



04

AGENDA URBANA LOGROÑO. LOGROÑO, CIUDAD PARA HABITAR, UNA CIUDAD PARA VIVIR Y TRABAJAR.

Nos comprometemos a hacer generar una agenda urbana basada centrada en las personas. La Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible —Hábitat III— celebrada en 2016 tuvo como principal objetivo identificar los nuevos desafíos y fortalecer el compromiso político global, para alcanzar un desarrollo urbano sostenible, mediante la aprobación de una “Nueva Agenda Urbana”, que define los parámetros de las ciudades del siglo XXI. Se trata de un documento estratégico que busca promover ciudades más incluyentes, compactas y conectadas mediante la planificación y el diseño urbano, la gobernanza y legislación urbana, y la economía urbana.

Desde el Partido Popular mostramos nuestro compromiso firme con la implementación y la localización de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y sus metas, incluido el Objetivo 11, referido al logro de ciudades y los asentamientos humanos para que sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

La nueva agenda urbana subraya los vínculos entre la buena urbanización y la creación de empleo, las oportunidades de generar medios de subsistencia y la mejora de la calidad de vida, que deberían incluirse en todas las políticas y estrategias de renovación urbana. Procura crear un vínculo de refuerzo recíproco entre urbanización y desarrollo.

En el marco de es Conferencia, la Agenda Urbana que proponemos para Logroño promueve la participación y las dinámicas colaborativas, generando sentimiento de pertenencia.

PROPONEMOS UNOS NUEVOS FUEROS PARA LOGROÑO, UN NUEVO ESTATUTO DE CIUDADANÍA, QUE PROMUEVA Y GARANTICE:

326 La integración de los barrios.

327 El apoyo economía local en su relación con el espacio, la movilidad, el urbanismo.

328 Los espacios para nuevas actividades y la vigilancia de las oportunidades.

329 El ahorro y la generación renovable.

330 El fomento de la cultura Kilómetro 0 que conlleva la disminución de impacto de costes en movilidad y transporte. Producto local=actividad local=empleo local, sostenibilidad social y ambiental.

331 Regeneración de espacios residenciales y comerciales en decadencia, trabajo en las zonas vulnerables.

332 Integración desde la convivencia.

333 Movilidad y nuevos medios de movilidad, oportunidad digital.

334 Un enfoque para el ciudadano que camina, se encuentra, saluda, se pone al día, compra, mira. Desde la acera a la calle peatonalizada, y desde ahí al espacio de convivencia más complejo y realista, a medida de cada caso. Todos deben existir en la gestión de la complejidad urbana. Un modelo que apoya al comercio, a sus necesidades de carga y descarga, las nuevas oportunidades digitales.

-
- 335 Ocupación de vía pública, equilibrio en el espacio de convivencia.
-
- 336 Uso racional de las aguas, cuidado, protección y control del acuífero .
-
- 337 Creación de espacios públicos seguros, inclusivos, accesibles, verdes y de calidad.
-
- 338 Procurar las dotaciones necesarias para que las familias disfruten en condiciones adecuadas del espacio urbano.
-
- 339 Habilitar espacios que contribuyan a mejorar la interacción social.
-
- 340 Nos ocupa en especial la interacción intergeneracional, convirtiendo a niñas y niños, y a las personas de mayor edad en los referentes necesarios en el diseño y dinamización de estos espacios públicos.
-
- 341 Uso racional de las aguas, cuidado, protección y control del acuífero

4.1 LA CIUDAD COMO RED. CRECIMIENTO INCLUSIVO Y BÚSQUEDA DE OPORTUNIDADES

Nos encontramos ante un nuevo momento que queremos que sea transformador, para abordar el futuro de nuestra ciudad con una perspectiva urbanística centrada en las personas, una ciudad para habitar, que debe crecer hacia dentro, consolidando y regenerando lo que ya tiene, sin perder de vista las nuevas oportunidades de crecimiento que puedan surgir, debemos estar preparados para las oportunidades que el futuro nos ofrezca.

Un modelo que prima la calidad de vida, la confortabilidad, la estética, la eficiencia energética. Apostamos por mejorar las condiciones de vida de determinadas zonas de la ciudad bajo estos criterios y atraer así a gente que persigue nuevos estilos de vida: sostenibilidad, convivencia, movilidad a escala humana.

Debemos crear oportunidades en diferentes zonas de la ciudad apoyándonos en el concepto de nodos conectados en red.

Difusión de la calidad urbana y medioambiental

La ciudad de Logroño ofrece en este momento diversos puntos de transformación urbana. Un conjunto de elementos que nos hacen reflexionar la oportunidad que se nos ofrece.

- Zona de las estaciones.
- La glorieta del Doctor Zubía.
- El espacio del Revellín.
- Calle Sagasta y el puente de Hierro.
- El puente de Piedra.
- El parque del Ebro.
- Ruavieja, San Gregorio Norte, Revellín, Mayor-San Nicolás.
- Plaza de San Bartolomé.
- Calle Ollerías.
- Parque de los enamorados.
- El Palacio de Justicia.
- La Escuela de Enfermería.
- El campus universitario.
- Las zonas residenciales vulnerables o frágiles.

El futuro Plan General se asentará en cuatro pilares básicos, en el contexto de los objetivos de desarrollo sostenible aprobados en el marco de Naciones Unidas, así como de la Agenda Urbana Europea y Española:

- La consolidación y regeneración urbana como solución real para la ciudad, poniendo el valor el tejido existente.
- Transformación de la ciudad en un entorno resiliente, capaz de reaccionar a los cambios de un entorno global y digital con nuevos espacios de oportunidad y emprendimiento.
- La cohesión social como elemento clave para perseguir la igualdad de oportunidades, y garantizar el progreso económico sostenible con recursos renovables y compatibles con el entorno ambiental.
- La inclusión de la perspectiva de género y de familia y el reconocimiento de la diversidad.

En este marco, en el de la Agenda Urbana apostamos por algunos elementos transversales que deben estar permanente presente en el desarrollo de la ciudad:

- Modelo de participación ciudadana con procesos con consulta, colaboración y deliberación.
- Promoción de talleres sobre la ciudad resiliente y sostenible. La formación de la población de Logroño y la difusión de los valores de la ciudad resiliente y sostenible son claves para asegurar la implicación de la población en medidas que apoyen la lucha contra el cambio climático, la mitigación climática.
- Un sistema de seguimiento que permita que todos y todas conozcamos los avances realizados, su orientación y sus objetivos. Un sistema que favorezca la comunicación de los pasos que vamos dando.

De acuerdo con estas premisas recogemos las siguientes propuestas:

-
- 342 Vertebración urbana e infraestructuras de borde que evitan la dispersión urbana. Los nuevos sectores de borde deben considerarse como una oportunidad para potenciar la naturalización.
-
- 343 Garantizar la mejor accesibilidad posible y evitar espacios vacíos, calles estrechas, con poca vida y mala iluminación, que den sensación de inseguridad y propicien situaciones de degradación.
-
- 344 La rehabilitación de áreas debe plantearse como la intervención en un hábitat para los ciudadanos y sus necesidades. Su objetivo debe ser integral valorando costes y eficacia de la intervención con atención a la recaída local sobre la renta media, la mejora de las condiciones población diferente en un mismo tejido urbano.
-
- 345 Proceso de revitalización del centro urbano, con el propósito de recuperar estas áreas en sus aspectos urbanísticos, arquitectónicos, sociales y comerciales. Los propósitos específicos que se desarrollan para concretar este objetivo son:
- Renovar las instalaciones e infraestructuras urbanas obsoletas.
 - Incorporar un nuevo diseño más acorde con las necesidades humanas.
 - Apoyar al pequeño comercio como puesta en valor de la economía tradicional.
 - Apoyar a la pequeña industria artesanal, puesta en valor de oficios y economía tradicional.
 - Promover el establecimiento de nuevas familias que buscan atributos de nuevos estilos de vida: sostenibilidad, convivencia...

