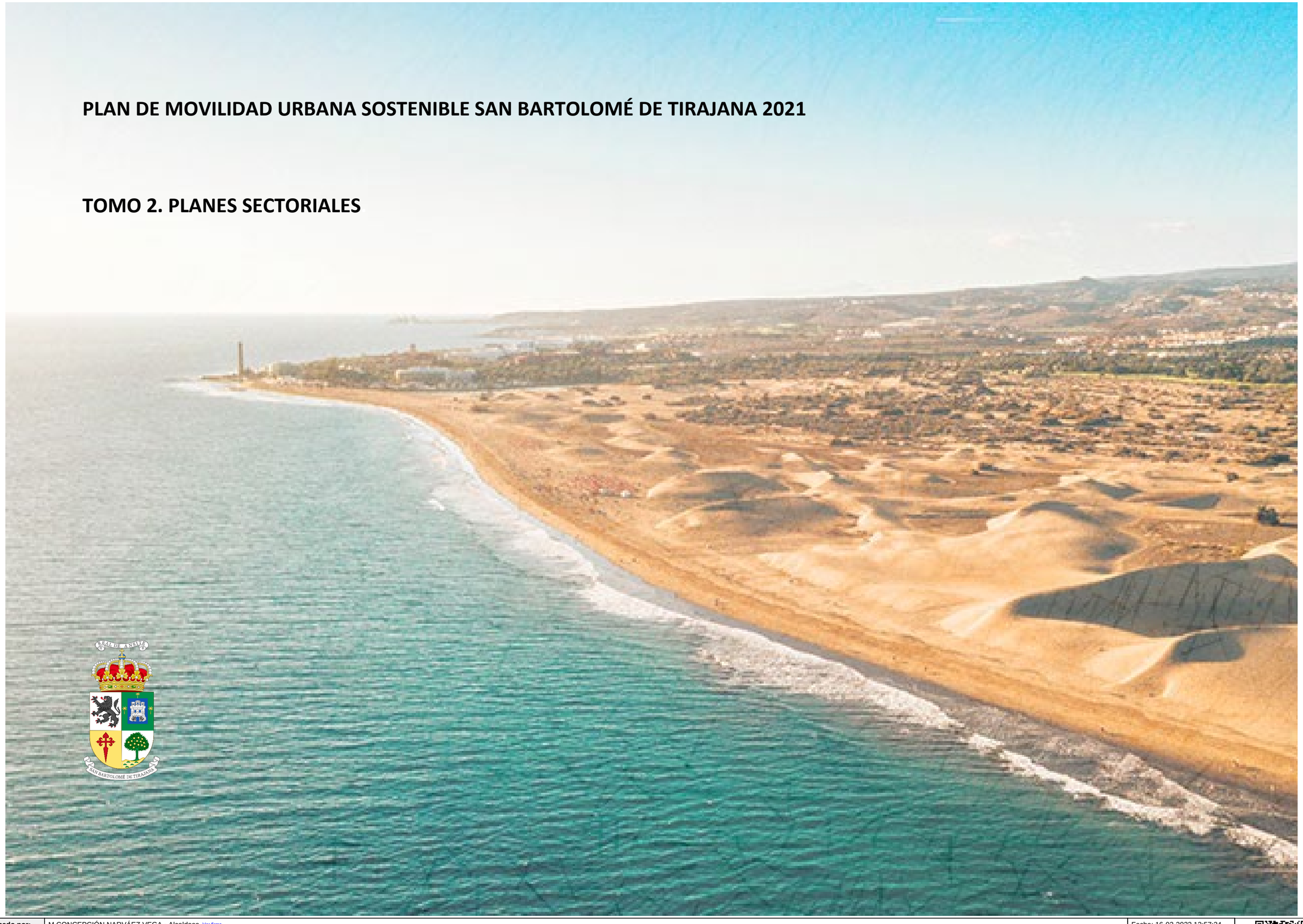
PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA 2021

TOMO 2. PLANES SECTORIALES



Firmado por:	M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa Ver firma	Fecha: 16-02-2022 12:57:34

Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 Ver sello

Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:58

electromovilidad canarias
movilidad sostenible

Gobierno de Canarias

Fundación Parque Científico Tecnológico
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Universidad de La Laguna

2

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54

Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

ÍNDICE

PS1. PLAN SECTORIAL DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO Y ESTRUCTURA DE LA RED VIARIA. 9

1. INTRODUCCIÓN. 10

1.2.AFOROS DEL CABILDO DE GRAN CANARIA. 14

2. ANÁLISIS. 15

3. EVALUACIÓN. 21

4. PROPUESTAS. 22

PS2. PLAN SECTORIAL DE ESTACIONAMIENTO. 27

1. INTRODUCCIÓN. 28

2. ANÁLISIS. 29

3. EVALUACIÓN. 30

4. PROPUESTAS. 32

PS3. PLAN SECTORIAL DE POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO. 36

1. INTRODUCCIÓN. 37

2. ANÁLISIS. 40

3. EVALUACIÓN. 59

4. PROPUESTAS. 60

PS4. MOVILIDAD PEATONAL. 66

1. INTRODUCCIÓN. 67

1.1. TIPOLOGÍA DE ESPACIOS LIBRES PEATONALES. 67

2. ANÁLISIS. 70

2.1. AFORO DE PEATONES. 70

3. EVALUACIÓN. 78

4. PROPUESTAS. 80

PS5. PLAN SECTORIAL DE MOVILIDAD ESCOLAR. 95

1. INTRODUCCIÓN. 96

1.2. CAMINOS ESCOLARES SEGUROS. 98

2. ANÁLISIS. 101

3. EVALUACIÓN. 109

4. PROPUESTAS. 110

PS6. PLAN SECTORIAL DE MOVILIDAD CICLISTA. 116

1. INTRODUCCIÓN. 117

1.1. TIPOS DE VÍAS CICLISTAS. 118

1.2 SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA. 119

2. ANÁLISIS. 120

3. EVALUACIÓN. 120

4. PROPUESTAS. 120

PS7.PLAN SECTORIAL DE DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS. 130

1. INTRODUCCIÓN. 131

1.2. TRANSPORTE DE ÚLTIMA MILLA. 131

2. ANÁLISIS. 132

2.1. UBICACIÓN DE APARCAMIENTOS PARA CARGA Y DESCARGA. 132

3. EVALUACIÓN. 135

4. PROPUESTAS. 136

PS8. POLÍTICAS URBANÍSTICAS Y ESPACIO CIUDADANO. 138

1. INTRODUCCIÓN. 139

1.1. INTRODUCCIÓN A LA METODOLOGÍA. 142

2. ANÁLISIS FÍSICO DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS. 143

3. EVALUACIÓN. 147

4. PROPUESTAS. 148

PS9. PLAN SECTORIAL DE CALIDAD AMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO. 149

1. INTRODUCCIÓN. 150

2. ANÁLISIS DE LA CALIDAD DEL AIRE. 150

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 3/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

2.1. EVALUACIÓN CALIDAD DEL AIRE.....155
3. ANÁLISIS DE LA INTRUSIÓN VISUAL DE VEHÍCULOS EN LAS ZBE.....156
3.1. EVALUACIÓN INTRUSIÓN VISUAL ZBE. 159
3.2. PROPUESTAS. 159
4. ANÁLISIS DE LOS NIVELES DE RUIDO.....160
4.1. EVALUACIÓN NIVELES DE RUIDO.....169
4.2. PROPUESTAS 172
PS10. PLAN SECTORIAL DE ACCESIBILIDAD A CENTROS ATRACTORES DE VIAJE.....173
1. INTRODUCCIÓN. 174
2. MARCO LEGISLATIVO Y REGLAMENTARIO INTERNACIONAL, ESTATAL Y AUTONÓMICO. 174
2.1. CONTEXTO INTERNACIONAL.....174
2.2. CONSTITUCIÓN ESPAÑOLA. 174
2.3. REAL DECRETO 173/2010, DE 19 DE FEBRERO. 175
2.4. ORDEN VIV/561/2010 DE 1 DE FEBRERO.....175
2.5. REAL DECRETO LEGISLATIVO 1/2013, DE 29 DE NOVIEMBRE. 176
2.6. NORMATIVA CANARIA. 176
2.7. PLAN INTEGRAL DE ACCESIBILIDAD MUNICIPAL (PIAM). 177
3. GUÍA PARA LA REDACCIÓN DE UN PLAN DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL.....177
2. ANÁLISIS. 178
Existen numerosas áreas estanciales y espacios abiertos en el municipio. Sin embargo, no existen suficientes itinerarios peatonales, y las principales avenidas con gran tránsito peatonal disponen de escasas dotaciones peatonales y estanciales.....178
Las diferentes áreas del consistorio municipal trabajan para convertir San Bartolomé de Tirajana en un municipio accesible, ya que puede ser un importante factor de atracción turística.....178
3.EVALUACIÓN. 178
Fuera de los núcleos principales de actividad y residencia, el resto de barrios y territorio del municipio está destinado a la zona residencial más dispersa, con una mayor problemática de accesibilidad por sus elevadas pendientes y carácter rural del entorno. 178
Las vías peatonales se caracterizan por poseer, en muchos casos, pavimento inadecuado, plataformas estrechas, bordillos altos y sin rebajes para el paso de peatones y presencia de obstáculos que impiden una correcta circulación. 178
La ordenación y normalización del mobiliario urbano instalado en la red viaria peatonal, de carácter intrusivo y a veces caótico, y que agrava la movilidad en las principales calles comerciales de San Bartolomé de Tirajana, sobre todo para los usuarios PMR. 178
El principal problema de accesibilidad se encuentra en la escasa señalética adaptada para las distintas discapacidades y en la ausencia de aceras para un correcto tránsito peatonal por las vías.....178
4. PROPUESTAS. 179
PS11. PLAN SECTORIAL DE SEGURIDAD VIAL. 181
1. INTRODUCCIÓN.....182
2. ANÁLISIS. 184
 ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN EN ZONA URBANA. 185
3. EVALUACIÓN. 192
4. PROPUESTAS. 193
.....195
PS12. PLAN SECTORIAL DE BUENAS PRÁTICAS DE MOVILIDAD. 195
1. INTRODUCCIÓN.....196
1.2. MEDIDAS A LLEVAR A CABO. 196
2. ANÁLISIS. 200
3. EVALUACIÓN. 200
4. PROPUESTAS. 201
PS13. PLAN SECTORIAL DE OFICINA DE MOVILIDAD. 202
1. INTRODUCCIÓN.....203
2. PROPUESTAS. 204
PS14.PLAN SECTORIAL DE PUNTOS DE RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS. 206
1. INTRODUCCIÓN.....207
1.2. TIPOS DE PUNTOS DE RECARGA PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS.....207

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 4/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

1.3. INSTALACIÓN DE PUNTOS DE RECARGA EN LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS.....209
2. ANÁLISIS. 210
3. EVALUACIÓN. 210
4. PROPUESTAS.....215
PS15. PLAN SECTORIAL DE FOMENTO DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO.....220
1. INTRODUCCIÓN. 221
1.2. EL VEHÍCULO ELÉCTRICO Y LA EFICIENCIA ENERGÉTICA. 223
2. ANÁLISIS. 224
3. EVALUACIÓN. 225
4. PROPUESTAS.....227
PS16.SMART MOBILITY.....229
1. INTRODUCCIÓN. 230
2. PROPUESTAS.....234

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Vías de comunicación de Interés Regional. 11

Tabla 2. Vías de comunicación de interés Insular. 11

Tabla 3. Vías de comunicación tramos Municipales. 12

Tabla 4. Vías de comunicación de primer orden. 13

Tabla 5. Vías de comunicación de segundo orden. 13

Tabla 6. Vías de comunicación peatonales. 14

Tabla 7. Aforos vehiculares Cabildo de Gran Canaria 2015. 15

Tabla 8. Criterios de evaluación y plazos. 15

Tabla 9. Análisis inventario de la red viaria estructura 16

Tabla 10. Análisis inventario de la red urbana básica o de primer orden 17

Tabla 11. Análisis inventario de la red urbana local o de segundo orden. 18

Tabla 12. Propuestas red viaria estructurante. 23

Tabla 13. Propuestas red urbana básica o de primer orden. 24

Tabla 14. Propuestas red urbana local o de segundo orden. 25

Tabla 15. Propuestas generales 26

Tabla 16. Áreas de evaluación del estacionamiento. 28

Tabla 17. Modos de ocupación en plazas de aparcamiento. 28

Tabla 18. Características y distribución en el espacio de los aparcamientos. 29

Tabla 19. Propuestas red de estacionamiento. 33

Tabla 20. Utilidades del transporte colectivo 37

Tabla 21. Elementos que forman el sistema de Transporte a la Demanda. 39

Tabla 22. Líneas y Recorridos GLOBAL. 41

Tabla 23. Clasificación del parque móvil de GLOBAL según las directivas EURO. 41

Tabla 24. Distribución del Parque Móvil de GLOBAL desde el punto de vista medioambiental. 41

Tabla 25. Análisis de las líneas GLOBAL. 46

Tabla 26. Análisis de las paradas de guagua GLOBAL. 58

Tabla 27. Propuestas potenciación del transporte público. 61

Tabla 28. Propuesta de transporte urbano a demanda. 62

Tabla 29. Tipologías de espacios libres peatonales. 69

Tabla 30. Pasos para conseguir la transformación. 69

Tabla 31. Localización del aforo de peatones. 71

Tabla 32. Valores obtenidos del aforo de peatones. 72

Tabla 33. Análisis de itinerarios peatonales principales. 77

Tabla 34. Propuestas itinerarios peatonales 85

Tabla 35. Objetivos de la Comunidad Escolar. 96

Tabla 36. Objetivos sostenibles. 97

Tabla 37. Objetivos de salud. 97

Tabla 38. Objetivos de seguridad. 98

Tabla 39. Objetivos del proyecto Stars. 99

Tabla 40. Señales de tráfico para aumentar la seguridad vial en caminos escolares. 100

Tabla 41. Análisis inventario de los centros escolares. 102

Tabla 42. Análisis territorial y de movilidad de los centros escolares. 108

Tabla 43.Propuestas para la movilidad escolar. 114

Tabla 44. Consumo energético y espacial de modos de transporte. 117

Tabla 45. Sistemas de bicicleta público según densidad. 119

Tabla 46. Estudio de viabilidad del servicio público de bicicletas. 119

Tabla 47. Propuestas red ciclista 124

Tabla 48. Propuestas generales red ciclista. 126

Tabla 49. Tipos de movimiento en la distribución de mercancías. 131

Tabla 50. Propuestas específicas distribución de mercancías. 136

Tabla 51. Propuestas generales distribución de mercancías. 137

Tabla 52. Categorías axiológicas y existenciales de los espacios ciudadanos 140

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 6/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Tabla 53. Objetivos para aplicar mejoras de la movilidad en las políticas urbanísticas. 142
Tabla 54. Análisis inventario de los principales espacios ciudadanos. 146
Tabla 55. Propuestas generales espacios ciudadanos. 148
Tabla 56. Normativa Europea emisiones EURO 4. 151
Tabla 57. Concentraciones límites diarias de partículas en suspensión PM10. 151
Tabla 58. Umbrales de información de contaminantes. 151
Tabla 59. Umbrales de protección de la salud humana. 151
Tabla 60. Índices de calidad del aire según la Orden TEC/351/2019. 152
Tabla 61. Datos estación de Playa del Inglés. 152
Tabla 62. Datos estación de San Agustín. 153
Tabla 63. Datos estación de Castillo del Romeral. 153
Tabla 63. Valores obtenidos de medidor AEROQUAL AQY1. 154
Tabla 64. Valores específicos por hora obtenidos de medidor AEROQUAL AQY1. 154
Tabla 64. Valores medios diarios obtenidos de medidor AEROQUAL AQY1. 155
Tabla 65. Resumen calidad del aire medidor AEROQUAL AQY1. 156
Tabla 66. Normativa EURO. 156
Tabla 67. Tabla ejemplo de acceso a la ZBE proyectada en el municipio. 157
Tabla 68. Análisis intrusión visual de vehículos. 158
Tabla 69. Propuestas instrusión de vehículos. 159
Tabla 70. Efectos de la contaminación acústica ambiental. 160
Tabla 71. Umbrales de intensidad sonoros. 160
Tabla 72. Objetivos de calidad acústica en las áreas urbanizadas. 161
Tabla 73. Niveles sonoros LDEN (24h). 161
Tabla 74. Niveles sonoros LDEN (24h) Sonómetro CESVA. 170
Tabla 74. Propuestas niveles de ruido. 172
Tabla 75. Espacios según nivel de accesibilidad. 178
Tabla 76. Propuestas generales accesibilidad. 180
Tabla 77. Medidas para evitar los excesos de velocidad en los núcleos urbanos. 184
Tabla 78. Evolución de accidentes en el municipio. 185
Tabla 79. Número de heridos en accidentes de circulación. 185
Tabla 80. Propuestas Seguridad Vial. 194
Tabla 81. Medidas para reducir el uso del automóvil mejorando la gestión. 197
Tabla 82. Medidas de una gestión inteligente de la movilidad. 197
Tabla 83. Medidas de carácter urbano para reducir el uso del automóvil. 198
Tabla 84. Medidas para el fomento del transporte público y del no motorizado. 199
Tabla 85. Medidas sobre las pautas para reducir los impactos del automóvil. 200
Tabla 86. Propuestas buenas prácticas de movilidad. 201
Tabla 87. Objetivos de la comisión europea. 203
Tabla 88. Propuestas para la oficina de movilidad. 205
Tabla 89. Tipos de puntos de recarga para vehículos eléctricos. 207
Tabla 90. Modos de recarga de vehículos eléctricos. 208
Tabla 91. Análisis y evaluación de los puntos de recarga de vehículos eléctricos. 213
Tabla 92. Propuestas Puntos de Recarga VE. 215

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 7/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Mapa 1. Viario Estructurante de Interés Regional e Insular. 19
Mapa 2. Viario de Primer y Segundo Orden. 20
Mapa 3. Zonas problemáticas de aparcamento. 29
Mapa 4. Bolsas de aparcamiento. 29
Mapa 5. Propuestas aparcamientos disuasorios San Fernando. 34
Mapa 6. Propuestas aparcamientos disuasorios El Tablero. 35
Mapa 7. Distribución de Paradas GLOBAL. 41
Mapa 8. Distribución de Paradas de Taxi. 42
´Mapa 9. Propuesta línea 1 transporte a la demanda. 63
Mapa 10. Propuesta línea 1 transporte a la demanda. 64
Mapa 11. Propuesta taxi compartido. 65
Mapa 12. Red peatonal existente litoral. 86
Mapa 13. Propuestas red peatonal litoral. 87
Mapa 14. Huella peatonal final litoral. 88
Mapa 15. Red peatonal existente Aldea Blanca. 89
Mapa 16. Propuesta Red peatonal existente Aldea Blanca. 90
Mapa 17. Huella peatonal final Aldea Blanca. 91
Mapa 18. Red peatonal existente Castillo del Romeral- El Matorral. 92
Mapa 19. Propuestas Red peatonal Castillo del Romeral- El Matorral. 93
Mapa 20. Huella peatonal final Castillo del Romeral- El Matorral. 94
Mapa 21. Ubicación de centros escolares. 115
Mapa 22. Itinerarios ciclistas existentes. 120
Mapa 23. Itinerarios ciclistas existentes. 127
Mapa 24. Propuesta itinerarios ciclistas. 128
Mapa 25. Propuesta servicio público de bicicletas. 129
Mapa 26. Ubicación de polígonos industriales. 132
Mapa 27. Principales Zonas Comerciales Abiertas. 132
Mapa 28. Ubicación de estaciones de calidad del aire UNELCO. 153
Mapa 29. Zonas de Bajas Emisiones San Bartolomé de Tirajana. 157
Mapa 30. Niveles Sonoros LDEN (24h). Grafcan. 161
Mapa 31. Ubicación sonómetro CESVA. 162
Mapa 32. Niveles de ruido global. 171
Mapa 33. Puntos negros de circulación. 187
Mapa 34. Cruces o intersecciones conflictivas. 188
Mapa 35. Zonas con alto % de accidentes. 189
Mapa 36. Puntos de concentración de atropellos. 190
Mapa 37. Zonas de congestión vehicular. 191
Mapa 38. Ubicación de puntos de recarga de VE en funcionamiento. 214
Mapa 39. Propuestas puntos de recarga San Agustín. 216
Mapa 40. Propuestas puntos de recarga San Fernando, Campo Internacional, Playa del Inglés. 217
Mapa 41. Propuesta puntos de recarga San Bartolomé de Tirajana-Hoya de Tunte. 218
Mapa 42. Propuesta puntos de recarga Castillo del Romeral. 219

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 8/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PS1. PLAN SECTORIAL DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO Y ESTRUCTURA DE LA RED VIARIA.

Firmado por:	M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa	Fecha: 16-02-2022 12:57:34

Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54

Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

1. INTRODUCCIÓN.

Los criterios empleados para la redacción del PMUS de San Bartolomé de Tirajana provienen de la Guía para la Elaboración de Planes de Movilidad Urbana Sostenible para los Municipios Canarios, promovida por la Consejería de Obras Públicas y Transportes y la Dirección General de Transportes del Gobierno de Canarias.

El Plan Sectorial de Control, Ordenación del Tráfico y Estructura de la Red Viaria surge de la necesidad actual del funcionamiento de un municipio debido a la utilización del vehículo privado. En la actualidad resulta casi imposible, dada la estructura y carácter de los asentamientos, solucionar todas las necesidades de desplazamiento mediante transporte público o modos no motorizados. Incluso tras realizar importantes modificaciones en la disposición de los asentamientos urbanos, el vehículo privado seguirá siendo necesario y útil para solventar demandas de movimiento de personas y mercancías, imposibles de abordar por otros medios.

Los cambios principales a introducir en el presente Plan Sectorial del PMUS en relación al análisis infraestructural del Municipio son:

-La consideración de la calzada convencional como un itinerario seguro, confortable y compatible con los usos de peatones, bicicletas, transporte público en superficie y vehículos privados.

-Reducir la peligrosidad de las vías urbanas con limitaciones de velocidad que hagan compatible el tráfico de vehículos con otros modos no motorizados.

-Medidas físicas para el calmado del tráfico que complementen la eficacia de la señalización.

-Reducción de las externalidades del tráfico (ruido, contaminación, accidentes, etc.).

-Restricción de la circulación e intercambio por alternativas eficientes y confortables de transporte público o no motorizado.

1.1. JERARQUIZACIÓN VIARIA DEL MUNICIPIO.

Para continuar con un buen estudio de la movilidad terrestre en San Bartolomé de Tirajana, es necesario conocer las infraestructuras existentes que permiten realizar los desplazamientos, es decir, las carreteras que atraviesan el municipio y conectan a este con el resto de municipios y diferentes núcleos poblacionales.

En base a la Ley 9/91, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, en su art. 2, las carreteras de Canarias se clasifican en regionales, insulares y municipales, según corresponda su titularidad a la Comunidad Autónoma, a los Cabildos Insulares o a los Ayuntamientos, respectivamente.

Atendiendo a los criterios de jerarquización funcional, se ha clasificado la red viaria en dos niveles, ya sea por las características básicas de trazado y sección que presentan, como características referentes a las funciones que desempeña la vía dentro de la trama urbana. Estos son; viario exterior o estructurante y viario municipal.

- **VIARIO EXTERIOR O ESTRUCTURANTE.**

El viario exterior o estructurante del municipio de San Bartolomé de Tirajana engloba aquellos viarios que tienen la consideración de carreteras supramunicipales y cuyas competencias de planificación y gestión y mantenimiento corresponden al Cabildo Insular o Gobierno Autónomo.

Además, se incorporan aquellas vías de carácter municipal con características propias de carretera estructurante, con velocidades e intensidades de circulación media-altas, que se constituyan como travesías o principales vías de conexión de población, pero que están municipalizadas y son competencia del Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana.

Las características de estas vías son de doble sentido de circulación, la mayoría carece de aceras y aparcamientos debido a su carácter de vía rápida, con velocidades por encima de los 60 Km/h. Salvo en tramos municipales que la velocidad se reduce a 50 Km/h.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 10/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

- *Interés Regional.*

VÍAS DE COMUNICACIÓN DE INTERÉS REGIONAL				
VÍA	**INICIO**	**FIN**	**TIPO DE CARRETERA**	**TITULARIDAD**
GC-1	Plaza de Belén María	Cruce con la carretera GC-200	Autopista	Gobierno de Canarias

Tabla 1. Vías de comunicación de Interés Regional.

