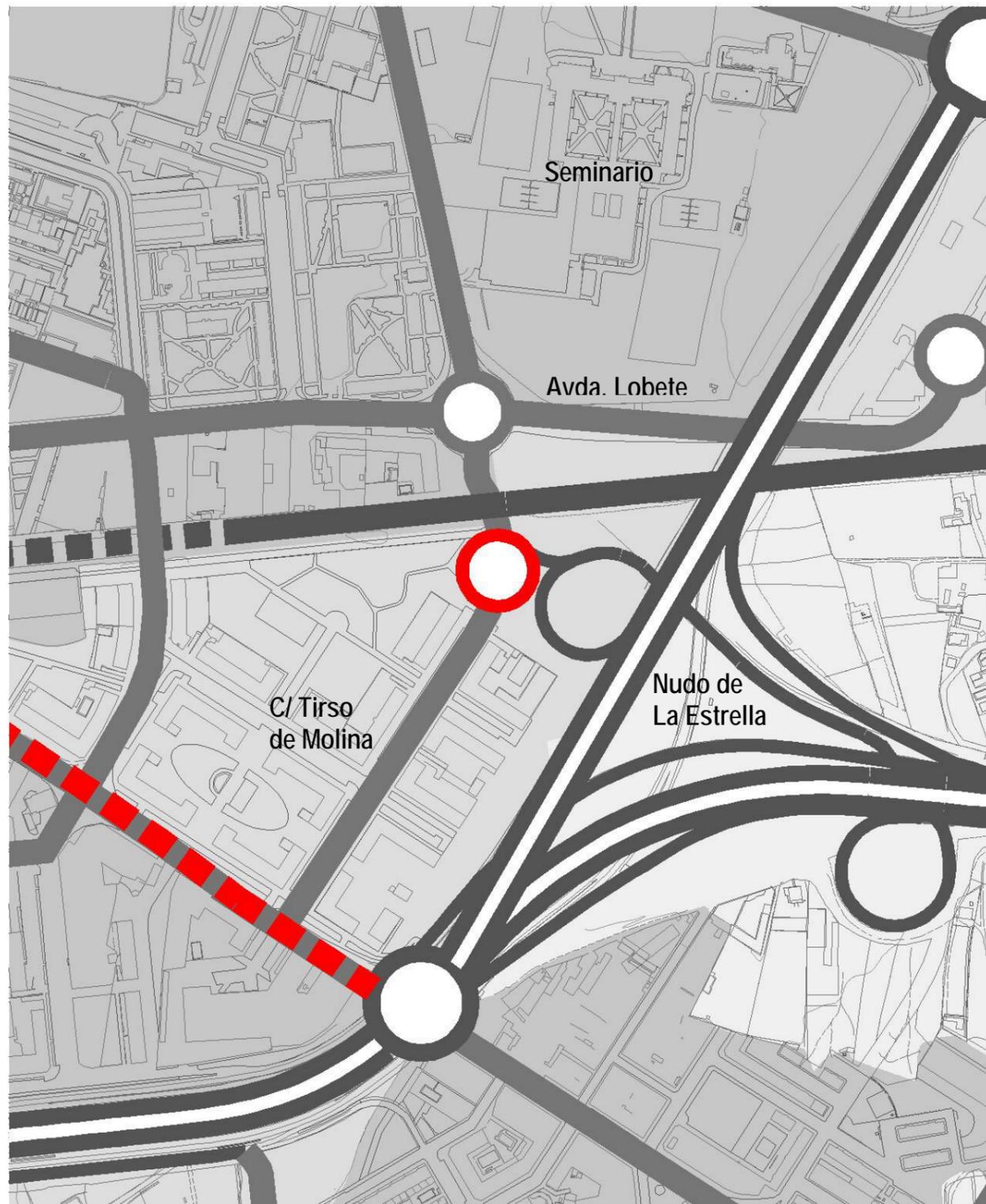
TIPO DE ACTUACIÓN	Remodelación de enlace
LONGITUD	-
OTRAS CARACTERISTICAS	Construcción de dos ramales directos, sin incorporación a la glorieta, para los giros a derecha desde las calles La Cava y Portillejo hacia la circunvalación.
SITUACION ACTUAL	Enlace formado por glorieta ovalada superior sobre la circunvalación con dos estructuras curvas simétricas
TRÁMITES PREVIOS	Redacción de proyecto constructivo
IMPORTE APROXIMADO	250.000 €
PLAZO DE EJECUCIÓN	4 meses

El enlace de la calle Portillejo con la circunvalación se construyó con la misión primordial de dar acceso al centro comercial. Con el tiempo, el desarrollo de todos los sectores al sur de la circunvalación y la ampliación de las zonas comerciales han provocado que su tráfico aumente de forma considerable.

Su configuración en planta, consistente en una glorieta con forma de elipse elevada sobre la circunvalación y estructuras simétricas curvas, no hacen fácil una ampliación del enlace en su totalidad.

Por ello se proponen unas simples mejoras, creando unos carriles adicionales a los dos movimientos señalados en la imagen, que mejorarían significativamente las condiciones del tráfico en este nudo.

10. GLORIETA EN LA CALLE TIRSO DE MOLINA



TIPO DE ACTUACIÓN	Construcción de glorieta
SUPERFICIE	2.000 m ²
OTRAS CARACTERISTICAS	Es necesaria la coordinación con Demarcación de Carreteras (conexión con el enlace del nudo de La Estrella) y ADIF (estructura sobre la vía férrea)
SITUACION ACTUAL	Acceso con sentido único en sentido Sur y bifurcación hacia el enlace de la circunvalación y A-13
TRÁMITES PREVIOS	Redacción de proyecto constructivo
IMPORTE APROXIMADO	850.000 €
PLAZO DE EJECUCIÓN	6 meses

La calle Tirso de Molina comienza en la calle Piqueras y finaliza en la glorieta de Obispo Fidel García con avenida de Lobete, tras cruzar la vía del ferrocarril.

En su primera parte, rodeada de edificios residenciales, tiene un trazado rectilíneo, mientras que en la segunda, gira para buscar una alineación ortogonal a la vía, a la vez que permite la formación del lazo del enlace de la circunvalación LO-20 y autovía A-13.

En el recorrido de la calle, con sección de dos carriles, se permiten los dos sentidos en la primera manzana, sólo uno en la segunda y se elimina un carril al final.

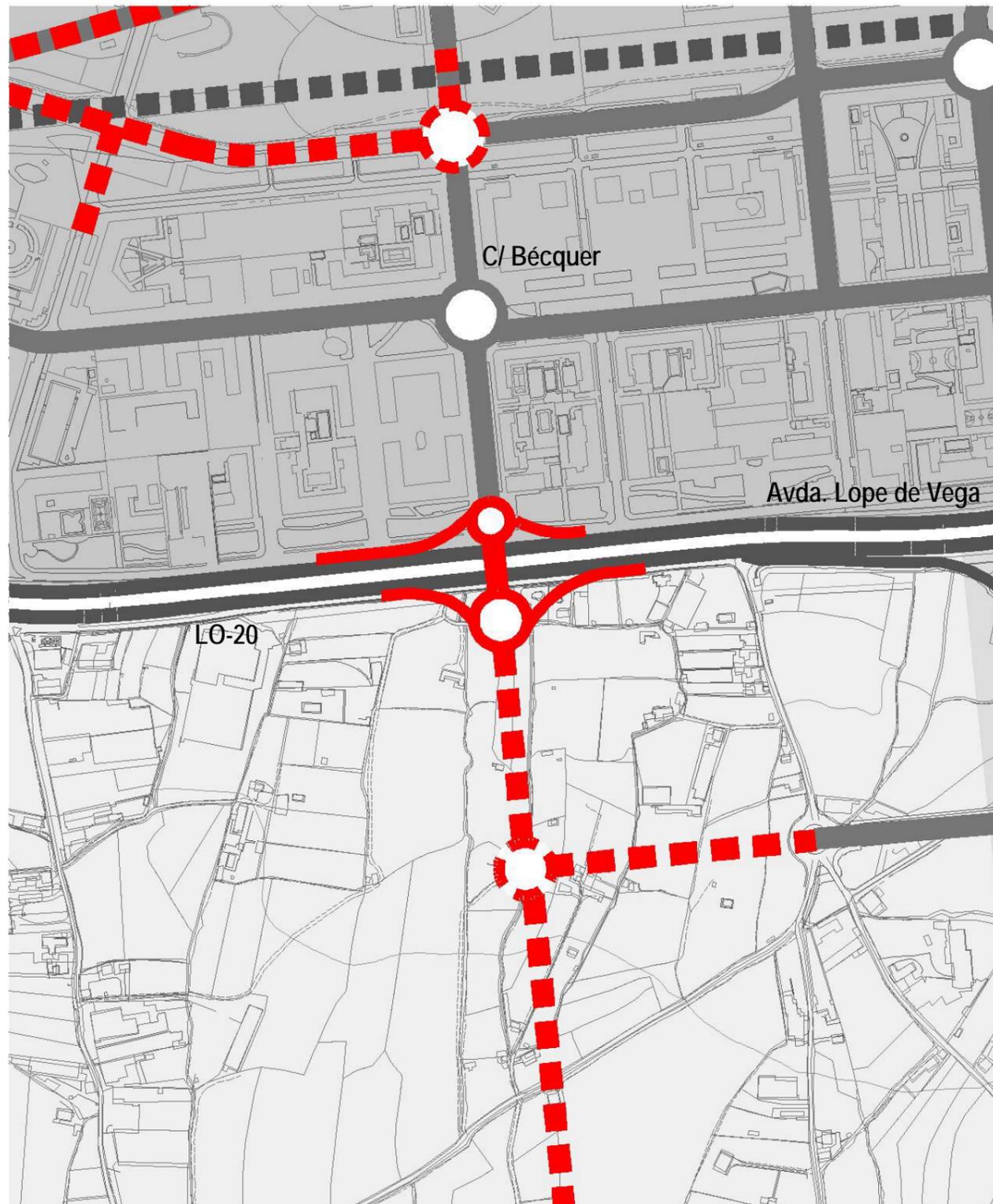
Con esta disposición sólo se permite el acceso al barrio de Cascajos desde la zona nordeste de Logroño pero no al contrario.

