

AYUNTAMIENTO DE LOGROÑO
Avda de la Paz, 11
26071-LOGROÑO

D^a M^a Concepción Hernani, en nombre y representación de Ecologistas en Acción de La Rioja, con domicilio a efectos de notificaciones, en el Apartado de Correos, 363 26080 de Logroño; Ante el Avance a la Revisión del Plan General ordenación del Plan General Municipal de Logroño, publicado en el Boletín Oficial de La Rioja nº 88,

SOLICITA:

Sean tenidas en cuenta las siguientes aportaciones y/o sugerencias:

VIVIENDA

En materia de vivienda (de cantidades de vivienda), parece que la experiencia de los últimos 30 años no hubiera servido absolutamente de nada: ni más oferta de suelo baja el precio del suelo ni más oferta de vivienda baja el suelo de la vivienda, sino que los mete de lleno en una espiral especulativa (otra vez) consiguiendo, precisamente, todo lo contrario: volver a subir sus precios (que, al parecer, es lo que se pretende).

Suelo y vivienda debe haber lo necesario, apenas un poco más para poder jugar con holgura, y luego el precio dependerá exclusivamente de cómo se gestione.

Sin embargo nos encontramos con una serie de Planes Parciales programados y en ejecución con capacidad para un número importante de viviendas nuevas:

36 Piqueras
1044 El Campillo
383 Fardachón
517 Guindalera
282 La Cava
203 Los Lirios
222 Santa Juliana
413 Valdegastea

En total 3100 nuevas viviendas. Si a esto sumamos otras 3000 que pueden estar en estos momentos en construcción, más todas aquellas que quepan en los 19 PERIs de reconversión de suelo industrial a residencial, más las de los PERIs del Casco Antiguo, más las del PERI Ferrocarril, más las que salgan de la reconversión de otros suelos como el depósito de vehículos de Prado Viejo... podemos estar hablando de unas 10.000 viviendas.

Con toda sensatez y precaución se puede estimar en otras 2.000 las que salgan de operaciones de reposición urbana ordinaria que se van dando continuamente en la vida de una ciudad, obtenemos una disponibilidad de unas 12.000 viviendas nuevas a corto plazo.

Otro apartado es el de las 18.000 viviendas vacías que existen actualmente. Aún contando con que muchas de ellas son segunda residencia que no es previsible que salgan al mercado y otras, por su mal estado, entran en el cupo de "reposición ordinaria", aún podemos contar con otras 12.000 viviendas hoy desocupadas y susceptibles de salir al mercado con políticas activas por parte de la Administración.

Esa disponibilidad de 24.000 viviendas cubre las necesidades de Logroño para no menos de dos o tres décadas, sin necesidad de espectaculares crecimientos y nos permitiría, como dice el propio Avance: "mirar hacia el interior de la ciudad".

En este Avance del Plan General sólo se proponen extensas superficies como Suelo Urbanizable, planteando un gran crecimiento urbano para la ciudad que no tiene ninguna justificación en estos momentos por cuanto Logroño no va a incrementar su población tanto y no resulta necesario disponer de tanto suelo para la construcción de viviendas, como ya se ha argumentado, siendo totalmente innecesario reclasificar más Suelo Urbanizable como por ejemplo se hace en la parte oeste y sur de Logroño. Uno de los ejemplos más claros es el denominado Sector Sur donde se propone la creación de una zona residencial desligada del resto de la ciudad y con más de 9.000 habitantes. O se propone la urbanización de las huertas situadas entre la carretera de El Cortijo y el río Ebro.

El modelo de desarrollo urbano propuesto es contrario al concepto de sostenibilidad, apostando por una ciudad muy extensa, poco densa, zonificada socialmente y descohesionada. Una ciudad insostenible donde pueden aparecer discontinuidades entre los nuevos desarrollos propuestos, caso del Sector Sur, que estén desconectados del centro urbano y con densidades de población muy bajas que aumenten la necesidad de movilidad (más coche circulando) y creen barrios- dormitorio sin apenas vida, una ciudad en donde se creen guetos por clases sociales en lugar de favorecer la integración social.

Parece que hubiéramos entrado en una trampa perversa: “como el Gobierno de La Rioja quiere urbanizar el Monte el Corvo, el Ayuntamiento de Logroño quiere demostrar que no hace falta programando suelo en abundancia, muy por encima de las necesidades”. Al final se abordarán tanto los planes del Ayuntamiento como los del Gobierno Regional y los que habremos salido perdiendo seremos la gente de Logroño.

INFRAESTRUCTURAS

Como consecuencia de esta expansión urbanística se propone al mismo tiempo una gran red de carreteras que tampoco tiene ninguna justificación. Se propone, por ejemplo, una nueva circunvalación envolviendo la ciudad a través de la Ronda Norte- Ronda Oeste- Ronda Sur que lo único que hace es favorecer el crecimiento desmesurado de la ciudad, algo que choca totalmente con el supuesto desarrollo sostenible de Logroño. Esta ronda circular tendría unos costes muy elevados y supondría la construcción de un nuevo puente sobre el río Ebro, el paso del monte Rad de Santa Cruz (¿túnel?), el corte del corredor verde que une Logroño con La Grajera y nuevo acceso a la autopista AP-68 a tan sólo kilómetro y medio del existente. El tráfico generado por los polígonos industriales del otro lado del Ebro y por la poblaciones de Oyón, Laguardia o Viana puede perfectamente canalizarse a través de la A-13 y del futuro enlace de 4ª puente con la calle Portillejo.