- Orientar el diseño del espacio público, la oferta cultural o de dotaciones constituye una gran oportunidad de crear espacios realmente significativos para la ciudadanía, que les involucre y que ampare la diversidad.
- Las nuevas construcciones darán cabida a tipologías de viviendas productivas.
- Nuevos espacios públicos en solares. En la trama medieval característica del Casco Antiguo. Algunos de los vacíos existentes actualmente podrán ser recuperados como nuevos espacios públicos, que además servirán para esponjar la densa trama.
- En el Centro Histórico de la ciudad de Logroño existen numerosos solares, vacíos en la manzana que deben ser completados con edificaciones. En consonancia con la voluntad de mantener población en el Centro Histórico, estas nuevas construcciones deberán ser eminentemente viviendas.
- Posibilitación del uso de los patios de manzana. Se potenciará su uso comunitario por parte de los vecinos de la manzana. Igualmente se favorecerá el uso comercial de estos espacios.

346 Fomento de la instalación y sustitución de ascensores en edificios de vivienda colectiva.

347 Renaturalización de espacios públicos. El espacio público es un lugar de encuentro, expresión y convivencia, en el que los ciudadanos expresan su pertenencia a la sociedad. El confort ambiental en los espacios públicos facilita su uso por la población y es una de las claves para la recuperación del espacio público como lugar de convivencia. Se plantea una naturalización parcial de las plazas duras en espacios que recuperen parte del verde perdido, que las hará más amigables y gratas para su uso y estancia.

348 Correcta elección de especies vegetales acordes con una práctica amigable de la jardinería.

349 Se deben potenciar las conexiones urbanas, tanto de la infraestructura verde como de la peatonal y ciclable, con el río Ebro y sus parques equipados.

350 Replantear trazado de las calles Norte y San Gregorio para integrarla con el entorno y modular la velocidad de los coches al entorno y al resto de actividades presentes en la zona, sin afectar a la fluidez del tráfico. Habilitaremos un carril bici en el tramo para favorecer el acceso al parque del Ebro.

351 En la zona de la Universidad de La Rioja se desarrollarán un proyecto de peatonalización del tramo interno del rectorado y la biblioteca, con la apertura de un nuevo vial hacia la Calle Madre de Dios.

352 Abordaremos proyectos para reordenar la densidad, y promover actividades de transferencia de edificabilidad como los ya realizados, que favorecen la posibilidad de aligerar las zonas densas con viviendas fuera de estándar de calidad y sostenibilidad, y espesar las zonas vacías.

353 Proponemos un plan de reforma y adecuación de aceras y calles, que permita avanzar de forma concreta actuaciones específicas en la ciudad. Se acometerán las obras de Calle Múgica, Albia de Castro, Velez de Guevara. Se incluirá también San Antón, Republica Argentina. Vara de Rey.

354 Remodelación de la Plaza de la Paz, analizando la posible salida a Gran Vía desde el lateral del Banco de España.

355 Trabajaremos propuestas de intervención concretas en zonas vulnerables:

- El Casco antiguo.
- Las zonas residenciales vulnerables o frágiles: Casco antiguo, Cuadrilátero Madre de Dios (San Millán, Madre de Dios, Luis de Ulloa, Avenida de la Paz); Gonzalo Berceo, Barrón, Cuarteles, Urrutia; puntos residenciales vulnerables o frágiles entre Gran Vía, Vara del Rey, Duques de Nájera y Chile.
- Calle Calvo Sotelo y el Paseo de las Cien Tiendas.

NUEVAS ZONAS DE APARCAMIENTO EN LA CIUDAD

Debemos ser imaginativos en las soluciones para el aparcamiento en la ciudad. El futuro apunta usos alternativos al vehículo propio que harán que en el largo plazo la cuestión pierda trascendencia, pero hoy por hoy es importante atender las necesidades que la ciudadanía muestra en este capítulo. Por esto, proponemos un nuevo programa de aparcamiento, que contemple los diferentes usos: residentes, autónomos y trabajadores, turistas, etc. y que se estructura sobre las siguientes propuestas:

-
- 356 300 nuevas plazas adicionales a las del aparcamiento turístico, operativas en 24 meses, destinadas al uso turístico y media estancia (trabajadores) gratuitas. Conexión con carril bus, préstamo de bicis, y conexión con microbús.
-
- 357 Ejecución de la mejora de la integración del estacionamiento de Valbuena. La cercanía a los valiosos conjuntos patrimoniales de El Revellín y Valbuena. Además de su ubicación privilegiada como entrada norte al Centro Histórico, motiva que no se considere adecuadamente emplazado el estacionamiento de Valbuena en su estado actual. Por otra parte, supone una ruptura en la conexión con el Parque del Ebro. Se propone su mejor integración paisajística para su inserción en el paisaje urbano de Logroño. Con uso prioritario de residentes.
-
- 358 Nuevos aparcamientos amigables destinados a la rotación y a favorecer el acceso al comercio y a otros usos del casco antiguo. Son aparcamientos regulados. Para ello se analizará el uso de solares vacíos, mejorando con ello el impacto estético de la zona. 300 plazas en espacios compatibles con arbolado, uso de bicicletas de alquiler, patines, etc.
-
- 359 Ordenar e incrementar los aparcamientos disuasorios ya existentes en otros puntos de la ciudad: Escuela de enfermería, parque de La Ribera, Pintor Rosales, Siete Infantes de Lara, etc.
-
- 360 Proponemos implementar soluciones inteligentes que permitan hacer uso de la tecnología para una gestión, más eficiente de las plazas disponibles, ofreciendo a los ciudadanos herramientas basadas en geolocalización y Big data.

También en relación con el aparcamiento señalamos:

-
- 361 Implantar un sistema de bono parking, más barato y más sencillo, a través del dispositivo móvil.
-
- 362 Lanzaderas de autobús urbano al centro de la ciudad.
-
- 363 Aumentar el tiempo de descarga a 30 minutos.
-
- 364 Revisar las zonas de carga y descarga reforzando puntos necesarios.
-
- 365 Avanzaremos en los estudios para la concesión de motos eléctricas y patines.
-
- 366 Instalación de señales de parkings con indicadores de plazas libres en las principales entradas de la ciudad.

Por lo que respecta al uso del vehículo particular en zonas saturadas pondremos:

-
- 367 Un programa para favorecer las bajas de los vehículos particulares de residentes en zonas saturadas, incentivando y financiando el uso del transporte público durante un periodo posterior a la baja del vehículo.
-
- 368 Estudiaremos y fomentaremos el establecimiento de puntos concretos de vehículos eléctricos de alquiler para residentes en zonas saturadas. Vehículos que tendrán tarifa reducida para el uso de los residentes.

PUENTES HACIA LA HISTORIA: RENOVAR EL PAPEL DEL PUENTE DE HIERRO, Y CONSOLIDAR EL PUENTE DE PIEDRA . CONEXIÓN CON PARQUE DEL EBRO

- 369 Trabajaremos con los técnicos municipales en Identificar puntos para conectar el Casco antiguo con el parque, haciendo la conexión más permeable. Inicialmente se propone actuar en tres posibles puntos: puente de hierro, policía local, iglesia pasarela de Santiago. (ciudad malla, peatón, bicicleta).
- 370 Nuevas conexiones peatonales a través de nuevas pasarelas en el frente norte (Calle Norte y San Gregorio).
- 371 Construcción de dos pasarelas simbólicas y funcionales en el entorno de la calle norte para favorecer la conexión del casco antiguo con el parque del Ebro. Su función es prolongar la trama fina del trazado de calles del casco antiguo, proyectándola hacia el Parque del Ebro, salvar el desnivel entre la calle Ruavieja y la calle San Gregorio y del parque del Ebro, y suavizando así el carácter de barrera y defensa de este frente de la ciudad antigua, manteniendo su estructura. La 1521 de Madera desde la plaza interior del edificio de la Policía local, Calle Ruavieja nº 47, saltando la calle San Gregorio – calle Norte, y el aparcamiento existente y aterrizando en el parque del Ebro. La 2021 de Hierro con dos arranques, uno desde la plataforma más alta de las que forman la plaza de la Oca y el entorno de la Iglesia de Santiago, saltando las zonas verdes, y la otra desde el mismo lado oeste del arranque del Puente de Hierro, saltando la calle San Gregorio-Norte conectando esta con el Parque del Ebro.
- 372 Ejecutaremos la obra de reforma del Puente de Piedra como primer tramo del Camino de Santiago.