La modificación del entorno con la construcción de una glorieta permitiría abrir la totalidad de la calle al tráfico en ambos sentidos y permitir todos los movimientos posibles en los recorridos internos urbanos, así como una práctica conexión con la circunvalación

El diseño de la glorieta está totalmente condicionado por el trazado de la vía, la estructura sobre ésta (es muy probable la necesidad de su ampliación) y el lazo del enlace del nudo de La Estrella.

Su construcción apenas tiene influencia sobre los servicios urbanos

11. GLORIETAS EN LA CALLE G. A. BÉCQUER CON LOPE DE VEGA Y CIRCUNVALACIÓN



TIPO DE ACTUACIÓN	Construcción de dos glorietas
LONGITUD	150 m en sentido Norte-Sur
OTRAS CARACTERISTICAS	Glorieta Norte: Radio 17,30 en el eje Glorieta Sur. Radio 24,1 en el eje
SITUACION ACTUAL	Intersecciones en T con escasa visibilidad
TRÁMITES PREVIOS	Proyecto constructivo redactado.
IMPORTE APROXIMADO	900.000 €
PLAZO DE EJECUCIÓN	6 meses

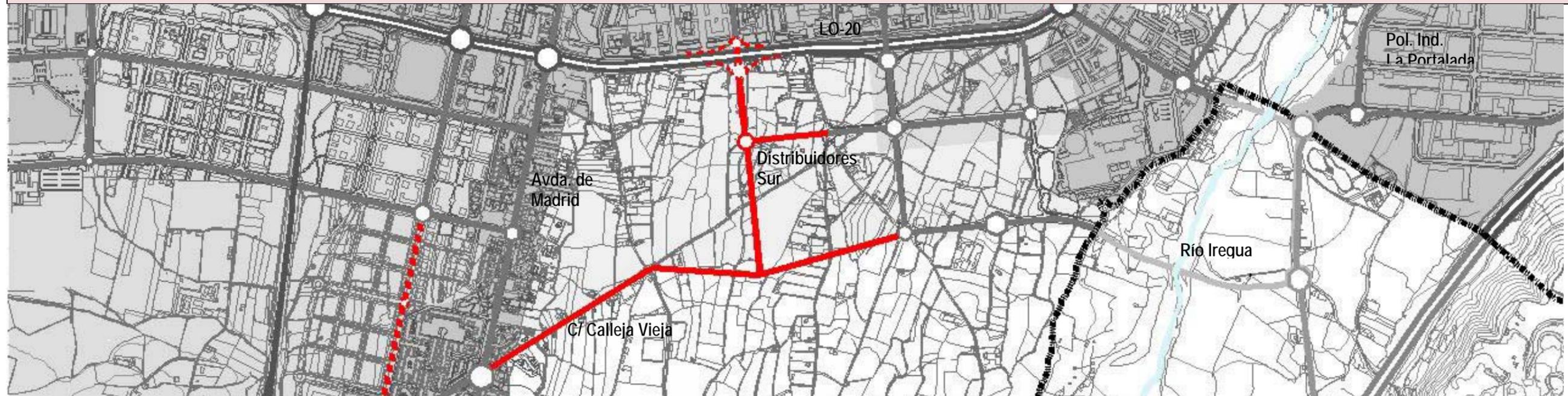
Las dos vías de servicio que acompañan a la circunvalación Sur de Logroño tienen, entre los nudos de Las Gaunas y La Estrella, dos conexiones materializadas con sendas estructuras sobre el trazado deprimido de la LO-20.

En el lado Norte, la vía de servicio tiene ya consideración de calle urbana, denominada avenida Lope de Vega, formando parte de la trama que articula el barrio de Cascajos. La del lado Sur, a medida que se desarrolla la retícula que conformarán los sectores urbanizables situados entre el hospital San Pedro y avenida de Madrid, va resolviendo las intersecciones con los nuevos viales previstos. Así ha ocurrido en una primera fase con la prolongación de la calle Pedregales y la estructura situada más al Este, donde se ha construido una glorieta que conecta la vía de servicio, la citada calle Pedregales y el vial que da acceso al Hospital y a la nueva conexión con la carretera de Villamediana.

Con esta misma intención se redactó en 2008 la remodelación del entorno de la estructura situada en prolongación de la calle Gustavo Adolfo Bécquer. El proyecto, denominado "2ª fase de los viales de conexión con el Hospital San Pedro y la LR-250 (Distribuidores Sur)", contiene las obras correspondientes a dos glorietas situadas a ambos lados de la citada estructura y dos viales ortogonales que continúan la trama urbana ortogonal principal de esta zona.

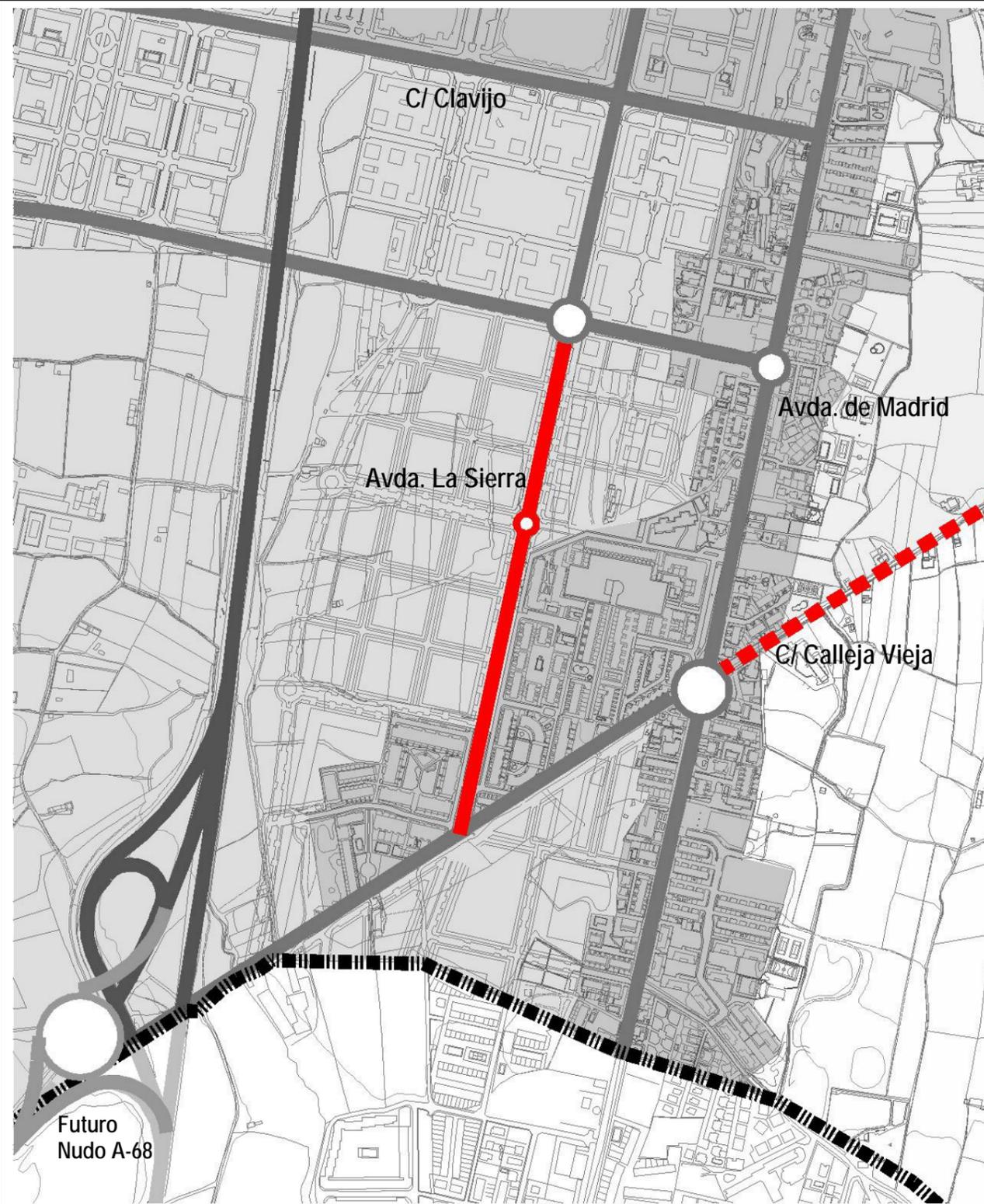
De dicho proyecto se podría extraer la separata necesaria para contratar las obras de construcción de estas dos glorietas, actuación más necesaria que el resto del proyecto, dadas las nuevas posibilidades que ofrece la permeabilidad, en el sentido Norte-Sur, de los viales construidos en el entorno del PERI Ferrocarril.

