



PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.

PMUS Municipio de SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA.

RESUMEN EJECUTIVO 2021.





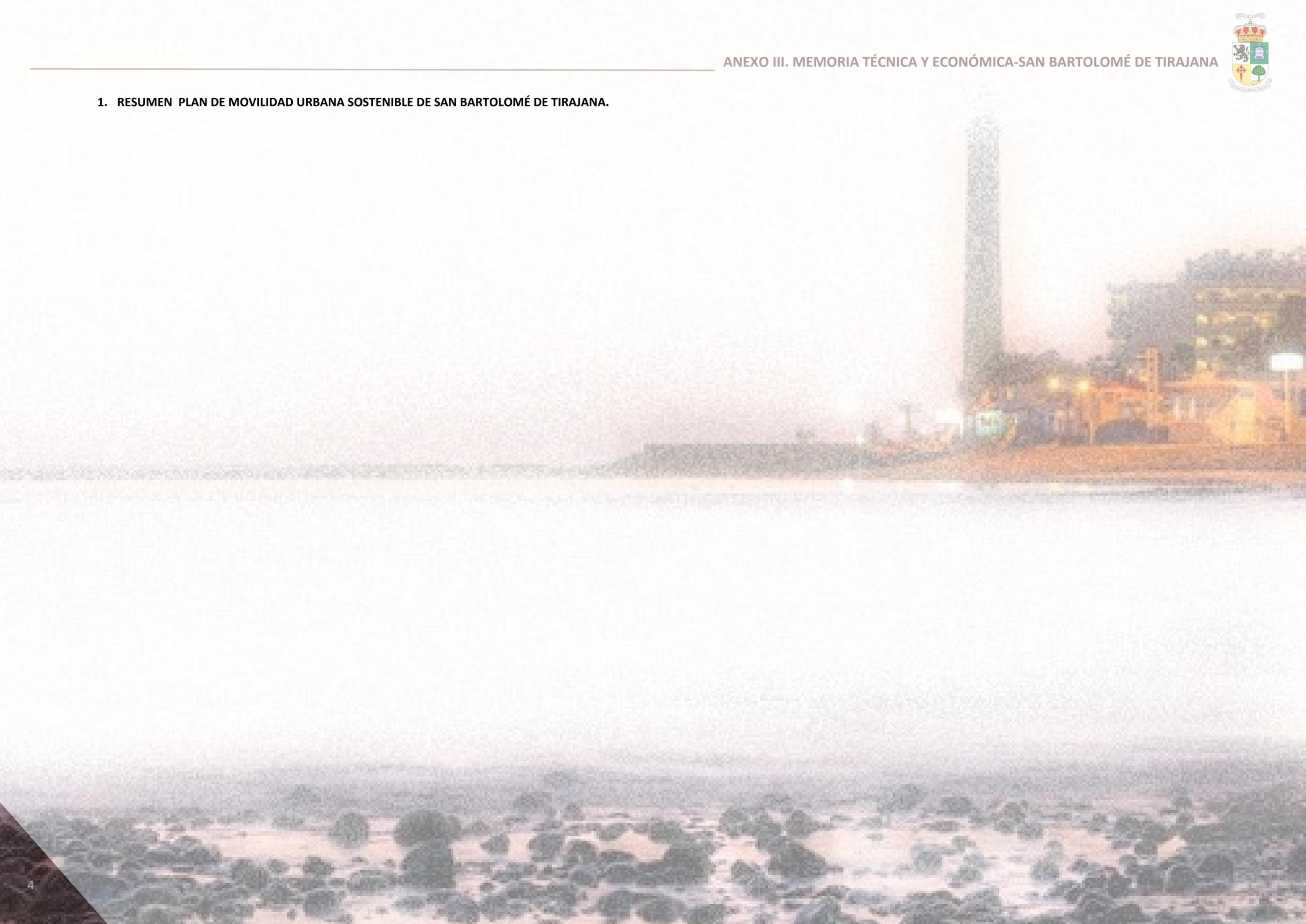


ÍNDICE.

1. RESUMEN PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA.	4
1. ¿QUE ES UN PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE PMUS?	5
2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PMUS.	5
3. PLANES SECTORIALES QUE COMPONENTEN UN PMUS.	7
4. CALENDARIO PREVISTO PARA LA ELABORACIÓN DEL PMUS.	7
5. INTRODUCCIÓN PMUS SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA.	8
6. ESTRUCTURA DE LA MEMORIA TÉCNICA Y ECONÓMICA.	12
7. PLANES SECTORIALES.	13
7.1 TRÁFICO Y RED VIARIA.	13
7.2. ESTACIONAMIENTO.	14
7.3. TRANSPORTE PÚBLICO.	15
7.4. MOVILIDAD PEATONAL.	18
7.5. MOVILIDAD CICLISTA.	22
7.6. CALIDAD AMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO.	24
7.7. SEGURIDAD VIAL.	28
7.8. PUNTOS DE RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS.	29



1. RESUMEN PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA.



1. ¿QUE ES UN PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE PMUS?.

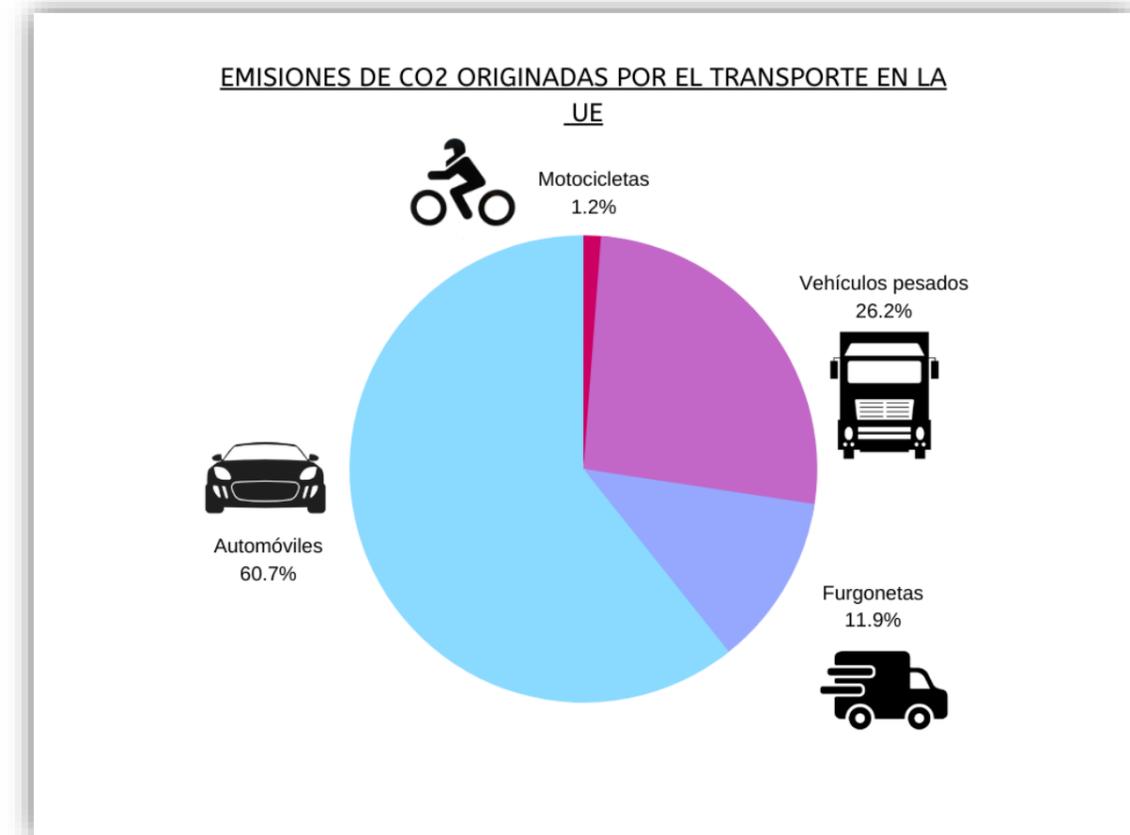
Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, es un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro de una ciudad; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles el crecimiento económico, la 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.



2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PMUS.

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**).

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. PLANES SECTORIALES QUE COMPONEN UN PMUS.

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

4. CALENDARIO PREVISTO PARA LA ELABORACIÓN DEL PMUS.

MESES	1	2	3	4	5	6	7
Recopilación y toma de datos	■	■					
Actuaciones de Participación Ciudadana	■	■	■				
Análisis y Diagnóstico	■	■	■	■			
Propuestas Planes Sectoriales				■	■	■	■
Presentación del PMUS							■

VIGENCIA DEL PMUS: 5-8 AÑOS.

- **Actuaciones de participación ciudadana:**

-Encuestas de movilidad a la población.