LA ZONA DE LAS ESTACIONES

La zona de las estaciones y el corredor ferroviario, supone un nuevo espacio singular de la ciudad y posible centralidad a completar las ya existentes. El corredor es un espacio de conexión este-oeste para movilidad no rodada y cosido con las antiguas áreas de borde de las vías.

La nueva zona de las estaciones es una oportunidad para generar entornos de calidad de vida y para albergar espacios que favorezcan el desarrollo de iniciativas empresariales vinculadas con la denominada economía del conocimiento, startups, tecnología, creatividad, etc.

También desde el punto de vista del autobús urbano estamos ante una nueva oportunidad. El entorno de la nueva estación de autobuses servirá para establecer el punto intermodal donde confluyan los nuevos recorridos de las líneas urbanas. Nuevas paradas de taxi y el tráfico propio de las dos estaciones contemplan un uso intenso para esta zona.

LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES ACTUAL

Recuperar la actual Estación Autobuses. Edificación residencial existente: Chequear estructura y viabilidad de las mejoras en accesibilidad, y análisis de las cuestiones jurídicas.

Estación, con las siguientes acciones. Mantener el acceso y el patio interior de la estación como zona de paso, conservando elementos existentes como las columnas o el suelo, y el acceso hacia las nuevas actividades propuestas. En la parte de las oficinas se dotará de un espacio para un nuevo Centro de participación activa de zona centro.

En la zona exterior un jardín con juegos infantiles, en conexión con calle Belchite (peatonalizada en este tramo), y hacia el sur y el este con el CEIP General Espartero, avenida España (le sobra sección viaria) y a la cubierta ajardinada de la Estación de Autobuses, ahora en construcción; y siempre a través de la calle Belchite, hacia el noreste y la plaza de la Alóndiga (el espacio delante del centro de Salud Espartero) y a través de la Avenida Pío XII con el Parque del Carmen, una red de espacios ajardinados.

En este entorno, no nos olvidamos de los nuevos usos que daremos a la actual estación de autobuses. En este caso realizaremos un estudio sobre las características estructurales del edificio para analizar posibles usos futuros,

a la vez que proponemos actuar sobre la zona actual de la dársena para dotar al espacio de un jardín de cercanía, en continuidad con los espacios peatonales del entorno. Se trabajará los locales vacíos para dotarlos de pequeñas actividades innovadoras.

LA GLORIETA DEL DOCTOR ZUBIA

Por otro lado la Glorieta del Doctor Zubía, punto central de la ciudad en el que la intervención en el edificio del Instituto Sagasta representa una oportunidad para posicionar el espacio como centro de la ciudad tradicional.

Queremos que la Glorieta de Sagasta sea el km 0 de la ciudad, el nuevo punto central de conexión que se abra a la ciudad.

Apostamos por una movilidad integrada y sostenible, que podamos disfrutar todos, más humana y más ecológica. Los ciudadanos eligen cómo moverse y cómo acceder a los espacios urbanos.

Nuestro proyecto en materia de movilidad tiene una apuesta clara por reforzar la Glorieta de Sagasta como 'plaza de plazas'. En la Glorieta instalaremos puntos de alquiler de bicicletas, aparcabicis (algunos de ellos cubiertos), puntos de carga para coches eléctricos.

Un espacio que se presenta como eje central de las diferentes alternativas de movilidad que se abren al casco antiguo, con la finalidad de favorecer la convivencia de las diferentes modos de transporte en un espacio donde el peatón debe ser el protagonista, a la vez que se abren nuevas formas de movilidad como la bicicleta o el patín, y se dota a la zona de servicios para el alquiler de bicicletas, punto central de la nueva red de carril bici, alquiler de motos, coches, o punto de lanzadera el nuevo punto intermodal de las líneas de autobús urbano.

Por otra parte, la intervención en la zona debe servir para desarrollar un nuevo espacio para la ciudadanía en la zona sur del edificio, resolviendo el uso de la zona de Duquesa de la Victoria, que se verá afectado por el nuevo acceso previsto al edificio, estudiar la limitación del tráfico rodado en esa zona.

Igualmente, proponemos reforzar las conexiones peatonales entre la Glorieta y la calle Portales y entre la Glorieta con la calle Juan XXIII. Con iniciativas que favorecerán la conexión peatonal y en bici en todo el entorno del Casco Antiguo, el tránsito al parque del Ebro y la conexión hasta la nueva zona del ferrocarril.

En coordinación con la finalización de las obras se acometerá la remodelación del pavimento de la plaza.

PASEO DE LAS CIEN TIENDAS

Paseo de las cien tiendas y área del antiguo Maristas como espacio de oportunidad, para organizar la zona como un centro cívico y comercial, con servicios comunes para el comercio, aparcamiento en el área ex Maristas, con conexión con Juan XXIII, a través de la entrada del Polideportivo.

En este punto se utilizará la intervención en el Polideportivo para rehabilitar la zona. Se realizarán actividades deportivas.

OTRAS PROPUESTAS

373 Mejoraremos la iluminación de la calle Ruavieja.

374 Mejora de la iluminación de la Gran Vía.

375 Abrir la ermita de San Gregorio.

376 Calados: fomentar el uso libre de los Calados municipales ofrecido a las asociaciones de vecinos.

377 Revisión del mobiliario urbano en el casco antiguo.

378 Estudiar la posibilidad de generar un espacio, una calle de artesanos en la zona vieja; concentrar este tipo de "establecimientos", generando una zona de turismo.

379 Zona de juegos en la plaza de San Bartolomé.

380 Iluminar la portada de las iglesias.

Desde el punto de vista residencial, nos proponemos rejuvenecer el Casco Antiguo:

381 Crear una zona de arte o espacio dedicado al arte.

382 Utilizar el colegio San Bernabé para un centro cívico con actividades.

383 Revisar el uso público del edificio Rodríguez Paterna.

384 Aprovechar los tránsitos que se generan en la zona con el nuevo Centro de Salud.

385 Pensar la posibilidad de situar una residencia de tercera edad con espacios compartidos por gente joven.

386 Buscar parcelas municipales que puedan ser gestionadas por cooperativas para promover viviendas.

387 Actualizar la bolsa de alquiler de los pisos de la zona.

388 Facilidades para las familias numerosas.

389 Edificio de viviendas de alquiler a jóvenes, con tiempo máximo de permanencia.

390 Atraer actividades y empresas compatibles con el tamaño y los rasgos del tejido urbano.

4.2 MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

El Partido Popular apoya la libertad de los ciudadanos en el modo de llegar a los diferentes espacios urbanos, tanto si lo desean hacerlo con vehículo privado como si lo hacen en transporte público o en una de las nuevas formas de transporte compartido.

Promoveremos un modelo de ciudad abierto en el que se aproveche todas las posibilidades que brinda la tecnología para transformar los municipios en mejores lugares para vivir.

Ante el avance del Plan General Municipal, sería importante una revisión del PMUS y aprovechar para un desarrollo de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible y de Accesibilidad Universal conjunta, que analice y desarrolle propuestas en materia de movilidad con la suma de la perspectiva de Discapacidad y movilidad reducida.

Nuestro modelo de movilidad sostenible pretende el desarrollo y la modernización de la Ciudad de Logroño, estableciendo un sistema que favorezca la capacidad de atracción basada en su calidad de vida.

La Comisión Europea se ha redactado el Libro Blanco del Transporte que la establece como objetivo para este sector económico la reducción para el año 2050 de un 60% de las emisiones de gases de efecto invernadero con respecto a las emisiones del año 1990. En un periodo intermedio, para el año 2030, plantea que esta reducción sea del 20% con respecto a las que había en el año 2008.