- Interés Insular.

VÍAS DE COMUNICACIÓN DE INTERÉS INSULAR				
VÍA	**INICIO**	**FIN**	**TIPO DE CARRETERA**	**TITULARIDAD**
GC-60	Artenara	San Fernando	Convencional	Cabildo de G.C.
GC-66	San Bartolomé de Tirajana	Cruce de Sardina	Convencional	Cabildo de G.C.
GC-105	Aldea Blanca		Convencional	Cabildo de G.C.
GC-191	Las Puntillas	El Doctoral	Convencional	Cabildo de G.C.
GC-198	Travesía El Doctoral		Convencional	Cabildo de G.C.
GC-500	Cruce El Doctoral	Playa de Mogán	Convencional	Cabildo de G.C.
GC-501	Castillo del Romeral		Convencional	Cabildo de G.C.
GC-502	Cruce GC-500	Planta de Residuos	Convencional	Cabildo de G.C.
GC-503	Maspalomas	Ayagaures	Convencional	Cabildo de G.C.
GC-504	Maspalomas	Ayagaures barranco	Convencional	Cabildo de G.C.
GC-505	Soria		Convencional	Cabildo de G.C.
GC-600	Cueva Grande	Ayacata	Convencional	Cabildo de G.C.
GC-601	Acceso Arteara		Convencional	Cabildo de G.C.
GC-602	GC-60	Embalse de Ayagaures	Convencional	Cabildo de G.C.
GC-604	Acceso Cercados de Araña	El Tablero	Convencional	Cabildo de G.C.
GC-654	Sequero	Rosiana	Convencional	Cabildo de G.C.
GC-655	Acceso a Hoya de Tunte		Convencional	Cabildo de G.C.

Tabla 2. Vías de comunicación de interés Insular.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 11/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

- Interés Municipal.

VÍAS DE COMUNICACIÓN TRAMOS MUNICIPALES		
VÍA	**TRAMO MUNICIPAL**	**LONGITUD**
GC-60	Travesía de San Bartolomé	0,2
GC-60	Travesía de San Bartolomé	0,6
GC-60	Travesía de San Fernando	1,35
GC-500	Bahía Feliz	12,48
GC-500	Acceso al Campo Internacional	
GC-503	Travesía Montaña La Data	5,4
GC-510	Glorieta GC-500-Faro de Maspalomas	2,075
GC-603	Acceso al Parador	0,6
GC-604	Lomo Las Moscas-El Tablero	3,84

Tabla 3. Vías de comunicación tramos Municipales.

- **VIARIO MUNICIPAL.**

El municipio de San Bartolomé de Tirajana cuenta con una red de carreteras conformada por otras vías y calles que sirven de apoyo a la red territorial del municipio, estructurando la ordenación de los núcleos y dando acceso a las viviendas. Ofrecen una capacidad de tráfico media que canalizan los grandes flujos hacia la red territorial.

Atendiendo a los criterios de jerarquización funcional del viario, se ha clasificado la red municipal de los núcleos en tres niveles:

-Viario urbano básico.

-Viario urbano local.

-Viario secundario.

-Viario peatonal.

- *Viario urbano básico o de primer órden.*

Se trata de aquellas vías que constituyen las arterias principales de los núcleos urbanos y dan servicio al tráfico de paso urbano y a los movimientos exteriores de penetración. Están provistas de cruces o intersecciones reguladas por semáforos o glorietas, así como paradas de guagua o taxi, en su mayoría con apartaderos. Forman la red principal de los núcleos urbanos (Esqueleto principal). Su tráfico es fluido, de doble sentido y aparcamientos en ambos márgenes. Dentro de éste nivel, las vías deben de tener anchos de acera igual o superior a la cuarta parte del ancho de la calzada, que será de 1,8 m para calzadas de doble sentido de circulación con ancho de carriles de 3,5 m y una velocidad máxima de 40 Km/h.

Las vías más representativas en este nivel en el municipio son las siguientes:

VÍAS DE COMUNICACIÓN DE PRIMER ÓRDEN	
NÚCLEO	**CALLES**
Aldea Blanca	Calle Bentejui
Castillo del Romeral	Calle Conde de La Vega Grande
Maspalomas	Av. de Tirajana Av. Alféreces Provisionales Av. Cristóbal Colón

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 12/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

San Fernando	Av. Alejandro del Castillo
Sonneland	Calle Teobaldo Power Calle Isaac Peral Calle Dr. Agustín Millares Carlo Calle Mar de Azor
El Tablero	Av. Francisco Vega Monroy Calle San Salvador Maldonado Av. Las Américas Calle Manuel Pestana Quintana
El Pajar	Lugar El Pajar

Tabla 4. Vías de comunicación de primer orden.

- *Viario urbano local o de segundo órden.*

Se trata de vías que completan la trama de los núcleos urbanos, cuya función principal es la de dar acceso a las viviendas y comercios de la zona. Permiten el aparcamiento de vehículos en combinación con las zonas de carga y descarga. Están provistas de aceras y pueden incluir en su trazado vías exclusivas, o en convivencia por el peatón o vehículo, ciclistas. En general, no suelen situarse paradas de guagua y taxi de trayectos interurbanos.

Éstas vías deben de tener ancho mínimo de acera de 2,5 m, en aquellas en donde la configuración lo permita, ancho de carriles de circulación de vehículos de 3 m, en el caso en que haya aparcamiento solamente se permite en un lado de la calzada, la velocidad se reduce a 30 Km/h incorporando elementos reductores de velocidad.

VÍAS DE COMUNICACIÓN DE SEGUNDO ÓRDEN	
NÚCLEO	**CALLES**
Aldea Blanca	Calle Adargoma
Castillo del Romeral	Calle Par Francisco Cabrera Calle Capitán Lorenzo Ayala Calle Palangre
Juan Grande	Av. de Los Colegios
San Agustín	Calle Las Retamas
Playa del Inglés	Av. Italia Av. Tenerife Av. Gran Canaria Av. de Bonn Av. de Francia Av. Sargentos Provisionales
San Fernando	Av. de Gáldar Av. de Tejeda Av. de Tunte Calle Partera Leonorita Calle Francisco Hernández González Calle Alcalde Marcial Franco Calle Mogán Calle Fataga Calle Secundino Delgado
Campo Internacional	Av. Touroperador Neckerman Av. Touroperador Tui
El Tablero	Calle Brasil Calle Venezuela Calle Trinidad y Tobago Calle Cuba

Tabla 5. Vías de comunicación de segundo orden.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 13/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

- *Viario secundario o residencial.*

Se trata de aquellas vías de tráfico escaso, ya sean asfaltadas o de tierra, que comunican la red local con viviendas aisladas o grupo de viviendas. Se localizan principalmente en el interior del municipio. También se pueden encontrar aquí calles con acceso restringido de vehículos, en las que no se permite la circulación salvo acceso a garajes u operaciones de carga y descarga controladas. Los peatones y los ciclistas suelen tener prioridad sobre el vehículo motorizado.

- *Viario peatonal.*

Se caracteriza por la prohibición del tráfico rodado por sus vías, salvo los vehículos de emergencia o servicio, siendo los modos no motorizados protagonistas del espacio libre. Éstas se encuentran principalmente al borde del litoral de San Bartolomé de Tirajana, en concreto el Paseo Marítimo Costa Canaria.

Además, se puede encontrar un entramado de pasajes y escaleras que recorren los núcleos de Tunte, San Agustín, Playa del Inglés y San Fernando.

Las características de estas vías son la configuración en plataforma única para coexistencia entre peatones, ciclistas y vehículos autorizados si ésta lo permite, velocidad máxima de 20 Km/h, empleo de elementos de seguridad, bolardos, mobiliario urbano, arbolado e iluminación.

Las vías peatonales mas resaltadas del municipio son las siguientes:

VÍAS PEATONALES	
NÚCLEO	**CALLES**
Castillo del Romeral	Paseo Marítimo
Tarajalillo	Paseo Francisco Concepción Paseo Joan Miró Paseo Manolo Millares
Bahía Feliz	Paseo Marítimo
San Agustín	Paseo Costa Canaria
Playa del Inglés	Paseo Costa Canaria Calle Munich Plaza Maspalomas Calle Málaga
Campo Internacional	Barranco de Maspalomas Paseo Príncipe de Asturias

Tabla 6. Vías de comunicación peatonales.

Así, las vías que comunican al municipio de San Bartolomé de Tirajana, quedan establecidas con la jerarquización y funcionalidad.

1.2.AFOROS DEL CABILDO DE GRAN CANARIA.

El Cabildo de Gran Canaria realizó por última vez, en el año 2015, la recogida de datos de estaciones de control de tráfico, aforos de tráfico. Por lo que, para las carreteras de las que se tienen datos, se procede a analizar las Intensidades Medias Diarias (IMD), el número de vehículos ligeros y pesados y porcentaje de vehículos pesados respecto a los ligeros.

En el caso del municipio de San Bartolomé de Tirajana, los datos de aforo disponibles se corresponden con las 3 carreteras más importantes del municipio. Si se analizan estos valores de IMD, se observa que la GC-1 la vía con mayor IMD: 34.948 veh. /día, pues esta es la carretera de acceso al municipio. Seguida por la GC-500, que recoge varias medidas, carreteras que atraviesa el de forma longitudinal la parte litoral del municipio y conecta con el resto de núcleos poblacionales. Y por último la GC-60, que conecta la zona litoral con la cumbre de forma transversal.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 14/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

AFOROS EN VÍAS DE COMUNICACIÓN SBT					
VÍA	**LUGAR P.K.**	**LIGEROS**	**PESADOS**	**%PESADOS**	**IMD**
GC-1	Pasito Blanco	33.138	1.810	5,18%	34.948
GC-500	Juan Grande	7.152	504	6,58%	7.656
GC-500	Viuda de Franco	18.154	1.227	6,33%	19.381
GC-500	Cr. De Maspalomas	16.004	1.081	6,33%	17.085
GC-500	Cr. De Maspalomas	7.611	514	6,33%	8.125
GC-500	Montaña Arena	1.855	101	5,16%	1.956
GC-60	Cr. Ayacata-Tirajana	822	98	10,65%	920
GC-60	El Sequero	1.104	45	3,92%	1.149
GC-60	Cr. San Bartolomé	1.449	47	3,14%	1.496
GC-60	Cr. San Bartolomé-Fataga	1.444	60	3,99%	1.504
GC-60	Presa de Fataga	1.337	98	6,83%	1.435
GC-60	Depósito de agua	3.354	139	3,98%	3.493

Tabla 7. Aforos vehiculares Cabildo de Gran Canaria 2015.

En archivo completo KMZ de Google Earth se pueden ver todos los viarios locales, básicos, secundarios y peatonales de los núcleos del municipio de San Bartolomé de Tirajana que han servido de estudio en el presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

Todas las propuestas formuladas en este estudio, deberán justificar su viabilidad mediante la redacción de los Estudios Previos y/o informativos, Anteproyectos, Proyectos de trazado y/o de construcción que deberán ser aprobados y/o autorizados por el titular de la infraestructura y/o por el Cabildo, conforme a lo que establece la normativa vigente en materia de carreteras y el informe emitido por la Consejería de Obras Públicas y Transportes IU-37/14; SR:MGPB/mdcl-Expte: 2012/0531.

La movilidad puede transformar el espacio económico si se transforma ella misma. Supone una segunda oportunidad que ofrece un espacio que permite incluso una reconceptualización del mismo. Estos principios sobre la movilidad se desarrollan para el continuo construido de las áreas turísticas del litoral de San Bartolomé de Tirajana, pero son extrapolables a otros núcleos y otros ámbitos.

2. ANÁLISIS.

En este apartado se especifican las características técnicas de las calles que éste plan sectorial tendrá en cuenta para alguna propuesta en cuanto a:

-Jerarquización viaria.

-Zonas de calmado de tráfico.

-Resolución de zonas conflictivas de tráfico con modificación puntual de la red viaria.

-Mejora de la señalización.

-Gestión inteligente del tráfico e información al usuario mediante paneles y apps.

La propuestas de ordenación del tráfico y estructura viaria está relacionadas con las actuaciones planteadas para los modos de transporte sostenible incluidos en el PMUS. Las actuaciones tienen entre otros objetivos la mejora del flujo e intensidades de tráfico, teniendo siempre presente su interacción con los diferentes modos de transporte y priorizando los modos más sostenibles que se tienen en cuenta en el PS4. Plan Sectorial de Movilidad Peatonal.

El tipo de evaluación se hará respecto a las características descritas anteriormente que debería tener cada tipo de vía analizada y de la situación que se encuentra en éste momento el municipio. Además se dividirá por Zonas de Movilidad.

EVALUACIÓN POR COLORES			PLAZOS		
BUENO	**MALO**	**DEFICIENTE**	**CORTO 2022/2023**	**MEDIO 2023/2024**	**LARGO 2024/2030**

Tabla 8. Criterios de evaluación y plazos.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 15/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

ANÁLISIS INVENTARIO DE LA RED VIARIA ESTRUCTURANTE									
ZONA: TÉRMINO MUNICIPAL DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA									
USO: VIARIO ESTRUCTURANTE REGIONAL E INSULAR									
CALLE	**ANCHO (m)**	**SENTIDO DE CIRCULACIÓN**	**NÚMERO DE CARRILES**	**PENDIENTE (%)**	**ILUMINACIÓN**	**SEÑALIZACIÓN**	**PAVIMENTO**	**APARCAMIENTO**	**INTEGRACIÓN CON MODOS DE TRANSPORTE**
GC-1	24 m	Bidireccional	2 por sentido	≅ 3,5 %	No (salvo en tramo específico)	H: Buena V: Buena	Buen estado	No	No
GC-500	7 m	Bidireccional	1 por sentido	≅ 2,7 %	No (salvo en tramo específico)	H: Buena V: Buena	Buen estado	No	Transporte público colectivo
GC-501	10,5 m	Bidireccional	1 por sentido	≅1,8%	Si	H: Buena V: Buena	Buen estado	No	Transporte público colectivo
GC-503	11 m	Bidireccional	1 por sentido	≅ 6 %	Si	H: Buena V: Buena	Buen estado	No	Transporte público colectivo
GC-60	5,50 - 8 m	Bidireccional	1 por sentido	≅ 5,7 %	No	H: Deficiente V: Deficiente	Buen estado	No	Transporte público colectivo
GC-604	6,5 m	Bidireccional	1 por sentido	≅ 5,6 %	Parcial	H: Deficiente V: Deficiente	Buen estado	No	No
GC-105	11 m	Bidireccional	1 por sentido	≅ 6 %	Si	H: Buena V: Buena	Buen estado	No	Transporte público colectivo

Tabla 9. Análisis inventario de la red viaria estructura

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 16/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

ANÁLISIS INVENTARIO DE LA RED URBANA BÁSICA O DE PRIMER ORDEN									
ZONA: TÉRMINO MUNICIPAL DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA									
USO: VÍAS COLECTORAS URBANAS									
CALLE	**ANCHO (m)**	**SENTIDO DE CIRCULACIÓN**	**NÚMERO DE CARRILES**	**PENDIENTE (%)**	**ILUMINACIÓN**	**SEÑALIZACIÓN**	**PAVIMENTO**	**APARCAMIENTO**	**INTEGRACIÓN CON MODOS DE TRANSPORTE**
Av. Francisco Vega Monroy	20 m	Bidireccional	2 por sentido	≅ 3,1 %	Unilateral Brazo doble	H: Buena V: Buena	Buen estado	Lineal a ambos lados regulado	Transporte público colectivo
Av. de Tirajana (hasta cruce con Av. Alfereces Provisionales	17 m	Bidireccional	2 por sentido	≅ 2,6 %	Bilateral	H: Buena V: Buena	Buen estado	No	Transporte público colectivo
Av. de Tirajana (desde Cruce Av. Alfereces Provicionales hasta Riu Palace Maspalomas	17 m	Unidireccional	1 por sentido	≅ 2,1%	Bilateral	H: Buena V: Buena	Buen estado	Lineal a ambos lados regulado	Transporte público colectivo

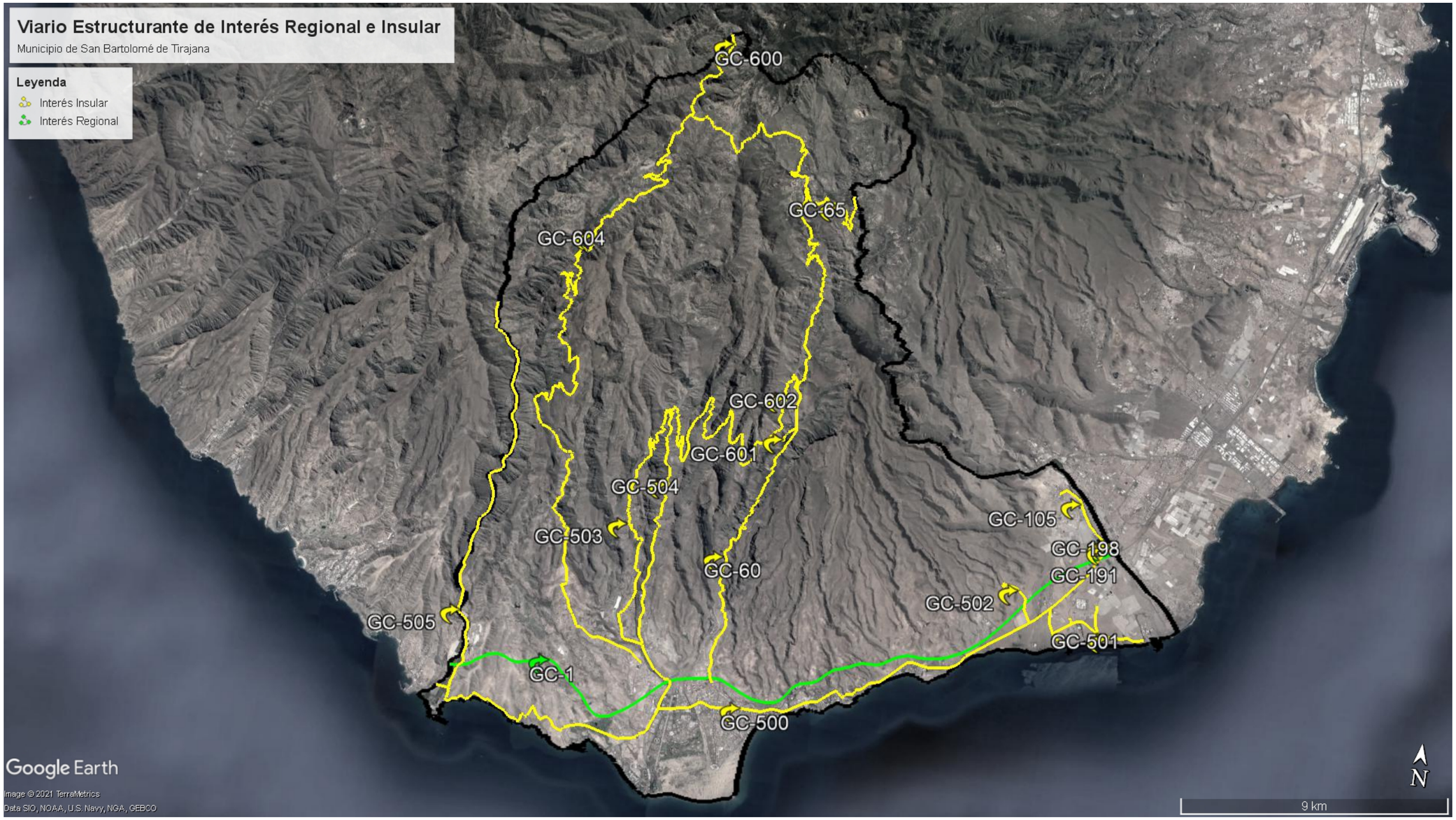
Tabla 10. Análisis inventario de la red urbana básica o de primer orden

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 17/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

ANÁLISIS INVENTARIO DE LA RED URBANA LOCAL O DE SEGUNDO ORDEN									
ZONA: TÉRMINO MUNICIPAL DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA									
USO: VÍAS LOCALES URBANAS									
CALLE	**ANCHO (m)**	**SENTIDO DE CIRCULACIÓN**	**NÚMERO DE CARRILES**	**PENDIENTE (%)**	**ILUMINACIÓN**	**SEÑALIZACIÓN**	**PAVIMENTO**	**APARCAMIENTO**	**INTEGRACIÓN CON MODOS DE TRANSPORTE**
Calle Partera Leonorita	14 m	Bidireccional	1 por sentido	≅2,7 %	Bilateral	H: Buena V: Buena	Buen estado	Lineal y en batería a ambos lados regulado	No
Av. de Tejeda	10 m	Unidireccional	1	≅ 2,6 %	Bilateral	H: Buena V: Buena	Regular	Lineal y en batería a ambos lados regulado	Transporte público colectivo
Calle La Palma	14 m	Unidireccional	1	≅ 2,5 %	Bilateral	H: Buena V: Buena	Regular	Lineal y en batería a ambos lados regulado	No
Calle Francisco Hernández González	19 m	Bidireccional	1 por sentido	≅3,7 %	Unilateral	H: Buena V: Buena	Buen estado	En batería a ambos lados regulado	No

Tabla 11. Análisis inventario de la red urbana local o de segundo orden.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 18/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59



Mapa 1. Viario Estructurante de Interés Regional e Insular.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 19/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Mapa 2. Viario de Primer y Segundo Orden.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 20/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

3. EVALUACIÓN.

ZM 1: Aldea Blanca, Castillo del Romeral, Juan Grande, El Matorral.

De la GC-500, se deriva la GC-105 que es el acceso al núcleo de Aldea Blanca, la GC- 501, la cual accede al Castillo del Romeral y la GC- 502 que da acceso a Juan Grande. La GC-105 es la única vía de acceso a Aldea Blanca. Ésta vía es de doble sentido y posee una acera para el acceso peatonal. No es una vía con mucho tráfico, sin embargo sí que se producen algunas congestiones en la rotonda con la GC-500 ya que tiene una IMD de 15.015 debido a que en esa rotonda coinciden vehículos que provienen de otros núcleos como Santa Lucía. Aldea Blanca es un núcleo tranquilo sin problemas de tráfico, siendo la vía más importante la Calle Bentejui.

En cuanto al Castillo del Romeral, la vía de acceso es la GC-501, que se deriva de la GC-500. El tráfico es fluido durante el día, presentando algunas retenciones en el enlace de la GC-500. La principal vía interior del núcleo es la Calle Conde de la Vega Grande.

En Juan Grande, los habitantes acceden directamente por la GC-500, mediante una intersección y una rotonda, donde no suelen presentarse problemas de congestión.

ZM 2: San Bartolomé de Tirajana, Hoya de Tunte, Cercado de Espino.

San Bartolomé de Tirajana y Hoya de Tunte se caracteriza por una estructura de vías estrechas, con pocas secciones entre sí y con los caminos agrarios como alternativa. Además, las carreteras regionales son utilizadas como vías urbanas y muchos de los caminos acaban en fondo de saco. No existen aceras seguras para el tránsito de peatones ni recorridos para bicicletas. Sin embargo, no se presentan problemas de tráfico, pudiéndose encontrar alguna retención en el viario principal ya que cuenta con aparcamientos en línea en uno de sus márgenes y el pavimento de adoquín reduce la velocidad de los vehículos.

ZM 3: Bahía Feliz, San Agustín, Playa del Inglés, San Fernando, El Tablero, Campo Internacional, Meloneras, Pasito Blanco, El Pajar.

En San Agustín existen problemas de movilidad y aparcamiento en la temporada de verano, en la cual se produce un aumento del tráfico por el turismo tanto local como de fuera. Las calles principales más importantes so la Av. de Windsurfing en Bahía Feliz con aparcamientos en línea en sus dos márgenes y la Calle Las Retamas en San Agustín, de un solo sentido de circulación y con aparcamientos en unos de los márgenes.

El núcleo urbano de Playa del Inglés presenta deficiencias en cuanto a la jerarquización de sus vías. Calles con secciones anchas, para poco tráfico crea un aumento de la velocidad de los usuarios al pasar por dichas vías, lo que genera inseguridad, ruido y contaminación. Sin Embargo, no existen grandes problemas de tráfico, salvo la congestión producida en la rotonda de la Viuda de Franco, la cual da acceso al núcleo de San Fernando que es el más poblado de todo el municipio y al núcleo de Playa del Inglés. En esa rotonda sí se producen congestiones de tráfico a lo largo del día. Luego las calles locales más importantes son la Av. de Tirajana, Av. Alféreces Provisionales, Av. de España, Av. Italia.