-Mesas de trabajo y talleres con colectivos sociales, comerciales y vecinales.

5. INTRODUCCIÓN PMUS SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA.

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.

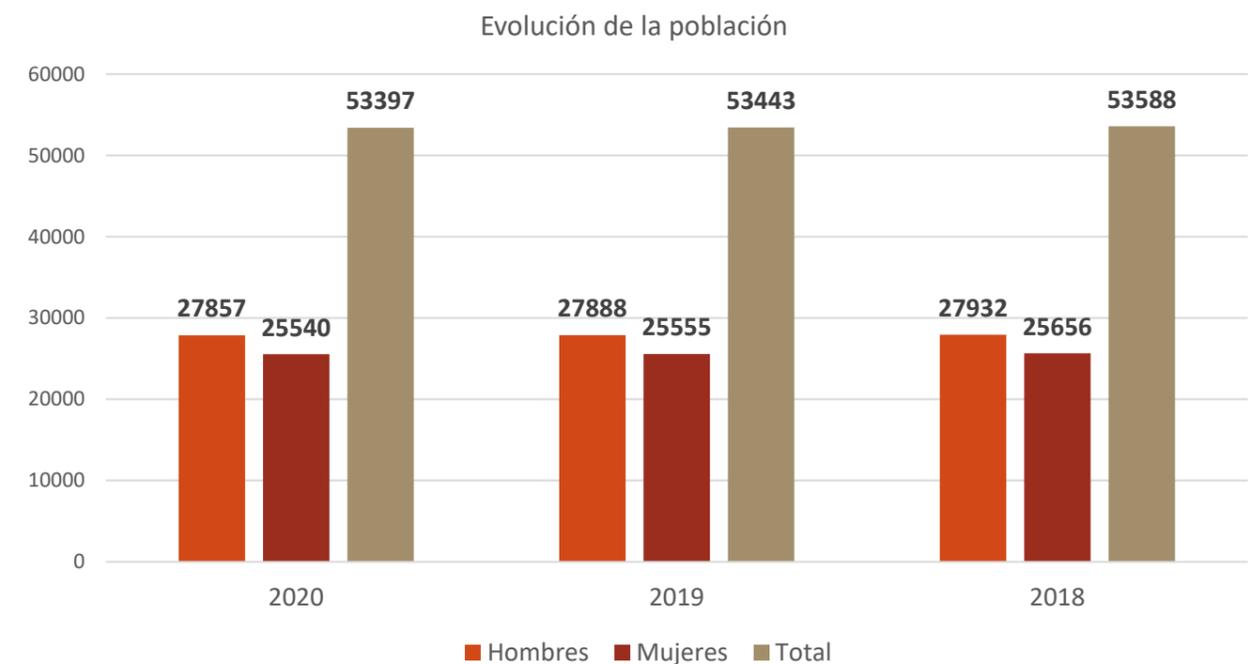
Todos estos espacios se hallan en la Zona ZEC, a la que se suman los macizos de Amurga y Tauro, así como la franja costera desde la punta de Trajalillo hasta la de Maspalomas. El municipio cuenta además con el monte de utilidad pública de San Bartolomé, La Plata y Maspalomas, así como con el de Montaña 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 ° C y 22° C, con temperaturas mínimas que muy rara vez descienden por debajo de los 10 °C. 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.

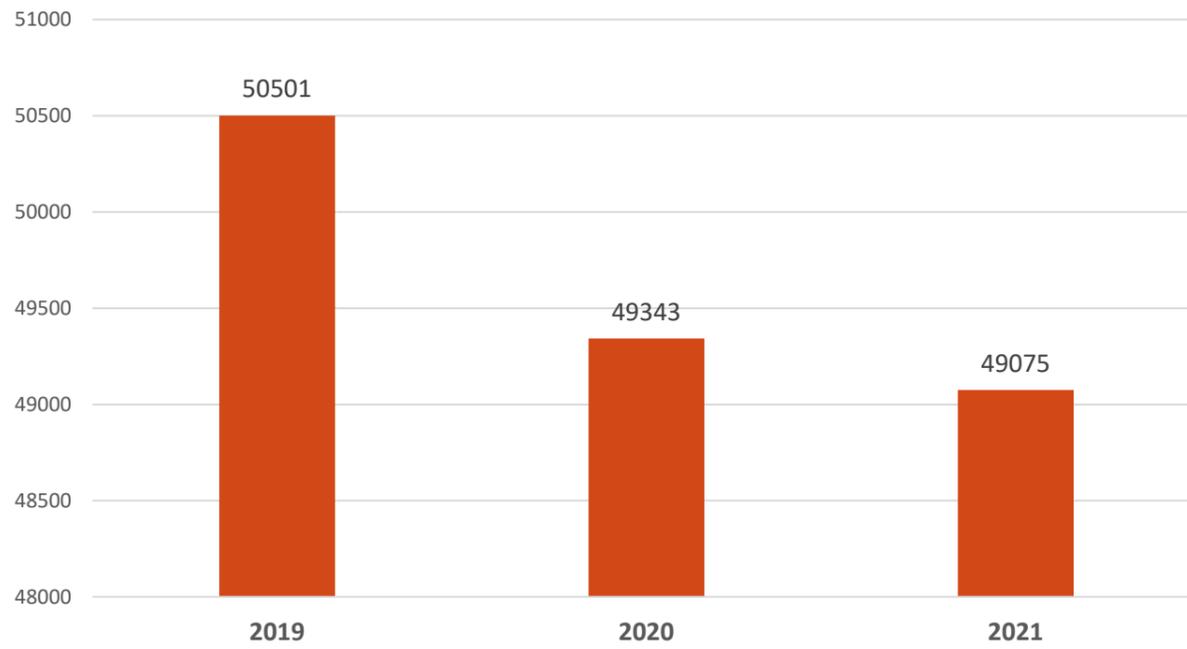
Según los últimos datos publicados por el ISTAC en 2020, el municipio de San Bartolomé de Tirajana contaba con una población igual a **53.397 habitantes**, lo que equivale a una densidad de población de **160,3 habitantes/km²**. Estos datos suponen una reducción de habitantes de **46** con respecto al 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 predominante frente a la femenina, aunque esta diferencia es mínima distribuyéndose en un 52% hombres, 48% mujeres.