12. DISTRIBUIDORES SUR Y CALLEJA VIEJA



TIPO DE ACTUACIÓN	Construcción de nuevos viales	<p>En el anterior Plan de Infraestructura Viaria de Logroño se definían los Distribuidores Sur como dos viales paralelos al sur de Circunvalación de la LO-20 que permitirán distribuir los tráficos transversales de toda la franja Sur de Logroño. En la parte central de la capital, estos distribuidores han tomado forma con las calles Tejeras-Clavijo y Serradero-Sequoias. En la zona Este también se han construido parcialmente los viales que conectan con el Hospital San Pedro y la variante de la LR-250 con el nuevo puente sobre el Iregua.</p> <p>Se pretende ahora una nueva fase, construyendo la continuidad de estos últimos hasta su encuentro con la prolongación de Gustavo Adolfo Bécquer y Calleja Vieja. Esta última conexión tiene su importancia en el sentido de potenciar el futuro nudo Sur de la A-68 cuando la actual autopista se convierta en circunvalación de Logroño. Su prevista configuración abre la posibilidad de un vial oblicuo con conexión directa a la zona Este: Hospital, Barrio La Estrella y LR-250.</p> <p>Así mismo, debe buscarse la coordinación con el Gobierno de La Rioja, que tiene planteada una nueva carretera de acceso a Logroño desde el sur por el corredor de Gustavo A. Bécquer.</p> <p>En el año 2008 se redactó el proyecto denominado "2ª fase de los viales de conexión con el Hospital San Pedro y la LR-250 (Distribuidores Sur)", que contiene las obras correspondientes al vial prolongación de Bécquer y el transversal que comunica con la 1ª fase construida.</p> <p>Para la Calleja Vieja y su conexión con el puente del Iregua tendría que redactarse el correspondiente proyecto constructivo.</p>
LONGITUD	2350 m	
OTRAS CARACTERÍSTICAS	El trazado de Calleja Vieja está condicionado por la implantación del Colegio de los Hnos. Maristas Las características de los viales serían similares a los de la 1ª fase de los Distribuidores Sur ya construidas, sin servicios urbanos.	
SITUACION ACTUAL	Redactado parcialmente el proyecto constructivo	
TRÁMITES PREVIOS	Redacción de proyecto constructivo	
IMPORTE APROXIMADO	3.525.000 €	
PLAZO DE EJECUCIÓN	14 meses	

13. AVENIDA DE LA SIERRA



TIPO DE ACTUACIÓN	Construcción de vial
LONGITUD	750 m
OTRAS CARACTERISTICAS	Vial de dos calzadas con dos carriles por sentido, mediana, aparcamientos y aceras
SITUACION ACTUAL	Terrenos en estado natural en su práctica totalidad
TRÁMITES PREVIOS	Redacción de proyecto constructivo
IMPORTE APROXIMADO	2.000.000 €
PLAZO DE EJECUCIÓN	6 meses

Avenida de la Sierra es el vial previsto en el Plan General de Logroño, paralelo a avenida de Madrid en sentido Oeste, que, ante la imposibilidad de ampliación de esta última, debe servir de vial de alta capacidad para la zona Sur, como eje vertebrador del futuro sector Ramblasque.

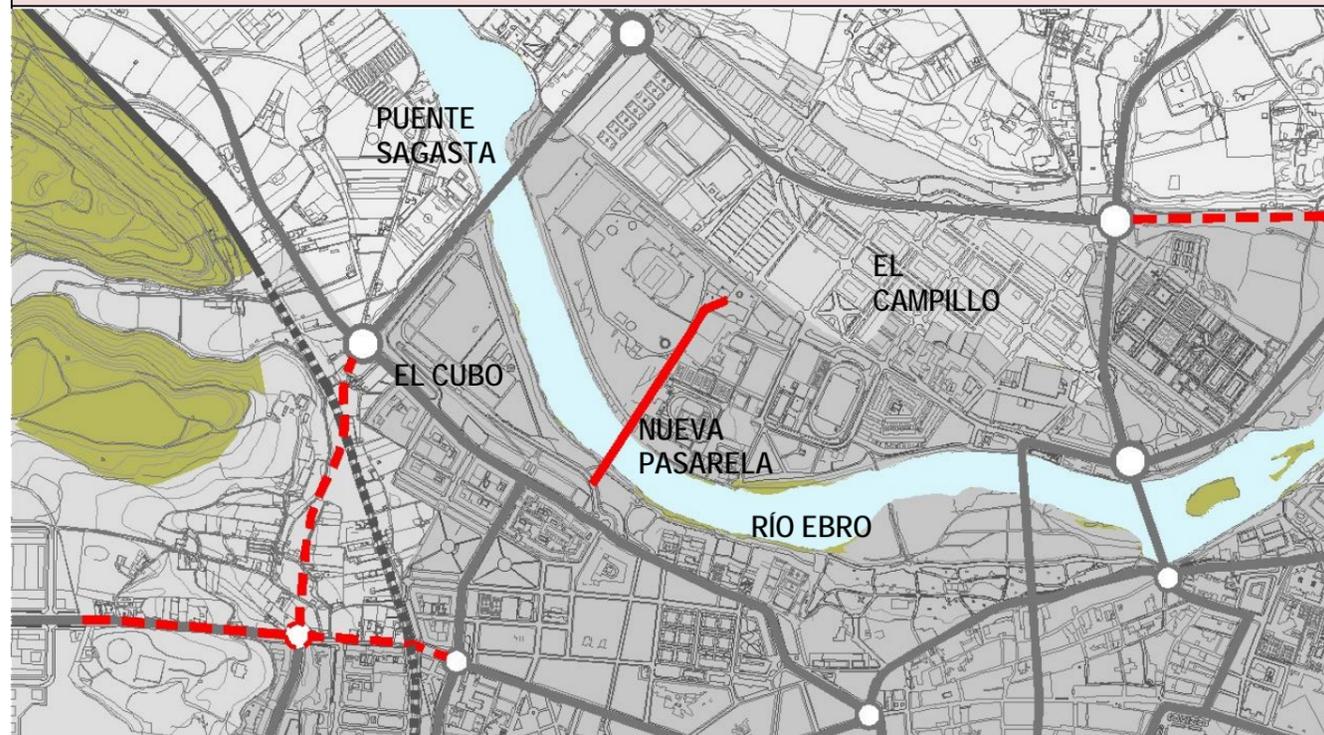
De hecho, su construcción estaba prevista dentro de la urbanización del Sector Ramblasque. La inmovilidad del sector privado en este ámbito, de mantenerse en los próximos años, debe activar la iniciativa del Ayuntamiento en la construcción de, al menos, este vial principal, pudiéndose repercutir con posterioridad su coste en los promotores del futuro sector cuando éste definitivamente se desarrolle.

En la actualidad está construido un primer tramo de esta avenida entre la circunvalación de Logroño y la calle Sequoias.

En su extremo Sur, junto a Montesoria y Calleja Vieja, existe un vial que necesitaría una completa remodelación.

Las características geométricas de Avenida de la Sierra deberán coincidir con el tramo ya construido en la zona Norte, respetando su rasante las edificaciones colindantes y previendo los servicios urbanos para el futuro desarrollo del sector Ramblasque.

14. PASARELA ENTRE EL CUBO Y LAS NORIAS



TIPO DE ACTUACIÓN	Construcción de pasarela peatonal sobre el Ebro
LONGITUD	102 m
OTRAS CARACTERISTICAS	Estructura metálica con tipología de arcos superiores atirantados por el tablero Planta en forma de Y con pavimento de madera pretensada Urbanización de las dos márgenes del río para completar la conexión con los paseos peatonales existentes Incluye remodelación en el complejo deportivo Las Norias
SITUACION ACTUAL	Redactado Proyecto constructivo (2009) Contratada Dirección de Obra
TRÁMITES PREVIOS	Revisión y actualización del proyecto constructivo
IMPORTE APROXIMADO	4.600.000 €
PLAZO DE EJECUCIÓN	12 meses

La pasarela peatonal resuelve la conexión entre los barrios de El Cubo y El Campillo a la altura de los complejos deportivos de Las Norias y La Hípica. Se crea así un nuevo punto de paso peatonal y ciclista en el punto medio entre el puente Sagasta y la Pasarela del Parque del Ebro, además de la urbanización y viales necesarios para completar la conexión.

En la margen izquierda se ocupa parte del complejo de Las Norias para acceder hasta la actual entrada a la zona deportiva, siendo necesaria su remodelación

Su proyecto constructivo se encuentra redactado en 2009 y la Dirección de Obra, contratada al equipo redactor.

Se considera necesaria una revisión para actualizar precios y normativa, así como para intentar reducir su presupuesto.