San Fernando, sin duda es el núcleo más conflictivo del municipio de San Bartolomé de Tirajana.

La Zona Comercial Abierta que comprende la Av. de Gáldar, Calle Partera Leonorita y Calle Alcalde Enrique Jorge es la que posee las mayores deficiencias en cuanto a tráfico y aparcamiento. La movilidad queda condicionada por la presencia de comercios y restauración, lo que supone el tránsito de camiones pesado o semipesados para abastecer los comercios y las consiguientes molestias de cara a la fluidez del tráfico. En muchas de las vías, se da una gran intrusión del vehículo privado en las aceras, por lo que presentan un mal estado de conservación y los peatones no pueden transitar en condiciones de seguridad y salud por ellas. Existen infraestructuras que apoyan a la movilidad, como los aparcamientos soterrados de los centros comerciales o supermercados, sin embargo, el aparcamiento público en las vías se ve saturado a diario.

En la zona residencial de San Fernando, la densidad de tráfico es menor dado que no hay tanta actividad comercial, sin embargo existe la ubicación de oficinas municipales, e infraestructuras deportivas las cuales atraen también a un gran número de visitantes diarios, lo que supone una IMD importante de tráfico. Cabe destacar la Avenida Alejandro del Castillo, que actúa con espina dorsal del tráfico del núcleo, sin embargo, la excesiva limitación de velocidad a 20 km/h y los continuos pasos peatonales sobreelevados, hacen que el tráfico sea muy denso y continuo a lo largo del día.

Por otro lado, El Tablero tiene dos formas de acceder; una por la Av. del Barranco ,que se conecta con la rotonda en la GC-500 y por otro lado, por la Av. Francisco Vega Monroy, la cual se puede acceder directamente desde la GC-1.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 21/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

En cuanto a la movilidad interna del núcleo, el mayor flujo de tráfico se encuentra en la calle Las Américas, la cual presenta una importante concentración comercial. Ésta vía se ha modificado varias veces, pasando de ser una vía de doble sentido sin plazas de aparcamiento, a tener solo uno con una línea de aparcamiento público en ambos márgenes de la calzada.

Por otro lado, existe un pequeño polígono industrial con naves de actividad variable, lo que produce el tránsito continuo de vehículos pesado o semipesados que acceden a dejar o cargar mercancías. Transitan por la avenida Francisco Vega Monroy y la calle Chile, por lo que el estado del de esta calle es algo deficiente, sin aparcamientos y sin acera.

El Campo Internacional, junto con Meloneras y Pasito Blanco tampoco presenta grandes problemas de tráfico, salvo en los meses de verano. Al núcleo se accede principalmente por la GC-500. Junto con la vía local Av. Touroperador Tui, son las vías más importantes del núcleo por las que pasa la mayor cantidad de vehículos. Así como la Av. Neckermann que lleva el tráfico hacia el campo de Golf de Maspalomas.

En Meloneras la conexión con los diferentes núcleos es la GC-500 y su carretera local principal es la Av. Cristobal Colón. Además con su paseo marítimo se convierte en una zona apta para pasear y circular en bicicleta. Por otro lado, para el núcleo de Pasito Blanco carece de acceso peatonal desde Meloneras, ya que no hay paseo marítimo y no existen aceras por la GC-500.

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.

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

4. PROPUESTAS.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 22/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PROPUESTAS RED VIARIA ESTRUCTURANTE				
ZONA: TÉRMINO MUNICIPAL DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA.				
USO: VIARIO ESTRUCTURANTE DE INTERÉS REGIONAL, INSULAR.				
PROPUESTA	**TIPO**	**UBICACIÓN**	**ACTUACIÓN**	**PLAZO**
PS1.1	Nueva Construcción	GC-1 entre Gando y Maspalomas	Ampliación a tres carriles por la calzada de la autopista GC-1 entre Gando y Maspalomas	**LARGO 2024/2030**
PS1.2	Nueva Construcción	GC-1 Bahía Feliz	Nuevo enlace en forma de rotonda desde GC-1 hacia Bahía Feliz, para descongestionar la entrada a Las Burras por la GC-1.	**MEDIO 2023/2024**
PS1.3	Nueva Construcción	GC-500 a la altura de la Av. Touroperador Tui	Se propone una nueva glorieta a nivel en la carretera GC-500, que mejore el tráfico de paso en conexión con la autopista GC-1. Asimismo, ello conllevará a la mejora de la funcionalidad de la GC-500 desarticulando el efecto barrera que produce los dos niveles actuales, entre la misma y la carretera de enlace hasta la GC-1.	**MEDIO 2023/2024**
PS1.4*	Adecuación	GC-500 a su paso por la zona turística	Reconversión de la carretera GC-500 a su paso por la zona turística, descargándola de parte de sus funciones para convertirla en un parque urbano o bulevar del ocio.	**MEDIO 2023/2024**
PS1.5	Mejora	GC-60	Mejora del acceso entre Maspalomas y la Villa de San Bartolomé de Tirajana con la realización de un nuevo tramo por el Barranco de Fataga. Se trata del proyecto de remodelación de la carretera GC-60 impulsado por el Cabildo Insular de Gran Canaria.	**LARGO 2024/2030**
PS1.6	Accesibilidad	GC-60 GC-604 GC-501 GC-503	Dotar de aceras a las travesías urbanas, al menos en uno de sus márgenes, dotar de elementos reductores de velocidad como pasos de peatones elevados, señalización adecuada que indiquen el paso urbano a los conductores.	**MEDIO 2023/2024**

Tabla 12. Propuestas red viaria estructurante.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 23/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PROPUESTAS RED URBANA BÁSICA O DE PRIMER ORDEN				
ZONA: TÉRMINO MUNICIPAL DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA.				
USO: VIARIO COLECTOR				
PROPUESTA	**TIPO**	**UBICACIÓN**	**ACTUACIÓN**	**PLAZO**
PS1.6*	Jerarquización	Av. de Tirajana	Configuración de la calle en un eje cívico, que enlace los equipamientos, dotaciones y servicios de la vertiente norte, del lado de San Fernando, con el ámbito turístico del municipio.	**LARGO 2024/2030**
PS1.7	Jerarquización	Av. Francisco Vega Monroy	Configuración en plataforma única con banda rodonal asfaltada, con la consiguiente reducción de velocidad a 30 Km/h, arbolado y mobiliario urbano.	**MEDIO 2023/2024**
PS1.8	Nueva Construcción	Av. Francisco Vega Monroy	Nueva enlace en forma de rotonda en el cruce con Calle Manuel Pestana Quintana.	**MEDIO 2023/2024**
PS1.9	Mejora	Rotonda Viuda de Franco	Se propone trasladar la ubicación de las paradas de guagua de San Fernando 200 m para que las guaguas de GLOBAL puedan pasar por debajo del paso a nivel, en vez de tener que cruzar la rotonda, reduciendo así moderadamente la congestión.	**MEDIO 2023/2024**
PS1.10	Nueva Construcción	EL Hornillo-Sonneland	Construcción de una vía para disminuir la problemática en el enlace de la GC-1 del Tablero de Maspalomas y para comunicar directamente Sonneland con El Hornillo.	**LARGO 2024/2030**
PS1.11	Nueva Construcción	El Tablero-GC-1	Se propone la creación de un nuevo viario, paralelo a la calle de Chile por su parte inferior, y en función de los nuevos crecimientos previstos, de forma que se disten los tráficos residenciales de los industriales. Esta nueva vía parte de la pesa de enlace de la GC-1 hasta la glorieta inferior de la calle San Salvador Maldonado.	**LARGO 2024/2030**
PS1.12	Nueva Construcción	El Tablero-El Salobre	Se propone un nuevo viario que complete la red viaria actual de la parte superior del Tablero de Maspalomas a través de la prolongación de las calles San Salvador Maldonado y la Avenida del Barranco conectándolo a la carretera GC-604 de acceso a El Salobre. Esta nueva intervención mejora de forma sustancia el encuentro entre ambos núcleos residenciales.	**LARGO 2024/2030**

Tabla 13. Propuestas red urbana básica o de primer orden.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 24/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PROPUESTAS RED URBANA LOCAL O DE SEGUNDO ORDEN				
ZONA: TÉRMINO MUNICIPAL DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA.				
USO: VIARIO LOCAL				
PROPUESTA	**TIPO**	**UBICACIÓN**	**ACTUACIÓN**	**PLAZO**
PS1.9	Cambio de sentido	Calle Partera Leonorita	Configuración de la calle con una sola dirección Oeste, para poder implementar otros modos de transporte sostenibles.	**CORTO 2022/2023**
PS1.10	Cambio de sentido	Av. de Tejeda	Configuración de la calle con una sola dirección Oeste, para poder implementar otros modos de transporte sostenibles.	**CORTO 2022/2023**
PS1.11	Cambio de sentido	Calle La Palma	Permitir que la calle en su tramo con la Calle Francisco Hernández González se pueda hacer un cambio de dirección para acceder a los aparcamientos y poder salir por la misma entrada.	**CORTO 2022/2023**
PS1.12	Cambio de sentido	Calle Francisco Hernández González	Configuración de la calle con una sola dirección Sur, para poder implementar otros modos de transporte sostenibles.	**CORTO 2022/2023**

Tabla 14. Propuestas red urbana local o de segundo orden.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 25/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PROPUESTAS GENERALES				
ZONA: TÉRMINO MUNICIPAL DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA				
USO: VIARIO ESTRUCTURANTE Y MUNICIPAL				
PROPUESTA	**TIPO**	**UBICACIÓN**	**ACTUACIÓN**	**PLAZO**
PS1.G1	Mejora de la señalización	TODAS LAS VÍAS	Repintado e implantación de marcas viales que mejoren la seguridad de circulación y ordenen el tráfico correctamente (delimitación del carril, flechas de guiado, vados, etc.).	**CORTO 2022/2023**
PS1.G2	Mejora de la señalización	TODAS LAS VÍAS	Incorporación de señalética vertical que informe sobre límites de velocidades, proximidad a dotaciones escolares, deportivas, sanitarias, etc., circulación preferente ciclistas, proximidad paso de peatones, etc.	**CORTO 2022/2023**
PS1.G3	Mejora de la iluminación	TODAS LAS VÍAS	Incorporación de farolas LED en los recorridos por el interior del municipio de las vías insulares.	**CORTO 2022/2023**
PS1.G4	Seguridad	TODAS LAS VÍAS	Incorporación de reductores de velocidad en todos aquellos tramos de las vías insulares que atraviesen núcleos urbanos y en zonas peligrosas por el diseño de la vía.	**CORTO 2022/2023**
PS1.G5	Templado de Tráfico-Zona 30	TODAS LAS VÍAS	Templado de tráfico Zona 30 de las vías interiores de los núcleos urbanos para incrementar la conectividad peatonal y la coherencia, permitiendo un uso mixto vehículo-peatón, donde las aceras y la calzada puedan encontrarse al mismo nivel o bien con la señalización adecuada tanto horizontal como vertical.	**CORTO 2022/2023**

Tabla 15. Propuestas generales.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 26/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PS2. PLAN SECTORIAL DE ESTACIONAMIENTO.

Firmado por:	M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa	Fecha: 16-02-2022 12:57:34

Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54

Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

1. INTRODUCCIÓN.

El Plan Sectorial de Gestión y Regulación del Estacionamiento surge de la necesidad actual de ordenar los vehículos de manera eficiente y efectiva, atendiendo a la localización, la duración y el motivo por el cual se presenta el vehículo estacionado para gestionar eficientemente la capacidad de los mismos para residentes, rotación y visitantes.

En un PMUS no se estudian todas las plazas de aparcamiento que existen en las calles del municipio. Se deberán seleccionar las áreas y estacionamientos específicos en los que se pretende estudiar la demanda. Para ello, se realiza una exploración in situ, y se solicita la opinión de la policía local. En general, suelen seleccionarse los siguientes lugares para estudiar éste aspecto:

ÁREAS PARA EVALUAR EL ESTACIONAMIENTO			
Áreas con problemas de saturación habituales: centros urbanos, barrios densos o de cierta antigüedad	Estacionamientos estratégicos de intercambio modal, como los disuasorios y los de pesados	Áreas de concentración de empleos, como polígonos industriales o empresariales, centros urbanos, centros hospitalarios, etc.	Áreas escolares, donde se produce el estacionamiento masivo debido a la entrada y salida de los alumnos.

Tabla 16. Áreas de evaluación del estacionamiento.

MODOS DE OCUPACIÓN DE PLAZAS DE APARCAMIENTO			
Estacionamiento nocturno por residentes del entorno	Estacionamiento diurno por residentes, empleo, comercio y gestiones	Rotación	Aparcamiento legal y aparcamiento ilegal

Tabla 17. Modos de ocupación en plazas de aparcamiento.

Por sus características, el aparcamiento requiere un gran consumo de espacio. Cada modo de transporte emplea un espacio en la vía urbana para desplazarse o aparcar en un determinado periodo de tiempo. Ese consumo de espacio en el tiempo se puede medir mediante un indicador de metros cuadrados por hora. Expresado en estos términos, el coche es el modo de transporte más exigente, tal y como demuestra un estudio reflejado por la UITP (Unión Internacional del Transporte Público), en el que se observa que para un mismo viaje de casa al trabajo, el coche consume 20 veces más de espacio x tiempo del que consumiría un autobús o un tranvía.

El vehículo pasa un 90% del tiempo medio de su vida útil estacionado, ocupando aproximadamente unos 10 m². Por añadidura, ese espacio ocupado por el vehículo en viario es caro, por lo que la reserva de espacio para este equipamiento es ineficiente, y ello sin tener en cuenta el efecto perturbador sobre la circulación de la red que suponen las maniobras de aparcamiento, y el tráfico de agitación derivado de la búsqueda de una plaza en viario.

Aparcamientos disuasorios.

Es importante establecer en un PMUS el significado de aparcamiento disuasorio ya que es una herramienta importante para poder llevar a cabo otras propuestas que establezcan un cambio en la movilidad del municipio.

Un aparcamiento disuasorio es aquel que se sitúa en la periferia de los núcleos urbanos, con el fin de poder dejar el vehículo estacionado en condiciones de seguridad, y poder escoger cualquier otro medio de transporte como la bicicleta, una moto eléctrica o el transporte público. Este tipo de aparcamientos suelen ubicarse cercanos a las estaciones de guaguas para facilitar el transbordo y tener puntos de alquiler de bicicletas y motos normales o eléctricas, fomentando así la intermodalidad entre transporte privado y transporte colectivo y transporte en bici. Estos por lo general suelen ser gratuitos, o bien con una mínima cuota con la cual puedes acceder gratuitamente al transporte colectivo para moverte por el centro.

Sus beneficios van desde la solución a las dificultades y coste que supone el acceso de los automóviles a los centros urbanos y la tensión de conducir por zonas congestionadas, produciendo estrés, ruido y contaminación.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 28/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

2. ANÁLISIS.

Para tener conocimiento de la situación en el municipio, se han analizado in situ las zonas mas deficientes en cuanto a aparcamientos siguiendo los siguientes criterios:

-Grado de saturación de las plazas legales disponibles, y en su caso, su exceso.

-Deducir el tipo de demanda a que corresponde el estacionamiento de cada zona.

-Duración media del estacionamiento y la rotación de las plazas.

CARACTERÍSTICAS Y DISTRIBUCIÓN ESPACIAL			
Proporción de la vía pública ocupada por vehículos estacionados	Existencia o ausencia de aparcamientos disuasorios junto a las estaciones de transporte público de alta capacidad.	Localización de los aparcamientos rotatorios y su posible influencia en la atracción de vehículos hacia zonas congestionadas.	Grado de cobertura de los aparcamientos de empresa y vía pública en relación a la cantidad de empleos localizados en el área.
Capacidad, localización y accesibilidad de los aparcamientos para vehículos pesados	Comparación entre las dotaciones de aparcamiento exigidas por el planeamiento vigente y los mínimos de la legislación general.	Existencia de aparcamientos específicos para minusválidos.	Carácter público o privado del aparcamiento y tipo de vehículo al que se destinan

Tabla 18. Características y distribución en el espacio de los aparcamientos.

Mapa 3. Zonas problemáticas de aparcamento.

Mapa 4. Bolsas de aparcamiento.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 29/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

3. EVALUACIÓN.

En líneas generales, el municipio de San Bartolomé de Tirajana cuenta con una oferta de aparcamiento acorde a la demanda existente, sobre todo en las áreas turísticas, ya que no solo existen bolsas de aparcamiento sino también aparcamientos en línea y en batería en los márgenes de las vías. Sin embargo, en San Fernando y El Tablero, presenta un déficit de plazas de aparcamiento derivado del uso mixto entre lo comercial y residencial, al mismo modo, de localizarse los principales focos de atracción del municipio.

Durante la mayor parte del año no existen problemas de aparcamiento, siendo la oferta mayor que la demanda. Pero esta situación se revierte en épocas estivales y en fechas señaladas (Verano, Semana Santa, días de fiesta, fines de semana, etc.) en el que la oferta es menor a la demanda, existiendo graves problemas para los usuarios que quieren estacionar sus vehículos. De esta forma se produce un tráfico de agitación en la búsqueda de aparcamiento, generando una circulación que contribuye a colapsar determinadas vías, además de aumentar la contaminación, pues este tipo de conducción, parada-arranque, se maximizan las emisiones de CO_2.

Debido a la dificultad que existe en estas zonas a la hora de estacionar el vehículo, se producen los aparcamientos ilegales, ocupando algunos vehículos la vía de forma ilegal, haciendo caso sumiso a la señalización viaria. Esta situación se da con bastante frecuencia, perjudicando al resto de redes de movilidad (peatones, ciclista, transporte público, etc.) e incluso perjudicando gravemente la circulación de los vehículos privados, ya que algunos carriles de circulación están invadidos por este tipo de aparcamiento ilegales. Existe una gran problemática con la Av. de Gáldar y Partera Leonorita en San Fernando, la intrusión del vehículo privado es elevada debido los empleados de los propios negocios existentes en esas vías, que aparcan en la misma calle, delante del negocio y se quedan ahí 8 horas. Eliminando ese espacio para los propios peatones y para clientes potenciales que van a comprar a los comercios o acceder a los restaurantes.

Otra problemática se produce con el número de gente que trabaja edifico Mercurio, este edifico posee un gran número de oficinas y los trabajadores escogen los aparcamientos de San Fernando para acceder al puesto de trabajo. Esto afecta directamente a los comercios, ya que los clientes no tienen donde aparcar.

Por otro lado, existen bolsas de aparcamiento para residentes que tienen un precio de unos 30 euros mensuales. Pero los propios residentes no los pagan, debido a que prefieren aparcar el vehículo en la calle.

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.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 30/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Las plazas de aparcamientos se encuentran en espacios reservados en la propia calzada para tal fin y en bolsas de aparcamiento. Muchos de los aparcamientos son en línea, en la misma plataforma reservada para la circulación de los vehículos, y en batería en las bolsas de aparcamiento o en parcelas privadas, debiendo invadir la acera para la entrada y salida y perturbando el tránsito peatonal. En general, las plazas de aparcamiento se localizan en puntos neurálgicos, es decir, junto a la presencia de viviendas, dotaciones y servicios. Concretamente en Playa del Inglés y Maspalomas es donde se concentra gran parte de la actividad económica y administrativa del municipio, así como las mayores zonas de ocio, lo que genera que la mayor parte de los aparcamientos estén en estas zonas.

Existe un déficit negativo de aparcamientos para personas de movilidad reducida, en incumplimiento de la orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, en el artículo 35 “como mínimo una de cada cuarenta plazas o fracción, independientemente de las plazas destinadas a residencia o lugares de trabajo, será reservada y cumplirá con los requisitos dispuestos en este artículo”. Por lo tanto, el porcentaje de estas plazas respecto a las computables a tal efecto no superan el 1%, bastante inferior a lo estipulado. Éstas deben estar principalmente han de estar localizadas en los principales centros atractores del municipio, así como cerca del acceso a las playas y paseos marítimos.

La propuesta de la red de aparcamiento tiene como objetivo la distribución homogénea de las plazas de aparcamiento para los vehículos en el municipio de Mogán. 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 la red de aparcamientos se propone un conjunto de acciones que van desde la regulación y ordenación de las plazas de aparcamiento existentes en la vía pública, a la creación de nuevos aparcamientos en disuasión, ya sean en superficie o subterráneos, y potenciación de los existentes mediante la mejora de sus conexiones.

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.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 31/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

4. PROPUESTAS.

PROPUESTAS RED DE ESTACIONAMIENTO				
ZONA: TÉRMINO MUNICIPAL DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA.				
PROPUESTA	**TIPO**	**UBICACIÓN**	**ACTUACIÓN**	**PLAZO**
PS2.1	Regulación	Vía Pública	Regular el aparcamiento en viario creando Zonas de Estacionamiento Limitado (Zona azul) con horarios variables según el foco atractor al que va dirigido el aparcamiento.	**CORTO 2022/2023**
PS2.2	Implantación	Todos los aparcamientos analizados, vía pública y centros atractores	Implantación de plazas PMR (1 cada 40 plazas) debidamente acondicionadas principalmente en centros atractores del municipio, así como cerca del acceso a las playas y paseos marítimos.	**CORTO 2022/2023**
PS2.3	Nueva Construcción	Plaza de El Hierro	Creación de aparcamiento de carácter disuasorio subterráneo con área de esparcimiento en su superficie con conexión por transporte público colectivo y puntos de préstamo de bicicletas y VE.	**LARGO 2024/2030**
PS2.4	Nueva Construcción	Parque Casa Condal	Creación de aparcamientos de carácter disuasorio subterráneo con área de esparcimiento en su superficie con conexión por transporte público colectivo y puntos de préstamo de bicicletas y VE.	**LARGO 2024/2030**
PS2.5	Nueva Construcción	Explanada Parque Urbano del Sur	Creación de aparcamientos de carácter disuasorio subterráneo o aéreo con conexión por transporte público colectivo y puntos de préstamo de bicicletas y VE.	**MEDIO 2023/2024**
PS2.6	Nueva Construcción	Explanada Av. de Tirajana	Creación de aparcamientos de carácter disuasorio subterráneo o aéreo con conexión por transporte público colectivo y puntos de préstamo de bicicletas y VE.	**CORTO 2022/2023**
PS2.7	Nueva Construcción	Explanada Calle Pájara	Creación de aparcamientos de carácter disuasorio subterráneo o aéreo con conexión por transporte público colectivo y puntos de préstamo de bicicletas y VE.	**CORTO 2022/2023**
PS2.8	Nueva Construcción	Explanada Av. Alejandro del Castillo	Creación de aparcamientos de carácter disuasorio subterráneo o aéreo con conexión por transporte público colectivo y puntos de préstamo de bicicletas y VE.	**CORTO 2022/2023**
PS2.9	Adecuación	Parking Calle Lanzarote	Adecuar para convertirse en un parking disuasorio, con puntos de recarga de VE, puntos de bicis y transbordo de transporte público colectivo.	**MEDIO 2023/2024**

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 32/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PS2.10	Nueva Construcción	Calle Alcalde Enrique Jorge	Creación de aparcamientos de carácter disuasorio subterráneo o aéreo con conexión por transporte público colectivo y puntos de préstamo de bicicletas y VE.	**LARGO 2024/2030**
PS2.11	Nueva Construcción	Terreno en Av. de Gáldar	Creación a corto plazo de aparcamientos de carácter disuasorio aéreo para descongestionar la zona.	**CORTO 2022/2023**
PS2.12	Nueva Construcción	Explanada grande Av. de Tirajana	Creación de aparcamientos de carácter disuasorio subterráneo o aéreo con conexión por transporte público colectivo y puntos de préstamo de bicicletas y VE.	**LARGO 2024/2030**
PS2.13	Implantación	Todos los aparcamientos propuestos	Plazas de recarga para Vehículos Eléctricos (1 cada 50) según normativa	**MEDIO 2023/2024**
PS2.14	Adecuación	Explanada Parque Urbano El Tablero	Adecuar para convertirse en un parking disuasorio, con puntos de recarga de VE, puntos de bicis y transbordo de transporte público colectivo.	**CORTO 2022/2023**
PS2.15	Regulación	Todas las Vías	Regulación de todos aquellos aparcamientos que se realizan de forma irregular, mediante el pintado y señalización de las áreas disponibles para estacionar y delimitando todas aquellas en las que quedaría prohibido.	**CORTO 2022/2023**
PS2.16	Restructuración Viaria	Todas las Vías	Restructuración de todas aquellas vías en las que se estacione a ambos lados de la calle y cuyas dimensiones no cumplan con los requisitos mínimos. Suprimiendo el estacionamiento en uno de estos lados, permitiendo ampliar aceras y asegurar las dimensiones del viario.	**CORTO 2022/2023**

Tabla 19. Propuestas red de estacionamiento.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 33/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Mapa 5. Propuestas aparcamientos disuasorios San Fernando.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 34/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Mapa 6. Propuestas aparcamientos disuasorios El Tablero.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 35/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PS3. PLAN SECTORIAL DE POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

Firmado por:	M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa	Fecha: 16-02-2022 12:57:34

Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54

Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

1. INTRODUCCIÓN.

El Plan Sectorial de Potenciación del Transporte Público trata de fomentar el transporte público como forma de desplazamiento más sostenible, especialmente para acceder y moverse por el centro urbano, además de entenderse como un derecho y una forma de integración social, pues permite el acceso a aquellos lugares fuera del radio de acción de los viajes a pie y en bici, realzando la calidad de vida de los ciudadanos sin necesidad de disponer de un vehículo a motor.