Total Vehículos



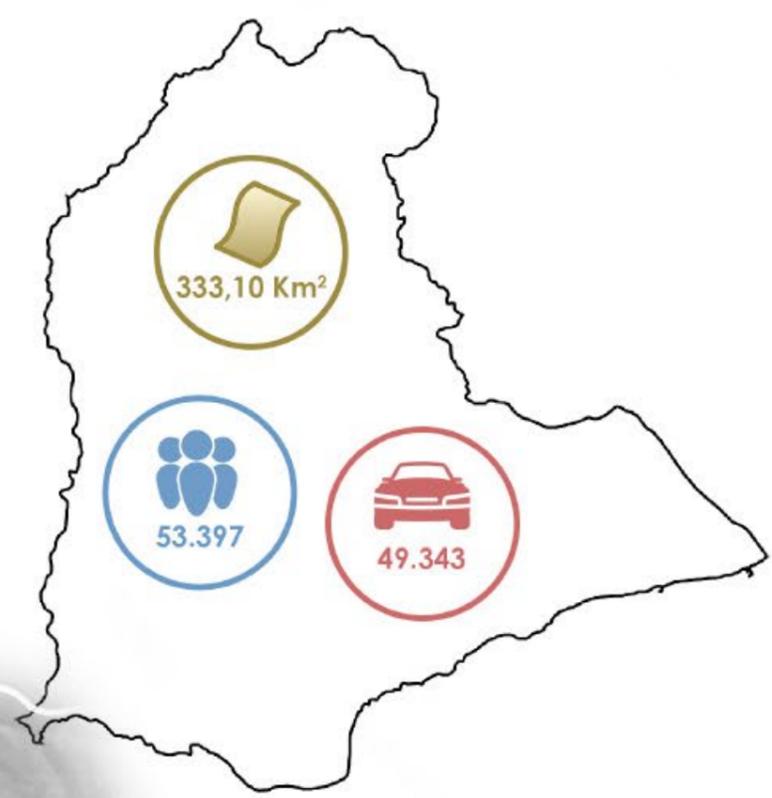
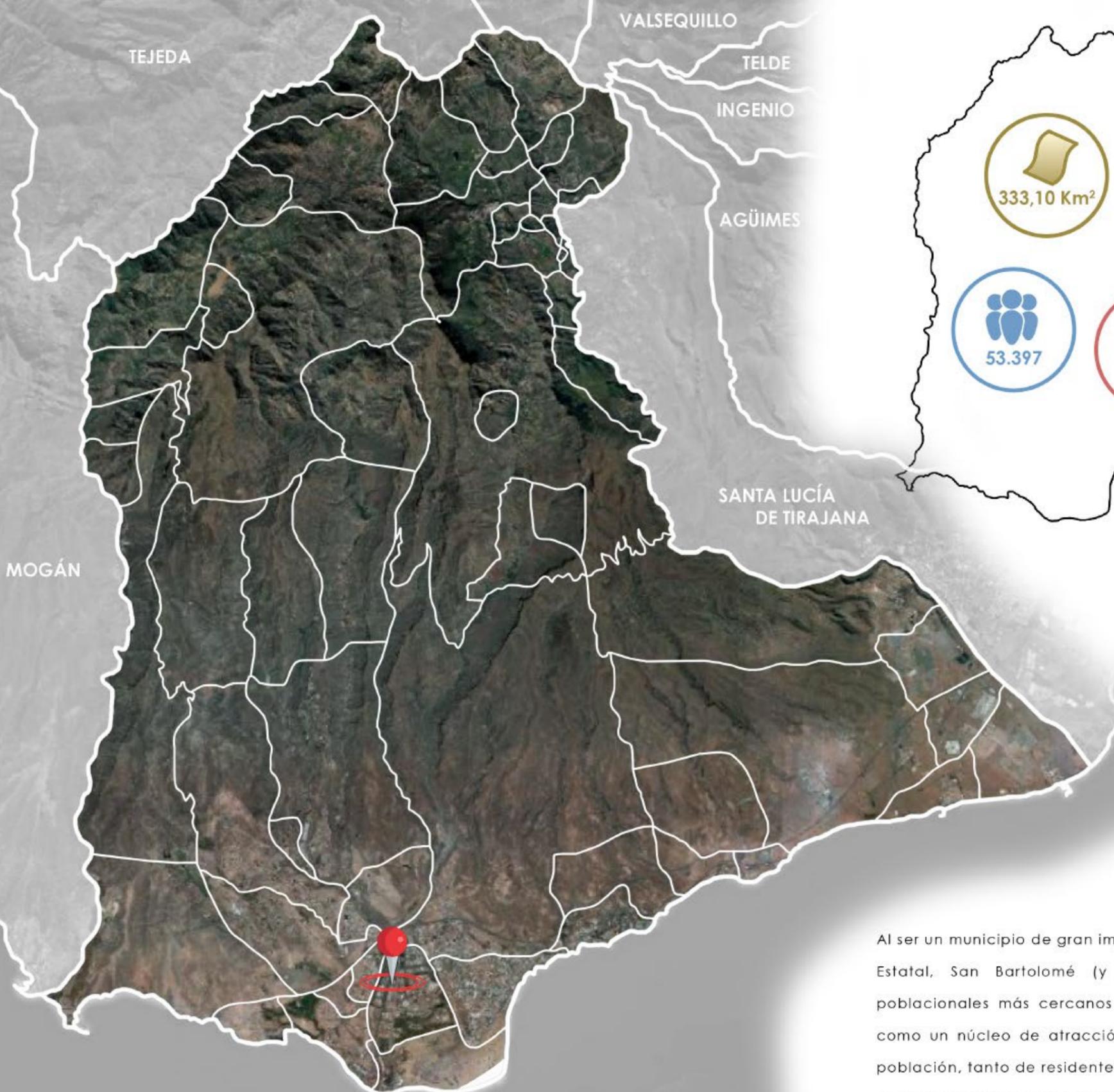
ISLA	Gran Canaria
MUNICIPIO	San Bartolomé de Tirajana
LOCALIZACIÓN	SUR
Nº HABITANTES	53.397
SUPERFICIE	333,13 Km2
DENSIDAD	160,3 Hab/Km2
POBLACIÓN	53.397 Hab.
ENTIDADES POBLACIONALES	65
PARQUE VEHICULAR	49343 (2020)
ÍNDICE MOTORIZACIÓN	924,1 (2020)





SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA

CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL MUNICIPIO



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 gran 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.



