

Firmado por:

M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa Ver firm









Fundación Parque Científico Tecnológico Universidad de Las Palmas de Gran Canaria





2

Fecha: 16-02-2022 12:55:33



Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa





ÍNDICE

	1.		ANT	ECEDENTES	.7
2.	IN	NTRO	DDUC	CCIÓN.	.8
2	1.2.	OBJ	ETIVO	OS DE DESARROLLO SOSTENIBLE	.9
2	1.3.	APA	ARTAI	DO ESPECIAL COVID-19. REDISEÑAR LA MOVILIDAD.	12
3.	N	1EM	ORIA	JUSTIFICATIVA	15
2	2.1.	LEG	iISTL/	ACIÓN RELATIVA A LA SOSTENIBLIDAD.	16
	2.	.1.1		LEY 2/2011, DE 4 DE MARZO, DE ECONOMÍA SOSTENIBLE	16
	2.	.1.2		LEY DE CAMBIO CLIMATICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA.	19
2	2.2.		MET	ODOLOGÍA DE DESARROLLO DE UN PMUS	20
2	2.3.		PETI	CIONARIO	21
2	2.4.		EQU	IPO REDACTOR.	21
2	2.5.		ACTI	JACIONES ELEGIBLES.	22
2	2.6.		PLAN	NES SECTORIALES.	23
3.	0	BJE	TIVOS	S Y ANÁLISIS DAFO.	24
3	3.1.		OBJE	TIVOS.	25
	3.	.1.1		OBJETIVOS GENERALES.	26
	3.	.1.2		OBJETIVOS ESPECÍFICOS.	27
3	3.2.		ANÁ	LISIS DAFO.	28
4.	Р	RED	IAGN	ÓSTICO	31
4	4.1.		INTR	ODUCCIÓN	32
4	4.2.		DESA	ARROLLO DE PROYECTOS.	32
	4.	.2.1	. PLAI	N DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE SAN BARTOLOMÉ D	E
	TI	IRAJ	ANA.		32
	-			N DIRECTO DE URBANISMO COMERCIAL EN LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE SAN FERNANDO	
				4)	
	4.2.3. ESTUDIO DE MOVILIDAD-PGO (2015)				34

	4.2.4.	PLAN DIRECTOR DE ZONAS COMERCIALES ABIERTAS DE EL TABLERO (2020)	. 34
5.	MEM	ORIA TÉCNICA	. 36
5.1.	IN	TRODUCCIÓN	. 37
5	.2.	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD EN CANARIAS.	. 37
	5.2.1.	MARCO TERRITORIAL	. 37
	5.2.2.	PARQUE VEHÍCULAR.	. 39
	5.2.3.	MODELO TURÍSTICO EN CANARIAS	. 41
	5.2.4.	TENDENCIAS DE LA MOVILIDAD EN CANARIAS.	. 44
5	.3.	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD EN GRAN CANARIA	. 46
	5.3.1.	MARCO TERRITORIAL	. 46
	5.3.2.	PARQUE VEHICULAR.	. 49
	5.3.3.	EL MODELO TURÍSTICO DE GRAN CANARIA.	. 53
5	.4.	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD EN SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA.	. 56
	5.4.1.	MARCO TERRITORIAL	. 56
	5.4.2.	PARQUE VEHICULAR.	. 61
	5.4.3.	EL MODELO TURÍSTICO DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA.	. 63
	5.4.4.	TENDENCIAS DE MOVILIDAD EN SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA.	. 65
	5.4.4.	INDENTIFICADOR DE LOS CENTROS ATRACTORES DE VIAJE	. 68
6.	ANÁL	ISIS SOCIOLÓGICO	. 74
6.1.	IN	TRODUCCIÓN	. 75
6	.2.	ENCUESTA SOBRE MOVILIDAD DE LA POBLACIÓN	. 78
	6.2.1.	METODOLOGÍA DE LA ENCUESTA	. 78
	6.2.2.	PRESENTACIÓN DE LOS DATOS DE LA ENCUESTA	. 81
6	.3.	MESAS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.	102
	6.3.1.	MESAS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y SECTORIAL.	105
6	.4.	APARTADO ESPECIAL COVID-19-RESIDELAR LOS ESPACIOS.	127
6	.5.	CONCLUSIONES	130

3





ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Emisiones de CO2 originadas por el transporte en la UE	8
Tabla 2. Objetivos de desarrollo sostenible.	10
Tabla 3. Acciones que afectan directamente a la movilidad	11
Tabla 4.Principales impactos en la salud	13
Tabla 5.Requisitos de movilidad durante y postcovid-19	14
Tabla 6.Acciones inmediatas.	14
Tabla 7. Ley 2/2011 de 4 marzo, de economía sostenible	19
Tabla 8. Ley de cambio climático y transición energética	20
Tabla 9. Apartados contenidos en el PMUS.	20
Tabla 10. Metodología de desarrollo de un PMUS.	21
Tabla 11. Equipo redactor	22
Tabla 12. Nueva jerarquía de la movilidad urbana sostenible	25
Tabla 13. Objetivos generales de la movilidad sostenible.	26
Tabla 14. Planificación del transporte tradicional	27
Tabla 15. Planificación de un PMUS.	27
Tabla 16. Análisis DAFO.	30
Tabla 17. Intervenciones PMM.	33
Tabla 18. Intervenciones ZCA San Fernando	34
Tabla 19. Clasificación islas según su superficie	38
Tabla 20. Población por islas 2020	38
Tabla 21. Clasificación de las islas según el prque vehicular (2020). ISTAC.	40
Tabla 22. Clasificación de las islas según índice de motorización (2020). ISTAC	40
Tabla 23. Perfil del turista tipo que visita canarias. PROMOTUR	44
Tabla 24. Grupos de municipios según comarca	47
Tabla 25. Clasificación municipios según su densidad de población. ISTAC	49

Tabla26. Número de vehículos y % de turismos por municipio. ISTAC.	52
Tabla 27. Perfil del turista tipo Gran Canaria	55
Tabla 28. Distribución de la población según entidades. ISTAC.	59
Tabla 29. Evolución del índice de motorización del municipio	62
Tabla 30. tiempo de desplazamiento medio por modo de transporte	65
Tabla 31. Distancias entre núcleos poblacionales ZM 1	66
Tabla 32. Distancias entre núcleos poblacionales ZM 2	66
Tabla 31. Distancias entre núcleos poblacionales ZM 3	67
Tabla 32. inventario de dotaciones y equipamientos del municipio	72

1



	7523
Δ	
•	TOTAL DE THE THE LABOR
77	MATOLOME DU TYRA

Gráfica 1. Evolución de la población en canarias (2017-2020). ISTAC	39
Gráfica 2. Evolución de los vehículos según tipo de combustible. ISTAC	39
Gráfica 3. Índice de motorización en Canarias	40
Gráfica 4. Parque de vehículos eléctricos en Canarias	41
Gráfica 5. Distribución de turistas por islas 2019. PROMOTUR	42
Gráfica 6. Rango de edades turistas. PROMOTUR.	43
Gráfica 7. Usos de internet en el destino. PROMOTUR	43
Gráfica 8. Actividades realizadas por los turistas durante su estancia. PROMOTUR	43
Gráfica 9. Número total de plazas de alojamientos según isla. PROMOTUR	44
Gráfica 10. Evolución del número de cruceristas en canarias (2016-2019). PROMOTUR	45
Gráfica 11. Evolución de la población de gran canaria (2017-2020). ISTAC	48
Gráfica 12. Habitantes por municipio (2020). ISTAC.	48
Gráfica 13. Evolución del parque vehicular de gran canaria (2017-2020). ISTAC	50
Gráfica 14. Evolución del parque vehicular según tipo de combustible (2017-2020). ISTAC	50
Gráfica 15. Evolución del índice de motorización en gran canaria (2017-2020). ISTAC	51
Gráfica 16. Índice de motorización por municipio 2020. ISTAC.	52
Gráfica 17. Evolución del vehículos eléctrico en gran canaria (2017-2020). ISTAC.	53
Gráfica 18. porcentajes de turistas que llegan a gran canaria según país de procedencia. PROMOTUR	54
Gráfica 19. Usos de internet en destino (2019). PROMOTUR	54
Gráfica 20. Actividades realizadas por los turistas (2019). PROMOTUR.	55
Gráfica 21. Motivo de la elección de la isla de gran canaria por los turistas.PROMOTUR	55
Gráfica 22. Evolución de la población de SBT (2018-2020). ISTAC	57
Gráfica 23. Pirámide poblacional. ISTAC	57
Gráfica 24. Habitantes según lugar de nacimiento. ISTAC.	58
Gráfica 25. Evolución del parque vehicular (2019-2021). ISTAC.	61
Gráfica 26. Evolución del parque vehicular según tipo de combustible. ISTAC	61
Gráfica 30. Esquema de organismos involucrados en la elaboración del PMUS	76

Gráfica 31. ilustración proceso de recopilación de información - acciones eficaces	77
Gráfica 31. distribución por sexos de los participantes en la encuesta	81
Gráfica 32. distribución por edad de los participantes en la encuesta	81
Gráfica 32. número De miembros en el hogar. Elaboración propia	82
Gráfica 33. Tiene personas a cargo.	83
Gráfica 34.Zona en la que vives.	83
Gráfica 35.Zona de la isla a la que viaja más	84
Gráfica 36. Personas con carnet de conducir.	85
Gráfica 37. Carnet de conducir por sexos.	85
Gráfica 38. Número de vehículos en el hogar	85
Gráfica 39. Titular de alguno de los vehículos del hogar.	86
Gráfica 40. Planeamiento de trayecto de coche compartido	87
Gráfica 41. Número de bicicletas en el hogar	87
Gráfica 42.Frecuencia de los desplazamientos a pie.	88
Gráfica 43. Actividades cuando te desplazas a pie.	89
Gráfica 44.Principales ventajas de ir a pie	89
Gráfica 45.Desventajas de trasladarse a pie	90
Gráfica 46.Frecuencia de uso de la bicicleta	90
Gráfica 47.Actividades cuando se usa la bicicleta.	91
Gráfica 48. Ventajas de desplazarse en bicicleta	91
Gráfica 48. Desventajas de desplazarse en bicicleta.	92
Gráfica 49. Frecuencia de desplazamiento en guagua.	92
Gráfica 51. Actividades cuando se toma la guagua.	93
Gráfica 52. Ventajas de desplazarse en guagua	93
Gráfica 53.Desventajas de desplazarse en guagua.	94
Gráfica 54.Frecuencia de desplazamiento en el coche	94
Gráfica 55.Actividades cuando se usa el coche.	95

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa



_TOMO 1. ANÁLISIS Y EVOLUCIÓN-SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA



Gráfica 56. Ventajas de desplazarse en coche.	95
Gráfica 57.Desventajas de desplazarse en coche	96
Gráfica 58.Frecuencia de desplazamiento en moto	96
Gráfica 59.Actividades cuando se usa la moto	97
Gráfica 60. Ventajas de desplazarse en moto.	97
Gráfica 61.Desventajas de desplazarse en moto.	98
Gráfica 62.Frecuancia uso del taxi	98
Gráfica 63.Actividades cuando se usa el taxi.	99
Gráfica 64. Ventajas de desplazarse en taxi.	100
Gráfica 65.Desventajas de desplazarse en taxi.	100
Gráfica 66.Preferencia de forma de desplazamiento sostenible.	101
Gráfica 67.Preferencia de forma de desplazamiento sostenible	102

6

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa



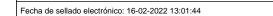




Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa

Fecha: 16-02-2022 12:55:33

 $N^o \ \text{expediente administrativo: } 2022\text{-}000245 \quad \text{C\'odigo Seguro de Verificaci\'on (CSV): } 785857136C7CD2BB470085264533B039$ Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/785857136C7CD2BB470085264533B039









2. INTRODUCCIÓN.

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, es un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro de una ciudad; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del Medio Ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos. (Guía Práctica para la elaboración e implementación de PMUS, 2006, p. 49)

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible están orientados a desarrollar políticas de movilidad de reducción de emisiones, potenciación de modos de transporte sostenible y mejora de índices de motorización, donde el objetivo ya no es el desplazamiento de los vehículos, sino de las personas, garantizando la seguridad y la amabilidad de convivir en una ciudad libre de contaminación, ruidos y congestión.

Esto significa proporcionar a la ciudadanía alternativas al vehículo privado que sean, a su vez, más sostenibles, eficaces y confortables y a la vez, concienciar al ciudadano de un uso más eficiente del vehículo privado.

Los hábitos actuales de movilidad en los municipios canarios se caracterizan por una expansión urbana continua y una dependencia creciente respecto del vehículo privado, produciendo un gran consumo de espacio y energía, así como unos impactos medioambientales que ponen de relieve la necesidad de lograr un sistema de transportes urbano, bien concebido, que sea menos dependiente de los combustibles fósiles.

Dentro de la estrategia de desarrollo de Canarias se establecerá como meta u objetivo global la promoción del desarrollo sostenible de la Comunidad Autónoma procurando la consolidación de una economía competitiva y de pleno empleo que, siendo respetuosa con el medio ambiente y los valores naturales del territorio insular, permita aumentar la cohesión social y territorial del archipiélago, la calidad de vida de sus ciudadanos y la convergencia real con la Unión Europea, para lo cual se definirán una serie de objetivos entre los que figuran la mejora de la aplicación de las renovables a la movilidad y la integración de la perspectiva medioambiental en todas las actuaciones relacionadas con la movilidad con la finalidad de contribuir al crecimiento sostenible.

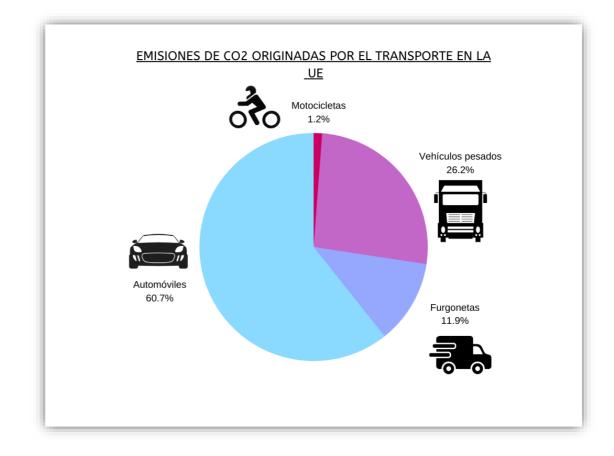


Tabla 1. Emisiones de CO2 originadas por el transporte en la UE.

En este sentido, el Reglamento (UE) 1301/2013, del Parlamento y del Consejo, de 17 de diciembre, sobre el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, establece en su artículo 5, entre sus prioridades de inversión, la subvencionalidad de las inversiones destinadas a favorecer el paso a una economía de bajo nivel de emisión de carbono en todos los sectores. Así como, en su artículo 7, la obligación de dedicar al menos un 5% de los recursos del FEDER a medidas integradas para el desarrollo urbano integrado y sostenible, entendiendo por éstas, actuaciones que den respuesta a una estrategia integrada definida en área urbana.

Las prioridades en materia de movilidad sostenible de la Ley 2/2011, de Economía Sostenible, de 4 de marzo (artículo 102 de fomento de los Planes de Movilidad Sostenible), establece que a partir del 1 de enero de 2014, la concesión de cualquier ayuda o subvención a las Administraciones autonómicas o Entidades locales, incluida en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y destinada al transporte público urbano o metropolitano, se condicionará a que la entidad beneficiaria disponga del

8

Firmado por:

TOMO 1. ANÁLISIS Y EVOLUCIÓN-SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA

correspondiente Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), y a su coherencia con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.

El Gobierno de Canarias, a través de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, asume las competencias de la supervisión de la correcta ejecución y desarrollo de los Planes e instrumentos de ordenación de transportes y movilidad, dando las directrices oportunas para la consecución de los objetivos fijados en los mismos y, especialmente para el cumplimiento de los plazos previstos. Asimismo, asume la colaboración y coordinación con aquellos departamentos de la Administración Pública autonómica titulares de competencias relacionadas o vinculadas con las propias de la Consejería.

En este contexto, la "Guía Metodológica para elaborar Planes de Movilidad Sostenibles Urbanos en Canarias" es una herramienta de gran utilidad para lograr metodologías ágiles. La guía hasta ahora existente, confeccionada por el IDAE en 2006, adolecía de muchas cuestiones, por lo que se hacía necesario impulsar la creación de una nueva, acorde con los tiempos y con la actual normativa.

La guía que presentamos está en total sintonía con las políticas de la Unión Europea respecto a Movilidad urbana sostenible y se encuentra dentro de la política integral de movilidad sostenible con la que cuenta el Ejecutivo canario.

El PMUS de este Ayuntamiento Canario está dirigido a la realización de un diagnóstico de la movilidad en el municipio de San Bartolomé de Tirajana a conocer el consumo energético producido por la situación actual de la movilidad en el término municipal, así como la cuantificación y la posterior propuesta de medidas correctoras que disminuyan la emisión de gases de efecto invernadero (GEI).

1.2.OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE.

El VI Congreso Ciudades Inteligentes potencia el intercambio de conocimiento y experiencias sobre las Ciudades y Territorios Inteligentes, con la utilización de la tecnología y la innovación como herramientas base de su desarrollo. Para ello, aborda las principales temáticas relacionadas con la Ciudad y el Territorio Inteligente de una manera transversal, multidisciplinar y multisectorial, mostrando las iniciativas que se están desarrollando actualmente. Todo ello permite conocer el espectro urbano, social, técnico, legal y de oportunidades de las Ciudades y Territorios Inteligentes, con un formato eminentemente práctico basado en la presentación de proyectos de ciudad ya desarrollados o en desarrollo.

El evento, que ya está consolidado como el principal Foro de referencia profesional sobre la temática en España, se encuentra incluido dentro de las acciones relevantes reflejadas dentro del Plan Nacional de Territorios Inteligentes PNCI (Acción 4: Comunicación y difusión).

En el VI Congreso Ciudades Inteligentes se contemplan una amplia variedad de áreas y temáticas a través de ponentes destacados por su experiencia, conocimientos y capacidad de comunicar. Se establecen inicialmente las siguientes Áreas Temáticas para el V Congreso de Ciudades Inteligentes:

- -Gobierno, Participación Ciudadana e Innovación Social.
- -Diseño Urbano, Accesibilidad y Movilidad.
- -Cambio Climático, Eficiencia Energética y Energías Renovables.
- -Medioambiente Urbano, Economía Circular y Calidad de Vida.
- -Transformación Digital y Servicios Públicos 4.0.
- -Seguridad y Servicios a las Personas.
- -Destinos Turísticos Inteligentes.
- -Territorios Rurales Inteligentes e Islas Inteligentes.

Para el desarrollo sostenible de las Ciudades Inteligentes, se prevé la ejecución de diferentes objetivos que ayuden a conseguir el fin propuesto, los cuales son:

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE		
1. Fin de la Pobreza	9. Industria, Innovación e Infraestructuras	
2. Hambre Cero	10. Reducción de las Desigualdades	
3. Salud y Bienestar	11. Ciudades y Comunidades Sostenibles	
4. Educación de Calidad	12. Producción y Consumo Responsable	
5. Igualdad de Género	13. Acción por el Clima	

Firmado por:

9

M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa







6. Agua Limpia y Saneamiento	14. Vida Submarina
7. Energía Asequible y No Contaminante	15. Vida de Ecosistemas Terrestres
8. Trabajo Decente y Crecimiento Económico	16. Paz, Justicia e Instituciones Sólidas

Tabla 2. Objetivos de desarrollo sostenible.

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), también conocidos como "Objetivos Mundiales", son un llamado universal a la adopción de medidas para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar que todas las personas gocen de paz y prosperidad. Además, son un llamado urgente para que el mundo haga la transición a una senda más sostenible.

Los ODS se pusieron en marcha en enero de 2016 y seguirán orientando las políticas y la financiación del PNUD durante los próximos 15 años, englobados dentro de la Agenda 2030. En su calidad de organismo principal de las Naciones Unidas para el desarrollo, el PNUD está en una posición única para ayudar a implementar los Objetivos a través del trabajo en unos 170 países y territorios.

Estos 17 Objetivos se basan en los logros de los Objetivos de Desarrollo del Milenio, aunque incluyen nuevas esferas como el cambio climático, la desigualdad económica, la innovación, el consumo sostenible y la paz y la justicia, entre otras prioridades.

Los Objetivos están interrelacionados, con frecuencia la clave del éxito de uno involucrará las cuestiones más frecuentemente vinculadas con otro. Entre este conjunto de Objetivos, los que afectan directamente a la movilidad se encuentran, a la vez, conectados con otros a los cuales afectan de manera indirecta. El papel del PMUS en el cumplimiento de los ODS, y en especial de aquellos relacionados con la Movilidad Urbana Sostenible se pueden enumerar en la siguiente tabla:

ACCIONES QUE AFECTAN DIRECTAMENTE A LA MOVILIDAD

Salud y Bienestar

Salvar vidas a través de la innovación, con la tecnología al servicio de la salud (energía solar y eólica para suministrar electricidad a centros sanitarios). Fomentar la movilidad a pie, para favorecer la actividad física diaria y reducir las tasas de obesidad (sobre todo infantil) y las emisiones contaminantes de otros modos de transporte.

Energía Asequible y No Contaminante

Crear herramientas asequibles para el desarrollo de las zonas más desfavorecidas a través de fuentes de autoconsumo basadas en energías renovables, y aplicables a todos los puntos de consumo a los que se pudiese ejecutar (información dinámica de paradas, edificios públicos, recarga de VE, alumbrado público, autoconsumo, etc.).

Industria, Innovación e Infraestructura

Mejora de los sistemas de telecomunicaciones, adecuación de la infraestructura viaria a los usos que la sociedad demanda (peatonalización, vehículos eléctricos y autónomos, reparto de mercancías por electromovilidad y modos aéreos como drones, etc.). Tecnología aplicada a todos los ámbitos que afectan a la movilidad.

Ciudades y Comunidades Sostenibles

Velar por una economía equilibrada y enfocada a la sostenibilidad, que reconstruya y renueve la ciudad. Fomentar la creación y expansión de zonas verdes urbanas (parques, alcorques, jardines verticales, etc.) para promover un turismo ECO. Favorecer la limpieza de los espacios comunitarios y la interrelación entre los usuarios y ciudadanos.

Producción y Consumo Responsables

Implantación de un sistema de agricultura, ganadería y pesca sostenible que garantice la alimentación de toda la población, y evitar el aumento del consumo de recursos naturales reduciendo las materias primas para la

10

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa Fecha: 16-02-2022 12:55:33



TOMO 1. ANÁLISIS Y EVOLUCIÓN-SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA



producción, reutilizando aquellas que sean útiles para otros usos y reciclando todo aquello que se pueda.

Acción por el Clima Preservar y fomentar los entornos naturales, desarrolladores de vida y reductores de contaminación. Garantizar los recursos naturales (agua, alimento, aire limpio, suelo sostenible y océanos medioambientalmente sanos). Fomentar la inclusión de todos los actores en el escenario a la preservación y conservación de la naturaleza.

Tabla 3. Acciones que afectan directamente a la movilidad.

El Plan Estratégico se centra en esferas clave, incluidas la mitigación de la pobreza, la gobernabilidad democrática y la consolidación de la paz, el cambio climático y el riesgo de desastres, y la desigualdad económica.

El PNUD presta apoyo a los gobiernos para que integren los ODS en sus planes y políticas nacionales de desarrollo. Esta labor ya está en marcha, mediante el apoyo a muchos países para consolidar los progresos ya alcanzados en virtud de los Objetivos de Desarrollo del Milenio. También asiste a los países en sus esfuerzos por ocuparse exitosamente de diversos desafíos del desarrollo.

Volviendo al desarrollo sostenible, el PNUD fortalece la resiliencia ayudando a los gobiernos a tomar medidas para gestionar los riesgos, para prevenir, responder y recuperarse más eficazmente de los obstáculos y crisis, y para atender las causas subyacentes de manera integral. Esa ayuda se basa en una gobernabilidad inclusiva y responsable, junto con un firme énfasis en la igualdad de género, el empoderamiento de las mujeres y las niñas y la atención a las necesidades de los grupos vulnerables, de modo que nadie se quede atrás.

Con el fin de hacer realidad los objetivos del Plan Estratégico con la multidimensionalidad y complejidad que requiere la **Agenda 2030**, el PNUD está implementando seis enfoques intersectoriales del desarrollo que se conocen como soluciones emblemáticas. Estas constituyen una forma sólida e integrada de dedicar los mejores esfuerzos al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Ninguna solución tendrá éxito por sí sola. Se necesita de todas las soluciones para alcanzar los ODS. Cada solución tiene el potencial de abrir el camino al desarrollo sostenible. Las soluciones emblemáticas del PNUD son enfoques intersectoriales del desarrollo, por ejemplo, un enfoque de género o de resiliencia que puede ser usado en cualquier área del desarrollo o para cualquiera de los ODS.

- -Mantener a las personas fuera de la pobreza.
- -Gobernanza para forjar sociedades pacíficas, justas e inclusivas.
- -Prevención de las crisis y más resiliencia.
- -Medio ambiente: soluciones basadas en la naturaleza para el desarrollo.
- -Energía no contaminante y asequible.
- -Empoderamiento de la mujer e igualdad de género.
- -Metas relacionadas con la Movilidad Sostenible.

¿Qué es la Movilidad Sostenible?

Muchas veces el término acompaña a medidas que empujan el modelo de desplazamiento en direcciones opuestas. Para algunos, la movilidad sostenible es mantener las tendencias vigentes, pero buscando tecnologías más eficaces que limiten los impactos medioambientales generados por los vehículos. Esta opción, es imposible en términos de recursos energéticos y materiales.

La interpretación que le damos a la movilidad sostenible consiste en generar una nueva cultura de la movilidad, de cómo valoramos y percibimos los desplazamientos y sus consecuencias ambientales y sociales. Recalcar que nuestras actuaciones se reflejan tanto en el ámbito local (contaminación, ruido, accidentes) como a nivel global (cambio climático, disminución de reservas de energía fósil).

En el caso de la movilidad urbana, esta nueva cultura requiere reformular las políticas directamente vinculadas a la movilidad y también las que establecen los patrones de desplazamiento, como las urbanísticas, infraestructurales y económicas/fiscales.

En la nueva cultura de la movilidad, el peatón debe tener un tratamiento preferente, siguiendo la bicicleta y el transporte colectivo; el automóvil tendría así, un papel secundario. Las áreas peatonales tienen la ventaja de la capacidad pedagógica de mostrar las posibilidades de un espacio libre de coches, del espacio

11

Firmado por:

Fecha: 16-02-2022 12:55:33



M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa

TOMO 1. ANÁLISIS Y EVOLUCIÓN-SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA



recuperado a la ciudadanía y al juego de niños. La bicicleta puede ser un aliado del viandante si se orientan sus políticas sin agraviar a las de los viandantes. Y no nos podemos olvidar del transporte colectivo, donde las emisiones contaminantes por viajero transportado son muchísimos menores al vehículo privado, es siempre útil socialmente, pues su rentabilidad si no es económica al menos es del tipo social; quiere decir que es un medio de transporte universal, prácticamente accesible a toda la población.

Hacen falta medidas de estímulo de los medios de transporte alternativos: caminar, bicicleta y transporte público; y medidas de disuasión y restricción del vehículo privado, esto quiere decir que mientras la administración no ofrezca un servicio de transporte colectivo adecuado, la ciudadanía no dejará el coche.

Por lo tanto; ¿Qué es un Plan de Movilidad Urbana Sostenible?

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, es un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la

implantación de formas de desplazamiento más sostenibles



(bicicleta, caminar y transporte público) dentro de una ciudad; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del Medio Ambiente



garantizando, de esta forma, una ciudad más amigable y una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

Guía Práctica para la elaboración e implementación de PMUS. IDAE.

Muchos PMUS confunden información o divulgación con participación. La realización de encuestas no se debe tomar como dentro del proceso de participación, solamente es una simple recogida de información.

La participación ciudadana debe ir unida a tres ejes fundamentales que permitan lograr el cambio en el comportamiento hacia la movilidad sostenible: información, sensibilización y concienciación.

PC01: Es necesario mantener un buen nivel de información sobre los objetivos, las medidas a incluir, las ventajas y los inconvenientes en cada decisión.

PC02: La mayoría de las personas está sensibilizada contra el cambio climático, pero solo un porcentaje está concienciado a dejar el coche.

PC03: La concienciación en relación a la movilidad es especialmente complicada. Se trata de modificar formas de desplazamiento para los quehaceres diarios.

1.3. APARTADO ESPECIAL COVID-19. REDISEÑAR LA MOVILIDAD.

La movilidad urbana durante y después de la pandemia del COVID-19 ejerce un impacto significativo sobre la salud. Las ciudades y sus habitantes deben emprender acciones urgentes ahora, vinculadas a cambios a más largo plazo. El transporte activo y la provisión de suficiente espacio público para que la ciudadanía pueda moverse al tiempo que mantiene la distancia física deberían ser las principales prioridades.

Un mejor uso de la tecnología para gestionar la movilidad reduciría el miedo y fomentarán un uso racional del transporte.

La elección del tipo de transporte debería basarse en el riesgo de transmisión, los impactos sanitarios y ambientales, y el acceso y uso del espacio, más adelante se enumerarán recomendaciones.

- Visión general.

En áreas urbanas, el tráfico motorizado, en especial, los vehículos privados, provoca la mayor parte de la contaminación atmosférica y del ruido, que son las dos principales amenazas ambientales para la salud.

El uso de coches con un solo ocupante y de motos se fomenta en su utilización, dadas la distancia física y el bajo riesgo de transmisión. El uso de la bicicleta y los desplazamientos a pie también han aumentado, en parte debido al bajo riesgo de transmisión, y las compras de proximidad han reducido la longitud de

12





los trayectos. El uso del transporte público ha caído en picado como consecuencia del miedo a un elevado riesgo de transmisión.

Las medidas de distanciamiento físico (1,5 metros) permanecerán en vigor en un futuro previsible.

¿Cómo podemos mantener bajos los niveles de uso de motocicletas y coches, reinstaurar la confianza en el uso del transporte público y fomentar los desplazamientos a pie y en bicicleta para una sociedad sostenible, justa, habitable y saludable después de la pandemia?

Los planificadores urbanos y de movilidad deben proteger la salud pública facilitando una movilidad que permita a la ciudadanía satisfacer sus necesidades básicas de la forma más segura posible.

-¿Cuáles son los principales impactos sobre la salud en términos de movilidad a la COVID-19?

PRINCIPALES IMPACTOS EN LA SALUD			
CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA	El tráfico motorizado en las ciudades es la principal fuente de contaminación atmosférica. Se requieren reducciones a largo plazo para lograr beneficios significativos sobre la salud. La crisis actual muestra que es posible reducir en gran medida los niveles de contaminación en las ciudades, y ofrece una oportunidad crucial para lograr cambios positivos duraderos en la salud a través de soluciones de movilidad urbana más activas y sostenibles.		
RUIDO	El tráfico suele ser la principal causa de ruido en las ciudades españolas. La exposición regular al ruido ambiental contribuye a provocar estrés y molestias persistentes, trastornos del sueño y, a largo plazo, provoca enfermedades crónicas. Las ciudades deben reforzar los planes para realizar cambios en los patrones de movilidad, si quieren mantener a largo plazo unos niveles inferiores de ruido.		
ACTIVIDAD FÍSICA	El sedentarismo es el cuarto factor de riesgo de mortalidad a nivel global, y está asociado a un 6% de las muertes a nivel mundial. Facilitar la actividad		

física es una necesidad de salud, incluso más urgente durante la pandemia, para minimizar los impactos negativos en nuestra salud.

Tabla 4. Principales impactos en la salud.

REQUISITOS DE MOVILIDAD DURANTE Y POSTCOVID-19

-¿Cuáles son los requisitos para la movilidad durante el COVID-19 y más allá?

BICICLETA

TRANSPORTE

PÚBLICO MÁS

SEGURO

	Deberíamos aprovechar el hecho de que, con las reducciones de entre el 60%
REDISTRIBUIR EL	y el 90% de los viajes motorizados, se haya liberado una gran parte del
ESPACIO PÚBLICO	espacio público; aprovecharlo para priorizar la movilidad activa y dedicar
	amplios espacios al uso de la bicicleta y a los peatones .

Son las dos opciones de transporte más saludables, sostenibles y equitativas que cumplen con el requisito de garantizar el distanciamiento social. Los **CAMINAR O IR EN** scooters y otros vehículos de movilidad personal (VMP) también ganarán importancia

Los gobiernos locales y las autoridades de tráfico deben trabajar conjuntamente para proporcionar un nivel de servicio suficiente que al mismo tiempo permita mantener las condiciones de seguridad. Facilitar la compartición de medios de transporte –es decir, la combinación de bicicletas o VMP con el transporte público. Entre las medidas importantes para reducir el riesgo de transmisión, se encuentran reducir el del exceso de usuarios mediante el aumento del transporte público y/o el control de la cantidad de personas que entren, mejorar la ventilación, desinfectar el transporte público diariamente y fomentar el uso de mascarillas.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa

13





	REQUISITOS DE MOVILIDAD DURANTE Y POSTCOVID-19
USO RACIONAL DEL VEHÍCULO PRIVADO	Los taxis y los servicios de vehículos compartidos ofrecen una opción más flexible a las personas que puedan requerir el uso del coche, en especial a los grupos de población más vulnerables como los ancianos. Proporcional acceso a dichos servicios y que sean asequibles económicamente. Si se implementan en combinación con la gestión del transporte de la ciudad, sor una opción viable que puede minimizar la necesidad de disponer de un vehículo individual.
TECNOLOGÍA	La tecnología es un activo fundamental para la gestión de la movilidad, y está infrautilizada. Las aplicaciones de dispositivos móviles pueden ayudar a la ciudadanía a encontrar rutas óptimas y sugerir alternativas para evitar la sobre-ocupación.
CAMBIAR HÁBITOS DE TRABAJO Y COMPRA	Proporcionar opciones más flexibles para el teletrabajo y la gestión del tiempo de trabajo ayudará a descongestionar las rutas de trayecto. También puede ser de ayuda fomentar el comercio local al que pueda accederse mediante transporte activo.
	Tabla 5.Requisitos de movilidad durante y postcovid-19.

-¿Cuáles son las acciones inmediatas?

A corto plazo, deberían aplicarse medidas que amplíen el espacio destinado a los medios de transporte activo, en combinación con la gestión del espacio público. Estas estrategias fomentan un estilo de vida más saludable, a la vez que reducen los impactos sobre la salud y el medio ambiente. A largo plazo, estos cambios pueden consolidarse.

Las medidas mencionadas a continuación, aunque no son exhaustivas, se están implementando en diferentes ciudades a nivel mundial.

ESPACIO PÚBLICO Y TRANSPORTE ACTIVO

- -Fomentar el transporte activo en trayectos cortos.
- -Reducir carriles para coches para acomodar carriles bici y aceras más anchas para peatones.
- -Habilitar carriles para bicicletas y/o caminables en paralelo a las vías de vehículos.
- -Cerrar calles a vehículos motorizados en áreas residenciales.
- -Prioridad en los semáforos para bicicletas y peatones.
- -Eliminar semáforos a demanda para peatones.
- -Apoyar el comercio relacionado con las bicicletas y VMP a nivel comunitario.
- -Abrir los servicios públicos de bicicletas compartidas.
- -Acelerar las transformaciones urbanas.

TRANSPORTE PÚBLICO: GUAGUA, METRO Y TREN

- -Ampliar las frecuencias, sobre todo en horas punta.
- -Limitar el aforo de personas en vagones y estaciones.
- -Ampliar el personal de atención al viajero.
- -Ofrecer servicios de gestión de la de-manda a zonas de baja densidad con taxis compartidos
- -Prioridad en los semáforos para guaguas y carriles segregados.
- -Subir y bajar de la guagua a través de puertas traseras.
- -Ampliar el espacio público ocupado por paradas de guaguas: marquesinas.

TRANSPORTE PRIVADO

- -Disminuir la velocidad de circulación en las calles.
- -Reducir el espacio de estacionamiento de automóviles.
- -Activar las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE).
- -Vincular el transporte mediante taxis y vehículos de uso compartido con la gestión de trasporte público.

Tabla 6.Acciones inmediatas.

Firmado por:

14

M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa



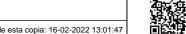


Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa

Fecha: 16-02-2022 12:55:33

 $N^o \ \text{expediente administrativo: } 2022\text{-}000245 \qquad \text{C\'odigo Seguro de Verificaci\'on (CSV): } 785857136C7CD2BB470085264533B039$ Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/785857136C7CD2BB470085264533B039









2.1. LEGISTLACIÓN RELATIVA A LA SOSTENIBLIDAD.

El presente PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA tiene en cuenta la legislación pertinente en tema de sostenibilidad, ligada a la sostenibilidad medioambiental, transporte, modelo energético sostenible y cambio climático.

Por ende, debido al aumento global de emisiones de CO2 donde en España crecieron un 4,4% en 2017 respecto al año anterior, los efectos inevitables que se van a producir serán muy relevantes:

- -Reducción de los recursos hídricos de la Península un 17%.
- -Subida del nivel del mar de entre 50 cm y 1 m para finales de siglo.
- -Proceso de desertización del 22% de la superficie del país.
- -Morbi-mortalidad: muertes asociadas a las olas de calor.

Sin embargo, la dimensión global del cambio climático no puede llevar a aceptarlo como una consecuencia inevitable de la naturaleza humana o del progreso tecnológico: es posible concebir modelos de civilización alternativos que, a través de la reforma política y de la debida reorientación de las actividades económicas, usos de la tecnología y del desarrollo científico, reduzcan la huella ecológica y las emisiones de gases de efecto invernadero a niveles asimilables por los servicios ambientales de nuestro planeta y alcancen una resiliencia climática que les permita afrontar los efectos inevitables del cambio climático ya en curso y al mismo tiempo puedan aumentar los niveles de prosperidad y justicia social de nuestra sociedad.

Si bien la amenaza del cambio climático alcanza transversalmente todos los aspectos económicos, distributivos, medioambientales y culturales de nuestra sociedad, la transición económica necesaria para enfrentarla proporciona la oportunidad de reconstruir muchos de esos aspectos desde cero.

2.1.1. LEY 2/2011, DE 4 DE MARZO, DE ECONOMÍA SOSTENIBLE.

Esta Ley tiene por objeto introducir en el ordenamiento jurídico las reformas estructurales necesarias para crear condiciones que favorezcan un desarrollo económico sostenible.

Se entiende por economía sostenible un patrón de crecimiento que concilie el desarrollo económico, social y ambiental en una economía productiva y competitiva, que favorezca el empleo de calidad, la

igualdad de oportunidades y la cohesión social, y que garantice el respeto ambiental y el uso racional de los recursos naturales, de forma que permita satisfacer las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las posibilidades de las generaciones futuras para atender sus propias necesidades.

La acción de los poderes públicos en sus respectivos ámbitos de competencia para impulsar la sostenibilidad de la economía española, en los términos definidos en el artículo anterior, estará guiada por los siguientes principios:

- 1-Mejora la competitividad.
- 2-Estabilidad de las finanzas públicas.
- 3-Racionalización de las Administraciones Públicas.
- 4-Fomento de la capacidad innovadora de las empresas.
- 5-Ahorro y eficiencia energética.
- 6-Promoción de las energías limpias, reducción de emisiones y eficaz.
- 7-Racionalización de la construcción residencial.
- 8-Extensión y mejora de la calidad de la educación e impulso de la formación continua.
- 9-Fortalecimiento y garantía del Estado social.

Firmado por:

16





TÍTULO III

CAPÍTULO I – MODELO ENERGÉTICO SOSTENIBLE

ARTÍCULO 77. PRINCIPIOS DE LA POLÍTICA ENERGÉTICA

La política energética estará orientada a garantizar la seguridad del suministro, la eficiencia

económica y la sostenibilidad medioambiental. En especial, el modelo de consumo y de generación y distribución de energía debe ser compatible con la normativa y objetivos comunitarios y con los esfuerzos internacionales en la lucha contra el cambio climático.

El Gobierno impulsará la diversificación de las fuentes de suministro de energía, el desarrollo eficiente de las infraestructuras y redes inteligentes, la transparencia y competencia de los mercados energéticos, la suficiencia de las retribuciones, la creciente incorporación de las

ARTÍCULO 90. COMPENSACIÓN DE EMISIONES

Las empresas y personas físicas que así lo deseen podrán compensar sus emisiones de CO2 a través de inversiones en incremento y mantenimiento de masas forestales, programas agrarios de reducción del CO2 y otros programas que se establezcan por la Administración General del Estado, en colaboración con las Comunidades Autónomas.

CAPÍTULO III – TRANSPORTE Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

ARTÍCULO 97. OBJETIVOS Y PRIORIDADES DE LA PLANIFICACIÓN ESTTAL DE LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE

La planificación estatal de las infraestructuras del transporte responderá a los siguientes objetivos:

- a) La promoción de la competitividad
 - b) La promoción de la competitividad de la economía.

energías renovables y las políticas de ahorro y eficiencia.

- c) La cohesión social y territorial.
- d) La movilidad sostenible y segura en términos económicos y medioambientales.

- e) Potenciar la dimensión europea e internacional.
- f) Impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril.

Serán prioridades de la planificación estatal de las infraestructuras del transporte las siguientes:

- d) Impulsar la creación y mejora de los apartaderos y centros de cambio modal y actividades logísticas que propicien la reducción de los costes de operación del transporte, la mejora de la intermodalidad y la eficiencia en el consumo energético.
- f) Favorecer el desarrollo de las infraestructuras del transporte ferroviario metropolitano y de plataformas reservadas a autobuses y a vehículos de alta ocupación, así como de estaciones de autobuses e intercambiadores intermodales y plataformas de estacionamiento disuasorio.

ARTÍCULO 99. PRINCIPIOS EN MATERIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

- El derecho de los ciudadanos al acceso a los bienes y servicios en unas condiciones de movilidad adecuadas, accesibles y seguras, y con el mínimo impacto ambiental y social posible.
- b) La participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y de las mercancías.
- El cumplimiento de los tratados internacionales vigentes en España relativos a la preservación
 c) del clima y la calidad ambiental, en lo que concierne a la movilidad y la adecuación a las políticas comunitarias en esta materia.
- to the composition of the compos

ARTÍCULO 100. OBJETIVOS DE LA POLÍTICA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

17

Firmado por:

M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:55:33

Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 785857136C7CD2BB470085264533B039



Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:44

TOMO 1. ANÁLISIS Y EVOLUCIÓN-SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA



Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad de los ciudadanos y a la eficiencia de la economía gracias a un uso más racional de los recursos naturales.

Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad de modo que se
 minimicen los desplazamientos habituales y facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos con el mínimo impacto ambiental.

Promover la disminución del consumo de energía y la mejora de la eficiencia energética, para lo que se tendrán en cuenta políticas de gestión de la demanda.

Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los trasportes público y colectivo y otros modos no motorizados.

Fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos.

ARTÍCULO 101. LOS PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Los Planes de Movilidad Sostenible son un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles en el ámbito geográfico que corresponda, priorizando la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos no motorizados de transportes y desarrollando aquéllos que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social, seguridad vial y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos. Estos planes deberán dar cabida a soluciones e iniciativas novedosas, que reduzcan eficazmente el impacto medioambiental de la movilidad, al menor coste posible.

Los Planes de Movilidad pueden tener un ámbito territorial autonómico, supramunicipal o municipal. Se podrán adoptar Planes de Movilidad Sostenible de ámbito supramunicipal, cuando así lo acuerden los municipios que compartan un esquema de movilidad interdependiente.

A tal efecto, tienen esta condición los Planes de Movilidad Sostenible que hayan podido aprobar los municipios y agrupaciones de municipios con población superior a 100.000 habitantes, en el marco de los planes y programas para el cumplimiento y mejora de los objetivos de calidad del aire previstos en el artículo 16.4 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.

Los Planes de Movilidad Sostenible autonómicos, supramunicipales o locales ajustarán su contenido a lo establecido en la normativa que resulte aplicable, así como a los principios recogidos en la presente Ley y a lo dispuesto en los instrumentos de planificación que les afecten y, en especial, a los relativos a infraestructuras, transportes, ahorro y eficiencia energética, así como a la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.

El contenido de los Planes de Movilidad Sostenible incluirá, como mínimo, el diagnóstico de la situación, los objetivos a lograr, las medidas a adoptar, los mecanismos de financiación oportunos y los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión y un análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales. Lo expuesto será igualmente exigible al contenido de esos Planes en lo relativo a la seguridad vial.

En la elaboración y revisión de los Planes de Movilidad Sostenible a que se refiere este artículo, se garantizará la participación pública según lo previsto en la Ley 27/2006, de 18 de julio, que regula los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente.

ARTÍCULO 102. FOMENTO DE LOS PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

A partir del 1 de enero de 2014, la concesión de cualquier ayuda o subvención a las Administraciones autonómicas o Entidades locales incluida en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y destinada al transporte público urbano o metropolitano, se condicionará a que la entidad beneficiaria disponga del correspondiente Plan de Movilidad Sostenible, y a su coherencia con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible

ARTÍCULO 104. MODERNIZACIÓN TECNOLÓGICA Y USO EFICIENTE DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE.

18





- La mejora de la eficiencia energética de las flotas de transporte y la puesta en marcha de planes de formación y evaluación en gestión eficiente de las mismas.
- b) La potenciación del uso de nuevas tecnologías en la gestión de flotas con criterios de eficiencia energética.
- El desarrollo de sistemas de certificación energética de empresas de transporte que acrediten
 c) contar con instrumentos de gestión de flotas y políticas de formación en eficiencia energética para sus técnicos, gestores de flota y conductores.
- La renovación de la flota de vehículos de transporte colectivo de pasajeros y de mercancías mediante la incorporación de vehículos energéticamente más eficientes.
- e) El desarrollo de programas de formación e información sobre etiquetado de eficiencia energética de los vehículos y sistemas de vigilancia sobre el etiquetado.
- El fomento del uso del vehículo eléctrico e híbrido, así como la dotación de aplicaciones e instalaciones de energías renovables ligadas a estos vehículos
- Fomento de la utilización de envases y embalajes sostenibles, que reduzcan la huella de carbono del transporte.

Tabla 7. Ley 2/2011 de 4 marzo, de economía sostenible.

2.1.2. LEY DE CAMBIO CLIMATICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA.

El anteproyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética (APLCCTE), que será el marco normativo e institucional para facilitar la progresiva adecuación de nuestra realidad a las exigencias que regulan la acción climática, inicia la recta final de su tramitación administrativa. Esta herramienta facilitará y orientará la descarbonización de la economía española a 2050, una descarbonización que tiene que ser socialmente justa.

OBLIGATORIEDAD DE ZONAS DE BAJAS EMISIONES

El nuevo borrador consagra como obligación que los municipios de más de 50.000 y los territorios insulares establezcan zonas de bajas emisiones no más tarde de 2023 y fija que cualquier medida que suponga una regresión de las zonas de bajas emisiones ya existentes deberá contar con el informe previo de las Administraciones estatales o autonómicas competentes en materia de protección del medioambiente.

También como novedad, el anteproyecto indica que dichos municipios y territorios insulares impulsen medidas de **movilidad eléctrica compartida**.

PARTICIPACIÓN CIUDADANA

El texto establece que las **comunidades autónomas informen** a la Comisión de Coordinación de Políticas de Cambio Climático a partir del 31 de diciembre de **2021** de los **planes de energía y clima con los que cuenten.**

De igual modo, se fija que los planes, estrategias, instrumentos y disposiciones que se adopten en materia de lucha contra el cambio climático deberán desarrollarse bajo fórmulas que garanticen la participación de los agentes sociales y económicos interesados, y del público en general.

MÁS RECURSOS PARA LA LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO

El Gobierno promoverá una financiación adecuada de las prioridades en materia de investigación, desarrollo e innovación de cambio climático y transición energética que se incluyan en las sucesivas Estrategias españolas de Ciencia y Tecnología y de Innovación.

MAPA INFORMATIVO DE PUNTOS DE RECARGA

Además, para favorecer la expansión del vehículo eléctrico, el Gobierno desarrollará y pondrá a disposición del público una plataforma de información sobre puntos de recarga; el Código Técnico de Edificación establecerá obligaciones relativas a la instalación de puntos de recarga, deberán instalar al menos una infraestructura de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 50 kW de corriente continua, con el objeto de que la recarga del vehículo sea rápida.

19

Firmado por:

4, 9, 10



Introduce obligaciones de **instalar** al menos un **punto de recarga rápida** —**50 kW**— en aquellas **estaciones de servicio** que, por tener un volumen de ventas superior a los 5 millones de litros de gasóleo y gasolina.

