

# Adecuación urbana de la travesía y entorno de Rioja (Almería)

Municipio: Rioja (Código INE 04078)  
Provincia: Almería



## DIAGNÓSTICO

### Contexto

El municipio de Rioja está situado en el valle del río Andarax, formando parte del área metropolitana de Almería, en el estrechamiento del valle que producen las sierras de Gádor y Alhamilla. Su desarrollo se ha ligado al cauce del río y a la N340a que vertebraba y conecta con los núcleos de población en el entorno del Bajo Andarax y con la autonómica A348 que va en dirección a las Alpujarras que le conecta con el resto de

Se propone la adecuación urbana de la travesía N340a y su entorno, como cambio en el modelo de movilidad y dentro de la iniciativa de Vías Sostenibles en el programa de La Ciudad Amable. La finalidad del proyecto es el diseño de una vía ciclista en el ámbito urbano de Rioja.

El proyecto pretende organizar un circuito apto para el uso de bicicletas que aporte un calmado del tráfico interior al núcleo de población al tiempo que convierta la travesía de la N340 en una vía urbana, conectando los crecimientos que se están produciendo en su trayecto por el municipio en sus dos márgenes. Para ello, por un lado se conecta longitudinalmente el núcleo principal con el barrio de la calle la Fuente, a través de la antigua N340; por otro lado establecer un circuito transversal en el núcleo principal entre las áreas Norte y Sur de la antigua carretera, enlazando los diferentes puntos de interés como el polideportivo, piscina, colegios, auditorio, ayuntamiento, ...

### Proceso

Rioja lleva acometiendo actuaciones de mejora de su Calidad Ambiental desde hace años (Plan de Optimización Energética Municipal (POE), Plan de Actuaciones Energéticas Sostenibles (PAES), Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Bajo Andarax (PMUS)). En estos últimos años se han peatonalizado calles, se han mejorado señalizaciones, adecuado aceras y vías, realizado pasos peatonales, aparcamientos disuasorios y paradas de autobuses, ..., con la intención de mejorar la trama urbana, haciéndola más cómoda y atractiva para sus ciudadanos. Actuaciones que se han complementado con la mejora también de los espacios públicos: parques infantiles, áreas de esparcimiento, museo de la naranja, parque vial, ... En este marco se sitúa la propuesta que apuesta por un cambio en el modelo de movilidad urbana, hacia la sostenibilidad y calidad de vida de sus habitantes, que a su vez son bastante receptivos a estos cambios.

Aunque la Convocatoria apuesta por un enfoque multidisciplinar como fórmula para enriquecer las propuestas, dotándolas de un carácter transversal, en este proyecto este aspecto no ha sido contemplado, careciendo de un equipo con estas características.

A pesar de la importancia de la participación ciudadana en la iniciativa de la Ciudad Amable, el proyecto no hace referencia al proceso participativo seguido para la definición de sus actuaciones, ni se incluyen iniciativas de este tipo a desarrollar durante su ejecución o posteriormente con su entrada en funcionamiento.

### Aportaciones

El proyecto prevé actuaciones a nivel del sistema viario del núcleo urbano, interviniendo en la mayoría de sus calles y, adecuándose a la limitación presupuestaria, priorizando intervenciones puntuales como la generación de rotondas, la definición de pasos elevados, la delimitación de las zonas a intervenir y la señalización correspondiente. Se pretende además la conexión de las distintas áreas urbanizadas aisladas que se han ido generando sustentadas en el trazado de la N340.

La intervención apuesta por la definición e implantación de un sistema urbano de carriles bici como medio de transporte prioritario en el municipio, compatible con el vehículo motorizado. Para llevarlo a cabo se prevé la transformación del sistema viario en ciclocalles, propuesta que se ve favorecida por las pequeñas de pequeñas dimensiones del núcleo urbano.

Se subraya la propuesta de generar, en la actual travesía de la N340, un bulvar que refuerce el nuevo tipo de movilidad y embellezca en entorno.