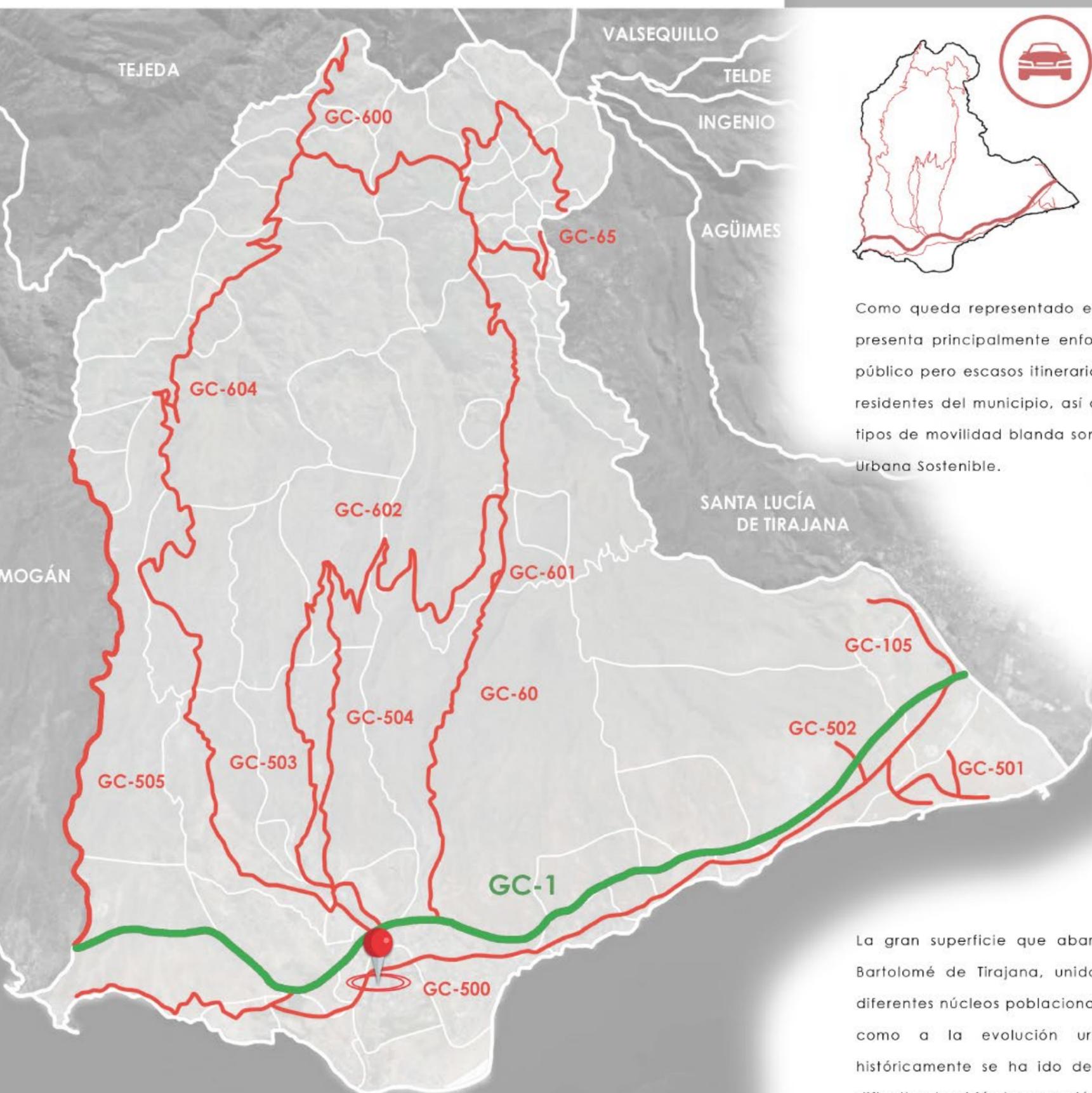
LÍMITE ENTIDADES

LÍMITES MUNICIPALES



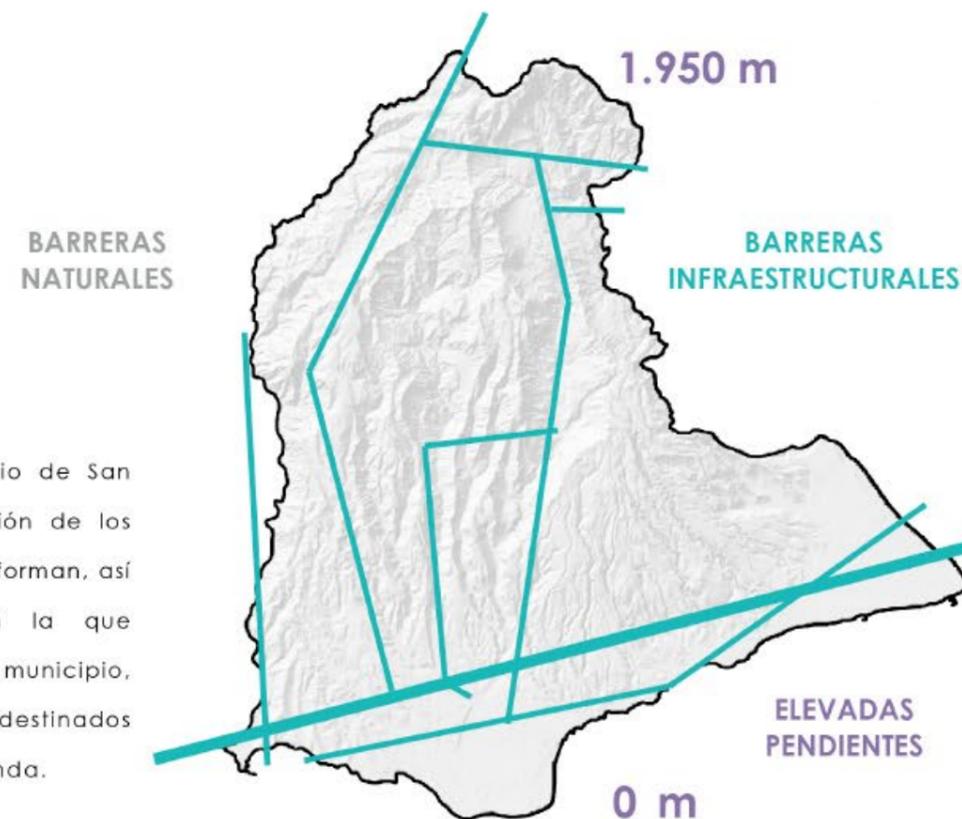
SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA

MOVILIDAD GENERAL DEL MUNICIPIO

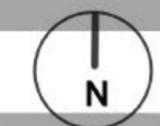


Como queda representado en el esquemas superiores, la red viaria del municipio de San Bartolomé de Tirajana se presenta principalmente enfocada hacia el vehículo privado, teniendo varias vías por las que circula el transporte público pero escasos itinerarios destinados exclusivamente a la movilidad ciclista, ya sea para uso turístico o para los residentes del municipio, así como también se observa una escasez de itinerarios exclusivamente peatonales. Ambos tipos de movilidad blanda son algunos de los que se pretenden fomentar con la redacción de este Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

Hay diversos factores que influyen incondicionalmente en la creación de este tipo de itinerarios, como son las barreras naturales, tales como barrancos o montañas; las elevadas pendientes, que van desde los 0m hasta más de 1.950 metros sobre el nivel del mar o las barreras infraestructurales que se generan a través de la red viaria, que fragmenta aún más el municipio.



La gran superficie que abarca el municipio de San Bartolomé de Tirajana, unido a la dispersión de los diferentes núcleos poblacionales que lo conforman, así como a la evolución urbanística con la que históricamente se ha ido desarrollando el municipio, dificultan también las creación de itinerarios destinados exclusivamente a este tipo de movilidad blanda.



VÍAS DE INTERÉS REGIONAL



VÍAS DE INTERÉS MUNICIPAL





6. ESTRUCTURA DE LA MEMORIA TÉCNICA Y ECONÓMICA.

Proporcionar breve información de los problemas de movilidad existentes, siguiendo el orden de los planes sectoriales que figuran en la Guía Metodológica de Elaboración del PMUS.

- A) Memoria Técnica y Económica.
- B) Participación Ciudadana.
- C) Talleres de movilidad con colectivos ciudadanos y vecinales.
- D) Encuestas de participación ciudadana.
- E) Elaboración de propuestas de medidas y actuaciones de movilidad a incluir en el PMUS.
- F) Gastos de personal contratado para elaborar el PMUS.
- G) Jornadas de presentación del PMUS.
- H) Adscripción del Ayuntamiento al Pacto de los Alcaldes Por el Clima y la Energía
- I) Propuesta económica de elaboración de los trabajos para la confección del PMUS.

A) MEMORIA TÉCNICA Y ECONÓMICA.

Para una mejor comprensión y detalle de la problemática existente, la presente memoria del diagnóstico municipal se aborda analizando la movilidad con respecto a los siguientes parámetros.

1. Accesibilidad.

La accesibilidad al sistema de transporte es una medida de la facilidad que encuentra la población para acceder de un punto a otro y tiene formas de medición que pueden llegar a ser muy complejas y de costoso estudio, para lo cual se utilizan variables como:

- El tiempo de desplazamiento entre núcleos de población.
- El espacio que es posible recorrer.
- La oportunidad de realizar desplazamientos a diferentes horas del día, en diferentes días de la semana.
- El gasto que supone el desplazamiento para quien lo realiza.

2. Transitabilidad.

La transitabilidad desarrolla la aptitud que presenta cada red para su tránsito por la misma. Si bien existen muchas variables que en su conjunto darán una mejor o peor transitabilidad, se pueden distinguir las siguientes:

- Continuidad de la red, una red discontinua presenta problemas de interferencia con otras redes.
- Estado del pavimento, variable muy interesante que determina el grado de erosión y la idoneidad del pavimento.
- Confort en el tránsito, malas trazas de la red provocan la falta de seducción hacia los usuarios y problemas de seguridad vial.

3. Nivel de servicio.

El nivel de servicio es una medida cualitativa, descriptiva de las condiciones de circulación de una corriente de tráfico. Por norma general, su descripción se fundamenta en ciertos factores, tales como la velocidad, el tiempo de recorrido, la libertad de maniobra, las interrupciones de tráfico, la comodidad y conveniencia, y la seguridad.

4. Calidad de servicio.

La calidad de servicio es un concepto que presenta cierta ambigüedad al estar definido por un conjunto de parámetros entre los que no se establece relación matemática alguna:

- El tiempo de viaje.
- La frecuencia del servicio o la oportunidad de viajar.
- La fiabilidad y regularidad.
- El precio.

El tiempo de viaje afecta de manera diferente a la calidad de servicio según se emplee en los movimientos de aproximación y dispersión a pie hasta/desde el lugar del desplazamiento principal o en la espera al vehículo. El viajero penaliza estos tiempos, sobre todo el de espera, que suele percibirse con una duración del doble o más del real en comparación al tiempo percibido durante el trayecto, en movimiento.



Con relación en el valor otorgado al tiempo por los viajeros, tiene importancia la frecuencia. En el caso del vehículo privado, la espera es la estipulada a priori y la variabilidad de movimiento es casi ilimitada. En los movimientos de transporte colectivo, para frecuencia altas, el tiempo de espera es corto, aunque el viajero la valora el doble al producirse la sensación de espera. Si la frecuencia es baja, el viajero se desplaza a tomar el vehículo a la hora de paso, con lo que la espera depende de los hábitos de cada viajero.

Cualquier estimación tiene vigencia en tanto el servicio sea fiable, regular, mantenga intervalos de tiempo con los que anteceden y proceden si es de elevada frecuencia, o cumplen sus horarios.

El precio constituye para el viajero otro factor de la calidad que se muestra inversamente a su valor absoluto. Resulta menos determinante que el tiempo en los desplazamientos urbanos y va adquiriendo mayor importancia a medida que se alarga la longitud de los viajes. También entran dentro del concepto de calidad de servicio la adecuación de los vehículos a las características del viaje, el diseño del interior del vehículo, su antigüedad, etc.

5. Intermodalidad.

La intermodalidad viene definida como la facilidad de combinar distintos modos de transporte en un desplazamiento. Para que un PMUS pueda cumplir los objetivos marcados debe establecerse la disminución del uso del transporte privado en vehículo y fomentar medios colectivos o más sostenibles como la bicicleta o el propio caminar. Es por este argumento que el transporte colectivo es el eje principal por el que deben discurrir el resto de métodos de transporte; por lo tanto, se entiende que pueden relacionarse los siguientes modos de transporte entre sí:

- Red Peatonal - Red de Transporte Colectivo.
- Red Ciclable - Red de Transporte Colectivo.
- Red de Vías Urbanas e Interurbanas - Transporte Colectivo
- Red de Transporte Urbano - Red de Transporte Interurbano.
- La red peatonal dado su carácter de flexibilidad de movimientos, respetando unos parámetros mínimos, puede relacionarse en el caso que nos ocupa con el vehículo privado, la bicicleta y otros.

7. PLANES SECTORIALES.

7.1 TRÁFICO Y RED VIARIA.

• ANÁLISIS Y EVALUACIÓN.

Deficiencias, intersecciones inadecuadas, tramos o elementos mal diseñados o dimensionados, calidad y conservación de la pavimentación, presencia de reductores de velocidad, iluminación, señalización.