Para alcanzar una movilidad sostenible, el anteproyecto mantiene que todas las administraciones deben adoptar medidas para alcanzar en 2050 un parque de turismos y de vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO₂.

Para que los turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos, excluyendo los vehículos matriculados históricos y los no destinados a usos comerciales, reduzcan paulatinamente sus emisiones de modo que no más tarde de 2040 sean vehículos de emisiones de 0 gCO₂/km.

Tabla 8. Ley de cambio climático y transición energética.

2.2. METODOLOGÍA DE DESARROLLO DE UN PMUS.

Dentro de la estrategia de desarrollo de Canarias se establecerá como objetivo global la promoción del desarrollo sostenible de la Comunidad Autónoma procurando la consolidación de una economía competitiva y de pleno empleo que, siendo respetuosa con el medio ambiente y los valores naturales del territorio insular, permita aumentar la cohesión social y territorial del archipiélago, la calidad de vida de sus ciudadanos y la convergencia real con la Unión Europea, para lo cual se definirán una serie de objetivos entre los que figuran la mejora de la aplicación de las renovables a la movilidad y la integración de la perspectiva medioambiental en todas las actuaciones relacionadas con la movilidad con la finalidad de contribuir al crecimiento sostenible.

La movilidad sostenible en Canarias es un asunto de primer orden que comporta uno de los ejes estratégicos que el Gobierno de Canarias pretende impulsar, para ello apostamos por un Pacto por la Movilidad Sostenible en Canarias con principios asumidos por todos los actores sociales.

Para el Gobierno de Canarias, los PMUS tienen el objetivo de crear un cambio hacia modos de transporte más limpios y sostenibles. Para lograrlo, se tienen que habilitar recursos, implantar medidas y cambiar tendencias, todo lo cual hace necesaria la concienciación e implicación de toda la sociedad y la colaboración entre diferentes Administraciones para alcanzar soluciones integrales que supongan un cambio en la tendencia, hacia la sostenibilidad, en la movilidad urbana.

El contenido de PMUS incluirá, como mínimo, los siguientes apartados:

1. Antecedentes	2. Memoria Justificativa	3. Objetivos Generales, Específicos y Análisis DAFO
4. Prediagnóstico	5. Memoria Técnica	6. Análisis Sociológico
7. Benchmarking	8. Planes Sectoriales	9. Seguimiento, Evaluación e Indicadores
	10. Legislación y Bibliogi	rafía

Tabla 9. Apartados contenidos en el PMUS.

20

Firmado por:





METODOLOGÍA DE DESARROLLO DE UN PMUS			
	ANTECEDENTES		
OBJETIVOS	МЕМО	RIA TÉCNICA	
Generales + Específicos	Socioeconómico	Marco Territorial	
DAFO	Características de la Movilidad	Aforos + Participación Ciudadana	
MEMORIA JUSTIFICATIVA	BENC	HMARKING	
PREDIAGNÓSTICO	Experiencias Nacionales	Experiencias Internacionales	
PLANES SECTORIALES			
Análisis y Evaluación			
	Propuestas y Plazos de Actua	ción	
Corto Medio Largo			
ANÁLISIS SOCIOLÓGICO			
CÁLCULO Y AHORRO DE EMISIONES			
DIFUSIÓN, SEGUIMIENTO E INDICADORES			

Tabla 10. Metodología de desarrollo de un PMUS.

2.3. PETICIONARIO.

El llustre Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana es la institución que lidera la confección del 'PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA (PMUS SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA)'.

El Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana busca con este Plan que no se centre el análisis en una única forma de transporte, sino en las diversas alternativas factibles, buscando siempre privilegiar a los ciudadanos y al medio ambiente, razón por la cual se da un fuerte impulso a los sistemas no motorizados, calidad ambiental y ahorro energético.

EQUIPO REDACTOR.

La elaboración del 'PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA', ha sido posible gracias al trabajo y colaboración de un equipo técnico multidisciplinar junto con Electromovilidad Canarias - Movilidad Sostenible, respaldado por la Fundación Parque Científico Tecnológico de la ULPGC y la ULL, con la contribución de la oficina técnica municipal del Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, de la participación de los colectivos vecinales, comerciales, de transporte y escolares; donde se ha conseguido estructurar el presente documento.

El proyecto ha sido promovido por el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, a la cabeza del cual se encuentra la Alcaldesa Dña. Concepción Navárez Vera.

El equipo técnico de Electromovilidad Canarias – Movilidad Sostenible que está participando activamente en la realización del presente Plan está compuesto por:

21

Firmado por:



Α	湯膚
^	PAN PANTOLOME DE TRANSPO

TÉCNICO/A	CARGO
Miguel Peñate Suárez	Coordinador General PMUS Ingeniero de Telecomunicaciones
Rita Hernández de la Guardia	Gestora General PMUS Marketing y Administración
Pablo Oromí Fragoso	Coordinador PMUS Tenerife Ingeniero Civil
Alba Fernández Armas	Coordinadora PMUS Gran Canaria Ingeniera Civil Construcciones Civiles
Pedro Josafat Brito Castro	Redactor PMUS Ingeniero Civil Transportes
Sergio Navarrete González	Redactor y Representación Gráfica PMUS Arquitecto y Urbanista
Eva Luna Romero González	Investigación Social PMUS Socióloga de la Ciencia y la de Innovación
т.	able 11 Fauine redector

Tabla 11. Equipo redactor.

2.5. ACTUACIONES ELEGIBLES.

Las actuaciones elegibles serán aquellas que se deriven de un PMUS o Plan Director específico que evalúe la reducción de emisiones y los ahorros energéticos, que podrán ser con carácter orientativo y no limitativo, son las siguientes:

- Actuaciones de promoción de la movilidad peatonal:
- -Peatonalizaciones
- -Restricciones de tráfico
- -Eliminación de barreras y mejora de la accesibilidad
- Implantación de Plan Directos de la Bicicleta para su uso en la Movilidad Obligada:
- -Diseño de itinerarios seguros para el uso de la bici por el entramada urbano
- -Ciclabilidad de calles. Limitación de la velocidad del tráfico motorizado
- -Carriles bici
- -Red de aparcamientos seguros para la bici: principalmente en colegios y edificios públicos
- -Adecuación de ordenanzas municipales para la promoción de la bici
- -Formación para el uso de la bici en convivencia con el tráfico motorizado y el peatón
- -Sistema público de alquiler de bicicleta. Incluidos anclajes, software, bicis, etc., siempre y cuando sea la Entidad Local la que afronte el gasto de la puesta en marcha del sistema
 - <u>Camino Escolar:</u>
- -Promoción de la movilidad peatonal y/o en bicicleta al colegio
 - Nueva Política de Aparcamientos:
- -Aparcamientos disuasorios para liberar plazas de aparcamientos en el centro urbano
- -Establecimiento de zonas de aparcamiento regulado
- -Regulación de la carga y descarga

Firmado por:

22

M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa

Fecha: 16-02-2022 12:55:33



Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:44 Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:47

TOMO 1. ANÁLISIS Y EVOLUCIÓN-SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA



- Transporte Público:
- -Implantación de lanzaderas a polígonos, nodos de transporte y áreas de actividad
- -Información dinámica en paradas
- -Introducción de vehículos con tecnologías o combustibles alternativos para transporte público colectivo
- -Consideración de la movilidad alternativa en las licitaciones públicas de compra de vehículos parra transporte público o municipal
 - Promoción del Uso Compartido del Coche:
- -Habilitar plataformas para el coche compartido por los ciudadanos
 - Reordenación y Diseño Urbano:
- -Actuaciones de calmado de tráfico
- -Nuevos diseños y ordenación del viario público
- -Establecimientos de Áreas de Prioridad Residencial
- -Desviación del Tráfico motorizado de paso
- -Elaboración de los Planes Generales de Ordenación Urbanística con criterios de movilidad generada y movilidad sostenible
- -Promover la penetración de vehículos propulsados con energías alternativas a través de la implantación de puntos de recarga en vía pública, aparcamientos públicos municipales y para flotas municipales
 - Campañas de concienciación en movilidad sostenible
 - Otras actuaciones

Serán gastos subvencionables todos los gastos que, de manera inequívoca, deriven de la redacción del PMUS y/o la actualización de los existentes, acorde a la metodología descrita en la 'Guía metodológica para la implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible del Gobierno de Canarias', y que se

materialicen o lo hayan sido, en el período comprendido entre enero de 2017 y la fecha de justificación de la subvención.

2.6. PLANES SECTORIALES.

Según la 'Guía metodológica para la implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible del Gobierno de Canarias' estas actuaciones elegibles estarán englobadas en los siguientes Planes Sectoriales contenidos en un PMUS:

- 1. Plan Sectorial de Control, Ordenación del Tráfico y Estructura de la Red Viaria
- 2. Plan Sectorial de Gestión y Regulación del Estacionamiento
- 3. Plan Sectorial de Potenciación del Transporte Público
- 4. Plan Sectorial de Movilidad Peatonal
- 5. Plan Sectorial de Movilidad Escolar
- 6. Plan Sectorial de Movilidad Ciclista
- 7. Plan Sectorial de Mejoras de la Distribución de Mercancías
- 8. Plan Sectorial de Mejoras DE integración de la Movilidad Sostenible en las Políticas Urbanísticas y Espacio Ciudadano
- 9. Plan Sectorial de Mejoras de la Calidad Ambiental y Ahorro Energético
- 10. Plan Sectorial de Accesibilidad en Centros Atractores de Viaje
- 11. Plan Sectorial de Seguridad Vial
- 12. Plan Sectorial de Buenas Prácticas de Movilidad
- 13. Plan Sectorial de la Oficina de Movilidad
- 14. Plan Sectorial de Puntos de Recarga de Vehículos Eléctricos
- 15. Plan Sectorial de Fomento del Vehículo Eléctrico
- 16. Plan Sectorial de Smart Mobility

23

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa

Fecha: 16-02-2022 12:55:33



Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 785857136C7CD2BB470085264533B039 Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/785857136C7CD2BB470085264533B039

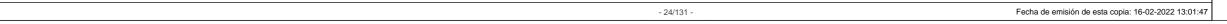


Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:44

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa

Fecha: 16-02-2022 12:55:33

 $N^o \ \text{expediente administrativo: } 2022\text{-}000245 \quad \text{C\'odigo Seguro de Verificaci\'on (CSV): } 785857136C7CD2BB470085264533B039$ Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/785857136C7CD2BB470085264533B039







3.1. OBJETIVOS.

En la actualidad, el modelo imperante de movilidad se sigue caracterizando por el dominio del coche privado frente a otros medios de transporte, lo que presenta numerosos y serios conflictos que influyen negativamente en el medio ambiente, en la calidad de vida y en la salud de los ciudadanos.

Esto provoca un modelo de movilidad inadecuado, siendo este una de las principales causas de insostenibilidad, al provocar una serie de impactos negativos:

- -Incremento del consumo energético.
- -Aumento de la contaminación atmosférica.
- -Aumento del ruido ambiental.
- -Disminución de la seguridad viaria.
- -Aumento de los costes de congestión.
- -Aumento de la exclusión social.
- -Ocupación creciente del espacio físico.
- -Efecto barrero en la ciudad.

Es por esto por lo que nace la necesidad de dar un giro hacia una movilidad sostenible, a través de la cual se reduzca la motorización, especialmente en los núcleos urbanos; ya que su incremento está ahogando a nuestras ciudades, colapsándolas.

Con el fin de facilitar el trabajo en este proceso de transición, se desarrollan los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), lo cuales están orientados a desarrollar políticas de movilidad que reduzcan emisiones, potenciando el uso de formas de transporte más sostenibles, como ir andando y la bicicleta.

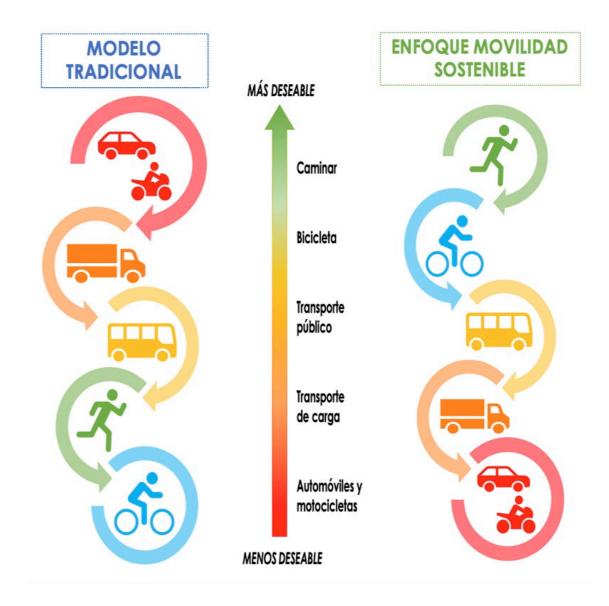


Tabla 12. Nueva jerarquía de la movilidad urbana sostenible.

Firmado por:

25

M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa



TOMO 1. ANÁLISIS Y EVOLUCIÓN-SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA



3.1.1. OBJETIVOS GENERALES.

El objetivo general del **PMUS de San Bartolomé de Tirajana** es el de satisfacer las necesidades de movilidad de la población del municipio, fomentando modos de transporte más sostenibles, mediante la coexistencia de peatones y vehículos y garantizando así, una mejor calidad de vida. Por ende, lo que se busca es:

OG1_ MEJORA EN LA SALUDAD DE LA POBLACIÓN

El ruido y las emisiones, provocados por los vehículos a motor, son las vías principales en las que la movilidad incide en la salud de la población. Los estudios epidemiológicos muestran que el ruido del transporte conlleva el incremento del riesgo de contraer enfermedades cardiovasculares. Asimismo, la inmisión de partículas afecta al ser humano de diferentes maneras, las más importantes son las enfermedades cardiovasculares y las respiratorias como cáncer de pulmón, bronquitis, asma, etc.

OG2_ MEJORA EN LA CALIDAD DE VIDA DE LA POBLACIÓN

La reducción de las necesidades de desplazamiento de la población, la reducción de esos tiempos de desplazamiento y la recuperación del espacio público que hoy en día está destinado a la movilidad motorizada, suponen los ejes de la mejora de la calidad de la población.

OG3 MEJORA EN LA GESTIÓN ECONÓMICA DE LOS RECURSOS

El mayor recurso consumido en la movilidad es la energía, por lo que la reducción de los costes de la movilidad implica la utilización de aquellos modos de desplazamiento que supongan un menos consumo de recursos.

Para perseguir esta meta se han de priorizar, por tanto, los desplazamientos no motorizados frente a los motorizado, y entre estos últimos, el transporte colectivo frente al transporte individual.

OG4_ MEJORA DEL MEDIOAMBIENTE LOCAL Y GLOBAL

Con este objetivo se busca reducir los impactos negativos que la movilidad tiene sobre el medio, tanto en el ámbito municipal, por los efectos de la contaminación de ruidos y partículas, como en el ámbito global, por las emisiones de gases de efecto invernadero.

OG5_ MEJORA DE LA COHESIÓN SOCIAL DE LA CIUDADANÍA

En la medida en que se reduce la necesidad del desplazamiento, se reducen los costes para la ciudadanía destinados a esta actividad, lo que supone una mayor igualdad social del conjunto de la ciudadanía, independientemente del volumen de ingresos de las personas.

De igual manera, en la medida en que se facilita la movilidad al conjunto de la geografía de la ciudad en los modos de acceso universal, transporte público y modos no motorizados, se reducen las diferencias sociales asociadas a los desplazamientos de la población.

OG6_REDUCCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD VIARIA

Los accidentes de tráfico representan uno de los mayores impactos negativos de la movilidad. Además de las tragedias humanas que conlleva por el sufrimiento y acortamiento de la vida, no solo de las víctimas, sino también de las personas allegadas; también implica el uso de recursos económicos y materiales.

Tabla 13. Objetivos generales de la movilidad sostenible.

Al mismo tiempo, el desarrollo y la implementación de este Plan de Movilidad Urbana Sostenible no debe ser visto como una parte adicional de la planificación del transporte, sino que se debe considerar como adecuado cumplimiento y debe basarse en los planes y procesos actuales.

Por último, pero por ellos no menos importante, la planificación para el futuro del municipio de SBT debe tomar a los ciudadanos como el centro, ciudadanos como viajeros, como personas de negocios, como consumidores, cualquier papel que estos puedan adoptar, deben ser parte de la solución: por ello la preparación de este Plan de Movilidad Urbana Sostenible significa 'Planificación para la gente'.

26

Firmado por:





En la siguiente tabla se presentan los procesos de Planificación de Transporte Tradicional frente a la Planificación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible:

PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE TRADICIONAL			
1	Centrado en el tráfico	6	Planes a corto y medio plazo
2	Objetivos principales: flujo del tráfico y velocidad	7	Relacionado con áreas administrativas
3	Centrado en un medio de transporte modal	8	Dominado por Ingenieros/as de Tráfico
4	Centrado en la infraestructura	9	Planificado por los expertos
5	Documento de Planificación Sectorial	10	Evaluación sobre la limitación del impacto

Tabla 14. Planificación del transporte tradicional.

PLANIFICACIÓN DE UN PMUS			
1	Centrado en personas	6	Planes a corto y medio plazo, juntos con la visión y estrategia a largo plazo
2	Objetivos principales: accesibilidad, calidad de vida, sostenibilidad, viabilidad económica, equidad social, salud y calidad ambiental	7	Relacionado con un área funcional basada en el modelo "travel to work"
3	El desarrollo equilibrado del desplazamiento, con medios de	8	Dominado por equipos de planificación interdisciplinares

	transporte menos contaminantes y más sostenibles		
4	Elaborar un conjunto de acciones para lograr soluciones rentables	9	Planificado con la participación de las partes interesadas, desde un enfoque transparente y participativo
5	Documento de Planificación Sectorial coherentes y complementario a las áreas políticas relacionadas	10	Proceso de seguimiento y evaluación de los impactos, con la implementación de un proceso de enseñanza y aprendizaje estructurado

Tabla 15. Planificación de un PMUS.

3.1.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

Para conseguir un cambio modal real de desplazamiento hacia pautas más sostenibles en la población del municipio de SBT, se identifican los siguientes objetivos específicos:

OE1_Posicionar al municipio de San Bartolomé de Tirajana como municipio referente en Movilidad Sostenible.

OE2_Regulación del estacionamiento en vía mediante Zona de Estacionamiento Limitado (ZEL) y bolsas de aparcamiento y aparcamientos disuasorios en la periferia de los núcleos urbanos y cascos históricos del municipio y en áreas atractoras de viajes como las zonas turísticas.

OE3_Potenciar el transporte público mediante la mejora en las frecuencias, rutas y plataformas reservadas para guaguas y taxis. Habilitar el Sistema de Información Dinámica en las paradas de guaguas.

OE4_Proyección de un sistema de transporte a la demanda que mejore el transporte público y genere un área nueva de trabajo para los taxistas del municipio.

OE5_Aumento de calles peatonales y de itinerarios peatonales seguros. Mejoras en la accesibilidad para PMR con rebajes de aceras. (Accesibilidad Universal).

27





OE6_Fomento de la **movilidad escolar a pie y en bicicleta** mediante jornadas y talleres de movilidad. Habilitar el estacionamiento reservado **KISS+RIDE** en las calles aledañas a los colegios.

OE7_Diseño de **rutas ciclistas** que conecten centros generadores y atractores de viaje. Red de aparcamientos de bicicletas públicas (**SBP**) alimentadas por energías renovables.

OE8_Habilitar **zonas de carga y descarga** de mercancías en la periferia de los Cascos Urbanos y fomentar la distribución de pequeñas mercancías mediante servicios de electromovilidad.

OE9_Creación de itinerarios peatonales y ciclistas que conecten con las paradas de guaguas, aparcamientos de bicicletas y bolsas de aparcamiento, entre otros. Fomentar la **intermodalidad sostenible**.

OE10_Redefinir la estructura de la red viaria, implementando más **calles** monomodales **peatonales** y **Zonas 30**. Ya que es un municipio favorable para potenciar los medios blandos en los centros urbanos como Campo Internacional y Playa del Inglés.

OE11_Jornadas y Talleres de movilidad con colectivos ciudadanos, área de transporte, sector comercial, asociaciones medioambientales y centros escolares.

OE12_Estrategias de eficiencias energética municipal y fomento del uso de energías renovables. Esto es, promover acciones para **una Economía Baja en Carbono**.

OE13_Rehabilitación/creación de **zonas verdes y áreas de esparcimiento** donde la ciudadanía pueda socializar.

OE14_Fomentar el **uso** de las **TICs** hacia una población más digital.

OE15_Potenciar los **recursos existentes** en el municipio para la dinamización económica, cultural y social del mismo.

OE16_Promover las **zonas comerciales** y **revitalizar el comercio local** para que sea capaz de afrontar la oferta exterior del municipio.

3.2. ANÁLISIS DAFO.

Para poder plantear una serie de actuaciones de movilidad coherentes, se lleva a cabo un análisis DAFO cuyo fin es identificar las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades que se han detectado en el municipio de SBT en la fase inicial de análisis y evaluación de la situación de partida.

DEBILIDADES

- **D1_Planificación** municipal centrada en el vehículo a motor, **escasa** y **deficiente** en materia de movilidad sostenible.
- D2_Orografía abrupta en las medianías que dificulta la implantación de modos de desplazamiento blandos, sobre todo en el casco.
- D3_ Barreras infraestructurales que atraviesan el municipio e impiden la implantación de medidas de movilidad sostenible y generan un alto flujo de vehículos atravesando las zonas comerciales y núcleos urbanos como GC-500.
- **D4_Malas conexiones** entre barrios periféricos y de medianías como Aldea Blanca, Ayagaure, Lomo Gordo, Lomo Pereda, mediante **transporte público.**
- **D5_Inexistencia** de **líneas** de transporte público exclusivas del municipio, todas atraviesan el municipio, pero ninguna tiene origen y fin en este procedente desde la capital u otros municipios.
- D6 Constante congestión viaria en los accesos y salidas del municipio en San Fernando (GC-500)
- D7_Calles muy estrechas con aceras inexistentes o con anchos insuficientes que impiden el paso de peatones de forma segura debido al alto número de vehículos que circulan por ellas.
- D8_Falta de regulación de los aparcamientos en vía pública, constante intrusión de vehículos estacionados en la totalidad de vías del municipio.
- D9_Carencia de carriles y aparcamientos para bicicletas.
- **D10**_Arraigo de la población al **vehículo privado** para desplazamientos cotidianos.
- **D11_Inexistencia de otra estación de guaguas** y de carriles bus-taxi. Ausencia de información dinámica.
- D12 Bajo número de calles y espacios reservados para el peatón. Barreras urbanísticas PMR.

Firmado por:

28

M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa

Fecha: 16-02-2022 12:55:33

Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:47





FORTALEZAS

- **F1_Apuesta del Ayuntamiento** por el fomento del fomento de la movilidad peatonal, ciclista y de caminos escolares seguros.
- **F2**_Constante conexión mediante **transporte público interurbano** del municipio con la capital de la isla y con las zona sur y municipios cercanos, amplia cobertura de paradas de transporte interurbano.
- **F3_Sensibilidad** por parte del Ayuntamiento en materia de buenas prácticas sobre el medioambiente, el turismo sostenible y gestión de residuos.
- **F5**_Transporte público y taxis adaptados a PMR. El 40% de lo taxis son PMR, y hay 170 taxis híbridos en San Bartolomé de Tirajana.
- **F6_**Principal zona generadora y atractora de viajes del municipio, Playa del Inglés, San Fernando, El Tablero, Campo Internacional, con **orografía favorable** para realizar desplazamientos a **pie** y **bicicleta**.
- **F7**_Apuesta del Ayuntamiento por la **renovación de la flota municipal** y utilización de **vehículos eléctricos**.
- F8 Administración pública que apuesta por el desarrollo de las TIC. Página web municipal.
- F9 Existencia de circunvalación, GC-500, que conecta entrada al municipio con Mogán.
- **F10**_Potenciar las zonas comerciales mediante actuaciones de peatonalización, accesibilidad universal y dinamización comercial.
- **F11**_Potenciación del uso de vehículos eléctricos con la instalación de cada vez más nuevos puntos de recarga a lo largo de todo el municipio.

AMENAZAS

- A1_Impacto negativo de los modelos urbanos de movilidad basados en el uso intensivo del vehículo privado:
 - Dependencia de los combustibles fósiles.
 - Tráfico congestionado.
 - Gran consumo del espacio público para el vehículo privado.
 - Contaminación atmosférica y acústica.
- A2_Dependencia de subvenciones para llevar a cabo proyectos de fomento de movilidad sostenible.
- A3_Población desinformada en cuanto a movilidad sostenible.
- A4_Falta de educación vial/educación cívica como conductor, peatón o usuario de la bicicleta.
- A5 Incapacidad municipal para implantar un sistema de transporte público urbano
- A6_Barreras culturales de convivencia entre los diferentes modos de transporte.
- A7_Resistencia cultural al cambio.
- A8_Riesgo de **competencia interna** entre los propios municipios si no se crea una sinergia y una conciencia comarcal para proyectos comunes y sinérgicos.

29

Firmado por:





OPORTUNIDADES

- O1_Redefinir el espacio público para la mejora de la movilidad y accesibilidad de peatones, PMR y ciclistas (multimodalidad).
- O2_San Bartolomé de Tirajana como municipio referente en Movilidad Sostenible.
- O3_Accesibilidad universal.
- O4_Orografía favorable en la zona baja del municipio, Playa del Inglés, Campo Internacional, San Agustín, Bahía Feliz...etc. para la implantación de medidas de movilidad mediante medios blandos y sostenibles (a pie, bicicleta y transporte público).
- O5_Jornadas y Talleres de movilidad con colectivos ciudadanos, área de transporte, sector comercial, asociaciones medioambientales y centros escolares.
- O6_Eliminar el automóvil en la zona de la costa y centro de la ciudad.
- O7_Promover y fomentar el uso de transporte público como modo de desplazamiento urbano e interurbano.
- **08** Plataformas reservadas para guaguas y taxis.
- 09_Concienciación ciudadana en materia de cambio climático y protección medioambiental
- O10 Aumento de la seguridad vial mediante peatonalizaciones y Zonas 30.
- **O11** Movilidad Smart.
- O12_Desarrollo de **sistemas innovadores de movilidad sostenible**, asociados al desarrollo comercial y turístico.
- O13_Mejora de la calidad de vida con nuevos sistemas viarios sostenibles y capacidad de atraer a segmentos de población más dinámicos.
- **O14**_Desarrollo TIC para optimizar los servicios públicos y capacitar a los sectores productivos en la nueva economía digital.

Tabla 16. Análisis DAFO.

30

Firmado por:

Fecha: 16-02-2022 12:55:33

M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa

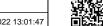


Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa

Fecha: 16-02-2022 12:55:33

Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 785857136C7CD2BB470085264533B039 Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/785857136C7CD2BB470085264533B039

Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:47





4.1. INTRODUCCIÓN.

El presente **PMUS San Bartolomé de Tirajana** recoge un conjunto de actuaciones y Planes Sectoriales que tienen como objetivo reducir los impactos negativos del transporte, como los crecientes volúmenes de tráfico y de congestión; que haya un cambio real en la distribución modal a favor de los modos blandos y plantea una planificación urbanística teniendo en cuenta criterios de accesibilidad a la ciudadanía y turistas a los diversos centros y áreas de actividad, como playas, parques, centros administrativos, culturales, sanitarios, entre otros.

Es por esto que surge la necesidad de elaborar un Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el municipio de SBT puesto que, a pesar de los esfuerzos y la gran cantidad de trabajos y estudios que se han ido elaborando a lo largo de los años, el municipio ha centrado sus políticas urbanísticas y sociales en torno al vehículo privado y a las carreteras, dejando de lado el enfoque de sostenibilidad y movilidad urbana, segura y cómoda, para los ciudadanos. Es decir, se han ejecutado pocas actuaciones ni medidas que fomenten y aporten a los ciudadanos de áreas y zonas libres de coches en donde los peatones, ciclistas o cualquier otro usuario puedan circular de forma segura. A la vez que, tampoco se han elaborado actuaciones que mejoren el transporte público colectivo ofreciendo, a los ciudadanos y visitantes del municipio, de un servicio de calidad que evite y reduzca el excesivo uso del vehículo privado.

Desde el Ayuntamiento se han desarrollado a lo largo de estos años una serie de documentos, Proyectos y Planes nombrando ya la movilidad como tema de análisis. Estos documentos han de ser estudiados ya que, para la correcta elaboración de un PMUS, este ha de estar en concordancia con todas las políticas, actuaciones y propuestas de movilidad que se hayan ido proyectando en el municipio y, las cuales, se encuentren bajo el mismo paraguas de sostenibilidad y mejora de la calidad del medioambiente que persigue un PMUS.

4.2. DESARROLLO DE PROYECTOS.

A continuación, se recogen las principales conclusiones de los documentos, Proyectos y Planes de planificación del municipio:

- -Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la competitividad de San Bartolomé de Tirajana. (PMMMA).
- -Plan Director de Urbanismo Comercial en la Zona Comercial Abierto de San Fernando (2009-2014).
- -Plan General de Ordenación-Estudio de Movilidad (2015).
- -Zona Comercial Abierto El Tablero (2020).

4.2.1. PLAN DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA.

I presente documento se enmarca dentro de la Ley 6/2009 de 6 de mayo, de Medidas Urgentes en materia de Ordenación del Territorio para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo, Ley 6/2009; en virtud de la cual, los planes o programas específicos de modernización se elaboran para mejorar e incrementar la competitividad del sector turístico, mediante acciones que reactiven la actividad económica y permitan aumentar la cualificación de la oferta. Al amparo de esta ley se elabora el Plan de modernización, mejora e incremento de la competitividad del sector turístico de

San Bartolomé de Tirajana, Maspalomas Costa Canaria, en adelante Plan de Modernización, que abarca los ámbitos de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas, en el cual se establecen las estrategias de transformación, reforma, recualificación y promoción del núcleo turístico mediante la rehabilitación del espacio público y la renovación de los establecimientos pertenecientes a esta actividad existentes. Para el desarrollo eficiente de las actuaciones y la consecución de los objetivos para la implantación de un nuevo modelo de desarrollo turístico, es necesaria la coordinación entre los sectores, público y privado, así como entre las diversas administraciones intervinientes en el proceso.

El presente documento determina los siguientes tipos de intervenciones, clasificadas dentro de dos grupos:

32

Firmado por:

M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa





-Intervenciones en espacio público.

Éstas intervenciones, a su vez se dividen en Sistema Verde, Sistema de Actividad y Sistema Costero.

SISTEMA VERDE	SISTEMA DE ACTIVIDAD	SISTEMA COSTERO
SV-01. Adecuación paisajística del nudo de acceso por La Maleza y creación de Espacios Libres ligados a la GC-500	SA-01. Nodo. Rotonda Avenida de Tirajana-GC500.	SC-01. Mirador de Las Dunas.
SV-02. Adecuación ambiental y paisajística del Barranco de Joseito.	SA-02. Nodo. Rotonda Avenida de Tirajana-Avenida de Alféreces Provisionales.	SC-02. Miradores del Paseo Marítimo.
SV-03. Adecuación paisajística del entorno del Barranco de Maspalomas.	SA-03. GC-500	SC-03. Elementos de sombra.
SV-04. Espacios libres tratados asociados al Sistema Verde.	SA-04. Avenida de Tirajana.	SC-04. Acceso a costa. Ascensor Anexo II.
SV-05. Avenida de Alféreces Provisionales.	SA-05. Avenida de Italia.	SC-05. Áreas de oportunidad.
SV-06. Avenida Touroperador Tui (Tramo Avenida Touroperador Alejandro del Castillo-Avenida Touroperador Luxair).	SA-06. Avenida de Alemania.	SC-07. Adecuación Anexo II. Paseo Marítimo
SV-07. Viario anexo al Barranco de Maspalomas.	SA-07. Parking-Ocio Faro de Maspalomas.	SC-08. Adecuación Anexo II. Aparcamiento

SV-08. Avenida de Estados Unidos.	SC-09. Contacto Avenida de Alféreces Provisionales-Paseo Marítimo.
SV-09.Avenida Touroperador Neckermann.	

Tabla 17. Intervenciones PMM.

- -Intervenciones en espacio privado.
- -Reconversión y renovación de los complejos turísticos.
- -Mejora de la oferta complementaria turística.
- -Regeneración de la oferta comercial.

4.2.2. PLAN DIRECTO DE URBANISMO COMERCIAL EN LA ZONA COMERCIAL ABIERTA DE SAN FERNANDO (2009-2014).

El presente proyecto se enfoca en los siguientes aspectos:

- -Centros Urbanos y su capacidad de generar riqueza.
- -Urbanismo Comercial.
- -Comercio y Turismo.
- -Plan Director.

A continuación se reflejan algunas de las medidas añadidas en este Plan Director:

33

TOMO 1. ANÁLISIS Y EVOLUCIÓN-SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA



PROPUESTAS	ACTUACIONES
PLAN DE ACTUACIONES EN CALZADAS, ACERAS Y EDIFICIOS	 -Plan de peatonalización y semipeatonalización -Plan complementario de mejoras en aceras y calzadas. -Plan integral de renovación de fachadas y edificios.
PLAN INTEGRAL DE MEJORAS EN MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD	 -Medidas para reducir la actual intensidad de tráfico rodado. -Medidas orientadas a facilitar la conexión funcional y los flujos entre diversas calles de la ZCA. -Plan para la eliminación de barreras arquitectónicas -Crear un carril para bicicletas.
MEJORAR LAS DOTACIONES EN PLAZAS DE APRCAMIENTO	 -Construcción de un aparcamiento subterráneo bajo el jardín de la Casa Condal. -Gestionar la disponibilidad de otras plazas de aparcamiento.
PLAN INTEGRAL DE SEÑALIZACIÓN COMERCIAL	-Instalación de cartelería específicaPlan complementario de señalización.

		-Renovación e instalación de árboles y jardines.
		-Renovación e instalación de bancos, papeleras,
	MEJORAS Y ARMONIZACIÓN EN EL	marquesinas, carteles de calles y pilonas.
	MOBILIARIO URBANO	-Renovación de puntos de iluminación.
		-Mejora en el sistema de recogida de residuos
		sólidos urbanos.
	OTD 46 445DID 46 DADA 50DT 41505D 51	-Potenciar la oferta actual.
	OTRAS MEDIDAS PARA FORTALECER EL POSICIONAMIENTO ZONAL Y COMERCIAL	-Unificar y generar una imagen coorporativa.
•	. CONCIONAL MILLION DE L'ACTIVILITATION DE L'A	-Gestión y difusión del proyecto.

Tabla 18. Intervenciones ZCA San Fernando.

4.2.3. ESTUDIO DE MOVILIDAD-PGO (2015).

Este estudio de movilidad se desarrolla como anexo al Plan General de Ordenación Supletorio de San Bartolomé de Tirajana y sus propuestas estan incluidas en el Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la competitividad de San Bartolomé de Tirajana.

4.2.4. PLAN DIRECTOR DE ZONAS COMERCIALES ABIERTAS DE EL TABLERO (2020).

Los cambios experimentados en los últimos años respecto al posicionamiento del comercio, principalmente la compacidad de estos en los frentes de fachada de los flancos de la plaza de La Parroquia de la Santísima Trinidad, unido con la consolidación del Centro Comercial vinculado a la GC-1, a unos 250 m al sur de la ZCA aproximadamente, propicia una ampliación del ámbito de actuación que acoja el análisis detallado y el conjunto de propuestas que propicien un acercamiento de estas escalas y tipologías comerciales.

Este documento supone el avance del Plan Director de ZCA El Tablero. El contenido para cada zona de actuación nacerá del correspondiente esquema de movilidad. El objetivo final será el de recuperar el valor social del espacio público, fomentar el paseo contemplativo y el disfrute al aire libre.

A continuación de adjunta información gráfica de las propuestas:

Firmado por:

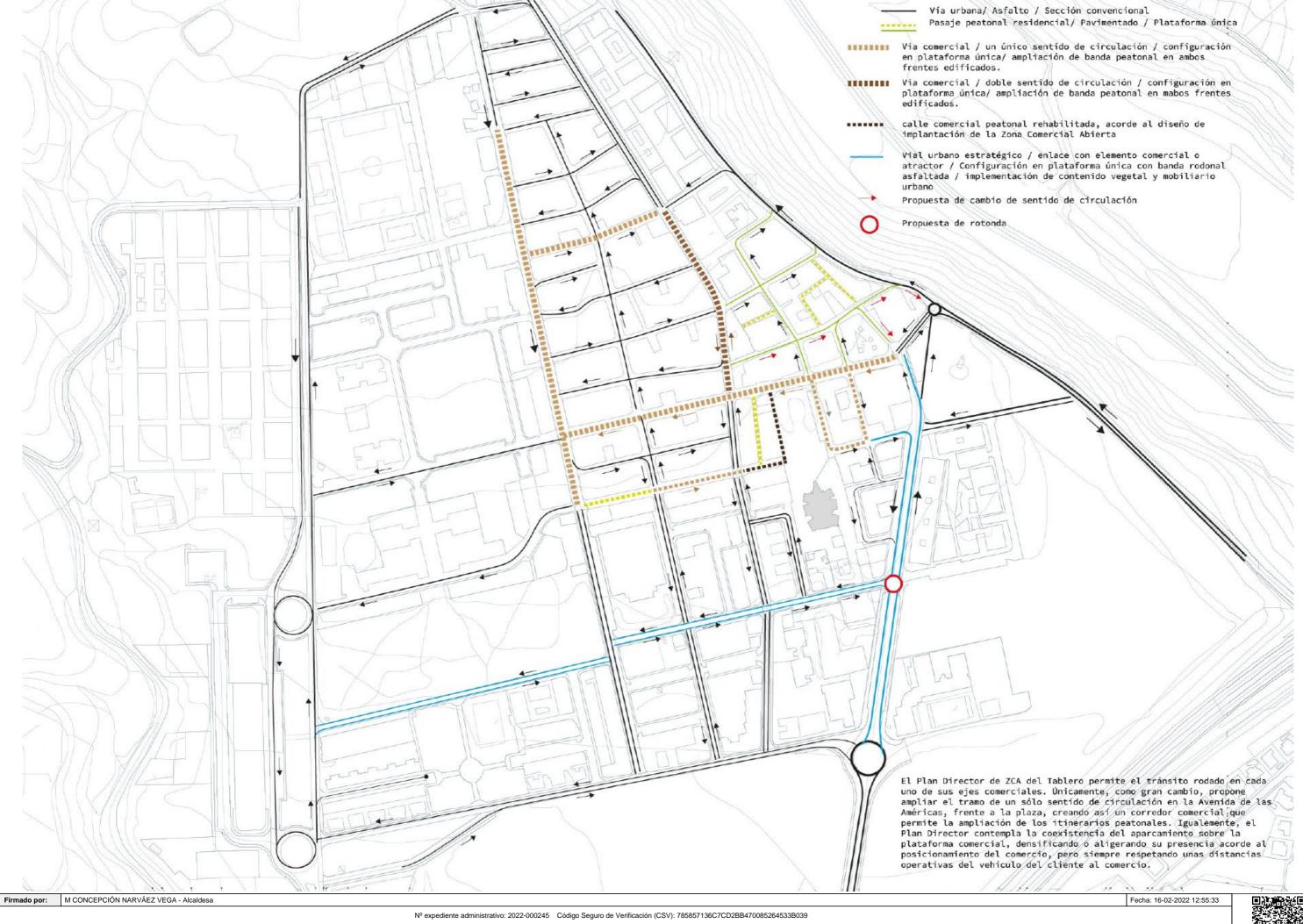
34

M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa



Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:44 Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:47

 $N^o \ \text{expediente administrativo: 2022-000245} \qquad \text{C\'odigo Seguro de Verificaci\'on (CSV): 785857136C7CD2BB470085264533B039}$ Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/785857136C7CD2BB470085264533B039



Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/785857136C7CD2BB470085264533B039

Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:44 Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:47





Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa







5.1. INTRODUCCIÓN.

La primera gran tarea que se ha de llevar a cabo para poder abordar la elaboración de un PMUS es la del estudio y análisis profundo de la movilidad en el municipio, es decir, conocer cuál es la situación de partida.

Dicho análisis nos debe ofrecer suficiente información, de manera que se pueda diagnosticar con precisión cuales son los principales problemas y retos de la movilidad en el municipio y poder así, proponer una serie de actuaciones que permitan conseguir los objetivos de movilidad sostenibles deseados.

Para ello se realizará un análisis de la situación de partida del municipio de SBT, comparando dicho análisis con las características de la comunidad autónoma de canarias y con la isla de Gran Canaria.

5.2. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD EN CANARIAS.

Desde nuestro punto de vista, el empleo del concepto de **movilidad sostenible** debe llevar aparejado un **cambio de rumbo en el modelo de desplazamientos vigente**, de manera que cambie el papel de cada medio de transporte e incluso se modifique la sobrevaloración del transporte presente en la cultura dominante. Pues el **transporte**, la **movilidad de personas** y **mercancías**, no suele ser un fin en sí mismo, sino un **medio para satisfacer necesidades**.

(Pequeña Guía de a Pie para pensar en la Movilidad A PIE, Asociación de Viandantes)

La movilidad sostenible en Canarias es un asunto de primer orden que comporta uno de los ejes estratégicos que el Gobierno de Canarias pretende impulsar, para ello apostamos por un Pacto por la Movilidad Sostenible en Canarias con principios asumidos por todos los actores sociales.

Pero nuestro modelo actual de transporte también tiene un inconveniente. El transporte es un sector que conlleva importantes impactos negativos para el medioambiente y la salud humana.

Podemos destacar que la movilidad interinsular en Canarias ha ido creciendo, aunque no es el tipo de desplazamiento mayoritario en el Archipiélago, dada la fragmentación del territorio y los problemas que aún presenta el cambio de residencia entre islas.

Los hábitos actuales de movilidad en los municipios canarios se caracterizan por una expansión urbana continua y una dependencia creciente respecto del vehículo privado, produciendo un gran consumo de

espacio y energía, así como unos impactos medioambientales que ponen de relieve la necesidad de lograr un sistema de transportes urbano, bien concebido, que sea menos dependiente de los combustibles fósiles.

En este ítem sobre la movilidad en Canarias, tendremos en cuenta ciertos indicadores sociodemográficos, territoriales, de turismo, del parque de vehículos automóvil, etc., los cuales describirán de manera sintética características de la población total, número de personas que viven por isla, por sexo, su evolución a través de los años y su forma de trasladarse.

5.2.1. MARCO TERRITORIAL.

Canarias es una de las regiones periféricas de la Unión Europea, situado en el noroeste de África, cerca de las costas de Marruecos, donde forma parte de la región natural de la Macaronesia.

Las islas son de origen volcánico y caracterizadas por sus barrancos. El clima es subtropical, con temperaturas mitigadas todo el año por el mar y en verano por los vientos alisios, con unas temperaturas medias entre 18ºC y 24ºC. Los cambios de temperatura no son muy drásticos, ya que el agua es un regulador térmico. Siendo las islas más occidentales las que más precipitaciones presentan.

Este clima tan favorable crea un bienestar óptimo que se refleja en sus habitantes, tanto los isleños como los extranjeros que han elegido las Islas Canarias como segunda vivienda durante el invierno.

La economía de Canarias está basada en el sector terciario (74,60%), principalmente el turismo, además, es el que más empleo genera, lo que ha propiciado el desarrollo de la construcción. La población del archipiélago está concentrada mayoritariamente en las dos islas capitalinas, Tenerife y Gran Canaria. Tenerife cuenta con predominio comercial, sector industrial y de las tecnologías limpias, mientras que Gran Canaria se caracteriza por su potente sector turístico, industrial, astronómico y de tecnologías limpias.

Según datos del ISTAC/INE, Canarias, con una superficie de 7.447 km2, es una región pequeña si la comparamos con el resto de las Comunidades Autónomas, situándose en el 13º puesto.

Tenerife con 2.034,38 km2 es la isla con mayor superficie, seguida de Fuerteventura con 1.658,74 km2 ocupando, por el contrario, las últimas posiciones la isla de El Hierro y La Graciosa con 268,71 km2 y 29,05 km2, respectivamente.

37

Firmado por:





CLASIFICACIÓN ISLAS SEGÚN SUPERFICIE TERRESTRE				
Tenerife	2.034,38 km²	Fuerteventura	1.658,74 km ²	
Gran Canaria	1.560,10 km ²	Lanzarote	845,94 km ²	
La Palma	708,32 km²	La Gomera	369,76 km ²	
El Hierro	268,71 km²	La Graciosa	29,05 km²	

Tabla 19. Clasificación islas según su superficie.

Cada una de las islas, a su vez, está compuesta por municipios los cuales ascienden a un total de 88 municipios en toda la comunidad autónoma. Siendo Gran Canaria y Tenerife, con 21 y 31 municipios respectivamente, las islas con mayor cantidad de municipios.

La **población** total de Canarias a 2020 es de **2.175.952 habitantes**, siendo la 7ª Comunidad de España en cuanto a población se refiere (4,6 % de la población española). Presenta una densidad de población de 300 hab/km², muy superior a la del resto de las Comunidades Autónomas.

Canarias cerró 2020 con un incremento de 22.563 habitantes respecto al año 2019, siendo la población femenina mayoritaria, con un 50,54 % del total, frente al 49,45 % de hombres.

En la siguiente tabla estadística se muestra la población de Canarias a 1 enero de 2020, por isla. Según esta clasificación, Tenerife se encuentra en primera posición siendo la isla más poblada con 928.604 habitantes, siguiéndola la isla vecina de Gran Canaria con aproximadamente 855.521 habitantes.

POBLACIÓN POR ISLAS - 2020			
ISLA	HABITANTES	% TOTAL SOBRE CANARIAS	
Tenerife	928.604	42,7 %	
Gran Canaria	855.521	39,3 %	
Lanzarote	155.812	7,2 %	
Fuerteventura	119.732	5,5 %	
La Palma	83.458	3,8 %	
La Gomera	21.678	1 %	
El Hierro	11.147	0,2 %	

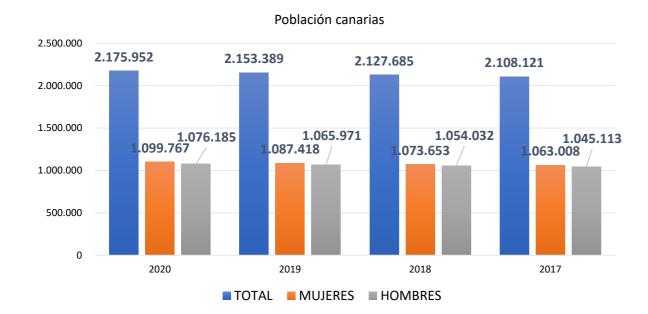
Tabla 20. Población por islas 2020.

38

M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa

Firmado por:



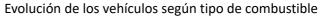


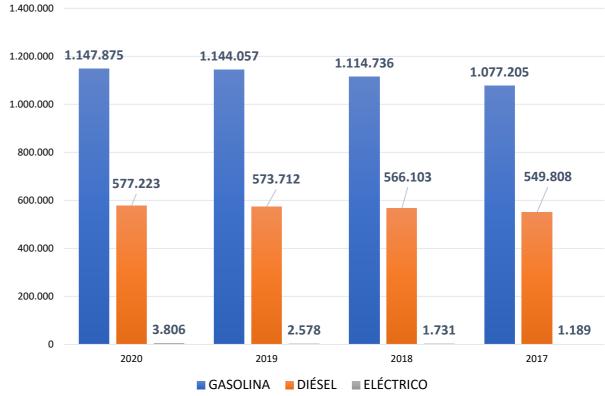
Gráfica 1. Evolución de la población en canarias (2017-2020). ISTAC.

5.2.2. PARQUE VEHÍCULAR.

Para realizar un buen análisis de la movilidad en Canarias, se han de consideran diversas variables como, el Índice de Motorización y el Parque de Vehículos en Circulación insular, diferenciado por tipo de combustible.

En las siguientes gráficas se muestra el Parque de Vehículos en circulación por tipo de combustible en todo el territorio canario y desglosado por islas.





Gráfica 2. Evolución de los vehículos según tipo de combustible. ISTAC.

Se puede observar que la mayoría de los vehículos son de gasolina a año 2020, lo que significa que aún queda trabajo por hacer para tener una progresión más rápida hacia el vehículo eléctrico. En el Plan Sectorial 15 de Fomento del Vehículo Eléctrico se proyectan corto plazo la implantación de infraestructuras para la recarga del vehículo eléctrico, así como campañas de promoción e incentivación del uso del vehículo eléctrico.