15. GLORIETA EN LA INTERSECCIÓN DE LAS CALLES MANUEL DE FALLA Y PRADO VIEJO



TIPO DE ACTUACIÓN	Construcción de glorieta
SUPERFICIE	1.600 m ²
OTRAS CARACTERÍSTICAS	La sección transversal de la calle Alfonso VI está sobredimensionada en la zona más cercana a la intersección. No debe aumentarse la capacidad de esta calle mientras no lo haga la del nudo de Alcampo
SITUACION ACTUAL	Intersección en cruz ortogonal entre las calles Manuel de Falla y Prado Viejo.
TRÁMITES PREVIOS	Redacción de proyecto constructivo
IMPORTE APROXIMADO	600.000 €
PLAZO DE EJECUCIÓN	6 meses

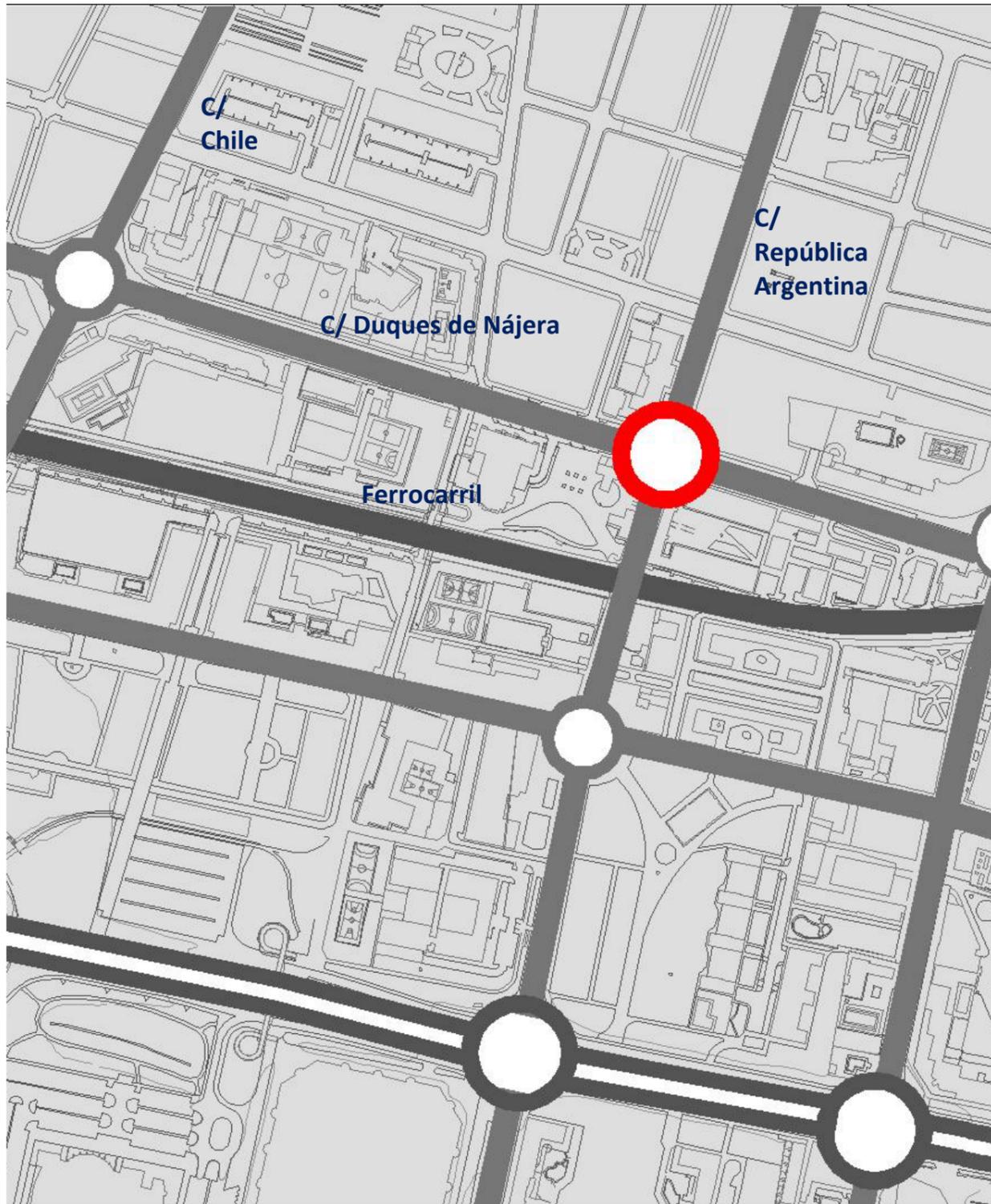
El nudo que forman la calle Prado Viejo con la avenida Manuel de Falla y la calle Alfonso VI tiene tipología de intersección en cruz, sin otra regulación que la preferencia para el tráfico de Prado Viejo y stop para el resto de movimientos. El cambio de rasante existente en la calle Prado Viejo reduce mucho la visibilidad, lo que ha provocado ya algunos accidentes.

La sección transversal de la calle Alfonso VI está sobredimensionada en la zona más cercana a la intersección, donde tiene cuatro carriles de circulación. Debe aprovecharse esta actuación para diseñar esta calle.

Se puede remodelar el nudo con la inserción de una glorieta, agilizando así los movimientos de salida de las calles Manuel de Falla y Alfonso VI, que registran un importante incremento de tráfico debido a la apertura de los centros comerciales próximos.

Se estima necesario realizar previamente un estudio pormenorizado de la intersección y, sobre todo, de la seguridad vial para tomar las decisiones más adecuadas para este nudo.

16. GLORIETA EN LA INTERSECCIÓN DE LAS CALLES REPÚBLICA ARGENTINA Y DUQUES DE NÁJERA



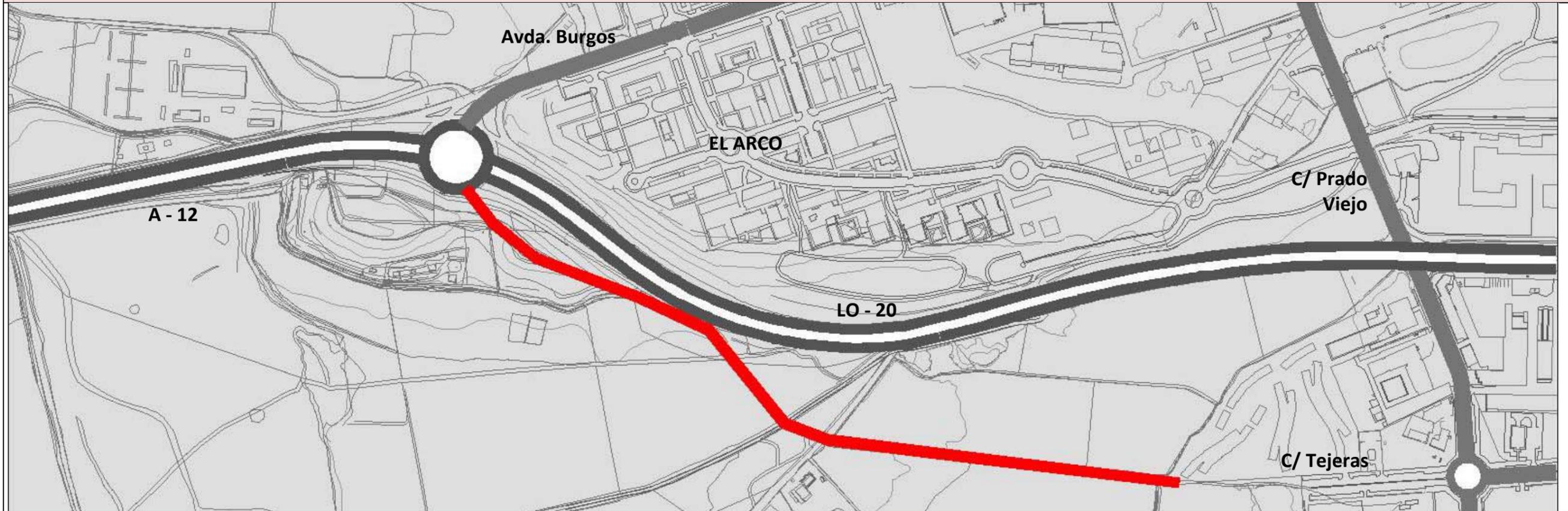
TIPO DE ACTUACIÓN	Construcción de glorieta
SUPERFICIE	1.600 m ²
OTRAS CARACTERÍSTICAS	La influencia sobre el tráfico que provoca la proximidad del colegio Vuelo Madrid-Manila y la escasez de superficie para la construcción de la glorieta son factores a tener en cuenta para el diseño de la remodelación de esta intersección
SITUACION ACTUAL	Intersección en cruz ortogonal con ordenación semafórica entre las calles República Argentina y Duques de Nájera.
TRÁMITES PREVIOS	Redacción de proyecto constructivo
IMPORTE APROXIMADO	750.000 €
PLAZO DE EJECUCIÓN	6 meses

La intersección de las calles Duques de Nájera y República Argentina está configurada como intersección en cruz con regulación semafórica, permitiéndose todos los movimientos posibles.

Una intersección con glorieta facilitaría los giros y agilizaría el tráfico, que también tiene una componente peatonal muy importante.