En términos Generales estas son las deficiencias en cuanto a tráfico y movilidad que se ven en el municipio:

-El Tablero y San Fernando, los núcleos más afectados en cuanto a congestiones de tráfico.

-Efecto barrera debido a grandes carreteras o barrancos: Como la GC-1 y la GC-500 que atraviesan longitudinalmente todo el municipio. Provocando problemas a la hora de moverse de manera transversal, desde El Tablero y San Fernando hacia El Campo Internacional o Playa del Inglés. Además la presencia de esta barrera infraestructural supone que para los movimientos peatonales haya que llegar a puntos donde existen pasarelas o algún modo de cruzar la autovía.

-Sobredimensionamiento del viario de los núcleos turísticos, provocando una falta de jerarquización y desorientación en los usuarios, con velocidades inadecuadas, falta de visibilidad en algunas intersecciones, aceras estrechas, señalización en mal estado.

-Congestionamiento en la Viuda de Franco debido al gran volumen de vehículos privados y guaguas.

• PROPUESTAS.

-Mejora de la pavimentación en mal estado.

-Reestructuración de calles.

-Incorporación y renovación de elementos de seguridad.

-Proyección de vías alternativas.



7.2. ESTACIONAMIENTO.

• ANÁLISIS Y EVALUACIÓN.

En general las principales deficiencias en cuanto a aparcamiento en el municipio son:

- Congestión provocada por la existencia de vehículos circulando por la trama urbana intentando aparcar.
- Dificultad de tránsito provocada por el estacionamiento ilegal que afecta tanto al vehículo privado como a los autobuses.
- Problemas de accesibilidad de los ciudadanos en general y sobre todo de aquellos con una movilidad reducida, debido a la invasión de aceras y ocupación de pasos de cebra por parte del vehículo privado.
- Problemas de movilidad peatonal debido a la falta de anchos de acera suficientes, provocados por la necesidad de proporcionar la suficiente oferta de plazas de aparcamiento en superficie.
- Inexistencia de aparcamientos disuasorios.
- Pocos puntos de recarga de vehículos eléctricos.
- Pocos aparcamientos PMR.

Por lo tanto, se puede afirmar que la situación del aparcamiento en la zona turística se caracteriza por un excesivo espacio destinado al aparcamiento y por ello, una excesiva oferta para la mayor parte del año. Por el contrario, en los períodos punta de verano, no resulta suficiente para la elevada demanda, generando un tránsito elevado de vehículos buscando una plaza de aparcamiento. Sin embargo, La ocupación de vehículos aparcados se produce además en áreas de gran interés paisajístico y ambiental, como en el entorno de la Reserva Natural Especial Dunas de Maspalomas. Y en las Zonas Comerciales Abiertas de San Fernando y El Tablero.

Los núcleos residenciales de San Fernando y El Tablero son los núcleos más poblados del municipio, lo que conlleva a una mayor motorización de sus vías y la necesidad de aparcamiento de los vehículos. Así, la zona de Bellavista en San Fernando, combina una gran actividad comercial con residencial, incrementándose los problemas de aparcamiento de la zona. En El Tablero, en general, la red de aparcamiento está distribuida uniformemente en los márgenes de sus calles, contando en la práctica totalidad de las mismas con plazas de aparcamiento.

• PROPUESTAS.

La propuesta de la red de aparcamiento tiene como objetivo la distribución homogénea de las plazas de aparcamiento para los vehículos en el municipio. Por tanto, la mejora de la movilidad requiere de una red de aparcamientos tanto subterráneos como en superficie que atiendan las necesidades de los residentes de los diferentes núcleos, los trabajadores y comerciantes de los principales núcleos de actividad económica y a los turistas.

Para atender la demanda actual se han propuesto una serie de aparcamientos que atiendan las necesidades del municipio, como son las zonas reguladas, los aparcamientos disuasorios, las plazas para personas de movilidad reducida y las plazas de aparcamiento en centros atractores.

En San Bartolomé de Tirajana el número de plazas de aparcamiento regulado en superficie se concentra fundamentalmente en el litoral costero del municipio. Progresivamente la Zona azul deberá ir ampliándose a otras zonas del municipio para desvincular las plazas de aparcamiento rotatorio en superficie de las de residentes.

-Proyección de aparcamientos disuasorios con conexión mediante transporte público o conexión peatonal.

-Eliminación de aparcamientos en el viario.

-Proyección de nuevas plazas reservadas para Vehículos Eléctricos.



7.3. TRANSPORTE PÚBLICO.

- **ANÁLISIS Y EVALUACIÓN.**

La oferta de transporte público colectivo en San Bartolomé de Tirajana consiste, actualmente, en 26 líneas de la empresa GLOBAL, transporte interurbano, que operan y atraviesan el municipio conectando toda la mancomunidad del Sureste y la capital de Las Palmas de Gran Canaria.

El municipio cuenta con un gran cobertura de paradas de guaguas, algunas accesibles y otras que no cumplen la normativa de accesibilidad. Destacando la parada preferente del Faro de Maspalomas y la parada preferente del Parque Tropical. Estas paradas abastecen a los ámbitos más centrales del municipio. Sin embargo, no satisfacen las demandas de las personas que necesitan coger la guagua a ciertas horas. No hay una coordinación entre las necesidades de los ciudadanos y la oferta del transporte público, por lo tanto, dichas líneas transportan a poca cantidad de viajeros.

Las guaguas utilizadas para dar servicio son grandes guaguas tipo diésel generalmente de 15 m de longitud con capacidades de hasta 70 plazas. Y no existe a día de hoy ninguna guagua eléctrica o híbrida.

Respecto al sector del taxi, según los datos facilitados por los técnicos municipales de San Bartolomé de Tirajana, se obtiene que el número de licencias de taxis que corresponden al municipio, es de un total de 356.

Entre las características de los vehículos utilizados no se encuentra ningún vehículo de tipo eléctrico, sin embargo, si existen 170 licencias que utilizan vehículos híbridos. Siendo el 40% vehículos adaptados para PMR, variando sus capacidades de ocupación entre 5 y 9 plazas.

En general el transporte público en San Bartolomé de Tirajana presenta las siguientes deficiencias:

- La frecuencia de paso es baja, sobre todo en los núcleos más alejados.
- No existe un servicio de guaguas urbano, siendo abastecido el municipio únicamente por el servicio interurbano GLOBAL.
- No se localiza ningún carril taxi-bus-VAO de uso exclusivo para tales servicios en el municipio.
- Inexistencia de líneas de guagua que lleguen hasta Monteleón, Ayagaure, El Salobre, la parte alta del Tablero.

- Inexistencia de un carril exclusivo BUS.

- Congestionamientos de tráfico debido a las grandes dimensiones de las guaguas obstaculizando el tráfico motorizado, principalmente en vías urbanas.

- Mal estado, conservación y poca accesibilidad de algunas paradas de guagua, dotadas únicamente por un único poste de señalización vertical y sin información de los recorridos. Así como su ubicación, en muchos de los núcleos del municipio, las paradas de guagua se encuentran en las vías interurbanas por lo que los usuarios para desplazarse a ellas han de invadir la calzada debido a la falta e inexistencia de itinerarios de acceso, lo que conlleva al peligro de seguridad vial tanto para peatones como conductores.

El resto de las paradas de guagua existentes cuenta con marquesina cerrada en su cara trasera y lateral, sin embargo, la accesibilidad es algo deficiente:

- Sin acceso por ambos lados de la calle o existencia de vados en los pasos de peatones.

- Sin franjas de detección tacto-visual.

- Sin información de las líneas y recorridos en Braille.

- Sin dispositivos sonoros de información para invidentes.

- Algunas paradas carecen de iluminación cercana o paso de peatones cercano.

- Anchos de aceras inadecuados y limitados.

- Sin elementos de sombra ni marquesinas adaptadas para PMR.

Por otro lado, el servicio de taxis en San Bartolomé de Tirajana funciona bastante bien. Posee una Central de Taxis, con una buena tecnología y funcionamiento, y existen varias aplicaciones que facilitan el acceso a un Taxi como Pidetaxi. Además ofrecen servicios para personas con movilidad reducida o adaptados para mujeres embarazadas, con carritos para bebés o sillas para bebés.