Cabe diferenciar dos términos, ni todo el transporte público es colectivo ni viceversa. El transporte es colectivo cuando tiene capacidad para transportar un número elevado de pasajeros, aunque sea gestionado de modo privado, como ocurre con los servicios de guaguas de empresa o los escolares. El transporte es público cuando ofrece un servicio abierto a cualquier ciudadano bajo las condiciones de pago establecidas, aunque no sea colectivo, como sucede con el taxi.

Reconociendo que el transporte colectivo aporta potencialmente una serie de beneficios a la movilidad, también hace falta reconocer que tiene una serie de costes y consecuencias negativas que no se pueden obviar a la hora de hacer un balance global.

Algunas utilidades del transporte colectivo en comparación con el automóvil:

UTILIDADES DEL TRANSPORTE COLECTIVO
ESPACIO
La superficie requerida para transportar un viajero en un medio colectivo es mucho menor que en un automóvil. Se debe jerarquizar el viario, donde el transporte cuente con su propia infraestructura para así aumentar en las velocidades comerciales.
CONSUMO ENERGÉTICO
El transporte colectivo es más eficiente en términos energéticos que el automóvil a igualdad de ocupación relativa respecto de la capacidad de plazas de cada medio.
EMISIONES CONTAMINANTES
En estrecha correspondencia con lo anterior, las emisiones potenciales por viajero transportado son menores en los medios colectivos que en el automóvil. La aplicación de nuevos combustibles como el biodiesel, híbridos y eléctricos suponen una clara mejoría.
RUIDO
Un vehículo colectivo genera menos ruido que el correspondiente al que produciría un número de automóviles capaz de transportar una cifra equivalente de viajeros.
SEGURIDAD
Aunque la masa a desplazar, y por tanto los daños potenciales, son mayores en un vehículo colectivo, la acumulación de riesgos de los automóviles equivalentes y el hecho de que el vehículo colectivo cuenta con una conducción profesional inclina a su favor el balance de la seguridad.
UNIVERSALIDAD
El transporte colectivo puede ser accesible a prácticamente toda la población, mientras que para utilizar de modo autónomo el automóvil se requiere disponer de carné de conducir y ciertas destrezas.

Tabla 20. Utilidades del transporte colectivo.

El vehículo privado fue en su momento un indicador de la buena salud de la economía y del avance de la sociedad, demonizarlo ahora no saldría ‘rentable’ ni económica ni socialmente, por ello hay que conseguir que el transporte público como producto, sea lo suficientemente bueno y cosmopolita para cambiar aquella imagen.

Se deben de aprovechar sin duda las nuevas tecnologías y desarrollar aplicaciones y **sistemas que permitan conocer a tiempo real los horarios e itinerarios**. Hay que pasar al sistema que permita planificar a los usuarios a tiempo real sus desplazamientos y conseguir ser una solución efectiva tanto para los desplazamientos medios en tramos urbanos como en interurbanos. Esto llevará a que, por un lado, los usuarios confíen en el transporte público y, por otro, poder dirigir el esfuerzo a un público objetivo que lo tiene claramente olvidado.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 37/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Resulta evidente que el transporte público, en igualdad de condiciones que el vehículo privado, resulta perjudicado y por eso se recomiendan las siguientes medidas:

-Segregación de las vías con espacio reservado para el transporte público.

-Prioridades semafóricas y de señalética.

-Retirar los abrigos de las paradas evitando las incorporaciones.

Consiguiendo de esta manera, tiempos de desplazamientos menores y mayor eficiencia.

Todas las medidas llevarán sin duda a una 'lucha' en igualdad de condiciones del vehículo privado, que seguro redunda en el beneficio del propio transporte y su traslado a la comunidad.

En relación al taxi, donde encontramos un conflicto entre dos modelos de negocio que coexisten cubriendo la misma necesidad, con características tecnológicas y económicas muy deferentes. Esto es el conflicto entre taxis y VTC.

Las licencias VTC (Vehículos de Turismo con Conductor) son autorizaciones para ejercer la actividad de arrendamiento de coches con conductor. Es decir, es la autorización que se necesita para realizar actividades de transporte con conductor. La VTC es la licencia que usan los chóferes de limusinas, por ejemplo; pero, con la llegada de empresas como Uber o Cabify, su número se ha multiplicado exponencialmente, y es lo que ha generado preocupación entre los taxistas.

El Gobierno de España estableció una ratio de una licencia de VTC por cada 30 taxis; el problema es que este ratio no se tenía en cuenta las que se habían entregado antes de que entrara en vigor el Real Decreto que las regulaba, con lo que este ratio no se En relación con el taxi, donde encontramos un conflicto entre dos modelos de negocio que coexisten cubriendo la misma necesidad, con características tecnológicas y económicas muy deferentes; esto es el conflicto entre taxis y VTC.

1.1.TRANSPORTE A LA DEMANDA.

El Transporte a Demanda o DRT (Demand Responsive Transport), es una modalidad de transporte que aún no se encuentra muy extendida en las Islas. Encontramos un ejemplo funcional en una experiencia piloto que ha desarrollado el distrito Tamaraceite-San Lorenzo-Tenoya. Este consiste en organizar líneas regulares entre los barrios y el intercambiador de Tamaraceite, de tal forma que los vecinos de distintos barrios puedan compartir el mismo vehículo para llegar a su vecindario o al intercambiador.

-Sistema pensado para núcleos urbanos con poca población.

-Servicio organizado de forma completamente orientada al usuario.

-Es necesaria una demanda previa del servicio, sin embargo, no es un taxi (Prestación irregular – en base a la demanda).

-Puede ser prestado tanto por operadores públicos como privados.

-Rutas flexibles. Servicio de puerta a puerta.

-Puede ser con vehículos pequeños/medianos

En definitiva, es una adaptación de los servicios de guagua pública a la demanda existente, basada en una red de paradas, líneas y horarios flexibles que se ajustan a los servicios realmente demandados.

El sistema de Transporte Urbano a la Demanda en estas zonas en las que la baja densidad no justifica una prestación de servicios masivos de transporte, puede ser una solución para evitar que la gente abandone el medio rural y las actividades productivas tradicionales.

También es un servicio que puede resultar interesante para los pasajeros con movilidad reducida que viven en zonas alejadas.

Problemas a los que se enfrenta el transporte urbano a la demanda:

Al tratarse de un modelo híbrido entre los sistemas existentes, la estructura legal y reglamentaria que ha sido diseñada pensando en los autobuses convencionales, los taxis y los coches de alquiler privado, el DRT queda dentro de un vacío legal.

Los modos existentes de transporte público tienen sus industrias establecidas, su financiación y sus estructuras reguladoras, lo que supone una barrera de entrada en el mercado al DRT, salvo que cuente con un impulso institucional.

Los usuarios del transporte público existente (y, de hecho, también los no usuarios) saben y entienden lo que es y cómo utilizar una guagua, taxi, tren, metro, etc. Así, requiere que los pasajeros se familiaricen con una nueva forma de transporte, con unos procedimientos y una semántica de uso que pueden ser muy diferentes a las de los medios de transporte conocidos.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 38/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

ELEMENTOS QUE FORMAN EL SISTEMA
Vehículos
-Podría utilizarse la flota de taxis del municipio coordinada por un centro de comunicaciones capaz de crear viajes colectivos de acuerdo con las solicitudes de los usuarios. -Vehículos accesibles. -Fomento del vehículo eléctrico.
APP/Centralita
-Reserva del servicio obligatoria. -Uno de los elementos clave del éxito de este sistema es la accesibilidad al servicio (reservas por teléfono o por la aplicación).
Precio
-Precio reducido y se paga en el momento de la reserva. -Bonificaciones por reservar con bastante antelación. -Se puede reservar y cancelar hasta 24h antes. -Puede resultar gratuito para los colectivos de personas que se determinen.
Sanciones pedagógicas
-Si se reserva y no se utiliza se pierde el dinero. -Servicios prestados.
Estudio de viabilidad + Planificación
-Elaboración del mapa de paradas. -Presupuesto de los vehículos eléctricos. -Presupuesto recursos humanos necesarios. -Presupuesto creación y gestión de App + Call Center.
Implementación
-Creación de Oficina de Movilidad. -Proyectos de ejecución de cada una de ellas para que sean accesibles y tengan una identidad común. -Ejecución de obras. -Creación de App. -Contratación de trabajadores (Call Center, conductores, etc.)

Tabla 21. Elementos que forman el sistema de Transporte a la Demanda.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 39/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

2. ANÁLISIS.

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.

LÍNEAS Y RECORRIDOS
1.Las Palmas G.C - Puerto de Mogán
4. Las Palmas de G.C - Tablero de Maspalomas
5. Las Palmas de G.C - Playa. del Inglés - Faro de Maspalomas
6. Cercado Espino - Arguineguín
8. Las Palmas de G.C - Castillo del Romeral
9. Cruce de Arinaga - Playa. de Amadores
18. Faro de Maspalomas - San Bartolomé de Tirajana - Tejeda
25. Playa de Arinaga - Faro de Maspalomas
30. Las Palmas de G.C - Faro de Maspalomas
32. Playa del Inglés - Puerto de Mogán
33. Playa del Inglés - Puerto Rico - Puerto de Mogán
34. San Bartolomé de Tirajana - Agüimes - Doctoral
36. Telde - Faro de Maspalomas
39. Playa del Inglés - Puerto Rico - Pya. del Cura
40. Playa del Inglés - Tablero de Maspalomas
41. Carrizal - Agüimes - Faro de Maspalomas
45. Pya. del Inglés - Palmitos Park

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 40/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

50. Las Palmas de G.C - Faro de Maspalomas
52. Carrizal - Faro de Maspalomas
66. Aeropuerto - Faro de Maspalomas
70. Palmitos Park - Puerto Rico
72. Bahía Feliz - Mercadillo
73. San Fernando - Faro de Maspalomas
90. Telde - Faro de Maspalomas
91. Las Palmas de G.C - Puerto de Mogán

Tabla 22. Líneas y Recorridos GLOBAL.

CLASIFICACIÓN DEL PARQUE MOVIL SEGÚN DIRECTIVAS EU 2019

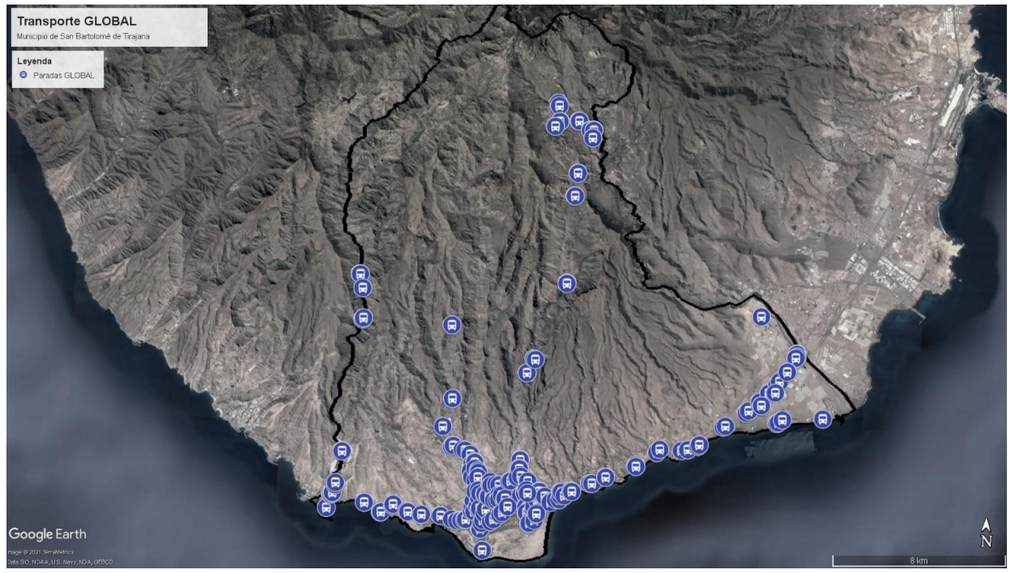
DIRECTIVA EU	UNIDADES 2017	UNIDADES 2018	UNIDADES 2019	%VARIACIÓN 2018/2019
EURO II	1	0	0	0%
EURO III	168	130	96	-26%
EURO IV	38	33	33	0%
EURO V	19	19	18	-5%
EURO VI	105	165	198	20%
TOTAL	331	347	345	-1%

Tabla 23. Clasificación del parque móvil de GLOBAL según las directivas EURO.

DISTRIBUCIÓN DEL PARQUE MOVIL DESDE EL PUNTO DE VISTA MEDIOAMBIENTAL

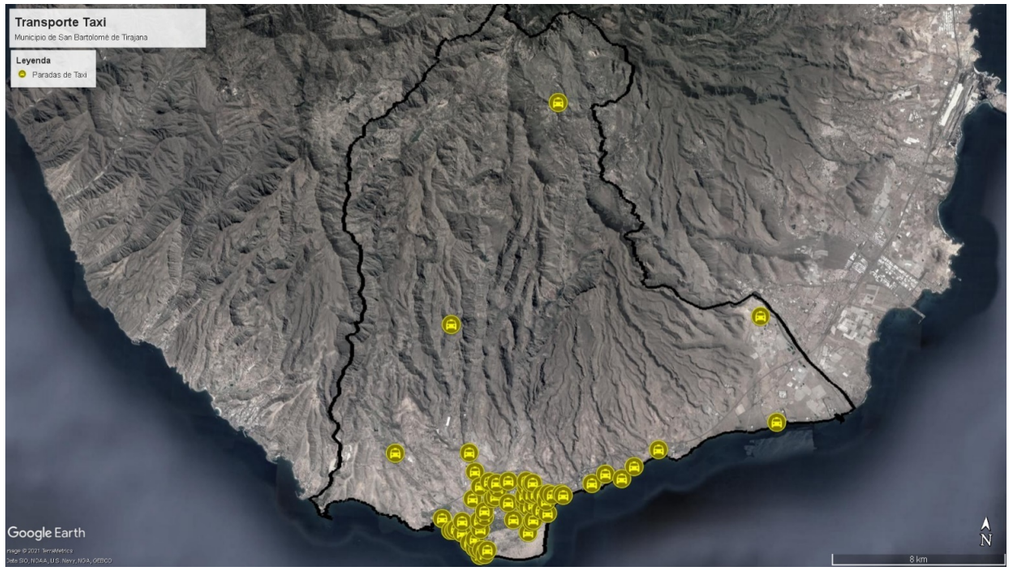
DIRECTIVA EU	UDS. 2017	%SOBRE FLOTA	UDS. 2018	%SOBRE FLOTA	UDS. 2019	%SOBRE FLOTA
DIESEL	207	62,5%	163	47,0%	129	37,4%
DIESEL/>=EURO V	123	37,2%	184	53,0%	216	62,6%
DIESEL/HIBRIDO	1	0,3%	0	0,0%	0	0,0%
TOTAL	331	100%	347	100%	345	100%

Tabla 24. Distribución del Parque Móvil de GLOBAL desde el punto de vista medioambiental.



Mapa 7. Distribución de Paradas GLOBAL.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 41/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59



Mapa 8. Distribución de Paradas de Taxi.

A continuación, se procederá a analizar la situación actual de los itinerarios de transporte colectivo y sus paradas a lo largo del año 2019 en San Bartolomé de Tirajana. Para mayor visualización, los mapas ilustrados podrán examinarse en el archivo interactivo del Google Earth anexo al PMUS.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 42/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

ANÁLISIS INVENTARIO DE LÍNEAS DE GUAGUA									
ZONA: TÉRMINO MUNICIPAL DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA									
LÍNEA	**DIRECCIÓN**	**FRECUENCIA DE PASO (minutos)**	**HORA DE INICIO**	**HORA FINAL**	**TOTAL SERVICIOS DIARIOS**	**TOTAL EXPEDICIONES AL AÑO**	**VIAJEROS AL AÑO**	**PROMEDIO MENSUAL**	**% OCUPACIÓN**
1	Las Palmas de G.C.-Puerto de Mogán.	20	05:00	04:00	53	38.057	3.671.838	305.987	41,64%
	Puerto de Mogán- Las Palmas de G.C.	20	05:25	02:40	55				
4	Las Palmas de G.C.-Tablero de Maspalomas.	2 salidas diarias	05:50	06:50	2	625	34.625	2.885	42,13
	Tablero de Maspalomas- Las Palmas de G.C.	1 salida diaria	05:30	05:30	1				
5	Las Palmas de G.C - Playa. del Inglés - Faro de Maspalomas.	60’	00:00	23:00	10	8.042	387.223	32.269	33,83%
	Faro de Maspalomas-Playa del Inglés-Las Palmas de G.C.	60’	00:05	23:05	7				
6	Cercado Espino – Arguineguín.	1 salida diaria	07:00	-	1	-	-	-	
	Arguineguín-Cercado de Espino.	1 salida diaria	06:40	-	1				
8	Las Palmas de G.C - Castillo del Romeral.	30’	06:30	21:00	36	20.077	880.094	73.341	44,77%
	Castillo del Romeral-Las Palmas de G.C.	30’	05:40	19:30	36				
9	Cruce de Arinaga - Playa. de Amadores.	-	-	-	-	-	-	-	-
	Playa de Amadores-Cruce de Arinaga.	-	-	-	-				

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 43/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

18	Faro de Maspalomas - San Bartolomé de Tirajana - Tejeda.	+60’	06:25	19:30	6	3.241	35.531	2.961	12,56%
	Tejeda-San Bartolomé de Tirajana-Playa de Amadores.	+60’	06:35	17:00	5				
25	Playa de Arinaga - Faro de Maspalomas	60’	06:10	20:45	15	12.476	503.583	41.965	39,09%
	Faro de Maspalomas-Playa de Arinaga	60’	06:25	20:20	15				
30	Las Palmas de G.C - Faro de Maspalomas.	20’	06:15	21:15	41	28.971	1.182.450	98.538	46,66%
	Faro de Maspalomas-Las Palmas de G.C.	20’	07:15	21:40	41				
32	Playa del Inglés - Puerto de Mogán.	30’	09:20	17:00	14	7.210	292.045	24.337	55,80%
	Puerto de Mogán-Playa del Inglés.	30’	08:50	16:35	14				
33	Playa del Inglés - Puerto Rico - Puerto de Mogán	60’	06:45	17:40	12	10.842	243.622	20.302	15,19%
	Puerto de Mogán-Puerto Rico-Playa del Inglés.	60’	07:10	17:10	11				
34	San Bartolomé de Tirajana - Agüimes – Doctoral.	60’	06:45	18:00	5	3.766	78.920	6.577	17,22%
	Doctoral-Agüimes-San Bartolomé de Tirajana.	+60’	07:15	20:15	8				
36	Telde - Faro de Maspalomas	60’	05:40	18:40	14	11.011	510.637	42.553	33,74%
	Faro de Maspalomas-Telde	60’	07:40	20:40	14				
39	Playa del Inglés - Puerto Rico – Playa del Cura	60’	08:55	18:55	11	7.049	282.218	23.518	34,98%
	Playa del Cura-Puerto Rico-Playa del Inglés.	60’	09:45	19:45	11				

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa — Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 44/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

40	Playa del Inglés - Tablero de Maspalomas	1 salida diaria	08:00	-	1	1.716	8.182	682	4,00%
	Tablero de Maspalomas-Playa del Inglés.	60’	07:15	08:45	3				
41	Carrizal - Agüimes - Faro de Maspalomas.	+60’	05:50	08:30	3	1.207	49.289	4.107	45,44%
	Faro de Maspalomas- Agúimes-Carrizal	1 salida diaria	16:15	-	1				
45	Pya. del Inglés - Palmitos Park.	60’	09:30	10:30	2	4.355	82.991	6.916	28,89%
	Palmitos Park-Playa del Inglés	60’	16:00	18:00	3				
50	Las Palmas de G.C - Faro de Maspalomas	60’	06:35	17:05	12	8.937	284.124	23.677	47,60%
	Faro de Maspalomas-Las Palmas de G.C.	60’	06:30	18:05	13				
52	Castillo del Romeral- Faro de Maspalomas.	60’	05:50	17:40	9	3.893	38.732	3.228	10,20%
	Faro de Maspalomas- Castillo del Romeral.	+60’	07:50	20:30	2				
66	Aeropuerto - Faro de Maspalomas.	60’	07:30	20:30	14	10.391	185.967	15.497	24,31%
	Faro de Maspalomas-Aeropuerto.	60’	06:30	19:30	14				
70	Palmitos Park - Puerto Rico.	60’	15:35	16:35	2	3.489	97.706	8.142	30,13%
	Puerto Rico-Palmitos Park.	+60’	09:30	10:30	2				
72	Bahía Feliz – Mercadillo.	-	-	-	-	1.992	41.628	3.469	20,31%
	Mercadillo – Bahía Feliz.	-	-	-	-				
73	San Fernando - Faro de Maspalomas.	60’	07:30	21:25	15	10.129	183.515	15.293	21,97%
	Faro de Maspalomas-San Fernando.	60’	07:50	20:45	15				
90	Telde - Faro de Maspalomas.	60’	06:30	20:30	15	11.484	565.287	47.107	28,49%
	Faro de Maspalomas-Telde.	60’	08:00	22:00	15				

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 45/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

91	Las Palmas de G.C - Puerto de Mogán	60’	06:00	21:00	18	15.387	775.184	64.599	44,41%
	Puerto de Mogán- Las Palmas de G.C.	60’	06:15	21:15	17				

Tabla 25. Análisis de las líneas GLOBAL.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34

Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54

Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

CÓDIGO DE PARADA	MARQUESINA	ILUMINACIÓN	SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL	SEÑALIZACIÓN VERTICAL	ACCESIBILIDAD	PASO DE PEATONES
24000	Si	Si	Si	Si	No	Si
24011	Si	Si	Si	Si	Limitada	No
24012	No	Si	No	No	No	No
9042	Si	Si	Si	Si	Limitada	No
9041	Si	Si	Si	Si	Limitada	No
9032	Si	Si	Si	Si	Limitada	No
9031	Si	Si	Si	Si	Limitada	No
9021	Si	No	Si	Si	Sin Aceras	No
9022	Si	No	No	Si	Sin Aceras	No
9023	Si	Si	Si	Si	Sin Aceras	No
23000	No	No	No	Si	Acera<1,80	No
23011	No	No	Mal Estado	Si	Acera<1,80	No
23012	No	Si	Mal Estado	Si	Limitada	Si
9011	No	No	No	Si	No	No
9012	No	No	No	Si	No	No
9001	Si	No	No	No	Sin Aceras	Pasarela
9002	Si	No	No	Si	Sin Aceras	Pasarela

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 47/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