Consideramos las variables sociodemográficas que han de ser incorporadas en el programa: envejecimiento poblacional, perspectiva de género, nuevos estilos de vida.

El Partido Popular apoya la libertad de los ciudadanos, libertad en el acceso a todos los espacios urbanos y libertad en el modo de llegar a los mismos, tanto si lo desean hacer con vehículo privado como si lo hacen en transporte público o en una de las nuevas formas de transporte compartido. Los diferentes servicios públicos –autobús, taxi– y alternativas de movilidad deben convivir con una regulación que aliente la libre competencia entre los distintos modos de transporte. Es el ciudadano quien elige el medio de transporte y debe tener libertad de acceso a la oferta más amplia posible.

Para el adecuado seguimiento de los datos se creará el Observatorio de Movilidad Sostenible que gestionará información relativa a los diferentes medios de desplazamiento.

Nuestra apuesta por el centro de la ciudad, y por la generación de una ciudad en malla, hace necesario favorecer el transporte desde la periferia al centro favoreciendo la diversidad en los medios de desplazarse: bicicletas, autobús, taxi, etc.

La gestión del Partido Popular en estos últimos años ha desarrollado un conjunto de instrumentos de diagnóstico y programación que han de derivar en una revisión intermedia del PMUS antes de su fecha de finalización, prevista para 2025.

En este contexto se abrirá un proceso participativo basado en foros y mesas de trabajo para recopilar ideas y otras actuaciones concretas.

El transporte público en autobús urbano ha experimentado un incremento de más de 1.000.000 de viajeros en los últimos cuatro años, hasta alcanzar una cifra próxima a los 11 millones de viajeros según los datos de 2018. La valoración de la ciudadanía nos sitúa como la tercera ciudad mejora valorada, y poseemos las tarifas más baratas en la comparativa de ciudades, sin que se haya generado incremento para los usuarios desde 2013.

En paralelo, se ha trabajado en analizar la planificación que la ciudad debe seguir en relación a alternativas como el uso de la bicicleta, el carsharing, o los patines. La ordenanza sobre movilidad en fase de aprobación, y ampliamente consensuada, es una buena prueba de ello.

Trabajaremos en este compromiso y profundizaremos en el despliegue de los efectos de la ordenanza poniendo el foco en la difusión y sensibilización de la ciudadanía.

EL AUTOBÚS URBANO

En este contexto, planteamos un conjunto de medidas específicas en relación al servicio de transporte público urbano en autobús:

-
- 391 Implementaremos un nuevo diseño de las líneas actuales, basada en la nueva centralidad de nuestro modelo, asentado en un concepto radial, en el que la entrada en funcionamiento de la nueva estación de autobuses servirá de oportunidad para generar un auténtico punto intermodal. En un plazo máximo de 18 meses estarán revisados todos los itinerarios.
-
- 392 Una vez rediseñado el modelo de líneas actuales, proponemos avanzar en la nueva línea de la red actual, una línea circular que permita mejorar la conexión entre los barrios y conectarlos con nodos importantes de transporte como la propia estación de autobuses.
-
- 393 El nuevo diseño de las líneas favorecerá la conexión de puntos de la ciudad con un menor número de transbordos.
-
- 394 Continuaremos la renovación de la flota de los autobuses, completando así el esfuerzo realizado en los últimos cuatro años que ha derivado en la sustitución del 65% de la flota. Una flota que tiene una vida media de 5,7 años, muy por debajo de los 12 máximos previstos en el contrato de concesión.
-
- 395 Ampliaremos los servicios derivados de la eco-conducción que ya incorpora toda la flota de autobuses urbanos.
-
- 396 Las nuevas reposiciones se realizarán con vehículos con motor ecológico, tal y como ya se ha hecho con los vehículos con tecnología híbrida.
-
- 397 Seguiremos mejorando los servicios con los que se dota a los autobuses. Así junto a los desfibriladores o la dotación de red wifi, se trabajará en la mejora de la accesibilidad, personas con movilidad reducida o con carros de bebé.

-
- 398 Para favorecer la mayor agilidad en las líneas con mayores dificultades de desplazamiento se avanzará en la instalación de un carril bus, que puede ser de uso compartido con la bicicleta, que resuelva algunos puntos concretos de la Línea 2 en zonas como Avenida de La Paz, Gran Vía, Vara de Rey o Murrieta.
-
- 399 Por lo que respecta a las marquesinas de las paradas de autobuses avanzaremos en la mejora del sistema de información. Se prestará especial atención a la información accesible para personas con discapacidad visual, sistema braille, lectura fácil. Aumento de puntos de apoyo isquiático.
-
- 400 Continuaremos así la gestión ya avanzada en la última legislatura con la instalación de banda de tacos para la personas con discapacidad visual.
-
- 401 Con el fin de mejorar la convivencia dentro del autobús, pondremos en marcha el primer reglamento de transporte urbano, tramitado en la actual legislatura orientado a la accesibilidad. Trabajaremos en campañas de sensibilización y difusión con los usuarios del servicio.
-
- 402 Implantar una tarjeta única de transporte. que permitiría al usuario utilizar rápidamente los sistemas de transporte público: autobuses, bicicletas, aparcamientos, etc. La tarjeta tendrá una versión digital para las personas que quieran hacer uso de ella desde la APP municipal.
-
- 403 Permitir la recarga mediante pasarela de pagos a través de la web corporativa o de la aplicación para dispositivos móviles.
-
- 404 Permitir el pago del billete individual con tarjeta de crédito o pago en el móvil en el propio autobús.
-
- 405 Aumentar los puntos de recarga para aquellos usuarios de deseen seguir usando puntos físicos de recarga.
-
- 406 Pondremos en marcha la tarjeta empresa, que favorecerá la disponibilidad de tarjetas para los empleados, a la vez que permitirá el pago mediante domiciliación de los servicios efectivamente consumidos.
-
- 407 Seguiremos trabajando en tener un precio competitivo, y en especial, en la política de descuentos en situación como las ya vigentes: familias numerosas, gratuidad de los menores de 10 años, que ahora proponemos incrementar hasta los 18 años.
-
- 408 Realizaremos campañas de sensibilización y comunicación para la captación de nuevos usuarios.
-
- 409 Promoveremos una experiencia piloto destinada a establecer rutas de microbús bajo demanda. Contaremos para ello con la tecnología y el desarrollo de servicios que permitan graduar la demanda en cada momento.

En relación a algunas cuestiones más concretas, apuntamos:

-
- 410 Reforzar algunas frecuencias en función de las horas valle y horas punta de uso de transporte urbano.
-
- 411 Modificación de la línea nocturna nº 3 para cubrir la demanda de la zona de El Campillo.
-
- 412 Ampliar el último trayecto del servicio del autobús nocturno en media hora.
-
- 413 Revisar el itinerario de la línea 10 para que se conecte adecuadamente con los puntos centrales.
-
- 414 Mejorar la conexión de los polígonos previo acuerdo con los representantes de los agentes empresariales.
-
- 415 Ampliar el horario del último servicio de la línea 4 a su paso por Pradoviejo.
-
- 416 Intensificaremos el servicio en la zona de la Universidad y el Hospital San Pedro, con el fin de disuadir del uso del vehículo particular en estas zonas.

En cuanto a otros servicios públicos, trabajaremos en colaboración con el Gobierno de La Rioja y con el sector del taxi para avanzar en el establecimiento de zonas únicas de prestación en el entorno de Logroño.

También en materia de taxi favoreceremos la ampliación de paradas en especial en la nueva zona de la estación del tren.