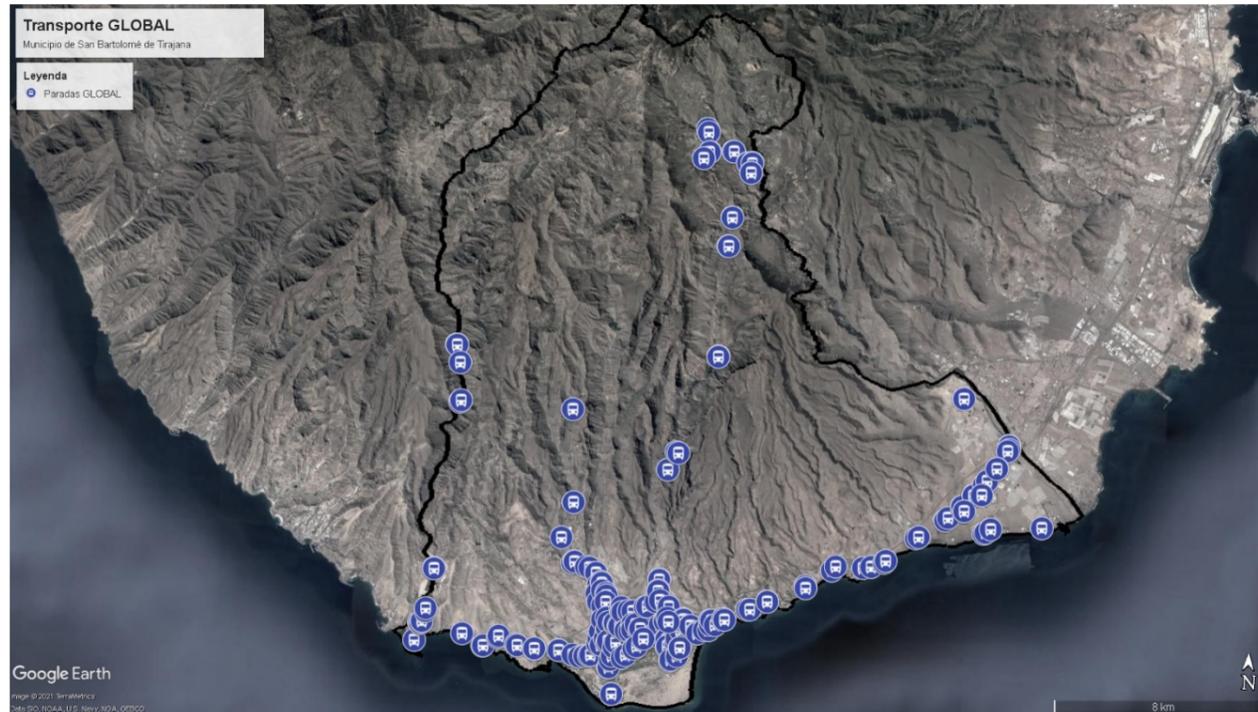
La flota de taxis de San Bartolomé cuenta con 356 taxis, de los cuales 170 son híbridos. Por otro lado, existe una asociación de las cooperativas de Telde y toda la zona Este, hasta San Bartolomé de Tirajana, de esta manera todos los taxis están conectados a la central y desde ahí se manda la información de los coches existentes en las paradas de taxis, facilitando el servicio a los clientes y evitando transitar por el municipio dando vueltas.

• **PROPUESTAS.**

- Habilitar la información dinámica de paradas.
- Optar por vehículos eléctricos tanto para el servicio público como para el transporte colectivo.
- Aumentar el número de guaguas aptas para PMR.
- Nuevas ubicaciones para paradas preferentes.

Sistema de Taxi Compartido: Para ofrecer un mayor nivel de servicio a los ciudadanos, se propone implementar un sistema de taxi compartido para conectar diferentes núcleos urbanos del municipio. Este servicio supondría un refuerzo a la red de guaguas propuesta por el Plan de Movilidad Urbana Sostenible municipal.

- Acondicionamiento de paradas de guagua deficientes.
- Nuevas rutas con transporte público urbano.



Distribución de Paradas GLOBAL.



Distribución de Paradas de Taxi.





Mapa: Ejemplo de nuevo itinerario de transporte público urbano



7.4. MOVILIDAD PEATONAL.

• ANÁLISIS Y EVALUACIÓN.

El aforo de peatones en San Bartolomé de Tirajana se realizó entre los meses de mayo a agosto del 2021 en diferentes barrios y calles del municipio:

Localización	Periodo
Av. de Gáldar	26.05.2021-07.06.2021
Calle Italia	06.07.2021-19.07.2021
Calle Alemania	21.07.2021-28.07.2021
Av. Gran Canaria	05.08.2021-23.08.2021

En la Av. de Gáldar y la Calle Italia, el tránsito de personas es mayor debido a que son calles altamente comerciales y con locales de restauración, sobre todo se puede ver un elevado número de personas diarias en la Av. de Gáldar, por su carácter comercial y central de la zona de San Fernando a la que acuden personas de todo el municipio diariamente, incluso de fuera del municipio a trabajar y a comprar. Sin embargo la Av. de Alemania es una zona únicamente hotelera y residencial, a la que acuden las personas que se alojan en ese lugar.

En la Av. Gran Canaria, donde se colocó el aforador es una zona también bastante concurrida por usuarios de todo el municipio que se dirigen a la zona de San Fernando y Viuda de Franco, además de encontrarse el edificio Mercurio, es una zona estratégica con la existencia de bancos y oficinas de correos.

Éstos datos de peatones son abrumadores con respecto a la obligación de coexistencia con el tráfico rodado en el municipio de San Bartolomé de Tirajana. Es de saber que el espacio no es infinito y se deben tomar medidas compatibles con ambos medios de transporte. Sin embargo, la tendencia debería ser la de priorizar unos sobre otros. El peatón sobre el coche. Tanto bicicletas como peatones deberían converger en condiciones de seguridad en el espacio existente. Las soluciones son la construcción de aceras más anchas, zonas verdes...en resumen restar espacio al coche a favor de las personas.

En el municipio de **San Bartolomé de Tirajana**, el estado de las infraestructuras que facilitan la movilidad peatonal presenta deficiencias. La alta ocupación destinada al vehículo privado y la falta de continuidad del eje peatonal son factores que propician una cobertura insuficiente de la movilidad peatonal en dicho municipio.

Por lo general, se traduce en estrechez de aceras, estando muchas de ellas en mal estado y concentradas en las vías principales que conectan los núcleos poblacionales del término municipal, falta de recorridos que conecten con los centros comerciales, deportivos o centros culturales.

Por otro lado, la orografía del municipio en la zona de medianías y cumbres, hace difícil el recorrido a pie de ciertos itinerarios, lo que imposibilita la conexión a pie de ciertos barrios. Realizándose éstos por los arcones o senderos existentes que no se encuentran en condiciones óptimas de seguridad ni accesibilidad.

Sin embargo, la zona litoral del municipio que coincide además con la zona turística posee características óptimas para la implantación de modos de movilidad más sostenibles, y la mayoría se encuentran conectados mediante el paseo marítimo, desde Bahía Feliz hasta Meloneras.

La movilidad peatonal presenta como principales problemas:

-Las aceras o vías peatonales no presentan una continuidad, siendo ésta interrumpida constantemente por intersecciones viarias, aceras insuficientes o mal pavimentadas y discontinuidad de aceras por falta de urbanización de las parcelas.

-No existen itinerarios peatonales que conecten centros culturales, comerciales o deportivos, basándose todo el tránsito peatonal por las aceras que, en casi todos los casos, es inferior a un ancho libre de 1,8 metros como figura en la norma.

-Incumplimiento de las condiciones básicas de accesibilidad en la red peatonal.

• **PROPUESTAS.**

- Se propone ampliar las vías con prioridad peatonal en la zona litoral, consiguiendo una mayor recuperación del espacio para el peatón.
- Proponer una red de senderos municipales que haga más atractiva la oferta peatonal.
- Señalización específica peatonal a determinados colectivos (a colegios, edificios públicos, áreas comerciales, etc.) y creación de sendas específicas de paso en horas punta para una circulación peatonal cómoda y segura.
- La promoción de este modo debe ir de la mano de los Planes de Accesibilidad y de Seguridad Vial, y estará estrechamente ligado a los colectivos más frágiles dentro del entorno urbano cotidiano que son los niños, los ancianos y las personas de movilidad reducida.
- Ampliación y mejora de aceras en las zonas deficientes.
- Proyección de areas Zona 30 con plataforma única.
- Realización del metrominuto de San Bartolomé de Tirajana.
- Infraestructuras para peatones para la GC-500.
- Mejora del tramo costero de Playa Besudo.