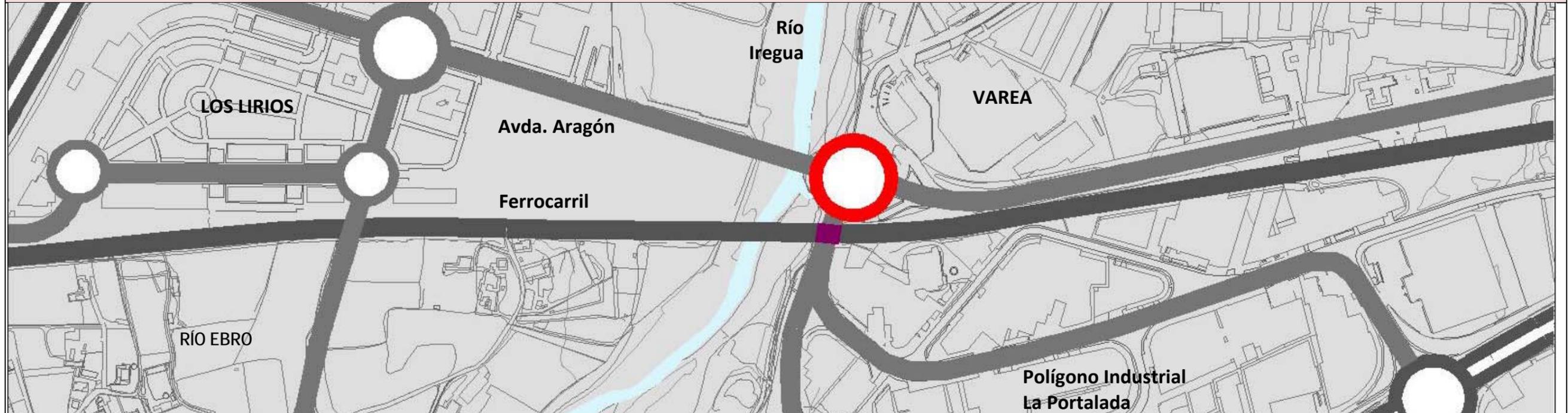
Su construcción requiere un detenido análisis debido al escaso espacio existente, lo que redundaría en unas dimensiones de glorieta muy pequeñas y, posiblemente, la ocupación de una pequeña superficie del patio del colegio Vuelo Madrid-Manila, situado en el cuadrante noroeste.

17. NUEVO VIAL ENTRE LA CALLE TEJERAS Y LA GLORIETA DE EL ARCO



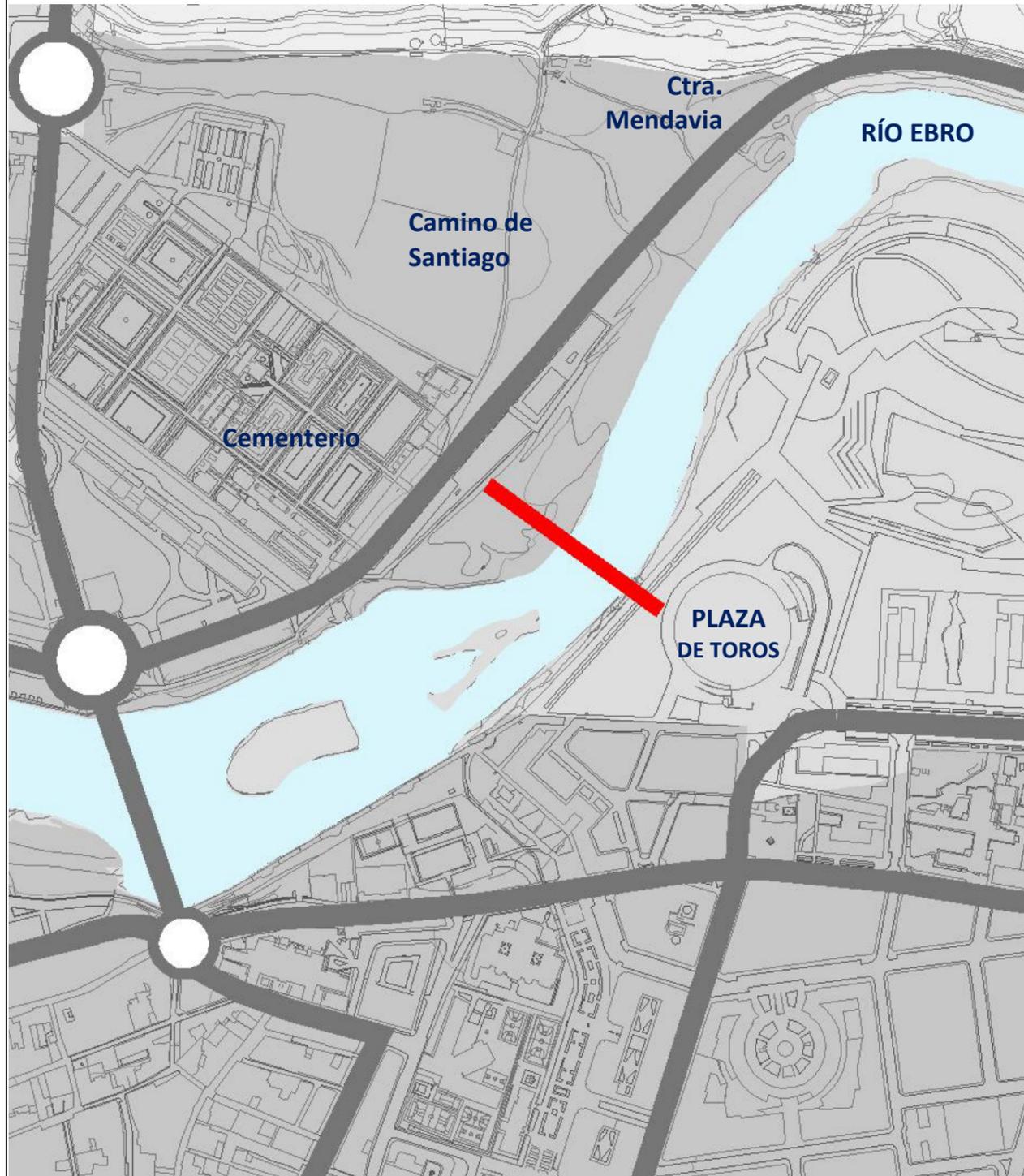
TIPO DE ACTUACIÓN	Construcción de nuevo vial	<p>La conexión de la calle Tejeras con el enlace de El Arco es una de las pocas posibilidades de ampliar los vínculos de la actual carretera de circunvalación (LO-20) con Logroño. Serviría para descargar de tráfico los nudos de Alcampo y Chile y facilitar una nueva alternativa de acceso a la zona comercial y deportiva de Prado Viejo.</p> <p>La vocación de la calle Tejeras no puede ser otra que la búsqueda de este enlace por sí misma o a través de una Ronda Sur que parta de él.</p> <p>Esta dualidad debe resolverse supeditada a la definición de la nueva circunvalación de Logroño (A-68) y las conexiones con los nuevos enlaces que surjan.</p> <p>Esta actuación está condicionada a la conexión peatonal de la calle Tejeras con la nueva pasarela del Camino. Puede estudiarse una complementariedad entre ambas, correspondiendo el tráfico rodado a ésta y el peatonal a la conexión con la citada pasarela.</p>
LONGITUD	1.100 m	
OTRAS CARACTERISTICAS	Vial con calzadas separadas (4 carriles)	
SITUACION ACTUAL	Redactado Estudio Informativo	
TRÁMITES PREVIOS	Redacción de proyecto constructivo	
IMPORTE APROXIMADO	2.200.000 €	
PLAZO DE EJECUCIÓN	14 meses	

18. ACCESOS A VAREA Y LA PORTALADA DESDE AVENIDA DE ARAGÓN



TIPO DE ACTUACIÓN	Remodelación de los accesos y acondicionamiento del enlace existente	<p>El antiguo nudo de la N-232 para accesos a Varea y La Portalada estaba diseñado para una carretera con un tráfico intenso, con alto porcentaje de vehículos pesados.</p> <p>La nueva situación, teniendo en cuenta que desde la construcción de la circunvalación se ha reducido de forma importante el tráfico en la ahora denominada avenida de Aragón, permite la remodelación del enlace para una función más urbana.</p> <p>Si bien la situación para el tráfico rodado no se puede considerar especialmente problemática, el tránsito peatonal sí tiene más dificultades, debido a la insuficiencia y deficiente estado de las aceras.</p> <p>Se puede pensar en actuaciones que mejoren el enlace actual en términos generales, remodelándose en función de la transformación de la carretera en calle urbana, incluyendo un tramo de la avenida y el puente sobre el Iregua, aprovechando a la vez para poner en valor los yacimientos romanos situados ahora en el interior del enlace, prácticamente ocultos al curioso. La mejora de la accesibilidad para peatones y ciclistas a los parques de ambas márgenes del Iregua también debe ser objeto de estudio.</p>
SUPERFICIE	10.000 m ²	
OTRAS CARACTERÍSTICAS	La actuación debe abarcar la avenida de Aragón desde la intersección con las calles Tudela y Agoncillo, incluyendo el puente sobre el río Iregua	
SITUACION ACTUAL	Redactado Estudio Informativo	
TRÁMITES PREVIOS	Redacción de proyecto constructivo	
IMPORTE APROXIMADO	1.000.000 €	
PLAZO DE EJECUCIÓN	14 meses	

