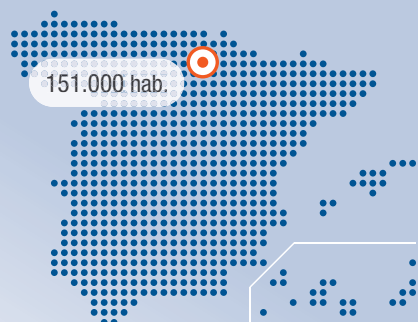


“LOGROÑO CALLES ABIERTAS”

REPENSAR EL ESPACIO PÚBLICO DESDE NUEVOS CRITERIOS



LOGROÑO
La Rioja



Objetivos

- Favorecer una movilidad sostenible, segura y saludable.
- Reducir las emisiones responsables del cambio climático.
- Reducir la velocidad del tráfico a favor de la movilidad activa de peatones y ciclistas.
- Reducir la contaminación y mejorar la calidad de vida de las personas.
- Mejorar la accesibilidad universal e incorporar la perspectiva de género.
- Ampliar el espacio peatonal posibilitando la distancia interpersonal que disminuya el riesgo de contagio.

Ámbitos de actuación



- SV ▶ seguridad vial
- MA ▶ ciudad 30
- ME ▶ urbanismo táctico
- CE ▶ entornos escolares
- ▶ peatones / movilidad reducida
- ▶ bicicleta / VMP
- ▶ transporte público
- ▶ comunicación
- ▶ participación



La estrategia Logroño Calles Abiertas nace en abril de 2020, durante las primeras semanas de la emergencia sanitaria, con el fin de lograr un reparto más equilibrado y justo del espacio en la ciudad que **facilite los desplazamientos peatonales, ciclistas y en transporte público**, en un momento en el que la distancia interpersonal para evitar contagios era de gran relevancia.

PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LARGO ALCANCE

El punto de partida es una ciudad volcada en el uso del coche que además no cumple las exigencias en materia de seguridad vial y sanitaria, por lo que, a la necesidad de evitar accidentes, ruido y contaminación, se suma la de evitar contagios. Avanzar hacia la movilidad sostenible implica,





pues, favorecer la movilidad activa peatonal y ciclista en los desplazamientos cotidianos, con un entorno urbano que cumpla con los requisitos de accesibilidad y de confort del espacio público, especialmente en una ciudad plana y de distancias cortas como Logroño.

Los objetivos generales de esta estrategia son:

- Ofrecer alternativas de movilidad activa con **criterios de seguridad vial y seguridad sanitaria**, en un contexto de limitaciones del transporte público y en el que el automóvil privado no debería ser la solución. O, dicho de otra manera, garantizar que los desplazamientos peatonales y ciclistas se realicen en condiciones de seguridad vial y sanitaria.
- **Promover la movilidad activa**, facilitando los desplazamientos peatonales y ciclistas seguros entre los diferentes barrios de la ciudad y los principales generadores de viaje (Universidad, polígonos industriales, centros de actividad económica, áreas comerciales y de ocio, etc.).
- **Cumplir la legislación de accesibilidad**. Logroño puede convertirse en la primera ciudad española que cumple estrictamente la legislación de accesibilidad en cuanto al espacio público urbanizado, incorporando itinerarios accesibles en todas las calles del núcleo urbano.

- Repensar los espacios para una **transformación feminista del entorno**. La perspectiva de género cambia el orden de prioridades, promoviendo la sostenibilidad de la vida y la ciudad al tener en cuenta la esfera reproductiva.

SEIS EJES DE INTERVENCIÓN

Para el cumplimiento de esos objetivos, se aprovechan las líneas estratégicas y propuestas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de 2013 (PMUS), así como de otros documentos y estrategias municipales. Dicha estrategia se centra en seis programas de intervención:

- **Red peatonal saludable**. Se trata de un conjunto de itinerarios que facilitan la movilidad peatonal, en condiciones de seguridad sanitaria y vial, entre los diferentes barrios y los principales destinos cotidianos de Logroño. Las intervenciones prioritarias se centran en calles con aceras de anchura insuficiente.
- **Red ciclista saludable**. El conjunto de itinerarios ciclistas se



PREMIO NACIONAL DE MOVILIDAD

El proyecto Logroño Calles Abiertas, impulsado para responder a la emergencia sanitaria a través de la reordenación del espacio público y el fomento de la movilidad sostenible, ha sido reconocido con el I Premio Nacional de Movilidad que otorga el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la Fundación CONAMA y la Real Academia de Ingeniería.