Mapa. Propuestas red peatonal litoral.

metrominuto

SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA



AYUNTAMIENTO MAYORALDADO	PARQUE PARK
ADMINISTRACIÓN DE HACIENDA TAX ADMINISTRATION / STEUERBEHÖRDE	MIRADOR SCENIC / AUSBLICKSPUNKT
JUZGADOS COURTS / GERICHT	SKATEPARK SKATEPARK / SKATEPARK
BIBLIOTECA LIBRARY / BIBLIOTHEK	PLAYA BEACH / STRAND
MERCADO MARKET / MARKT	PISCINA MUNICIPAL MUNICIPAL POOL / STÄDTISCHE BAD
CENTRO COMERCIAL SHOPPING MALL / EINKAUFSPARKHAUSEN	POLICIA LOCAL LOCAL POLICE / LOCALPOLIZEIBEHÖRDE
CENTRO DE SALUD HEALTH CENTER / KLINIK	POLICIA NACIONAL NATIONAL POLICE / NATIONALE POLIZEI
HOSPITAL HOSPITAL / KRAANKENHAUSEN	GUARDIA CIVIL SPANISH MILITARY POLICE / ZIVILWAHRE
CENTRO ESCOLAR SCHOOL CENTER / SCHULEN NEHMER	PUERTO DEPORTIVO NATIONAL PORT / SPORTHAFEN
CENTRO DEPORTIVO SPORT CENTER / SPORTCENTRUM	DUNAS DUNES / SANDEN
ESTADIO MUNICIPAL LOCAL STADIUM / STADTSTADION	PASEO EN CAMELLO CAMEL RIDE / KAMELREIHE
PÁDEL/TENIS PADLETTENNIS / TANNISSTADION	FARO DE MASPALOMAS MASPALOMAS LIGHTHOUSE / LEUCHTURM VON MASPALOMAS
CAMPO DE GOLF GOLF COURSE / GOLFPLATZ	MONUMENTO CONMEMORATIVO COMMEMORATIVE MONUMENT / GEDENKSTEINE
CENTRO RELIGIOSO RELIGIOUS CENTER / RELIGIÖSENHAUSEN	HOLIDAY WORLD HOLIDAY WORLD / HOLIDAY WORLD
TANATORIO MORTUARY / BEISCHNUNGSAUFGABE	AQUALAND AQUALAND / AQUAPARK
PLAZA SQUARE / PLATZ	YACIMIENTO ARQUEOLÓGICO PUNTA MUJERES ARCHAEOLOGICAL SITE / ARCHÄOLOGISCHE FUNDSTÄTTE
ESTACIÓN DE GUAGUAS BUS STATION / BAHNHOF	ZONA TURÍSTICA RESIDENCIAL RESIDENTIAL TOURIST AREA / WOHNUNGSZONEN



DISEÑADO POR: SINCIO NAVARRETE GONZÁLEZ ARQUITECTOS
 DERECHO DE IMAGEN: ©2019/2020/2021/22 www.ATCOTON.COM/EN/WWW
 INFORMACIÓN DE DISTANCIAS: GOOGLE MAPS

7.5. MOVILIDAD CICLISTA.

• ANÁLISIS Y EVALUACIÓN.

Actualmente el municipio de San Bartolomé de Tirajana cuenta con infraestructuras ciclistas en la zona más turística del municipio como Maspalomas, Meloneras y San Agustín. Éstas transcurren por las vías de circulación o a través de parques urbanos.



Como se puede observar, la principal deficiencia que existe es la falta de continuidad de los itinerarios ciclistas. Estos carriles bicis conectan algunos servicios o actividades turísticas y de ocio. Sin embargo no es una red pensada para trayectos de trabajo o usos administrativos. Hay algunos tramos en los que no dispone de iluminación o señalización adecuada. Por otro lado, se observa la escasa cantidad de elementos de sombra para un municipio tan soleado prácticamente todo el año. Así como infraestructuras para el descanso o para dejar la bicicleta en condiciones de seguridad. Todo esto, supone la falta de uso por parte de los ciudadanos y turistas como transporte eficiente.

En general, la red no crea problemas de confusión ni supone ninguna barrera física, pero destaca su falta de continuidad y señalización adecuada.

s cierto que, debido a la orografía del municipio, la cual se caracteriza por las fuertes pendientes, sobre todo en la zona de medianías. La implantación de carriles bicis y el fomento del uso de la bicicleta como modo de transporte en el municipio, puede crear rechazo. En éste caso se fomentará la bicicleta eléctrica.

Para contrarrestar esta deficiencia se ha de tener en cuenta que la zona del litoral se caracterizan por una orografía poco abrupta, existiendo pendientes moderadas o incluso nulas. Asimismo, las distancias entre las dotaciones, núcleos poblacionales y áreas de interés del municipio se consideran asumibles, tanto para el desplazamiento peatonal como ciclista. Esto significa que los principales núcleos turísticos del municipio tiene condiciones óptimas para el uso de la bici, disminuyendo así el tráfico rodado.

En cuanto al ciclismo deportivo, el municipio de San Bartolomé de Tirajana es un destino al que acuden muchos deportistas que realizan rutas con pendientes elevadas y con mayor dificultad.

• PROPUESTAS.

Se propone la implantación de una red ciclista que conecte las áreas turísticas con las principales áreas residenciales de San Fernando de Maspalomas y Tablero de Maspalomas, fomentando el uso de la bicicleta para los desplazamientos de trabajo y ocio y conectando ésta con los principales centros atractores del municipio.

Teniendo en cuenta las favorables características meteorológicas del ámbito y las pendientes de las vías, se plantean varios tipos de redes ciclistas; **carril bici protegido con 2,5 m de ancho, senda ciclable por terrenos, acera-bici** con dimensiones que se adapten de tal forma que no se elimine espacio al tránsito para los peatones. Y por último **pista-bici y tramos de coexistencia**.

Por otro lado, se recomienda el establecimiento de un sistema público de préstamo de bicicletas con un amplio número de bases repartidas tanto por la zona turística como por las zonas residenciales de San Fernando de Maspalomas y Tablero de Maspalomas, así como puntos de aparcamiento estratégicos de éstas, repartidos a lo largo de las áreas. Resulta adecuado que las bicicletas del sistema de préstamo sean eléctricas ya que existen algunos ejes viales de gran importancia en los que la pendiente supera el 7%, como en la conexión entre Playa del Inglés y Campo Internacional. Además, se propone la mejora de información y seguridad de las rutas de montaña de alta distancia dentro del municipio, utilizadas principalmente por los turistas de la Isla.



Mapa. Propuesta itinerarios ciclistas PMUS San Bartolomé de Tirajana.



7.6. CALIDAD AMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO.

• ANÁLISIS Y EVALUACIÓN CALIDAD DEL AIRE.

A continuación, se muestran los datos del Índice de Calidad del Aire (ICA) de las estaciones que se encuentran dentro del municipio de San Bartolomé de Tirajana a marzo de 2021, ya que es el último mes del que se tienen registrados todos los valores y haciendo una media entre ellos.

UNELCO-PLAYA DEL INGLÉS						
CONTAMINANTES						
SO ₂	NO	NO ₂	NO ₂	PM10	O ₃	CO
6,47	4,07	8,47	8,27	50,27	46,07	-
µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³	mg/m ³
METEOROLOGÍA						
Dirección del viento				198,4 Grd		
Velocidad del viento				0,61 m/s		
Temperatura				19,43 °C		
Humedad Relativa				65,13 %		
Presión Barométrica				1015,83 mb		
Radiación Solar				- W/m ²		
Lluvia				- l/m ²		
ÍNDICE DE CALIDAD DEL AIRE						
Concentración de Dióxido de Azufre (SO ₂)				Muy Buena		
Concentración de Dióxido de Nitrógeno (NO ₂)				Muy Buena		
Partículas en suspensión < 10µm				Regular		
Concentración de Ozono (O ₃)				Muy Buena		

Datos estación de Playa del Inglés.

UNELCO-SAN AGUSTÍN						
CONTAMINANTES						
SO ₂	NO	NO ₂	NO ₂	PM10	O ₃	CO
4	4,39	9,90	-	44,58	73,94	-
µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³	mg/m ³
METEOROLOGÍA						
Dirección del viento				241,16 Grd		
Velocidad del viento				1,32 m/s		
Temperatura				19,38 °C		
Humedad Relativa				64,84 %		
Presión Barométrica				1016,35 mb		
Radiación Solar				- W/m ²		
Lluvia				- l/m ²		
ÍNDICE DE CALIDAD DEL AIRE						
Concentración de Dióxido de Azufre (SO ₂)				Muy Buena		
Concentración de Dióxido de Nitrógeno (NO ₂)				Muy Buena		
Partículas en suspensión < 10µm				Regular		
Concentración de Ozono (O ₃)				Muy Buena		

Datos estación de San Agustín.