23021	No	No	Si	Si	Sin Aceras	No
23022	No	No	No	Si	Sin Aceras	No
10051	No	Si	No	Si	Sin Aceras	No
10052	No	Si	No	Si	Sin Aceras	No
10041	No	No	No	Si	Sin Aceras	No
10042	No	No	No	Si	Sin Aceras	No
10031	No	No	No	Si	Sin Aceras	No
10032	No	No	No	Si	Sin Aceras	No
10021	No	No	No	Si	Sin Aceras	No
10022	No	No	Mal Estado	Si	Sin Aceras	No
10011	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	Pasarela
10012	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	Pasarela
10001	Si	Si	No	Si	Aceras<1,80	Mal Estado
10002	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	Si
11051	Si	Si	No	Si	Aceras>1,80	Si
11052	Si	Si	No	Si	Aceras>1,80	Si

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 48/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

11041	Si	Si	Mal Estado	Si	Aceras<1,80	No
11042	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	Si
11031	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	Pasarela
11032	No	Si	Si	Si	Aceras>1,80	Pasarela
11021	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	Si
11022	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	Si
Estación Parque Tropical	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	Si
79011	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	Si
79021	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	Si
79512	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	Si
79031	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	Si
79032	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	Si
79041	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	No
79042	No	Si	Si	Si	Aceras<1,80	No
11011	No	Si	Si	Si	Aceras>1,80	Pasarela
11012	No	Si	Si	Si	Aceras<1,80	Pasarela
79051	No	Si	Si	Si	Aceras<1,80	No

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34

Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 49/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

79052	No	Si	Si	Si	Aceras<1,80	No
79061	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	Si
79062	No	Si	Si	Si	Aceras<1,80	Si
79071	Si	Si	Si	Si	Aceras<1,80	Si
79072	No	Si	Si	Si	Aceras<1,80	Si
79081	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	No
79082	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	No
79111	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	No
79112	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	No
79121	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	No
79122	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	No
79131	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	No
79132	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	No
79141	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	No
79142	No	No	Si	Si	Aceras<1,80	No
11003	-	-	-	-	-	-

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 50/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

11002	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	No
11001	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	No
Viuda de Franco (sin código)	-	-	-	-	-	-
97021	-	-	-	-	-	-
97022	-	-	-	-	-	-
97012	No	No	Mal Estado	Si	Aceras<1,80	No
97011	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	Si
97502	No	No	Si	SI	Aceras>1,80	Si
97501	No	No	No	Si	Aceras>1,80	Si
97512	Si	Si	No	Si	Aceras>1,80	Si
97511	Si	Si	No	Si	Aceras>1,80	Si
97522	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	Si
97521	No	No	Mal Estado	Si	Aceras<1,80	Si
97531	No	Si	No	Si	Aceras>1,80	Si
97532	No	Si	No	Si	Aceras>1,80	Si
12001	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	Si
12002	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	Si
12011	Si	Si	Si	Si	Sin Aceras	No

Firmado por:	M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa	Fecha: 16-02-2022 12:57:34

Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 51/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

12012	Si	Si	Si	Si	Sin Aceras	No
21071	Si	Si	No	Si	Aceras>1,80	No
21072	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	No
21061	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	No
21062	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	No
21051	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	Si
21052	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	Si
21042	No	Si	Mal estado	Si	Aceras<1,80	No
21041	No	Si	Mal estado	Si	Aceras<1,80	No
21032	No	Si	No	Si	Aceras<1,80	No
21031	No	Si	No	Si	Aceras<1,80	No

21022	No	Si	Si	Si	Aceras>1,80	No
21021	No	Si	Si	Si	Sin Aceras	No
21501	Si	No	Si	Si	Aceras>1,80	Si
21502	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	No

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 52/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

21512	Si	Si	Si	Si	Aceras<1,80	No
21511	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	No
21522	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	No
75041	No	Si	Si	Si	Aceras<1,80	No
75042	Si	No	Mal estado	Si	Aceras>1,80	Si
22541	No	Si	No	Si	Aceras>1,80	Si
22542	No	Si	No	Si	Sin aceras	Si
13002	Si	Si	No	Si	Sin aceras	Si
13001	Si	Si	No	Si	Aceras>1,80	Si
98081	-	-	-	-	-	-
98082	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	Si
21421 (Mercadona)	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	Si
21422 (Mercadona)	Si	Si	Si	Si	Aceras>1,80	Si
98071	No	No	Si	Si	Sin Aceras	No
98072	-	-	-	-	-	-
98061	No	No	Si	Si	Sin Aceras	No
98062	No	No	No	Si	Sin Aceras	No
98051	-	-	-	-	-	-

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34

Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54

Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

98052	Si	No	Si	Si	Sin Aceras	No
98041	No	No	Si	Si	Sin Aceras	No
98042	No	No	Si	Si	Sin Aceras	No
98031	Si	No	Si	Si	Sin Aceras	No
98032	Si	No	Si	Si	Sin Aceras	No
98021	No	No	Si	Si	Sin Aceras	No
98022	No	No	Si	Si	Sin Aceras	No
98011	No	No	Si	Si	Sin Aceras	No
98012	No	No	Si	Si	Sin Aceras	No
98500						
98002	Si	No	Si	Si	Sin Aceras	No
98001	Si	No	Si	Si	Sin Aceras	No
77031	Si	No	No	Si	Acera<1,80	No

77032	-	-	-	-	-	-
77021	-	-	-	-	-	-
77022	-	-	-	-	-	-

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 54/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

77011	-	-	-	-	-	-
77012	Si	No	No	No	Sin aceras	Si
77002	-	-	-	-	-	-
77001	-	-	-	-	-	-
78012	-	-	-	-	-	-
78011	-	-	-	-	-	-
78000	-	-	-	-	-	-
22101	Si	Si	No	Si	Acera>1,80	Si
22091	No	Si	Si	Si	Acera<1,80	No
22081	No	Si	Si	Si	Acera<1,80	No
22071	No	Si	Si	Si	Acera<1,80	No
22061	No	Si	Si	Si	Acera>1,80	No
22053	No	Si	Si	Si	Acera<1,80	No
22051	No	Si	Si	Si	Acera<1,80	No
22041	No	Si	Si	Si	Acera<1,80	No
22033	No	Si	Si	Si	Acera<1,80	No
22031	Si	No	Mal estado	Si	Sin acera	No
22021	No	No	Si	Si	Acera<1,80	No

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34

Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54

Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

22011	No	No	Si	Si	Acera<1,80	No
22001	No	No	Mal estado	Si	Acera<1,80	No
22501	No	Si	Si	Si	Acera>1,80	No
22511	No	Si	Si	Si	Acera>1,80	No
22521	No	Si	No	Si	Acera<1,80	No
22022	No	Si	No	Si	Acera<1,80	No
22032	No	Si	Si	Si	Acera>1,80	No
75032	No	No	No	Si	Sin acera	Si
75031	No	No	No	Si	Sin acera	Si
75021	No	Si	Si	Si	Acera<1,80	Si
75022	Si	Si	Si	Si	Acera<1,80	Si
75024	Si	Si	Si	Si	Acera<1,80	Si
75012	No	No	No	Si	Sin acera	No
75011	No	No	No	Si	Sin acera	No

5001	No	No	No	Si	Sin acera	No
75002	No	No	No	Si	Sin acera	No

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 56/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

76022	No	No	No	Si	Sin acera	No
76021	No	No	No	Si	Sin acera	No
76011	No	No	No	Si	Sin acera	No
76012	No	No	No	Si	Sin acera	No
76000	No	No	Si	Si	Sin acera	No
97001	No	No	No	Si	Sin acera	No
97002	No	No	No	Si	Acera<1,80	No
86022	No	No	No	Si	Sin acera	No
86031	No	No	Mal estado	Si	Acera<1,80	No
86021	No	No	No	Si	Sin acera	No
86012	No	No	No	Si	Sin acera	No
86011	No	No	No	Si	Sin acera	No
86004	No	No	No	Si	Sin acera	No
86001	Si	No	No	Si	Sin acera	No
86002	No	No	No	Si	Sin acera	No
87001	No	No	No	Si	Sin acera	No
87002	No	No	No	Si	Sin acera	No
41511	No	No	No	Si	Sin acera	No

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 57/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

41512	No	No	No	Si	Sin acera	No
41601	-	-	-	-	-	-
41501	No	No	No	Si	Sin acera	No
41502	No	No	No	Si	Sin acera	No
41001	-	-	-	-	-	-
41002	Si	No	No	Si	Sin acera	No
41011	No	No	No	Si	Sin acera	No
41012	No	No	No	Si	Sin acera	No
41013	No	No	No	Si	Sin acera	No
41014	No	No	No	Si	Sin acera	No
41021	No	No	No	Si	Sin acera	No
41022	Si	No	No	Si	Sin acera	No
41031	Si	No	No	Si	Sin acera	No
41032	No	No	No	Si	Sin acera	No

Tabla 26. Análisis de las paradas de guagua GLOBAL.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 58/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

3. EVALUACIÓN.

Las líneas más utilizadas son la Línea 1, la Línea 30 y la Línea 50 que son las guaguas que vienen desde Las Palmas de Gran Canaria. Las áreas turísticas del municipio son las zonas de movilidad que presentan mayor número de paradas por km2. Con una relación inferior destacan los núcleos residenciales de San Fernando y El Tablero, donde se observa que es deficitaria de paradas de guaguas.

Considerando un radio de acción de 300 m., como se observa en el Mapa 7, la práctica totalidad de los principales núcleos turísticos que presentan un nivel urbanizado alto quedan cubiertos por el servicio de guaguas.

Existen algunos núcleos por los que el transporte público es insuficiente, debido a una frecuencia de paso baja y la poca conexión con éstos. Cabe destacar Cercados de Espino, San Bartolomé de Tirajana y Hoya de Tunte. Aldea Blanca, El Matorral. La mayoría de los viajes se realizan en Playa del Inglés, Campo Internacional y San Fernando. Además de una falta de información clara en las líneas y se produce confusión ya que muchas de ellas pasan por las mismas paradas, produciéndose así demoras en los recorridos.

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.

-Congestiones 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 función 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 bebes o sillas para bebes.

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.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 59/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

4. PROPUESTAS.

PROPUESTAS				
ZONA: TÉRMINO MUNICIPAL DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA				
PROPUESTA	**TIPO**	**UBICACIÓN**	**ACTUACIÓN**	**PLAZO**
PS3.1	Nueva Construcción	Código de parada: 11001 11002	Marquesinas con un sistema de información dinámica en las paradas alimentado mediante una pérgola fotovoltaica, capaz de ofrecer información en tiempo real, ya sea del tiempo de paso de la guagua, posibles incidencias en la red de transporte público o mensajes de interés con tecnología apta para personas sordas, ciegas y PMR, que den servicio a la nueva ruta urbana de Transporte Público a Demanda.	**CORTO 2022/2023**
PS3.2	Accesibilidad	Término Municipal: En paradas de guaguas y taxis.	Mejora de las infraestructuras de las paradas de guagua y taxis para que sean totalmente accesibles, evitar las pendientes, realizar rebajes de aceras, elementos de sombra y de señalización.	**CORTO 2022/2023**
PS3.3	Nueva Construcción	San Fernando	Ubicar a 200 m las paradas de San Fernando que se encuentran en la GC-500. Estas paradas provocan congestión en la rotonda de la Viuda de Franco, debido a que las guaguas de GLOBAL tienen que acceder a la rotonda. El retranqueo de las paradas unos metros más adelante podría permitir que las guaguas fueran por el debajo del paso a nivel evitando la aglomeración en la rotonda.	**MEDIO 2023/2024**
PS3. 4	Nueva Construcción	Anexo al Centro de Salud del Campo Internacional	Nueva cochera de unos 7.000 metros cuadrados para estacionamiento de las guaguas.	**LARGO 2024/2030**
PS3.5	Nueva Construcción	Término Municipal	Implementación de guaguas lanzaderas y ubicación de paradas de taxis en las proximidades de los aparcamientos disuasorios, propuestos en la periferia de los núcleos urbanos, para una mejor intermodalidad.	**LARGO 2024/2030**
PS3.6	Conectividad	Término Municipal	Puesta en marcha de una ruta urbana con micro guaguas, que podrán ser sostenibles (híbridas o eléctricas) o bien un sistema de taxi compartido, que recorrerán aquellos núcleos alejados a los que el transporte interurbano no llega, con una mayor frecuencia y con un precio fijo por ruta.	**MEDIO 2023/2024**
PS3.7	Adquisición	Término Municipal	Adquisición de 2 micro guaguas eléctricas para un nuevo recorrido urbano, llegando a lugares que el transporte interurbano no accede.	**MEDIO 2023/2024**

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 60/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PS3.8	Frecuencia y coordinación	Término Municipal	Implementación de guagua lanzadera desde el Faro de Maspalomas hasta San Fernando	**LARGO 2024/2030**
PS3.9	Intermodalidad	Término Municipal	Guaguas y taxis compartidos adaptados para llevar bicicletas. Permitir acceder a las guaguas con bicicleta.	**CORTO 2022/2023**
PS3.10	Renovación de flota	Término Municipal	Renovación de la flota de taxi y guaguas a eléctricos mediante subvenciones del Gobiernos, Cabildo y Ayuntamientos.	**LARGO 2024/2030**
PS3.11	Taxi	Término Municipal	Taxi de guardia nocturno que dé servicio municipal. Tarifa plana en los servicios de taxi para los barrios de la periferia del Casco Urbano para la incentivación. Taxis aptos para PMR.	**CORTO 2022/2023**
PS3.12	Sistema Tarifario/Horario/Itinerario GLOBAL	Término Municipal	Ubicación de más puntos para recargar/comprar los bonos de GLOBAL. Habilitar un punto o incorporar a los existentes que se pueda gestionar el Bono Residente Canario. Reestructuración de los horarios y de los itinerarios de las líneas en función de la demanda. Permitir el acceso de bicicletas a las guaguas.	**CORTO 2022/2023**
PS3.13	Campañas	Término Municipal	Campañas de concienciación para fomento del transporte público colectivo y transporte urbano a demanda para toda la población del municipio de San Bartolomé de Tirajana.	**CORTO 2022/2023**

Tabla 27. Propuestas potenciación del transporte público.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 61/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PROPUESTA TRANSPORTE URBANO A DEMANDA

ZONA: TÉRMINO MUNICIPAL DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA

Lo que se propone es dar cobertura a los barrios periféricos a través de taxis compartidos mini guaguas eléctricas con rutas fijas y horarios definidos que conecten los núcleos urbanos de San Bartolomé de Tirajana con el resto de barrios que en la actualidad carecen de estos servicios. Siendo algunas de las rutas propuestas las siguientes.

Características del servicio:

Puesta en marcha de la ruta mediante taxi compartido de hasta (9) plazas, o guaguas de hasta 17 plazas, las cuales han de ser principalmente eléctricas, permitiendo realizar el servicio durante el primero año a los taxistas que dispongan de vehículos híbridos. Con frecuencia de 30 min o 1h o según demanda. Desde las 7h hasta las 23h todos los días. Paradas a lo largo de todo el recorrido y recomendables cada 250 metros y/o según demanda. Los recorridos irán desde los barrios hasta la Parada Preferente de Guagua propuesta y los usuarios podrán pagar con un sistema tarifario por bono residente y/o precio cerrado.

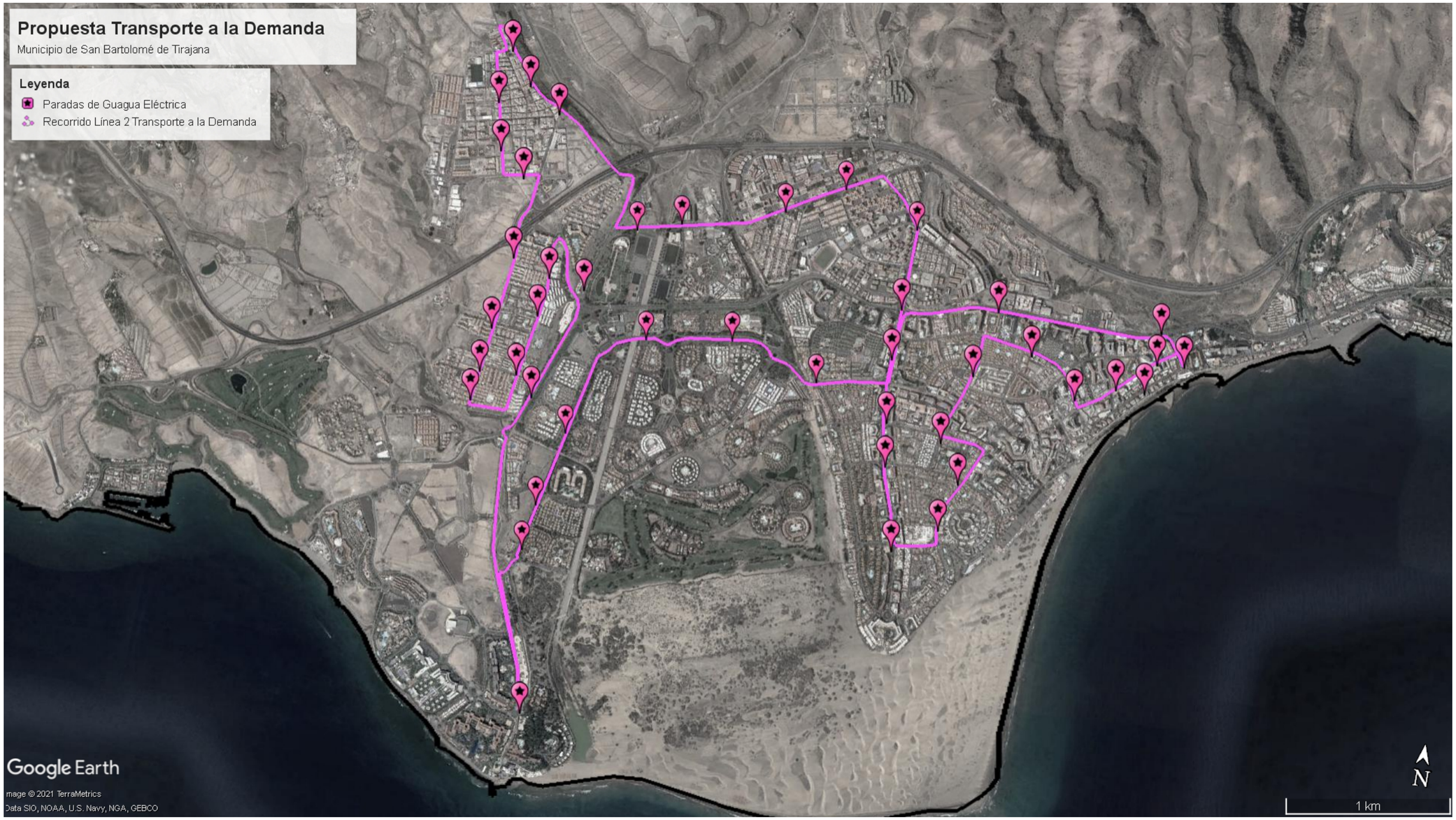
PROPUESTA	PUNTO DE PARTIDA	ITINERARIO	SERVICIOS RECORRIDOS	PLAZO
PS3 TD.1	Parada Preferente de La Estación Tropical	Castillo del Romeral-El Pajar	Todas las playas del municipio.	**CORTO 2022/2023**
PS3 TD.2	Parada Preferente de La Estación Tropical	Playa del Inglés-Campo Internacional-San Fernando-El Tablero	Ayuntamiento-Oficinas Municipales-Zona Comercial-Colegios-Hoteles	**CORTO 2022/2023**
PS3 TD.3	Parada Preferente de La Estación Tropical	Ayagaure, El Salobre, El Tablero, Urbanización de San Fernando, El Matorral	A demanda del cliente	**CORTO 2022/2023**

Tabla 28. Propuesta de transporte urbano a demanda.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 62/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

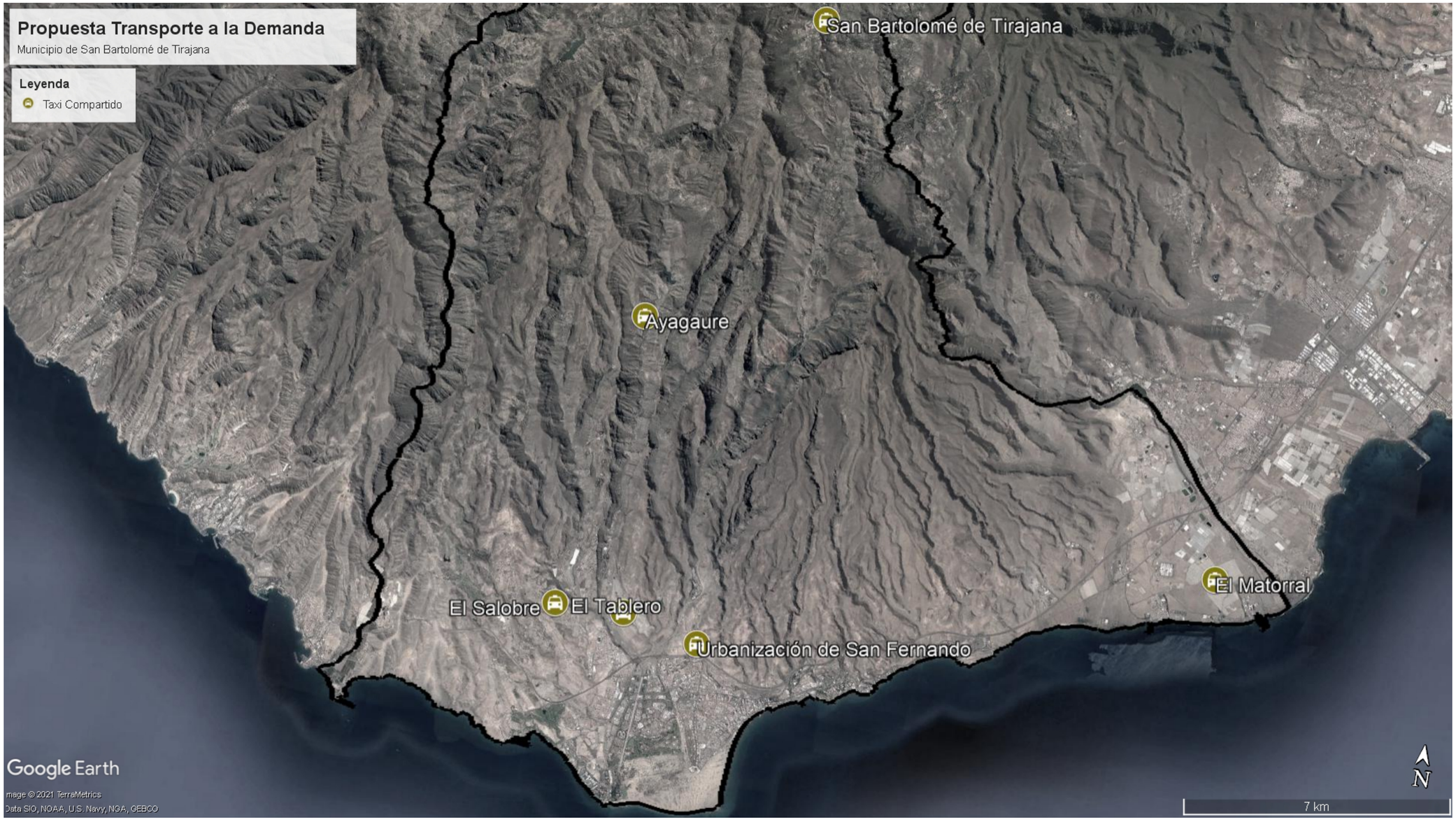
´Mapa 9. Propuesta línea 1 transporte a la demanda.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 63/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59



Mapa 10. Propuesta línea 2 transporte a la demanda.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 64/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59



Mapa 11. Propuesta taxi compartido.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 65/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PS4. MOVILIDAD PEATONAL.

Firmado por:	M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa	Fecha: 16-02-2022 12:57:34

Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54

Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

1. INTRODUCCIÓN.

Caminar es la primera cosa que un niño quiere hacer y la última a la que una persona mayor desea renunciar. Caminar es el ejercicio que no necesita tener gimnasio. Es la prescripción sin medicina, el control de peso sin dieta, y el cosmético que no se compra en una farmacia. Es el tranquilizante sin pastillas, la terapia sin un psicoanalista, y el ocio que no cuesta un céntimo. Y, además, no contamina, consume pocos recursos naturales y es altamente eficiente. Caminar es conveniente, no necesita equipamiento especial, es auto-regulable e intrínsecamente seguro. Caminar es tan natural como respirar.

John Butcher 1999, I Congreso sobre Caminar

El Plan Sectorial de Movilidad Peatonal nace de lograr el aumento de los recorridos a pie, de forma que los desplazamientos en modos blandos resulten funcionales para la mayoría de los viajes independientemente del motivo.