19. PASARELA ENTRE LA RIBERA Y EL POZO CUBILLAS



TIPO DE ACTUACIÓN	Construcción de pasarela peatonal sobre el río Ebro
LONGITUD	Aprox. 180-200 m
OTRAS CARACTERÍSTICAS	Se intentará salvar el cauce del río mediante un único vano, pudiendo disponer apoyos en el soto de la margen izquierda. Puede estudiarse el acceso directo desde la pasarela al soto
SITUACION ACTUAL	Estado natural
TRÁMITES PREVIOS	Redacción de proyecto constructivo
IMPORTE APROXIMADO	4.000.000 €
PLAZO DE EJECUCIÓN	18 meses

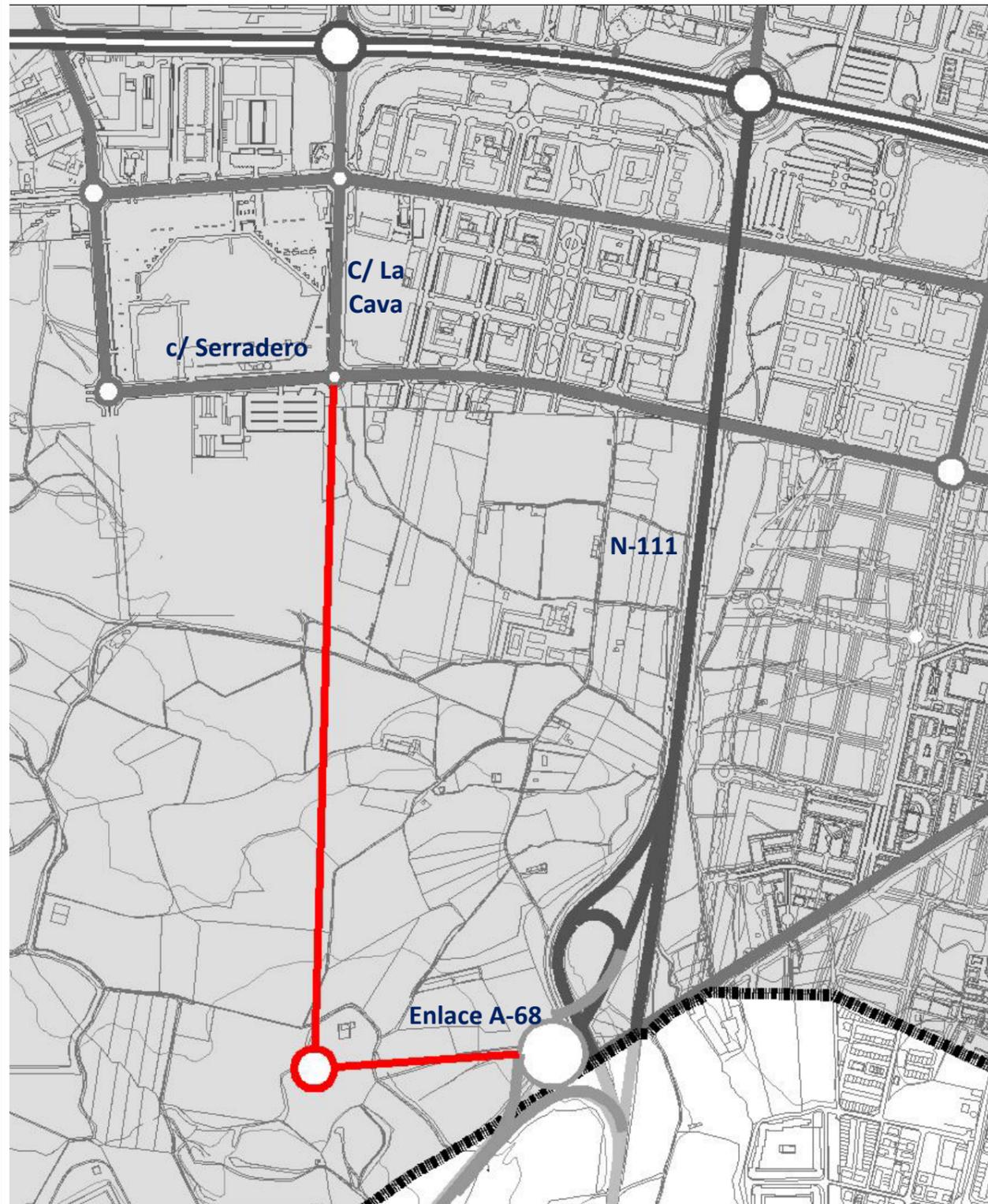
La pasarela del Pozo Cubillas unirá las dos márgenes del Ebro entre el parque de la Ribera y el paraje denominado Pozo Cubillas, salvando además el soto inundable de la margen izquierda del río.

Existen ya algunos primeros estudios económicos y de tipologías sobre esta pasarela, que tendría una longitud total de unos 180-200 m dependiendo de su diseño y su ubicación definitiva y que podría incluir la posibilidad de acceso al soto.

Complementa la idea de desviar el tráfico de la actual LR-131 por el nuevo vial de conexión de las avenidas de la Sonsierra y Mendavia, detrás del Cementerio, proponiendo la creación de una zona de recreo más amplia en la margen izquierda del Ebro, coincidiendo con la entrada del Camino de Santiago a Logroño.

Esta actuación debe coordinarse con la conexión de las avenidas Sonsierra y Mendavia y la construcción del Quinto Puente sobre el río Ebro, ambas incluidas en este Plan de Infraestructuras 2013-2025.

20. CONEXIÓN DEL ENLACE DE LA A-68 CON LA CALLE LA CAVA



TIPO DE ACTUACIÓN	Construcción de nuevo vial
LONGITUD	1.500 m
OTRAS CARACTERISTICAS	Vial con calzadas separadas y aceras El diseño en planta puede diferir del representado en la imagen adjunta
SITUACION ACTUAL	Terrenos en estado natural
TRÁMITES PREVIOS	Construcción del enlace de la A-68 y redacción de proyecto constructivo
IMPORTE APROXIMADO	4.250.000 €
PLAZO DE EJECUCIÓN	15 meses

Siguiendo el entramado urbano comenzado en la zona Sur con los sectores La Cava, Fardachón y Tejeras, se propone la construcción de un vial que llegue hasta el enlace de la futura autovía A-68, ya en el límite del término municipal.

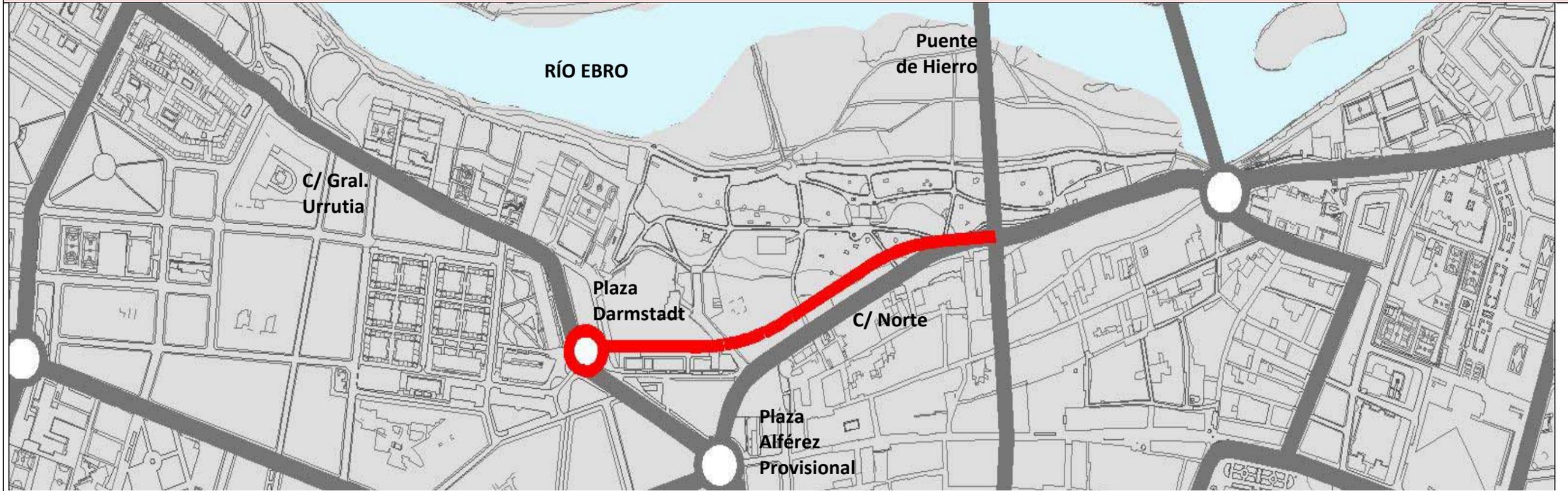
Sería la continuación de la calle La Cava, que se convertiría así en el eje vertebrador de la zona Suroeste, a partir del cual se puede ir cerrando la malla urbana.

La imposibilidad de conectar con la carretera N-111 en otro punto distinto del enlace mencionado convierte esta opción en una buena forma de aligerar el tráfico en la circunvalación y los nudos de Chile y Alcampo.

Su configuración definitiva dependerá de la solución final con la que se diseñe el enlace de la futura circunvalación. Inicialmente se propone en forma de L, siguiendo las direcciones de los principales viales ya existentes.