Dentro de esa política de construcción de nuevas carreteras, rondas y distribuidores que lo único que hacen es favorecer un modelo de transporte basado en el uso de los coches, resulta sorprendente que se llegue a proponer un nuevo puente sobre el Ebro entre la Plaza de Toros y el Cementerio (Paseo del Prior- Carretera Mendavia), totalmente innecesario teniendo el Puente de piedra a 300 metros y otro previsto en Rioja Forum a 700 metros y que además cortaría al mismo nivel el Parque de La Ribera.

El grueso de las inversiones del Plan General Municipal, supone una auténtica avalancha de millones y millones de euros al servicio del transporte privado por carretera.

Efectivamente, el ultradesarrollista gobierno municipal no ha oído hablar del cambio climático, ni del protocolo de Kyoto, ni de la red de ciudades sostenibles, ni de la crisis energética...

MOVILIDAD

La nueva cultura de la movilidad sostenible que proponemos combina objetivos de transformación física y objetivos de transformación social y económica del territorio urbano.

La nueva cultura de la movilidad debe establecer los medios para la consecución de una serie de objetivos interrelacionados entre los que destacan los siguientes:

- Reducir la dependencia respecto al automóvil.
- Incrementar las oportunidades de los medios de transporte alternativos.
- Reducir los impactos de los desplazamientos motorizados.
- Evitar la expansión de los espacios dependientes del automóvil.
- Reconstruir la proximidad como valor urbano.
- Recuperar la relaciones sociales del espacio público.
- Aumentar la autonomía de los grupos sociales sin acceso al automóvil.

Para la consecución de esta nueva cultura de movilidad sostenible, SOLICITAMOS que el PGOU de Logroño incluya las siguientes demandas, y las alegaciones que más adelante pasamos a detallar. Medidas concretas para conseguir que Logroño sea una ciudad referente en calidad de vida y movilidad, tanto a nivel nacional y europeo. La imagen moderna y vanguardista sería otro factor a explotar a nivel turístico y económico.

- Urbanismo de proximidad, que facilita el uso de los medios de transporte alternativos al automóvil.
- Redes viarias de la sostenibilidad, que faciliten el uso responsable del automóvil en lugar de su estímulo indiscriminado.
- Políticas de aparcamiento sostenibles, en coherencia con un menor uso del automóvil.
- Protagonismo de los modos de transporte sostenibles, relevancia y oportunidades para el peatón, la bicicleta y el transporte colectivo.
- Obligatoriedad para las nuevas construcciones de cuartos para guardar las bicicletas.

Normalizar el uso y la presencia de la bicicleta en las calles como un vehículo más. Para ello es fundamental desarrollar planes de la bicicleta inscritos en el planeamiento urbanístico o en la gestión de la movilidad municipal creando redes de vías ciclistas, cambiando los criterios de tratamiento del viario para garantizar la seguridad y comodidad de los ciclistas en el tráfico general.

Los vehículos colectivos son eficientes desde el punto de vista ambiental, social y económico en la medida en que tienen una ocupación suficiente y pueden circular en un régimen aceptable de velocidad. Se deben crear vías y carriles exclusivos compatibles con la bicicleta (carril bus-bici). Con la intermodalidad se facilita el acceso a territorios extensos de un mayor número de ciudadanos.

MEDIO AMBIENTE

- No se protegen adecuadamente las riberas del río Ebro a su paso por Logroño incluyéndose dentro del Suelo Urbano. Estas formaciones vegetales tienen un elevado valor ecológico y paisajístico y por lo tanto no pueden ser consideradas como el resto de las zonas verdes urbanas ni deben ser tratadas del mismo modo, como ha sucedido recientemente construyendo un paseo hormigonado en el mismo borde del río Ebro. Por eso se propone que se saquen del Suelo Urbano y se clasifiquen como Suelo No Urbanizable de Protección de Riberas, incluyéndose dentro de él espacios naturales tan importantes como el Soto Galo.
- El Avance del Plan tampoco tiene en cuenta el valor ecológico de los escasos encinares y coscojares existentes en el municipio de Logroño, incluyéndolos en una categoría más genérica de Suelo No Urbanizable de Protección Ambiental, por lo que se solicita que se cree una categoría específica para estos enclaves botánicos de Suelo No Urbanizable de Protección de Bosques.
- Se considera insuficiente la propuesta de Zonas Verdes.
- Se debería ampliar la red de riego con agua no potable (p-83) para cubrir más zonas verdes.
- El Avance del Plan no propone la creación de nuevos espacios protegidos. Como criterio, cada metro cuadrado urbanizado debería compensarse con un nuevo metro cuadrado protegido que NUNCA se vaya a urbanizar y cuyos valores ecológicos y naturales sean potenciados. ¿Porqué no ampliar el Parque de La Grajera, las faldas del Monte El Corvo o el Monte Cantabria, los márgenes del Iregua o del Ebro...?
- Lo de la ciudad del Motocross ya es la guinda del recochineo (sin más comentarios).

OTRAS CUESTIONES

- No se habla de cuestiones elementales como la obligación de que todos tejados tengan placas solares, de que se aproveche el agua de lluvia en los mismos, arquitectura bioclimática,

- El exceso de superficie comercial fuera de la ciudad (Alcampo-Berceo-Las Cañas) ha hecho un tremendo daño a la trama urbana. Como los bajos comerciales ya no se venden, ahora se construye, en su mayor parte, con la planta baja diáfana. Eso es una barbaridad. Primero porque se invierte en un patrimonio construido que luego se deja inutilizado, y luego porque no sólo esos bajos no sirven para nada y no crean ciudad sino porque “destruyen” ciudad al dotarla de tan amplias zonas muertas.

Logroño, 16 de septiembre de 2009

Fdo. M^a Concepción Hernani
Presidenta de Ecologistas en Acción de La Rioja