39

M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa





TOTAL VEHÍCULOS	2020	2019	2018	2017
LANZAROTE	130.262	131.372	129.515	125.137
FUERTEVENTURA	92.887	91.704	89.213	85.485
GRAN CANARIA	660.818	662.289	649.857	628.259
TENERIFE	760.422	752.520	733.452	710.869
LA GOMERA	16.024	15.817	15.394	14.984
LA PALMA	75.775	73.990	71.953	69.652
EL HIERRO	9.554	9.199	8.803	8.451

Tabla 21. Clasificación de las islas según el prque vehicular (2020). ISTAC.

Se observa un incremento del parque vehicular considerable al año. Esto se traduce en que el aumento progresivo del vehículo privado seguirá produciéndose a medida que incrementa la población. es por eso que en el PMUS de San Bartolomé de Tirajana lo que se deben tomar medidas en materia de movilidad para disminuir las emisiones y conseguir el objetivo de que el municipio sea un destino amable, seguro y accesible para los ciudadanos y sus turistas.

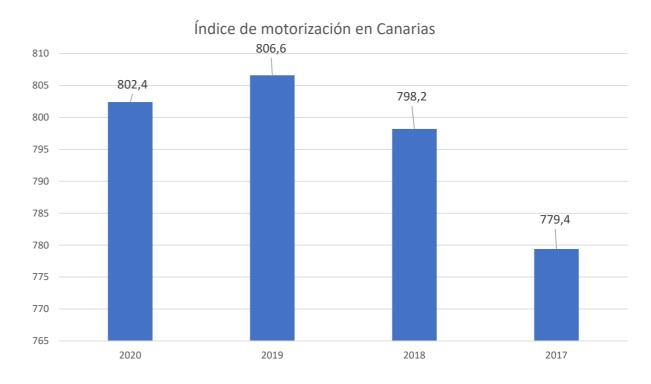
Se sigue considerando que el Índice de Motorización (número de vehículos por cada 1.000 habitantes) es un indicador de la situación económica de un país. Actualmente, las tendencias están cambiando hacia el cambio de preferencias en los modos de transporte, así como la mejora de la oferta y la calidad de los servicios de transporte público, infraestructura ciclista y peatonal, entre otros.

Si bien es verdad, que en los países que están en las primeras etapas de desarrollo aumenta el índice de motorización al ritmo de su economía, la motorización llega a estabilizarse en los países europeos desarrollados. Esto es posible porque los países más ricos cuentan con una oferta alternativa al coche, con servicios de transporte público de calidad e infraestructuras ciclistas óptimas.

INDICE MOTORIZACIÓN (vehículos/1000 habitantes) - 2020			
Lanzarote	836,0	La Gomera	739,2
Fuerteventura	775,8	La Palma	907,9
Gran Canaria	772,4	El Hierro	857,1
Tenerife	818,9		

Tabla 22. Clasificación de las islas según índice de motorización (2020). ISTAC.

Si se observa la tabla anterior, es curioso ver que en esta ocasión las islas de Tenerife y Gran Canaria dejan de estar en las primeras posiciones, ocupando los dos primeros puestos las islas de La Palma y de Lanzarote, respectivamente. Esto significa que en las islas menores el transporte público es mas deficiente y los núcleos urbanos se encuentran más dispersos por lo que la dependencia del vehículo privado es mayor.



Gráfica 3. Índice de motorización en Canarias.

40

Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:44

M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa

Firmado por:

Fecha: 16-02-2022 12:55:33 $N^o \ \text{expediente administrativo: 2022-000245} \qquad \text{C\'odigo Seguro de Verificaci\'on (CSV): 785857136C7CD2BB470085264533B039}$ Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/785857136C7CD2BB470085264533B039 Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:47



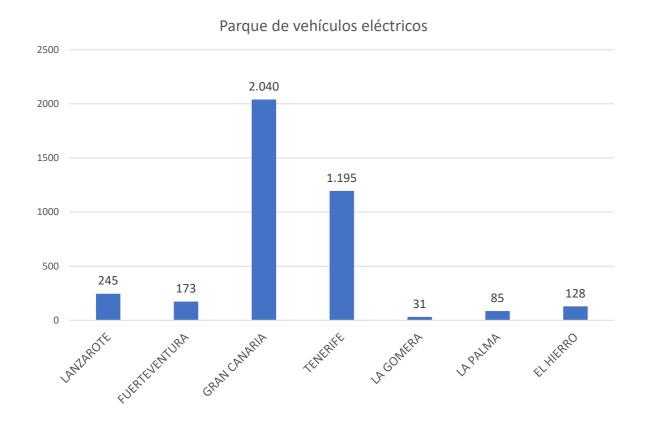


Canarias presenta un parque vehicular bastante elevado, con un total de **1.745.742 vehículos**, repartido un 43,5% en la isla de Tenerife y un 37,8% en la isla de Gran Canaria. El tercer y cuarto puesto se lo llevan las islas orientales de Lanzarote y Fuerteventura.

La Comunidad presenta unos Índices de Motorización bastantes elevados, con **802,4 veh/1.000 hab**. En Europa la media está en 505 veh/1.000 hab, según los últimos datos facilitados por Eurostat, por lo que, si Canarias fuera un país, se situaría en la sexta posición.

Las matriculaciones de los coches eléctricos (2020) convierten al Archipiélago en la quinta comunidad autónoma en la que más vehículos de este tipo se han puesto en circulación. Con un total de 3.806 coches 100% eléctricos.

En Canarias, la cifra de vehículos eléctricos en circulación para el año 2020 era de 3.806 unidades, siendo la isla de Gran Canaria la que presenta el mayor número de vehículos eléctricos con 2.040 unidades.



Gráfica 4. Parque de vehículos eléctricos en Canarias.

5.2.3. MODELO TURÍSTICO EN CANARIAS.

El desarrollo del turismo de masas en Canarias se inició a principios de la década de los años sesenta del siglo XX. El modelo adoptado fue coetáneo y muy semejante al de otras zonas litorales del Estado español, que se vieron afectadas por un intenso proceso de urbanización. Actualmente, el perfil del turismo que nos visita nos indica la preferencia de los centroeuropeos por este destino, predominantemente, de los británico y alemanes.

En cuanto a la oferta turística, la política de los tour-operadores, los factores medioambientales y patrimoniales, así como el apoyo de las Instituciones y de los empresarios han sido decisivos. Por ello, este sector se ha convertido en el motor de la economía del Archipiélago.

Sin embargo, el modelo turístico de Canarias de la segunda mitad del siglo XX es bien diferente. Este modelo se ha definido como de sol y playa, el del turismo de masas. El transporte rápido y fluido, conducen a la captación de sectores sociales populares, a los que se les abre un mundo de oportunidades: un destino turístico aparentemente exótico, en un clima cálido para el disfrute del baño, del sol y la tranquilidad y, donde al mismo tiempo, se les garantiza el mantenimiento de sus hábitos culturales.

Según señaló el profesor Víctor Martín de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de La Laguna, en una entrevista a EFE al periódico La Vanguardia Digital en 2018, '…el modelo de turismo que se aplica en Canarias no es sostenible debido al contenido de las actividades recreativas que se ofertan y al número elevado de visitantes que reciben las islas'. Hace hincapié en el gran consumo de agua que tiene el archipiélago para actividades destinadas al turismo, lo cual condiciona los precios del agua para el consumo de los habitantes y para el consumo de la agricultura, afectando a la soberanía de los alimentos.

También habla de que el transporte de los turistas que visitan Canarias, tanto en barco como en avión, emiten gases de efecto invernadero y a escala local, afectarían los coches de alquiler y el abastecimiento del parque de vehículos para los residentes locales.

El turismo sostenible no afectaría a los beneficios económicos de la industria, pues si no se cambia a un modelo más sostenible, podríamos perder el interés del turista que busca las particularidades del archipiélago, el bienestar de la población local y la conservación de sus recursos.

Víctor Martín | Noticia La Vanguardia 18/04/2018

41

Firmado por:





Las Islas Canarias son, tras Cataluña, la segunda Comunidad Autónoma preferida entre los turistas internacionales que visitan España. Tal es la importancia del turismo para la economía regional, que el sector general más del 35% del empleo.

Nos encontramos con un nuevo turista, el **Turista Digital**, donde el sector debe responder a las exigencias de los turistas digitales. La digitalización del sector implica la necesidad de combinar innovación tecnológica y procesos humanos. El turismo ha caído aproximadamente un 5%, este descenso en la ocupación turística canaria insta a un cambio de rumbo en el sector. Esto ha favorecido el resurgimiento turístico de algunos destinos mediterráneos.

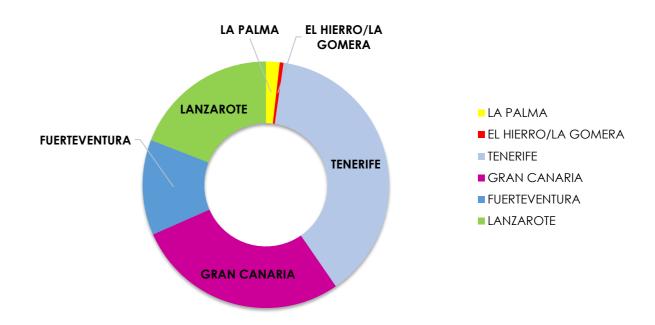
Para detener esta tendencia, el mercado canario debe afrontar los nuevos retos digitales que se plantean en el sector:

- -Responder a las exigencias del nuevo viajero digital.
- -Desarrollar técnicas basadas en Big Data para conocer a los turistas.
- -Llegar a los turistas potenciales a través del Marketing Digital.
- -Fomentar la formación digital.
- -Ofrecer al usuario la última tecnología aplicada al turismo en el destino.

La web de Turismo de Canaria, **Promotur**, comprende acciones de promoción turística dirigidas a profesionales y al público final en Canarias. Además, cuenta con numerosos estudios de investigación en cuanto al perfil del turista se refiere, desde origen, edad, importancia de la elección de Canarias para disfrutar de sus vacaciones, el nivel de satisfacción, entre otros datos.

Según el último análisis del **Perfil del Turista que visita las Islas Canarias 2019** redactado por Promotur, en ese año fueron **15.110.866** turistas los que visitaron Canarias según la fuente de datos de FRONTUR. Siendo la isla de Tenerife la que contó con mayor porcentaje de turistas 38,1% en 2019, seguida de Gran Canaria con un 28%, Lanzarote 19,1%, Fuerteventura 12,5%, La Palma 1,8%, El Hierro/La Gomera 0,5%. Tal y como lo muestra la siguiente gráfica:

Distribución de turistas por islas



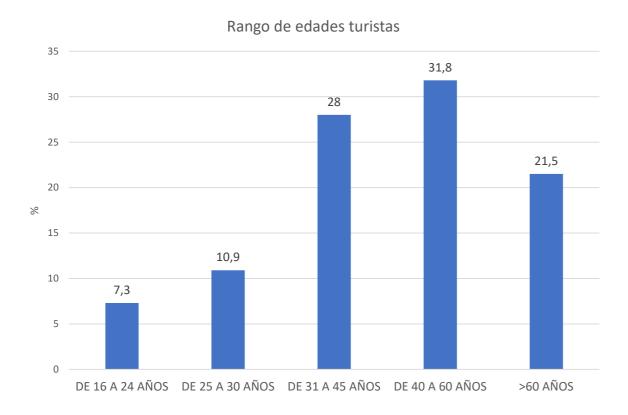
Gráfica 5. Distribución de turistas por islas 2019. PROMOTUR.

Los turistas provienen de Reino Unido con el 32,5 % (casi 4.307.184), le sigue el turismo alemán (18 %) y en tercer lugar el turismo nacional proveniente de la Península con un 13,3 %. La edad del turista tipo está entre los 46 y los 60 años, pues Canarias se caracteriza por ser un lugar idóneo para pasear, ir a la playa y degustar su gastronomía. A esto hay que añadir que prácticamente viene el mismo número de hombres y mujeres, sobre todo en pareja y asalariados.

42

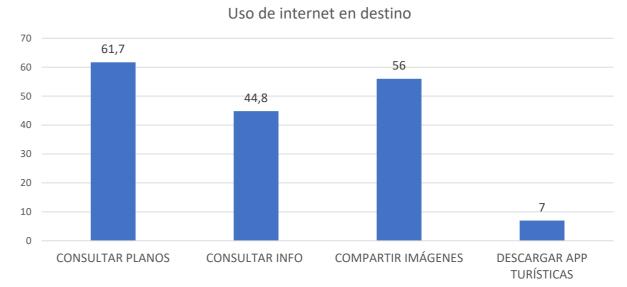
Firmado por:





Gráfica 6. Rango de edades turistas. PROMOTUR.

En el análisis, también se hace referencia al Turista Digital, que refleja datos como que el 66,7% de los encuestados usaron internet para reservar su vuelo y un 39,4% lo uso para comprar paquetes turísticos. Una vez en el destino, el 91,7% de los turistas usaron internet durante su estancia y el 56 % lo utilizó para compartir fotos y vídeos de su estancia en Canarias.



Gráfica 1. Usos de internet en el destino. PROMOTUR.

El clima, la seguridad y la tranquilidad son los principales factores a los que le dan importancia los turistas a la hora de elegir Canarias. Siendo la oferta cultural y el patrimonio histórico los últimos. Esto se debe a que la motivación principal para elegir sus vacaciones se centra en hábitos de descanso (55,5 %) y disfrutar de la familia (14,4 %).



Gráfica 2. Actividades realizadas por los turistas durante su estancia. PROMOTUR.

43

Firmado por:

M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa



De media, los turistas tienen una estancia de 9,09 noches de los cuáles el 34,9% contratan el régimen de alojamiento de todo incluido. Siendo los hoteles de cuatro estrellas los que alojan al 37,6% de los turistas que nos visitan.

La siguiente gráfica expone el número de plazas de alojamiento, tanto hoteleras como extrahoteleras, en el año 2019. Tenerife es la isla con mayor número de plazas de alojamiento con un total de 137.221, seguida de Gran Canaria con unas 130.211 y en tercer lugar la isla de Fuerteventura con 61.318 plazas. Encontrándose en última posición la isla de El Hierro, la cual solo cuenta con unas 779 plazas.



Gráfica 3. Número total de plazas de alojamientos según isla. PROMOTUR.

Después de analizar los datos ofrecidos por Promotur, el perfil del turista tipo que visita Canarias para disfrutas de sus vacaciones en las Islas Canarias es el siguiente:

PERFIL TURISTA TIPO CANARIAS			
SEXO	EDAD	NACIONALIDAD	PROFESIÓN
Mujer / Hombre	31 – 60 años	Inglesa	Asalariado
ISLA	ELECCIÓN DESTINO	ACTIVIDAD	INTERNET
Tenerife	Clima	Pasear	Vuelos / planos

Tabla 231. Perfil del turista tipo que visita canarias. PROMOTUR.

5.2.4. TENDENCIAS DE LA MOVILIDAD EN CANARIAS.

La accesibilidad y movilidad son dos conceptos diferentes pero interdependientes a la vez. La accesibilidad hace referencia a la capacidad que tienen las personas y mercancías para moverse en un momento dado. La movilidad se relaciona con la cantidad de movimiento que esas personas o mercancías generan en un determinado período.

El incremento de la movilidad conlleva normalmente una presión de la sociedad para que intervenga en la red viaria. Por ende, se está demandando una mejora de la accesibilidad por el aumento de la movilidad.

-LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD COMO FACTOR INDUCTOR DE LA MOVILIDAD.

La mejora o construcción de nuevas infraestructuras en Canarias ha conllevado un alza importante de la movilidad, más aún cuando las actuaciones han supuesto un cambio sustancial a la situación de partida, como, por ejemplo, la reducción del tiempo de transporte.

En definitiva, es incuestionable que la mejora de la accesibilidad en Canarias, aunque necesaria para muchos casos, ha supuesto un incremento de la movilidad, dándose casos donde la justificación que se hacía en proyectos sobre ahorro de tiempo e incluso económicos no han sido tales por el notable incremento de los viajes a los que induce la mejora de la accesibilidad.

44

Firmado por:





-LA MOVILIDAD EN EL CONTEXTO FÍSICO Y SOCIOECONÓMICO DE CANARIAS.

El medio físico es un factor fundamental para explicar la movilidad, pues el territorio condiciona el asentamiento de la población y de las actividades económicas en el espacio, al tiempo que el trazado de las redes viarias.

En este sentido, si todas las islas sufren la mentada fragmentación de su territorio, no todas cuentan con el mismo relieve, cuestión que se traduce en oportunidades de desarrollo bien diferenciadas.

La discontinuidad del territorio es un claro condicionante para el desarrollo, factor que influye en los transportes. Es un hecho negativo que limita las oportunidades de desarrollo económico.

Las condiciones topográficas han dificultado el trazado de las vías terrestres. Estos elevados índices de rodeo conllevan un alejamiento físico y temporal de los núcleos menos accesibles a/desde las principales entidades demográficas de las islas.

En resumen, las dificultades derivadas del relieve en Canarias, particularmente en las islas más occidentales, han sido un claro condicionante para el desarrollo socioeconómico en dichas islas, donde los trazados sinuosos y en pendiente, fruto de una accesibilidad no óptima, no está favoreciendo los desplazamientos, mientras que sí lo hace en los territorios donde predominan los trazados rectilíneos.

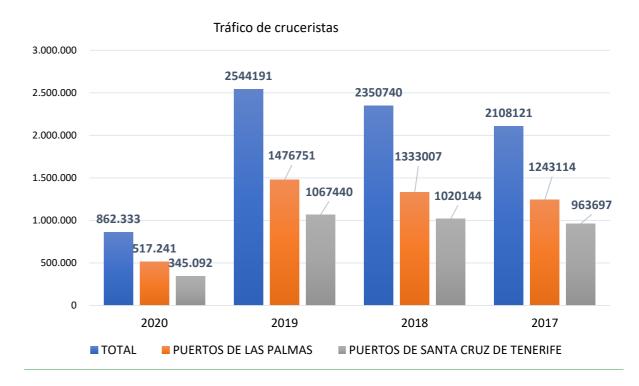
Las islas con menor población carecen de buena parte de servicios, tales como de ocio, educativos, profesionales o comerciales. Por ende, la carencia de estos servicios básicos es una de las justificaciones que explican las migraciones que se dan en el interior de Canarias.

No todas las actividades económicas generan la misma movilidad por habitante. Por lo general, la actividad primaria demanda menos movilidad que las relacionadas con el secundario y muchísimo menos por el subsector del turismo. Y es que, en la actividad turística, la demanda de viajes no sólo es imputable a la mano de obra que trabaja en el sector, sino que también a los propios turistas, que demandan un volumen de desplazamientos muy alto.

Gran parte de los desplazamientos son por motivos laborales o de estudios, donde se deja entrever la actividad turística como uno de los principales motivos de los desplazamientos en algunas islas, siendo en este caso por motivos tanto laborales como de ocio.

En resumen, el fuerte incremento experimentado por las actividades económicas en las islas y, especialmente del turismo, se ha traducido en un notable aumento de la movilidad terrestre, marítima y aérea. Las elevadas ratios de vehículos por habitante, sobre todo en las áreas turísticas, ponen de manifiesto una alta movilidad que sigue en aumento. La carencia de ferrocarril y las deficiencias en la guagua, con los núcleos más alejados y con una densidad poblacional menor, han ocasionado que no exista correlación entre la baja renta de Canarias y el elevado parque de vehículos.

El volumen anual de cruceristas que hubo en los puertos de Canarias durante febrero de 2019 superó los 2.500.000 personas, aumentando un 8.20% con respecto del año pasado, donde los Puertos de Las Palmas; Arrecife, Puerto del Rosario, Puerto de La Luz y de Las Palmas y Puertos de Santa Cruz de Tenerife; Santa Cruz de Tenerife, Los Cristianos, San S. De La Gomera, Santa Cruz de La Palma, La Estaca son los puertos que más cruceristas atraen. Sin embargo, en el año 2020, la recepción de cruceros en las islas ha sido menor, esto se debe a la Pandemia Covid-19, por lo que el estudio y análisis de este PMUS se hará con referencia a datos del 2019.



Gráfica 4. Evolución del número de cruceristas en canarias (2016-2019). PROMOTUR.

45

Firmado por:





La capacidad aérea regular hacia Canarias en el mes de mayo de 2019 proveniente del extranjero y de la península fue de aproximadamente 1.400.000 personas, aumentando en un 0,10% con respecto al mismo mes del año pasado.

-INDICADORES DE MOVILIDAD.

La tendencia a un mayor uso del transporte privado no parece que vaya a frenarse en el futuro, siendo mayor esta dependencia allí donde el establecimiento de un transporte público eficaz es más complicado. Los datos de uso de la guagua son representativos en las islas centrales, como Gran Canaria y Tenerife. La particularidad de las islas periféricas con una densidad demográfica más baja y dispersión de la población por el territorio, condiciona el establecimiento de líneas regulares rentables.

-TIEMPOS DE TRANSPORTE.

Uno de los parámetros que mejor refleja la calidad de vida en las ciudades son los tiempos de transporte, acompañado de otras variables como la polución, la contaminación acústica, la densidad de tráfico, la seguridad, etc.

En el análisis por cada conjunto insular, se pone de manifiesto la relevancia que en las islas periféricas tiene el menor tiempo de transporte en todos los modos. En cuanto al análisis municipal de los tiempos de transporte, lo más destacable es que los menores tiempos se dan en las entidades que cuentan con plena actividad económica en su jurisdicción, evitando con ello que la población realice movimientos pendulares a diario a otros municipios, con el consiguiente incremento de los tiempos.

Recapitulando, los tiempos de transporte en Canarias se pueden considerar elevados, partiendo de la base de las escasas dimensiones de las Islas. Normalmente, estos tiempos de transporte mayores tienden a ser más importantes en el transporte público, por lo que será necesario actuar en este modo para hacerlo más competitivo frente a la movilidad de transporte privado.

-FACTORES DE OCUPACIÓN.

De media en Canarias nos encontramos con una ocupación vehicular de 1,30 personas/coche, una cifra bastante baja. En este sentido, algunos expertos comentan abiertamente que 'si esperamos recorrer 10.000 o menos km en un año, con una ocupación media de una o dos personas, carece de sentido, al

menos en relación al transporte, la adquisición en Canarias de un automóvil nuevo y más aún si es de gran tamaño' (Del Val Rodríguez, 2005).

Fuente: Consejería de Infraestructuras, Transportes y Viviendas del Gobierno de Canarias.

5.3. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD EN GRAN CANARIA.

5.3.1. MARCO TERRITORIAL.

Gran Canaria es una de las siete islas de origen volcánico que componen la Comunidad Autónoma de Canarias. Ubicada en el Océano Atlántico, junto con Fuerteventura y Lanzarote conforma la provincia de Las Palmas.

La isla cuenta con una superficie de 1.560,1 km² y una altitud de 1.956 metros, situándola así en el tercer puesto respecto al resto de isla, tanto en extensión como en altitud. Esta se caracteriza por su forma circular con un macizo montañoso en el centro, donde se encuentra el Pico de las Nieves, el punto más alto de la isla y los monumentos naturales de El Roque Nublo (1.813 m) y el Roque Bentayga (1.414 m).

Desde el año 2005, el 46% del territorio insular fue declarado por la UNESCO como Reserva de la Biosfera y en 2019 se declaró el primer y único Patrimonio Mundial de la UNESCO de Gran Canaria y la provincia de Las Palmas, denominado "Paisaje Cultural del Risco Caído y los Espacios Sagrados de las Montañas Sagradas de Gran Canaria". Este patrimonio abarca los municipios de Artenara, Tejeda, Gáldar y Agaete y consiste en un yacimiento de 21 cuevas excavadas en la roca volcánica del barranco Hondo, el cual separa los municipios de Artenara y Gáldar.

El clima en la isla de Gran Canaria presenta una gran diversidad. Debido a su orografía es imposible incluir en un solo clima a todo el territorio, ya que en muy poco espacio hay variaciones muy fuertes de altitud, lo que provoca también unas variaciones importantes de temperatura y precipitaciones. Es por esto que a la isla de Gran Canaria se le conoce como "continente en miniatura". En general, la temperatura media es suave, tanto en invierno como en verano, dándose mínimas por encima de los 10ºC en invierno y máximas en verano que oscilan alrededor de los 24ºC.

En cuanto a la economía de la isla, el gran motor económico de esta es el turismo situándose la principal actividad turística de la isla en los municipios de San Bartolomé de Tirajana y Mogán. Aunque también se

46

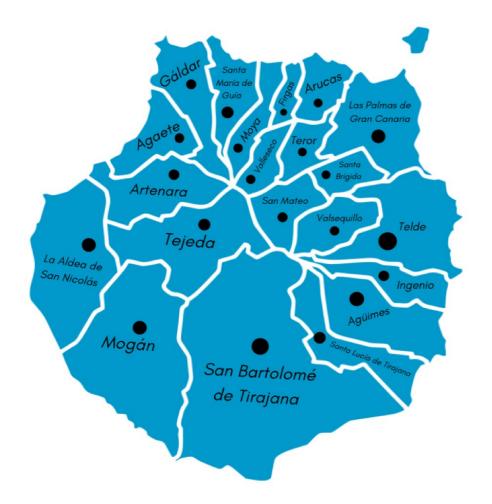
4, 9, 6





puede destacar el turismo rural y turismo activo el cual se encuentra en auge en los últimos años y se origina en los municipios del interior de la isla. Además del turismo, otro eje fundamental en la economía de Gran Canaria es el Puerto de la Luz, el cual se sitúa en primera posición entre las islas y se encuentra entre los cinco primeros de todo el territorio de España.

La isla está compuesta por un total de 21 municipios, los cuales a su vez se agrupan en seis comarcas.



	COMARCAS G	RAN CANA	RIA	
CENTRO	Artenara	Tejeda eo		leseco le Gran Canaria
NOROESTE	Las Palmas de Gran Ca		Santa Brígida	Teror
ESTE	Telde Santa Lucia de Tiraj	ana		genio üimes
NORTE	Agaete Santa María de Guía		áldar irgas	Moya Arucas
OESTE	La Aldea de San Nicolás			
SUR	San Bartolomé de Tirajana Mogán		ogán	
	Tabla 24. Grupos de m	nunicipios s	egún comarca.	

Los municipios de San Bartolomé de Tirajana y Mogán, situados al sur de la isla, conforman la comarca de mayor tamaño, la Comarca Sur con 405 km² de extensión, lo cual supone más de una cuarta parte de la superficie de Gran Canaria. Seguida de la Comarca Este y la Comarca Centro, ambas ocupan prácticamente la misma superficie 281,42 km² y 269,15 km² respectivamente.

Según los últimos datos publicados por el ISTAC en el 2020, Gran Canaria cuenta con una población de **855.521 habitantes**, lo que equivale a un **39,3**% de la **población total** de Canarias; y presenta una densidad de población de **543,45 hab./km²**, muy superior a la del resto de las Comunidades Autónomas.

Gran Canaria cerró 2020 con un incremento de 4.290 habitantes, siendo la población femenina mayoritaria, con un 50.64% del total, frente al 49.35% de hombres.

47

Firmado por:

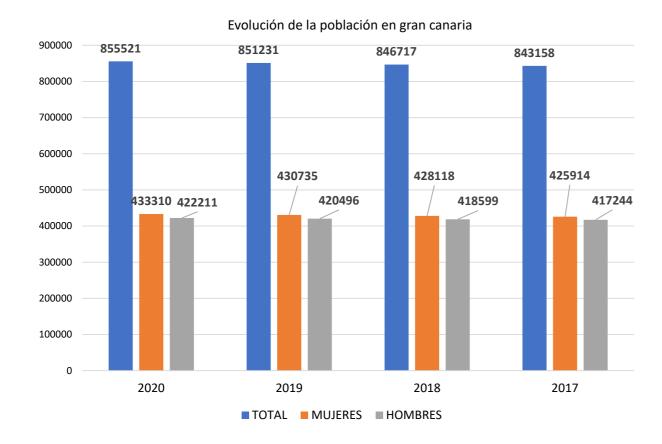
| Fecha: 16-02-2022 12:55:33 |
N^o expediente administrativo: 2022-000245 | Código Seguro de Verificación (CSV): 785857136C7CD2BB470085264533B039 |



Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:44

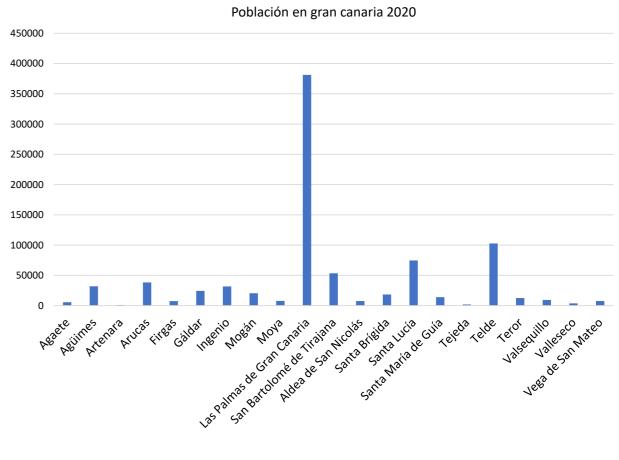
M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa





Gráfica 11. Evolución de la población de gran canaria (2017-2020). ISTAC.

Analizando los datos de población por municipio, se observa que Las Palmas de Gran Canaria es el municipio más poblado con casi 378.517 habitantes, lo que equivale al 44,7% de la población total de Gran Canaria, siguiéndole el municipio de Telde con un total de 102.424 habitantes (12,10 %).



Gráfica 12. Habitantes por municipio (2020). ISTAC.

Como se observa en el gráfico anterior, la mayor parte de la población se concentra en Las Palmas de Gran Canaria, la capital de la isla. Estabilizándose estos valores para el resto de municipios, entre los que la diferencia de habitantes es menor.

Clasificando los municipios por su densidad de población, la capital sigue ocupando las primeras posiciones, pues su superficie es de 100,55 km² y su densidad de población es de 3.764,47 habitantes/km².

48

M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa

Firmado por:



	1.3.2.1.
1	
•	PARTILIME DITILITY

Municipio	Extensión (km²)	Densidad Población (hab./
Las Palmas de Gran Canaria	100,55	3.764,47
Santa Lucía de Tirajana	61,56	1.667,37
Arucas	33,01	1.141,81
Telde	102,43	999,94
Ingenio	38,15	808,15
Santa Brígida	23,81	769,17
Teror	25,7	484,40
Firgas	15,77	475
Gáldar	61,59	393,07
Agüimes	79,28	392,94
Santa María de Guía	42,59	326,93
Moya	31,87	242,49
Valsequillo de Gran Canaria	39,15	236,99
Vega de San Mateo	37,89	201,24
Valleseco	22,11	171,14
San Bartolomé de Tirajana	333,13	160,86
Agaete	45,5	122,48
Mogán	172,44	113,99
La Aldea de San Nicolás	123,58	61,56
Tejeda	103,3	18,60
Artenara	66,7	16,34
T 05 0 10 1/ 11		I. I ICTAC

Tabla 25. Clasificación municipios según su densidad de población. ISTAC.

Solamente la Comarca Noroeste, integrada por tres municipios, Las Palmas de Gran Canaria, Santa Brígida y Teror, representa el 48% de la población de la isla. Siguiéndola de lejos, con un 28%, la comarca Este siendo esta comarca la única que se compensa en cuanto a habitantes y superficie, pues en ambos casos ocupa la segunda posición. En última posición se encuentra la Comarca Oeste, pues esta comarca únicamente está compuesta por el municipio de La Aldea de San Nicolás el cual cuenta con una población de 7.608 habitantes.

5.3.2. PARQUE VEHICULAR.

Para realizar un buen análisis de la movilidad en Gran Canaria, se han de consideran diversas variables como, el Índice de Motorización y el Parque de Vehículos en Circulación insular, diferenciado por tipo de combustible.

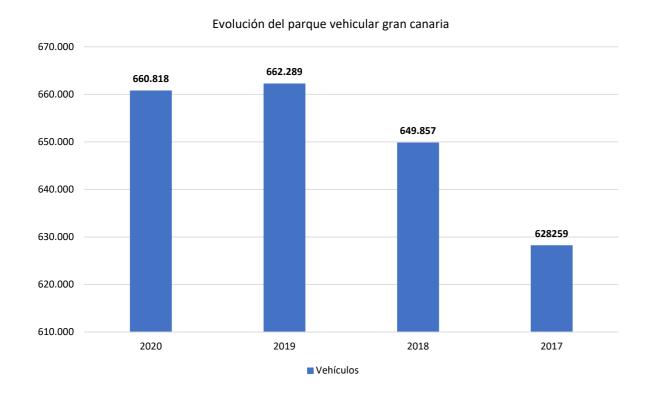
Según los últimos datos publicados por el ISTAC para el año 2017, Gran Canaria presenta un parque vehicular bastante elevado, con un total de **628.259 vehículos**, siendo **Las Palmas de Gran Canaria** el municipio con el mayor porcentaje de vehículos de toda la isla **(41%)**. Seguido desde lejos por el municipio de Telde, el cual representa el **11**,37% del total.

49

Firmado por:

/km²)

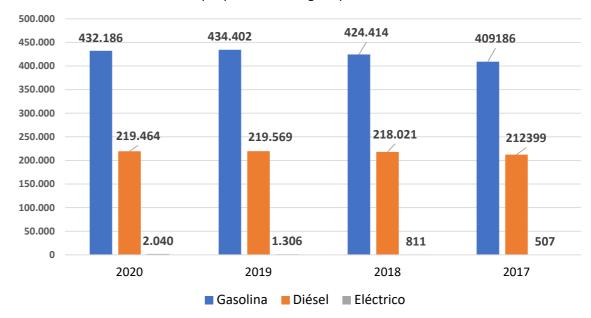




Gráfica 53. Evolución del parque vehicular de gran canaria (2017-2020). ISTAC.

Evaluando el parque vehicular según tipo de combustible, se observa que como es de esperar, los vehículos de combustión y en especial los vehículos de gasolina son los predominantes frente al resto de combustibles.

Evolución parque vehicular según tipo de combustible



Gráfica 14. Evolución del parque vehicular según tipo de combustible (2017-2020). ISTAC.

Se sigue considerando que el **Índice de Motorización** (número de vehículos por cada 1.000 habitantes) es un indicador de la situación económica de un país. Actualmente, las tendencias están cambiando hacia el cambio de preferencias en los modos de transporte, así como la mejora de la oferta y la calidad de los servicios de transporte público, infraestructura ciclista y peatonal, entre otros.

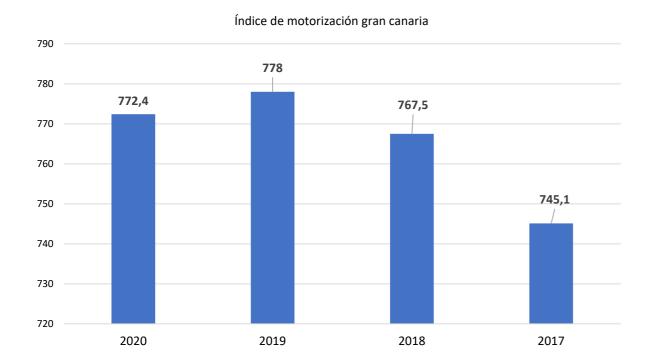
Si bien es verdad, que en los países que están en las primeras etapas de desarrollo aumenta el índice de motorización al ritmo de su economía, la motorización llega a estabilizarse en los países europeos desarrollados. Esto es posible porque los países más ricos cuentan con una oferta alternativa al coche, con servicios de transporte público de calidad e infraestructuras ciclistas óptimas.

50

M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa

Firmado por:





Gráfica 15. Evolución del índice de motorización en gran canaria (2017-2020). ISTAC.

Según los últimos datos del ISTAC en relación al **Índice de Motorización** para la isla de **Gran Canaria**, nos encontramos con un valor bastante elevado de **772,4** vehículos cada 1.000 habitantes. Por lo tanto, este elevado valor, determina que el modo de transporte elegido para realizar los viajes es el motorizado y sobre todo en vehículo privado.

Analizando estos datos para cada uno de los municipios de Gran Canaria, se obtienen los siguientes resultados:

51

Firmado por:

M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa

Fecha: 16-02-2022 12:55:33

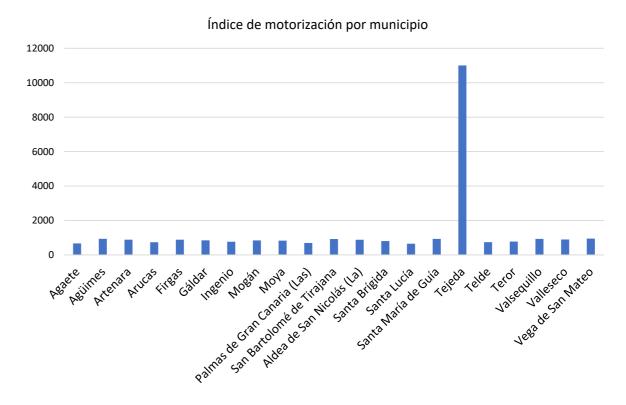
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:47





Municipio	Nº Vehículos Totales	% Turismos
Agaete	3.737	2.472
Agüimes	29.826	19.648
Artenara	927	530
Arucas	28.213	18.934
Firgas	6.565	4.276
Gáldar	20.598	12.991
Ingenio	24.288	16.712
Mogán	17.251	12.053
Moya	6.411	4.040
Palmas de Gran Canaria (Las)	265.088	181.885
San Bartolomé de Tirajana	49.343	35.292
Aldea de San Nicolás (La)	6.605	4.074
Santa Brígida	14.793	10.692
Santa Lucía	48.501	34.049
Santa María de Guía	12.969	8.504
Tejeda	20.718	16.218
Telde	76.056	51.337
Teror	9.676	6.231
Valsequillo	8.737	5.475
Valleseco	3.348	2.099
Vega de San Mateo	7.169	4.639

Tabla26. Número de vehículos y % de turismos por municipio. ISTAC.



Gráfica 16. Índice de motorización por municipio 2020. ISTAC.

Al contrario que con el resto de datos analizados, la capital de la isla pasa a estar en la antepenúltima posición con un Índice de Motorización de 695,40 veh. /1000 habitantes. Ocupando, curiosamente la primera posición el municipio de **Tejeda**, el cual cuenta con un índice de **11.002,7 veh.** /1000 habitantes. Además, no solo sucede con el municipio de Tejeda, sino que, observando la gráfica y comparándola con el resto de gráfica analizadas anteriormente, se observa como los municipios con menor número de habitante y que por lo tanto ocupaban las últimas posiciones en las tablas, ahora se encuentran en los primeros puestos. Como por ejemplo los municipios de Valsequillo, San Mateo, Valleseco o Artenara, en donde los índices de motorización superan los 800 vehículos. Siendo estos valores un indicador de la mala o inexistente conexión y oferta de transporte público en estos municipios, y a la existencia de barreras naturales y pendientes elevadas, pertenecientes en su mayoría a la Comarca Centro.

Por último, si se hace un zoom sobre los **vehículos eléctricos** a lo largo de los años, podemos observar cómo se ha producido un aumento significativo pasando de **507** vehículos eléctricos el año **2017**, hasta los **2.040** vehículos eléctricos matriculados hasta el año **2020**.

52

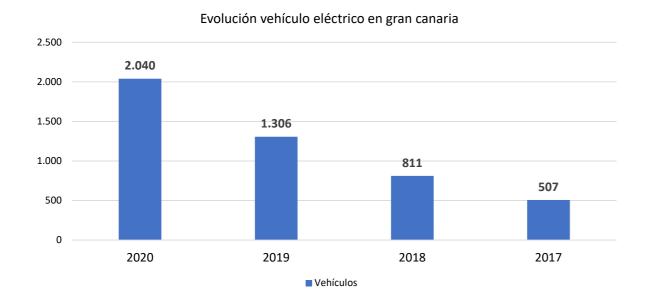
Fecha: 16-02-2022 12:55:33

Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:47

Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:44

Firmado por:





Gráfica 17. Evolución del vehículos eléctrico en gran canaria (2017-2020). ISTAC.

Estos valores han sufrido un aumento significativo debido al fomento del vehículo eléctrico por parte del Cabildo de Gran Canaria. Gracias a la ejecución del proyecto de "Red de Recarga de Vehículos Eléctricos de Gran Canaria", a través del cual todos los municipios de la isla dispondrán de al menos una estación de recarga para vehículos eléctricos, capaz de alimentar dos vehículos simultáneamente.

Además, a lo largo del 2019 y 2020 se han llevado a cabo diversas ayudas para la compra de vehículos eléctricos por parte del Gobierno de España.

5.3.3. EL MODELO TURÍSTICO DE GRAN CANARIA.

El desarrollo del turismo de masas en Canarias se inició a principios de la década de los años sesenta del siglo XX. El modelo adoptado fue coetáneo y muy semejante al de otras zonas litorales del Estado español, que se vieron afectadas por un intenso proceso de urbanización. Actualmente, el perfil del turismo que nos visita nos indica la preferencia de los centroeuropeos por este destino, predominantemente, de los alemanes y británicos. En cuanto a la oferta turística, la política de los tour-operadores, los factores medio-ambientales y patrimoniales, así como el apoyo de las instituciones y de los empresarios han sido decisivos. Por ello, este sector se ha convertido en el motor de la economía del Archipiélago.

El Archipiélago Canario se ha venido especializando en la búsqueda de un mercado que se ha denominado como turismo de masas, una modalidad que ha consolidado a las Islas como un importante destino

turístico mundial, con unos niveles semejantes a los de Baleares y muy superiores a los de Hawai (6.8000), Cancún (2.000.000), Chipre (2.200.000), Jamaica (1.600.000) o Bali (1.000.000); el sector que genera la mayor parte de su riqueza económica. En los últimos años han llegado unos doce millones de visitantes anuales al archipiélago, siendo las islas de recepción más importantes Gran Canaria, Tenerife, Lanzarote y Fuerteventura que, a pesar de compartir características comunes, también ofrecen algunas peculiaridades en cuanto a su oferta turística alojativa y, sobre todo, con peculiaridades paisajísticas que las hacen, por sí mismas, atractivas.

Para salvaguardar la apuesta por este tipo de desarrollo, desde la década de los años noventa se han tratado de captar nuevos segmentos de demanda, se han desarrollado planes de calidad y se han diseñado políticas de control para el crecimiento de la infraestructura turística. Ello es síntoma de que aumenta la preocupación por la consolidación del sector, por evitar la obsolescencia de la oferta y por salvaguardar el legado de nuestro patrimonio natural, el mayor reclamo de que dispone este territorio. Paralelamente, se ha confirmado la estabilidad del mercado, porque no se han producido grandes fluctuaciones en los últimos diez años, fenómeno en el que ha influido, decisivamente, el alto nivel de fidelidad de nuestros visitantes, fundamentalmente de los británicos y alemanes, todo lo cual permite augurar la consolidación de este sector de la economía insular. Gran Canaria es, un destino turístico aparentemente exótico, en un clima cálido para el disfrute del baño, del sol y la tranquilidad y, donde al mismo tiempo, se les garantiza el mantenimiento de sus hábitos culturales.

Es urgente, por lo tanto, avanzar hacia la sostenibilidad de la actividad turística y ello pasa por varios frentes. En primer lugar, hay que diversificar la oferta, yendo más allá del turismo de sol y playa en favor otras modalidades (turismo cultural, gastronómico, de naturaleza, de congresos, de las estrellas, deportivo, etc.), que suponen un mayor gasto en destino y que son menos intensivas en el consumo de recursos. El turismo puede convertirse en uno de los principales motores de desarrollo del sector primario canario, aumentando tanto el número de visitantes extranjeros en las zonas rurales como el consumo de productos locales en las zonas turísticas. Los establecimientos turísticos (hoteleros y extrahoteleros) tienen que transitar hacia la sostenibilidad con el consumo y autoconsumo de energía renovable (instalación de placas solares, calderas de biomasa para calentar el agua etc.) y la adopción de sistemas de gestión integral de residuos.

53

Firmado por:



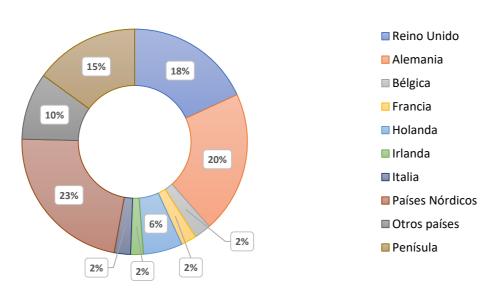


-PERFIL DEL TURISTA.

Los turistas que se alojan en la Isla de Gran Canaria provienen principalmente de Alemania con 852.928 (20.36%), le sigue el turismo de los Países Nórdicos (Dinamarca, Finlandia, Islandia, Noruega y Suecia) con 940.648 (22,45%), en tercer lugar, el turismo inglés con 759.358 (18.12%) y, en cuarto lugar, el turismo nacional, proveniente de la Península con 628.001 (14.99%). La edad del turista tipo está entre los 46 a 60 años, ya que es un lugar idóneo para pasear, ir a la playa y degustar la gastronomía canaria. A esto hay que añadir que vienen prácticamente el mismo número de hombres y mujeres, sobre todo en pareja y asalariados.

Se detalla en el siguiente gráfico todos los turistas que vienen a Gran Canaria:

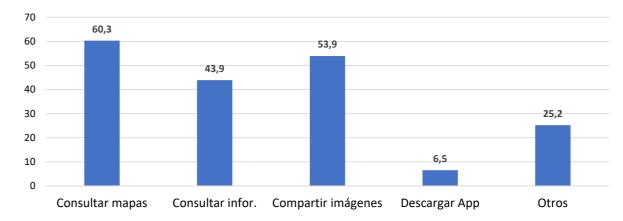
Turismo en gran canaria 2019



Gráfica 18. porcentajes de turistas que llegan a gran canaria según país de procedencia. PROMOTUR.

Por otro lado, se hace referencia al Turista Digital, que refleja datos como que el 92,4% de los encuestados usaron Internet una vez en destino mientras que el 7,6% no utilizó internet.

Uso de internet en destino



Gráfica 19. Usos de internet en destino (2019). PROMOTUR.

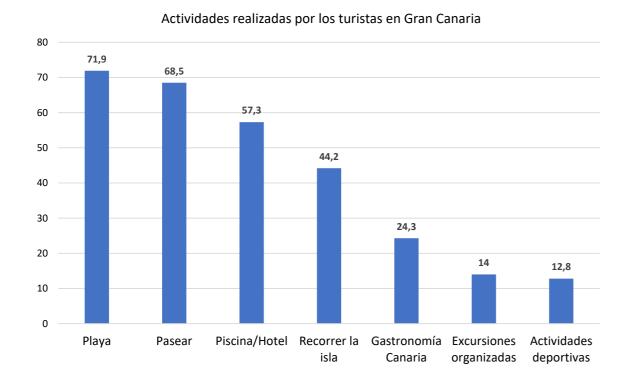
El clima, la seguridad, el mar y la tranquilidad son factores que le dan importancia a la hora de elegir Gran Canaria. En último lugar se encuentran la oferta cultural y el patrimonio histórico. Esto se debe a que la motivación principal para elegir sus vacaciones se centra en hábitos de descanso (59,3%) y disfrute de la familia (16,3%).

54

M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa

Firmado por:





Gráfica 20. Actividades realizadas por los turistas (2019). PROMOTUR.

La estancia media de los turistas es de 9,3 noches, el 29,3% contratan el régimen de alojamiento de todo incluido y son los hoteles de cuatro (4) estrellas los que alojan al 30,80% de los turistas que visita la isla de Gran Canaria.

La siguiente gráfica expone el número de plazas alojativas, tanto hoteleras como extrahoteleras, en el año 2019. Atendiendo a la gráfica, se observa que Tenerife es la isla con más plazas alojativas (33,14%), le sigue Gran Canaria con 130.211 plazas (31,45%) y, en tercer lugar, Lanzarote con 71.703 plazas, lo que supone el 17,32% del total.



Gráfica 21. Motivo de la elección de la isla de gran canaria por los turistas.PROMOTUR.

PERFIL TURISTA TIPO GRAN CANARIA			
SEXO	EDAD	NACIONALIDAD	PROFESIÓN
Mujer / Hombre	46 – 60 años	Alemania	Asalariado
ISLA	ELECCIÓN DESTINO	ACTIVIDAD	INTERNET
Gran Canaria	Clima	Playa/Descansar	Planos/Mapas

Tabla 27. Perfil del turista tipo Gran Canaria.

55

Firmado por:

M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa Fecha: 16-02-2022 12:55:33



Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:44 Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:47





5.4. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD EN SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA.

Hoy en día las ciudades son una de las principales preocupaciones en las políticas públicas a llevar a cabo, estas concentran al grueso de la población y buena parte de la actividad económica. El **PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE SBT** se enfoca en dos objetivos fundamentales; cómo pensar la movilidad en términos de igualdad y sostenibilidad, y cómo implementar dichas soluciones para que la ciudadanía las tome como suyas.