NUEVOS MEDIOS DE MOVILIDAD

Por lo que respecta a otros medios de transporte urbano, nos comprometemos a establecer las siguientes líneas de actuación:

-
- 417 Dar prioridad a los tránsitos realizados en los medios de transporte que no requieren de edades o títulos para su manejo. Nos referimos al tránsito peatonal, en bicicleta, en algunos patines, etc. Medios para garantizar la mayor equidad y universalidad en la forma de desplazarse en la ciudad.
-
- 418 ¿Cómo serían las ciudades si pensáramos en hacer la vida más fácil a todos los ciudadanos de 8 o de 80 años? Esta es la premisa en la que se basa la fundación 8-80 Cities y para ello se plantea derribar una serie de mitos sobre la movilidad urbana. Nos proponemos formar parte de alianzas con otras ciudades que representen la innovación en materia de movilidad urbana basada en un enfoque que alcance todas las edades.

CARRIL BICI PUNTO A PUNTO. RED MALLADA

-
- 419 Apostamos por el uso de la bicicleta en el medio urbano como una alternativa que garantiza la sostenibilidad del modelo y que contribuye a dotar de mayores cotas de equidad a la ciudad.
-
- 420 Por lo que respecta al diseño de los tránsitos en bicicleta proponemos un mapa de itinerarios que permita conectar puntos principales de la ciudad. Al menos cuatro líneas principales que conecten la ciudad en sus extremos norte-sur, este-oeste. Itinerarios que conecten la zona sur de Logroño con el parque del Ebro, y que conecten la Universidad con el Arco. Itinerarios que se completen con alternativas de convivencia de usos en otras zonas de la ciudad, haciendo más permeable el uso de la bicicleta y fomentando la gestión de las zonas pacificadas. Serán los estudios técnicos los que decidan entre las diferentes opciones disponibles: carriles 30, carriles segregados o espacios reservados en plazas de mayor amplitud o zonas peatonales.
-
- 421 Estos cuatro itinerarios se completarán con el itinerario circular, a diseñar en el anillo verde de la ciudad.
-
- 422 Por otro lado, seguiremos instalando puntos de aparcamiento en línea con los ya he realizados en los últimos años con la instalación de 100 nuevas horquillas, muchas de ellas fuera del área de peatones.
-
- 423 Instalaremos puntos de lavado y mantenimiento de bicicletas.
-
- 424 Trabajaremos también en la formación continua del personal de transporte público para fomentar el respeto a quienes circulan en bicicleta por la ciudad.
-
- 425 Por lo que respecta al sistema de préstamo se facilitará el servicio mediante mejoras en la tecnología que permitan disponer de forma rápida de la bicicleta y localizar su disponibilidad.
-
- 426 Por lo que respecta al uso de los patines estaremos atentos a las decisiones que adopte al respecto la DGT, y fomentaremos su uso bajo los mismos principios de convivencia.

EL PEATÓN EN EL CENTRO DE LA MOVILIDAD

-
- 427 Trabajaremos para que las zonas peatonales sean espacios de convivencia, diseñando una jerarquía clara en el uso de las calles y espacios públicos, entre ellos y en su interior, que quede plasmado en un diseño coherente.
-
- 428 El anillo verde es casi una realidad que conecta La Isla, el Parque del Ebro y la Ribera, la zona de la Universidad y el parque del Iregua (que a su vez se conecta con la Vía Romana), el parque de la Estación (soterramiento), Las Gaunas, Club Deportivo, San Adrián, San Miguel, el Arco, los Enamorados y el Cubo. Trabajaremos en su conformación definitiva y en tejer sobre el mismo un itinerario peatonal y también ciclista.
-
- 429 Conexión de Camino Viejo de Fuenmayor con Gonzalo de Berceo.

430 Desarrollaremos la construcción la rotonda de Vara de Rey con Avda. España, y su conexión con la intervención en la Calle de San Antón.

431 Recuperaremos espacios para instalar nuevos bancos públicos. Se instalarán puntos de préstamo de sillas individuales que permitan mayor flexibilidad de uso.

4.3. SOSTENIBILIDAD ENERGÉTICA

La escasez de recursos energéticos y la necesidad de un uso racional de la energía compatible con aspectos económicos y ambientales.

Las sociedades más libres son también las que tienen una mayor preocupación medioambiental. El cambio climático es uno de los grandes desafíos que afrontan nuestras sociedades. Los ciudadanos tienen derecho a disfrutar de un entorno –aire, agua y suelo– saludables. Avanzamos hacia una economía reducida en carbono que hará de nuestras ciudades unos espacios más sanos.

Desde las administraciones es mucho lo que se puede hacer para promover las formas de economía circular que contribuyen a disminuir residuos.

El autoconsumo eficiente de energía y la movilidad con cero emisiones son iniciativas que hacen más habitables nuestros municipios.

Logroño pretende que la ciudad sea el escenario del cambio de modelo energético y convertirse en la ciudad referencia en la Transición Energética en España en las ciudades de tamaño medio.

El Partido Popular en el Ayuntamiento de Logroño ha venido trazando las líneas generales de planificación estratégica que recogen las necesidades globales de la ciudad actuando en diferentes barrios y zonas implantando modelos de desarrollo urbano sostenible.

Logroño firmó en 2012 su adhesión al proyecto Pacto de Alcaldes, que es el principal movimiento europeo en el que participan las autoridades locales y regionales que han asumido el compromiso voluntario de mejorar la eficiencia energética y utilizar fuentes de energía renovable en sus territorios. El Ayuntamiento está adherido también al Plan de adaptación al cambio climático.

Nos comprometemos con el cumplimiento de los objetivos 40/27/27 que ha señalado la Unión Europea para el horizonte 2030: 40% de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero; 27% de cuota de energías renovables; y un 27% de mejora de la eficiencia energética.

En el marco del Plan Transición Energética Ciudad Logroño impulsaremos las diferentes actuaciones a llevar a cabo como ciudad basadas en los diferentes ámbitos de la eficiencia energética.

432 La colaboración de la iniciativa pública y privada es necesaria, y en este sentido se articularán medidas para una buena coordinación de las iniciativas a desarrollar, cuidando especialmente el diálogo con el sector. Y lo haremos constituyendo una Mesa de la Energía que se reunirá con periodicidad fija determinada desde el momento de su constitución.

433 Nos comprometemos a diseñar un modelo basado en la autonomía financiera, que debemos obtener gracias a una participación eficaz en las convocatorias de ámbito nacional o europeo. Un modelo que se dote de agilidad y capacidad para gestionar los fondos, y un modelo que introduzca los criterios propios de un modelo financiero en el diseño de los ciclos de actuación en el medio y largo plazo.

Una política energética basada en tres ámbitos: movilidad, edificación y servicios públicos.

TRANSPORTE Y MOVILIDAD. POTENCIAR VEHÍCULO ELÉCTRICO

- 434 Colaboraremos con el sector privado en establecimiento de nuevos puntos de recarga en zonas abiertas.
- 435 Se instalará con carácter experimental un micro parque de recarga ubicado en las afueras de la ciudad, y que permita ir evaluando su uso por parte de los ciudadanos.
- 436 Se articularán medidas fiscales que incentiven el uso de los vehículos que utilicen carburante no contaminante, medidas que se sumarán a la deducción ya existente en el Impuesto de Vehículos, y que proponemos incrementar.
- 437 Desde el diálogo con los concesionarios avanzaremos en la evolución de prácticas como el *Car-pooling* y *car-sharing*, implicando también al colectivo de taxistas.