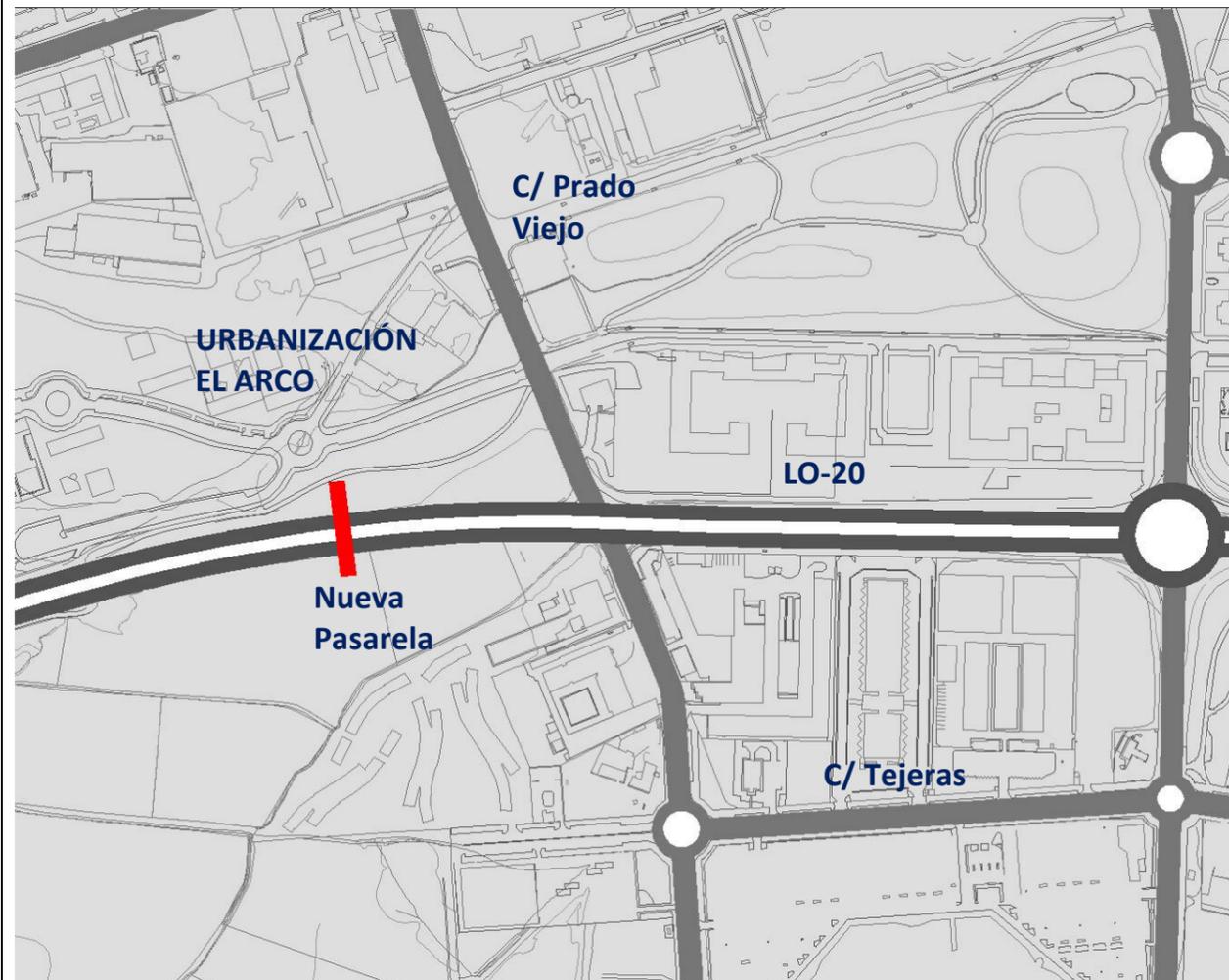
Como sección transversal, se propone continuar las características geométricas de la calle La Cava, con calzada de cuatro carriles y aceras.

21. VIAL SUBTERRÁNEO EN LA CALLE NORTE



TIPO DE ACTUACIÓN	Vial subterráneo	<p>Es un antiguo deseo municipal la puesta en valor de los yacimientos de Valbuena y el acercamiento del río a la ciudad mediante una conexión peatonal entre el casco antiguo logroñés y el Parque del Ebro.</p> <p>Por este motivo se redactó el estudio informativo de un vial subterráneo que conectaba la calle General Urrutia, desde la plaza de Darmstadt, con la calle Norte a la altura del Puente de Hierro, con un trazado por las traseras de los cuarteles de Comandancia y una glorieta en la plaza.</p> <p>Hay que tener en cuenta la vinculación de esta actuación al Plan Director "Valbuena", pudiéndose considerar el túnel como una primera fase del desarrollo de dicho Plan Director.</p> <p>Las malas condiciones en que se encuentra el firme de la calle Norte y la necesidad de una actuación a corto plazo puede ser un aliciente para considerar la actuación más amplia del túnel.</p>
LONGITUD	600 m	
OTRAS CARACTERÍSTICAS	Construcción como falso túnel Incluye la construcción de una glorieta en la Plaza Darmstadt y las conexiones de la calle General Urrutia a ella	
SITUACION ACTUAL	Redactado Estudio Informativo	
TRÁMITES PREVIOS	Redacción de proyecto constructivo	
IMPORTE APROXIMADO	6.000.000 €	
PLAZO DE EJECUCIÓN	18 meses	

22. PASARELA DEL CAMINO



TIPO DE ACTUACIÓN	Construcción de pasarela peatonal sobre la circunvalación
LONGITUD	Aprox. 80 m
OTRAS CARACTERISTICAS	La estructura salvará la circunvalación sin apoyos intermedios. En la margen sur resolverá la conexión con el Camino de Santiago y con las nuevas urbanizaciones y zona comercial.
SITUACION ACTUAL	El Camino de Santiago cruza actualmente la circunvalación mediante un paso inferior en deficiente estado
TRÁMITES PREVIOS	Revisión de proyecto constructivo o redacción de nuevo proyecto
IMPORTE APROXIMADO	2.100.000 €
PLAZO DE EJECUCIÓN	15 meses

La pasarela del Camino es un proyecto para salvar la carretera de circunvalación entre el sector El Arco y la zona situada al sur de la LO-20, a la altura de la glorieta que forman las calles Manuel de Falla y Maestro Rodrigo.

Toma este nombre porque formará parte del recorrido del Camino de Santiago en su salida de la ciudad.

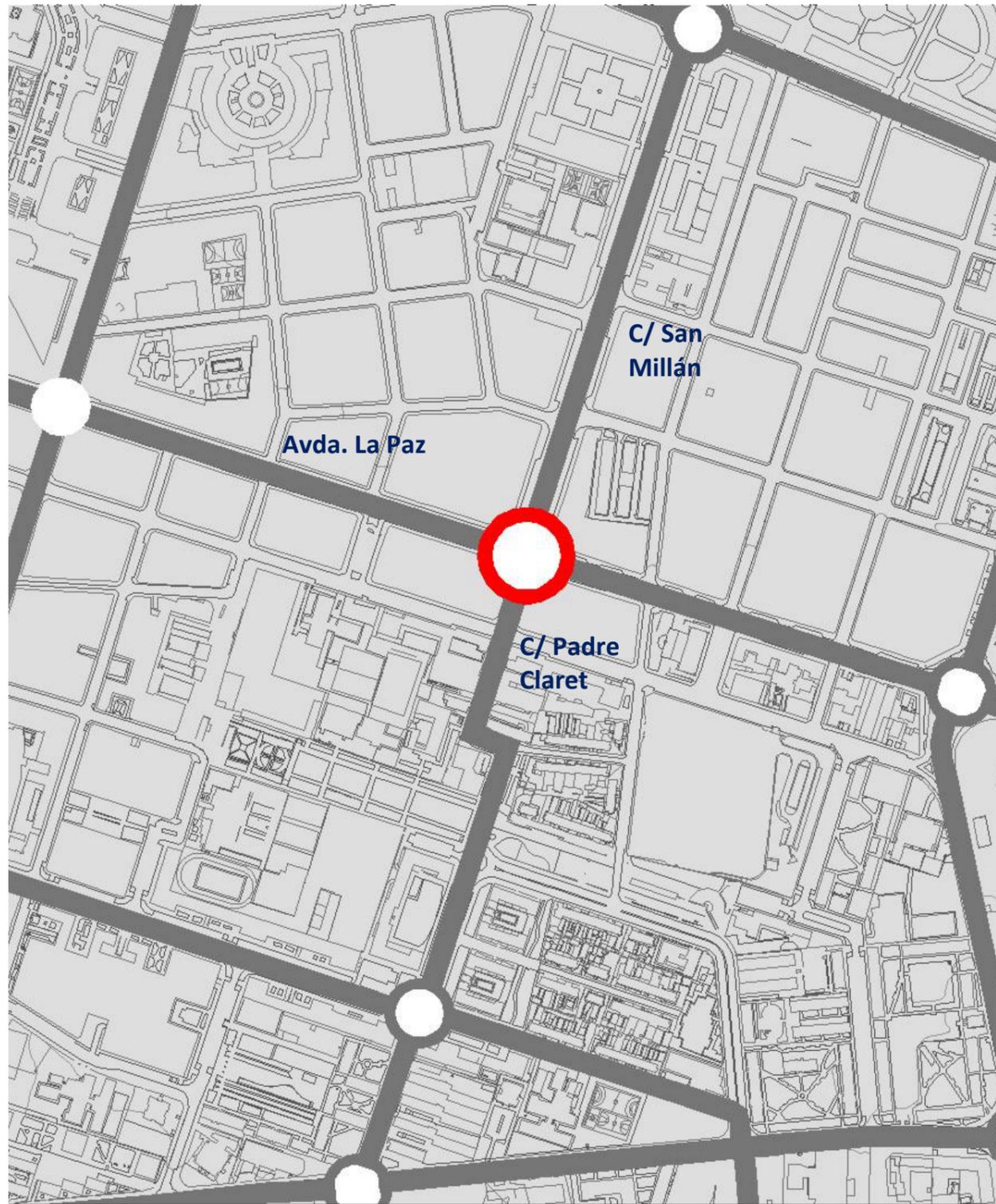
Su uso estará destinado en exclusiva al tránsito peatonal y ciclista.