El primer objetivo implica entender la movilidad urbana como un medio para que los ciudadanos tengan acceso a bienes y servicios priorizando al peatón, la bicicleta y el transporte público. También involucra que los usuarios de vehículos privados deban asumir el costo de los daños medioambientales y sociales del uso de sus vehículos. Así, se podría disminuir las desigualdades sociales y alcanzar la sostenibilidad.

El segundo objetivo busca establecer un enfoque participativo con los principales agentes implicados, la ciudadanía. El proceso de elaboración, implementación y seguimiento requiere de una sociedad activa involucrada con el plan.

La implementación de indicadores requiere un profundo cambio en cómo nos allegamos de información efectiva y continua para tener elementos de decisión. Las encuestas, conteos, aforos o entrevistas permiten actualizaciones continuas de información clave para las ciudades. Con esta información se pueden plantear objetivos a mediano y largo plazo, y se fortalece la capacidad institucional de los organismos públicos.

Para que las políticas públicas se agreguen hacia un objetivo hay que hacer dos cosas: mantener las políticas que funcionaron a pesar de haber sido creadas o impulsadas por una administración anterior, y planear las políticas futuras. Para hallar las respuestas hay dos caminos: la implementación de indicadores sólidos de gestión y desempeño, y la definición de una visión colectiva de la ciudad.

5.4.1. MARCO TERRITORIAL.

El municipio de estudio, San Bartolomé de Tirajana, se encuentra en la zona sur de la isla de Gran Canaria a 54,5 km de la capital, Las Palmas de Gran Canaria. Con una **superficie** de **333,13 km²** es el municipio de mayor extensión de la isla.

El municipio se caracteriza por sus fuertes pendientes, sobre todo en las medianías, ya que tiene una altitud máxima de 1.290 metros. Sin embargo goza de pendientes moderadas en la zona litoral y más turística del municipio Los límites municipales de San Bartolomé de Tirajana se establecen, al Norte, con el municipio de Tejeda, al Sur con la costa, al Oeste con el municipio de Mogán, con el barranco de Ayacata y al Este con el municipio de Santa Lucía con el barranco de Tirajana.

La costa se caracteriza por playas de arena dorada, como las Dunas de Maspalomas y su charca de agua. Por encima de la costa se configura una plataforma con moderadas pendientes, que se encuentra hoy en día totalmente urbanizada. El norte, sin embargo es de formación rocosa, conformada por profundos barrancos, que llegan hacia las montañas del centro de la isla.

Dentro del marco territorial es importante señalar que el territorio municipal, goza de algún tipo de **protección** en relación a sus valores **naturales**, **ambientales y territoriales**. Entre los cuales se encuentra buena parte de su superficie incluida en la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos. Donde se puede encontrar el Monumento Natural de Riscos de Tirajana, el Parque Natural de Pilancones, El Paisaje Protegido de Fataga, la reserva natural de Las Dunas de Maspalomas y el Sitio de Interés de Juncalillo Sur. Además comparte límite con en el Parque Natural del Nublo y la reserva natural especial de Los Marteles.

Todos estos espacios se hallan en la Zona ZEC, a la que se suman los macizos de Amurga y Tauro, así como la franja costera desde la punta de Trajalillo hasta la de Maspalomas. El municipio cuenta además con el monte de utilidad pública de San Bartolomé, La Plata y Maspalomas, así como con el de Montaña del Rey.

En cuanto a la climatología del municipio, y al igual que en la mayoría de los municipios de Gran Canaria, a lo largo del año se registran unos valores de temperatura bastante uniforme. La temperatura media anual está comprendida entre los 20 º C y 22º C, con temperaturas mínimas que muy rara vez descienden por debajo de los 10 ºC. Además debido a su situación a sotavento, se resguarda muy bien de los vientos húmedos del noreste, lo que supone precipitaciones escasas y concentradas en los meses de invierno.

Esto justifica que la temporada alto turística se extienda desde septiembre-octubre hasta abril, época del año en que las suaves temperaturas convierten a la isla en destino para el turismo europeo.

56

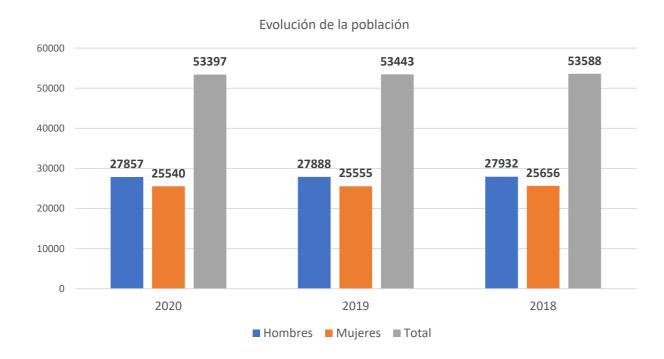
Firmado por:

4, 9, 1



Según los últimos datos publicados por el ISTAC en 2020, el municipio de San Bartolomé de Tirajana contaba con una población igual a **53.397 habitantes**, lo que equivale a una densidad de población de **160,3 habitantes/km²**. Estos datos suponen una reducción de habitantes de **46** con respecto al año 2019 y representan el **2,5** % de la población total de **Canarias** y el **6,1** % del total de la isla de **Gran Canaria**. Ocupando el 4 puesto en número de habitantes de la isla de Gran Canaria y el 5 puesto de la provincia de Las Palmas.

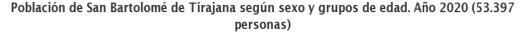
Como se observa a continuación, la distribución de la población en San Bartolomé de Tirajana a lo largo de los años, se produce de forma equitativa entre hombres y mujeres. Siendo siempre la población masculina la predominantes frente a la femenina, aunque esta diferencia es mínima distribuyéndose en un 52% hombres, 48% mujeres.

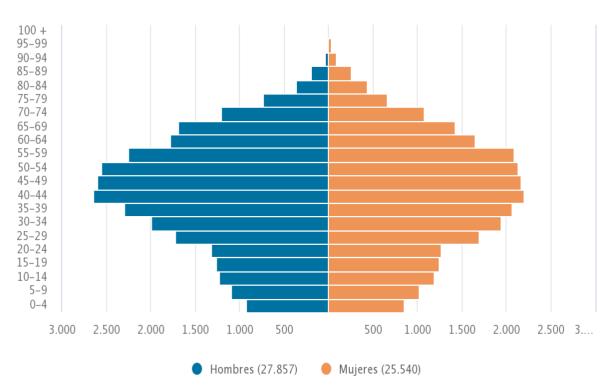


Gráfica 22. Evolución de la población de SBT (2018-2020). ISTAC.

Analizando estos datos en profundidad, se obtiene la siguiente pirámide poblacional. En donde se puede aprecia que, el **rango de edad predominante** en SBT es el comprendido entre los **40-44 años**, para ambos sexos. Representando, en el caso de los hombres, al 4,94% de la población y al 4,12% en el caso de las mujeres. La forma de la pirámide poblacional de San Bartolomé de Tirajana se corresponde con una

pirámide regresiva cuya base es más pequeña que los escalones siguientes. Este tipo de pirámides adquieren esta forma en poblaciones cuya natalidad es baja y ha descendido en los últimos años, lo cual provoca un envejecimiento de la población. Siendo este tipo de pirámides las más comunes en todo el territorio insular y nacional.





Fuente: Instituto Canario de Estadística (ISTAC) a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística (INE)

Gráfica 23. Pirámide poblacional. ISTAC.

En lo que respecta a la procedencia de la población y su lugar de nacimiento, según los últimos datos publicados sobre el padrón municipal de 2020, el 28,23% de los habitantes empadronados han nacido en San Bartolomé de Tirajana, con un total de 15.073 Hab. Mientras que el 27,7% proceden desde otros municipios de Gran Canaria con un total de 14.812 Hab. Un 1,6% procede de otra isla con un total de 845 Hab. Un 9,43% de otro lugar de España con un total de 5.036 Hab y por último, un 33% de la población ha emigrado a San Bartolomé de Tirajana desde otro país con un total de 17.631 Hab.

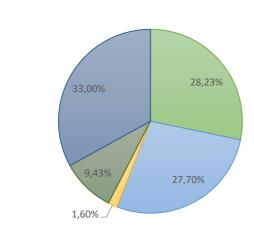
57

M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa

Firmado por:









Gráfica 64. Habitantes según lugar de nacimiento. ISTAC.

La población del municipio se distribuye entre sus 65 entidades de población, siendo de estas por orden de cantidad de habitantes, San Fernando, El Tablero, Playa del Inglés, Castillo del Romeral, Sonneland, Campo Internacional y El Salobre, las entidades en donde se concentra la mayor parte de la población del municipio.

TOTAL SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA	53.397
AGUALATENTE	22
ALDEA BLANCA	1.057
ARTEARA	38
AYACATA	36
AYAGAURES	243
CASAS BLANCAS	23
CASTILLO DEL ROMERAL	3.283
CERCADOS DE ARAÑA	57
CERCADOS DE ESPINOS	392

CULATA (LA)	39
FATAGA	310
FLORIDA (LA)	0
HOYA GARCIA	12
JUAN GRANDE	604
LOMITO DE TAIDIA	12
LOMO DE LA PALMA	3
MASPALOMAS	98
MATORRAL (EL)	364
MONTAÑA (LA)	26
MONTAÑA LA DATA	926
PLATA (LA)	26
PLAYA DEL INGLES	6.020
RISCO BLANCO	59
SAN AGUSTIN	1.794
TUNTE	599
SEQUERO (EL)	79
SITIOS (LOS)	20
TABLERO (EL)	7.419
TAIDIA	72
HOYA GRANDE	69
HOYA DE TUNTE	59
SAN FERNANDO	18.581
BAHIA FELIZ	211
BERRIEL	0
CANALIZO (EL)	2
CASERONES DE FATAGA (LOS)	5

58

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa



RANTOLOME IN TRANS	

CERCADOS (LOS)	0
CIUDAD DE LIMA	26
CHIRA	14
FILIPINAS (LAS)	10
HORTIGONES (LOS)	0
HUESA BERMEJA	12
HUMBRIA (LA)	0
MEDIA FANEGA	61
MIMBRE (LA)	0
MONTAÑA DE ROSIANA	14
MORAL (EL)	0
PAJAR (EL)	326
PALMITOS (LOS)	100
PASITO BLANCO	352
PEDRAZO	148
PERERA	0
PLAYA DEL AGUILA	498
RISCO LA CANDELILLA	0
RODEOS (LOS)	113
SALOBRE (EL)	1.471
SANTA AGUEDA	682
SONNELAND	3.196
TARAJALILLO	29
TEDERAS (LAS)	0
TREJO	32
CAMPO INTERNACIONAL	2.454
CALDERIN	455

MELONERAS (LAS)	780
MONTELEON	64

Tabla 78. Distribución de la población según entidades. ISTAC.

La diferencia de población de éstos núcleos es abismal con respecto a otros en los cuales no se superan los 700 habitantes.

La concentración de población en dichos núcleos, se debe a que en ellas se concentran las principales áreas generadoras y atractoras de viaje del municipio.

59

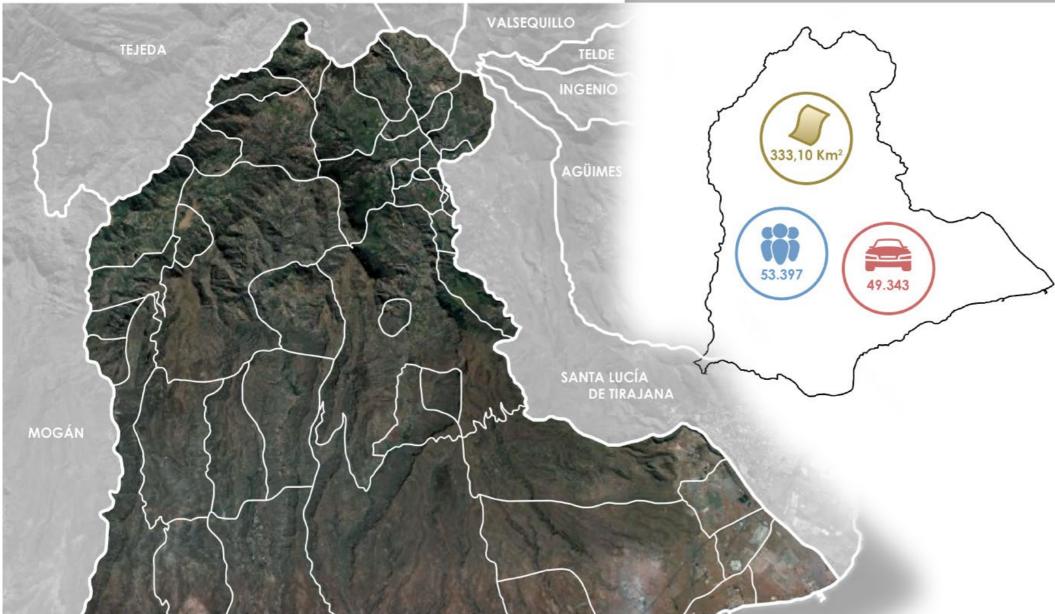
Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa



LÍMITE ENTIDADES

SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA

CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL MUNICIPIO



LÍMITES MUNICIPALES

Nos encontramos ante un Municipio de unos 333,10 km² de superficie y una población de 53.397 habitantes, la cual está en su mayoría concentrada en el sur del municipio.

San Bartolomé de Tirajana tiene un parque vehicular de bastante elevado, de unos 49.343 vehículos, lo cual dota al Municipio de un índice de motorización de 924,10 vehículos/1000 habitantes, lo cual está por encima de la media del resto de Islas del archipiélago y supone casi el doble de la media nacional, de unos 500 vehículos/1.000 habitantes.

San Bartolomé se caracteriza por ser un municipio bastante extenso con núcleos de población dispersos, lo cual dificulta la conexión entre ellos a la hora de realizar propuestas conjuntas de mejora del municipio.

Al ser un municipio de gran importancia turística a nivel Estatal, San Bartolomé (y sobretodo sus núcleos poblacionales más cercanos a la costa) se presenta como un núcleo de atracción de garan cantidad de población, tanto de residentes como de no residentes y prácticamente durante todo el año, debido a la gran cantidad de Centros Atractores que posee.



do por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa Fecha: 16-02-2022 12:55:33



Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:44 Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:47

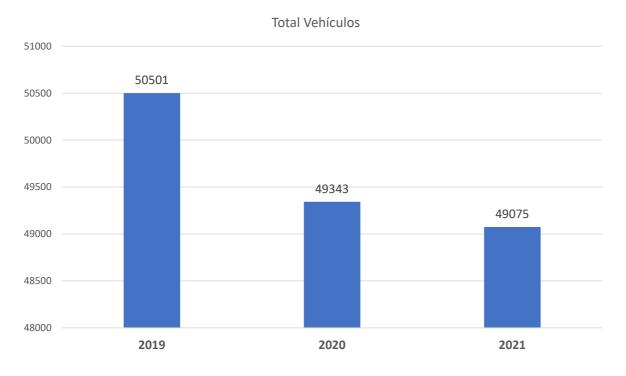




5.4.2. PARQUE VEHICULAR.

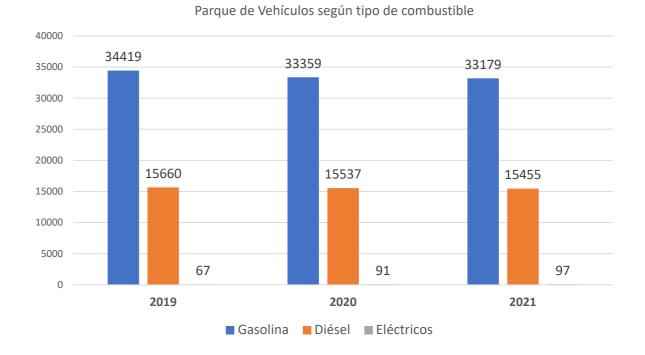
Para realizar un buen análisis de la movilidad en el municipio de SBT, se han de analizar y conocer diversas variables relacionadas con el parque vehicular municipal. Como son el Índice de Motorización, el Parque de Vehículos en Circulación municipal, evolución de este y descripción de las características de los vehículos en función del tipo de combustible.

En el caso de SBT y según los últimos datos publicados por el ISTAC para el año 2020, el parque vehicular del municipio era de 50.510 vehículos. Al igual que sucede en el resto de municipios de las islas, por lo general, el parque vehicular tiende a aumentar con los años, es decir, se origina una mayor matriculación de vehículos que bajas de estos. Sin embargo, debido a la pandemia Covid-19, se observa un ligero descenso de los vehículos, debido a que las casas de vehículos de alquiler que se encontraban censados en el municipio para uso turístico han cerrado.



Gráfica 25. Evolución del parque vehicular (2019-2021). ISTAC.

En cuanto a las características de los vehículos según tipo de combustible, como es de esperar, los vehículos que utilizan motores de combustión predominan frente a los vehículos de tecnología eléctrica. Encontrando únicamente 97 vehículos eléctricos matriculados en el municipio en lo que va del año 2021 de los cuales. Siendo la evolución de estas características, para los años 2019, 2020 y 2021, la siguiente:



Gráfica 26. Evolución del parque vehicular según tipo de combustible. ISTAC.

61

Firmado por:

M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa



A partir de estos datos se obtiene el Índice de Motorización del municipio, índice que relaciona la cantidad de vehículos con el número de habitantes del municipio. Siendo, por tanto, un dato muy importante y revelador a la hora de desarrollar PMUS ya que demuestra la alta dependencia y la gran cantidad de vehículos que hay en los municipios canarios. Pues, como ya se analizó en apartados anteriores, la Comunidad Autónoma de Canarias tiene unos índices de motorización muy elevados con respecto a otras comunidades de España, siendo el **Índice de Motorización** del municipio de San Bartolomé de Tirajana igual a **924,1 vehículos cada 1.000 habitantes en el año 2020**. Consecuentemente, si se analiza este valor, se puede determinar que prácticamente hay un vehículo por habitante, es decir, que hasta los menores de edad y ancianos tendrían vehículos.

Total cifras de población Hab.	2020	2019
	53.397	53.443
Total Parque de Vehículos	2020	2019
Total Parque de Vehiculos Veh.	49.343	49.075
Índice de Motorización	2020	2019
Veh/1000 Hab.	924,1	945,0

Tabla 29. Evolución del índice de motorización del municipio.

62

Fecha: 16-02-2022 12:55:33



Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa





5.4.3. EL MODELO TURÍSTICO DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA.

San Bartolomé de Tirajana se sitúa a 54 kilómetros de distancia de la capital, Las Palmas de Gran Canaria. Es el municipio más extenso de la isla. Sus paisajes de montaña se alternan con profundos barrancos, y se despliegan hasta las hermosas playas de su litoral costero.

El municipio de San Bartolomé de Tirajana combina el turismo de playa con el de montaña. Desde la costa a la parte más alta de San Bartolomé hay 40 kilómetros. En el casco antiguo del pueblo, conocido como Tunte, se alza la Iglesia de San Bartolomé de Tirajana, consagrada en 1922. Esta Iglesia se estructura mediante una planta basilical que se divide en tres naves. Destaca el Retablo Mayor, una obra realizada en 1922 por el maestro Lino Feo Ramos. El nicho central del Retablo es ocupado por la efigie de San Bartolomé, adquirida entre 1783 y 1787.

Pero el interés turístico del municipio se centra, principalmente, en la costa, concretamente en la zona de Maspalomas en la que se localizan las Dunas, el Palmeral y la Charca de Maspalomas, catalogadas como Reserva Natural Especial desde 1994, un conjunto de singular valor geomorfológico, paisajístico, botánico y faunístico, único en el Archipiélago Canario.

El campo de dunas, una gran masa de arena dorada que se distribuye en formas irregulares, ocupa una superficie de 4 kilómetros cuadrados y es la antesala de una playa que se extiende a lo largo de 5,6 kilómetros de longitud; esta playa recibe el nombre de Playa del Inglés y Maspalomas. Maspalomas ocupa una franja de terreno con una extensión de 2.000 hectáreas, con 17 km. de costa. Se encuentra a 53 km. de Las Palmas de Gran Canaria y a 28 km. del aeropuerto de Gran Canaria.

También en la costa, y al inicio de la Playa de Maspalomas, en el vértice oeste, se sitúa el Faro de Maspalomas. El proyecto de esta obra se debe a Juan León y Castillo, y su altura es de 60 metros.

Las principales urbanizaciones turísticas que se despliegan en el litoral de San Bartolomé de Tirajana integran centenares de establecimientos hoteleros, con una interesante y amplísima oferta de centros de Spa & Wellness, que se combinan con amplias extensiones de centros comerciales, un gran centro de congresos y convenciones multifuncional de 14.000 metros cuadrados, dos campos de golf zonas de ocio y parques temáticos abiertos los 365 días del año. Tanto las urbanizaciones de San Agustín, Playa del Inglés, Maspalomas como Meloneras ofrecen al visitante animados paseos marítimos desde donde pueden divisarse extraordinarios paisajes combinados con hermosas puestas de sol. Y para

complementar este recorrido, el visitante puede visitar el yacimiento arqueológico de Punta Mujeres, una joya arquitectónica de mil años de antigüedad relacionada con la arquitectura doméstica de los antiguos pobladores de la isla, los canarios.

La zona de medianía y cumbre acoge paisajes de gran relieve, impresionantes barrancos como los de Tirajana y Arguineguín, que definen el término municipal por este y oeste. También no dejaran al visitante indiferente los barrancos de Fataga, Los Vicentes, La Data, o el Barranco de Chamoriscan, que desembocan en Maspalomas.

La capital del municipio se denomina Tunte, topónimo que se remonta al asentamiento de un poblado aborigen con el mismo nombre y, lugar en el que se ubican, tras la conquista, diversos pobladores de origen hispánico.

Tunte se encuentra a los pies de los Morros del Pinar y junto al cauce del barranco de Tirajana, a 890 m. de altitud. Su privilegiada posición en pleno centro de la Caldera de Tirajana le ha valido de ser encrucijada principal de las comunicaciones entre el norte y sur de Gran Canaria. Presume, justificadamente, de ser lugar ideal para la práctica del senderismo. En su casco urbano se mezclan diversos estilos arquitectónicos justificados por el paso de la historia. Uno de los edificios más emblemáticos y tradicionales de su casco urbano es la Iglesia de San Bartolomé.

• PATRIMONIO NATURAL.

La Villa de San Bartolomé de Tirajana participa de la red de Espacios Naturales Protegidos de Canarias con unas 10.166,5 hectáreas: Juncalillo del Sur, uno de los observatorios naturales de aves migratorias más importantes de la isla, y la Reserva Natural Especial Dunas de Maspalomas, integrada por un espacio de arenas fijas y móviles, restos de un antiguo palmeral y una laguna costera, formando un grupo natural de incalculable valor geomorfológico, botánico y faunístico. En la zona más alta de montañas, Paisaje Protegido de Fataga, destacan monumentos naturales como los Riscos de Tirajana, Parque Natural de Pilancones y varios yacimientos arqueológicos como el de Arteara, Barranco de Rosiana o Risco Blanco. También contamos con 7 de los 37 "Lugares de Importancia Comunitaria (LIC)" existentes en Gran Canaria. "Gran Canaria Reserva Mundial de la Biosfera", abarca 71.877,60 hectáreas, de las cuales el municipio de la Villa de San Bartolomé de Tirajana aporta 14.824,2 hectáreas, repartidas entre el Parque Natural de Pilancones (5.794,4 hectáreas), Paisaje Protegido de Fataga (3.004,6 hectáreas), Monumento Natural Riscos de Tirajana (772,2 hectáreas) y Macizo de Amurga (5.253 hectáreas).

63

Firmado por:

4, 9, 10





• PLAYAS.

Playa del inglés, Maspalomas y San Agustín ostentan desde 1988 la Bandera Azul, un galardón a la calidad ambiental desarrollado por la FEEE (Fundación para la Educación Ambiental de Europa), con patrocinio de la Comisión Europea, gracias al esfuerzo especial por mantener las playas limpias, seguras y gestionadas con respeto al medio ambiente.

-Playa de San Agustín:

Una de las playas más importantes de Maspalomas, con casi 1 km. de arenas finas y negras por su origen volcánico. Las aguas son muy limpias y tiene a su alrededor un pequeño parque de mimosas y palmeras. Está bien comunicada con las áreas de servicio y cuenta con hamacas, alquiler de tablas de windsurfing y balsas de pedal, además de un club deportivo y puesto de socorro de la Cruz Roja del Mar.

-Playa del Inglés y Playa de Maspalomas:

Dos de las mejores playas de Canarias. Playa del Inglés con casi 3 km. de arena muy fina, casi blanca y Playa de Maspalomas presidida por un complejo de dunas -declaradas Reserva Natural-, es un verdadero paraíso para la práctica del nudismo.

Transitar por las rutas autorizadas de las dunas es un "must" para los visitantes de Maspalomas. Esta playa cuenta con el Faro de Maspalomas, patrimonio arquitectónico emblemático, inaugurado en 1889. Ambas playas -en realidad conformarían una sola playa pues se encuentran unidas- sumarían juntas unos 5.600 metros de longitud. Bien comunicadas y con todos los servicios.

-Otras Playas:

M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa

Playa de los Tártagos, Playa de las Casillas, Playa de la Caleta, Playa de Corral del Espino, Playa del Cardón, Playa de Tarajalillo, Playa de Bahía Feliz, Playa del Águila, Playa del Besudo, Playa de las Burras, Playa del Corralillo, Playa del Cochino, Playa del Faro, Playa de las Mujeres, Playa de las Meloneras, Playa de Pasito Blanco, Playa de Pocito Bea, Playa Montaña de Arena, Playa de las Carpinteras, Playa de Triana, Playa de los Bigotes, Playa del Llanillo, Playa del Lomo Galeón, Playa del Molinero, Bahía de Santa Águeda y Playa del Perchel.

FIESTAS.

- -Fiestas de Santiago Apostol-25 de julio.
- -Fiestas Patronales de Maspalomas en honor a San Fernando-30 de Mayo.
- -Fiestas de la Santísima Trinidad en El Tablero-Primera Quincena de Mayo.
- -Fiesta del Albaricoque en Fataga-Finales de Abril y principios de Mayo.
- Fiestas del Aparcero en Montaña Blanca, la última semana de mayo y primera de junio. Coincide con el final de la Zafra del Tomate, principal actividad agrícola en el municipio antes del boom turístico. Destaca el original certamen de "Amarrada de Tomateros".
- -Fiestas del Castillo del Romeral, la última semana de septiembre en honor de San Miguel Arcángel y Ntra. Sra. del Carmen y entre sus principales actos está la procesión marítima.
- -Fiesta de Santa Águeda o El Pajar, en otro de los pueblos marineros del municipio, se celebran durante el mes de febrero en honor a Santa Águeda y entre sus actos más populares está el de un gran asadero de pescado. En Ayagaures,
- -Fiesta del Niño Dios en abril; en Aldea Blanca, Ntra. Sra. de Fátima en mayo; en Cercados de Araña, San Juan Bautista en junio; en Montaña La Data, Ntra. Sra. de Fátima en junio; en Risco Blanco, Jesús Salvador en julio; en Taidía, Ntra. Sra. del Carmen en agosto; en Ayacata, Ntra. Sra. del Carmen y San Antonio en agosto; en Juan Grande, Ntra. Sra. de Guadalupe en septiembre y en Cercados de Espino, Ntra. Sra. de Los Dolores en septiembre.
- -Carnaval de Maspalomas; Miles de personas se preparan todo el año con el único fin de divertirse. Murgas, comparsas, rondallas y talleres de costura especializados idean y ensayan sus animaciones con doce meses de antelación. Desfiles de carrozas, comparsas formadas por grupos de máscaras o bailarines con su vestimenta y estilo característicos, máscaras representando a distintos personajes reales o alegóricos, bailes de disfraces y diversión con cotillón, son típicos de esta fiesta donde la imaginación no tiene límites para desarrollar un disfraz y cambiar de identidad. El Carnaval de Maspalomas cuenta con un gran poder de convocatoria. Los "mogollones" congregan en la calle a cientos de personas disfrazadas con los más variados trajes y bailando sones latinos en un ambiente donde es imposible no contagiarse de la alegría y diversión.

64

Firmado por:







-Gay Pride: El Gay Pride de Maspalomas es la actividad lúdica, cultural y festiva que se celebra la segunda semana de mayo en el Yumbo Center de Playa del Inglés. Concentra una media de 50.000 personas, entre gays, lesbianas, bisexuales y transexuales procedentes de todo el mundo.

5.4.4. TENDENCIAS DE MOVILIDAD EN SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA.

Las vías de comunicación han tenido un papel destacado en el crecimiento de los núcleos de población. Su trazado ha servido para marcar el rumbo del crecimiento espacial de las poblaciones. A partir de ellos, los núcleos van consolidando los espacios intermedios. Las carreteras de San Bartolomé de Tirajana son muestra de ello. Se observa una clara descentralización de los núcleos poblacionales.

Como regla general, los tiempos medios de desplazamiento entre núcleos por modos de transporte: a pie, bicicleta, transporte público y vehículo privado; según distancia son los siguientes:

TIEMPO DE DESPLAZAMIENTO MEDIO POR MODO DE TRANSPORTE					
DISTANCIA (Km)	A PIE	BICICLETA	СОСНЕ	GUAGUA	
1	12'	5′	2'	4′	
2	24'	9′	4'	7′	
5	1h	20′	10′	15′	
10	2h	35′	17'	30′	

Tabla 30. tiempo de desplazamiento medio por modo de transporte.

En la siguiente matriz se muestran los tiempos de desplazamiento por modo de transporte; a pie, en bicicleta, coche y transporte público que hay entre los diferentes barrios, tomando como origen el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana.

Como se observa en la matriz, se plasman las distancias y los tiempos invertidos por cada modo de transporte a cada núcleo poblacional. En todos los núcleos las distancias son asumibles tanto a pie como en bicicleta, Tunte presenta distancias asumibles, aunque algunos barrios exceden más de 2 Km y además posee algunas pendientes. Por lo que el transporte público colectivo o de taxis compartidos en este casi sería la mejor manera para que la población tenga la opción fácil, segura y eficaz de moverse.

Los parte baja del municipio, cuentan con unas características óptimas para salvar las distancias de los servicios y equipamientos mediante unas rutas de carriles bici o a pie ya que posee pendientes moderadas.

Se distinguen 3 zonas de movilidad en el municipio:

-Zona de Movilidad 1:El Matorral, Los Rodeos, Castillo del Romeral, Juan Grande, Aldea Blanca, La Florida.

-Zona de Movilidad 2: Santa Águeda, El Pajar, Calderín, Media Fanega, Cercados de Espinos, Los Palmitos, Ayagaures, Arteara, Los Caserones de Fataga, Fataga, Los Hortigones, Las Tederas, Las Filipinas, Cercado de Araña, Huesa Bermeja, Chira, Lomo de La Palma, El Canalizo, La Plata, Risco La Candelilla, Ayacata, El Sequero, Tunte, Agualatente, La Culata, Risco Blanco, Lomito de Taidía, Taidía, La Montaña, Hoya de Tunte, Montaña Rosiana, Hoya Grande, Trejo, Ciudad de Lima, Casas Blancas, La Humbría, Hoya García.

-Zona de Movilidad 3: Bahía Feliz, Berriel, Tarajalillo, Playa del Águila, San Agustín, Playa del Inglés, Maspalomas, Campo Internacional, Las Meloneras, Sonneland, Pedrazo, Pasito Blanco, El Salobre, Media Fanega, San Fernando, El Tablero, Montaña La Data.

65

Firmado por:



DISTANCIAS NÚCLEOS POBLACIONALES ZM 1					
ORIGEN/DESTINO	DISTANCIA (máx)	A PIE	BICI	СОСНЕ	GUAGUA
Juan Grande (Plaza de Guadalupe)- Consultorio Local de Juan Grande	250 m	3'	1,25'	0,5'	1'
Juan Grande (Plaza de Guadalupe)-CEIP Juan Grande	500 m	6'	2,5'	1'	2'
Juan Grande (Plaza de Guadalupe)-Castillo del Romeral	1,5 Km	18′	7,5'	3'	6'
Juan Grande (Plaza de Guadalupe)-EL Matorral	3 Km	36′	15′	6'	12'
Juan Grande (Plaza de Guadalupe)-Aldea Blanca	4 Km	48'	20′	8′	16'

Tabla 31. Distancias entre núcleos poblacionales ZM 1.

DISTANCIAS NÚCLEOS POBLACIONALES ZM 2					
ORIGEN/DESTINO	DISTANCIA (máx)	A PIE	BICI	СОСНЕ	GUAGUA
Ayto. San Bartolomé de Tirajana- Casco Urbano	250 m	3'	1,25′	0,5′	1'
Ayto San Bartolomé de Tirajana-Casa de La Cultura	500 m	6'	2,5'	1′	2′
Ayto. San Bartolomé de Tirajana-El Sequero, Hoya Grande	1,5 Km	18'	7,5'	3'	6'
Ayto. San Bartolomé de Tirajana-Agualatente, Casas Blancas	3 Km	36′	15'	6′	12'
Ayto. San Bartolomé de Tirajana-Ayacata, Fataga	4 Km	48'	20'	8′	16'

Tabla 32. Distancias entre núcleos poblacionales ZM 2.

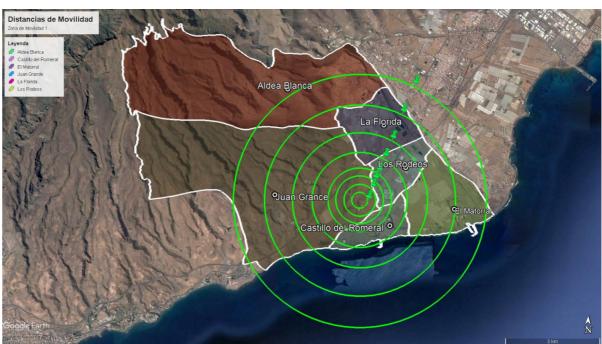
66

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa

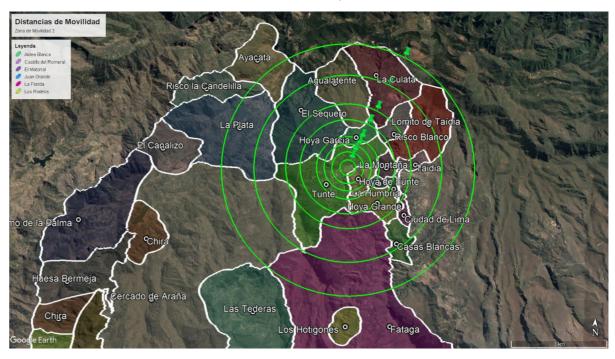


DISTANCIAS NÚCLEOS POBLACIONALES ZM 3					
ORIGEN/DESTINO	DISTANCIA (máx)	A PIE	BICI	СОСНЕ	GUAGUA
Oficinas Municipales San Fernando-Estadio Municipal	250 m	3'	1,25′	0,5'	1′
Oficinas Municipales San Fernando-IES Faro Maspalomas	500 m	6'	2,5'	1'	2′
Oficinas Municipales San Fernando-Playa del Inglés, Campo Internacional	1,5 Km	18'	7,5'	3'	6'
Oficinas Municipales San Fernando-El Tablero	3 Km	36'	15'	6'	12'
Oficinas Municipales San Fernando-Montaña La Data, El Salobre	4 Km	48'	20′	8'	16'

Tabla 31. Distancias entre núcleos poblacionales ZM 3.



Gráfica 27. distancias núcleos poblacionales ZM 1.



Gráfica 28. distancias núcleos poblacionales ZM 2.

67

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa







Gráfica 29. distancias núcleos poblacionales ZM 3.

5.4.4. INDENTIFICADOR DE LOS CENTROS ATRACTORES DE VIAJE.

Se procede a identificar los centros de generación y atracción de viajes en los núcleos poblacionales del municipio de San Bartolomé de Tirajana. En consecuencia, forman parte de las áreas de influencia las siguientes dotaciones y equipamientos:

DOTACIONES-EQUIPAMIENTO	INVENTARIO
INSTITUCIÓN PÚBLICA	Ayto. San Bartolomé de Tirajana Oficinas Municipales Administración de Hacienda Comisaría Policía Nacional Biblioteca Municipal Juzgados Oficina de Concejalía Parques y Jardines Vías y Obras Maspalomas

	Concejalía de Solidaridad y Participación Ciudadana Oficina Castillo del Romeral
	Usos Administrativos
DOTACIONES-EQUIPAMIENTO	INVENTARIO
	Guardia Civil
	Policía Local
	Comisaría Policía Nacional
	Oficina de Turismo
SERVICIO PÚBLICO	Oficina de Correos Playa del Inglés
	Punto de Información Turístico
	Oficina de Empleo
	Protección Civil
	Parque de Bomberos
DOTACIONES-EQUIPAMIENTO	INVENTARIO
DOTACIONES-EQUIPAMIENTO	INVENTARIO Centro de Salud Castillo del Romeral
DOTACIONES-EQUIPAMIENTO	
DOTACIONES-EQUIPAMIENTO	Centro de Salud Castillo del Romeral
DOTACIONES-EQUIPAMIENTO	Centro de Salud Castillo del Romeral Clinica Dental Juan Grande
DOTACIONES-EQUIPAMIENTO SANITARIO	Centro de Salud Castillo del Romeral Clinica Dental Juan Grande Hospiten Roca
	Centro de Salud Castillo del Romeral Clinica Dental Juan Grande Hospiten Roca Centro de Salud San Bartolomé de Tirajana
	Centro de Salud Castillo del Romeral Clinica Dental Juan Grande Hospiten Roca Centro de Salud San Bartolomé de Tirajana Centro de Salud Maspalomas
	Centro de Salud Castillo del Romeral Clinica Dental Juan Grande Hospiten Roca Centro de Salud San Bartolomé de Tirajana Centro de Salud Maspalomas Consultorio Local Aldea Blanca
	Centro de Salud Castillo del Romeral Clinica Dental Juan Grande Hospiten Roca Centro de Salud San Bartolomé de Tirajana Centro de Salud Maspalomas Consultorio Local Aldea Blanca Consultorio Local Juan Grande
	Centro de Salud Castillo del Romeral Clinica Dental Juan Grande Hospiten Roca Centro de Salud San Bartolomé de Tirajana Centro de Salud Maspalomas Consultorio Local Aldea Blanca Consultorio Local Juan Grande Hospital San Roque
SANITARIO	Centro de Salud Castillo del Romeral Clinica Dental Juan Grande Hospiten Roca Centro de Salud San Bartolomé de Tirajana Centro de Salud Maspalomas Consultorio Local Aldea Blanca Consultorio Local Juan Grande Hospital San Roque Cruz Roja
SANITARIO	Centro de Salud Castillo del Romeral Clinica Dental Juan Grande Hospiten Roca Centro de Salud San Bartolomé de Tirajana Centro de Salud Maspalomas Consultorio Local Aldea Blanca Consultorio Local Juan Grande Hospital San Roque Cruz Roja INVENTARIO

68

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa



	CEIP Oasis de Maspalomas		
	CEIP Alcalde Marcial Franco		
	CEIP Las Dunas		
	CEIP San Fernando de Maspalomas		
	CEIP Pepe Monagas		
	CEIP Aldea Blanca		
	CEIP Juan Grande		
	CEIP Montaña La Data		
	CEIP Santa Agueda		
	IES Tamara		
	IES Amurga		
	IES El Tablero		
	IES Faro de Maspalomas		
	CEO Pancho Guerra	DOTACIONES-EQUIPAMIENTO	
		DOTACIONES-EQUIPAIVIIENTO	
	CEO Tunte		
	CEO Tunte		
	CEO Tunte		
TACIONES EOLUDAMIENTO			
CACIONES-EQUIPAMIENTO	CEO Tunte INVENTARIO		
FACIONES-EQUIPAMIENTO			
FACIONES-EQUIPAMIENTO	INVENTARIO		
FACIONES-EQUIPAMIENTO	INVENTARIO Campo de Fútbol El Castillo	TURISMO	
TACIONES-EQUIPAMIENTO	INVENTARIO Campo de Fútbol El Castillo Centro Deportivo Vicente del Bosque	TURISMO	
	INVENTARIO Campo de Fútbol El Castillo Centro Deportivo Vicente del Bosque Campo de Fútbol Juan Grande	TURISMO	
OCIO/DEPORTIVO	INVENTARIO Campo de Fútbol El Castillo Centro Deportivo Vicente del Bosque Campo de Fútbol Juan Grande Club de Padel y Tenis	TURISMO	
	INVENTARIO Campo de Fútbol El Castillo Centro Deportivo Vicente del Bosque Campo de Fútbol Juan Grande Club de Padel y Tenis Club de Padel Vida	TURISMO	
	Campo de Fútbol El Castillo Centro Deportivo Vicente del Bosque Campo de Fútbol Juan Grande Club de Padel y Tenis Club de Padel Vida Club Deportivo El Tablero	TURISMO	
TACIONES-EQUIPAMIENTO OCIO/DEPORTIVO	Campo de Fútbol El Castillo Centro Deportivo Vicente del Bosque Campo de Fútbol Juan Grande Club de Padel y Tenis Club de Padel Vida Club Deportivo El Tablero Piscina El Tablero	TURISMO	Parque Ma Piscinas na Piscinas Na Palmeral d Playa La Ca Playa de lo La salina de El Matorra Playa de la Playa Corra Sendero ba Fortaleza C

69

Piscina Municipal Ernesto Hernández

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa

DOTACI



Túnel de agua entre Barranco Hondo y Barranco de la

Majadilla

Guagua del Coronadero

Playa el Cardón

Playa de Tarajalillo

Ruta senderismo Barranco Beril

Playa del Pirata

Playa Besudo

Playa del Águila

Strand / Playa del Águila

Circuito Playa de Aguila Trails

Mirador San Agustín

Playa de San Agustín

San Agustin strandpromenad

Degollada de Las Yeguas

Mundo Aborigen

Cementerio Lomo Maspalomas

Mirador de Arteara

Necrópolis de Arteara

Playa de las Burras

Dalahästen svensk minnesten

Camel Safari Park

Fataga Outlook

Molino de Cazorla (San Bartolomé de Tirajana)

Area Recreativa Tunte

Mirador de Fataga

Parques "Urbano de Bellavista"

Mirador in San Bartolomé de Tirajana

Ruta de la Plata

Morro de La Conejera

Cruz Grande

Ventana del Nublo

Pico La Catedral

View Point

Mirador del Pico de los Pozos de las Nieves

Pico de las Nieves

Zona de acampada reducida - Alto del Morro de Santiago

Presa de Chira

Morro de la Hierba Huerto

Aula de la naturaleza Las Tederas

Wanderweg

Talayón de La Cogolla

Presa de Ayagaures

Presa de la Gambuesa

Playa de Pasito Blanco

Playa de las Meloneras

Playa de Las Mujeres

Playa de Maspalomas (Maspalomas)

El Veril

Playa del Inglés

Playa El Veril

Playa del Cometa

Playa de la Montaña de Arena

Playa de las Mujeres

Playa Montaña Arena

Playa Las Carpinteras

Playa De Triana

Playa Los Bigotes

70

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa

Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 785857136C7CD2BB470085264533B039





	Playa de las Carpinteras		C.C. Metro
	Playa Lomo Galeon		C.C. La Sandía
	Playa Santa Agueda		C.C. Santa Ana
	Vértice Geodésico de la Montaña de Arguineguin		C.C. Cita
	Playa Llanillo Santa Agueda		C.C. San Fernando
	Camel Safari		C.C. Ronda
	Kamelentocht		C.C. Chaparral
	Mirador Las Tirajanas		C.C. El Tablero
	Fuente de Don Simeón		C.C. Varadero
	Wanderweg		C.C. La Charca
	Reserva Natural Especial de Las Dunas de Maspalomas		C.C. San Agustín
	Sandy Flats Dune		C.C. Oasis Beach
	Paseo Costa Canaria		C.C. Sonneland
	Maspalomas Golf		C.C. Tropical
	Maspalomas dunes		Mercadillo Municipal de Tunte
	Camino Real Cruz Grande-Cumbre		Mercadillo Municipal Castillo del Romeral
	Palmitos Park		Mercadillo Municipal San Fernando
	Faro de Maspalomas		Mercadillo Municipal de Maspalomas
	Yacimiento Arqueológico Punta Mujeres	DOTACIONES-EQUIPAMIENTO	INVENTARIO
	Siouz City Park	DOTACIONES-EQUIFAINIENTO	INVENTARIO
	Finca Condal Conde de La Vega Grande de Guadalupe		Parque El Tablero
			Parque Las Tabaibas
DOTACIONES-EQUIPAMIENTO	INVENTARIO		Plaza Varadero
DOTACIONES-EQUIFAMILENTO	INVENTANIO		Plaza Mosaico
	C.C. Yumbo	ESPACIOS LIBRES	La Dama de Elche
	C.C. Kasbah		Parque Europeo
COMERCIAL	C.C. Bellavista		Parque Tony Gallardo
	C.C. Botánico		Skatepark Maspalomas
	C.C. Plaza		Parque Municipal San Fernando

71



Parque Juanito Rodríguez Parque V Centenario Plaza del Tenderetunte Plaza de Santiago Plaza D. Bernardo Plaza de la Era Plaza de Guadalupe Plaza Flora López Marrero Parque Urbano Castillo del Romeral Parque Urbano El Tablero II Parque Urbano del Sur Parque II GC-500 Parque I GC-500 Parque Botanico de Maspalomas Parque Urbano San Agustín Parque Urbano Blue Village Parque Benecharo Parque Urbanización Aldea Blanca Plaza Hoya de Tunte

DOTACIONES-EQUIPAMIENTO	DOTA MICHIEC EA	ALLIE A BALENIES
	DOTACIONIES EC	THE ARTICLE OF THE STATE OF THE
	DOTACIONES-EC	JUIPAIVIILIVIU

INVENTARIO

CIVICO/SOCIAL

Centro de día de alzehimer y otras demencias

C.A.M.P. El Tablero-Centro Asistencial

AAVV El Tablero

AAVV El Salobre

Club Pensionista El Tablero

AAVV Montaña La Data

AAVV Barrio Chico

Unidad del Trabajo Social El Pajar

Casa de La Cultura El Pajar

AAVV Santa Águeda

Club de la 3a Edad Santa Agueda

AAVV Montaña Arena

AAVV Aridany

Local Social Las Llaves

Expo Meloneras

Asociación Socio/Cultural Mojo Picón

Agrupación de Vecinos San Bartolomé de Tirajana

Centro Cívico Social Castillo del Romeral

Centro de Mayores Castillo del Romeral

Centro de Mayores Castillo del Romeral

Club Pensionistas Guapangos

Tabla 323. inventario de dotaciones y equipamientos del municipio.