EDIFICACIÓN

- 438 Se promoverán actuaciones específicas atendiendo a las características de cada zona.
- 439 Seguiremos fomentando la rehabilitación de la envolvente térmica de los edificios, con actuaciones dirigidas fundamentalmente a dinamizar el sector de la construcción, las comunidades de vecinos y administradores de fincas, con el fin actuar de forma integral en la rehabilitación con los beneficios que esto tiene desde el punto de vista medioambiental y de eficiencia y ahorro energético. En estas actuaciones se procurará también el ocultado de cableados en fachada y la mejora estética de los edificios.
- 440 Apoyaremos especialmente las medidas en el casco antiguo de la ciudad, consiguiendo alinear esta actuación con otros objetivos perseguidos: la propia rehabilitación de edificios, o la generación de atractivos para población que identifica nuevos estilos de vida. Queremos convertir a la sostenibilidad en uno de los elementos característicos de una nueva forma de habitar.
- 441 Estableceremos incentivos a la instalación de repartidores de coste de calefacción, siempre en coordinación con los ya existentes por parte del Gobierno de La Rioja.
- 442 En el marco del Plan de Vivienda intensificaremos una política que incentive la sustitución de los elementos de calor y frío.
- 443 Estaremos atentos a las oportunidades que puede ofrecer la geotermia en el desarrollo de proyectos urbanos.
- 444 Trabajaremos en la revisión de la edificabilidad en sectores urbanos consolidados, barrios, con el fin de dar un plus de viabilidad necesario para acometer su rehabilitación energética y urbana íntegramente. En la misma línea trabajaremos con cuestiones estéticas como el de edificabilidad de los portales.
- 445 Modificación de la normativa en licencias de obra que favorezcan la rehabilitación de edificios desde el punto de vista sostenible y reducción de consumos.
- 446 Incentivos al autoconsumo para fomentar la generación eléctrica renovable. Trabajaremos en colaboración con las comunidades de propietarios y profesionales en la materia.
- 447 Bonificaciones fiscales ligadas a la calificación energética de los edificios, en especial en relación al impuesto de bienes inmuebles.
- 448 Analizaremos las posibilidades que existen en los proyecto de rehabilitación para generar valor añadido en relación con la obtención de datos, y gestión inteligente de los mismos.

INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS MUNICIPALES

- 449 Infraestructuras y edificios municipales. Rehabilitación de la envolvente edificatoria en lo edificios municipales, infraestructuras que podrían contar con la captación de fondos externos.

-
- 450 Potenciar la eficiencia energética en iluminación de colegios y consultorios médicos.
-
- 451 Mejorar la iluminación de las vías públicas, con un plan ambicioso de sustitución de luminarias basado en la obtención de fondos externos (IDEA, BEI,...) para su financiación y buscando modelos que permitan reinvertir los ahorros obtenidos de manera eficiente. Se dotará un fondo separado para estos fines, con la agilidad y capacidad de adaptación que se requiere. De su gestión y seguimiento se dará cuenta trimestralmente en la mesa de la energía.
-
- 452 Utilización de sensores lumínicos para graduar la intensidad en función de tránsitos, en especial en los pasos de peatones.
-
- 453 Renovación de las flotas de transporte que se utilizan en los diferentes servicios públicos. Alternativas mixtas: eléctrico, gas...
-
- 454 Transformación del parque móvil municipal en eléctrico con alguna opción al Gas Natural Vehicular.
-
- 455 Potenciar que el consumo sea 100% de energía eléctrica de origen renovable en todas las instalaciones públicas y de mejora de su eficiencia energética en un 50% en 2030.
-
- 456 Implementar modelos de autoconsumo en los edificios municipales.
-
- 457 Se proporcionará información detallada de los valores y mediciones ambientales de la ciudad y se permitirá que el ciudadano aporte iniciativas económicas, medioambientales y sociales. Se establecerán retos medioambientales para hacer partícipes a los ciudadanos de un objetivo común.

4.4. ZONAS VERDES Y MEDIOAMBIENTE

Logroño no es solo espacio urbano y construido. Los parques y jardines, los parques fluviales del Ebro y del Iregua, son todos ellos espacios verdes pero de uso urbano.

Las áreas agrícolas, las más conocidas las huertas de Varea y del Cortijo, y quizás las viñas del Cortijo, siguen siendo espacios productivos para la economía local más tradicional y como tales de la vida y de la identidad de la ciudad.

Los sotos y las riberas del Ebro y del Iregua, las sierras, los montes, las rads, son conocidos como el paisaje que nos rodea, en el que nos movemos, son espacios naturales, pero conformados por su relación con el entorno urbano y rural que los rodea.

El equilibrio entre el uso urbano, agrícola y ecológico de cada uno de estos espacios es importante para la calidad de nuestro entorno y de nuestra vida diaria y nuestra salud, por lo que hay que considerar a cada uno de estos aspectos, para cada uno de estos espacios y para el conjunto del territorio de nuestro término municipal.

Los tres grandes Parques fluviales, Parques del Ebro, de la Ribera y del Iregua, forman un gran espacio continuo vegetado. La Grajera es un espacio singular formado alrededor de un pantano creado por un embalse para uso agrícola, más alejado del núcleo urbano que los parques fluviales.

Son los cuatro grandes espacios verdes de la ciudad, espacios con éxito, por su evidente e indiscutible aceptación por parte de los ciudadanos. Nuestro compromiso es mantenerlos y completarlos.

Además, el Parque de los enamorados y la cubierta ajardinada de la estación de tren, que en el futuro próximo se unirá con la cubierta de la estación de autobuses, para formar un solo espacio, serán los otros grandes espacios verdes para la ciudad de Logroño, a los que habrá que integrar, en su tejido urbano y en su vida diaria.

Los parques y jardines existentes, y nuevos microparques y jardines de cercanías, completarán el sistema de espacios verdes urbanos.

El corredor ecológico del Ebro con el gran Soto de los Americanos, es el proyecto de integración de los ecosistemas y de los espacios agrícolas del río, con el paisaje, la historia, el ocio y el esparcimiento. La obra en su primera fase ya en fase de adjudicación. Acometeremos la fase del tramo desde El Cortijo hasta Fuenmayor a continuación, que incorpora el acceso al puente romano de Mantible.

En el marco del plan de lucha contra el cambio climático se ejecutará la primera fase de la intervención en el interceptor sur de la ciudad para su uso como anillo verde.

Finalmente tenemos que mirar hacia otro punto singular que es al Monte Cantabria, y a los montes, sierras, rads, y viñas, huertas y vegas agrícolas de nuestro termino municipal.

Nuestras propuestas se concretan en:

-
- 458 Con el fin de generar actividad en los parques y jardines de la ciudad se dotará a estos espacios de profesionales, que se encarguen de la animación social y cultural de los mismos. La actividades se realizarán con la implicación de las asociaciones y colectivos del entorno, y aprovechando las instalaciones públicas ya existentes.
-
- 459 Trabajaremos para “tejer” las dos orillas del Ebro, en este sentido, paradójicamente, el Parque del Ebro supone una importante barrera visual y psicológica, por lo que es necesario dotar al Parque, a ambos lados del Ebro, de dotaciones, actividad y un mejor alumbrado.
-
- 460 Recuperar los valores históricos del Parque del Ebro, del Monasterio de Valbuena, las antiguas estructuras fabriles, las defensas y las obras hidráulicas, con fines pedagógicos, culturales y recreativos.
-
- 461 Mejorar la conexión del Parque del Ebro con la trama de la calles del Casco antiguo con nuevos pasos y pasarelas que abran nuevas conexiones, e incluyan puntos panorámicos y miradores sobre el frente norte del casco antiguo con sus muros, sus calados urbanos, el puente de Piedra y el extremo este del Parque del Ebro.
-
- 462 Puntos panorámicos y miradores sobre los restos de Valbuena y la parte oeste del parque del Ebro.
-
- 463 Mejorar el embarcadero como apoyo a los deportes del remo, paseos en barcas y nuevas actividades acuáticas para rutas con fines pedagógicos, culturales y recreativos
-
- 464 Organizar recorridos a las presas y saltos de agua del Ebro como ejemplos de energía renovables pertenecientes a la ciudad.
-
- 465 Visita y acondicionamiento a la isla del Soto del Ebro mediante un sistema completamente sostenible, sin combustible, y por lo tanto sostenible.
-
- 466 Recuperar el recuerdo de las huertas y del espacio rural en el parque de La Ribera y del Iregua como valores medioambientales relacionados con la sensibilidad actual hacia la economía local y los productos Kilómetro 0, la alimentación sana, y el consumo responsable.
-
- 467 Fortalecer las actividades pedagógicas, culturales y recreativas ya existentes en La Grajera, sobre la relación del territorio humanizado, rural, urbano y agrícola con la naturaleza, la revegetación y la biodiversidad.
-
- 468 Mejorar la limpieza del agua y algunas zonas, especialmente la de la presa
-
- 469 Mejorar la conexión de La Grajera con la ciudad, en el paso desde la Zona Sur.