Los Premios Nacionales de Movilidad distinguen buenas prácticas e iniciativas en movilidad, tanto del sector público como privado, con el fin de valorar a las organizaciones que están liderando el cambio de cultura de movilidad.

despliega en ejes prioritarios y secundarios, con intervenciones pensadas tanto para personas habituadas al uso de la bicicleta (calmado del tráfico) como para quienes se sienten más vulnerables ante el tráfico (vías ciclistas segregadas).

- **Áreas pacificadas.** El calmado de tráfico se aplica también por zonas, adaptando las áreas propuestas por el PMUS a las nuevas condiciones de seguridad.
- **Mejora de entornos.** Algunos servicios y equipamientos generan desplazamientos y concentración de personas, y requieren intervenciones concretas de mejora. Destacan los entornos escolares, donde coinciden en momentos puntuales el alumnado, sus familiares y el personal de los centros.
- **Apoyo al transporte público.** La pérdida de viajeros durante el periodo post-Covid se puede paliar mediante el tratamiento



de las paradas principales para facilitar la espera y con carriles bus que mejoren la regularidad y fiabilidad del servicio.

- **Adaptación de regulaciones.** La ciudad necesita implantar el límite de 30 km/h como referencia en la ciudad, autorizar el contramano ciclista en calles de coexistencia y revisar las fases semafóricas para evitar la acumulación de personas.

Para permitir una ejecución rápida de las medidas se emplean elementos de balizamiento, mobiliario urbano y pintura. Estas formas de ejecución se han venido realizando en las dos últimas décadas con denominaciones diversas, como el de **"urbanismo táctico"** o **intervenciones ligeras**, y tienen la virtud de transformar el espacio público sin exigir obras costosas, permitiendo ajustar las medidas mediante el método de prueba y error y, con ello, preparar las soluciones definitivas o permanentes.



LO APRENDIDO HASTA AHORA

El centro compacto y denso de Logroño se ha caracterizado durante años por calles con aceras estrechas y poco o ningún espacio adaptado para la circulación de ciclistas. La circulación motorizada y el aparcamiento han llegado a ocupar más del 70% del espacio disponible.

Calles Abiertas ha posibilitado ampliar el espacio peatonal y ciclista, además de crear el primer carril-bus de la ciudad, favoreciendo modos de transporte que se vieron comprometidos durante la pandemia. Las actuaciones ligeras han contribuido a llevar a cabo las intervenciones con rapidez.

La estrategia tiene vocación de continuidad y sigue orientando actuaciones de diverso alcance en la ciudad, aprendiendo de lo ya realizado para mejorar la ejecución en el futuro. En cualquier caso, el efecto demostrativo ha sido uno de los resultados más positivos, siendo bien valorada por la población la ampliación de espacios para caminar.

En la primera fase, ejecutada entre abril y julio de 2020, se realizan 7 actuaciones en calles y se ejecuta parcialmente un área pacificada. Estas intervenciones alcanzan una superficie de 81.000 m², con un coste medio de 3,15 €/m². La estrategia continua su desarrollo, incorporando los entornos escolares en septiembre de 2020 y creando un eje ciclista este-oeste a través del centro de la ciudad.

Concejalías implicadas

- Concejalía de Desarrollo Urbano Sostenible
- Concejalía de Alcaldía, Igualdad y Convivencia

Datos de contacto

Jaime Caballero López
Concejal de Desarrollo Urbano Sostenible
Ayuntamiento de Logroño
callesabiertas@logrono.es
<https://logronocallesabiertas.es/>