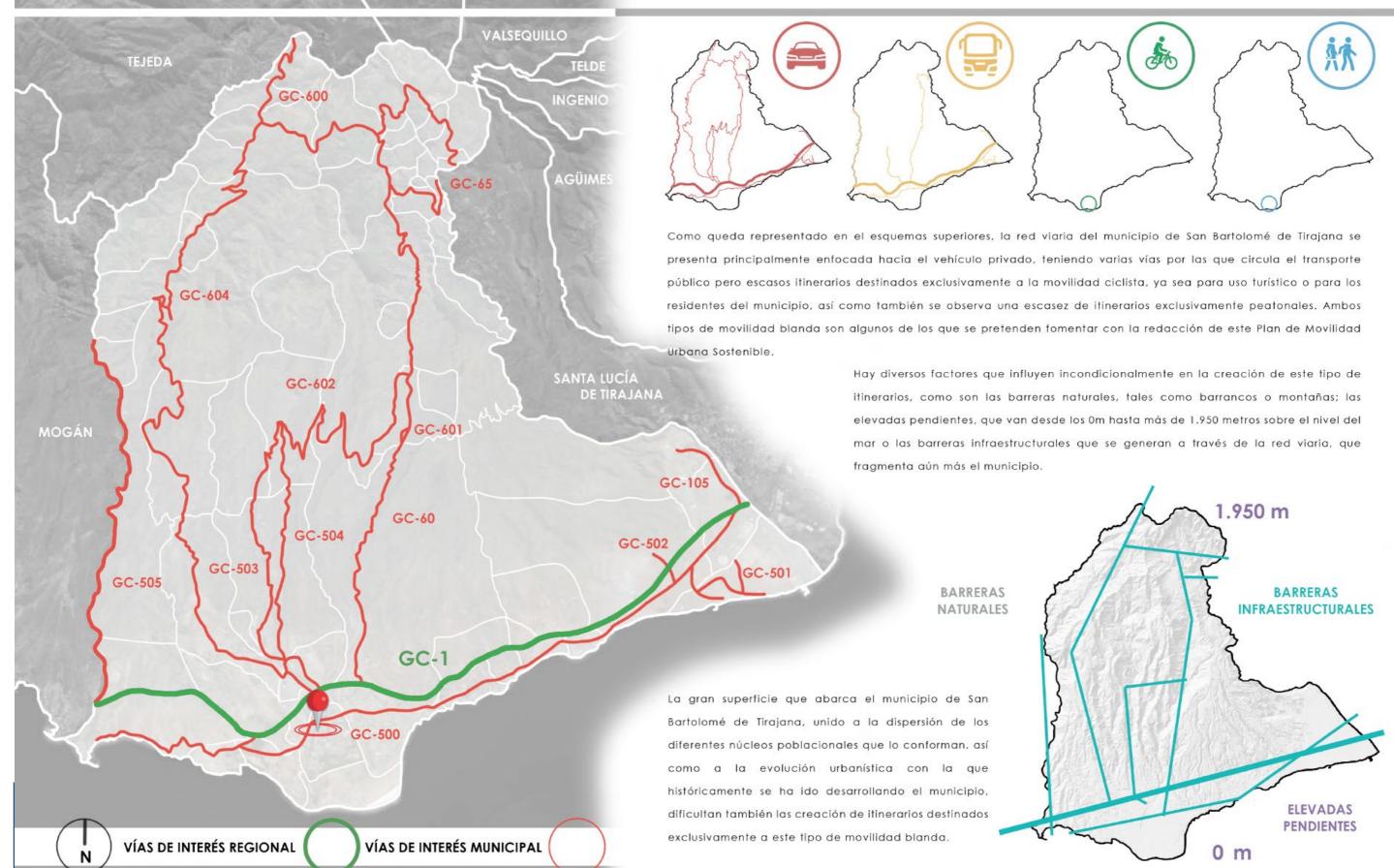
72

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa



SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA

MOVILIDAD GENERAL DEL MUNICIPIO



lo por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa Fecha: 16-02-2022 12:55:33



Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:44 Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:47



Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa

Fecha: 16-02-2022 12:55:33

Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 785857136C7CD2BB470085264533B039 Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/785857136C7CD2BB470085264533B039



6.1. INTRODUCCIÓN.

El **Plan de Movilidad Urbana Sostenible de San Bartolomé de Tirajana** que se está desarrollando en el municipio tiene un fuerte impacto social y urbano. De ahí, que sea de vital importancia el desarrollo de esta sección en el que se exponen varias de las fases del desarrollo del Plan que están ligadas a la interacción con la ciudadanía, organizaciones e instituciones del territorio.

Los rápidos cambios a los que está sometida la sociedad actualmente han hecho variar en un corto periodo de tiempo las maneras en que se trasladan las personas, haciendo que su estudio sea de relevancia a la hora de entender cómo se movilizan las poblaciones cotidianamente.

Sabemos que el individualismo y los papeles cambiantes de la familia, ocio, educación, etc. implican una gran diversidad de patrones de las relaciones origen-destino por todo el territorio. El transporte en carretera es, consecuentemente, el modo dominante ya que se percibe como el que mejor satisface las necesidades personales.

De manera general, a nivel nacional e internacional, hay una tendencia a la gentrificación. Es decir, a una migración paulatina de la población y de empleo desde las zonas centrales de las ciudades a las áreas de baja densidad; donde predominan las zonas de viviendas más asequibles en núcleos del extrarradio urbano, cinturones metropolitanos y ciudades de tamaño medio.

En el caso de Canarias, aunque la población esté en continuo crecimiento, el encarecimiento de la vivienda ha hecho que además de los grandes municipios, las poblaciones próximas a los mayores núcleos se hayan visto también aumentadas. Escenario en el que dichos municipios se están viendo obligados a crecer y, por consiguiente, se hace necesaria una planificación de manera inteligente e integrada.

En el caso de municipios como es el caso de **San Bartolomé de Tirajana**, una población relativamente dispersa sumado a la orografía propia de la zona, hace que el uso del vehículo privado sea con diferencia el principal medio de transporte, dejando pocas opciones a otros modos de desplazamiento.

El estudio, por tanto, de estas y otras características de la población es esencial; que, sumado al Factor Social intrínseco en el propio Plan de Movilidad Urbana Sostenible, hace que varias de sus fases estén vinculadas directamente con lo social.

Algunas de esas fases serían: fases tempranas como la de promoción de la iniciativa en el territorio. Fases intermedias como la recogida y recopilación de datos y etapas paralelas relacionadas con la participación social, que llevan inmersas acciones divulgativas que buscan dar a conocer las acciones propuestas y concienciar a la población. Pero también fases últimas del propio PMUS, en el que están vinculadas a la colaboración entre sectores conexos, debido al carácter integral del propio plan.

En este sentido, el propósito de realizar un análisis sociológico es, estudiar hábitos y aspectos sociales y culturales que determinan nuestra toma de decisiones respecto a cómo nos movemos, siendo estos aspectos una realidad que suele ignorarse o quedar relegada a un segundo plano, pero que consideramos relevante a la hora de transformar los modos de desplazarse y de reestructurar las ciudades. Por tanto, son claves para transformar el actual modelo de movilidad urbana.

El proceso hacia un modelo de movilidad urbana más sostenible requiere, además de cambios estructurales o normativos, cambios en las actitudes de los ciudadanos y en la percepción social que hay de cada medio de transporte. Es decir, un profundo pero necesario cambio en la cultura social de la movilidad. De ahí, que se considere elemental el análisis sociológico a la hora de redactar un Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

Las decisiones deben ser tomadas y apoyadas por los ciudadanos y los líderes de opinión, planificar para las personas implica planificar con personas necesariamente. A través de los ciudadanos, líderes de opinión y grupos de interés, las decisiones a favor o en contra de las medidas de movilidad urbana pueden obtener un nivel significativo de legitimación pública, lo cual es muy interesante.

Entonces, todos esos cambios estructurales y normativos tendrán que ser asertivos por parte del gobierno local, a la vez que contar con la aceptación de los propios ciudadanos y del resto de actores involucrados habitualmente. Es por eso, que los procesos participativos y la consulta de la población ayudarán a dar con las mejores propuestas.

 por:
 M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
 Fecha: 16-02-2022 12:55:33

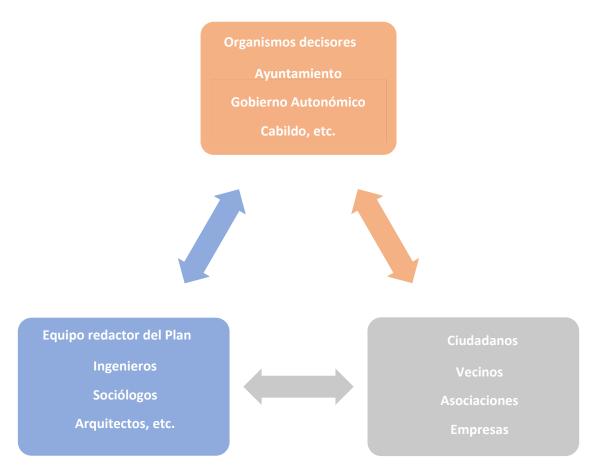
 Nº expediente administrativo: 2022-000245
 Código Seguro de Verificación (CSV): 785857136C7CD2BB470085264533B039



Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:44 Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:47







Gráfica 1. Esquema de organismos involucrados en la elaboración del PMUS.

Los agentes sociales involucrados habitualmente son:

- -El Gobierno Local como Ayuntamiento encargado del PMUS.
- -Los diferentes servicios técnicos del Ayuntamiento (urbanismo, transporte, medio ambiente, participación ciudadana...).
- -Policía Local, agencias y consorcios de urbanismo, organismo de Patrimonio Histórico y Cultural, etc.
- -Ayuntamientos de los municipios colindantes, los Cabildos, la Comunidad Autónoma, el Gobierno del Estado y la Unión Europea.
- -Responsables, representantes y usuarios del transporte público, como son las guaguas y los taxis; y del transporte privado, como son las guaguas turísticas y los rent-a-car.

-Los gestores de aparcamientos públicos y privados para coches, para bicicletas, etc.

-Los agentes económicos tales como empresarios y representantes de las principales empresas o actividades económicas del municipio (restaurantes, cafeterías, supermercados, hoteles, tiendas de ropa, ferreterías, etc.); asociaciones de empresarios, asociaciones de trabajadores, asociaciones y organismos de consumidores; así como empresas dedicadas a la movilidad personal (bicicletas, patinetes, segways, hoverboards...) que ofrezcan servicios en el municipio de elaboración del Plan.

-Los vecinos que residen en el municipio, población que trabaja en el municipio, pero no reside allí; asociaciones de madres y padres (AMPAS), asociaciones de vecinos, asociaciones de discapacitados; organismos como Cruz Roja, que ofrecen servicios complementarios a los de la Administración Pública; clubes deportivos, organizaciones ecologistas, centros educativos o centros de salud, son algunos de los principales.

-El equipo técnico contratado para la redacción y elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

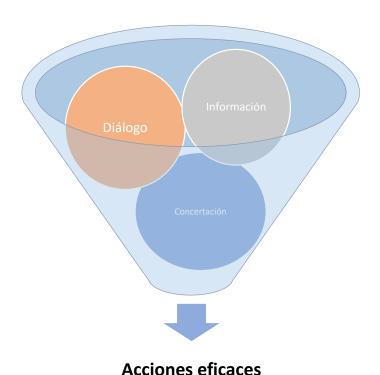
Alguna de las razones principales, por tanto, por la que integramos un análisis sociológico en la elaboración del PMUS del municipio sería, entre otras:

Entender por qué los ciudadanos deciden utilizar el medio de transporte que utilizan cotidianamente y cómo lo utilizan. Esto será, con qué mapas cognitivos se suele relacionar un medio de transporte con la actividad que se va a desempeñar. Dicho de otra forma, profundizar en la costumbre de automatizar la elección del medio de transporte habitual y que evita plantearse otro medio más sostenible.

76







Gráfica 2. ilustración proceso de recopilación de información - acciones eficaces.

Dilucidar qué medidas de las que se proponen son mejor recibidas, qué tipo de cambios y esfuerzos están más dispuestos a realizar los usuarios y ciudadanos; y cuáles causan un rechazo generalizado o en determinados sectores. Esto se vincularía directamente con la creación de un orden de prioridades en las acciones, que debe acometer el gobierno local a la hora de ofrecer soluciones. Aquí, la Administración Pública tiene la oportunidad de gestionar la financiación de las propuestas contempladas en el PMUS de una manera más óptima y eficiente:

- 1. Dirigiendo la inversión a propuestas que mejoren la calidad de vida de los ciudadanos, aunque supongan un cambio en los hábitos de los mismos.
- 2. Evitando gastos en propuestas que los ciudadanos rechazan o no comparten y priorizar entre las propuestas con mayor aceptación social o más urgentes.

Facilita, por tanto, la redacción una hoja de ruta para el gobierno local teniendo en cuenta una visión integrada de las principales acciones que se ejecutarán a corto y medio plazo.

Los objetivos de este análisis sociológico serán:

- -Estudiar con qué frecuencia y para qué utiliza la población las diversas maneras de trasladarse.
- -Analizar para qué toman ese medio de transporte, qué actividades van a realizar y por qué lo escogen.
- -Describir cómo perciben los usuarios la comodidad, facilidad y accesibilidad en sus traslados; el estado de las infraestructuras que utilizan y las principales dificultades y problemas que encuentran.
- -Analizar la cultura social de la movilidad en la ciudadanía dependiendo del grupo social o sector al que pertenece, y cómo influye esto a la manera de escoger los medios de transporte.
- -Recopilar propuestas e ideas procedentes de los propios usuarios a la hora de salvar impedimentos para la movilidad en el municipio de una manera más cívica y sostenible.

Para conseguir dichos objetivos en **San Bartolomé de Tirajana**, se ha creído conveniente la utilización de varias técnicas de investigación social, en la que se combinan técnicas cualitativas y técnicas cuantitativas. Es lo que se denominaría una metodología mixta. Las ventajas del uso de estas técnicas combinadas son entre otras: Lograr una perspectiva más amplia y profunda sobre el objeto estudiado además de producir datos más ricos y variados mediante la multiplicidad de observaciones, al considerarse diversas fuentes y tipos de datos, contextos o ambientes y análisis.

En este sentido, como pudimos ver en el anterior cuadro, se crea una relación entre los organismos decisores y los ciudadanos con estrategias de consulta y de concertación-participación, a través del equipo redactor del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

La **consulta** supone pedir la opinión de los afectados, la información pasa del usuario al político, puesto que se trata de hacer que el público exprese sus percepciones tanto sobre la problemática como sobre el Plan. Los decisores reciben la opinión pública y la percepción que tiene la ciudadanía sobre los temas que se plantean (hábitos en movilidad, medios de transporte, etc.). Para este caso utilizaremos la encuesta.

Los **procesos participativos y de concertación**, son aquellos en los que la información fluye en dos direcciones ya que hay una vía de comunicación abierta entre los ciudadanos y los decisores. En este caso, se incluye a la población, las asociaciones, ONGs e instituciones al proceso de toma de decisiones estratégicas y co-creación de las propuestas contempladas en el Plan.

77





Así, el punto de vista de los usuarios es incorporado al proceso. Lo que en la práctica conlleva trabajar, con los profesionales especialistas en el tema, en la formulación de la estrategia que se pretende adoptar. De ahí que se lleven a cabo, lo que se denomina, grupos de discusión, focus groups, mesas de participación social, mesas sectoriales, talleres, entrevistas a representantes de colectivos, etc.

A continuación, vamos a centrarnos en cada una de estas estrategias explicando en qué consiste cada una de ellas y los resultados que hemos podido obtener a raíz de su realización en el municipio.

6.2. ENCUESTA SOBRE MOVILIDAD DE LA POBLACIÓN.

Tal y como la describe el Centro de Investigaciones Sociológica, la encuesta es una técnica de recogida de datos mediante la aplicación de un cuestionario a una muestra de individuos. A través de las encuestas se pueden conocer las opiniones, las actitudes y los comportamientos de los ciudadanos.

En una encuesta se realizan una serie de preguntas sobre uno o varios temas a una cantidad de personas estipuladas siguiendo una serie de reglas científicas que hacen que esa muestra sea, en su conjunto, representativa de la población general de la que procede.

Entre otros propósitos, los gobiernos y las instituciones públicas recurren a las encuestas para saber cuáles son las preferencias, las evaluaciones o los problemas de la sociedad y poder así tomar decisiones o diseñar políticas públicas adecuadas a dichas prioridades. En nuestro caso, utilizamos las encuestas como herramienta para realizar un Plan de Movilidad Urbana Sostenible más ajustado y óptimo a las demandas y estilos de vida del municipio estudiado.

La elaboración de la metodología de una encuesta conlleva cuatro fases distintas:

- 1. El diseño de la encuesta: los objetivos, el universo, la muestra y el cuestionario.
- 2. La recogida de datos o trabajo de campo.
- 3. El procesamiento de los datos.
- 4. La presentación de los datos.
- 6.2.1. METODOLOGÍA DE LA ENCUESTA.
 - OBJETIVOS:

A la hora de seleccionar los objetivos que persigue la encuesta, el equipo se ha guiado por aquellos propuestos por organismos como la Federación Española de Municipios y Provincias. La intención es recabar datos e indicadores que sean compatibles a los estudios producidos por este tipo de entidades, facilitando la comparación entre municipios de Canarias y del resto de España.

El <u>objetivo general</u> es el estudio de la movilidad y el uso modal de las formas de trasladarse tanto dentro del propio municipio, como hacia otros municipios en **San Bartolomé de Tirajana**. Los <u>objetivos específicos</u> son:

-llustrar las características del miembro del hogar. Cuestiones como el sexo, nivel de estudio, situación laboral, si son responsables de personas dependientes (Personas con movilidad reducida o discapacidad, niños o personas mayores).

-Recabar las características del hogar. Son las preguntas que inciden en el número de habitantes del hogar, capacidad adquisitiva de la familia, zona o barrio de residencia principal.

-Estudiar el uso de los vehículos y la cultura y hábitos entorno a ellos. Relativo a cuando se pregunta por el número de vehículos en el hogar, si están en posesión de carnet de conducir, la frecuencia con que lo usan, para qué actividades y en qué momento, si las actividades varían entre semana o el fin de semana.

-Investigar la preferencia de los modos alternativos. Se interroga qué medio de transporte escogería si tuviese que elegir uno más sostenible, si le gustaría tener más acceso a ellos, qué inconvenientes encuentran cuándo los usa.

• EL UNIVERSO Y LA MUESTRA:

Para conocer los hábitos de movilidad que tiene un municipio, es necesario preguntar a la ciudadanía cómo se mueve, pero esa totalidad de individuos es inabarcable sin tener medios casi ilimitados. De ahí que sea necesario realizar un estudio que investigue cómo piensa la población en general. Para ello hay que dar con un número mínimo de personas entrevistadas que nos permita extrapolar con unas garantías sus respuestas a las del resto de la demografía.

La población en general es la que se denomina *universo*, y la parte de esa población que realiza el cuestionario es la *muestra*, que serán los datos de los sujetos con los que trabajamos.

78

Firmado por:





Antes de continuar vamos a hablar de varias características que tiene la muestra de estudio del municipio de **San Bartolomé de Tirajana.**

En este caso, la muestra pretende ser lo que se denomina *aleatoria o probabilística*. Esto es, que todos los sujetos de la población tienen la misma probabilidad de ser escogidos. Esto es importante porque garantiza poder extrapolar los resultados de las encuestas al resto de la población. Es decir, tenemos mayor seguridad de que estén perfectamente representados. Pero, en ocasiones es difícil que así sea, y puede haber algún tipo de sesgo del que hay que ser conscientes. Este aspecto lo trataremos más adelante.

• ¿CÓMO CALCULAR EL TAMAÑO DE LA MUESTRA PARA QUE SEA REPRESENTATIVA?.

Para el caso de San Bartolomé de Tirajana, estamos teniendo en cuenta poblaciones relativamente pequeñas, menores de 100.000 sujetos. A estas poblaciones se las denomina poblaciones finitas ya que conocemos su tamaño, de manera más o menos exacta. Cuando conocemos el tamaño de la población, la muestra necesaria es más pequeña y su tamaño se determina por la siguiente fórmula:

$$n = \frac{N}{1 + \frac{e^2 (N-1)}{z^2 pq}}$$

Donde tenemos que:

n = Tamaño de la muestra que deseamos conocer.

N = Tamaño conocido de la población.

e = Error muestral.

Lo representamos con la letra e que significa *error* o *desviación* posible cuando extrapolamos los resultados. Es el margen de error que aceptamos.

Si el margen de error es 3,45%, en la fórmula pondremos e = 0,0345. Si un 60,9% de la muestra dice usar el coche a diario; se entiende que entre un (60,9-3,45%)y un (60,9+3,45%) de la población usa el coche a diario. Cuanto más bajo sea este error probable, que es el denominador, aumenta la

precisión; pero también subirá el cociente: harán falta más sujetos para ese llegar a tener un error más bajo; y por tanto, sube el coste de hacer la encuesta, el tiempo, los medios, etc.

z = nivel de confianza

Nos ceñimos a un nivel de confianza del 95% (también expresado como α = 0,05), el más aceptado comúnmente; corresponde a z = 1,96 sigmas o errores típicos. Esto representa que de cada 100 encuestas que hacemos aceptamos equivocarnos en 5.

pq = Varianza de la población

donde \mathbf{p} = proporción de respuestas en una categoría y donde \mathbf{q} = proporción de respuestas en la otra categoría

El suponer que p = q quiere decir que para escoger la muestra nos ponemos en la hipótesis de que en la población hay la máxima diversidad posible (o sea, un 50% va a decir que sí y otro 50% va a decir que no), de esta manera, y por lo que respecta a la varianza de la población, no corremos riesgos de quedarnos cortos en el número de sujetos. Este valor de pq (pq = 0,25) es válido para calcular el tamaño de la muestra, aun cuando las preguntas no sean dicotómicas. Con todo esto nos acogemos entonces a:

1º Es suficiente un *nivel de confianza* de α = 0,05, que equivale a z = 1,96

2º El *margen de error* no debe ser superior a 0,05 (5%) para que los resultados sean realmente informativos y útiles.

• ¿CÓMO SE TRADUCE ESTO EN EL MUNICIPIO QUE QUEREMOS ANALIZAR?

Como es nuestro caso, deseamos hacer un sondeo de los hábitos de movilidad en los habitantes que tiene el municipio de **San Bartolomé de Tirajana** que tiene censadas a 53.397 personas en el año 2020. Podemos tomar de referencia ese tamaño de la población que ya conocemos e incluso generalizarlo y redondearlo al alza, contando finalmente con una población de 53.400 personas. Nuestro nivel de confianza va a ser del 95%, por lo tanto, z = 1,96. Y como no queremos un error mayor del 5%, tenemos que e = 0,05. A falta de otros datos y para mayor seguridad suponemos que p = (0,50) *(0,50) = 0,25. La muestra necesaria será entonces:

79

Firmado por:



$$n = \frac{53.400}{1 + \frac{0.5^2 (53.400 - 1)}{(1.96^2)(0.25)}}$$

Quiere decir que a partir de la realización de esas 380 encuestas podría hablarse de que la muestra estudiada que tenemos comienza a ser representativa de la población de referencia. Esto es, que tendríamos resultados algo más concluyentes y podemos utilizarlos para tomar decisiones y realizar propuestas a posteriori, que es lo que nos interesa a la hora de elaborar un Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

• ¿QUÉ PASA SI LAS ENCUESTAS QUE SE HAN RECOPILADO NO LLEGAN A ESE UMBRAL?

Son varios los motivos que pueden hacer que la encuesta no llegue a la representatividad deseada. Algunos de los más frecuentes son: La escasa cultura participativa de los sujetos, mala o insuficiente divulgación de la encuesta, falta de algún recurso como tiempo o dinero, fallo en el trabajo de campo, etc.

De igual manera, nos interesa saber qué margen de error tenemos al extrapolar los resultados de la muestra a la población. En este caso, como conocemos el tamaño de la población **N**, el tamaño de la muestra **n** y establecemos un nivel de confianza determinado (al que corresponde un valor de **z** en la fórmula), podemos averiguar el margen de error (**e**) con el que podemos extrapolar los resultados a toda la población.

En estas fórmulas nos limitamos a despejar el valor del error. Este cálculo es útil porque con frecuencia, partimos simplemente de la muestra que hemos podido conseguir.

La fórmula para ello sería:

$$e = \sqrt{\frac{(pqz^2)(N-n)}{n(N-1)}}$$

En San Bartolomé de Tirajana se han obtenido a septiembre de 2021 un total de 550 encuestas. Entonces, ¿con qué margen de error contamos a la hora de extrapolar los resultados de la muestra a la población?

En este caso tendríamos una población N = 35.000 y disponemos de los datos de una muestra n = 550. Si aceptamos un nivel de confianza del 95% (que corresponde a un valor de z = 1,96) tendríamos que:

$$e = \sqrt{\frac{[(0.25)(1.96^2)](53.400 - 550)}{550(53.400 - 1)}}$$

Esto quiere decir que tendremos un 4.85% de margen de error en las respuestas en este cuestionario. O, dicho de otra manera, si un 35% de los encuestados responden que les gustaría adquirir un vehículo eléctrico, tendremos que contemplar una horquilla entre el 30,15 (35 - 4,85) y el 39,85% (o 35 + 4,85%).

En el caso de **San Bartolomé de Tirajana**, confirmamos que los cuestionarios rellenados hasta la fecha son suficientes para comenzar tener en cuenta los datos obtenidos. Ahora bien, como se mostrará a continuación en los resultados analizados, han aparecido ciertos sesgos que no se pueden ignorar, y los resultados obtenidos han de tomarse en cuenta siendo conscientes de ellos.

Como vemos, la contundencia de afirmar que de la población de **San Bartolomé de Tirajana** entre el 30,15% y el 39,85% querría desplazarse a pie, es bastante relativa. Por tanto, debemos tomar los resultados de la encuesta como orientativos, y no tanto como unos resultados con tanta contundencia como para guiar o apoyar algunas de las políticas o actuaciones que quieran implantarse en el futuro Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Serían en tal caso, uno entre otros del cúmulo de indicadores que son necesarios para evaluar la implantación de medidas entorno a la movilidad.

Ahora bien, estos resultados son el punto de partida para un análisis más exhaustivo entorno a la movilidad en el municipio. Al respecto, se recomienda un estudio social específico para las principales actuaciones, sobre todo, si son de alto impacto económico, social o tienen un fuerte componente controversial en la población.

• Recogida y procesamiento de datos.

A la hora de divulgar y difundir la encuesta en **San Bartolomé de Tirajana** se han utilizado cuestionarios de auto-llenado, donde el propio entrevistado es quien complementa el cuestionario sin la necesidad de la asistencia directa del entrevistador.

80

Firmado por:



Cabe decir que todas las respuestas son anónimas, protegidas por las leyes del secreto estadístico y de protección de datos. Las respuestas se utilizan de forma agregada, sin referencias individuales de ningún tipo. No se conserva ningún dato personal o identificador de quien ha respondido.

Utilizar los cuestionarios de auto-llenado otorga varias ventajas al respecto. Entre ellas, que son bastante menos costosas que otros métodos de entrevistado (pues se ahorra recursos y no es necesaria una gran plantilla de entrevistadores). Además, se puede alcanzar una mayor cobertura geográfica (tanto como para llegar ciudadanos representativos de cualquier parte del municipio, como ahorrar a los entrevistadores tener que desplazarse a distintas horas y a distintos lugares para lograr mayor representatividad del encuestado). Por otro lado, el entrevistado así, tiene más tiempo para responder, lo que suele permitir respuestas más completas, añadiendo que puede rellenar la encuesta cuando posea tiempo sin tener que ser interceptado.

Para este fin, se ha considerado utilizar allcounted.com, una plataforma digital gratuita que genera un link o un código QR directo al cuestionario desde el móvil, la Tablet u ordenador personal. En dicha página se almacenan los datos donde posteriormente se pueden descargar para su tratamiento.

La divulgación del cuestionario se realiza a través de varias vías, todas complementarias entre sí.

En primer lugar, se propone crear un acceso desde la página web oficial del Ayuntamiento, anclándolo en la página de inicio o en el área de participación ciudadana si la hubiese.

6.2.2. PRESENTACIÓN DE LOS DATOS DE LA ENCUESTA.

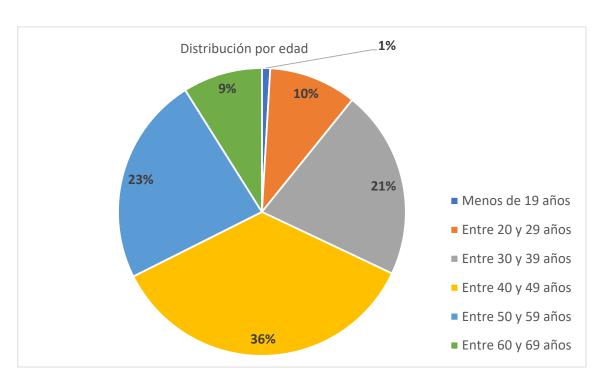
La encuesta fue lanzada desde diciembre de 2019 hasta finales de septiembre de 2021, obtuvo después de doce meses un total de 550 resultados, los cuales son analizadas entre los meses de septiembre hasta

octubre de 2021. Como advertimos anteriormente debemos tomar los resultados de la encuesta como orientativos, a continuación, analizaremos varios de los resultados obtenidos.

Respecto a la distribución por sexos, ha habido paridad a la hora de completar la encuesta, donde un (49,45%) han sido mujeres y un (50,55%) han sido hombres. En este sentido se ha conseguido una buena representación respecto a la distribución por sexos.



Gráfica 8. distribución por sexos de los participantes en la encuesta.



Gráfica 9. distribución por edad de los participantes en la encuesta

81

Firmado por:





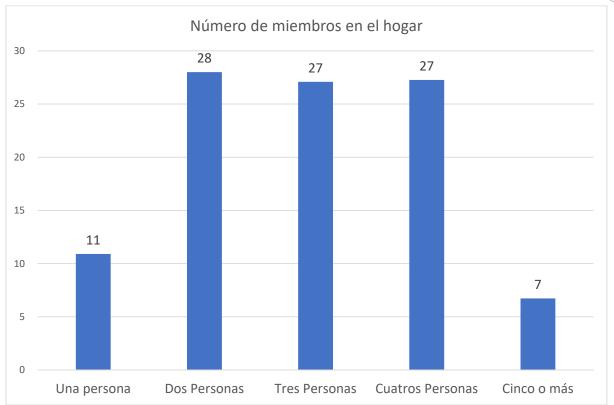
Si hablamos de la distribución por edad los resultados varían. El grupo con mayor representación son los encuestados que se sitúan entre los 40 y los 49 años con un (34,73%),

Le sigue la población que tiene entre 50 y 59 años con un (22,91%), de los habitantes de San Bartolomé de Tirajana.

La población comprendida entre los 18 y 30 años supone alrededor del (9.64%) de la población del municipio, y en la encuesta salen simbolizados con un (12,16%) de los entrevistados. Supone el grupo mejor representado.

Por último, la población con más de 60 años o menos de 18 años, suman en conjunto un (9.64%), de la población

Si bien es cierto que la población que es más activa y más utiliza los medios de transporte son justamente las franjas de edad que más han respondido, y eso nos mostrará una buena información de esos sectores, no podemos ignorar que la encuesta ha estado sesgada en lo que a los colectivos de más de 65 y menos de 18 años se refiere. Esto puede ser debido a la brecha digital en la población más envejecida como a la dificultad de la población más joven a acceder a este tipo de procesos participativos con los que encuentran más dificultades para involucrarse los menores de 15 o 16 años, de ahí que se haya calculado la población menor de edad a partir de 15 años en adelante.



Gráfica 102. número De miembros en el hogar. Elaboración propia

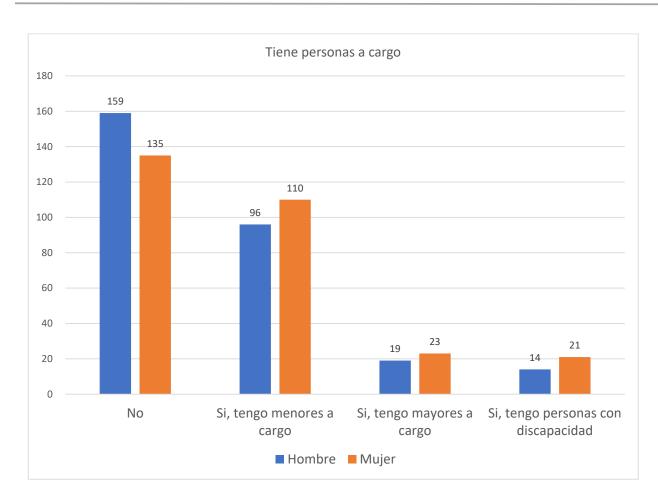
De los encuestados la mayoría de los hogares son de 2 personas (28.0%), pero seguido de cerca por los hogares de 4 miembros (27.27%) y luego con 3 miembros un (27.09%). Tan sólo un (6.73%) declara vivir en hogares de más de 5 individuos y el (10.91%) que viven solas o en pareja.

Se quiso estudiar qué porcentaje de la población del municipio realiza desplazamiento que no son necesariamente por un interés personal, sino que, por el contrario, son realizados para otras personas. Se preguntó si la persona que respondía la encuesta tenía menores a cargo, personas mayores o personas con algún tipo de discapacidad y si algunos de sus trayectos se hacían por ellos.

82

Firmado por:





Gráfica 113. Tiene personas a cargo.

Es importante contar con que en esos hogares es probable haya relaciones de dependencia, no sólo entre los habitantes de un núcleo familiar sino con algún medio de transporte o servicio. Por ejemplo, que necesite facilidades a la hora de realizar sus desplazamientos (micros o guaguas, ambulancias, etc.), ya sea porque depende del vehículo privado, como de la propia accesibilidad hacia los hogares, aparcamientos específicos, etc.

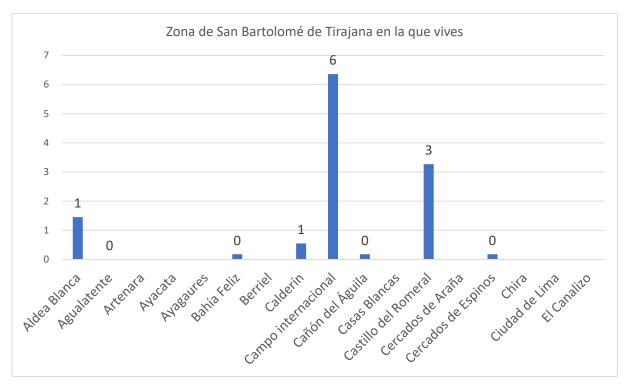
Pero, además, significa que una parte importante de la población tiene que ganar en accesibilidad hacia los puntos atractores del viaje en el municipio, tener la zona con servicios principales habilitadas o zonas de ocio y disfrute que pueden encontrarse próximo a sus hogares.

Como se muestra en el anterior gráfico, encontramos que un (40,68%) de los encuestados declaraban no tener personas a cargo, de los cuales el (38,46%) eran mujeres y (57,14%) hombres. Al respecto, encontramos un porcentaje muy diferente entre ambos sexos.

El resultado para ambos sexos para las personas encuestadas que declaraban tener menores a cargo, con un (54,24%) de las respuestas totales. Siendo un (28,57%) para ellos y un (59,69%) de ellas. Se entiende que, al respecto la progenitora se hace más responsables que los hombres en los traslados de sus hijas e hijos.

Respecto al porcentaje de encuestados que alude a los traslados de personas mayores encontramos un porcentaje menor en hombres (6,83%), que en mujeres (8,46%).

De igual manera, encontramos que de las personas que afirman hacerse responsables de personas con algún tipo de discapacidad, un (5.04%) han sido hombres frente al (7.72%) de mujeres. Con estos datos podemos deducir una presencia superior de mujeres que, frente a los hombres, tienen personas con discapacidad a cargo.



Gráfica 124.Zona en la que vives.

Como es esperar las personas que han completado la encuesta, 1 de cada 3 viven en el casco del municipio, pero no hay que olvidar zonas con núcleos poblacionales con más densidad, Además, las personas que rellenaron la encuesta declaraban vivir en otros municipios cercanos, y que se desplazaban al centro a realizar alguna actividad (trabajo, ocio, compras, etc.)

83

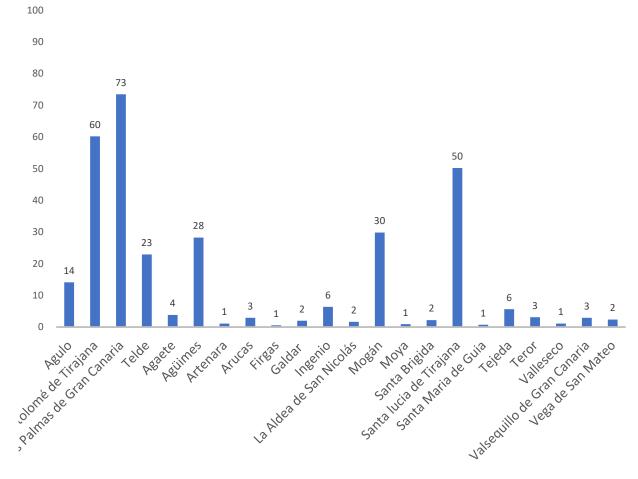
Firmado por:



Cabe destacar que en esta pregunta se podían elegir varias respuestas si el entrevistado así lo consideraba. Comprobamos que el principal flujo de movimiento del municipio lo generan los trayectos que se realizan en el centro y zonas comerciales concentrando el (62.93%) de los viajes que generalmente se realizan por los encuestados.

En mucha menor medida, también comprobamos que los núcleos costeros también concentran algo de movimientos. Quiere decir, que va al pueblo o barrio más gente de la que actualmente vive. Eso es debido a que, si bien el casco tiene los principales servicios, en los pueblos pequeños también se puede encontrar ocio, disfrute y servicios que en otros lugares del municipio no.

Por el contrario, lugares en partes superiores del municipio, no encuentra grandes variaciones entre los habitantes de la zona y los movimientos que se realizan, síntoma de que no son visitados de manera frecuente por población foránea al núcleo de población.



Gráfica 135.Zona de la isla a la que viaja más.

Estudiando ahora los traslados realizados a otros municipios de la Isla, podemos encontrar algunas pautas. Por un lado, encontramos que el principal destino con más de la mitad de los encuestados (73.45%) es a Las Palmas de Gran Canaria., el cuál podríamos denominarlo como un "municipio principal" de la isla seguido de San Bartolomé de Tirajana (60.18%). Seguidamente, un (50.18%) suele desplazarse a Santa Lucía de Tirajana Por otro lado, por las propias características de la isla con (29.82%)Mogán, seguido del municipio de Telde con (22.91%).

El resto de los municipios ya sean de la vertiente norte de la isla o la vertiente sur, contemplan muy pocos movimientos cotidianos.

¿Tienen Carnet de conducir?

84

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa Fecha: 16-02-2022 12:55:33

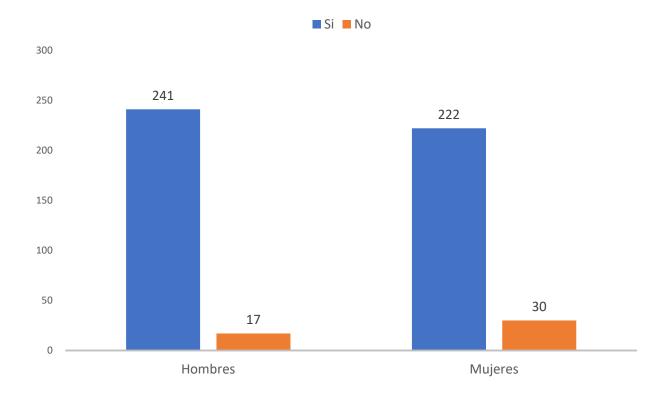






A la hora de preguntar por la tenencia de carné de conducir o no, se recogió que un (90.78%) de los encuestados tenía. Pero si lo analizamos por sexo, casi no hay mucha diferencia del entre hombres y mujeres, teniendo un (86.69%) de ellos carné, frente a un (81.62%) de ellas.

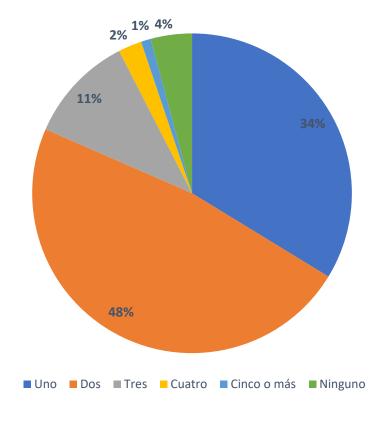
De igual manera, se puede concluir que tener el carné de conducir se percibe como una necesidad al tener porcentajes tan elevados entre la población encuestada, fruto de una dependencia elevada al uso del vehículo privado en la isla.



Gráfica 146. Personas con carnet de conducir.

CARNET DE CONDUCIR POR SEXO				
	CON CARNET	SIN CARNET	TOTAL	
HOMBRES	86.69%	6.12%	100%	
MUJERES	81.10%	11.90%	100%	
TOTAL	82.08%	18.02%	100%	

Gráfica 157. Carnet de conducir por sexos.



Gráfica 168. Número de vehículos en el hogar.

Preguntando ahora por el número de vehículos que hay en el hogar, se constata el elevado número de vehículos que hay en el municipio, pues encontramos que hasta un (43.82%) de los hogares del

85

 Nº expediente administrativo: 2022-000245
 Código Seguro de Verificación (CSV): 785857136C7CD2BB470085264533B039

 Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/785857136C7CD2BB470085264533B039
 Fecha: 16-02-2022 12:55:33



Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa

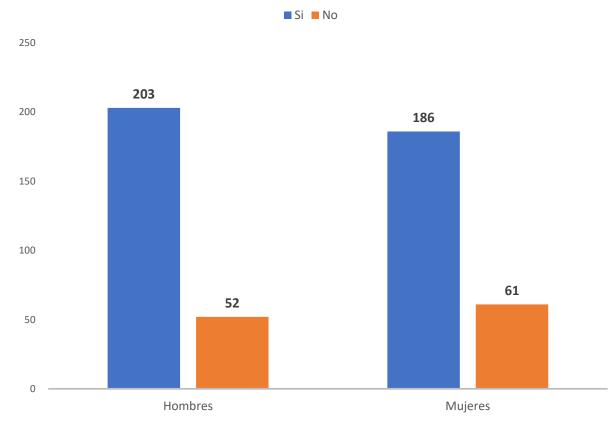




municipio tienen 2 vehículos o más en casa. Concretamente, casi el (50%) tienen 2 vehículo en el hogar, seguido de un vehículo (30.91%) de ellos que tienen un vehículo y un (10.0%) que declaran tener 3, un (2.18%) con 4 vehículos y un (0.91%) de los encuestados con 5 o más vehículos.

Aunque el número de vehículos es elevado, San Bartolomé de Tirajana es un municipio en el que un porcentaje de personas con sólo un vehículo o sin vehículos en el hogar es elevado dentro del contexto canario. Aun así, cabe recordar, que sigue teniendo un porcentaje más alto que la media nacional o europea.

Cabe destacar también que de las personas encuestadas el (77.89%) declara que al menos uno de esos vehículos está a su nombre, frente un (20.55%) que declara no ser el titular de ninguno de los vehículos del hogar. De ellos, un (73.02%) eran hombres frente a un (68.38%) de mujeres con algún vehículo a su nombre. Al respecto, el porcentaje de la titularidad de los vehículos que se usan aumentan respecto a la anterior diferencia de la tenencia de carné de conducir. En este sentido, parece observarse la tradición de que tener coche a nombre propio es más común en hombres que en mujeres, aunque hayamos visto un porcentaje alto también entre ellas.



Gráfica 179. Titular de alguno de los vehículos del hogar.

Además, se han respondido que de esos vehículos un (44.73%) tienen disponible alguna plaza de garaje y un (56.18%) aparcan en la vía pública. Este resultado es posible debido a que puede elegirse ambas respuestas, pues hay ocasiones en que se tiene una plaza de garaje y más de un vehículo, por lo que alguno tiene que estacionarse en la vía pública.

Este resultado es interesante porque significa que más de la mitad de los vehículos están estacionados en un lugar que es un espacio público. Es una gran cantidad de espacio ciudadano destinado a un medio de transporte que pasa la mayor parte de su vida útil parado.

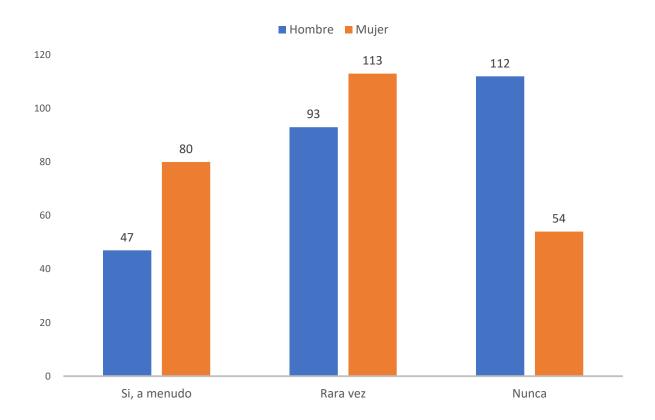
86

Firmado por:

Fecha: 16-02-2022 12:55:33







Gráfica 40. Planeamiento de trayecto de coche compartido.

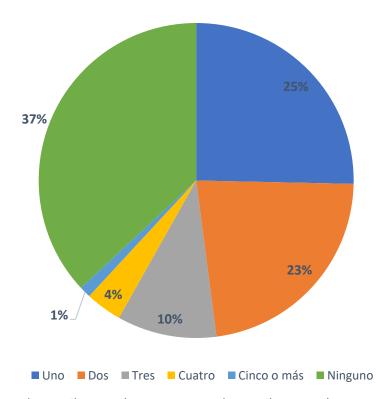
Si hablamos de porcentajes absolutos se ha obtenido que un (34.91%) no se organiza nunca para realizar

sus trayectos, un (37.45%) rara vez, o para situaciones concretas y un (18.36%) a menudo.

Yendo a la distribución por sexos, el resultado nos dice que entre los hombres suelen organizarse a menudo un (16.91%), rara vez o para ocasiones puntuales un (33.45%) y un (40.29%), que declaran no organizarse nunca.

Entre las mujeres los porcentajes varían, organizándose a menudo un mayor número (19.85%), por el contrario, para ocasiones particulares este porcentaje aumente hasta un (41.54%). Finalmente, el porcentaje más similar entre sexos es el porcentaje de mujeres que nunca se organizan con un (29.41%) de las respuestas de ellas.

Por otro lado, se quiso saber cuántas bicicletas tenían disponibles en casa.



El resultado fue que un (34.18%) no tenían ninguna, un (23.45%) que tenían una, un (20.91%) que tenían dos, un (9.45%) que tenían 3 y un porcentaje muy pequeño (4.59%) tenía más de 4 bicicletas.

Gráfica 41. Número de bicicletas en el hogar.

Resulta interesante estudiar la accesibilidad que hay a otros medios de transporte que no sea el propio vehículo privado. Normalmente la propia visión del individuo hace que no perciba el acceso a algún servicio público de transporte, al uso de la bicicleta o simplemente el optar por ir caminando a alguna zona cercana, como una opción viable, simplemente por desconocimiento o falta de costumbre. En este sentido, se estudiada la posesión de una bicicleta porque, como pasa en este caso, el 51% de la población podría acceder a una, lo que chocará con las personas que finalmente la usan o les gustaría usarla, como veremos más adelante.

87

Firmado por:

Fecha: 16-02-2022 12:55:33





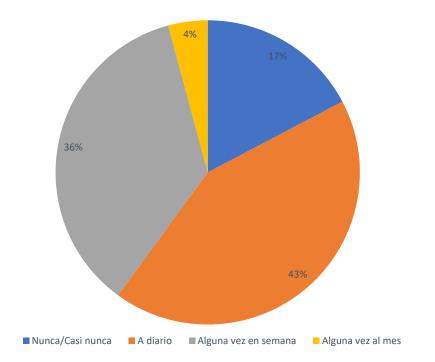
Conocer la accesibilidad que tiene la población a los diferentes medios de transporte nos ayuda a conocer y proponer acciones formativas, divulgativas e incentivas para que puedan plantearse cambiar el modo de transporte para algunos de sus trayectos.

• FRECUENCIAS DE LOS USOS DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE:

A continuación, se realiza un estudio de la frecuencia con la que los encuestados suelen desplazarse en Vallehermoso, prestando atención a la manera de transporte utilizada, ya sea en vehículo motorizado o no.

También se prestará atención al motivo del traslado, las ventajas que perciben cuando lo hacen y sus desventajas. Al respecto, en el cuestionario se pide que aporten tanto problemáticas o mejoras específicas que crean conveniente para el municipio.

Por último, se pregunta por la elección de un medio de transporte sostenible preferente en caso de que tuviera que escoger alguno. Este análisis puede ser esclarecedor para hacer prevalecer algunas actuaciones antes que otras.



Gráfica 42. Frecuencia de los desplazamientos a pie.

Para comenzar, hablando de los traslados a pie que realizan los encuestados, un (39.09%) lo hace a diario, seguido de un (32.73%) que lo hace alguna vez a la semana. En suma, hay un (19.64%) que dice que se traslada a pie alguna vez al mes, al año o nunca. Dicho de otra forma, 2 de cada 3 personas no suelen desplazarse a pie cotidianamente.

Aun así, cabe destacar que más de la mitad de las respuestas aseguran ir a pie a hacer alguna actividad, lo que es una proporción relativamente elevada en comparación con otros municipios cercanos. Ya que, según las respuestas, éste sería la principal manera de desplazarse por el municipio (junto con el vehículo privado).

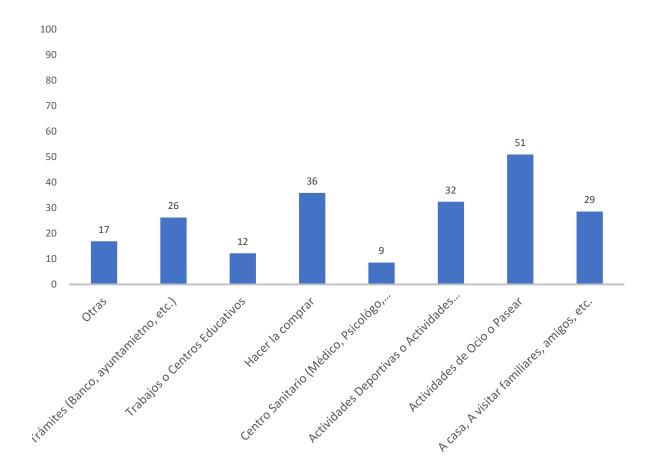
Esta conclusión puede ser derivada de las características del propio municipio donde existen núcleos (sobre todo los costeros) que suelen invitar a trasladarse caminando y cubrir así distancias cortas, como podría ser el casco de Vallehermoso.