ESPACIOS DE OPORTUNIDAD

La nueva conformación urbana permite también avanzar en el desarrollo de nuevas zonas verdes:

-
- 470 Integrar la cubierta ajardinada de la futura estación intermodal con el entorno urbano, y formar un sistema de espacios verdes entre la avenida de España y el Parque del Carmen, aprovechando la oportunidad ofrecida por el traslado de la actual estación de autobuses.
-
- 471 Crear nuevos accesos y recorridos hacia el Parque de los Enamorados, aprovechando la oportunidad ofrecida por la transformación del espacio ferroviario de Logroño, para integrarlo con el resto de la ciudad, y espacios verdes. Mejora de la conexión entre Calle Gonzalo de Berceo y calle Fuenmayor, y otros recorridos y rutas.

-
- 472 Mejorar el diseño de los antiguos depósitos de agua en el Parque de los Enamorados para nuevas actividades pedagógicas, culturales y recreativas.
-
- 473 Microparques, parques de cercanía para recuperar las plazas para hacerlas puntos de encuentro y convivencia de mayores, familias, jóvenes y niños.
-
- 474 Desarrollar el proyecto de Corredor ecológico del Ebro entre el camino a Fuenmayor, y el camino a Agoncillo, que incluye el "Soto de los Americanos", para establecer el río como reserva natural para un ecosistema complejo, visitable, como aplicación del principio que conocer es proteger.

OTROS ELEMENTOS NATURALES

-
- 475 Monte Cantabria, mejora del acceso, la señalización y conexión con el Camino de Santiago
-
- 476 Protección de las cuencas visuales del Camino de Santiago en el entorno natural.
-
- 477 Reforzar las huertas del Cortijo y de Varea como origen del Espacio KM 0, producto local como valor tradicional y ecológico.
-
- 478 Identificar los paisajes vinícolas de Logroño como recurso, patrimonio y legado cultural, por su arraigo histórico y estrecha relación con el medio natural.
-
- 479 Mantener los enclaves agrarios, en las vegas de regadío de los ríos Ebro e Iregua, que mantienen su valor como ejemplos del paisaje de las huertas tradicionales que son un elemento singular que caracteriza el paisaje de Logroño.
-
- 480 Impulsaremos el Plan Director de Arbolado, seguiremos creciendo por encima de la tasa de reposición. Trabajaremos en la reforestación en las zonas degradadas.
-
- 481 El aumento de la diversidad de especies, procurando no superar el porcentaje del 10% del total para cada especie.
-
- 482 Ampliación de los huertos urbanos y difusión de las actividades realizadas en los mismos con la finalidad de sensibilizar sobre los hábitos de consumo saludable.
-
- 483 Crearemos dos zonas de esparcimiento canino.
-
- 484 Trabajaremos para la defensa y la protección de los animales de compañía y mascotas. Promoveremos medidas que luchen contra su abandono y maltrato.
-
- 485 Pondremos en marcha iniciativas contra el incivismo de los propietarios de animales que afectan a la convivencia y la salubridad del espacio público.

En relación a la economía circular, se propone:

-
- 486 Trabajar con el Gobierno de La Rioja en la implementación del Plan Director de Residuos.
-
- 487 En colaboración con otras administraciones, avanzaremos en la implantación de recogidas separadas sobre otros flujos de residuos, que continúan reuniéndose agrupados en la fracción resto, en especial la materia orgánica. Una vez realizada en las grandes superficies, avanzaremos en actividad comercial de menor dimensión, para finalmente al servicio de domicilio.
-
- 488 Diseñar un servicio para el comercio y la hostelería que permita la recogida de residuos orgánicos y cristal con sistemas alternativos de recogida, con la posibilidad de retirar los contenedores en determinadas franjas horarias, y con ello su impacto visual.
-
- 489 Ampliar las zonas de contenedores con sistema de quita y pon en función del horario.
-
- 490 Ampliar el número de puntos limpios de la ciudad, mejorando su acceso y disponibilidad.

4.5. CIUDAD SEGURA

La lucha contra la violencia de género es un compromiso irrenunciable para el PP, siendo el Pacto de Estado la hoja de ruta que nos compromete, a todos, para seguir hacia delante en su erradicación.

Rechazamos toda forma de violencia que se pueda dar en el ámbito de la familia, especialmente la que sufren los más vulnerables, menores, personas mayores y dependientes. Es necesario seguir avanzando en la lucha contra toda forma de odio por causa de la orientación sexual o los sentimientos religiosos.

Logroño es una ciudad segura gracias al trabajo de los profesionales de la Policía Local y a su coordinación con los Cuerpos y Fuerzas de seguridad del Estado.

La evolución de los datos en materia de seguridad ciudadana avala la gestión del Partido Popular. Logroño registraba en 2012 una tasa de criminalidad de 39,7 puntos y, según los últimos datos facilitados por el Ministerio de Interior para 2018, este índice se ha situado 11 puntos por debajo, hasta alcanzar los 28,6 puntos.

El número de infracciones criminales registra descensos continuos, el último anual de un 2,9% y la mayoría de los delitos cometidos son delitos leves

También, en materia de seguridad vial, han descendido el número de accidentes:

- En general, hasta un 6% en el último año. En el pasado año bajaron sensiblemente el número de accidentes, hasta un 6%: desde los 1.568 en 2017 a los 1.472 registrados en 2018, en total 96 accidentes menos. Es el segundo año consecutivo con bajada de accidentes.
- Hasta en un 14% el número de atropellos: de 126 en 2017 a 109 en 2018, 17 menos. Lejos de los 150 registrado en 2011.
- Se mantiene la cifra de 0 fallecidos.
- Descienden también los accidentes con motos o ciclomotores en un 26,5%, que bajan de 121 en 2017 a 89 en 2018.

El proyecto del Partido Popular en Logroño sigue defendiendo la seguridad de los ciudadanos y la protección de sus bienes como una de las principales garantías que debe ofrecer el Estado.

Es importante que los municipios no bajen la guardia en materia de seguridad. Necesitamos fortalecer nuestras capacidades en seguridad en un mundo con amenazas crecientes y erradicar la radicalización en nuestro país.

Queremos un Logroño seguro, con políticas responsables. El Partido Popular cree en la integración y en el valor del respeto, no en políticas de guetos que comienzan con comunidades separadas y que terminan en realidades enfrentadas.

Seguiremos trabajando en la coordinación entre la policía local con otras policías locales, y los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado. Instrumento necesario en un mundo cada vez más global.

SEGURIDAD VIAL

492 Elaboración de una Estrategia Integral Municipal de seguridad Vial.

493 Análisis de los puntos de mayor accidentabilidad y puesta en marcha de planes específicos para minimizarlos: Sentido de la circulación único/doble, prioridades de paso, visibilidad, etc.

494 Identificación de las calles con mayor número de atropellos, y refuerzo de medidas de señalización y sensibilización, como son por ejemplo Gonzalo de Berceo, Avda. de La Paz y Avda. Club Deportivo.