El municipio de San Bartolomé de Tirajana representa distancias asumibles entre puntos de origen y destino en la mayoría de los viajes dentro de los núcleos urbanos. Sin embargo, cuenta con una limitada red de itinerarios peatonales, destacando las zonas de acceso a la costa con calles peatonales, calles próximas a éstas tipológicamente de coexistencia y el paseo marítimo. En el resto de núcleos las vías peatonales son inexistentes, lo cual denota una falta de planificación de la red.

El Viario Peatonal se caracteriza por la prohibición del tráfico rodado por sus vías, salvo los vehículos de emergencia o servicio, siendo los modos no motorizados protagonistas del espacio libre. Éstas se encuentran principalmente al borde del litoral de San Bartolomé de Tirajana, dando acceso al Paseo Marítimo.

La atención que se ha prestado a las infraestructuras que facilitan la movilidad peatonal ha sido muy reducida en los últimos tiempos comparada a la importancia que se les ha dado a las infraestructuras para el tráfico rodado.

Es por ello, que no existen infraestructuras peatonales que conecten los núcleos urbanos con centros escolares, zonas deportivas o zonas comerciales. Si se pretende promover los desplazamientos peatonales, es necesario darle la misma importancia a la red de espacios que la soporta: aceras, bulevares, plazas, calles peatonales, Zonas 30, etc.).

El presente Plan Sectorial seleccionará aquellas infraestructuras que sirvan de soporte a flujos peatonales, es decir, Red de Itinerarios Peatonales Principales del municipio.

Para conocer la conectividad peatonal del núcleo se analiza la anchura de las vías peatonales, así como de las aceras de las vías rodadas. Una mayor anchura ofrece las posibilidades de actuación para permitir una mejor conectividad sin necesidad de aumentar las infraestructuras.

En muchos casos, la discontinuidad o simplemente la carencia de estas infraestructuras peatonales o su mal estado, provocan el tránsito de peatones por la propia calzada, lo que aumenta la probabilidad de producirse alcances. Éste es el riesgo más importante que conlleva la discontinuidad de la red.

Desde el punto de vista de la movilidad, las zonas peatonales representan por tanto una solución muy localizada y parcial de las necesidades que tienen los peatones, pues ni se camina sólo para comprar o hacer turismo, ni se camina exclusivamente en las pocas calles del centro urbano.

En una cultura dominada por el automóvil, las zonas peatonales tienen una ventaja que ayuda a contrapesar sus inconvenientes: tienen la capacidad pedagógica de mostrar las posibilidades de un espacio libre de coches; educan sobre los que nos perdemos cuando permitimos que los automóviles dominen el espacio público.

1.1. TIPOLOGÍA DE ESPACIOS LIBRES PEATONALES.

Las peatonalizaciones deben formar parte de una estrategia global y no pueden ser medidas de manera aislada porque de ser así están llamadas al fracaso. El objetivo principal circulatorio se completa con el de tipo ambiental (disminución de la contaminación y el ruido) y el de seguridad (disminución de la accidentalidad).

El objeto de los espacios peatonales comerciales (los espacios más dinámicos de la ciudad) es, de forma primordial, poder atraer al público y congregarlos en unos espacios con más y mejores posibilidades para realizar las compras. A mayor calidad ambiental mayor éxito comercial. La intencionalidad es que los usuarios de estos espacios comerciales se relacionen y negocien en un ambiente distendido y de calidad, con una mayor actividad y ambientes de gran calidad, se consigue un mayor crecimiento económico y un mejor bienestar para la sociedad y para la ciudad. A continuación, se describen los principales tipos de espacios peatonales comerciales:

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 67/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Calle Comercial Peatonalizada

Ante la problemática del conflicto entre el peatón y los vehículos, en numerosas ciudades se eliminó el tráfico rodado de ciertas calles comerciales donde el problema surgía con mayor intensidad. Estos ambientes comerciales se cedieron al uso peatonal después de un estudio previo de viabilidad comercial y de haber encontrado una alternativa válida para el tráfico rodado desplazado.

Calle Ripoche, Las Palmas de Gran Canaria.

Calle Semipeatonalizada

Este tipo corresponde al concepto de la calle principal comercial que es transformada para favorecer al peatón. pero sin clausurar totalmente el tráfico rodado.

Av. De Las Américas, Las Américas, Tenerife.

Av. Mesa y López, Las Palmas de Gran Canaria.

Paseos

El paseo es un área peatonal que tiene un mayor contenido que el simple hecho de transitar de un lugar a otro de la ciudad. La gente va allí para andar arriba y abajo y para encontrarse con sus amigos. A través de la historia han existido lugares en la ciudad donde la gente que compartía un grupo de valores podía acudir para ponerse en contacto entre sí. Estos lugares han sido siempre como teatros callejeros que invitan a la gente a mirar a otros.

Avd. de Valencia, Ingenio, Gran Canaria.

Paseo del Parque

Es otro paseo de borde con la ciudad, en este caso con un parque, desarrollándose la actividad comercial a lo largo de la edificación límite o fachada de la ciudad con el parque. La calle Triana, con edificaciones frente al magnífico parque de San Telmo y dotado de uso mixto, es un buen ejemplo de este tipo de paseo.

Calle Triana, Las Palmas de Gran Canaria.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 68/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Paseo del Mar.	
A semejanza de los otros paseos este es un paseo de borde o remate de la ciudad con el mar, la costa, o la playa. Es un concepto urbano propio de los países mediterráneos. Estos paseos sirven de acceso e interrelación del mar o elementos de la costa con la ciudad. Pueden ser de un trazado amplio y formando parte de bulevares diseñados a lo largo de la costa o un estrecho paso hacia el puerto de pescadores en una pequeña población costera.	Paseo Costa Canaria, San Bartolomé de Tirajana, Gran Canaria.

Tabla 29. Tipologías de espacios libres peatonales.

PASOS PARA CONSEGUIR LA TRANSFORMACIÓN
-Búsqueda de alternativas al tráfico rodado de paso existente al tráfico de los compradores, de los servicios de policía y de bomberos.
-Tratamiento paisajístico de la calle mediante pavimentos cuidadosamente diseñados; árboles jóvenes y replantados, jardineras, bancos y distinto mobiliario urbano, iluminación de la calle y diseño de letreros y escaparates.
-Aportación financiera estatal de la ciudad y de los propios comerciantes en proporción a la dimensión de la fachada a calle o metros cuadrados construidos.
-Incorporación de nuevas actividades en el nuevo espacio peatonal.
-Reducir polución, potenciar le transporte público, reordenar transporte de mercancías.
-Búsqueda de alternativas de aparcamiento a menos de una distancia de cinco minutos andando.
-Reordenación del transporte público y establecimiento de nuevas paradas de autobús y de taxis.
-Creación de un servicio central de embalaje.
-Renovación de los edificios en mal estado de conservación y preservación de los edificios históricos.
-Esculturas.
-Calles y pasos elevados.
-Creación de un nuevo sistema o programa de tráfico en la zona.
-Ensanche de las aceras existentes en una proporción muy amplia.
-Introducción de amplias plantaciones de árboles en masa o en línea creando distintos tipos o áreas de parques, nuevas luminarias, cuidadosos anuncios, señalización, mobiliario, pavimentos diferenciando zonas.
-Eliminación del tráfico vehicular de paso, permitiendo el tránsito del transporte público y de emergencia, controlando el servicio de transporte de mercancías.
-Crear agradables espacios exteriores y parques urbanos, creando una mayor superficie peatonal.
-Aumentar la actividad en la calle y por lo tanto la interrelación personal, consiguiendo una mayor seguridad ciudadana.

Tabla 30. Pasos para conseguir la transformación.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 69/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

2. ANÁLISIS.

Las peatonalizaciones deben formar parte de una estrategia global. No pueden ser medidas aisladas porque de ser así están llamadas al fracaso. El objetivo principal circulatorio se completa con el de tipo ambiental (disminución de la contaminación y el ruido) y el de seguridad (disminución de la accidentalidad). **Y frente a la clásica reticencia de algunos sectores del comercio, también existe el modelo de tipo comercial, es decir, la configuración de un espacio propicio al comercio, capaz incluso de competir con las grandes superficies comerciales.**

La protección del peatón a partir del concepto de itinerario peatonal, apunta directamente a la moderación del tráfico, esto es mediante medidas de calmado de tráfico, como son la implementación de Zonas 30 en los núcleos, velocidades de no más de 10 km/h cuando haya Plataforma Única para así aumentar el nivel de seguridad del peatón; y velocidades de no más de 40 km/h en vías que unan núcleos urbanos.

Por otra parte, es muy importante que estos itinerarios peatonales sean accesibles al colocar el mobiliario urbano de una forma adecuada.

En cualquier caso, las actuaciones tienen que tener en cuenta que **los desplazamientos a pie** cuentan con una limitación operativa en la distancia que puede recorrerse en un tiempo razonable. Una zona o un barrio determinado de ella para ser enteramente caminada **no debería superar un radio de 2-3 kilómetros**, **correspondiente a un recorrido de 20 o 30 minutos**. **En el interior de los núcleos de San Bartolomé de Tirajana los desplazamientos se realizan en un radio de 700 m**, **quedando los principales focos atractores a menos de 500 m**. Ésta **distancia está considerada óptima para los desplazamientos tanto en bicicleta como caminando**, ya que para los desplazamientos de corta duración los modos no motorizados son la mejor opción.

Este análisis recogerá en planos, la ubicación de las distintas calles peatonales en la actualidad en el municipio, y las principales calles que funcionan como itinerarios peatonales aptos para el tránsito seguro, analizando en la tabla sus características morfológicas, su conectividad entre barrios y la integración con medios de transporte, entre otros de aquellas que sean susceptibles a alguna medida propuesta por este Plan Sectorial para mejorar la movilidad del municipio. Además se analizarán aquellas calles o avenidas que estarán sujeta a alguna modificación propuesta por este PMUS para mejorar la conectividad, la accesibilidad y con ello la huella peatonal del municipio.

Se procede a realizar una evaluación de estas calles, si su cobertura es suficiente o insuficiente, con ausencia de elementos de conexión peatonal; problemas de estructura e incoherencia interna; barreras naturales como el Barranco de Maspalomas, e infraestructurales como la GC-500 que corta al municipio justo por la mitad y en la actualidad funciona como una barrera para el peatón, existiendo únicamente permeabilidad peatonal en los puentes y pasarelas que comunican la zona alta con la zona costera.

El municipio de San Bartolomé de Tirajana cuenta con una importante red de paseos marítimos a lo largo de la costa. Sin embargo, ésta se ve interrumpida en muchos tramos ya sea por un escaso mantenimiento o por inexistencia del tramo.

Como punto problemático, vemos la gran intrusión de turismos y vehículos de carga y descarga en estas áreas peatonales, dificultando así el paso cómodo y seguro de los viandantes.

2.1. AFORO DE PEATONES.

Para la realización del proyecto y orientado a conocer la demanda actual a pie en las calles del municipio de San Bartolomé de Tirajana se procedió a realizar mediciones con un aforador de peatones en distintas zonas del municipio que se detallan a continuación.

El Medidor “ECO-COUNTER sistema PIRO-BOX” es un sistema automático de datos con un sensor, ligado a un software de análisis de información, en donde se obtienen y analizan todos aquellos datos relevantes en la toma de decisiones y elaboración de futuras propuestas de los planes de movilidad.

El sensor PIRO combina la tecnología piroeléctrica infrarroja pasiva y una lente de alta precisión para detectar el calor emitido por el cuerpo humano. Gracias a su extrema sensibilidad y al algoritmo ORION, el sensor PIRO es capaz de diferenciar dos personas que se siguen de muy cerca y determinar el sentido del paso. Siendo algunas de sus ventajas:

-Sistema móvil todo en uno.

-Concebido para un entorno urbano.

-Instalación rápida y fácil.

-Invisible y robusto.

-Funciona en todo tipo de clima.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 70/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Es un tipo de aforado especial, ya que es usado para la obtención de datos de peatones de forma puntual en zonas concretas y caracterizada por vías que comunican diferentes centros atractores.

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:

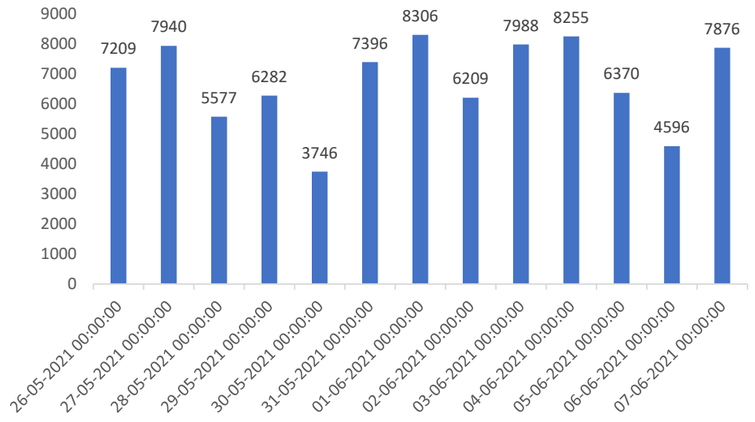
Localización	Periodo
Av. de Gáldar	26.05.2021-07.06.2021
Calle Italia	06.07.2021-19.07.2021
Calle Alemania	21.07.2021-28.07.2021
Av. Gran Canaria	05.08.2021-23.08.2021

Tabla 31. Localización del aforo de peatones.

A continuación se detallan las gráficas y datos obtenidos en cada ubicación por el aforador de personas:

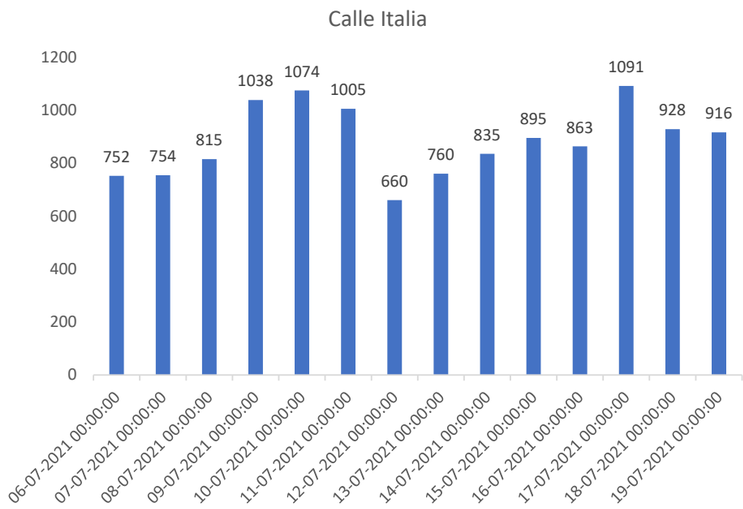
VALORES OBTENIDOS	DATOS

Av. de Gáldar



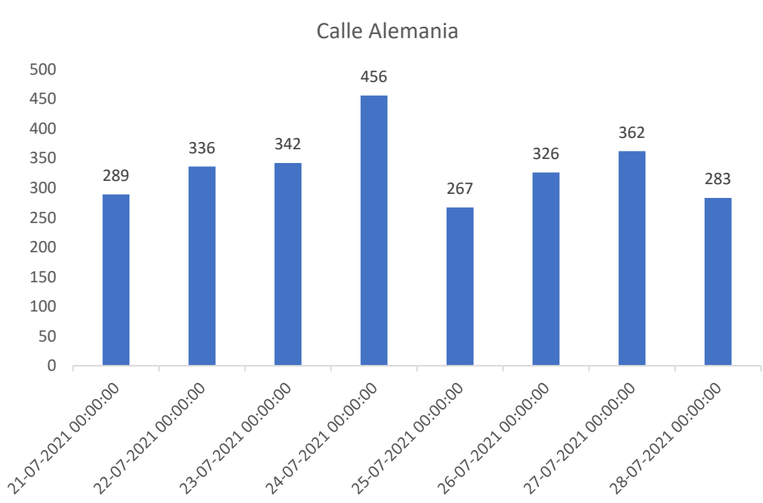
Media diaria: **6.750** peatones

Calle Italia



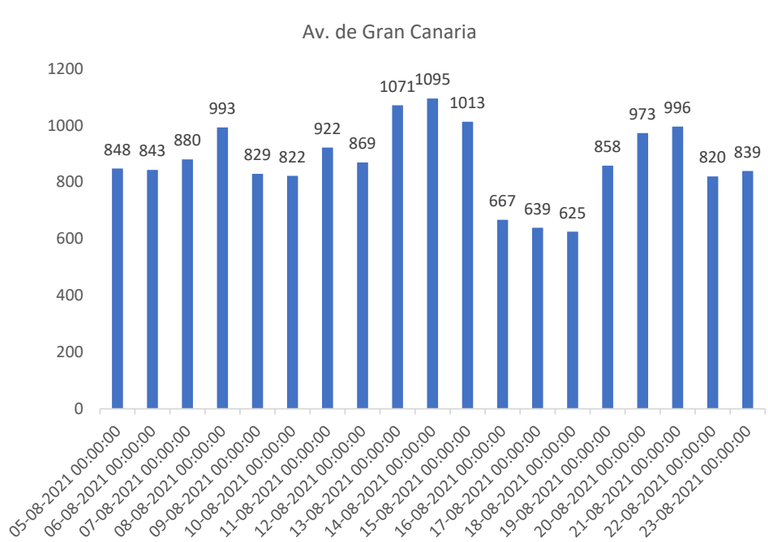
Media diaria: **2.215** peatones

Calle Alemania



Media diaria: **333** peatones

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 71/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59



Media diaria: **818** peatones

Tabla 32. Valores obtenidos del aforo de peatones.

En la Av. de Gáldar y la Calle Italia, el tránsito de personas es mayor debido a que son calles altametente comerciales y con locales de restauración, sober 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 unicamente 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 edifico 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 mas anchas, zonas verdes…en resumen restar espacio al coche a favor de las personas.

Se trata de proponer intervenciones para mejorar y adecuar el uso al peatón:

-Las que invitan al rediseño. Pensadas para espacios que contaban con zonas estanciales en las aceras y anchas calzadas para el vehículo privado. Promueven la apropiación del espacio para nuevos usos (terrazas, zonas de juegos, vías de transporte público prioritario, carriles bici). Así, el peatón podría adquirir una nueva dimensión en la ciudad. Sentirla de otra manera. Hacerla suya.

-Las dirigidas a templar el tráfico. La intervención se encaminaría a reducir intensidad y velocidad de los vehículos. El objetivo sería hacer compatible el tráfico con las otras actividades que se desarrollan en la calle.

-Las que buscan el equilibrio entre acera y calzada. Con menor intervención física y coste, se basa en ajustes de tamaño y funciones. En este caso, se plantearían soluciones diferenciadas según anchos de acera y calzada atendiendo a las necesidades de los nuevos usos. Además, podrían desarrollarse diseños integrados e incluso generar soluciones adaptadas y específicas para cada barrio o distrito.

-Las que amplían las aceras a costa de la calzada. En ellas el tráfico motorizado ve sacrificado parte de su espacio en favor del peatón. Las acciones podrán ser diversas y con diferentes niveles de reducción de la presencia del vehículo motorizado.

-Las que crean zonas peatonales o de coexistencia. El objetivo es calmar y reducir el tráfico. Para ello, tanto los peatones como las bicicletas tendrían que compartir el espacio con los coches en condiciones de seguridad. Esta reducción de la velocidad favorecería además la calidad y habitabilidad del espacio público, garantizaría la accesibilidad, aumentaría la sociabilidad y reduciría la siniestralidad.

Muchas de estas intervenciones requerirían de la elaboración de documentos técnicos que deberían incluir actuaciones sobre el tráfico, la accesibilidad y el aparcamiento. El objetivo sería poner en marcha acciones integradas y simultáneas que permitan la apropiación del espacio público por la ciudadanía unido a una mejora ambiental y de la calidad de vida de los residentes y usuarios de la ciudad.

Las actuaciones combinarían medidas a corto, medio y largo plazo. A corto plazo, se implementarían cambios directos de bajo coste e importante impacto social y ciudadano, en la órbita del llamado urbanismo táctico. A medio y largo plazo, una reconversión del modelo urbano que priorice las estrategias de accesibilidad frente a la movilidad.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 72/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

ANÁLISIS DE ITINERARIOS PEATONALES PRINCIPALES								
ZONA: TÉRMINO MUNICIPAL DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA								
CALLES	**ANCHO (m)**	**PTE (%)**	**ILUMINACIÓN**	**APARCAMIENTOS**	**PAVIMENTACIÓN**	**CONECTIVIDAD**	**ACCESIBILIDAD**	**OTROS MODOS**
Calle Vertegui	10,3	2	Uniltateral	Uno de los márgenes	Mala	Casa de La Cultura-CEO Pancho Guerra-Mercadillo Municipal Castillo del Romeral	Presenta discontinuidad Aceras <1,5 m Sin adaptar	Paradas de Guagua/Taxi
Calle Conde de La Vega Grande	10	2,5	Bilateral	Ambos márgenes	Buena	Centro de Salud, Usos Administrativos, Residencias, Restauración, Plaza Mosaico, Mercadillo Municipal	Presenta discontinuidad Aceras <1,5 m Sin adaptar Mobiliario urbano dentro de la calzada	Paradas de Guagua/Taxi
Calle León y Castillo	10,5	2,5	Uniltateral	Ambos márgenes	Mala	Centro de Mayores, Parque, Campo de Fútbol, Club de Pesca, Centro de Salud, Av. de Las Salinas	Presenta discontinuidad Aceras <1,5 m Sin adaptar	No
Av. Las Salinas	16	1,5	Uniltateral	Ambos márgenes	Buena	Plaza, Paseo Marítmo, Casa de la Cultura	Presenta continuidad en uno de sus márgenes Acera >2 m	No

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 73/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Av. de La Playa	18	1	Uniltateral	Uno de los márgenes	Regular	Playa de La Caleta	Presenta tramos discontinuos Sin aceras	No
Calle Capitán Lorenzo Ayala	11	2	Uniltateral	Ambos márgenes	Regular	Residencias, Restauración		No
Calle Maestro José Molina Guerra	6	1,5	Uniltateral	Sin aparcamientos	Regular	Piscinas Naturales Castillo del Romeral	Presenta discontinuidad Aceras <1,5 m Sin adaptar	No
Calle Benecharo	7	2	Uniltateral	Uno de los márgenes	Regular	Residencias, Restauración	Presenta discontinuidad Aceras <1,5 m Sin adapta	No
Calle Anzuelo	7	2	Uniltateral	Uno de los márgenes	Regular	Residencias, Restauración	Presenta discontinuidad Aceras <1,5 m Sin adaptar	No
Av. de Los Colegios	10	2	Unilateral	Uno de los márgenes	Mal Estado	Plaza de la Era-CEIP Juan Grande	Presenta discontinuidad Aceras <1,5 m Sin adaptar	No

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 74/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Av. de La Unión Europea (GC-500)	18	2,5	Bilateral al Tresbolillo	No	Buen Estado	El Veril-Sonneland	Discontinuidad producida por inexistencia de acera en algunos tramos	Paradas de Guagua
Av. Italia	14	1,2	Bilateral	Ambos márgenes	Buen Estado	Estación Parque Tropical, Centro de Salud, Parque Europeo, Mercado Municipal, C.C. Plaza	Aceras 2 m	Paradas de Guagua
Av. Tenerife	15	1,5	Bilateral	Ambos márgenes	Buen Estado	C.C. Kashba, Restauración, Hospedaje	Presencia de tramos de acera < 1,5 m	No
Av. Estados Unidos	15	1,5	Bilateral	Ambos márgenes	Buen Estado	Restauración, Hospedaje	Aceras 2 m	Paradas de Guagua
Av. de Alemania	15	1,5	Bilateral	Ambos márgenes	Buen Estado	Restauración, Hospedaje	Aceras 2 m	Paradas de Guagua
Av. de Tirajana	18	2,6	Bilateral	Ambos márgenes	Buen Estado	San Fernando-Playa del Inglés	Aceras 2 m	Paradas de Guagua
Av. Turoperador Tui	28	3,3	Unilateral Tresbolillo	Ambos márgenes	Buen Estado	Parque Botánico, Holiday World	Aceras 2 m	Paradas de Guagua

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 75/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Calle Partera Leonorita	20	1,7	Bilateral	Ambos márgenes	Buen Estado	C.C.Bellavista, Restauración, Comercios	Aceras >2m	Paradas de Guagua
Av. de Tejeda	10	2,3	Uniltaeral	Ambos márgenes	Buen Estado	C.C. San Fernando	Aceras 2 m	Paradas de Guagua
Calle Francisco Hernández González	15-20	2	Unilateral	Ambos márgenes	Buen Estado	C.C.San Fernando, Residencias	Aceras 2 m	Paradas de Guagua
Calle Alcalde Marcial Franco	10	1,5	Unilateral	Ambos márgenes	Buen Estado	Policía Nacional, Parque Urbano, Casa Condal	Aceras <2 m	Paradas de Guagua
Calle La Palma	13	2	Unilateral	Ambos márgenes	Regular	C.C.Ronda, C.C.San Fernando	Aceras <2 m	Paradas de Guagua
Calle Cuba	10	1,5	Unilateral	Bordillo	Regular	Polideportivo Municipal, Iglesia Santísima Trinidad	Aceras <1,5 m	Paradas de Guagua
Av. de Las Américas	10	2	Unilateral	Bordillo	Regular	Plaza, Residencias	Aceras <2 m	Paradas de Guagua/Taxi

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 76/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Calle Venezuela	10	2	Unilateral	Bordillo	Regular	Club Pensionista El Tablero, Casa de La Cultura	Aceras < 1,5 m	No
Calle El Molino	10	1,8	Unilateral	Bordillo	Regular	Residencias	Aceras < 1,5 m	No
Calle Trinidad y Tobago	10	1,5	Unilateral	Bordillo	Regular	Residencias	Aceras <1,5 m	Paradas de Guagua
Calle Brasil	10	3,6	Unilateral	Bordillo	Buen Estado	Cine	Aceras < 2 m	Paradas de Guagua

Tabla 33. Análisis de itinerarios peatonales principales.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 77/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

3. EVALUACIÓN.

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 centro comerciales, deportivos o centros culturales.