Las principales actividades que se realizan a pie son: con un (26.18%) hacer trámites (Banco, Ayuntamiento, etc.), a hacer la compra (35.82%), con (32.36%) de los traslados, ir a realizar Actividades Deportivas o Actividades Extraescolares, (12.18) ir al trabajo o a centros educativos, así como Actividades de Ocio o Pasear, (50.91%) a Centros Sanitarios, o (8.55%) a visitar familiares, amigos o regresar a casa son algunos de los principales motivos por los que deciden desplazarse a pie por el municipio.

88

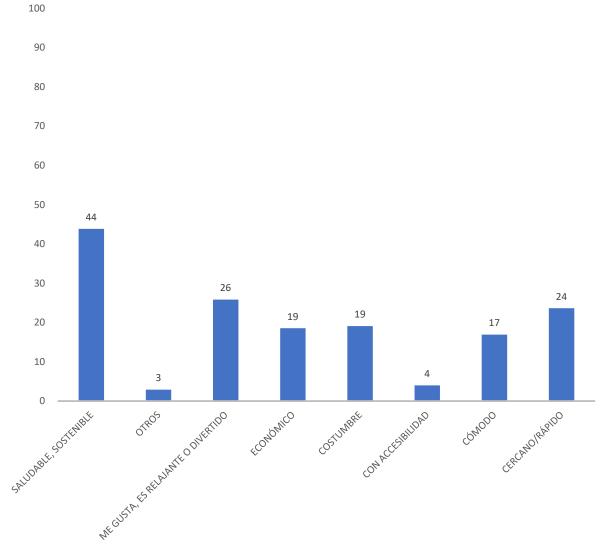
Firmado por:





Gráfica 43. Actividades cuando te desplazas a pie.

Con estos datos, y el anterior gráfico muestra que un número importante de personas realizan traslados a pie de manera cotidiana, y en trayectos dentro del propio barrio o zona de residencia. En este sentido si se revertiese espacio en las ciudades mejorando las aceras, accesibilidad y el espacio destinado a este fin, en suma, que los trayectos a pie fuesen más cómodos, fomentando que estos aumentases.



Gráfica 44. Principales ventajas de ir a pie.

Cuando se les pregunta a los encuestados por las principales ventajas que encuentran a la hora de desplazarse a pie por el municipio, encontramos como principales motivos que es cercano/rápido (23.64%) (43.82%), saludable o sostenible, seguido de cómodo con un (16.91%), luego porque les gusta (25.82%) y, por último, porque es económico (18.55%).

Las principales desventajas o impedimentos que declaran encontrar que dificultan sus desplazamientos a pie es principalmente el desnivel que hay que salvar (24.55%), seguido de "otros motivos", los cuales, han especificado que puede ser por el estado de las aceras o directamente la

89

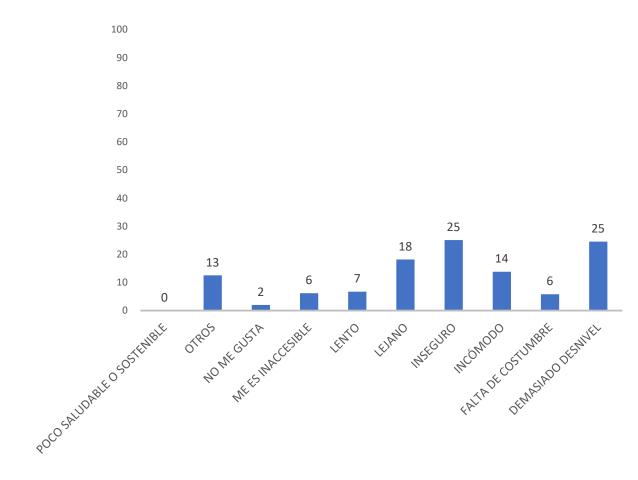
Fecha: 16-02-2022 12:55:33





falta de acerado. También muchas respuestas aclaraban que no encontraban desventajas de caminar cuando fuese posible.

En menor medida, se resaltaba la lejanía de realizar estos traslados (18.18%), falta de costumbre (5.82%), y la incomodidad (13.82%) o inseguridad con un (25.09%).



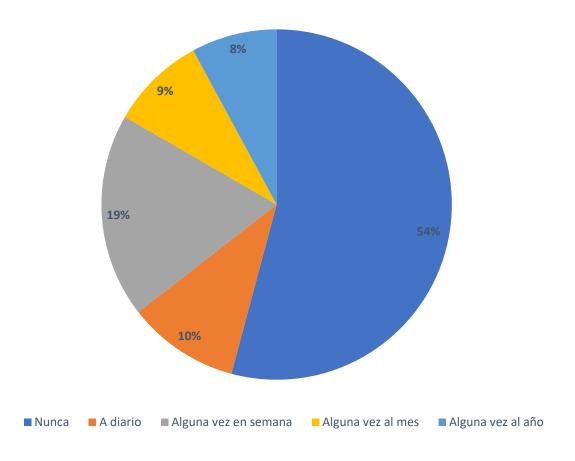
Gráfica 45. Desventajas de trasladarse a pie.

• COMENTARIO DE PRIMERAS OPINIONES PARA MEJORAR LOS DESPLAZAMIENTOS A PIE

Cuando se les pregunta propuestas necesarias para facilitar los traslados que se realizan caminando en el municipio la mayoría de las respuestas se centran en el estado de las aceras (pavimento dañado o adoquinado roto), los estrechas que son (dificultad para ir con carritos de la compra o de bebés o sillas de ruedas, etc.) y la existencia de obstáculos que dificultan caminar.

También las demandas se centran en la inexistencia de aceras y alumbrado entre poblaciones, que sumado a la velocidad de los vehículos convierte caminar entre barrios o en zonas determinadas en un riesgo.

Por último, la adecuación de zonas para peatones, como pueden ser senderos que están cayendo en desuso, peatonalización de calles principales del casco o buscar estrategias para que se respeten los pasos de peatones de las principales zonas de los núcleos poblacionales.



Gráfica 46.Frecuencia de uso de la bicicleta.

El (44.91%) de las personas declaran que nunca la utilizan. Un (15.64%) aseguran usarla semanalmente o (7.27%) alguna vez al mes respectivamente. Hay que destacar que son porcentajes relativamente bajos para las facilidades que podría brindar este medio de transporte, ahora bien, el uso de la bicicleta

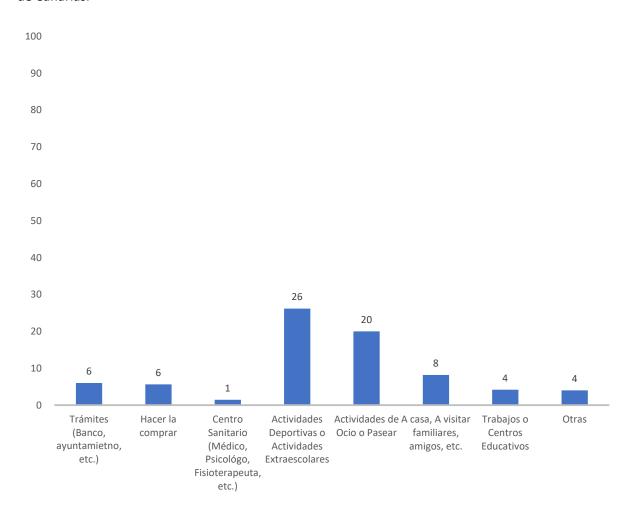
90

M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa

Firmado por:



a diario y a la semana es superior a la media comparativamente hablando, respecto otros municipios de Canarias.



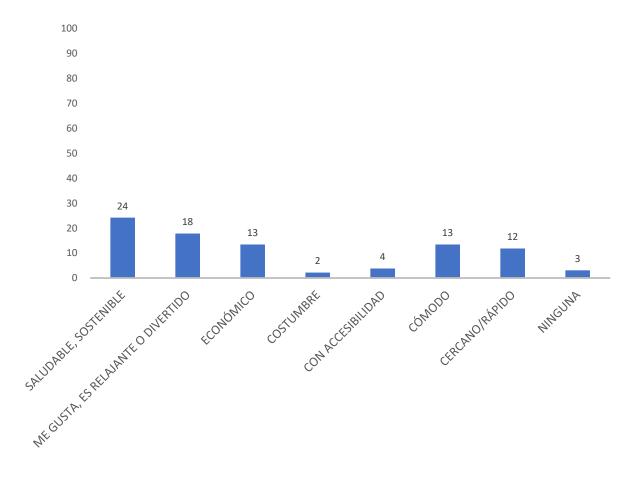
Gráfica 47. Actividades cuando se usa la bicicleta.

En este sentido, que cerca de un (83.50%) de la población tenga bicicleta, pero no la use de manera regular nos vislumbra la escasa percepción como medio de transporte que aun hoy tiene la gente. Este planteamiento se ve reforzado por las actividades que declara hacer el usuario de la bicicleta.

El (26.18%) de las personas la utilizan como una actividad deportiva y a cada una de las restantes actividades como ir a casa o visitar a familiares, realizar la compra, trámites, ir al trabajo o a los centros educativos y/ o desplazarse a centros sanitarios.

Hablando ahora de las principales ventajas que ven sus usuarios, hemos de destacar que la principal es que un (17.82%) declara que la usa porque le gusta, es relajante o porque es divertida. Continuamos

con, un (24.18%) la toman por ser saludable y sostenible. Estos dos valores coinciden con el carácter lúdico o deportivo que declaran en la pregunta anterior.



Gráfica 48. Ventajas de desplazarse en bicicleta.

Por otro lado, los siguientes valores son más prácticos, declarando que la usan un (13.45%) por ser cómoda o con un (11.82%) cercana y rápida cada opción, características que se ciñen a un uso funcional de la bicicleta como medio de transporte.

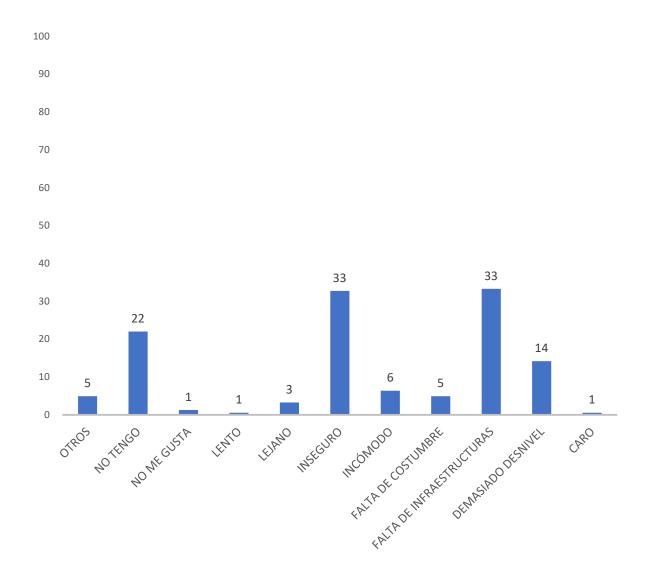
Si tratamos los impedimentos que encuentran para usar la bicicleta, aparece como principal motivo que no tienen bicicleta (22.0%). Seguidamente, encontramos que es demasiado desnivel (14.18%), o que el municipio es inseguro (32.73%), la falta de costumbre (con un 4.91%).

91

Firmado por:

Fecha: 16-02-2022 12:55:33





Gráfica 48. Desventajas de desplazarse en bicicleta.

Tratando ahora la guagua, la frecuencia de su uso entre las respuestas fue que un (64.91%) decía usar la guagua alguna vez al año o nunca, frente a las que lo usaban alguna vez al mes (6.55%), alguna vez a la semana (6.0%) o a diario, con tan solo un (2.91%).

El motivo por el que los usuarios de la guagua deciden tomarla está bastante igualado. Las actividades de paseo, los traslados a casa y a visitar a familiares o amigos, hacer la compra, ir al centro sanitario o realizar trámites, comparten el mismo porcentaje: menor a un (10%.)



Gráfica 49. Frecuencia de desplazamiento en guagua.

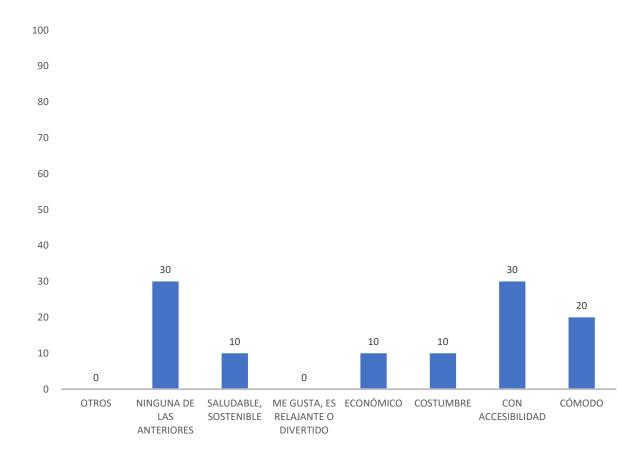
Mientras tanto, la utilización hacía el trabajo o a centros educativos parece ser la primera opción con un (4.73%), precedido por su uso como último remedio con un (3.09%), cuando por algún motivo no tienen acceso al vehículo privado o no quieren disponer de él.

92

Firmado por:

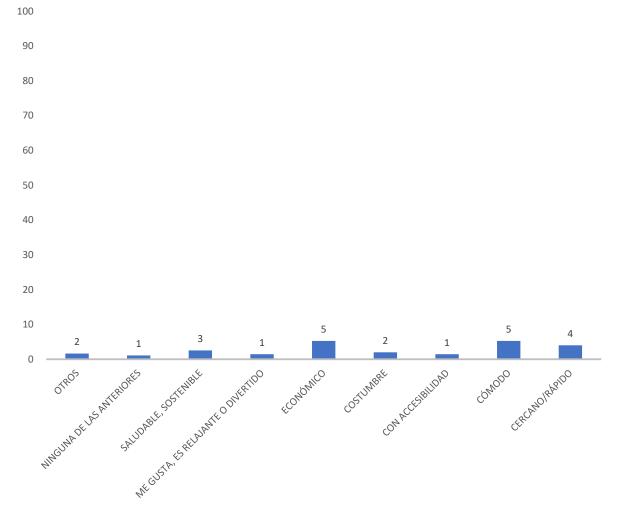
Fecha: 16-02-2022 12:55:33





Gráfica 51. Actividades cuando se toma la guagua.

Las ventajas que encuentran los usuarios de este medio de transporte son, principalmente la accesibilidad (1.45%), seguido de que es rápido (4.0%) y cómodo para llegar a sus destinos (5.27%). Y luego, en menor medida, declaran que saludable o sostenible (2.55), por costumbre (2.0) y económico (5.27%). Con un (1.09%) aparecen los usuarios que declaran que no le ven ninguna ventaja, sino que simplemente es la única manera que tienen para trasladarse.



Gráfica 52. Ventajas de desplazarse en guagua.

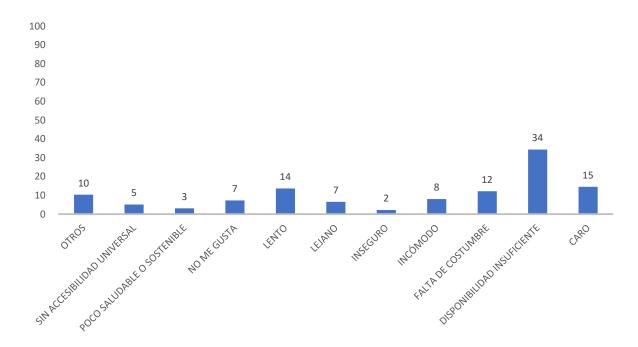
Por otro lado, la principal desventaja que tiene el transporte público en San Bartolomé de Tirajana es la disponibilidad insuficiente, donde varias de las personas han declarado que el servicio sólo es útil para moverse entre municipios de la isla baja, pero para ir a otros destinos supone un conflicto volver. Esto es debido a la utilización del propio medio de transporte personal como es el coche.

93

Firmado por:

M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa





Gráfica 53. Desventajas de desplazarse en guagua.

Por otro lado, aparece también con un 10.36% la selección de "otros", donde muchas repuestas se aglutinan para esclarecer que no tienen ningún problema con el uso de la guagua, simplemente ya tiene vehículo propio, no la necesitan o no cumple con sus necesidades.

Aparecen factores como que es demasiado lento (13.64%), incómodo (8.0%) o que no les gusta (7.27%).

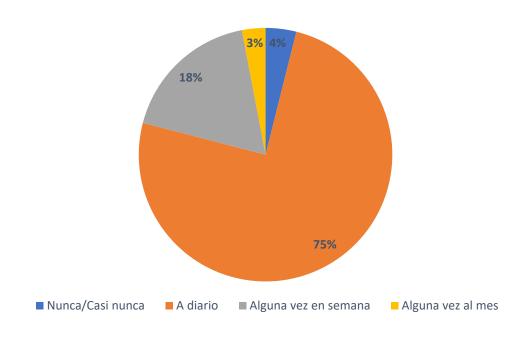
COMENTARIO DE PRIMERAS OPINIONES PARA MEJORAR LOS DESPLAZAMIENTOS EN GUAGUA.

Entre las respuestas de los usuarios las más repetidas son, la falta de que tenga buenas conexiones con otras zonas, que sean micros más pequeños y se atrevan a hacer circuitos por los barrios.

También, se reclama un aumento de horarios, que sean útiles (no tener que esperar hasta 2 horas y en horarios incompatibles con la entrada a los centros de trabajo o escolares) y la implementación de un servicio de transporte a la demanda.

El estado de las paradas de guagua, a veces inexistentes (que en caso de llover estén cubiertas o que haya dónde esperar sentado o cómodo) y adecuar los precios a los trayectos, que sean precios razonables. Se reclama en la encuesta poner paradas de guagua con sombra.

Como se observa en el gráfico, un (59.27%) declara usar a diario el vehículo propio para sus desplazamientos, y un (14,18%) lo usa varias veces a la semana, mientras que sólo un (2.36%) lo usa alguna vez al mes. Como caso particular, sólo un (3.09%) de las personas que respondieron la encuesta admitieron que no lo usaban nunca o casi nunca. Un porcentaje similar a otros municipios, y que complementa el porcentaje tan elevado de traslados a pie que pudimos observar anteriormente.



Gráfica 54. Frecuencia de desplazamiento en el coche.

Una parte importante de los desplazamientos que se realizan en San Bartolomé de Tirajana son con el vehículo privado. Siendo este usado principalmente para hacer la compra (50.55%), posteriormente para ir a la vivienda propia, de familiares y amigos (36.18%), a realizar trámites varios (32.91%) o asistir a centros de salud (40.91%). al trabajo o centro educativo (44.0%), seguido de realizar actividades de ocio o pasear (28.0%).

Firmado por:

94

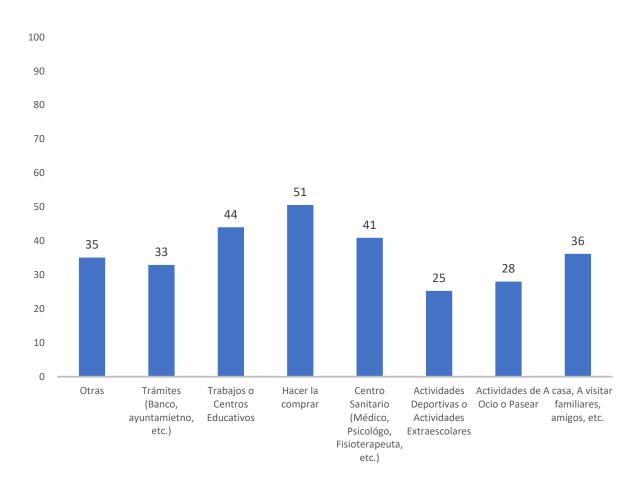
M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa

| Fecha: 16-02-2022 12:55:33 | N® expediente administrativo: 2022-000245 | Código Seguro de Verificación (CSV): 785857136C7CD2BB470085264533B039 |



Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:47





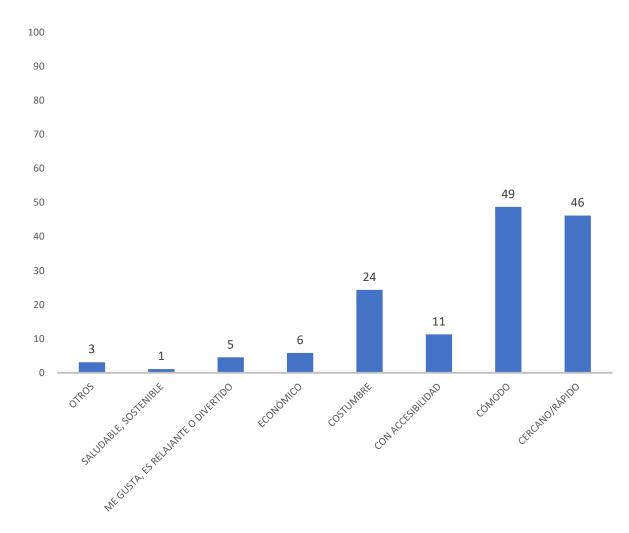
Gráfica 55. Actividades cuando se usa el coche.

Para realizar actividades deportivas o extraescolares (25.27%) y otras actividades (35,09%), como ir al aeropuerto. Aun así, su uso está altamente repartido, pudiendo concluir, que el coche es el medio de transporte principal "para todo".

Siguiendo con el vehículo privado, las ventajas que encuentran sus usuarios a la hora de escogerlo como medio de transporte es la rapidez (46.18%), la comodidad (48.73%) y la costumbre (24,36%), principalmente.

Prácticamente de manera simbólica, destaca de las ventajas que tiene el uso del coche, la buena accesibilidad que presenta con un (11.27%) y el ahorro económico (5.82%) que supone usarlo frente a otros medios De igual forma, le sigue su uso por gusto, ya que les parece relajante o divertido (4.55%) y la influencia del factor saludable o sostenible (1.09%).

En el apartado de "otro" algunas respuestas más repetidas, se centraban en que no le veían ninguna ventaja específica.



Gráfica 56. Ventajas de desplazarse en coche.

En lo relativo a las desventajas de este medio de transporte, suele haber bastante coincidencia entre las respuestas. El principal motivo que destaca notablemente entre el resto es la delimitación que supone la falta de aparcamiento. El porcentaje de esta respuesta alcanza un (60.0%) de las respuestas.

A mucha distancia le sigue el factor económico (11.09%) y lo poco saludable y sostenibilidad (16.91%) que supone el uso del vehículo privado. Seguidamente, "otros" es una opción que alcanza un (3.09%) de las respuestas.

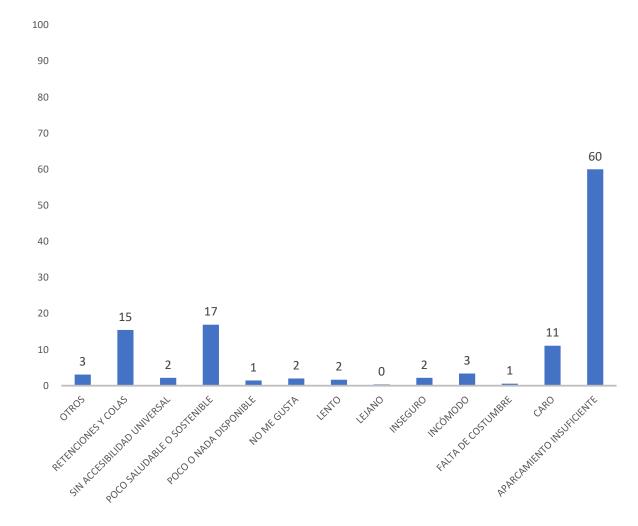
95

Fecha: 16-02-2022 12:55:33





El resto de las respuestas como, la apatía que les resulta conducir a alguno de los encuestados la incomodidad que supone y la poca accesibilidad son las siguientes opciones marcadas en igual medida (4,26%).



Gráfica 57. Desventajas de desplazarse en coche.

• COMENTARIO DE PRIMERAS OPINIONES PARA MEJORAR LOS DESPLAZAMIENTOS EN VEHÍCULO PRIVADO.

VEHÍCULO PRIVADO

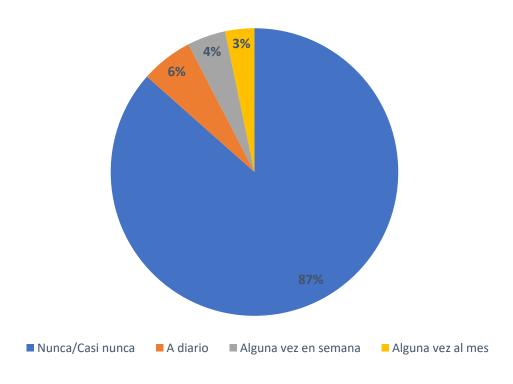
M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa

A la hora de preguntar por obtener aportaciones para mejorar los traslados en coche por el municipio, las respuestas son variopintas.

Un gran número de respuestas se centran en adecuar las zonas de aparcamiento en el municipio para poder estacionar el vehículo cerca del centro, y si hay que aparcar lejos haya seguridad a la hora de dejar el coche y de desplazarse en el municipio de manera segura. También se centran en la creación de más aparcamientos de los existentes. Zona para acceder a servicios y trámites bien ubicadas, que se pueda llegar fácil sin tener vehículos estacionados. Zona azul o donde se puedan realizar carga y descarga de forma rápida y cómoda. Aparcamiento para PMR bien ubicados, etc.

Y, por último, la mejora de aceras y el pavimento aunque la mayoría de los comentarios van enfocados a la solicitud de mayor número de aparcamientos, así como la amplitud de las aceras para tan poca aglomeración de personas caminando en ellas.

Éstas son, en general, algunas de las medidas tomadas en cuenta por las opiniones de las personas que han rellenado la encuesta, aun así, hay más, y tanto los matices (como calles en concreto o zonas bien ubicadas) como las propuestas minoritarias se han estudiado y evaluado para posibles propuestas que finalmente se han recogido en el tomo dos del presente documento.



Gráfica 58. Frecuencia de desplazamiento en moto.

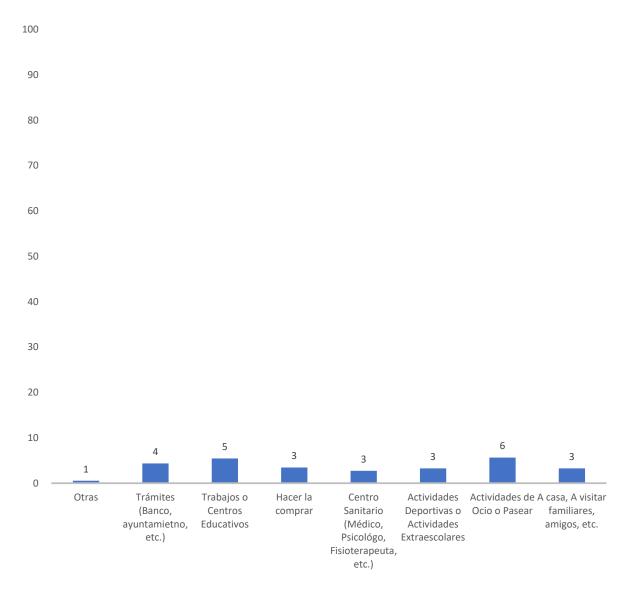
Firmado por:

96

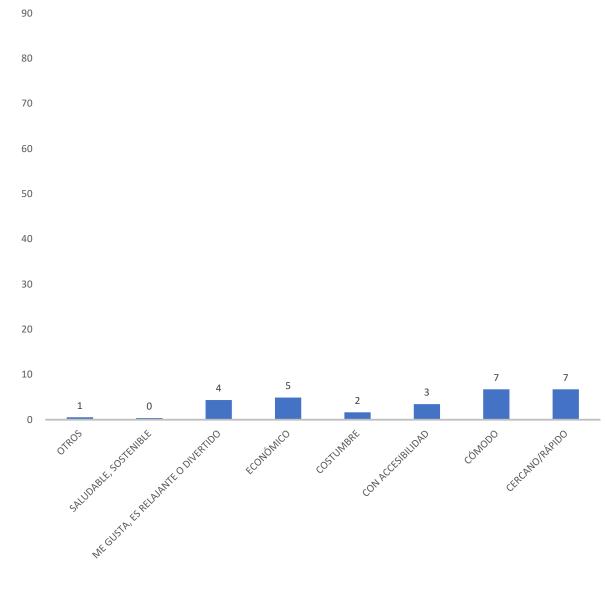


En lo relativo al uso de la moto, se ha observado cómo un (67.27%) de los encuestados no usa este medio de transporte, sin embargo, frente a este porcentaje elevado encontramos que tan sólo un (2,55%) de los encuestados la utiliza alguna vez al mes.

Además, de los encuestados solo 1 indicó que lo usaba para actividades de ocio y paseo.



Gráfica 59. Actividades cuando se usa la moto.



Gráfica 60. Ventajas de desplazarse en moto.

Si preguntamos sobre las ventajas que encuentran sus usuarios, aparecen como principales respuestas, con un 6.73% cada una de ellas, que es rápido o cercano, (6.73% también) es cómodo, (4.91%) económico y (4.36%) porque les gusta, les parece relajante o divertido.

97

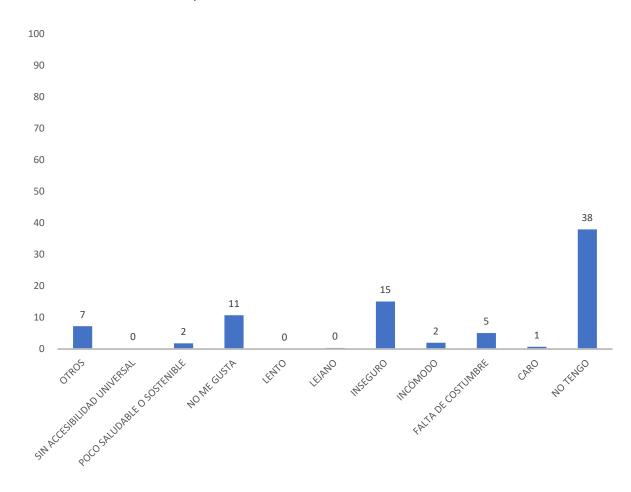
Fecha: 16-02-2022 12:55:33

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa

100



Al respecto, parece que la moto tiene dos tipos de usuarios, el que la usa de manera más lúdica, para relajarse o para divertirse, y otro que la usa de manera más práctica, por las ventajas funcionales que le ofrece este medio de transporte.



Gráfica 61. Desventajas de desplazarse en moto.

Como principal desventaja que ve la gente para usar la moto es que no son poseedoras de este vehículo 38.0%, seguido de que su práctica no les agrada (10.73%), o que les parece inseguras (15,09%).

El resto de las respuestas no han sido seleccionadas por los encuestados a excepción de que es incómoda (2.0%) o que no tiene accesibilidad universal (0.18%), es poco saludable y la falta de costumbre (todas con (1.22%). Resto de encuestados señalaron otros motivos como desventaja con (7.27%).

• COMENTARIO DE PRIMERAS OPINIONES PARA MEJORAR LOS DESPLAZAMIENTOS EN MOTO.

Las propuestas hacen hincapié en la importancia de que haya más y mejores aparcamientos para las motos, pues incentivaría su uso para los que hacen rutas moteras y se pararían más en el municipio. Además, se hace referencia al mal estado del adoquinado en el municipio para circular en moto por las calles principales. Así como, la mejora de la señalización.



Gráfica 62.Frecuancia uso del taxi.

Analizando la frecuencia de personas que usan el taxi como medio alternativo de transporte encontramos que, un (29.64%) de los encuestados no lo usan nunca y de manera muy aislada las personas declaran utilizar el servicio de taxi alguna vez al año (28.55%). Suponen valores de uso de este medio de transporte muy bajo.

Solo usan el taxi alguna vez al mes un (10.73%) de los encuestados. Nadie que completase la encuesta declaraba utilizar el taxi a diario o semanalmente.

98

Firmado por:

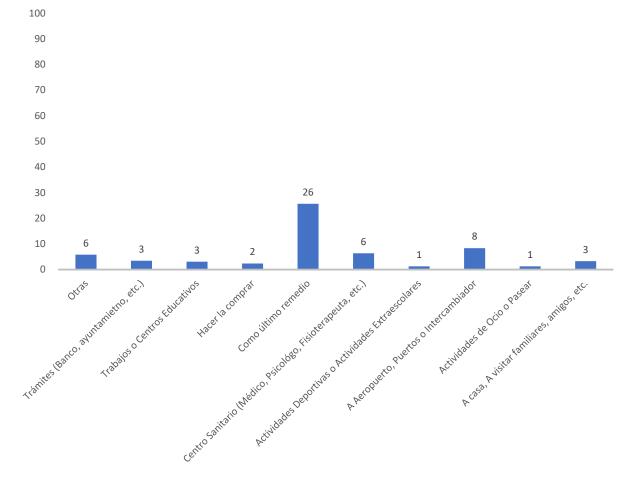




Para el caso de San Bartolomé de Tirajana en particular y en Canarias en general, el uso del taxi no está extendido como un medio de transporte cotidiano como puede ser en las grandes ciudades. En general es usado para casos concretos, pero, además, el índice de motorización tan elevado que hay en Canarias hace que un porcentaje elevado de la población tenga acceso a un vehículo propio. De ahí que podamos encontrar este tipo de representaciones con un uso tan escaso. Analicemos para qué suele la población usar el taxi.

Cuando se analizan las respuestas del uso que se le da al servicio de taxi la respuesta más común es acceder cuando no dispones otro medio de transporte, se usa como último remedio (25.64%), no tanto para realizar alguna actividad en concreto o, para desplazarse hasta el aeropuerto, puerto o intercambiador con el mismo porcentaje anterior.

La siguiente opción es para acercarse al centro sanitario (6.36%) y, a más distancia, se utiliza para ir a comprar (2.36%). En este aspecto es importante tener habilitados zonas o apeaderos en los centros sanitarios para que se puedan parar los taxis, vehículos sanitarios o personas con movilidad reducida.



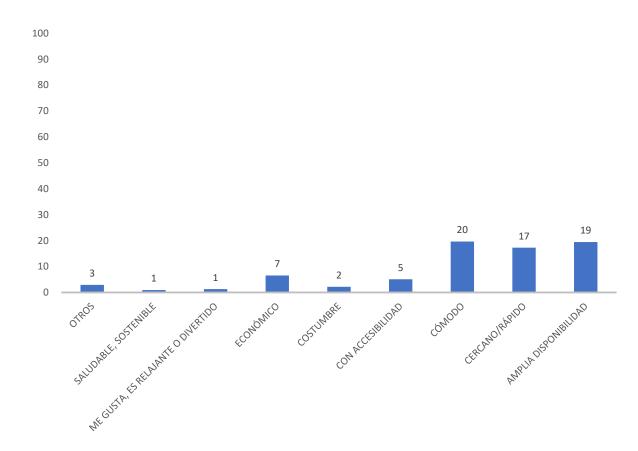
Gráfica 63. Actividades cuando se usa el taxi.

99

Fecha: 16-02-2022 12:55:33

Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/785857136C7CD2BB470085264533B039





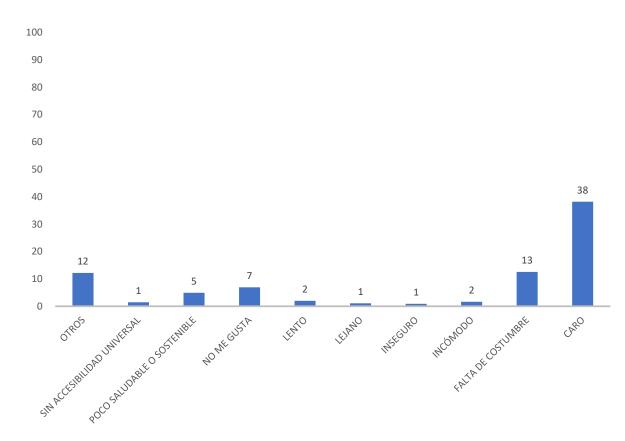
Gráfica 64. Ventajas de desplazarse en taxi.

Si se preguntan por las ventajas principales que encuentran a la hora de usar el taxi, hay una respuesta contundente en la que un (19.45%) de las personas han respondido que tiene amplia disponibilidad, pero también que es cómodo (19.64%). Por el contrario, poca gente valora la accesibilidad (5.09%), su precio (6.55%) o si es una manera más saludable y sostenible de desplazarse (0.91%).

Para acabar, ha habido incluso respuestas que no han obtenido votación, como el tomarlo por costumbre o que accedan a él porque les guste como medio de transporte.

Hablando ahora de las desventajas que se perciben del uso del taxi, la principal es el precio excesivo que se percibe del servicio (38.18%), seguido de otros factores con el mismo porcentaje. Con menor representación, un (12.55%) de los encuestados declara no lo utilizan por la falta de costumbre y, un dato menor pero no menos relevante, el poco agrado de las personas por este medio de transporte (6.91%).

Por otro lado, se puede destacar que poca gente lo percibe como un servicio inseguro, poco o nada disponible o saludable.



Gráfica 65. Desventajas de desplazarse en taxi.

COMENTARIO DE PRIMERAS OPINIONES PARA MEJORAR LOS DESPLAZAMIENTOS EN TAXI.

A la hora de proponer medidas al respecto, no hay tanta participación como en anteriores medios de transporte. La petición que más se repite en habilitar un servicio de taxis 24h. o al menos algunos días concretos en los que hay más probabilidad de desplazamientos nocturnos.

Por otro lado, en el municipio mejorar las condiciones de las paradas de taxis, con sombra y bien señalizadas. A demás de bajar los precios o adecuar los precios dependiendo el tipo de desplazamiento.

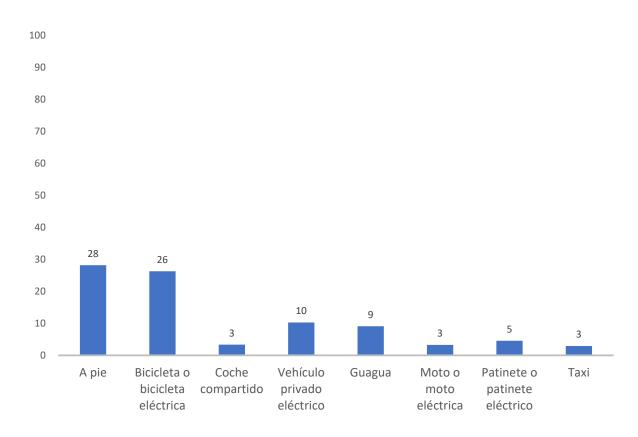
100

Firmado por:

Fecha: 16-02-2022 12:55:33







Gráfica 66. Preferencia de forma de desplazamiento sostenible.

Después de haber expuesto la frecuencia con la que los encuestados suelen desplazarse, se ha preguntado por la preferencia que tiene la ciudadanía a la hora de escoger un medio de transporte más sostenible. De manera general, la población del Municipio de San Bartolomé de Tirajana que ha rellenado la encuesta, si pudiese elegir una manera de realizar sus traslados de manera más sostenible, se decanta **por ir caminando con un 28,16% de las respuestas**. Esto significa que la adecuación y ensanche de las acercas, corredores peatonales entre poblaciones y peatonalización de alguna de las calles claves del municipio pueden ser buenos puntos de partidas para incentivar los trayectos a pie de manera cotidiana.

En este sentido, cuando se les preguntó qué acciones fomentarían que caminase más las respuestas se centraron en la necesidad de que los vehículos tengan el paso restringido en el centro del pueblo, con las calles bien adecuadas, peatonalizadas o con el pavimento en buen estado, que invite a caminar o a ir en bicicleta. Por otro lado, otro (26.25%) de la población también ven atractivo el uso de la **bicicleta o bicicleta eléctrica** para hacer esos trayectos cotidianos, que sumado al 2,17% de las

personas que preferirían desplazarse en **patinete o patinete eléctrico**, pueden ser esa masa de población potencial que podría usar calles con velocidad reducida, zonas 30, carriles ciclables, carriles bici o inclusive las calles peatonales. Incita por tanto al planteamiento de una red de trayectos seguros para los ciclistas y patinetes que conecten los diferentes barrios y núcleos poblacionales. Asimismo, la implantación de aparcamientos de bicicletas en puntos clave, supone también el primer paso para incentivar su uso.

Al respecto, la respuesta más común, que animaría su mayor uso sería habilitar un carril bici que proteja al usuario a la hora de circular. Además, varias respuestas se centraron en el atractivo que sería la conexión de toda la isla baja o varios de los barrios del municipio con una red de carriles bici.

Otras respuestas se centraron en la importancia de promover una cultura ciclista, donde poder disponer de aparcamientos para bicicletas delante de las paradas habituales y señales que recuerden al resto de vehículos la presencia de ciclistas.

El **transporte público**, resulta la opción más interesante para la población, que ya lo usa de manera cotidiana. que han seleccionado como primera opción el Transporte a la Demanda.

Ante esto, se destaca la necesidad de mejorar el servicio de guaguas actual e incluso evaluar implantar rutas internas que mejores el traslado de manera vertical en el municipio pueden ser buenas opciones. Podría plantearse el estudio de viabilidad para un transporte a la demanda.

Entre las propuestas para mejorar el uso del transporte público se habla de ganar conexión en la isla baja y entre los barrios del municipio. Aunque la mayoría de las respuestas van dirigidas a mejorar la frecuencia y horarios de las líneas actuales, abriendo su accesibilidad reduciendo el precio para trayectos relativamente cercanos.

Por otro lado, un 7.82% de la población está deseosa de realizar esa transición al **vehículo eléctrico**. Un sistema de ayudas y subvenciones para ello siempre es una idea atractiva, pero, además, la implantación de puntos de recarga en los centros atractores de los viajes o principales aparcamientos, puede incentivar y dar seguridad a aquellos vecinos todavía indecisos. De hecho, esa han sido la mayoría de las respuestas que proponían los usuarios que escogían el uso de vehículos eléctricos como su medio de transporte más sostenible preferente, comentando que lo más difícil es la adquisición de uno y tener un punto de carga.

101

Firmado por:



También resulta interesante, que la población entienda que organizándose para utilizar los vehículos existentes se pueden amortizar muchos de los viajes idénticos que varias personas realizan entre varios puntos. De igual manera, la población se plantaría utilizar de manera cotidiana el taxi como principal medio de transporte, si fuera a la demanda.

Es interesante ver que la distribución varía según el sexo del entrevistado, quedando patente que hay preferencia clara dependiendo del medio de transporte alternativo escogido. Si aislamos por sexo las respuestas, se expondría de la siguiente manera:

PREFERENCIA DE USO DE UN MEDIO DE TRANSPORTE MÁS SOSTENIBLE			
	HOMBRES	MUJERES	
1ª ELECCIÓN	Bicicleta o bicicleta eléctrica/Caminando	Caminando	
2ª ELECCIÓN	27,91%	31,86%	
3ª ELECCIÓN	Vehículo propio eléctrico	Bicicleta o bicicleta eléctrica / Guagua	
4ª ELECCIÓN	15,12%	22,12%	
5ª ELECCIÓN	Moto o moto eléctrica	Coche eléctrico	
6ª ELECCIÓN	8,14%	10,62%	

Gráfica 67. Preferencia de forma de desplazamiento sostenible.

Mientras que las mujeres prefieren desplazarse a pie principalmente, los hombres consideran desplazarse a pie tanto como ir en bicicleta. Por el contrario, las mujeres han escogido el uso de la bicicleta al mismo nivel que el uso de la guagua para sus desplazamientos, mientras que los hombres prefieren utilizar su vehículo privado eléctrico o la moto eléctrica antes que coger el transporte público o compartir coche.

En este sentido, parece que los hombres muestran menos aversión al riesgo y eligen desplazarse en bicicleta o bicicleta eléctrica, en moto o moto eléctrica o en patinete más que las mujeres, lo que no significa que muchas de ellas hayan elegido también dicha opción.

Como se observa en la siguiente tabla, si ordenáramos las preferencias por sexo los hombres y las mujeres hubieran elegido con un orden y una incidencia diferente cada una de las opciones, lo que supone que el sexo determina también la preferencia del uso de los medios de transporte, pero, además, sería interesante estudiar qué sentido y significado le dan los hombres y las mujeres cada manera de desplazarse.

Minibús eléctrico:

Al recoger este tipo de respuestas, se puede dar un primer paso a la hora de ofrecer soluciones por parte de la administración local. Por un lado, si los vecinos tienen interés en adquirir un vehículo eléctrico, se pueden facilitar el asesoramiento de que así sea y con rebajas de impuestos municipales, pero también, planteándose habilitar en los principales puntos de confluencia del municipio algunos puntos de recarga para automóviles de estas características. Éstas suponen varias medidas que luego se recogerán en varios de los Planes Sectoriales que se redactan en el Tomo 2 del Plan de Movilidad.

6.3. MESAS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

En los últimos años, se ha ido redundando cada vez más en la importancia que tiene la participación social a la hora de implantar de forma exitosa un Plan de Movilidad Urbana Sostenible. La mayoría de documentos y guías de elaboración de PMUS recalcan que herramientas de investigación cualitativa como las mesas y talleres de participación social, entre otras, son un instrumento imprescindible para la definición de actuaciones de manera efectiva.

Esta fase, por tanto, es paralela a la propuesta de las primeras actuaciones, donde después de un prediagnóstico, se inicia esta parte de diálogo y debate sobre los problemas y soluciones que se han ido identificando por parte del equipo redactor.

• ¿Qué es la investigación cualitativa?:

Si bien en el apartado anterior se presentaban los resultados de la encuesta, una herramienta de investigación social cuantitativa, en este apartado se presentan varias herramientas de investigación social cualitativas. Esta, supone una manera de recabar información complementaria e interactuar directamente con los agentes sociales involucrados en el proceso de elaboración del Plan de Movilidad. Para ello, se definirá de manera breve, qué es la investigación social cualitativa.

102

Firmado por:

Fecha: 16-02-2022 12:55:33





El objetivo principal de las técnicas de investigación cualitativa es acercarse al mundo de "ahí fuera", pero entendiendo, describiendo y algunas veces explicando fenómenos sociales "desde el interior" de varias maneras diferentes:

Analizando las experiencias de los individuos o de los grupos. Las experiencias se pueden relacionar con historias de vida biográficas o con prácticas (cuando algún actor cuenta su visión cotidianas o profesionales o se participa directamente en los eventos que se analizan, a través de la observación participante); pueden tratarse analizando el conocimiento cotidiano, informes e historias.

Analizando las interacciones y comunicaciones mientras se producen. Esto se puede basar en la observación o el registro de las prácticas de interacción y comunicación, y en el análisis de ese material (como puede ser una mesa de participación ciudadana a la hora de debatir un tema).

Analizando documentos (textos, imágenes, películas o música) o huellas similares de las experiencias o interacciones. Como sería el estudio de fuentes secundarias como actas de plenos o reuniones vecinales anteriores en los que se exponen problemas que afectan a esa zona desde hace tiempo.

Lo que estos enfoques tienen en común es que tratan de desgranar cómo las personas construyen el mundo a su alrededor, lo que hacen o lo que les sucede en términos que sean significativos y que ofrezcan una comprensión llena de riqueza. Las interacciones y los documentos se ven como formas de constituir procesos y artefactos sociales en colaboración (o en conflicto). Todos estos enfoques representan maneras de significar que se pueden reconstruir y analizar con métodos cualitativos diferentes que permiten al investigador desarrollar modelos, tipologías y teorías (más o menos generalizables) como formas de descripción y explicación de cuestiones sociales (o psicológicas).

Una representación que nos puede ayudar a comprender esto, sería la información que recabamos a través de una encuesta (recopilación de datos cuantitativos) de la que podemos crear un perfil común de los habitantes de una zona. Imaginemos que, gracias a esta herramienta, podemos dibujar un grupo de ciudadanos que coincide en que habita en hogares de cuatro individuos, con el mismo número de vehículos en el hogar, unos ingresos medios similares y un nivel de estudios idéntico. Supongamos que, esclarecemos que un (37,2%) de los hogares estudiados en un barrio de la localidad tienen estos rasgos. Poder definir un grupo con esta homogeneidad nos ayudará a implantar algunas medidas. Pero a través de un estudio con herramientas cualitativas podríamos saber por qué una familia que a priori puede agruparse a otras con un perfil muy similar tiene unas costumbres o problemáticas totalmente

diferentes, o porque unos priorizan la accesibilidad peatonal desde el centro del municipio hasta su casa y otros abogarán por hacer una circunvalación para ahorrarse 10 minutos de colas por las mañanas.