## CONCLUSIONES

Se destaca de la propuesta inicial el cambio de mentalidad que supone la priorización de la bicicleta respecto al vehículo motorizado, mostrando cómo ésta puede ser una alternativa al coche, con un funcionamiento similar al de otras urbes como puede ser Ámsterdam. Este cambio de postura se ve apoyado con iniciativas de concienciación ciudadana como el “Día de la bicicleta”, el “Decálogo del peatón”, “Un parque para cada barrio” o las rutas de senderismo, suponía una experiencia interesante y significativa.

El trazado proyectado pretende conectar elementos significativos dentro de la población, como son los equipamientos, parques, Ayuntamiento, etc., estrategia clave para la apropiación de la iniciativa por parte de la ciudadanía, al favorecer los trayectos más utilizados por la ciudadanía. Se echa en falta que esta estrategia no se extrapole a nivel territorial, enlazando con las rutas de senderismo, la continuidad de la N340, el río, el cerro, etc., como también la total ausencia de referencias a las iniciativas recogidas en el vigente Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Bajo Andarax.

Esta intervención en la que en las calles se prioriza la bicicleta frente al vehículo motorizado, (limitando su velocidad), tiene como claros beneficios el hecho de ser muy económica y al mismo tiempo educativa para sus habitantes.

Sin embargo la escasa documentación aportada, crea la duda sobre la posibilidad de que este proyecto, dada su envergadura, no sea abordable con los medios disponibles y quede minimizado, como parece haber sucedido.

## DOCUMENTACIÓN

**Análisis:** No se incluye documentación del análisis de cada ámbito intervenido a nivel estado actual y de actuaciones previstas para mejorar la movilidad y la seguridad en los desplazamientos en bicicleta. No existe análisis a nivel territorial, ni de la estructura o la morfología urbana. No se realiza una puesta en contexto a nivel social, económico histórico, patrimonial, etc.

Se incluye cuadro de superficies desglosadas por zonas.

**Desarrollo programático:** la propuesta desglosa de forma detallada los criterios de intervención para cada espacio escolar intervenido. El municipio cuenta con un Plan de Movilidad Sostenible al que no se hace referencia.

**Desarrollo Técnico proyectual:** el proyecto incluye una pequeña memoria informativa y descriptiva; como anexos incorpora un Estudio básico de seguridad y salud, indicándose que, en materia de accesibilidad, se ha resuelto con “No existe ningún tipo de barrera arquitectónica en todo el recorrido previsto.”

La planimetría representa el conjunto urbano a fin de delimitar la situación y el entorno de influencia del espacio intervenido. En general, la documentación planimétrica representa fragmentos de la actuación y su el entorno urbano inmediato.

**Formato:** se aporta documentación en soporte papel y en formato pdf. No se aporta formato gráfico o cartográfico: -archivos cad, shape, etc.-

TIPOLOGÍA	Función	Física
	<b>DIAGRAMA</b>	<b>ESCALA URBANA</b>
PROYECTUAL	Tipología	Territorial
	<b>TOPOGRAFÍA</b>	<b>PERIFERIA</b>
ESPACIO-TEMPORAL	Estructura	Histórica
	<b>AXIAL</b>	<b>LOCAL</b>
TRANSFER.	Flujos	Social
	<b>PERSONAS</b>	<b>ESFERA SIMBÓLICA</b>
TECNOLOGÍA	Materialidad	Función
	<b>NO SE HA TENIDO EN CUENTA</b>	<b>DIAGRAMA</b>
POTENCIALI.	Clima	Tipología
	<b>NO SE HA TENIDO EN CUENTA</b>	<b>TOPOGRAFÍA</b>
FUNCIONAL.	Tradicional exterior	Social
	<b>CALLE</b>	<b>ESFERA SIMBÓLICA</b>
FUNGIONAL.	Tradicional interior	Función
	<b>RESIDENCIAL</b>	<b>DIAGRAMA</b>