Por otro lado, la orografía del municipio en la zona de medianías y cumbres, hace difícil el recorrido a pié de ciertos itinerarios, lo que imposibilita la conexión a pie de ciertos barrios. Realizándose éstos por los arcenes 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.

ZM 1: Aldea Blanca, Castillo del Romeral, Juan Grande, El Matorral.

La zona de Aldea Blanca, se encuentro a mayor medida sin urbanizar correctamente, faltando aceras y tramos continuos para el tránsito seguro de los peatones. La iluminación es escasa y existen tramos de aceras en las que es inexistente. En cuanto a la accesibilidad es bastante deficiente, no encontrando los rebajes necesarios para PMR y falta de pasos de peatones, así como aceras suficientemente anchas >1,5 m. En cuanto al mobiliario urbano, se observa una falta de elementos de sombra.

Juan Grande carece de aceras en su vertiente norte, además de aceras estrechas en toda la totalidad del núcleo urbano, por lo que los desplazamiento peatonales se tienen que realizar por la calzada. Por otro lado, también se observa la falta de iluminación en la mayoría de sus calles. Existen senderos que conectan Juan Grande con El Castillo del Romeral y El Matorral, donde se encuentra el CEIP El Matorral, pero estos no están debidamente adaptados ni poseen mobiliario urbano ni elementos de sombra. El nexo de unión entre Juan Grande y El Castillo del Romeral es la GC-501, la cual posee una margen de acera mayor de 2 m. En general Juan Grande no posee sendas peatonales adaptadas a condiciones de seguridad y a la normativa.

Castillo del Romeral, posee, solo una calle con aceras anchas mayores de 2 m, la Av de Las Salinas que se une con el Paseo Marítimo y la Plaza. La iluminación es buena y en la Av. de Las Salinas existen elementos de sombra como árboles. Sin embargo, el resto de calles posee aceras estrechas que no cumplen la normativa y no son accesibles. Además se observa una lata intrusión del vehículo privado con aparcamientos en ambos márgenes de las vías.

ZM 2: San Bartolomé de Tirajana-Hoya de Tunte, Cercado de Espino.

En San Bartolomé de Tirajana la movilidad peatonal trascurre mediante aceras al mismo nivel que la calzada, segregada del tráfico motorizado por pilonas. Algunas calles cuentan con aceras a distinto nivel de la calzada y también existen calles que no tienen aceras, compartiendo los peatones y los vehículos la calzada.

En Cercado de Espinos hay pocas aceras accesibles, por no decir que son casi inexistentes. La movilidad se realiza por la calzada.

ZM 3: Bahía Feliz, San Agustín, Playa del Inglés, San Fernando, El Tablero, Campo Internacional, Meloneras, Pasito Blanco, El Pajar.

En el núcleo urbano de San Fernando, las calles en su mayoría se encuentran en buen estado, salvo algunos tramos de la Calle Alcalde Marcial Franco, Av. de Tejeda y Calle La Palma. Por otro lado, la ZCA de Bellavista dispone continuamente de un elevado tránsito y estacionamiento de vehículos.

Por otro lado en el Tablero muchas de las aceras se encuentran en mal estado, el mobiliario urbano es escaso y poco accesible.

En Playa del Inglés, existen sendas peatonales con mejores condiciones, pero por otro lado, se encuentran calles en estados muy deteriorados, con bandas peatonales estrechas y poco accesibles. Playa del Inglés cuenta con el Paseo Marítimo Costa Canaria, que se encuentra en buen estado y tiene amplias secciones.

El área de Maspalomas es la que presenta mayores zonas peatonales. Cuenta con un paseo a lo largo del cauce del barranco con algo más de 2 km de recorrido que se encuentra en buen estado de conservación

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 78/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

y secciones amplias. Por contra, existen zonas del paseo que no tienen elementos de seguridad que delimiten el paseo del cauce del barranco. Sin embargo, el área del Campo Internacional, presenta un muy deficiente estado de conservación de las aceras, siendo éstas estrechas y obstaculizadas por los parterres y vegetaciones e iluminación deficiente.

Al igual que el paseo marítimo de Meloneras tiene una sección ancha que permite el tránsito de peatones en condiciones de seguridad.

En San Agustín la movilidad peatonal tiene algo de prioridad existiendo varias calles perpendiculares al paseo marítimo que son peatonales y el tramo de la GC-500, que además posee un carril bici. Por otro lado el paseo marítimo desde Bahía Feliz se encuentra truncado impidiendo la continuidad hasta San Agustín.

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.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 79/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

4. PROPUESTAS.

PROPUESTAS				
ZONA: TÉRMINO MUNICIPAL DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA				
PROPUESTA	**TIPO**	**UBICACIÓN**	**ACTUACIÓN**	**PLAZO**
PS4.1	Realización/Ampliación de aceras-Zona 30	San Fernando: Av. De Tejeda. Calle Partera Leonorita. Calle Alcalde Marcial Franco. Calle Francisco Hernández González.	Ampliación, mejora o ejecución de las aceras con la consiguiente eliminación de parte de la superficie destinada a estacionamiento si fuese necesario. Reubicación del mobiliario urbano y ejecución de rebajes de acera, elementos de seguridad y carril bici para la óptima accesibilidad de todos los viandantes. Implantación Zona 30.	**CORTO 2022/2023**
PS4.2	Realización/Ampliación de aceras-Zona 30.	Las Salinas del Matorral.	Ampliación, mejora o ejecución de las aceras. Implantación Zona 30.	**MEDIO 2023/2024**
PS4.3	Realización/Ampliación de aceras-Zona 30.	Aldea Blanca: Calle Manuel Hernández López. Calle Gumidafe. Calle Tanausú. Calle Arnauz. Calle Bentejuí.	Ampliación, mejora o ejecución de las aceras. Implantación Zona 30.	**MEDIO 2023/2024**
PS4. 4	Realización/Ampliación de aceras-Zona 30	Castillo del Romeral: Calle Conde de la Vega Grande.	Ampliación, mejora o ejecución de las aceras con la consiguiente eliminación de parte de la superficie destinada a estacionamiento si fuese necesario. Reubicación del mobiliario urbano y ejecución de rebajes de acera, elementos de seguridad y carril bici para la óptima accesibilidad de todos los viandantes. Implantación Zona 30.	**MEDIO 2023/2024**
PS4.5	Realización/Ampliación de aceras-Zona 30	Playa del Inglés: Av. Estados Unidos. Av. de España.	Ampliación, mejora o ejecución de las aceras con la consiguiente eliminación de parte de la superficie destinada a estacionamiento si fuese necesario. Reubicación del mobiliario urbano y ejecución de rebajes	**MEDIO 2023/2024**

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 80/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

		Av. Tenerife.	de acera, elementos de seguridad y carril bici para la óptima accesibilidad de todos los viandantes. Implantación Zona 30.	
PS4.6	Realización/Ampliación de aceras-Zona 30	Av. Estados Unidos.	Ampliación, mejora o ejecución de las aceras con la consiguiente un carril de circulación y manteniendo los estacionamientos. Reubicación del mobiliario urbano y ejecución de rebajes de acera, elementos de seguridad y carril bici para la óptima accesibilidad de todos los viandantes. Implantación Zona 30.	**MEDIO 2023/2024**
PS4.7	Realización/Ampliación de aceras-Zona 30	Av. de Alemania.	Ampliación, mejora o ejecución de las aceras con la consiguiente eliminación de parte de la superficie destinada a estacionamiento si fuese necesario. Reubicación del mobiliario urbano y ejecución de rebajes de acera, elementos de seguridad y carril bici para la óptima accesibilidad de todos los viandantes. Implantación Zona 30.	**MEDIO 2023/2024**
PS4.8	Realización/Ampliación de aceras-Zona 30	Av. Touroperador Tui.	Ampliación, mejora o ejecución de las aceras con la consiguiente eliminación de un carril por sentido y un margen de la superficie destinada a estacionamiento si fuese necesario. Reubicación del mobiliario urbano y ejecución de rebajes de acera, elementos de seguridad y carril bici para la óptima accesibilidad de todos los viandantes. Implantación Zona 30.	**MEDIO 2023/2024**
PS4.9	Semipeatonalización	San Fernando: Calle La Palma.	Pacificación del Tráfico-Zona 30-Plataforma única: Pacificar el tráfico de éstas vías, a través de la adecuación en plataforma única de uso mixto, destinada a movilidad rodonal o mixta, donde las aceras y la calzada se encuentran al mismo nivel y la prioridad es peatonal.	**MEDIO 2023/2024**
PS4.10	Semipeatonalización	El Tablero: Calle Manuel Pestana Quintana. Av. Francisco Vega Monroy.	Vial estratégico, configuración en plataforma única con banda rodonal asfaltada, contenido vegetal y mobiliario urbano.	**MEDIO 2023/2024**
PS4.11	Semipeatonalización	Av. de Las Américas.	Único sentido de circulación OESTE, configuración en plataforma única, ampliación de banda peatonal en ambos márgenes.	**MEDIO 2023/2024**
PS4.12	Semipeatonalización	Calle Brasil.	Único sentido de circulación SUR, configuración en plataforma única, ampliación de banda peatonal en ambos márgenes.	**MEDIO 2023/2024**
PS4.13	Semipeatonalización	Calle Cuba.	Único sentido de circulación ESTE, configuración en plataforma única, ampliación de banda peatonal en ambos márgenes.	**MEDIO 2023/2024**

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 81/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PS4.14	Semipeatonalización	Calle Molino.	Doble Sentido de circulación, configuración en plataforma única, ampliación de banda peatonal en ambos márgenes.	**MEDIO 2023/2024**
PS4.15	Semipeatonalización	Calle Venezuela.	Doble Sentido de circulación, configuración en plataforma única, ampliación de banda peatonal en ambos márgenes.	**MEDIO 2023/2024**
PS4.16	Semipeatonalización	Calle Trinidad y Tobago.	Único sentido de circulación ESTE, configuración en plataforma única, ampliación de banda peatonal en ambos márgenes.	**MEDIO 2023/2024**
PS4.17	Semipeatonalización	Calle Uruguay.	Único sentido de circulación SUR, configuración en plataforma única, ampliación de banda peatonal en ambos márgenes.	**MEDIO 2023/2024**
PS4.18	Semipeatonalización	Castillo del Romeral: Calle Francisco Cabrera. Calle Benecharo. Calle Maestro José. Calle Molino Guerra. Calle Capitán Lorenzo Ayala. Calle Guadalupe. Av. de Las Salinas. Av. de Las Playas. Calle León y Castillo.	Pacificación del Tráfico-Zona 30-Plataforma única: Pacificar el tráfico de éstas vías, a través de la adecuación en plataforma única de uso mixto, destinada a movilidad rodonal o mixta, donde las aceras y la calzada se encuentran al mismo nivel y la prioridad es peatonal.	**MEDIO 2023/2024**
PS4.19	Semipeatonalización	Juan Grande: Av. de Los Colegios.	Pacificación del Tráfico-Zona 30-Plataforma única: Pacificar el tráfico de éstas vías, a través de la adecuación en plataforma única de uso mixto, destinada a movilidad rodonal o mixta, donde las aceras y la calzada se encuentran al mismo nivel y la prioridad es peatonal.	**MEDIO 2023/2024**
PS4.20	Semipeatonalización	Playa del Inglés: Av. de Tirajana.	Repavimentación de la calle con una solución a nivel que elimine, en la medida de lo posible, las barreras arquitectónicas. Dos carriles, uno por cada sentido de circulación, salvo en el primer tramo de conexión con la GC-500 que existe un carril de incorporación y en el último, que va desde Avenida de Francia hasta la Avenida de Gran Canaria, donde solo hay un sentido de circulación, con ampliación de la acera del lado este de la calle. Se reduce parte de la superficie desinada al estacionamiento. Carril Bici.	**LARGO 2024/2030**

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 82/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PS4.22	Semipeatonalización	Av. Italia Tramo 1. Av. Italia Tramo 2.	Tramo 1: Desde Calle El Pez hasta cruce C/El Escorial: Eliminación total de aparcamientos. Tramo 2: Desde C/ El Escorial hasta Av. de Gran Canaria: Eliminación de un margen de la superficie destinada a estacionamiento y un sentido de circulación, para la implantación de un carril bici.	**MEDIO 2023/2024**
PS4.23	Semipeatonalización	Av. de Gran Canaria.	Pacificación del Tráfico-Zona 30-Plataforma única: Pacificar el tráfico de éstas vías, a través de la adecuación en plataforma única de uso mixto, destinada a movilidad rodonal o mixta, donde las aceras y la calzada se encuentran al mismo nivel y la prioridad es peatonal.	**MEDIO 2023/2024**
PS4.24	Modificación de la Sección	San Agustín: Barranco de Joseito.	Se plantea una intervención de conexión entre el parque y la playa, a través de la incorporación de dotaciones y servicios. Dichas dotaciones serán de carácter público y contarán con áreas estanciales y espacios de sombra que comuniquen la actividad de la playa con el parque.	**MEDIO 2023/2024**
PS4.25	Modificación de la Sección	GC-500.	Se pretende mejorar el acondicionamiento ambiental de la calle con la inclusión de arbolado de porte y mobiliario adaptado, mejorar los servicios de la calle, repavimentación a nivel para suprimir las barreras arquitectónicas e inclusión del carril bici. Todo ello sirve al objetivo de convertir la calle en un eje cívico que enlace los equipamientos, dotaciones y servicios de la vertiente norte de la calle, del lado de San Fernando, con el ámbito turístico.	**LARGO 2024/2030**
PS4.26	Peatonalización	Zona residencial de El Tablero.	Paso a vía de prioridad peatonal con acceso rodado exclusivamente para vehículos de emergencia y/o servicio y transporte público, con la eliminación de los aparcamientos, que se ubicarán en los nuevos aparcamientos disuasorios propuestos	**LARGO 2024/2030**
PS4.27	Peatonalización	Av. de Tirajana .	Tramo desde C/ La Palma hasta C/ Alcalde Marcial Franco: Paso a vía de prioridad peatonal con acceso rodado exclusivamente para vehículos de emergencia y/o servicio y transporte público, con la eliminación de los aparcamientos, que se ubicarán en los nuevos aparcamientos disuasorios propuestos	**CORTO 2022/2023**
PS4.28	Peatonalización	Calle La Palma.	Paso a vía de prioridad peatonal con acceso rodado exclusivamente para vehículos de emergencia y/o servicio y transporte público, con la eliminación de los aparcamientos, que se ubicarán en los nuevos aparcamientos disuasorios propuestos.	**CORTO 2022/2023**

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 83/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PS4.29	Peatonalización	Av. de Italia.	Desde Av. de Gran Canaria hasta Av. Sargentos Provisionales: Paso a vía de prioridad peatonal con acceso rodado exclusivamente para vehículos de emergencia y/o servicio y transporte público, con la eliminación de los aparcamientos, que se ubicarán en los nuevos aparcamientos disuasorios propuestos	**CORTO 2022/2023**
PS4.30	Adecuación de senderos	Castillo del Romeral.	Adecuación para el senderismo y el ciclismo.	**CORTO 2022/2023**
PS4.31	Adecuación de senderos	El Matorral.	Adecuación para el senderismo y el ciclismo.	**CORTO 2022/2023**
PS4.32	Adecuación de senderos	Lomo Perera	Adecuación para el senderismo y el ciclismo.	**CORTO 2022/2023**
PS4.33	Accesibilidad	C.C. San Fernando	Actuar en el C.C. San Fernando.	**MEDIO 2023/2024**
PS4.34	Accesibilidad	Calle La Palma	Mejora de la accesibilidad: Rebajes de acera, adecuación de las aceras en mal estado, reubicación de mobiliario urbano.	**CORTO 2022/2023**
PS4.35	Accesibilidad	Av. de Tejeda	Mejora de la accesibilidad: Rebajes de acera, adecuación de las aceras en mal estado, reubicación de mobiliario urbano.	**CORTO 2022/2023**
PS4.36	Accesibilidad	Calle Partera Leonorita	Nuevo acceso para comunicar Calle Partera Leonorita y Av. de Gáldar.	**CORTO 2022/2023**
PS4.37	Accesibilidad	Calle Partero Leonorita	Mejora del camino de tierra que une la zona residencial en la franja norte de Bellavista a la Calle Partera Leonorita.	**CORTO 2022/2023**
PS4.38	Accesibilidad	Calle Francisco Hernández González.	Mejora de la accesibilidad: Rebajes de acera, adecuación de las aceras en mal estado, reubicación de mobiliario urbano.	**CORTO 2022/2023**
PS4.39	Accesibilidad	Rotonda Viuda de Franco	Se propone desarrollar zona de esparcimiento a nivel de calle por donde pasará un carril bici, pasando todo el tráfico por el nivel inferior.	**LARGO 2024/2030**

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 84/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PS4.40	Accesibilidad	Rotonda Av. Alféreces Provisionales con Av. de Tirajana.	Se plantea el soterramiento del recorrido peatonal y carril bici del eje verde para acceder al cruce y pasar a través de la rotonda sin interferir con el tráfico rodado. En el interior de la rotonda se localizará algún servicio o dotación de pequeña escala, como puede ser un alquiler de bicis o punto de información turística, así como un kiosco-cafetería que abarcará el nivel inferior y el nivel de calle.	**LARGO 2024/2030**
PS4.41	Accesibilidad	Mirador Av. Estados Unidos.	Mejora de la accesibilidad: Rebajes de acera, adecuación de las aceras en mal estado, reubicación de mobiliario urbano y espacios verdes.	**CORTO 2022/2023**
PS4.42	Accesibilidad	Mirador Av. de Francia.	Mejora de la accesibilidad: Rebajes de acera, adecuación de las aceras en mal estado, reubicación de mobiliario urbano y espacios verdes.	**CORTO 2022/2023**
PS4.43	Accesibilidad	Calle Artenara.	Eliminar un sentido de circulación en el cruce a la altura de la entrada del instituto y ampliar las aceras para facilitar el acceso al instituto.	**CORTO 2022/2023**

Tabla 34. Propuestas itinerarios peatonales.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 85/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Mapa 12. Red peatonal existente litoral.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 86/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Mapa 13. Propuestas red peatonal litoral.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 87/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Mapa 14. Huella peatonal final litoral.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 88/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Mapa 15. Red peatonal existente Aldea Blanca.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 89/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Mapa 16. Propuesta Red peatonal existente Aldea Blanca.

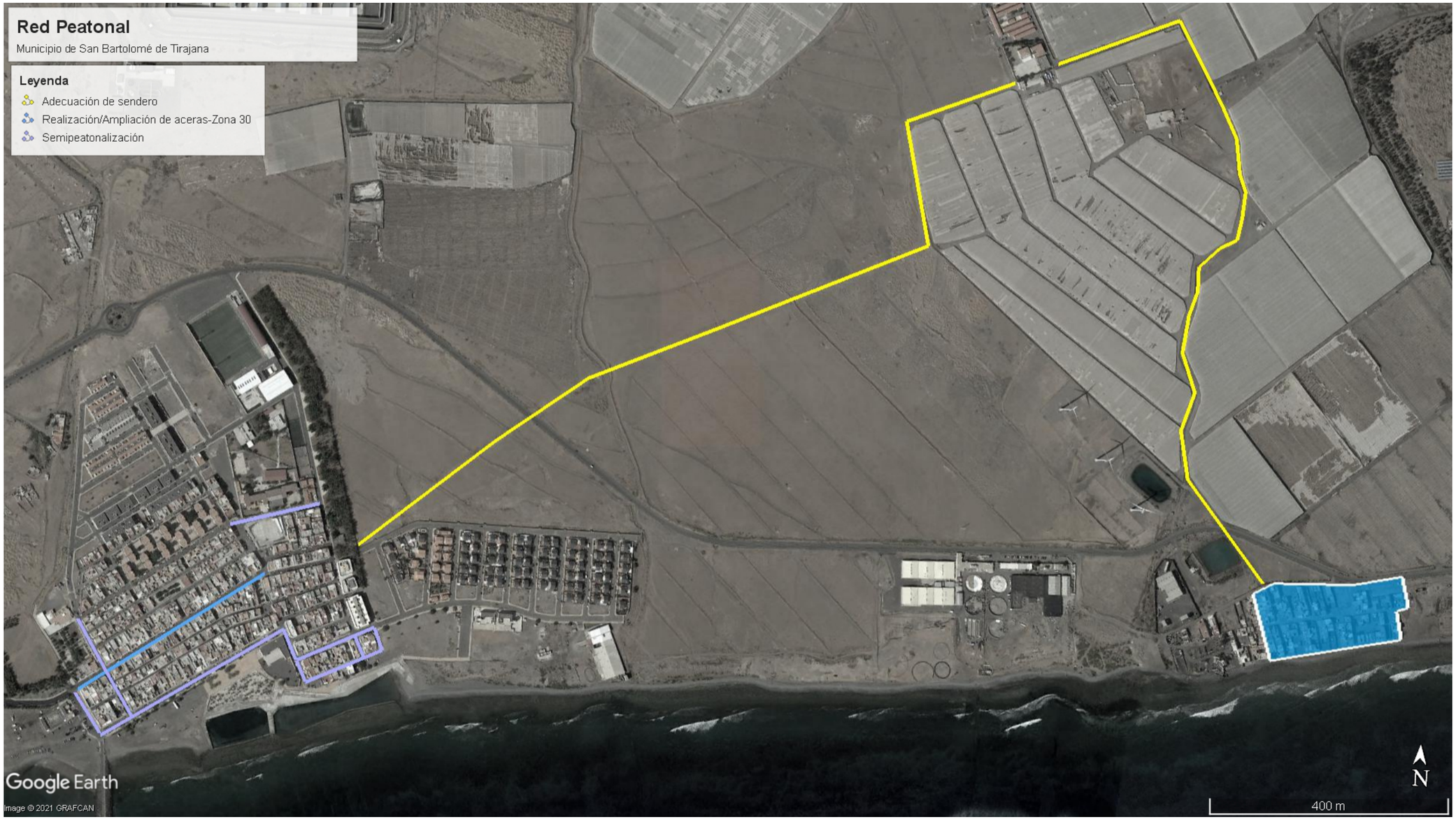
Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 90/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Mapa 17. Huella peatonal final Aldea Blanca.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 91/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Mapa 18. Red peatonal existente Castillo del Romeral- El Matorral.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 92/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59



Mapa 19. Propuestas Red peatonal Castillo del Romeral- El Matorral.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 93/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Mapa 20. Huella peatonal final Castillo del Romeral- El Matorral.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 94/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PS5. PLAN SECTORIAL DE MOVILIDAD ESCOLAR.