Qué técnicas se han utilizado. Las Mesas y Talleres de participación ciudadana y Mesas Sectoriales.

La principal herramienta que utilizamos para asegurar la participación social es la Mesa de Debate, también llamada Talleres de Debate, Talleres de Participación Ciudadana, Mesas de Trabajo o Mesas Redondas. Se trata de una técnica de investigación social que se basa en el debate de distintas perspectivas, que presenta cada uno de los participantes sobre un mismo tema. En este caso, varias de las temáticas que pueden componer la elaboración de algunos de los planes sectoriales específicos dentro del Plan de Movilidad.

La mesa supone un evento en el que se da a conocer el Plan de Movilidad. Es una manera de presentar a la ciudadanía y a determinados actores principalmente involucrados las medidas que se están diseñando, pero también es un momento que sirve al investigador social para observar, recoger datos y comprender los procesos que nos interesan mediante la interacción con sus protagonistas.

La preferencia de realizar una Mesa de debate o una mesa de trabajo específica puede variar de un municipio a otro dependiendo de las problemáticas que en él se encuentren. En municipios pequeños en ocasiones valdrá la pena hacer una mesa algo más genérica que permita la asistencia de un grupo más variopinto al no existir un gran número de asociaciones u organizaciones sociales con una sola temática.

Más adelante se presentarán varias de las mesas celebradas en este municipio, y con ellas se presentarán los objetivos que persigue la celebración de cada una de ellas.

Dichas mesas por lo general suelen tener un ámbito de actuación municipal y/o por barrios. Aunque en ocasiones son invitados actores que tienen presencia a nivel insular o provincial.

• Cómo se contacta con los convocados.

103





Para mesas sectoriales se convoca a través de correo electrónico o llamada telefónica si los datos de del participante son de dominio público. También el ayuntamiento suele poseer una base de contactos municipales, a los cuales, por la ley de protección de datos, han de ser convocados desde la propia área de participación ciudadana.

Para Mesas de participación ciudadana suelen ser convocadas contactando con las Asociaciones de Vecinos de los diferentes barrios a la vez u organizando por barrio y distrito por separado. Suele utilizarse cartelería para que esté presente en lugares concurridos, como centros de salud, oficina de empleo, paradas de guaguas, salas de espera de oficinas del ayuntamiento, bares, etc.

• Recursos que se necesitan e inicio de sesión.

Por norma general, el espacio en el que se desarrollan las Mesas de participación o sectoriales son cedidas por el Ayuntamiento, habitualmente algún salón de Plenos o salas de algún centro ciudadano, como ha sido el caso para este municipio.

Se suele buscar una sala amplia, que tenga una buena pantalla o proyector. El acceso a internet no es imprescindible, aunque es favorable, pues se puede consultar o buscar información que ayuda a solventar algunos debates. El equipo redactor dispone del ordenador con la presentación y documentos de apoyo.

Se busca que quepan en torno a 20 personas y que haya un espacio flexible, donde las sillas se puedan rodar para hacer un círculo o una mesa amplia donde todos los invitados puedan apoyarse, por si quieren tomar notas.



104

M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa

Firmado por:



La pantalla o el proyector, nos sirve para realizar una presentación que introduzca tanto los conceptos con los que vamos a trabajar, como para definir el objetivo que persigue un PMUS. Aquí, también se presentan los Planes Sectoriales que lo componen y las principales propuestas para el municipio.

En este tipo de convocatorias normalmente se inicia haciendo una presentación de 15 minutos aproximadamente, exponiendo qué es un Plan de Movilidad Urbana Sostenible y por qué se realiza. También, se explica en grandes rasgos, qué Planes Sectoriales contiene el propio documento y algunas de las medidas que se están estudiando para el municipio. Por un lado, para evaluar qué reacción tienen a las mismas y para provocar algún estímulo al debate. Además, haber presentado varios de los Planes Sectoriales que se trabajan, nos da pie a organizar el discurso entorno a ellos, buscando así que las personas que estén más interesadas o les afecte en particular uno de ellos, encuentre el momento de realizar su aportación.

Antes de empezar se realiza una pequeña introducción sobre el objeto del debate y se les pide a los distintos participantes que se presenten, diciendo su nombre y si vienen de alguna organización (asociación, ONG, empresa, centro educativo, AMPA, etc.) o en calidad vecino/a. El objetivo de presentarnos es humanizar el debate y sentar las bases de respeto mutuo.

También se suele contar con algún individuo que actúe de moderador del debate si fuese necesario para asegurar que todas las personas puedan dar su opinión y que todas las opiniones sean respetadas y tenidas en cuenta. En ocasiones, es importante dar un mínimo y un máximo de minutos por cada participante.

6.3.1. MESAS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y SECTORIAL.

MESA DE TRABAJO CON EL EQUIPO DE GOBIERNO DE SAN BARALOMÉ DE TIRAJANA 12.01.21

La reunión acometida el viernes 12 de febrero de 2021 fue llevada a cabo de manera telemática, debido a las restricciones impuestas para la contención del COVID-19. El contenido y la presencia del equipo de gobierno se detallan en la presente acta.

Dentro de la redacción del Plan de Movilidad, habrá reuniones periódicas con el equipo de gobierno (alcaldía y concejalía) del Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana con la intención de presentar la evolución que va sufriendo el propio documento a raíz de los resultados que se van obteniendo. En esta primera reunión formal con corporativos municipales, se mostrará el diagnóstico inicial efectuado hasta la fecha con la documentación a la que se ha tenido acceso.

El coloquio, de una duración aproximada de 2 horas, ha resultado muy funcional y clarificativo para poder esclarecer las líneas de trabajo y enfocar la elaboración del PMUS acorde a los planes y proyectos en los que el municipio está inmerso.

Los asistentes del grupo de gobierno han sido los siguientes:

- -Antonio F. Pérez Socorro- Concejal de Economía y Hacienda
- -José Ramón Villar Técnico Municipal
- -Orlando Cabrera Sosa Concejal de Movilidad Urbana E interurbana, Transporte, Señalización Vial y Parque Móvil.

Desde el equipo redactor de PMUS han asistido:

- -Alba Fernández Armas.
- -Cynthia Hernández.
- -Mesoramis Luis .
- -Miguel Peñate.

105

Firmado por:

M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa



TOMO 1. ANÁLISIS Y EVOLUCIÓN-SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA



- Anabel Guerra.



Fuente: Captura de pantalla de los asistentes a la reunión.

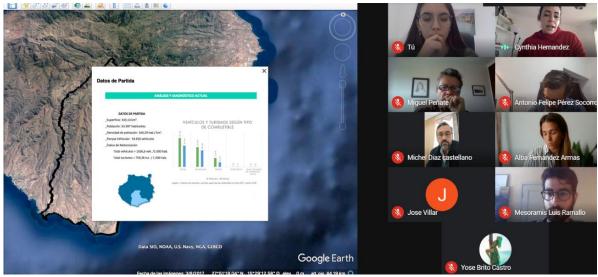
Dando comienzo a la reunión, Miguel Peñate, coordinador del equipo redactor de PMUS, presenta las exigencias a nivel legislativo que persigue el Plan de Movilidad Urbano Sostenible de San Bartolomé de Tirajana.

El Anteproyecto de Ley Canaria de Cambio Climático y Transición Energética, texto que supone, por encima de todo, un verdadero proceso de educación, formación y concienciación a toda la población sobre la verdad de la crisis ecológica y la necesidad de avanzar hacia un nuevo estilo de vida, así como hacia formas de producción y de consumo responsables, supone, también, asumir el cumplimiento de compromisos políticos reales y vinculantes, mucho más ambiciosos que los actuales, con la consiguiente asignación de recursos para hacer frente a esta crisis y transformar la amenaza en una oportunidad. Deduce, por lo tanto, pasar a la acción con el instrumento más potente del que podamos disponer: un texto legal, que con rango de Ley genera un conjunto de obligaciones y deberes de acción climática que supondrán un antes y un después en el compromiso de estas islas en la lucha contra el cambio climático.

Se destaca de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, la obligación de establecer una Zona de Bajas Emisiones que los municipios de más de 50.000 habitantes y en los territorios insulares, no más tarde de 2023.

Seguidamente, se menciona la documentación solicitada desde el equipo redactor de PMUS, aclarándose las dudas relativas a los siguientes documentos: "Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad de San Bartolomé de Tirajana (PMM)" y "Estudio Integral de Movilidad del Consorcio para la Rehabilitación Turística del Sur de Gran Canaria".

Después de estos incisos, Cynthia Hernández, Ingeniera del equipo redactor de PMUS, presenta las directrices fundamentales que sustentan a un PMUS.



Fuente: Captura de pantalla de la reunión.

Un **Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)** es una herramienta de gestión municipal para organizar de manera eficiente los distintos modos de transporte que se generan dentro de una ciudad, fomentando aquellos más respetuosos con el medio ambiente (a pie, en bici, transporte público) y racionalizando el uso del transporte motorizado, fomentando la descarbonización y la reducción de emisiones De Gases De Efecto Invernadero (GEI).

El plan será elaborado conjuntamente con la ciudadanía, mediante un cuidado proceso de participación, que como fin último, busca considerar las necesidades de movilidad que muestren, por un lado sectores que se ven afectados por dicha movilidad y por los cambios que se pretenden acometer, por ejemplo, la comunidad educativa, el sector empresarial, la comunidad taxista, las asociaciones de vecinos... y, por otro lado, todas aquellas personas que nos hagan llegar sus sugerencias a través de la realización de la encuesta de movilidad publicada.

106

Firmado por:





Las actuaciones que se irán proponiendo a posteriori, parten de un diagnóstico sobre el actual modelo de movilidad de las personas y mercancías, cuáles son las consecuencias de carácter social, económico y medioambiental de este modelo y cuáles son las necesidades de movilidad de la población. A partir de ahí se establecen las estrategias y líneas de actuación de las políticas municipales para logar una movilidad más sostenible.

En definitiva, un PMUS traduce en un plan de trabajo un relato general que la mayoría compartimos: devolver a las personas un protagonismo perdido debido a la irrupción masiva de los vehículos motorizados en las ciudades en las últimas décadas. De este modo un PMUS sirve para planificar una movilidad más eficiente y una ciudad más atractiva para vivir y visita, con una mayor calidad de vida en general.

Parte de este diagnóstico inicial anteriormente mencionado, consta de una serie de resultados obtenidos tras la colocación de aforadores en ciertos puntos estratégicos del municipio. Estos aparatos de medida son los siguientes:

- Aforador de vehículos
- Aforador de peatones
- Medidor de partículas: un dispositivo que mide los parámetros nocivos para la salud a tiempo real, principalmente, el dióxido de nitrógeno (NO2), el ozono (O3) y las partículas PM 2.5.
- Sonómetro.

Asimismo, los aforadores anteriormente mencionados comenzarán a rotar por el municipio de San Bartolomé de Tirajana después de Semana Santa, esperando con esto que la situación derivada de la crisis sanitaria mejore y, por lo tanto, los parámetros estudiados se asemejen más a la realidad cotidiana del municipio.

Concluyendo con los aspectos introductorios, se exponen los 16 planes sectoriales que componen un PMUS. Cada uno de ellos aborda un aspecto de la movilidad municipal, aunque realmente, las propuestas están interrelacionadas entre sí.

Así, por ejemplo, para poder implantar un carril bici se debe antes llevar a cabo otras actuaciones en la red viaria como la supresión de una línea de estacionamientos que, a su vez, no se podría llevar a

cabo sin una respuesta previa, es decir, sin garantizar una bolsa de estacionamientos que contengan aquellas plazas eliminadas de la vía.

Los planes sectoriales que estructuran el PMUS son los siguientes:

- PS1. Plan De Control, Ordenación Del Tráfico Y Estructura De La Red Viaria.
- PS2. Plan Sectorial De Gestión Y Regulación Del Estacionamiento.
- **PS3**. Plan Sectorial De potenciación Del Transporte Público.
- PS4. Plan Sectorial Movilidad Peatonal.
- **PS5**. Plan Sectorial De Movilidad Escolar.
- PS6. Plan Sectorial De Movilidad Ciclista.
- PS7. Plan Sectorial De Distribución De Mercancías.
- PS8. Plan Sectorial De Políticas Urbanísticas Y Espacio Ciudadano.
- PS9. Plan Sectorial De Mejoras De La Calidad Ambiental Y Ahorro Energético
- **PS10**. Plan Sectorial De Accesibilidad A Centros Atractores De Viaje.
- PS11. Plan Sectorial De Seguridad Vial.
- PS12. Plan Sectorial De Buenas Prácticas De Movilidad.
- **PS13**. Plan Sectorial De Oficina De Movilidad.
- PS14. Plan Sectorial De Recarga De Vehículos Eléctricos.
- PS15. Plan Sectorial Del Fomento Del Vehículo Eléctrico.
- **PS16**. Plan Sectorial Smart Mobility.

107

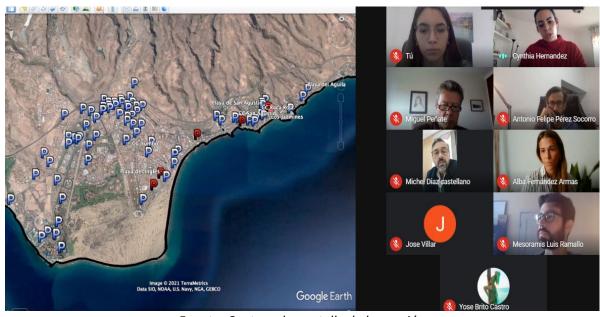
TOMO 1. ANÁLISIS Y EVOLUCIÓN-SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA



Sin más dilación, se recopila a posteriori la información extraída de esta reunión, recapitulada por los planes sectoriales comentados.

Al respecto del <u>Plan Sectorial 1</u>, las ingenieras del equipo de Electromovilidad Canarias, preguntan por el proyecto que abarca hasta el Beverly Park, que solo dispondrá de un carril para cada sentido de la circulación, sin estacionamientos a los lados.

Además, se aclara que, dentro de esta sección, los objetivos figados son los siguientes: optimizar los recorridos, estudiar el viario con el objetivo de aumentar las vías de un solo sentido, obteniendo así margen para llevar a cabo otras actuaciones, establecer Zonas 30, supermanzanas y tramos de plataforma única y estudiar las mejores opciones para su futura peatonalización.



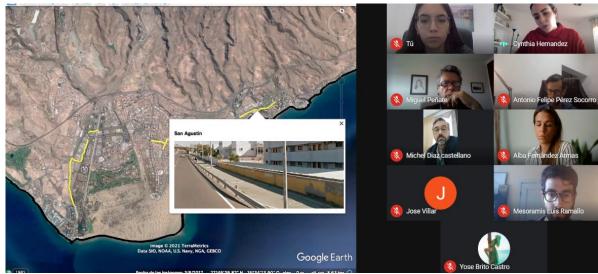
Fuente: Captura de pantalla de la reunión.

En lo vinculante al <u>Plan Sectorial 2</u>, se propondrán bolsas de estacionamiento por toda el área municipal. Los fines perseguidos con esta actuación serán, en primer lugar, mejorar la respuesta a la gran demanda de aparcamientos que acontece en verano y, en segundo lugar, dar margen de actuación sobre las vías, pudiendo eliminar líneas de estacionamientos en algunas de ellas.

Preferentemente, estas bolsas serán de carácter disuasorio, es decir, se ubicarán en las afueras de los núcleos más concurridos. Además, dichas áreas estarán conectadas a diferentes modalidades de movilidad blanda: senderos peatonales, itinerarios ciclistas y paradas de guaguas y de taxis. De esta

forma, se crearán intercambiadores modales equipados con paradas de transporte público con marquesinas, aparcabicis, punto de alquiler de bicicletas y bicicletas eléctricas, punto de recarga de bicicletas eléctricas y puntos de recarga para vehículos eléctricos.

También en relación con el Plan Sectorial 2: Red de Gestión y Regulación del Estacionamiento, se comenta la gran cantidad de bolsas de estacionamiento que se recogían en el PMM publicado. Estos proyectos eran bolsas de estacionamiento soterrados, sin embargo, no se tendrán en cuenta toda aquella información recabada de dicho documento, tal y como nos aclaran los técnicos municipales.



Fuente: Captura de pantalla de la reunión

Desde el Ayuntamiento, nos recalcan la problemática que acontece en la zona de San Agustín, especialmente en verano, hay muchos problemas con los estacionamientos, produciéndose el colapso de aceras y carreteras.

Abordando también el PS2, se aclaran algunas dudas acerca de la Zona de Estacionamientos Regulados (ZER). Actualmente solo hay en playa del inglés y se quiere ampliar, pero el contrato venció hace años. Ahora están viendo cómo ejecutar la nueva normativa con la intención de ampliar a todos los núcleos de la zona de la costa.

Nos pregunta el técnico municipal acerca de la temporalidad, ¿este proyecto comentado se tiene que hacer antes del PMUS, después o durante? Comentamos que seguimos en contacto en función de las propuestas que se vayan plasmando en el PMUS, ya que se pueden ver comprometidas la cantidad total de plazas de aparcamiento que hay en el viario. Nos comenta que según los plazos previstos

108





ambos documentos, PMUS y nueva regulación de la zona azul, se terminan a la vez, así que se trabajará de forma coordinada entre las propuestas del PMUS y dicha normativa.

Por su parte, tienen proyectadas las siguientes bolsas de estacionamientos:

-Trasera del Mercadona de El Tablero. Hay proyectado un aparcamiento subterráneo que se ejecutó, etc. pero de momento está parado el proyecto.

-Trasera CC Bellavista (San Fernando). Suelo municipal y se pretende crear un área de aparcamiento.

-Avd. de Gáldar y Alejandro del Castillo.

-En la Avd. de Gáldar hay una gran problemática de estacionamiento irregular que se ha visto incrementada en el último año. Es una calle que tendría que ser en su totalidad peatonal y se está viendo invadida por el vehículo constantemente. Los propios empleados del comercio estacionan su vehículo ahí durante todo el día.

Referente al PS3, <u>Plan Sectorial destinado al Transporte Público</u>, se pretende mejorar la infraestructura de las paradas de taxi y de guaguas, añadir iluminación alimentada por placas solares, analizar y optimizar los itinerarios existentes en caso de que fuese necesario y dar mayor cobertura a los barrios periféricos a los que la empresa de transporte insular no llega o no ofrece una respuesta con la asiduidad necesaria. Este servicio municipal obtiene el nombre de Transporte Municipal a la Demanda, una modalidad más flexible en términos de ruta y horario, principalmente con una mirada a mejorar la inclusión social en áreas difíciles de cubrir por el transporte público convencional. Se planifica de forma completamente orientada al usuario, a través de un aplicativo móvil y/o operador telefónico para aquellas personas, especialmente mayores, que no se desenvuelven con la digitalización.

Esto es de tal forma que no habrá servicio a no ser que exista una demanda previa del mismo.

Cabe añadir, que dicha actuación podría llevarse a cabo con la flota de taxistas del municipio (preferentemente vehículos eléctricos o híbridos, proporcionando ayudas para su tránsito) ampliando así sus servicios y, por lo tanto, dando mayor cobertura de trabajo.

Orlando interviene recalcando que las intervenciones en materia de transporte debieran considerar la labor de los taxistas, prestando especial interés para no quitarle funcionalidad a dichos trabajadores.

Para finalizar con este Plan Sectorial, cabe puntualizar que la mencionada propuesta de establecer un carril BUS/VAO no es aprobada por el Equipo de Gobierno, viéndose innecesaria en relación con el volumen de vehículos que transitan las vías de la zona turística del municipio.

Por último, Antonio Pérez nos comenta que han solicitado el documento de movilidad al Cabildo de GC para hacer un estudio y poder implantar un sistema propio de transporte público y que Global deje de hacer en su totalidad este servicio.

Al respecto del <u>Plan Sectorial 4</u> (Movilidad Peatonal), aunque en sintonía con otros planes sectoriales, se busca la mejora de la comunicación entre los barrios, estableciendo itinerarios peatonales seguros, el aumento de zonas destinadas para el transeúnte, es decir, incrementar la huella peatonal del municipio, la detección de puntos conflictivos con alto índice de accidentabilidad (para ello es crucial las mesas de participación con las autoridades del municipio) y la incorporación de elementos se seguridad vial (PS11).

Acerca del <u>Plan sectorial 5, de Movilidad Escolar</u>, se expone la idea de delimitar áreas escolares seguras, con lo que se promoverá el acceso a pie, en bici o en Transporte Público a los centros educativos.

Para posibilitar esto, se estudiará aquellas rutas más escogidas por las familias, dotándoles de todos los elementos de seguridad necesarios para que los padres y madres otorguen mayor autonomía a los menores del municipio para transitar por sus calles. Estas rutas estarán programadas para que el alumnado vaya junto a los diferentes centros (pediguagua).

Además, se propondrán "Kiss and Ride", que son unos apeaderos especiales con tiempo de parada limitado para que los tutores dejen a sus hijos en calles más próximas al centro y continúen su marcha, descongestionando así el tráfico y evitando estacionamientos y paradas incómodas, obstaculizadoras e indebidas.

En el <u>Plan Sectorial 6</u>, se destaca la inmediata necesidad de establecer una red de itinerarios ciclistas conectados entre sí (no necesariamente se menciona los carriles bici como única opción).

109

Firmado por:

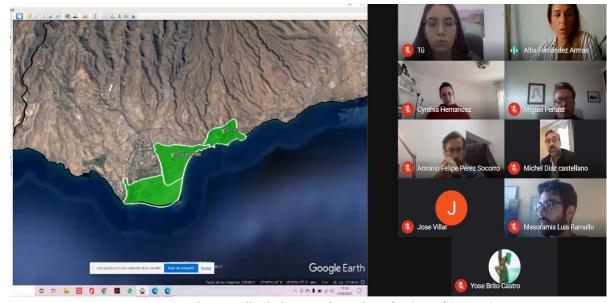
M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa





En la actualidad, la red de carriles bici no está conectada (únicamente hay tramos discontinuos y puntuales) lo que no provoca que los ciudadanos y visitantes no hagan uso de ella. Falta elementos de seguridad y sistema de estacionamientos de bicicletas a lo largo del recorrido. Existen tramos de carril bici en el municipio discontinuos y no funcionales, ya que los tramos finalizan sin más en puntos en los que el ciclista debe retroceder.

La línea de las actuaciones perseguidas en este plan sectorial de Movilidad Ciclistas pretenderá conectar todos los tramos con circuitos seguros que aseguren la accesibilidad con bicicleta a los principales núcleos más concurridos.



Fuente: Captura de pantalla de la reunión. Selección de imágenes de ZBE.

En el <u>PS9</u>, <u>Plan Sectorial De Mejoras De La Calidad Ambiental Y Ahorro Energético</u>, se pretende establecer una Zona de Bajas Emisiones (ZBE) que cubra toda el área turística, desde San Agustín hasta la Zona de Meloneras. En esta área se pretende poner diferentes puntos tractores como puntos de recarga de vehículos eléctricos, Transporte Público efectuado por minibuses eléctricos...

Por añadidura, este plan tendrá un balance energético y medioambiental y se harán cálculos de ahorros de emisiones con el procedimiento establecido por la IDEA.

En el <u>Plan Sectorial 14, de Recarga de Vehículos Eléctricos</u>, se propone ampliar la red de puntos de recarga proyectada ya en la actualidad, con ubicaciones estratégicas. Aunque esta red es abundante, la mayoría de los puntos de recarga de vehículos eléctricos son de uso privado de hoteles.



Fuente: Captura de pantalla de la reunión.

MESA DE PARTICIPACIÓN DEL SECTOR EDUCATIVO. TELEPRESENCIAL EL 28.04.21

Esta mesa convocada el día 28 de abril, pretende establecer los principios, líneas estratégicas y objetivos del transporte urbano del municipio de San Bartolomé de Tirajana, la reunión tuvo lugar de manera tele presencial a las 11:00h.

Asistentes:

- -Aránzazu Peña Perdomo
- -Sara Ruano Cercados Espino
- -Toñi Ruano Matorral
- -Alba Fernández Armas Ingeniera

110

Firmado por:

Fecha: 16-02-2022 12:55:33



M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa



- -Pedro Brito ingeniero
- -Miguel Peñate Director del pmus
- -Sergio Navarrete Arquitecto
- -Anabel Guerra
- -Mesoramis Luis Sociólogo



Fotografía propia

El objetivo de esta mesa telemática ha sido el de proporcionar un espacio de encuentro e intercambio de opiniones, donde se ha realizado un seguimiento del trabajo realizado por el equipo redactor del Plan de Movilidad Urbano Sostenible del municipio de San Bartolomé de Tirajana. En la charla se ha presentado, en primer lugar, un sumario detallado de los resultados obtenidos hasta la fecha de la encuesta de participación ciudadana y, en segundo lugar, a raíz de la evaluación trasmitida se han mencionado las principales actuaciones e iniciativas que se pretenden llevar a cabo.

Con la nueva Ley 7/2021 de cambio climático y transición energética, hay un control de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, energías renovables, con recursos como aceras anchas, conjunto de recargas para vehículos eléctricos, puntos de alquileres de bicicletas eléctricas y fotovoltaicas, con un sistema de control inteligente en la movilidad, en vista a elegir qué transporte

utilizar, como las bicicleta eléctricas, una guagua eléctrica o por una vía peatonal, o algún otro servicio público alternativo, mediante la app móvil de movilidad de cada municipio.

Por lo tanto, hay que contemplar en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) el conjunto de actuaciones que tienen como objetivo implantar formas de desplazamiento más sostenibles en el espacio urbano, la transición ecológica y los medios digitales (están contemplados en el PMUS). Es decir, el entorno donde nos movemos a raíz de la aparición de la nueva Ley de cambio climático. Tener en cuenta que hay una parte importante en la creación de bajas emisiones, según el BOE, donde se está negociando estas cuestiones.

Dentro del conjunto de propuestas las cuales nos han servido para actuar vemos algunos ejemplos, aforadores y sonómetros de medidas en distintas calles, controlar el número de vehículos, controlar el número de personas en peatones, no superar los umbrales determinados, permitir el uso de la calle sólo a vecinos (vehículos en garaje), medidor de calidad del aire, medidor de partículas...

Dentro del Plan Sectorial de la Movilidad Escolar de este documento, de este Plan de Movilidad urbana sostenible, se sabe que la movilidad cotidiana de Canarias es el uso del vehículo privado y está en aumento. Esto está produciendo continuamente conflictos entre la calidad de vida y la movilidad. El excesivo uso que le damos al vehículo privado en cuanto a desplazamientos que se podrían hacer con otros medios de transporte. En estos desplazamientos con gestiones que vemos continuamente en los entornos urbanos, ruido y deterioro ambiental y social y de las personas que convivimos en ella.

A partir de ahí, resulta la creación de esta herramienta de este plan, de este documento. Que recoge un conjunto de propuestas, que tendrán como objetivo alcanzar un equilibrio entre los medios de transporte que existen hoy en día. La forma de los desplazamientos que utilizaremos en estas propuestas serán sobre todo el caminar, fomentar el uso de la bicicleta y darle un impulso .al transporte público.

Una de las propuestas que estarán incluidas en a nivel general en este documento, es una red de itinerarios de carriles bici y una red urbana de transporte público, ya que San Bartolomé de Tirajana es un municipio que tiene más de 50000 habitantes y debería de tener. Un Itinerario de transporte urbanos para su uso. Aquellos sitios en los que la Global no llega o no tiene suficiente frecuencia.

111





Mejorar la accesibilidad de aquellas calles que no necesiten ampliaciones de acera, y peatonalizaciones.

Como se ha ido comentando los objetivos fundamentales de este plan, es reducir los índices de motorización, reducir las emisiones contaminantes. Con ello reducimos también la siniestralidad viaria. Y defendemos un poquito el medio ambiente que además tiene que estar ligado a la cohesión social y que todos los ciudadanos estemos de acuerdo.

Las fases temporales de la elaboración de este documento constarán de 2 de 2 partes. La primera parte, que es la que en la que estamos nos encontramos ahora, será un análisis y un diagnóstico.

De lo que es la movilidad y la situación del municipio. Esto se hace mediante trabajos de campo, realización de inventarios, caracterización de las calles y de las vías y de los entornos urbanos.

Como en este caso, queremos que el plan sectorial de la movilidad escolar se realice una caracterización del entorno urbano y del entorno de los colegios. Y también análisis sociológicos y demográficos y conteo. Y, Por otra parte, tenemos que la fase dos, que se tratará de la implantación, donde habrá diferentes escenarios de movilidad en cada una de cada 1 de los planes sectoriales.

Para la recopilación de esta información, estamos realizando encuestas Se da a conocer y se explica.



En cuanto al vehículo privado, realizaremos el aforo de tráfico con un medidor de tráfico que nos facilitará cuántos coches pasan por determinadas determinados puntos. Y también a foro de peatones. También realizaremos inventarios de la existencia de aceras de vías ciclistas, si las hay. Y en cuanto al transporte público, analizaremos su recorrido, la ubicación de las paradas, la cobertura que tiene este transporte público existe en San Bartolomé y la demanda que hay hoy en día.

El Plan de Movilidad urbana sostenible se va a componer de 16 en planes sectoriales.

El Plan Sectorial de la Movilidad Escolar, estamos aun estudiando cómo se mueven los escolares en el municipio.

¿Hay más cantidad de movimientos en coche o caminando?

Sabemos que en el municipio de San Bartolomé de Tirajana hay muchos núcleos que se encuentran muy alejados y debido a la orografía, está claro que tendrán que acceder en coche, o en transporte

112

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa

Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 785857136C7CD2BB470085264533B039





público o privad, si lo tiene el colegio, transporte escolar. Hay otros desplazamientos que podrían hacerse a pie.

Desde hace años, la inseguridad que ha provocado la cantidad y afluencia de vehículos ha llevado a que los padres lleven siempre a los niños al colegio en coche.

Entonces, lo que queremos en este plan sectorial es dar unas pautas.

Y unos ejemplos de caminos escolares, para poder llegar este objetivo, que será implantar en una ruta de camino escolar seguro. ¿Qué es un camino escolar seguro?, básicamente es una vía de circulación preferente elegida entre los recorridos más utilizados por los alumnos.

Esto provoca una experiencia de autonomía y que el alumno esté en contacto directo con su entorno cotidiano ya que se ha perdido debido a lo que se acaba de decir sobre la inseguridad que existe hoy en día. Esta forma de desplazamiento del Colegio será sobre todo andando, en bicicleta o incluso en patinetas eléctricas.

Para ello va a ser necesario la participación familiar, y romper con esta inseguridad que se ha comentado, con la colaboración del Ayuntamiento de las escuelas, y la colaboración de la DGT y la policía.

En este plan sectorial, como he dicho, habrá unas pautas, pero la decisión final la tendrá el Ayuntamiento y el propio centro escolar.

Un pequeño resumen de estas pautas a seguir, En primer lugar, debería de haber una concienciación de la comunidad escolar sobre la necesidad de cambiar ciertos hábitos. Esto se hará mediante reuniones con las asociaciones de padres y profesores.

Y se realizará un estudio de la ubicación de los domicilios de los niños para trazar al menos 4 rutas seguras, puede ser una de ellas, podría ser en bici.

PROPUESTAS: Este estudio de la ubicación de los domicilios se podría realizar haciendo una pequeña actividad en las clases, como dándole a los niños una pequeña encuesta para ver de dónde vienen, y como se mueven al colegio Después, una segunda fase donde se elegirá esta ruta escolar y se analizará la seguridad de este itinerario para mejorar la seguridad si hiciera falta.

Se propondrá la ubicación de ciertos puntos de encuentro para recoger a esos niños, es decir, el familiar o tutor legal llevará a acompañar al niño a este punto de encuentro y en este punto de encuentro habrá un monitor que estará preparado para ello y acompañarles a seguir la ruta de manera segura. Se preparará diversos materiales como ejemplo, pegatinas, chalecos, gorras, camisetas y

banderolas y pintadas en las aceras. Además, se hará un control de un registro de la llegada de estos niños al centro escolar. También se podría crear una lista de correos electrónicos para la familia incorporando la información específica sobre ese camino escolar. Por último, se presenta el proyecto a las entidades de los barrios, comercios, administraciones, para que todos sean conscientes de que habrá una ruta escolar diarias y todos estemos con vigilantes de esa ruta y una promoción y difusión en los medios de comunicación. Podemos ver aquí un ejemplo de lo que hemos estado viendo en el municipio de San Bartolomé de Tirajana. En cuanto al Colegio de Aldea blanca, se podría trazar esta ruta escolar. Lo podemos ver en el Colegio de Castillo del Romeral. Y también en el Colegio de tableros vemos posible este esta ruta escolar.

Colegios, por ejemplo, como Cercado de Espino, que ahora si quieren mejorar las aceras lo que hemos visto es que el acceso al colegio es que es de difícil acceso e ir caminando un poco inseguro. Buscar alternativa Se propone añadir 30 peatones a las zonas escolares porque, a veces incluso ni siquiera hay pasos de peatones Si existe instrucción del vehículo privado o estacionamiento indebido en doble fila o en líneas amarillas, y si la carretera de acceso al centro está muy transitada o si incluso hay cercanía de Parada de guagua. Con todo esto, se hará una conclusión y llegaremos a algunos tipos de propuestas según el centro que sea. Dentro de estas propuestas implementaremos, las 30 cercanas a los centros. Incorporaremos también propuestas de pasos de peatones elevados, y con colores. Aparcamientos para bicicletas de los colegios para aquellos niños que quieran acceder al colegio en bici, rebajes o ampliaciones de acera, y también renovación de las señales. Por último, se compartir un video como ejemplo, el Ayuntamiento de Adeje, que es él, es en el Sur de Tenerife.

Queremos ver con mayor profundidad los ejemplos para ver qué podemos hacer con los colegios y las zonas de esos caminos escolares

113





Propuestas Sector Educativo:

Comienzan diciendo que no están de acuerdo con todas las propuestas.

Comunican que las Líneas de transporte que cogen de la presa de Soria, hasta el pinillo del camping Tienen que tener en cuenta que son los municipios distintos.

Ven complicado hacer el camino en Cercados Espinos, el camino escolar nos hemos fijado que no hay aceras y está claro que casi todos acceden en vehículo privado.

Los pocos que vienen caminando, que son muy pocos, vienen en condiciones sudorosas porque no hay zonas con sombra. Vemos difícil que la Guardia municipal, policía local. Ya que a este centro no acude nunca, hace falta la presencia del cuerpo de seguridad, y de la policía también.

En algún momento en este Plan de Movilidad, contempla por ejemplo la problemática de las Iluvias ya que tenemos problemas con esto porque somos pueblos que el acceso a los centros escolares en barrancos y se corta el paso cuando tenemos la Iluvia, Tenemos problemas de movilidad porque hay zonas que no te puedes mover Nosotros mismos estamos en Barranco, lo que nosotros somos la estamos en los extremos de principio y nos quedamos incomunicados. Que surjan fenómenos adversos y no saber cómo actuar.

Mejorar el acceso además tener en cuenta las condiciones meteorológicas como puede ser la lluvia.

Ana insiste en el cercado Espino, porque los pueblos se quedan incomunicados por acceso de las carreteras, en la mayoría de los padres intentan cruzar el barranco en situaciones de riesgo.

El movimiento es consecuencias particulares del entorno, entonces lo que piden es que se tenga en cuenta a la hora de decretar la alarma o algo para establecer esas situaciones

Hay un caso, Para llegar al centro escolar un alumno camina por un camino de invernadero.

¿Cuál es su colegio? El matorral, no hay forma de cambiarlo lo del invernadero, no hay aceras, no hay nada. Y tiene transporte escolar gracias a que tengo transporte escolar.

El baño, no tengo, los niños vienen caminando por la carretera con los camiones de los invernaderos cuando vienen a actividades extra escolares. No hay guardias nunca, también brilla por su ausencia en mi colegio. Los padres tienen que el que no tiene coche tiene que caminar 3 km hasta la carretera general. El Colegio está como a 3 km de la carretera en general y el que no tiene coche tiene que salir caminando por eso y de día y de noche. Llevamos años intentando que el Ayuntamiento ponga alumbrado público, por lo menos en la carretera, porque la gente que viene de noche viene con la luz del móvil. Un camino de invernadero por la noche, cuando oscurece.

En el colegio está mal señalizada la entrada al Colegio, todo el mundo acaba en la cárcel. Porque las indicaciones son erróneas

¿Y cuántos alumnos tiene el matorral, Antonio?

Tengo 26, en mi colegio, pero aparte entra todos los días el transporte del Pancho guerra., por ejemplo, tampoco viene los policías nacionales para controlar el tráfico, mala gestión.

Aránzazu, comenta que el pueblo entra por el lateral, y hay mucho tráfico. El tema con la pandemia, lo que más sufrido en los centros abiertos es que hemos tenido que dar acceso a todas las puertas que hemos tenido.

¿En qué ha provocado eso? Que la movilidad no sea la misma, porque los más pequeños, entran por la puerta de atrás, lo el otro grupo de otras edades entra por un lateral, a raíz de la pandemia, también nos ha supuesto a los centros un cambio a la hora de organizarnos. A demás, nosotros nunca hemos contado con policías en la puerta.

Sería ideal el trabajar en una conciencia de una movilidad más sostenible y segura. Queremos mejorar una educación en movilidad en lo que conlleve a San Bartolomé de Tirajana,

¿Porque es un problema que estamos teniendo los centros con el momento de pandemia? Ahora mismo la guerra es para que los padres, porque hemos cortado la calle y así nadie coge ni a un niño en la salida del colegio, sino más adelante.

Además, habría que explicarles a los alumnos que tienen que estar en el centro y respetar un poco el entorno alrededor de los centros también. Inculcarles la sostenibilidad.

114

Firmado por:

M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa



Que con su buena voluntad hacer que tengamos un curso, pero un curso, cambiando la educación vial. La global, al ser un transporte público interurbano, pues los trayectos que hace van siempre por vías que se gestionan por el Cabildo, entonces son como no llega tanto a núcleos urbanos, están tan escuetos y, además su frecuencia es un poco baja en algunas líneas sobre todas las que van a las medianías y a las cumbres sale una cada 3 horas o a lo mejor 1 al 10.

En este documento vamos a proponer una línea urbana, por supuesto, de transporte público y, además, si fuera posible, que fuera con guagua híbrida sostenibles.

Estas reuniones son importantes para también tener el apoyo, sobre todo de la ciudadanía, pero de los centros educativos del municipio.

El Ayuntamiento de San Bartolomé, se preocupa de lo que es el centro de San Fernando y el tablero, los extremos, no tiene prácticamente abandonado, es algo que preocupa a los centros escolares fuera de esos núcleos

MESA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA SECTOR TRANSPORTE - GLOBAL

La reunión tuvo lugar el día 28 de junio de 2021 a las 12:00 am, para explicar al sector de global el PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE San Bartolomé de Tirajana.

Asistentes:

- -OLEGARIO GONZÁLEZ PEÑA.
- -SAULO CASTRO GONZALEZ.
- -JAVIER CRISTINO DIAZ QUINTANA.
- -RITA HERNANDEZ.
- -ALBA FERNANDEZ ARMAS.
- -EVALUNA ROMERO.

Para comenzar la reunión se puso a los participantes en contexto con una justificación del pmus, PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE de SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA, donde intentamos con este

documento fomentar la sostenibilidad y ser más amigables con el medio ambiente, cambiando nuestra manera de movernos en nuestro municipio, fomentando:

- -Caminar
- -Bicicleta
- -Transporte público

16 PLANES SECTORIALES (se explican)

Encuestas (observación de datos)

Colocación de los aforadores (diversos)

PROPUESTA:

Añadir en el pmus cambios en paradas de bus zona PMR

Son empresas privada y tienen la concesión de servicio público

En la línea 73 es municipal dentro de San Bartolomé San Agustín hasta el tablero, uno dos tres núcleos, concesión antigua en el año 1973

La concesión dura hasta 2027 (kmz)

Proponer a taxistas eléctricos de 9 plazas donde una guagua pueda ir - bono precio cerrado. Ayto. pagaría una concesión

Beneficios 6% Global - aunque la guagua vacía

Ruta 18 desde Playa del inglés a tejada - taxi compartido

Parte del Salobre demanda que hay muy poca actividad de global, vecinos demandan, más frecuencia horaria

El Matorral pide más fluidez

La Loma

Solo 18 y 34 en Las Cumbres

115

Firmado por:





Se puede proponer lanzadera y taxi a demanda

Propuestas a global

Microbús eléctrico



Dirección las palmas no hay tanto problema

Intercambiadores existen dos

> Necesitan una cochera de 7.000 metros cuadrados para sus vehículos al lado del centro de salud

San Fernando - Gran problema de aparcamiento debido a que los edificios no tienen parking.

MESA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA SECTOR TRANSPORTE – TAXISTAS

La Mesa de Participación con el sector transporte del municipio de San Bartolomé de Tirajana, se celebró el día 5 de julio de 2021 en el Cooperativa del sector taxi. El contenido y la presencia se detallan en la presente acta.

Esta reunión ha sido organizada por el equipo redactor del PMUS. A través de ella, se pretende presentar los primeros resultados del análisis a los taxistas del Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana.

Estos datos han servido como punto de partida para conocer los deseos, sugerencias, aportaciones y demandas municipales en materia de movilidad sostenible. Como resultado se ha obtenido una mesa muy prolífica y eficiente, de la que se ha extraído numerosa información útil para profundizar y perfeccionar las propuestas que componen los 16 planes sectoriales abordados.

La mesa convocada pretende establecer los principios, líneas estratégicas y objetivos del transporte urbano del municipio de San Bartolomé de Tirajana, y entre ellos, integrar las políticas de transporte sostenible en la ordenación territorial, concienciar al sector para que consideren las medidas propuestas como un bien social, mejorar la coordinación y cooperación con el Ayuntamiento y otras entidades locales del área de influencia y conseguir también la cooperación con los agentes sociales, económicos y asociaciones de usuarios.

Como instrumento que permita conseguir dichos fines, se ha propuesto esta Mesa con el sector del taxi del municipio de San Bartolomé de Tirajana, como órgano de participación en el que los agentes más representativos de la comunidad taxista plantean las problemáticas de la movilidad y analizan y sugieren iniciativas para solventarlas, pudiendo así dar respuesta a través del presente PMUS que aspira a alcanzar la máxima eficacia en el desarrollo de las actuaciones.

La composición de la reunión recoge la representación de tres taxistas del municipio, y el equipo del pmus. Los asistentes al pleno se detallan a continuación:

- -Cristóbal Suarez Cruz. Vocal Vicepresidente de Socomtaxi
- -Raimundo Vega. Presidente de Cooperativa San Martín taxi
- -Pedro Quintana Pérez. Tesorero de la compañía de taxi
- -Alba Fernández. Ingeniera Civil del PMUS

Firmado por:

116

M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa

Fecha: 16-02-2022 12:55:33



Avenida franco petición parada





-Eva Luna Romero González. Socióloga responsable redactor del Pmus.

Para dar inicio al coloquio, Alba expone los principios fundamentales que persigue el Plan de Movilidad Urbano Sostenible del municipio de San Bartolomé de Tirajana.

Se exponen las medidas fundamentales que orientan las directrices de actuación de los 16 planes sectoriales que componen un PMUS, teniendo en cuenta que habitualmente son 16 planes sectoriales más el recientemente añadido Plan de actuación frente al Covid-19.

A medida que se presentan las diferentes líneas de actuación que se han planteado hasta el momento en el municipio de San Bartolomé de Tirajana, se relacionan los cambios con los beneficios que podrían recaer sobre el sector reunido.

Antaño quedan los planes de movilidad cuya finalidad era la de proyectar carreteras, facilitar el acceso con coche a todos los puntos de la ciudad y crear aparcamientos. Actualmente, los objetivos de un Plan de Movilidad se han polarizado radicalmente, ahora se buscan aquellas medidas que descongestionan las ciudades de coches, eliminen vías motorizadas, supriman aparcamientos de las vías de los núcleos más concurridos y crear mayores y mejores espacios para los ciudadanos.

Después de estos incisos, Alba comenta que nos encontramos en la fase 1 del documento, análisis y diagnóstico, el trabajo de campo, estamos haciendo inventario, análisis y conteo, por ejemplo, en la Calle Italia, tenemos colocados con el ayuntamiento unos aforadores de vehículos, contador de peatones y un sonómetro. También se han colocado en la Avenida de Tirajana y en la Avenida de Galdar.

Plan Sectorial 1. Plan Sectorial de Control, Ordenación del Tráfico y Estructura de la Red Viaria

Se continúa con las propuestas de Alba, (KMZ - San Bartolomé de Tirajana), con el objetivo de proyectar zona de bajas emisiones en San Bartolomé de Tirajana, comenzando por las zonas restringidas a vehículos ampliando las aceras, poniendo puntos de cargas para coches eléctricos, puntos de alquiler de bicicletas eléctricas...etc.

Regular los puntos urbanos, y regular el transporte interurbano. Cristóbal nos comenta como primera problemática que no haya una regulación de los puntos interurbanos con el transporte público, con una logística de servicios públicos, yendo a la raíz del problema, no se tiene un buen servicio público

interurbano en el municipio, creen que, al modificar y gestionar esa parte, se aliviaría las carreteras de muchos vehículos privados. Dar el servicio de un transporte adaptado y necesario interurbano.

Aunque el servicio Global funciona bastante bien, este transporte interurbano que sugieren los taxistas, tendría que estar dentro de un Plan Insular de Ordenación.

Cambiar el chip de la sociedad y poco a poco ir fomentando e inculcando una movilidad más sostenible.

Propuesta de Alba, en relación con las paradas de guaguas de la entrada de San Fernando, replantear y mover las paradas hacia adelante y evitamos que el transporte público obstaculice el tráfico. Promoviendo moverse de una manera más cómoda y sostenible.

Plan sectorial 3. Potenciación del Transporte Público

Raimundo nos comenta respecto al transporte público que los taxistas tienen una buena gestión y control del número de taxis y horario en el municipio a raíz de la pandemia, ofreciendo sus servicios en un horario establecido y hablado entre todos los taxistas. Que haya un equilibrio entre los distintos transportes públicos del municipio. Además, otra problemática que ellos ven, Global de alguna manera, se ha hecho con el transporte público en el municipio algo descontrolada, si se controlara habría menos contaminación y menos tránsito de las guaguas. Toda la zona del casco urbano tendría una mejor movilidad, que los coches particulares no pudieran rodar por el casco urbano, hay una mala organización, global lo hace a su manera, sin compañerismo. En el transporte urbano, se quiere proponer, guagua hibridas o eléctricas de unas 16 plazas.

Instalar un transporte de taxis a demanda, donde no llega el transporte interurbano, nos han comentado que por ejemplo en municipio como el salobre o san Fernando en Instituto Amurga, estos tres núcleos si hay mucha demanda poner un transporte de taxi a la demanda compartido con un horario, recorrido y precio fijado.

Radiotaxi, Socomtaxi, puedes pedir el taxi a la carta, funciona bastante bien no suelen haber problemas. Tienen una Central de taxis, con una buena posición de rango en tecnología y buena funcionalidad. A nivel Nacional se utiliza otras apps. También, tienen una serie de servicios para personas con movilidad reducida, o adaptado para mujeres embarazadas o carritos de bebes o silla de bebes, sillas para minusválidos, etc. Tienen taxis hídricos, alrededor de 356 coches hídricos y

117





furgones para el servicio de transporte público. Además, se han asociado las cooperativas desde Telde hasta San Bartolomé, servicios contratados por app, por teléfono, tienen una buena organización. Gracias a esta asociación, Cualquier taxi tiene un anexo, donde está conectado al alfa 6 y desde la central se manda la información de los coches que están en diferentes paradas, y así tu como taxista podemos verte de una manera más efectiva, sin perder el tiempo, no están dando vueltas por el municipio y menos contaminación en los servicios.

Plan Sectorial 4. Movilidad Peatonal

Acondicionar las carreteras que tienen guarda muertos, hay que quitar y cambiar la altura de ellos, comentan los taxistas que les ocasiona sobresaltos innecesarios que dañan el coche, dolores de espalda de los taxistas y buscar una forma de regular la estructura del guarda muertos, hay en sitios donde tienen mucha altura y obstaculizan y dañan el coche y te quita seguridad a la hora de manejar el coche.

Plan Sectorial 5. Movilidad Escolar

Zona del instituto Amurga, mejorar las aceras, y acondicionar alguna zona para la descarga de personas, ya que obstaculizan la zona los coches particulares aparcando en la acera y en zonas donde no se puede estacionar.

Existe un servicio de taxi para niños con discapacidad y movilidad reducida ya Regulado.

Plan de Movilidad 6. Plan Sectorial de Movilidad Ciclista

Mejorar los carriles bici en el municipio, y conectar los municipios.