-
- 495 Adoptar medidas para reducción de accidentes en zonas con mayor número de siniestralidad como las de la Calle Clavijo, Calle El Norte o la rotonda de Circunvalación con Chile.
-
- 496 Aumentar los tramos de velocidad máxima permitida a 30 km/h, en los tramos que se considere más necesario, como medida para reducir el número y gravedad de los accidentes.
-
- 497 Se utilizará pintura antideslizante en los pasos de peatones de tal forma que se favorezca la seguridad de los vehículos, en especial los de dos ruedas.
-
- 498 Dotar de iluminación, o reforzarla en su caso, en los pasos de peatones y en las vías de mayor tráfico y ligarlos a la limitación de velocidad. Utilizar sistemas de sensorización en los pasos de peatones que permitan adecuar la iluminación al tránsito real.
-
- 499 Divulgación, formación y prevención a peatones en programas de movilidad y seguridad vial.
-
- 500 Acciones de sensibilización y talleres para concienciar y responsabilizar a los conductores sobre una conducción atenta y segura.
-
- 501 Señalización que fomente la conciencia ciudadana sobre la necesidad de mantener atención, en especial en los pasos de peatones, tanto por parte de conductores como de peatones. La falta de atención sigue siendo la causa mayoritaria de los accidentes.
-
- 502 Apostamos por la extensión a diversos colegios de la Ciudad de proyectos que aseguren la movilidad en el entorno escolar. Desarrollando la iniciativa Pedibus ya puesta en marcha en el entorno del colegio Caballero de la Rosa, una iniciativa que busca el respeto al medio ambiente y mejorar la seguridad vial y la movilidad en los entornos escolares. Por un camino escolar seguro que se apoye en programas piloto como "Vamos al Cole".
-
- 503 Se colocarán nuevos radares en puntos que se estudiarán como Carmen Medrano radar fijo sentido de bajada, o Avenida Burgos.

POLICÍA LOCAL

-
- 504 Continuar con el despliegue de comisarías de policía local. En función de intensidades se analizará el enfoque polivalente que permita otros usos de atención al ciudadano. Se prevé abordar dos nuevas comisarías, una en la Zona Centro y la otra en la Zona Oeste. Se buscará la coordinación de estas oficinas con otras oficinas municipales existentes, o en previsión.
-
- 505 Planificación de los objetivos de seguridad municipal integral y de calidad a prestar por parte de la Policía Local.
-
- 506 Planificación de especial atención policial Noche/ Día: Ruidos, seguridad ciudadana, policía de proximidad y programa especial de control del tráfico y de prevención de accidentes.
-
- 507 Fomentaremos la existencia de más agentes patrullando a pie.
-
- 508 Gestión de los riesgos con la información ya obtenida a partir de Logroño Ciudad inteligente.
-
- 509 Medición de los indicadores de sensación de Seguridad/ Inseguridad para enfocar la Policía Local hacia esos polos.
-
- 510 Impulsaremos la modernización de los medios materiales a disposición de la Policía Local poniendo a su servicio la mejor tecnología posible. Especialmente, trabajaremos en la integración con el concepto Smart City.
-
- 511 Seguiremos apostando por la incorporación de nuevos efectivos. En la actual legislatura se han incorporado 17 agentes, y se tramita la ampliación de otros 31.
-
- 512 Trabajaremos en un catálogo de puestos de segunda actividad.
-
- 513 Desarrollaremos campañas para el reconocimiento del trabajo que realiza la policía local.
-
- 514 Desarrollaremos campañas de medición del ruido de motos y ciclomotores por la Policía Local, en el marco del Plan Municipal contra el ruido.

BOMBEROS

- 515 Análisis integral del Servicio de Bomberos: Plantilla, calendarios, formación, turnos, mínimos, prevención y formación y convenio.
- 516 Plan anual de prevención y divulgación: Población, escolares y empresas.
- 517 Plan anual formativo para bomberos.
- 518 Análisis de riesgos y de isócronas para respuestas eficaces en todo su territorio de cobertura. Rutas y recorridos.
- 519 Comisión de trabajo técnico CEIS Rioja- Bomberos de Logroño. Propuestas de futuro colaboración y trabajo preventivo/operativo integrado conjunto.

VIOLENCIA DE GÉNERO

Continuaremos aunando esfuerzos para luchar contra la violencia de género en nuestra ciudad y ofrecer a las víctimas los recursos necesarios para garantizar su protección y atención integral.

Potenciaremos una colaboración estrecha con el resto de instituciones, entidades y profesionales que trabajan en nuestra comunidad en esta materia. Apostamos por la coordinación de los recursos y la suma de todos para prevenir y combatir la violencia de género.

Dentro de las actuaciones de prevención priorizaremos los programas e iniciativas de sensibilización en materia de igualdad impulsando nuevas medidas e iniciativas. Iniciativas que se enmarcarán en el marco del Pacto de Estado contra la Violencia de género suscrito a nivel nacional:

- 520 Reservar dentro de la oferta de empleo público municipal plazas para víctimas de violencia de género.
- 521 Desarrollaremos el sistema de parada del autobús bajo demanda en franjas horarias que resulten necesarias.
- 522 Impulsar en las ludotecas municipales proyectos de sensibilización y formación en materia de igualdad.
- 523 Desarrollar en los centros juveniles municipales talleres de sensibilización en materia de violencia de género a través de los profesionales de la Oficina de Asistencia a la Víctima del Delito de La Rioja.
- 524 Impulsar en la Gota de Leche encuentros en los que los jóvenes puedan intercambiar su visión sobre la violencia de género y compartir propuestas para combatirla.
- 525 Trabajaremos los protocolos específicos para la prevención, información y actuación contra el acoso callejero y la violencia sexual en las fiestas populares de la ciudad.

MESAS DE TRÁFICO

Se trabajará en las Mesas de tráfico, participadas por Asociaciones de vecinos, responsables municipales, policías Locales y comerciantes.

PROTECCIÓN CIVIL

- 526 Plan integral de protección civil municipal. Riesgos, medios, recursos y respuesta integrada con la planificación de seguridad municipal y de la Comunidad Autónoma y el Plan territorial de Protección Civil de La Rioja- PLATERCAR.
- 527 Plan de formación anual y de reciclaje para sus miembros.



-
- 528 Actuaciones conjuntas con el resto de intervinientes municipales y de la comunidad Autónoma del sistema de Emergencias de La Rioja. Simulacros especiales anuales.

APARTAMENTOS TURÍSTICOS

- 529 Trabajaremos en buscar acuerdos desde un modelo de convivencia.
- 530 De acuerdo con la normativa recientemente aprobada en el Parlamento de La Rioja se vigilará el cumplimiento de la distancia mínima de 200 metros respecto de los centros docentes y de protección de menores.
- 531 En este sentido desarrollaremos campañas de sensibilización y concienciación para prevenir problemas de adicciones y ludopatía, sobre todo entre la población más joven e informando a los clientes de los riesgos de un uso no responsable de las actividades de estos establecimientos.

DESAHUCIOS

- 532 Dedicaremos más esfuerzos de la policía local para prevenir la ocupación de viviendas, vigilar los pisos ocupados ilegalmente, detener a los implicados en tales delitos y asegurar la convivencia pacífica en los barrios.

SERVICIOS DE INTERMEDIACIÓN

- 533 Implementar más servicios de intermediación y, en su caso, del arbitraje en conflictos entre ciudadanos con el objetivo de encontrar una solución sin necesidad de llegar al ámbito judicial. El servicios debe adaptarse a los problemas reales de la sociedad actual.

CORRER Y PASEAR SIN MIEDO

En los últimos años se ha intensificado la preocupación por las situaciones de inseguridad que sufren las logroñesas y que llevan a identificar puntos de la ciudad por los que no pasean tranquilas.

- 534 Debemos garantizar que todas las mujeres pasean libremente por la ciudad, sin que la percepción de riesgo o inseguridad limite ningún tipo de actividad, de día o de noche. Es necesario identificar los puntos de la ciudad que se consideran críticos.
- 535 En el seno de la Junta de Seguridad Local se trabajará un protocolo específico que combine medidas como la mejora de iluminación en los puntos de salida de las zonas de ocio nocturno, o en los identificados con la práctica del deporte. Mejora de seguridad en estos puntos, y campañas de sensibilización.
- 536 Se trabajará en la creación de circuitos señalizados e iluminados que completen recorridos completos para la práctica del running y otras prácticas deportivas. La mejor seguridad es dotar de usos y actividades a las zonas.

SEGURIDAD EN EL EMPLEO

- 537 Implantaremos medidas de seguridad en el trabajo vinculado con la concesión de licencias municipales. Promoviendo elementos de difusión y sensibilización en los promotores de las actividades.