Sustituiría o complementarí al actual paso inferior bajo la carretera, situado unos 120 m al oeste.

Existe un proyecto constructivo redactado en 2007. Se debiera reconsiderar su diseño y, en caso de mantenerse, además de su actualización normativa y económica, completarlo con un tratamiento más amplio de ambos desembarcos, especialmente el del lado sur, para facilitar un nuevo acceso peatonal a la zona comercial y a las nuevas urbanizaciones construidas.

Esta actuación debe coordinarse con la nueva conexión de la calle Tejas con el enlace de El Arco, también incluida en este Plan de Infraestructuras.

23. GLORIETA EN LA INTERSECCIÓN DE AVDA. LA PAZ CON LA CALLE SAN MILLÁN



TIPO DE ACTUACIÓN	Construcción de glorieta
SUPERFICIE	1.600 m ²
OTRAS CARACTERÍSTICAS	Elevados tráficos de vehículos, autobuses y peatonal Las distintas secciones transversales de las calles que confluyen son un factor fundamental para el diseño
SITUACION ACTUAL	Intersección en cruz ortogonal entre las calles San Millán y Padre Claret con avenida La Paz.
TRÁMITES PREVIOS	Redacción de proyecto constructivo
IMPORTE APROXIMADO	750.000 €
PLAZO DE EJECUCIÓN	6 meses

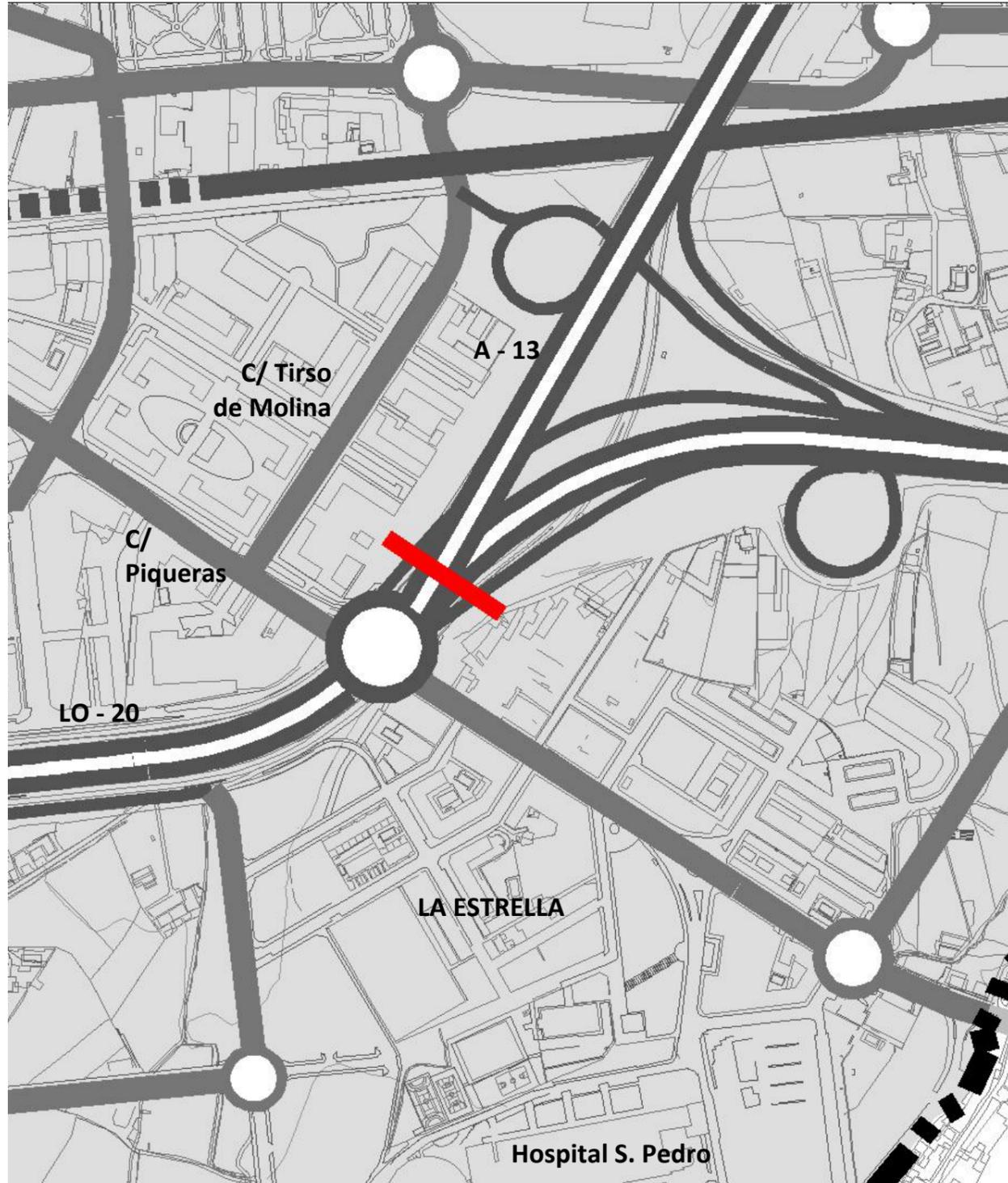
La intersección a la que se hace referencia se encuentra al final del bulevar de la avenida de La Paz, en las calles San Millán y Padre Claret.

En la actualidad este nudo puede definirse como complicado para el usuario, con algunos movimientos, zonas de espera y canalizaciones de tráfico de difícil comprensión.

Así mismo, confluyen en esta intersección calles con distintas secciones transversales: convencionales, bulevares, aparcamientos centrales, en batería, en línea, ..., así como falta de continuidad en las alineaciones de fachadas.

Puede diseñarse una glorieta con un tamaño aproximado de unos 11 m de radio que facilite los movimientos. En su definición se debe tener en cuenta el tratamiento de las secciones transversales antes comentadas y cómo dar continuidad a los tránsitos peatonales. Se pueden estudiar alternativas que contemplen cambios de sentido de circulación y la continuidad del bulevar de avenida de La Paz.

24. PASARELA PEATONAL SOBRE LA CIRCUNVALACIÓN EN LA ESTRELLA



TIPO DE ACTUACIÓN	Construcción de pasarela peatonal sobre la circunvalación
LONGITUD	Aprox. 80 m
OTRAS CARACTERISTICAS	La estructura salvará la circunvalación sin apoyos intermedios. Debe elevarse sobre los ramales laterales manteniendo los gálibos prescritos por la Instrucción de Carreteras
SITUACION ACTUAL	El tráfico peatonal se resuelve actualmente a través de pasos de peatones sin semaforizar en el perímetro de la glorieta del enlace
TRÁMITES PREVIOS	Redacción de Estudio de Viabilidad y proyecto constructivo
IMPORTE APROXIMADO	2.000.000 €
PLAZO DE EJECUCIÓN	12 meses

La propuesta de construcción de una pasarela peatonal sobre la circunvalación LO-20 uniendo los barrios de Cascajos y La Estrella se basa en la inseguridad que tiene el tránsito peatonal a través de la glorieta existente. Esta problemática debiera ser objeto de un estudio específico con mayor profundidad, intentando mejorar la seguridad a corto plazo a través de otras medidas de menor coste: semaforización, mejora de la señalización, iluminación, etc.

Debe decidirse la ubicación de la pasarela a uno u otro lado del enlace, pareciendo a priori más lógico situarla al oeste del enlace, favoreciendo así el recorrido hacia el entorno del hospital, como principal centro de atracción del tráfico peatonal.

La solución no es sencilla en ningún caso, pues se requiere una importante elevación sobre la rasante actual y deben buscarse puntos de embarque adecuados, intentando evitar la situación frecuente de construir una pasarela que al final no es utilizada por los peatones.

Se propone la redacción de un estudio previo de viabilidad que tenga en cuenta la ubicación más congruente, la disponibilidad de terrenos, las tipologías más adecuadas y los métodos constructivos apropiados, todo ello contando con el titular de la circunvalación (Ministerio de Fomento).

PLAN DE INFRAESTRUCTURAS 2013-2025 DE LA CIUDAD DE LOGROÑO

PROGRAMACIÓN DE LAS ACTUACIONES