Líneas verdes carriles ya existentes (KMZ)

Añadir un carril bici en San Fernando

Plan Sectorial 7. Distribución de Mercancías

Para iniciar la evaluación y, posteriormente, el análisis de las propuestas, el equipo redactor de PMUS solicita tener acceso a un inventario de cargas y descargas ubicadas en el municipio. Con esta información se pretende realizar propuestas específicas encaminadas a solventar la problemática evaluada.

No obstante, la implantación del Reparto de Última Milla será una de las propuestas abordadas.

El reparto de Última Milla es una medida que evita el acceso del camión de combustión de distribución de mercancías al centro urbano, de esta forma, quedarían estacionados en las periferias del municipio. Desde el estacionamiento periférico a los comercios, el reparto se efectuará con un vehículo más pequeño y sostenible, por ejemplo, furgonetas eléctricas, bicicletas eléctricas acondicionadas para transportar mercancías...

Plan Sectorial 10 Accesibilidad a Centros Atractores de Viaje

Las medidas acontecidas en el PS10 son fruto de un análisis de accesibilidad que se lleva a cabo a través de la encuesta de infraestructuras y equipamiento del ministerio.

No obstante, solucionar los adoquines levantados que se encuentran en las vías del casco es una reiterada petición que se ha recogido del apartado de observaciones.

Plan Sectorial 11. Seguridad Vial

Bajada de playa del inglés y la bajada a la playa de San Agustín, desde el centro comercial hacia la clínica roca pasan muchos coches y transporte público, mejorar la carretera y las aceras porque están levantadas. Pusieron adoquines que están sueltos y al pasar las guaguas saltan hacia los coches que están detrás. Los adoquines hacen que los coches hagan más ruido. No fue una buena solución para fomentar la reducción de velocidad de la zona.

Plan Sectorial 12. Buenas Prácticas de Movilidad

El equipo redactor de PMUS propone la realización de talleres y campañas de concienciación ciudadana para promover las nuevas prácticas de movilidad sostenible en el municipio.

Vehículos híbridos y dar más logística y adaptarse a la situación personal de las personas

Plan Sectorial 13. Oficinas de Movilidad

Se propone la creación de una oficina de movilidad dentro del ayuntamiento para solventar la problemática que devenga de la movilidad interurbana y liberar otros departamentos.

Plan Sectorial 14. Puntos de Recarga de Vehículos eléctricos

Firmado por:

118

M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:55:33







La proyección futura de una red de puntos de recarga para vehículos eléctricos contempla la posibilidad de alimentarse de energía solar a través de marquesinas fotovoltaicas.

Poner puntos de recarga de coches eléctricos cerca de complejos hoteleros turísticos. Fomentar e invertir en este punto.

Los participantes sugieren instalar puntos de recarga en las proximidades de centros escolares (para fomentar la compra de vehículos eléctricos entre los trabajadores) y en las agrupaciones vecinales.

Nos comenta uno de los taxistas que las paradas de taxis son puntos de recarga de vehículos en las paradas de taxis para fomentar que haya más taxis eléctricos y paradas con tecnología inteligente para mejorar la comunicación entre el servicio y el cliente. Coordinación entre los servicios.

Smart Mobility.

Añadir las apps existentes, además incluir en cada parada, una pantalla para avisar de los cambios, horarios, problemas que podrían surgir, de cara al cliente.

- Soco taxi (Taxi a la carta)
- Central taxi
- Video taxi (APP)
- Compromiso de los clientes y taxistas
- Pide taxi (APP)
- Taxi clip

PROPUESTAS:

Control de cada parte y cada servicio de transporte público.

Ordenación en la cantidad de coches de alquiler

Vehículos eléctricos sin regulación

Poder poner en cada parada, renovación de información el uso de pantallas de cara al cliente.

Regulación de la cantidad y ponerlo en sitios que se necesitan y la altura del guarda muertos

Bajada a la playa de San Agustín centro comercial San Agustín hasta la clínica roca, pavimento peligroso,

Empresarios turísticos, proveedores están pensando en verde y proyectos.

Servicio urbano se apuesta por tecnología y transporte sostenible en la isla y haya un equilibrio.

Coches censados en san Bartolomé – coches de alquiler (problema)

Rehabilitación sobre la mentalidad y la conciencia social, más puntos de recarga eléctrica y habría para taxistas eléctricos

Punto de recarga eléctrica de Vehículos no se pone en uso y lleva más de un mes

Pantallas inteligentes y fomentar puntos de recarga y fomentar el uso de dichos vehículos con placas

Energías limpias.

Proyecto circular de la isla (no se ha cumplido) cinturón de autopista, ponerle en cuento al tren (Desde 1976).

MESA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA CON LOS CLUBS DEPORTIVOS

La Mesa de Participación con los clubes deportivos del municipio de San Bartolomé de Tirajana, se celebró el día 14 de julio de 2021. Esta reunión telemática, de una duración aproximada de 1 hora y media aproximadamente, se ha llevado a cabo a través de la plataforma Google Meet. El contenido y la presencia se detallan en la presente acta.

Esta reunión ha sido organizada por el equipo redactor del PMUS. A través de ella, se pretende presentar los primeros resultados del análisis los clubs deportivos del Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana. La falta de asistencia de algunos de los clubs deportivos del municipio, es porque muchos de ellos cerraron a raíz de Covid-19.

La composición de la reunión recoge la representación de uno de los Club deportivos del municipio, y el equipo del PMUS.. Los asistentes al pleno se detallan a continuación:

119

Firmado por:

Nombre del club deportivo: CLUB DEPORTIVO CARRERAS DE MONTAÑA SBT

-Guzmán responsable de la reunión. Representante del club.

-Alba Fernández Armas. Ingeniera Civil del PMUS.

-Rita Hernández.

-Pedro Brito. Coordinador e Ingeniero responsable del PMUS.

-Sergio Navarrete. Arquitecto responsable del PMUS.

-Eva Luna Romero González. Socióloga responsable redactor del PMUS.

Para dar inicio se expone los principios fundamentales que persigue el Plan de Movilidad Urbano Sostenible del municipio de San Bartolomé de Tirajana.

Se exponen las medidas fundamentales que orientan las directrices de actuación de los 16 planes sectoriales que componen un PMUS, teniendo en cuenta que habitualmente son 16 planes sectoriales más el recientemente añadido Plan de actuación frente al Covid-19.

A medida que se presentan las diferentes líneas de actuación que se han planteado hasta el momento en el municipio de San Bartolomé de Tirajana, se relacionan los cambios con los beneficios que podrían recaer sobre el sector reunido.

Para iniciar la reunión, el equipo redactor, presenta el PMUS y los principales Planes Sectoriales que lo componen.

Un PMUS es un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo implantar formas de desplazamiento más sostenibles en el espacio urbano (caminar, pedalear o utilizar el transporte público) reduciendo el consumo energético y las emisiones contaminantes, logrando al mismo tiempo garantizar la calidad de vida de la ciudadanía, igualmente se contemplan los objetivos de lograr la cohesión social el desarrollo económico.

Los planes de movilidad son instrumentos para impulsar los cambios necesarios en la movilidad urbana con criterios de sostenibilidad. Ante un modelo de transporte concebido para dar fluidez y capacidad de estacionamiento a los vehículos motorizados, los PMUS apuestan por situar en el centro

de la planificación a las personas. Su objetivo es garantizar un ambiente sano donde se pueda caminar y pedalear por itinerarios accesibles, seguros y atractivos; y donde los desplazamientos más largos a los destinos laborales, educativos, sanitarios y de ocio se resuelvan mediante el transporte público.

Seguidamente, se abre al debate, en el municipio de San Bartolomé de Tirajana tenía en el año 2020 – 53.297 habitantes – y hay alrededor de unos 49.000 vehículos, lo que quiere decir que de cada 10 habitantes hay 9 vehículos. Existiendo un índice de motorización muy elevado. Además, dentro del estudio también se tiene en cuenta, que al ser un municipio turístico y en el mismo haber RENTACAR y están obligados a estar censados en el propio municipio, el índice de motorización puede deberse a esto.

APORTACIONES DESDE EL CLUB DEPORTIVO DE MONTAÑA SBT:

Avenida de las Tirajana no está señalizada, ni horizontal ni vertical, los vehículos circulan a / km/h.

La bajada de playa del inglés, la bajada es adoquinada, y no son adoquines válidos dado a su mal estado para los ciclistas, la misma nos encontramos en la avenida de las Tirajana, es una vía muy complicada para los ciclistas.

Para llegar hasta Ayaguares, no llegan los servicios de guaguas, lo que obliga a llevar el coche privado.

Hay gran demanda de adquirir VE, pero es un municipio que carece de puntos de recarga, tanto en exteriores como en hoteles, es inviable adquirir VE en las condiciones que el municipio se encuentra en esos momentos.

No hay nada alimentado por Fotovoltaica, un municipio que tiene constantemente.

Para llegar hasta Tunte, sale una guagua desde el Faro de Maspalomas, a las 9:00 y a las 12:00. Hace solo tres paradas:

- San Fernando
- Ayacata

Firmado por:

120

M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa

Fecha: 16-02-2022 12:55:33



Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 785857136C7CD2BB470085264533B039 Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/785857136C7CD2BB470085264533B039





Tunte

Los Clubes que asisten a los actos deportivos, o bien de manera privada, llegan de distintas ubicaciones:

- Puerto Rico
- Arguineguin
- San Fernando
- Vecindario
- Telde

Cuando se alquila un RENTACAR el 95% es gasolina. Si se alquila un furgón son diésel.

No pueden alquilar Vehículos hibrido o vehículos eléctricos, por la falta de infraestructura de PUNTOS DE RECARGA en el municipio, Se propone ponerlos cerca de los clubs más utilizados.

Centros Deportivos más utilizados:

- TABLERO
- MASPALOMAS
- ESTADIO MUNICIPAL 33% DE AFORO Horario de 8:00 a 21:00 horas.

Cuando hay eventos, no suelen haber colapsos de aparcamientos, en época de NO COVID. No existen puntos de alquiler de bicicletas, tampoco en Rent A Car. Se propone poner puntos de alquiler de bicicletas.

Obra de la GC – 500. La dejan en un solo sentido. El ensanchamiento de acera es importante, con lo que hay más tráfico en esa vía, no hay parada de guaguas.

Expone que hay muchos parados de guaguas en el municipio que carecen de arcén.

Y los hoteles del municipio en su inmensa mayoría no tiene puntos de recarga de Vehículos Eléctricos.

El municipio debería tener un servicio de guaguas municipales, ya que hay demanda sonde Global no llega.

PROPUESTAS

Las carreteras donde hay carriles bici, van a 50 Km, la avenida de Tirajana, la más transitada, no hay señalizado carril bici ni horizontal ni vertical

Bajada de playa del inglés, mejorar los adoquines. La calzada adoquinada tiene que estar adoquinadas. (Mejorarlas.)

La bajada de playa ingles una carretera bastante transitada,

En la avenida Tirajana no hay carril bici.

Paradas de guagua: En el tablero prácticamente ninguna tiene arcén para estacionar de condiciones de seguridad. Y los ciclistas pueden tener accidentes. Mirar las paradas en el Tablero.

El carril bici ultimo de playa del inglés va por la acera.

Riu don miguel es el único que básicamente va por la carreta.

Zona que más va a entrenar: Ayagaure. No hay ninguna guagua que llegue hasta Ayagaure, Se ven obligados a utilizar el coche. Tampoco hay punto de recarga de coche eléctrico en Ayagaure, PONER. Tienes que ir cuesta arriba, y no hay punto de recarga.

En el Holiday Word hay dos puntos, pero no son viables. En el ayuntamiento hay otro, pero es de pago.

El coche eléctrico les vendría genial pero no hay donde cargarlo.

Las paradas de guagua del municipio ninguna funciona con placa fotovoltaica, ni tiene información dinámica de parada. Aparcamientos públicos no tienen. LAS FAROLAS de la bajada de la playa han puesto en las aceras. Todos los alumbrados públicos no van con fotovoltaica.

Proyecto de sustitución de cable por fotovoltaica.

No hay guagua municipal. Los taxistas son los únicos que pueden tirar de ellos.

Van tres veces en semana a entrenar y sale muy caro el taxi. Habilitar un transporte a la demanda compartido. A Tunte, y a Ayagaure. Ayacata, Fataga, Los horarios de las guaguas son bastante tarde. Vienen de San Fernando, de Vecindario, de Telde, de Mogán.

121

Firmado por:





Los que más se utilizan es el pabellón del tablero, y el de Maspalomas. Al lado de la piscina municipal, ahora hay aforo reducido. Y años cerrados. Los baños están cerrados, y hacen pis por ahí.

En el estadio municipal de Maspalomas hay un aparcamiento de 500 vehículos. No hay problemas de aparcamiento. En el tablero tampoco hay problemas de aparcamiento hay varias zonas de aparcamiento alrededor. Poner puntos de recarga de puntos eléctricos en todos los establecimientos deportivos. En los municipales, importante. Facilitar que cuando llegues a esos puntos que son municipales haya puntos de recarga de coches eléctricos. Hay gente del tablero que viene al gym de Maspalomas, para ir al gimnasio y a la piscina municipal, hay una cuesta para subir al tablero, necesitas un vehículo. Todo el que no sea de San Fernando tiene que llegar.

No hay puntos de alquiler de bicicleta municipal. Ni eléctrica. Y tampoco hay aparcabicis, ni en los centros comerciales, ni en las infraestructuras municipales.

Los turistas suelen subir en bici eléctrica a Ayagaure y no hay puntos de bicicleta eléctrica.

Este hombre es el presidente de club de Trail.

Organizan las carreras de Trail, no tiene subvenciones nunca y sale 50.000 euros. Es una carrera muy importante.

El municipio no gasta en inversión de mejora para los ciudadanos.

La nueva ejecución de la GC-500. Quitan un sentido de circulación y han ampliado las aceras bastante pero no han puesto alumbrado fotovoltaico ni han puesto carriles bici.

Carril exclusivo GUAGUA/TAXI, por la nueva zona que están haciendo en la GC-500, para disuadir la congestión de las guaguas.

El tablero, Aldea Blanca, San Fernando Ayagaure, Lomo Gordo, Lomo Pereda, debería cubrirla una red de guaguas municipales y si es eléctrica mucho mejor.

Hoteles no hay puntos de carga de vehículos eléctricos. Tampoco los turistas cogen coches eléctricos porque no hay donde cargarlos. Los rent a car. Son casi todos de combustión, gasolina o diésel. El sector deportivo alquila furgones también para ir a las carreras.

Los senderos que me marco el compañero. El parque de mllancones está prohibido circular con bici de montaña, solo se puede circular por BTT por pistas forestales. Los senderos y pistas están totalmente prohibidos.

Solo pistas forestales.

Camino que sale de san Agustín desde el aeroclub hasta la entrada de la basura del castillo del romeral un poco más arriba, eso se puede utilizar.

Club de atletismo, club de ciclismo, de petanca de domino de ajedrez, de gimnasia rítmica.

Los de gimnasia rítmica entrena desde las 5 hasta las 9 y encienden los focos de los pabellones y no hay placas fotovoltáicas.

MESA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA CON CONSORCIO

La reunión tuvo lugar de forma telemática con el consorcio de San Bartolomé de Tirajana, el día, 15 de septiembre de 202, a las10:00h

Asistentes:

- -María Nieves Estévez Sánchez Consorcio SBT
- -Rita Hernández Participación ciudadana equipo PMUS.
- -Alba Fernández Armas Ingeniera equipo PMUS.
- -Pedro Brito Ingeniero civil equipo PMUS.
- -Eva Luna Romero Socióloga equipo PMUS.

Se comienza la reunión con una explicación del PMUS y de los planes sectoriales que se quiere llevar a cabo en este proyecto de movilidad urbana sostenible. A demás de las propuestas de la Ingeniera del PMUS San Bartolomé de Tirajana (Alba KMZ)

Se presentan algunas propuestas por María: Proyecto litoral (acceso a la playa) Detectaron varios problemas Tony Gallardo, al lado del Faro de Maspalomas, un parque de actividad física que se conecta entre sí con el resto de barrios. Carriles bici, Espacio con sombra.

Proyecto de asfaltar, ampliar aceras

Puntos de recarga eléctrica, Desarrollo local

MESA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA CON EL SECTOR COMERCIAL

122

Firmado por:





La reunión tuvo lugar de forma telemática con el sector comercial de San Bartolomé de Tirajana, el día 16 de septiembre de 2021, a las 10:30h

Esta reunión pretende establecer los principios, líneas estratégicas y objetivos del transporte urbano del municipio, y entre ellos, integrar las políticas de transporte sostenible en la ordenación territorial, concienciar al sector para que consideren las medidas propuestas como un bien social, mejorar la coordinación y cooperación con el Ayuntamiento y otras entidades locales del área de influencia y conseguir también la cooperación con los agentes sociales, económicos y asociaciones de usuarios.

Asistentes:

La composición de la reunión recoge la representación de:

- -Alejandra Castro Berrutti Peluquería Life Center (Avenida de Galdar).
- -Rita Hernández Participación ciudadana.
- -Alba Fernández Armas Ingeniera Civil.
- -Eva Luna Romero Socióloga.

La mesa ha estado abierta, en esta ocasión, para los empresarios del sector comercial del municipio, continuando así con la recopilación de aportaciones y opiniones de los diferentes sectores municipales afectados por la movilidad y, por consiguiente, influyentes en el presente PMUS.

La finalidad del coloquio ha sido ofrecer un nuevo espacio para dar a conocer, en mayor profundidad, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de San Bartolomé de Tirajana (PMUS), analizar las propuestas de intervenciones planteadas hasta el momento y aportar ideas para mejorar la movilidad.

Carriles bici, caminos escolares seguros, sendas ciclables y peatonales, estacionamientos disuasorios, adaptación de las vías a las normas de accesibilidad, mejora de los viales y de la ordenación del tráfico, el cambio hacia la utilización de vehículos eléctricos e híbridos fueron algunas de las cuestiones abordadas y que se incluyen en los 16 planes sectoriales que conforman este Plan de Movilidad.

Nos comenta que hay 53 comercios (Asociación ámbito municipal)

Plan Sectorial 1. Control, Ordenación Del Tráfico Y Estructura De La Red Viaria

El Plan ha ido desarrollándose juntamente con la ciudadanía, mediante un cuidado proceso de participación, que como fin último ha buscado cumplir con los compromisos adquiridos por la Unión

Europea, el Estado español y el Gobierno de Canarias, recientemente acogido a las medidas impuestas por la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, que se tramita a nivel estatal y obliga a los municipios de más de 50.000 habitantes a establecer zonas de bajas emisiones antes de 2023.

Parte de un diagnóstico sobre el actual modelo de movilidad de las personas y mercancías, cuáles son las consecuencias de carácter social, económico y medioambiental de este modelo y cuáles son las necesidades de movilidad de la población. A partir de ahí se establecen las estrategias y líneas de actuación de las políticas municipales para logar una movilidad más sostenible

En segundo lugar, presentan los resultados de los aforadores de peatones, vehículos, calidad del aire y sonómetro y, por último, abordan las propuestas más relevantes recopiladas en cada uno de los 17 planes sectoriales que componen un PMUS (16 más un último Plan enfocado a la vigente problemática surgida por el Covid-19).

-Una de las mayores problemáticas en la zona es la falta de aparcamiento, o zonas donde poder dejar el coche y desplazarse caminando sin ningún inconveniente.

Plan Sectorial 2. Gestión Y Regulación Del Estacionamiento

Después de presentar la información de análisis y evaluación y las propuestas planteadas, avaladas por estos datos, se abre el debate para que los asistentes muestren sus dudas, objeciones, sugerencias y opiniones.

La primera cuestión realizada, ha generado debate en torno a la oferta de aparcamientos que se plantea para la Zona Comercial Abierta del municipio. Las bolsas de estacionamientos planteadas para su futura proyección se sitúan en los siguientes puntos.

-Falta aparcamientos en el Centro Comercial de Bellavista

La concepción de las personas a la hora de moverse en el municipio no es nada sostenible, cada uno mira por intentar aparcar cerca del sitio a donde va, y a su vez congestiona el tráfico.

Además, cabe mencionar que todos los estacionamientos proporcionarán mayor sinergia al resto de medidas planteadas, favoreciendo el transporte intermodal sostenible. Para lograrlo, las áreas mencionadas se dotarán de aparcamientos para bicicletas y puntos de alquiler de bicicletas eléctricas, puntos de recarga para vehículos eléctricos y conexión con los itinerarios ciclistas y peatonales. Por

123

Firmado por:

M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa

Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 785857136C7CD2BB470085264533B039





añadidura, algunos puntos de recarga serán alimentados con energía solar, gracias a la implantación de pérgolas fotovoltaicas.

Los comercios afectados por la falta de aparcamientos por culpa de los trabajadores

- -Buscar zonas donde poner APARCAMIENTOS
- -Mercurio aparcar comerciantes
- -Aparcamiento para personas con movilidad reducida
- -El parking abandonado en la calle Hawái está cerrado y propone nuevos aparcamientos parque infantil mejorar y hacer zonas adaptadas. Cerca de la casa de la cultura, por ejemplo ¿Cuántas plazas ganaríamos?

Solucionar a corto plazo, solucionar la congestión del tráfico, poner parking de pago

PS4. Plan Sectorial Movilidad Peatonal.

Propuestas de ampliación de reconstrucción de aceras. Plaza del hierro AMPLIAR ACERAS - Malas condiciones

Propuesta de escaleras en la entrada avenida de Galdar

Plácido domingo - necesidad de sombras nada de vegetación calle importante y grande

Accesibilidad peatonal San Fernando cerca desnudos y Mercadona

Posteriormente, Alba ejemplifica diferentes ciudades que han puesto en marcha medidas similares y han agradecido el cambio, principalmente el sector comercial. En contraposición con lo que se suele pensar y opinar, las medidas de calmado de tráfico, peatonalización, restricciones de acceso al vehículo... favorecen un mayor y mejor tránsito de personas en las Zonas Comerciales Abiertas.

Por último, se alude al turismo, explicando que uno de los objetivos transversales es proyectar unas islas más sostenibles, amigables con el medio ambiente y atractivas. Todas las propuestas abarcadas ya se proyectan en miles de ciudades europeas así que Canarias, un destino turístico debe acogerse a todos los frentes doctrinales que abarcan la sostenibilidad y el cambio hacía un mejor estilo de vida.

La reunión acometida el martes 22 de septiembre de 2021.

El objetivo de esta mesa de participación ha sido convocar a los principales representantes de la comunidad educativa de San Bartolomé de Tirajana, con la intención de trasmitirles un análisis de la situación actual en materia de Movilidad Escolar para, posteriormente, evaluar el grado de acogida de las propuestas planteadas hasta el momento con la mirada puesta sobre la problemática recopilada.

La reunión, que duró alrededor de 1 hora, fue muy enriquecedora para recopilar muchas situaciones que de manera cotidiana se dan en el municipio, concretamente, en los alrededores de los centros escolares, pero, también para contrastar algunas de las propuestas técnicas que el equipo redactor había estudiado. De este esfuerzo, se consiguió una mesa de trabajo muy prolífica.

Las personas convocadas al presente acto comparten perfil ya que pertenecen a la comunidad educativa; ha asistido la concejala responsable del área educativa, directivos y profesores de los colegios circundantes y principales representantes de las asociaciones de padres y madres del alumnado de los centros educativos del municipio de San Bartolomé de Tirajana.

Las redactoras del equipo técnico encargado de realizar el Pmus, Pedro Brito, Rita Hernández, Sergio Navarrete y Eva Luna Romero, presiden la reunión comenzando con la exposición de las principales directrices que sustentan la elaboración del Plan.

Un Plan de Movilidad Urbano Sostenible se justifica con el aumento incesable del uso del vehículo privado en los municipios canarios. Esto supone un conflicto de calidad de vida entre los ciudadanos, concretamente, producen la falta de eficacia en los desplazamientos por la congestión del tráfico y deterioro ambiental.

Por consiguiente, un PMUS pretende reforzar el papel de los medios de transporte más sostenibles que, a su vez, sean compatibles con el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente. Este objetivo se consigue a través de un conjunto de actuaciones que pretenden polarizar la jerarquización existente actualmente en materia de movilidad y disminuir la cantidad de vehículos de combustión que transitan en los núcleos interurbanos, así como la contaminación que estos generan.

Después de los aspectos introductorios detallados con anterioridad, se presentan las actuaciones que se han planteado dentro del Plan Sectorial 5, dedicado a la movilidad escolar de la población.

MESA DE PARTICIPACIÓN CON EL SECTOR EDUCATIVO

124

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa





La primera propuesta proyectada ha sido la implantación de rutas escolares inteligentes que pretenden realizar un seguimiento de los niños que van al colegio sin la compañía de sus padres. La propuesta permite que, mediante el uso de una sensórica instalada en el municipio y apoyada en la propia red de comunicaciones existente, se obtenga patrones de movilidad de los escolares en las rutas cubiertas por los sensores.

Asimismo, los menores que salgan de su casa andando hasta la parada de recogida escolar más próxima estarán apuntados en dicha ruta y, por consiguiente, la marquesina inteligente a la que se dirigen confirmará su al punto de recogida de la guagua llegada (atendiendo al registro del itinerario). Seguidamente, este vehículo colectivo y eléctrico los trasladará al destino final, los centros educativos, donde también se revisará que todos los infantes inscritos en las distintas rutas implantadas han llegado.

De esta forma, la implantación conllevará repercusiones directas en varias áreas. Primeramente, en el factor medioambiental, reduciendo los desplazamientos realizados en vehículos privados para llevar a los niños al colegio. Con ello, se evitan los colapsos que se producen en las calles adyacentes al parar para dejarlos o recogerlos.

En segundo lugar, tiene repercusión sobre la seguridad y el incrementando de la confianza de niños y los padres en los desplazamientos que se realizan por estas rutas, debido al aumento de la vigilancia por parte de las autoridades locales, el acondicionamiento las calles y aceras desde el punto de vista de la seguridad vial, la señalización y la identificación de las rutas. En tercer lugar, aunque no menos importante, están las repercusiones sobre problemas que afectan a la infancia tales como enfermedades vinculadas a la contaminación, el recorte de su autonomía personal, la pérdida de espacio de ocio y tiempo libre, o el sedentarismo y la obesidad.

De igual manera, cabe destacar que cada camino escolar es único y se ajustará a las características del barrio y del centro educativo que lo quiere implantar, por eso, su puesta en práctica conlleva un estudio previo de la distribución de la vivienda del alumnado que acude a cada colegio.

Además, la medida presentada pretende ponerse a prueba mediante una prueba piloto en el próximo curso escolar.

-PROPUESTAS ESCOLARES:

OASIS MASPALOMAS: Vía principal del castillo, tiene dos carriles en ambas direcciones y aparte de velocidad y peligrosidad, una de las razones por las que usan el vehículo privado e porque es en cuesta arriba y hace que los padres por comodidad y para que los niños pequeños no caminen con ese calor hasta el colegio,

Otra problemática es la acera, está en malas condiciones, han tenido que buscar otra entrada al colegio porque las aceras no están bien.

Coralia Pérez – IES TABLERO: (número de alumnos: 600 alumnos) Los problemas que les afectan a este centro es que se nutren de barrios muy desimanados y son niños que vienen en transporte escolar porque viene de sitios que están alejados del centro.

Otra problemática grave es que los alumnos de bachiller dejan los estudios porque no hay transporte público para ellos acceder al centro y poder acabar sus estudios, porque la guagua escolar está llena por los alumnos. La movilidad sostenible en el centro es difícil de conseguir. En el centro un 50% se mueve en transporte escolar.

No hay arcén, ni acera para que puedan acceder de manera peatonal. A demás añadir el hecho de que

en esa zona hace mucho calor y no hay zonas

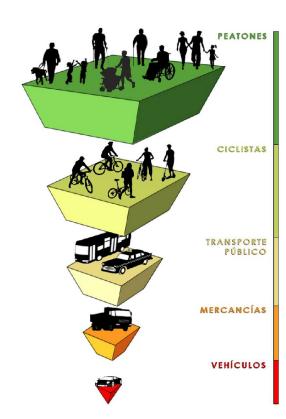
de sombra.

No tiene transporte público hacia el salobre, Ayaguares y recalcan el abandono escolar porque no tienen derecho al transporte escolar

Pedro(ingeniero) les comenta una nueva propuesta como puede ser la implantación de Transporte a la Demanda:

Dentro de este plan sectorial, la propuesta más comentada ha sido la creación, acondicionamiento y/o conexión de itinerarios de Transporte a la Demanda.

Este servicio se planifica de forma completamente orientada al usuario, ya que



125

Firmado por:

Fecha: 16-02-2022 12:55:33

M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa



éste debe comunicarse a través de métodos telefónicos y telemáticos (APP, WEB) para reservar su recogida. Es decir, el trayecto no se establece a no ser que haya una demanda previa del mismo.

Este servicio de transporte se caracteriza por tener una prestación irregular (en base a la demanda), un enrutamiento flexible y por ser prestado por vehículos pequeños/medianos sostenibles, los cuales van recogiendo y dejando pasajeros de acuerdo con las necesidades de los usuarios.

Representa, por tanto, una adaptación de los servicios de autobús público a la demanda existente, de manera que no se establecen líneas regulares "a priori", sino una red de paradas, líneas y horarios con los servicios realmente demandados.

De forma general, las opiniones de la propuesta fueron positivas, siendo los taxistas los principales interesados en llevar a cabo el servicio con rutas establecidas y precio estipulado o incluso cerrado para cada una de ellas.

Adicionalmente, con las mismas condiciones se pretende establecer un servicio de taxi compartido para aquellos trayectos de mayor lejanía interurbanas, en las que el servicio de guagua tendría difícil acceso.

Estos servicios de movilidad compartida, medioambientalmente sostenibles, se llevarían a cabo mediante flotas de vehículos eléctricos de pequeño tamaño y bajo coste que permitan los desplazamientos de manera rápida, efectiva y eficaz desde el origen hasta el destino, evitando así un gran consumo del espacio en superficie y el estacionamiento de largo plazo del vehículo, pudiendo este ser utilizado de manera inmediata por otro usuario.

Las alternativas a una mejora de la movilidad urbana sostenible del municipio, por eso la importancia de las reuniones de participación ciudadana para tener una toma de contacto con las personas que viven y se mueven en San Bartolomé de Tirajana

126

M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa

Firmado por:





APARTADO ESPECIAL COVID-19-RESIDELAR LOS ESPACIOS.

La amenaza de un virus nuevo para la población humana hizo que, miles de millones de personas en todo el mundo, se refugiaron en sus casas para evitar contagiar y, sobre todo, contagiarse de la Covid-19. El miedo fue un elemento clave en la toma de decisiones ya que, al ser un virus desconocido, no se comprendía con exactitud los diferentes grados de adaptabilidad, sintomatología y resistencia del mismo. La falta de seguridad se tradujo en la búsqueda de control de una situación de incertidumbre. Sólo cuatro meses después del primer Gobierno de Coalición en España, el Ejecutivo declara el Estado de Alarma en todo el territorio español el sábado 14 de marzo de 2020. Comienza el confinamiento de la población y el cierre de todos los sectores económicos declarados como "no esenciales". ¿Los objetivos?

- 1. Evitar la propagación de un virus que, al ser nuevo, puede tratar de forma más agresiva al anfitrión que lo padezca.
- 2. Evitar el aumento de las muertes a raíz de la enfermedad COVID-19, producida por el nuevo tipo de Coronavirus SARS-CoV-2.
- 3. Evitar el colapso de la Sanidad Pública; lo que incrementaría la propagación, las muertes, el déficit público, el pánico de la sociedad civil y la debilidad de la estructura política española.

Se diseñó el Plan para la Transición hacia una Nueva Normalidad en la que se estipulaba distintos indicadores médicos y poblacionales, según Fases de la Cuarentena, que servían para medir la gravedad del contagio entre la población. A medida que el contagio y las muertes descendían, las autoridades (de las Comunidades Autónomas, de las Provincias o de las Islas, en el caso de los archipiélagos españoles) tenían la posibilidad de pedir el pase de fase al Gobierno Central. Todo el territorio español pasó a la última fase denominada "Nueva normalidad" el domingo 21 de junio de 2020.

La cuarentena hizo que modificáramos varios de nuestros hábitos personales y sociales: todas las actividades que realizamos antes del confinamiento de forma diversificada (en distintos lugares, con distintas personas) quedaron relegadas al ámbito del hogar. Ya no se podía quedar con toda la familia ni reunirse con amigos. Los bares, cafeterías y parques quedaron vacíos de personas. Las calles ya no tenían coches. Sólo se observaban a las fuerzas de seguridad (patrullas de Policía, de Salvamento Civil y del Ejército) que ayudaron a persuadir a los residentes evitar salir de sus casas. Sólo estaba permitido ir a los supermercados, a tirar la basura, a sacar el perro, a la farmacia y a los centros sanitarios. Más tarde

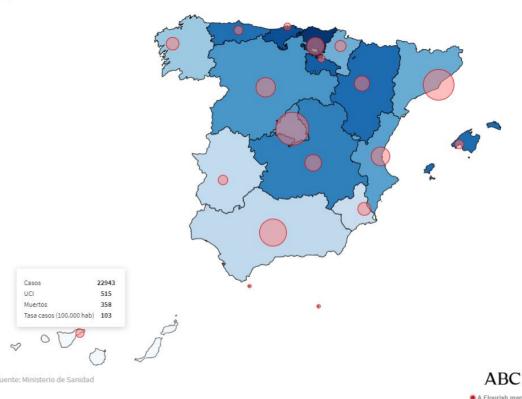
permitieron los paseos con niños, de personas mayores y de personas de mediana edad. Todos ellos delimitados según franja horaria para proteger los grupos más vulnerables.

Durante el confinamiento, las dos vertientes del transporte público (guaguas y taxis) permanecieron trabajando, dando un servicio mínimo, durante toda la cuarentena. Sin embargo, debido al miedo y la importancia de reducir el contagio, la población disminuyó la utilización de los medios de transporte públicos. Se trataba de evitar un posible foco de contagio realizando los desplazamientos cortos, caminando o en bici, y los largos, en coche. Ambas formas de desplazamiento ganaron importancia en la población española. Sobre todo, por tres razones:

- 1. La mayor parte de los españoles adoptaron el teletrabajo, es decir, trabajar desde casa.
- 2. El mensaje, por parte del Gobierno Central, de que las aglomeraciones de personas, entre ellas, en el transporte público podrían promover el contagio trasladó el temor de utilizarlos.
- 3. Nos acostumbramos a comprar lo indispensable en las zonas más cercanas a nuestra casa.

Coronavirus en España

Cifras acumuladas por comunidades autónomas. Hasta el 11 de diciembre



127

Firmado por:

M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa



Éstas razones propulsaron un aumento de la movilidad activa gracias al comercio local y a las actividades deportivas en la naturaleza. La paralización de las actividades humanas tuvo un efecto completamente opuesto en el medioambiente: aumentó la presencia de animales, volvieron a crecer plantas allí donde escaseaban y la contaminación atmosférica descendió a niveles contemplados hace años. Si la cuarentena ha tenido tantos impactos positivos en el equilibrio del medioambiente en la Tierra, ¿cómo podemos mantenerlo sin encerrarnos nuevamente? La flexibilidad horaria y espacial sentaron las claves de la nueva normalidad. Estas no sólo afectan y afectarán a la movilidad y al uso del espacio público. Ya conocemos las medidas de distanciamiento social que deben ser respetadas y el uso de las mascarillas. Existen efectos que tienen y tendrán consecuencias, sobre todo, en el uso del espacio privado:

-El coche está siendo utilizado de forma individual en los desplazamientos hacia el trabajo, por las mañanas. Sin embargo, el vehículo se convierte en un coche compartido para desplazamientos con fines de ocio por las tardes o los fines de semana.

-Las bicicletas han aumentado ligeramente su presencia en las vías públicas en las que se percibe más espacio y seguridad; en otras palabras, en las que se percibe más gente.

-El hogar está modificándose para adaptar las necesidades del teletrabajo a las características del espacio disponible en casa, al horario estipulado en las empresas y a las demandas del trabajo doméstico (entretener y dar de comer a los hijos, limpiar el hogar, hacer la compra, etc.).

Ciertamente, existen ventajas en la flexibilización del empleo. Hay más tiempo para descansar, estar con la familia y comer con menos prisas. Se ahorra dinero, energía y tiempo en desplazamientos que pueden evitarse. Está permitido trabajar con ropa cómoda; y se dedica el tiempo, empleado en viajar al trabajo, a descansar más o en desayunar mejor. Si bien, a priori, estas características mejorarían la calidad de vida de las personas que trabajan desde casa, existen nuevos retos que deben ser atendidos. La corresponsabilidad que marca un equilibrio entre el trabajo doméstico y el trabajo remunerado, entre las obligaciones de ser padres y las tareas de la producción económica. Nos surge la pregunta, ¿cómo asegurar el internet de "buena calidad" y los espacios adecuados para trabajar? ¿Es necesario reforzar o ampliar la red de telecomunicaciones en algunas zonas? ¿Cómo podemos estar comunicados (verbal y físicamente) evitando un gran impacto medioambiental?

Incluso, es importante invertir en sanidad y educación para promover los cuidados de nuestras personas mayores y niños de la casa. Así como, la urgencia de asegurar guarderías asequibles y accesibles. Esto

supondría un descenso del nivel de tareas domésticas, labores de cuidado y una liberación del espacio y las preocupaciones mentales. Todo ello, favorece el bienestar, la salud y la productividad de las personas. Con todo, muchas viviendas no cuentan con una habitación que puedan usar como oficina, de forma exclusiva y permanente. ¿Se podrían crear coworkings o bibliotecas con coworkings para facilitar el acceso de aquellos estudiantes y trabajadores que no tengan espacios adecuados para trabajar o acceso a internet? Sea como fuere, debemos encontrar fórmulas que faciliten el proceso de cambio en la modalidad de los desplazamientos: cuantos menos y más cercanos, mejor.

Varias ciudades y municipios están realizando actuaciones próximas a los principales núcleos urbanos, a nivel nacional y a nivel canario. Básicamente, estas actuaciones tratan de ofrecer una nueva ordenación del espacio público con acciones de urbanismo táctico. Es aquí, donde podemos notar grandes cambios con muy poco dinero. Algunos ejemplos de ello ha sido el cierre de calles para permitir la distancia de seguridad entre las personas; la conversión de zonas de aparcamiento público en ampliación de terrazas para bares y restaurantes; la puesta a punto de espacios ciudadanos como plazas, parques y puntos de encuentro que permitan a la población salir y reencontrarse; así como la peatonalización de calles para promover los paseos y las zonas comerciales abiertas.

Todas estas actuaciones deben realizarse informando a la población de cada paso, del por qué y del cómo se van a ejecutar. Al mismo tiempo, tienen que estar coordinadas con todas las áreas del Ayuntamiento responsable de la decisión; los diferentes agentes del transporte público y los representantes de los aparcamientos, públicos y privados. El objetivo es crear zonas a las que se puedan acceder:

- -Andando para permitir un desplazamiento igualitario y accesible para todos.
- -En bici en aquellas áreas que sean llanas, otorgándole espacio suficiente y seguridad.
- -En guaguas y taxis bien coordinados para efectuar viajes eficientes.
- -En coche que tengan aparcamientos baratos y eviten la utilización de las calles.

Por otro lado, también es necesario la organización conjunta entre las instituciones públicas y las empresas privadas. La promoción del comercio local es, más que nunca, una necesidad ineludible tras el confinamiento. La importancia del consumo local para la economía del municipio supone dinero que no se va a empresas extranjeras y se reinvierte en los vecinos y en futuras propuestas sociales. Dichas actuaciones tienen que disminuir las pérdidas de beneficios de las empresas, evitar el cierre de los comercios y prevenir una crisis económica antes de tiempo.

128

4, 9, 10



Para ello, algunas de las cuestiones que tenemos que plantearnos es ¿cómo trabajaremos en el futuro? ¿Es posible mezclar el teletrabajo con el presencial? ¿Seguiremos perdiendo tiempo, dinero y energía en desplazamientos que podríamos evitar? Definitivamente, merece la pena organizar nuestro tiempo y diseñar tantos los espacios como los horarios de trabajo. ¿Tiene sentido un horario partido cuando sabemos que las personas compramos más por la tarde que por la mañana? ¿Es sensato mantener un horario de trabajo tan extenso, cuando hay estudios que certifican una bajada de la productividad a partir de la sexta hora de trabajo?

Expertos en movilidad y planificación urbanística explican el descenso de los desplazamientos diarios gracias a la cancelación de las clases y la puesta en marcha del teletrabajo. Las carreteras han estado más liberadas al evitar los desplazamientos diarios hacia los centros educativos y hacia los núcleos poblacionales. Se advierte la importancia de los desplazamientos hacia el trabajo y los centros educativos. ¿Deberían tener Planes de Movilidad Sostenible las empresas? ¿Y los centros educativos?

Además, hay nuevas exigencias en torno al espacio público. Como, por ejemplo, el análisis, diseño y características que deberían tener los aparcamientos que necesitamos. ¿Qué tipo de aparcamientos son necesarios en áreas residenciales? ¿Cómo podemos fomentar el uso del parking privado para evitar la circulación excesiva de vehículos? A día de hoy, se observa un aumento del espacio público disponible en aquellas zonas donde quedan plazas de aparcamiento libres; y zonas donde los aparcamientos, tanto públicos como privados, escasean y afloran como infraestructuras necesarias. Al fin y al cabo, se trata de cómo queremos reorganizar los espacios que ocupamos.



Sea como fuere, está claro, que hay una serie de transformaciones sociales a raíz del estado de alerta. La gestión de los espacios públicos y cómo la necesidad real de cómo y por qué nos movemos ha dado un vuelco. Al respecto, cuanto más nos sepamos adaptar a las nuevas necesidades, mejor podremos vivir en esta nueva realidad, que no es incompatible con muchas de las líneas que se proponen en el presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Y, de hecho, eso es lo que nos ha llevado a realizar propuestas que contemplen cambios en nuestros hábitos de movernos y trasladarnos para afrontar mejor posibles situaciones de emergencia sanitaria en pos de la movilidad sostenible. Siempre manteniendo los objetivos que persigue los PMUS, pero esta vez, teniendo en cuenta también el estado actual. Dichas propuestas aplicables al municipio la encontraremos en el siguiente tomo del presente Plan.

Para ello, algunas de las cuestiones que tenemos que plantearnos es ¿cómo trabajaremos en el futuro? ¿Es posible mezclar el teletrabajo con el presencial? ¿Seguiremos perdiendo tiempo, dinero y energía en desplazamientos que podríamos evitar? Definitivamente, merece la pena organizar nuestro tiempo y diseñar tantos los espacios como los horarios de trabajo. ¿Tiene sentido un horario partido cuando sabemos que las personas compramos más por la tarde que por la mañana? ¿Es sensato mantener un horario de trabajo tan extenso, cuando hay estudios que certifican una bajada de la productividad a partir de la sexta hora de trabajo?

Expertos en movilidad y planificación urbanística explican el descenso de los desplazamientos diarios gracias a la cancelación de las clases y la puesta en marcha del teletrabajo. Las carreteras han estado más liberadas al evitar los desplazamientos diarios hacia los centros educativos y hacia los núcleos poblacionales. Se advierte la importancia de los desplazamientos hacia el trabajo y los centros educativos. ¿Deberían tener Planes de Movilidad Sostenible las empresas? ¿Y los centros educativos?

Además, hay nuevas exigencias en torno al espacio público. Como, por ejemplo, el análisis, diseño y características que deberían tener los aparcamientos que necesitamos. ¿Qué tipo de aparcamientos son necesarios en áreas residenciales? ¿Cómo podemos fomentar el uso del parking privado para evitar la circulación excesiva de vehículos? A día de hoy, se observa un aumento del espacio público disponible en aquellas zonas donde quedan plazas de aparcamiento libres; y zonas donde los aparcamientos, tanto públicos como privados, escasean y afloran como infraestructuras necesarias. Al fin y al cabo, se trata de cómo queremos reorganizar los espacios que ocupamos

129

Firmado por:



6.5. CONCLUSIONES.

La participación social es una herramienta interesante que permite adaptar y personalizar las acciones políticas a realizar. Orienta a los ejecutores de dichas medidas en la mejor dirección y forma de tomar las decisiones. Esto es especialmente útil en el ámbito de la planificación urbanística y en la gestión de la movilidad poblacional. Ejemplo de esto, son las políticas y presupuestos destinados a nivel europeo, nacional y regional para elaborar y ejecutar medidas y planes de movilidad urbana sostenibles.

Para conocer los hábitos de movilidad que tiene un municipio, es necesario preguntar a la ciudadanía cómo se mueve. De ahí, que sea necesario realizar un estudio que investigue cómo piensa la población en general. Para ello hay que dar con un número mínimo de personas entrevistadas que nos permita extrapolar con unas garantías sus respuestas a las del resto de la demografía.

El realizar las encuestas por Internet ha permitido un mayor alcance poblacional con un coste realmente bajo. Específicamente, se ha logrado obtener 403 encuestas realizadas, superando así el límite de representación estipulado a 380 encuestas. La cifra obtenida refleja la fructífera labor de divulgación que se ha llevado a cabo en el municipio.

Por otro lado, las líneas metodológicas directrices abordan un objetivo añadido al tratar de representar a la población menor de 18 años, a la población mayor de 65 años y personas sin acceso a internet o con poca o nula cultura tecnológica, ya que no han podido acceder al cuestionario.

Para comenzar la no participación de estos sectores en la encuesta, se ha tratado de facilitar su intervención en las diferentes mesas sectoriales que se ha propuesto. Sin embargo, esta técnica metodológica implica dedicar una mayor cantidad de tiempo y de recursos para su operación. Cabe destacar que, aunque no como una mesa de participación tradicional, se ha llevado a cabo un taller con los adolescentes del municipio, al principio de la campaña de publicidad del PMUS. En la jordana, se pudo observar el ímpetu por el desarrollo urbano sostenible que contemplan los jóvenes casi de forma intrínseca.

En este sentido, la realización de la Encuesta nos ha servido para intuir el sentir de las necesidades de cierta parte de la población. En las preguntas abiertas se han recabado cientos de declaraciones que se utilizaron para elaborar un documento de opiniones. Así, nos han hecho llegar multitud de problemas, pero también ideas y soluciones, muchas de ellas se ven representadas en la selección de propuestas realizadas por plan sectorial en el Tomo 2.

A su vez, las Mesas de Participación Ciudadanas realizadas por el equipo redactor del PMUS, como las mesas celebradas por parte del Gobierno Local a las que se ha tenido acceso, han servido de ayuda para complementar y contrastar la información obtenidas con las encuestas. De esta manera, se conseguía llegar a los grupos involucrados, no sólo creando un diálogo entre ambas partes, sino también la concienciación y el compromiso por adquirir nuevas perspectivas que fragüen hacia cambios en los hábitos de movilidad más sostenibles.

La participación de la ciudadanía ha dado como resultado preocupación y la necesidad de cambios a partes iguales. Como toda implantación, debe llevar un período de prueba e información a la población para que supere las barreras culturales existentes a la hora de cambiar sus hábitos de vida. Pocas cosas cambian de hoy para mañana en el mundo de lo social. Las personas necesitan, primero, aceptar que los cambios que se realizan suponen un beneficio para ellos mismos y su entorno. Segundo, cambiar su rutina de hábitos para ir incorporando los cambios acontecidos a su alrededor. Tercero, afianzar esos cambios y acostumbrarse a ellos. Es cuando creamos nuevos hábitos. Es un proceso que necesita tiempo, información constante (campañas positivas de información y concienciación) y premios o bonificaciones (psicológicas, económicas, etc.) que actúen a modo de refuerzo positivo para los individuos.

Para concluir, con ello se trata de hacer ciudad sin dar la espalda a los grandes agentes sociales y a la ciudadanía. Al respeto, una de las acciones que mayor calado puede tener a la hora de realizar los futuros cambios derivados de aquí, deben suponer una proporción de información continua a través de los mecanismos de participación, tales como mesas y pactos de la movilidad, grupos de trabajo específicos y plataformas web para informar sobre el avance del proyecto, la recogida de sugerencias y opiniones, encuestas, etc. Crear un foro social de la movilidad sostenible diverso y con los diferentes agentes sociales, permitirá elaborar un grupo que implique las esferas necesarias.

Estos proyectos participativos a corto, medio y largo plazo tienen una cosa en común. Todos empiezan ahora.

130



M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa

Fecha: 16-02-2022 12:55:33

 $N^o \ \text{expediente administrativo: } 2022-000245 \quad \text{C\'odigo Seguro de Verificaci\'on (CSV): } 785857136C7CD2BB470085264533B039$ Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/785857136C7CD2BB470085264533B039