UNELCO-CASTILLO DEL ROMERAL						
CONTAMINANTES						
SO ₂	NO	NO ₂	NO ₂	PM10	O ₃	CO
4,29	4	7,68	-	48,77	81,65	0,4
µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³	mg/m ³
METEOROLOGÍA						
Dirección del viento				91,32 Grd		
Velocidad del viento				3,19 m/s		
Temperatura				19,27 °C		
Humedad Relativa				65,74 %		
Presión Barométrica				1017,22 mb		
Radiación Solar				- W/m ²		
Lluvia				- l/m ²		
ÍNDICE DE CALIDAD DEL AIRE						
Concentración de Dióxido de Azufre (SO ₂)				Muy Buena		
Concentración de Dióxido de Nitrógeno (NO ₂)				Muy Buena		
Partículas en suspensión < 10µm				Regular		
Concentración de Ozono (O ₃)				Buena		

Datos estación de Castillo del Romeral.

• ANÁLISIS Y EVALUACIÓN ZBE.

En este PMUS se propone una Zona de Bajas Emisiones en Meloneras. Ésta zona está recomendada por su carácter turístico o de gran demanda comercial, por lo tanto con mayores índices de motorización. Y serán establecidas como crea conveniente el órgano de gobierno que se encuentre en su momento.



Zonas de Bajas Emisiones Meloneras.

• ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DEL RUIDO.

NIVELES SONOROS LDEN (24 h)				
ENTORNO	IMD (veh/día)	NIVEL SONORO MÍNIMO (dB)	NIVEL SONORO MÁXIMO (dB)	EFFECTO
GC-1	34.984	80	85	Muy Molesto
GC-500	19.381	75	70	Molesto

Estas vías, al ser consideradas como grandes ejes viarios, están dentro de los márgenes normales de niveles de sonoridad de media 75 dB, según su categoría de Vía Pública de Titularidad Regional, donde se pueden llegar a alcanzar velocidades de más y hasta 70 km/h; aunque ya a esos niveles comienza a haber daño auditivo. Cabe resaltar que en los elementos conflictivos como las rotondas y cruces los niveles sonoros pueden llegar hasta los 80 dB.



- **PROPUESTAS.**

- Proyección de una Zona de Bajas Emisiones en Meloneras.
- Medidas para reducir la velocidad, y con ellos el ruido y la contaminación en ciertas vías.
- Limitación del tráfico rodado, peatonalizando calles de áreas residenciales densas.





Meloneras Propuesta ZBE
Proyecto Piloto de Zona de Bajas Emisiones

- Leyenda**
- Aparcamiento Disuasorio Subterráneo
 - Carril Bici Existente
 - Carril Bici Propuesto
 - Centros Comerciales
 - Expo Meloneras
 - Hospital San Roque
 - Hoteles
 - Lanzadera con Minibus Eléctrico
 - Paradas de Taxi
 - Puntos de Alquiler de Bicicletas Públicas
 - Puntos de Interés Turísticos
 - Puntos de Recarga de Vehículos Eléctricos

Mapa: Zona de Bajas Emisiones en Meloneras.

7.7. SEGURIDAD VIAL.

• ANÁLISIS Y EVALUACIÓN.

Las vías establecidas como más conflictivas según el análisis de La Policía Local, coincide con lo que se ha ido analizado a lo largo del PMUS y con la información recabada en las mesas de participación ciudadana y reuniones con los técnicos municipales. Estas son vías principales de acceso y salida al municipio las cuales se caracterizan por soportar un elevado número de vehículos en circulación de manera continua, el cual se ve incrementado en horas punta. Además, la configuración de estas, carriles anchos y sin elementos reductores de velocidad, incitan a que se excedan los límites establecido y, por lo tanto, las probabilidades de que se originen accidentes en ellas son elevadas.

En la mayor parte de estas vías del municipio se exceden los límites de velocidad establecidos. Por lo que, como ya se ha aplicado se han de proyectar vías zonas 30km/h en todos aquellos tramos urbanos en donde exista una elevada coexistencia vehículo-peatón.

Además de disminuir el límite de velocidad en las vías nombradas, se deberá implementar elementos de seguridad que impidan a los conductores circular a velocidades mayores proyectando, principalmente, pasos de peatones elevados e iluminados, reductores de velocidad y semáforos de control de la velocidad y control de paso de personas.

Puesto que, referente a esto último, en la Av. de Tirajana se concentran gran cantidad de puntos susceptibles de atropellos. De igual forma sucede con los pasos de peatones ubicados en la Av. de las Américas en El Tablero, donde los peatones se encuentran frente a una situación bastante peligrosa ya que los vehículos que circulan aumentan su velocidad considerablemente. Mientras que, por otro lado, se detecta una misma situación en varios pasos de peatones de San Agustín, aquellos que se encuentran en la entrada o a la salida de las rotondas.

Y es que, por parte de la ciudadanía se detecta una alta desconformidad en relación a la seguridad que siente a la hora de desplazarse por el municipio a pie o en bicicleta. Pues, la mayoría de las aportaciones realizadas por los habitantes que han contestado a la encuesta de movilidad afirman que evitan desplazarse a pie o en bicicleta por el municipio debido a la falta de aceras, iluminación, pasos de peatones y mal estado de las vías. Al igual que se muestra descontento debido a la intrusión de vehículos mal aparcados en aceras y zonas de interés.



Mapa: Zonas de congestión vehicular.

• PROPUESTAS.

- Dotar de elementos reductores de velocidad e implementación de zonas 30.
- Mayor dotación de pasos de peatones elevados.
- Mejora de la ejecución y evolución de las políticas de seguridad vial, con especial hincapié en la mejora de la señalización horizontal, vertical y accesible.
- Puesta en marcha de aplicaciones informáticas y campañas de concienciación en materia de seguridad vial.



7.8. PUNTOS DE RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS.

• ANÁLISIS Y EVALUACIÓN.

El municipio de San Bartolomé de Tirajana, cuenta actualmente con una red escasa de puntos de recarga públicos de vehículos eléctricos, pero la cual se está aumentando de manera progresiva. La mayoría de los puntos de recarga se encuentran en los hoteles. A continuación, se realiza un análisis de su ubicación y sus características a través de la web electromaps.

Se registran un total de quince (15) puntos de recarga en el municipio, con una capacidad de recarga aproximada de 35 vehículos. La fuente de energía principal que utilizan los cargadores de los puntos de recarga es de origen no renovable mayoritariamente.

En cuanto al tipo de uso, se caracterizan por ser de carácter privado, al estar enclavados en complejos turísticos principalmente. Su uso, por tanto, está sujeto al registro en las instalaciones donde se ubican los puntos. El número de plazas de recarga en cada punto se media en 2, lo que es insuficiente para cubrir la demanda en casos en los que se acumulen más vehículos que plazas disponibles si no se ofrecen sistemas de rotación. Los cargadores de referencia son TYPE 2 y Schuko, aunque en su mayoría con modos de recarga lenta o semi-rápida, lo que condiciona la rapidez en el uso de los puntos por los vehículos que necesiten gran volumen de recarga.

El municipio de **San Bartolomé de Tirajana**, dada su extensión y su carga poblacional y turística, cuenta actualmente con una red escasa de puntos de recarga de vehículos eléctricos, la cual necesita ampliación de manera progresiva e inmediata para no quedar rezagado ante la inminente popularización de los vehículos de combustibles eléctricos (VEH y PHEV principalmente).

Para conseguir un cambio real en la movilidad municipal se han de facilitar desde las administraciones públicas todas aquellas medidas y actuaciones que favorezcan e impulsen la transformación de la movilidad en materia sostenible.

Es por esto por lo que el municipio de **San Bartolomé de Tirajana** deberá crear una red de recarga de vehículos eléctricos sólida y continua en todo el ámbito municipal, que sea capaz de ofrecer, tanto a vecinos como visitantes puntos de recarga ubicados en lugares estratégico que ofrezcan un servicio cercano y cómodo para estos usuarios.

• PROPUESTAS.

-Proyección de puntos de recarga en todos los edificios públicos y sus inmediaciones, que faciliten el cambio de la flota municipal de vehículos hacia vehículos eléctricos, así como el acceso por motivos de gestión de los usuarios que acudan a estos edificios de una zona de recarga próxima.

-Dotación de puntos de recarga en las instalaciones de servicios públicos que operen en el municipio (Policía Local, Guardia Civil, Bomberos, Protección Civil, Ambulancias, etc) que faciliten el cambio de los vehículos utilizados hacia vehículos eléctricos.

-Adecuación de las paradas de guaguas, taxis y cualquier otro sistema de transporte público que se implante para la instalación de puntos de recarga, a través de postes o mediante sistemas inductivos, que permitan fomentar e impulsar el cambio de los vehículos utilizados en la actualidad hacia variantes de combustible eléctricas.

-Crear y fomentar la implantación de electrolineras en las gasolineras actuales y futuras del municipio.



Mapa: Propuestas Puntos de Recarga Municipio de San Bartolomé de Tirajana.



PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA

2021