## MARCO LEGISLATIVO

Afecciones

- Normas Subsidiarias Municipales (1983)
- Revisión de Normas Subsidiarias Municipales (2001)
- Plan de Optimización Energética Municipal (2007)
- Aprobación inicial de Plan General de Ordenación Urbana (2009)
- Plan de Actuaciones Energéticas Sostenibles (2011)
- Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Bajo Andarax (2012)
- Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Almería (2012)

Plan de movilidad **Aprobado**

## PRESUPUESTO

Importe solicitado **101996,13 € (IVA incluido)**  
Importe de licitación **151787,71 € (IVA incluido)**

Desviación de presupuesto **148,817127%**

DESCRIPTIVA  
**Apto**

AMBIENTE URBANO SOSTENIBLE  
**No apto**

INCLUSIÓN  
**No apto**



DESCRIPTIVAS		INCLUSIÓN		
PATRIMONIAL	Representatividad	<input type="radio"/>	Demanda	<input checked="" type="radio"/>
	Autenticidad	<input type="radio"/>	Desarrollo	<input type="radio"/>
	Reconocimiento	<input checked="" type="radio"/>	Economía social	<input type="radio"/>
	Conservación	<input type="radio"/>	Evaluación	<input checked="" type="radio"/>
CONTEXTO	Imagen	<input type="radio"/>	Interacción	<input type="radio"/>
	Cualificación	<input type="radio"/>	Simbólico	<input type="radio"/>
	Acticulación	<input checked="" type="radio"/>	Identidad	<input type="radio"/>
	Medición	<input checked="" type="radio"/>	Educación ambiental	<input type="radio"/>
PROCESUAL	Planificación	<input checked="" type="radio"/>	Espacios intergeneracionales	<input type="radio"/>
	Equipo	<input type="radio"/>	Proyecto	<input type="radio"/>
	Interacción	<input checked="" type="radio"/>	Proceso	<input type="radio"/>
	Dotación de equipamientos	<input type="radio"/>	Gestión	<input type="radio"/>
MODELO	Diseño constructivo	<input type="radio"/>	Gobernanza	<input checked="" type="radio"/>
	Recuperación	<input type="radio"/>	Servicios de proximidad	<input type="radio"/>
	Reparación	<input checked="" type="radio"/>	Flexibilidad	<input type="radio"/>
	Creación	<input type="radio"/>	Percepción de seguridad	<input type="radio"/>
POTENCIALI.	Sinérgico	<input checked="" type="radio"/>	Mayores	<input type="radio"/>
	Comunitaria	<input type="radio"/>	Niñ@s	<input type="radio"/>
	Reequilibrio	<input type="radio"/>	<b>AMBIENTE URBANO SOSTENIBLE</b>	
	Seguridad	<input checked="" type="radio"/>	Agua	<input type="radio"/>
FUNCIONAL.	Red	<input checked="" type="radio"/>	Energía	<input type="radio"/>
	Conexión	<input checked="" type="radio"/>	Transporte y movilidad	<input checked="" type="radio"/>
	Equipamientos	<input checked="" type="radio"/>	Residuos	<input type="radio"/>
	Complejidad	<input checked="" type="radio"/>	Impermeabilización del suelo	<input type="radio"/>
TECNOLOGÍA	Permeabilidad	<input type="radio"/>	Contaminación lumínica	<input type="radio"/>
	Formación	<input type="radio"/>	Materiales	<input type="radio"/>
	Innovación	<input type="radio"/>	Mobiliario urbano	<input type="radio"/>
	Conectividad	<input type="radio"/>	Confort acústico	<input checked="" type="radio"/>
TRANSFER.	Investigación	<input type="radio"/>	Confort térmico	<input type="radio"/>
	Idoneidad	<input checked="" type="radio"/>	Espacios de estancia	<input type="radio"/>
	Ejemplaridad	<input type="radio"/>	Carril bici y peatonal	<input checked="" type="radio"/>
	Gestión	<input type="radio"/>	Accesibilidad universal	<input type="radio"/>
METABOLISMO URB. Y HABIT.			Espacios verdes	<input type="radio"/>
			Biodiversidad	<input type="radio"/>