Firmado por:	M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa	Fecha: 16-02-2022 12:57:34

Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54

Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

1. INTRODUCCIÓN.

El Plan Sectorial de Movilidad Escolar sitúa las necesidades de movilidad de los niños en el centro de la acción pública y del interés social, con el fin de crear unas condiciones adecuadas para sus desplazamientos cotidianos.

Una primera línea de actuaciones de camino escolar tiene que ver con la intervención sobre las infraestructuras en su entorno, pero que pueden ser exportables al conjunto de equipamientos del municipio.

La segunda línea ahonda en la necesidad de acotar la indisciplina que la utilización del coche privado provoca en la puerta de los centros escolares. Hay ejemplos de graves conflictos a diario, en ocasiones con resultado de atropello a escolares. Los adultos implicados en el mismo frecuentemente son otros padres y madres del centro, cuando no profesorado del mismo.

En la tercera y última línea de intervenciones, son las relativas al cambio de actitudes. Tomando como referencia la capacidad y autonomía de los escolares para ir andando sin personas adultas a la escuela.

Uno de los objetivos prioritarios de la DGT desde su creación es el 'velar por la Seguridad Vial' de todos, en las diferentes formas de desplazamiento y en contextos diversos.

Dentro de la última 'Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020' se pretende crear un marco de actuación e instrumento que facilite, impulse y coordine las acciones de los distintos entes y agentes sociales a nivel nacional, a través de la consecución de una serie de objetivos comunes y nuevos retos.

Entre los muchos objetivos, cabe destacar la defensa y protección de los sujetos más vulnerables, entre quienes está el público infantil.

Por eso, se procede a la publicación del documento 'Camino Escolar Paso a Paso', donde expone una visión global de los aspectos necesarios para la puesta en marcha de Proyectos de Camino Escolar. El objetivo primordial es que los niños se puedan desplazar de manera autónoma, apostando por una movilidad saludable, sostenible y segura.

En lo que respecta a estas actuaciones de Camino Escolar, el PMUS de San Bartolomé de Tirajana debería alcanzar estos objetivos, según las instrucciones de la DGT:

COMUNIDAD ESCOLAR	
SITUACIÓN DE PARTIDA	
La infancia resulta ajena a la competencia de muchas de las decisiones de la Administración local. Las familias acompañan a los niños en todo momento. Los adultos marcan lo que se puede hacer o no en las calles. El colegio está al margen de las políticas del municipio.	
ACTUACIONES	Crear una red de itinerarios seguros para que los niños puedan desplazarse caminando o en bicicleta en sus trayectos diarios.
RESULTADOS PARA LOS NIÑOS	Permitiría que los niños puedan participar y opinar sobre la mejora de su barrio.
RESULTADOS PARA LAS FAMILIAS	Se organizan entre las familias sistemas de acompañamiento colectivo a menores, mientras que los más mayores van adquiriendo cada vez más autonomía.
RESULTADOS PARA EL COLEGIO	Se crean vías de comunicación entre el Colegio y la Administración Local. El Proyecto de Camino Escolar se construye entre toda la comunidad escolar.
RESULTADOS PARA EL AYUNTAMIENTO	La movilidad motorizada es transversal, y tiene su protagonismo en el diseño y la gestión del espacio urbano. Arbolado, iluminación, ancho de aceras, pavimento, mobiliario urbano, señalética, etc.

Tabla 35. Objetivos de la Comunidad Escolar.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 96/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

SOSTENIBILIDAD	
SITUACIÓN DE PARTIDA	
Los problemas ambientales se estudian en los libros, pero resulta poner en práctica soluciones. Muchas familias utilizan el coche para salvar distancias muy cortas.	
ACTUACIONES	Reducir el número de vehículos privados que trasladan a lo menores al colegio, actuando a favor de la calidad del aire, la mejora del medioambiente y la seguridad vial infantil.
RESULTADOS PARA LOS NIÑOS	Hará que adquieran una cultura por el cuidado y el respeto del entorno y de la calidad de vida.
RESULTADOS PARA LAS FAMILIAS	Se incrementa el número de menores que van caminando al colegio y las familias participan con los niños en el cuidado del medioambiente.
RESULTADOS PARA EL COLEGIO	Los niños se sienten activos y ven una relación directa entre lo que viven y lo que estudian.
RESULTADOS PARA EL AYUNTAMIENTO	Hay un entorno de itinerarios peatonales para la infancia y la familia que camina.

Tabla 36. Objetivos sostenibles.

SALUD	
SITUACIÓN DE PARTIDA	
Los niños tienen un modo de vida muy sedentario. Se sienten inquietos porque precisan moverse y no tienen espacios adecuados.	
ACTUACIONES	Promover la caminata como una forma activa de luchar contra la obesidad y el abatimiento.
RESULTADOS PARA LOS NIÑOS	Lo que repercute en un modo de vida más activo y en hábitos de movilidad que perpetuarán conforme crezcan.
RESULTADOS PARA LAS FAMILIAS	Hay relaciones sociales entre familias en los recorridos al colegio en lugar de ir cada uno en su propio coche.
RESULTADOS PARA EL COLEGIO	El colegio consigue que los niños adquieran pautas de movilidad que perpetuarán cuando sean mayores.
RESULTADOS PARA EL AYUNTAMIENTO	Las políticas transversales municipales se practican.

Tabla 37. Objetivos de salud.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 97/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

SEGURIDAD	
SITUACIÓN DE PARTIDA	
En algunas localidades se percibe la calle como una zona hostil y peligrosa. Los niños y las familias tienen miedo. Parece que los niños no precisan ayuda externa porque siempre están sus padres cerca.	
ACTUACIONES	Fomentar la autonomía de los niños en sus trayectos cotidianos creando condiciones de seguridad.
RESULTADOS PARA LOS NIÑOS	Los niños tienen la oportunidad de participar en la mejora de la seguridad en el municipio.
RESULTADOS PARA LAS FAMILIAS	Las familias se sienten más tranquilas y no tienen las angustias que les produce no saber si está garantizada la movilidad de sus hijos.
RESULTADOS PARA EL COLEGIO	La movilidad segura es un tema que puede ser trabajado en el aula, mejorando así la educación vial. Los colegios pueden organizar salidas en bicicleta o caminando para visitas culturales y de ocio.
RESULTADOS PARA EL AYUNTAMIENTO	Se integra a la infancia en las distintas políticas públicas y se aprende a trabajar intersectorialmente.

Tabla 38. Objetivos de seguridad.

1.2. CAMINOS ESCOLARES SEGUROS.

El modelo de ciudad que se ha implantado ha olvidado a las personas, la vida social, la proximidad a los servicios y la necesidad de llevar una vida sana. Se prioriza la independencia y el aislamiento en los barrios. Así, el coche surge como solución para acceder a esos lugares a los que hay que ir diariamente como al trabajo, la escuela o las tiendas. El coche se convierte en símbolo de comodidad y estatus social. Sin embargo, lo que parece ser una ventaja, se vuelve una trampa: **horas encerrados en los vehículos, ruido, humo, estrés y falta de relaciones vecinales y mala salud.**

Tradicionalmente los niños siempre se han desplazado a la escuela caminando o en bici. Sin embargo, actualmente, la mayoría de los desplazamientos se realizan en medios motorizados, lo que supone una gran cantidad de problemas de tráfico, seguridad y eleva los índices de contaminación.

De este modo, **con la colaboración de la DGT**, con las escuelas, las familias y los Ayuntamientos, surgen los diversos Proyectos de Caminos Escolares Seguros, **que son rutas de trazado sencillo y seguro que facilitan el desplazamiento a pie o en bici, de los alumnos a sus centros educativos elegidas entre los recorridos más utilizados por ellos.**

Cada camino escolar es único ya que las características de cada pueblo o ciudad y centro escolar son diferentes, características de la ruta, distancia al centro, condiciones de las vías de acceso, entorno urbano, número de niños, etc. Lo ideal sería ir caminando o en bicicleta, pero también se pueden organizar haciendo partes del recorrido en autobús o en coche hasta una determinada parada, y luego seguir caminado.

- **PASOS PARA IMPLANTAR UN CAMINO ESCOLAR SEGURO.**

-Se promueve la concienciación de la comunidad escolar sobre la necesidad de cambiar hábitos.

-Reuniones con asociaciones de padres y profesores.

-Talleres de educación vial y aprendizaje.

-Estudio de la ubicación de los domicilios de los niños para trazar al menos 4 rutas seguras al cole: Se estudia cuáles son las rutas más recorridas por las familias y las más seguras.

-Elegida la “araña” de rutas se proponen mejoras urbanísticas como señalización lumínica, resalto de pasos de peatones, pegatinas y carteles en comercios “amigos”, banderillas, marcado de calles…etc.

Por otro lado; Las rutas se organizan estableciendo una serie de paradas, indicando su localización y horario de salida hacia el colegio.

En cada parada hay un adulto que permanece en ella controlando que acuden todos los niños que están apuntados para esa ruta y parada en concreto. Otro adulto, va recogiendo a los grupos de niños de cada parada acompañándolos hasta el centro escolar.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 98/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

De esta forma los niños recuperan las calles y van al colegio de manera autónoma, solos o acompañados por sus amigos. Esto favorece el disfrute, eleva la autoestima, aumenta la socialización, la cooperación y el aprendizaje por medio de la observación e interacción con el entorno.

Se promueve la actividad física haciendo del ejercicio una rutina. Se favorecen hábitos de vida saludables, con menores índices de obesidad, prevención de enfermedades cardiovasculares y una mejora en la salud en general.

Se reduce el impacto medioambiental, las emisiones contaminantes, el ruido y los problemas de tráfico ya que al ir los niños caminando o en bici, disminuye el número de vehículos a motor que trasladan a los niños al colegio. Además, se enseña a los niños a respetar el medio ambiente y a utilizar medios de transporte alternativos y sostenibles con el entorno.

Se crea una red de itinerarios seguros que implica en su conservación a familias, colegios, asociaciones de vecinos, comerciantes, con el consiguiente aumento de relaciones sociales y concienciación en la sociedad en general sobre la importancia de que las calles se conviertan en lugares seguros, acogedores y respetuosos con la infancia y el medio ambiente.

Para los niños de movilidad reducida o necesidades especiales, es una excelente oportunidad de poder ir al colegio integrados y acompañados por otros niños. Para ello se hace necesario asegurarse de que el camino y los accesos cumplen los requisitos necesarios para que dichos niños puedan disfrutarlos de manera segura.

Por todo esto y mucho más, los caminos escolares son un precioso proyecto que todos los ayuntamientos deberían implementar.

-Proyecto STARS - Camino Escolar Seguro DGT:

El proyecto europeo STARS (Acreditación y Reconocimiento de Desplazamientos Sostenibles para Colegios), tiene como objeto animar y premiar a los centros educativos que fomentan entre sus alumnos y profesores los desplazamientos sostenibles y activos, tanto a pie como en bicicleta.

A través de esta forma se quiere de todos los elementos que conforman el proyecto de la Dirección General de Tráfico “Camino Escolar Seguro” e invitar también a participar a todos los agentes implicados: Padres y alumnos, Colegios y Ayuntamientos.

Este proyecto está dirigido a alumnos desde los 6 a los 19 años, pero además a toda la comunidad educativa: padres, profesores, equipos directivos y personal no docente. Nace con el objetivo de aumentar el número de niños y adolescentes que realizan desplazamientos activos al colegio o al instituto, es decir, que van en bici o andando a su centro de estudios.

METAS DEL PROYECTO STARS	
“Un proyecto de Camino Escolar exige un alto grado de compromiso, entusiasmo y complicidad. Pero no solo del colegio o el ayuntamiento, sino sobre todo de otros agentes sociales como familias, profesorado, colectivo y asociaciones locales; y en todas las etapas, desde el diseño hasta la ejecución de las medidas de mejora. Son estos colectivos los que han de demandar las mejoras al gobierno local acelerando el proceso de toma de decisiones y los que contribuyen a enraizar el proyecto en el colegio y en el barrio”	
“El proyecto de Camino Escolar debe ser duradero en el tiempo, pues el cambio de hábitos es lento”	
David Hernández Caldera - Técnico de Medio Ambiente - Ambientólogo	
SEGUROS	**SOSTENIBLES**
Crear una red de itinerarios seguros y cambiar hábitos de desplazamiento caminando, o en bicicleta o en transporte público.	Reducir el número de vehículos a motor que trasladan a los niños al colegio.
SALUDABLES	**CON AUTONOMÍA**
Promover la movilidad activa, el caminar y pedalear, favoreciendo el desarrollo de una actividad física cotidiana y hábitos de vida saludable, con menos obesidad y mejor salud.	Fomentar el que los niños recuperen la calle y vayan solos o en compañía de sus amigos al colegio. De este modo se favorecerá la autoestima, la socialización y el proceso de aprendizaje por medio de la interacción y la cooperación.

Tabla 39. Objetivos del proyecto Stars.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 99/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

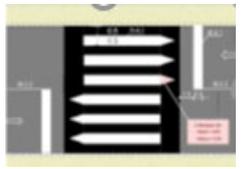
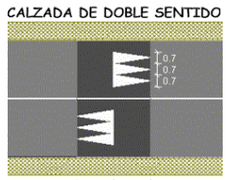
SEÑALES DE TRÁFICO PARA AUMENTAR LA SEGURIDAD VIAL EN LOS ENTORNOS ESCOLARES	
	P-21 NIÑOS Peligro por la proximidad de un lugar frecuentado por niños, tales como escuelas, zona de juegos, etc.
	S-30 ZONA a 30 o ZONA a 10. Indica la zona de circulación especialmente acondicionada que está destinada en primer lugar a los peatones. La velocidad máxima de los vehículos está fijada en 30 kilómetros por hora o 10 km/h. Los peatones tienen prioridad.
	P-15 a RESALTO. Peligro por la proximidad de un resalto en la vía.
	S-28 CALLE RESIDENCIAL. Indica las zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes: La velocidad máxima de los vehículos está fijada en 20 kilómetros por hora. Los conductores deben conceder prioridad a los peatones.
	P-22 CICLISTAS. Peligro por la proximidad de un paso para ciclistas o de un lugar donde frecuentemente los ciclistas salen a la vía o la cruzan
	**REDUCTORES DE VELOCIDAD DE SECCIÓN TRANSVERSAL TRAPEZOIDAL (PASO PEATONAL SOBREELEVADO).** Estos dispositivos cumplen la función de pasos peatonales, situándose su rasante a un nivel ligeramente superior al del firme. A efectos legales le son de aplicación las disposiciones vigentes relativas tanto a pasos de peatones como a reductores de velocidad.
	**REDUCTORES DE VELOCIDAD DE LOMO DE ASNO.** Son dispositivos de sección transversal de segmento circular
	BALIZAS CILÍNDRICAS. Refuerzan cualquier medida de seguridad, y no puede franquearse la línea, imaginaria o no, que las une.
	S-13 SITUACIÓN DE UN PASO PARA PEATONES. Indica la situación de un paso para peatones.

Tabla 40. Señales de tráfico para aumentar la seguridad vial en caminos escolares.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 100/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

2. ANÁLISIS.

ANÁLISIS INVENTARIO DE LOS CENTROS ESCOLARES				
ZONA: TÉRMINO MUNICIPAL DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA.				
CENTRO ESCOLAR	**OFERTA EDUCATIVA**	**Nº ALUMNOS**	**BARRERAS ARQUITECTÓNICAS**	**TRANSPORTE ESCOLAR**
CEIP Aldea Blanca	Infantil, Primaria, Secundaria	110	Accesible PMR	**No**
CEIP El Matorral	Infantil, Primaria	44	Accesible PMR	**No**
CEIP Juan Grande	Infantil, Primaria	169	Accesible PMR	**No**
CEIP San Fernando	Infantil, Primaria	401	Accesible PMR	**No**
CEIP Las Dunas	Infantil, Primaria	416	Accesible PMR	**No**
CEIP Alcalde Marcial Franco	Infantil, Primaria	486	Accesible PMR	**No**
CEIP Oasis de Maspalomas	Infantil, Primaria	508	Accesible PMR	**Sí**
CEIP Pepe Monagas	Infantil, Primaria	534	No Accesible PMR	**Sí**
CEIP El Tablero	Infantil, Primaria	437	No Accesible PMR	**No**
CEIP Cercado de Espino	Infantil, Primaria	83	Accesible PMR	**Sí**
CEIP Santa Agueda	Infantil, Primaria	245	No Accesible PMR	**Sí**
CEO Pancho Guerra	Infantil, Primaria, Secundaria	382	Accesible PMR	**Sí**
CEO Tunte	Infantil, Primaria, Secundaria	129	Accesible PMR	**Sí**
IES El Tablero	Educación Secundaria, Ciclos Formativos	506	Accesible PMR	**Sí**

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 101/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

IES Faro de Maspalomas	Educación Secundaria, Ciclos Formativos	844	Accesible PMR	**Sí**
IES Amurga	Educación Secundaria, Ciclos Formativos	553	Accesible PMR	**Sí**
IES Támara	Educación Secundaria, Ciclos Formativos	480	Accesible PMR	**Sí**

Tabla 41. Análisis inventario de los centros escolares.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 102/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

ANÁLISIS CARACTERÍSTICAS TERRITORIALES Y DE MOVILIDAD

CENTRO ESCOLAR	CARACTERÍSTICAS	SEGURIDAD VIAL	TRANSPORTE PÚBLICO	FOTO
CEIP Aldea Blanca	1. C/Tanausú 2. Calle con poco tráfico. 3. Aceras < 1,8 m	1. Intrusión del vehículo privado circulando y estacionado. 2. Sin paso de peatones elevado próximo a la entrada. 3. Falta de señalización. Vertical y horizontal. 4. Sin zona 30.	1. Transporte Escolar: No. 2. Transporte Público: No	
CEIP El Matorral	1. Lugar el Matorral. 2. Calle con poco tráfico. 3. Sin aceras.	1. Sin paso de peatones elevado próximo a la entrada. 2.Sin Zona 30.	1. Transporte Escolar: No. 2. Transporte Público: No	

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa — Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 103/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

CENTRO ESCOLAR	CARACTERÍSTICAS	SEGURIDAD VIAL	TRANSPORTE PÚBLICO	FOTO
CEIP Juan Grande	1. Av. de Los Colegios. 2. Calle algo concurrida de tráfico. 3. Aceras <1,8 m.	1. Paso de peatones no elevado. 2. Falta de señalización vertical y horizontal. 3. Sin Zona 30.	1. Transporte Escolar: No. 2. Transporte Público: No.	
CEIP San Fernando	1. Av. de Tejeda. 2. Calle concurrida de tráfico. 3. Aceras >1,8 m.	1. Intrusión del vehículo privado circulando y estacionado. 4. Sin Zona 30.	1. Transporte Escolar: No. 2. Transporte Público: No.	
CEIP Las Dunas	1. C/Montaña Clara. 2. Calle estrecha poco concurrida de tráfico. 3. Aceras <1,8 m.	1. Intrusión del vehículo privado circulando y estacionado. 2. Sin paso de peatones elevado próximo a la entrada. 3. Sin señalización vertical y horizontal. 4. Sin Zona 30.	1. Transporte Escolar: No. 2. Transporte Público: No.	

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 104/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

CENTRO ESCOLAR	CARACTERÍSTICAS	SEGURIDAD VIAL	TRANSPORTE PÚBLICO	FOTO
CEIP Alcalde Marcial Franco	1. C/La Gomera. 2. Calle concurrida de tráfico. 3. Aceras <1,8 m.	1. Intrusión del vehículo privado circulando y estacionado. 2. Paso de peatones no elevado próximo a la entrada. 3. Sin Zona 30.	1. Transporte Escolar: No. 2. Transporte Público: Parada GLOBAL cerca.	
CEIP Oasis de Maspalomas	1. Av. Alejandro del Castillo. 2. Calle concurrida de tráfico. 3. Aceras 1,8 m.	1. Paso de peatones elevado próximo a la entrada. 2. Sin Zona 30.	1. Transporte Escolar: Sí. 2. Transporte Público: Parada GLOBAL cerca.	
CEIP Pepe Monagas	1. Av. Francisco Vega Monroy. 2. Calle concurrida de tráfico. 3. Aceras 1,8 m.	1. Intrusión del vehículo privado circulando. 2. Paso de peatones elevado próximo a la entrada. 3. Falta de señalización vertical y horizontal. 4. Sin zona 30.	1. Transporte Escolar: Si. 2. Transporte Público: Parada GLOBAL cerca.	

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 105/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

CENTRO ESCOLAR	CARACTERÍSTICAS	SEGURIDAD VIAL	TRANSPORTE PÚBLICO	FOTO
CEIP El Tablero	1. Av. Francisco Vega Monroy. 2. Calle concurrida de tráfico. 3_Aceras 1,8 m.	1. Intrusión del vehículo privado circulando. 2. Paso de peatones elevado próximo a la entrada. 3. Falta de señalización vertical y horizontal. 4. Sin zona 30.	1. Transporte Escolar: Si. 2. Transporte Público: Parada GLOBAL cerca.	
CEIP Cercado de Espino	1. Lugar Cercados de Espino. 2. Calle poco concurrida de tráfico. 3. Sin aceras.	1. Paso de peatones no elevado próximo a la entrada. 2. Falta de señalización vertical y horizontal. 3. Sin Zona 30.	1. Transporte Escolar: Si. 2. Transporte Público: Parada GLOBAL cerca.	
CEIP Santa Agueda	1.Lugar El Pajar. 2. Calle concurrida de tráfico. 3. Aceras 1,8 m.	1. Falta de señalización vertical y horizontal. 2. Paso de peatones elevado próximo a la entrada. 3. Sin Zona 30.	1. Transporte Escolar: Si. 2. Transporte Público: No	

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 106/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

CENTRO ESCOLAR	CARACTERÍSTICAS	SEGURIDAD VIAL	TRANSPORTE PÚBLICO	FOTO
CEO Pancho Guerra	1. C/ Vertegui. 2. Calle poco concurrida de tráfico. 3_Aceras <1,8 m.	1. Intrusión del vehículo privado circulando. 2. Sin paso de peatones próximo a la entrada. 3. Falta de señalización vertical y horizontal. 4. Sin zona 30.	1. Transporte Escolar: Si. 2. Transporte Público: Parada GLOBAL cerca.	
CEO Tunte	1. C/Doctor Manuel Zenón Araña Yáznez. 2. Calle concurrida de tráfico. 3. Aceras <1,8 m.	1. Paso de peatones no elevado próximo a la entrada. 2. Falta de señalización vertical y horizontal. 3. Sin Zona 30.	1. Transporte Escolar: Si. 2. Transporte Público: No	
IES El Tablero	1.C/Segovia. 2. Calle concurrida de tráfico. 3. Aceras 1,8 m.	1. Falta de señalización vertical y horizontal. 2. Paso de peatones no elevado próximo a la entrada. 3. Sin Zona 30.	1. Transporte Escolar: Si. 2. Transporte Público: No	

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 107/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

CENTRO ESCOLAR	CARACTERÍSTICAS	SEGURIDAD VIAL	TRANSPORTE PÚBLICO	FOTO
IES Faro de Maspalomas	1. C/Secundio Delgado. 2. Calle concurrida de tráfico. 3_Aceras 1,8 m.	1. Intrusión del vehículo privado circulando. 2. Paso de peatones no elevado próximo a la entrada. 3. Falta de señalización vertical y horizontal. 4. Sin zona 30.	1. Transporte Escolar: Si. 2. Transporte Público: Parada GLOBAL cerca.	
IES Amurga	1. Av. Alejandro del Castillo. 2. Calle concurrida de tráfico. 3. Aceras 1,8 m.	1. Paso de peatones no elevado próximo a la entrada.. 2. Sin Zona 30.	1. Transporte Escolar: Sí. 2. Transporte Público: Parada GLOBAL cerca.	
IES Támara	1.Av. de Tunte. 2. Calle concurrida de tráfico. 3. Aceras <1,8 m.	2. Paso de peatones no elevado próximo a la entrada. 3. Sin Zona 30.	1. Transporte Escolar: Sí. 2. Transporte Público: No	

Tabla 42. Análisis territorial y de movilidad de los centros escolares.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 108/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

3. EVALUACIÓN.

En general, el municipio de San Bartolomé de Tirajana tiene algo olvidado el acceso seguro a los colegios e institutos, de cualquier otra forma que no sea con en el vehículo privado. Dada la configuración del municipio y sus calles, la mayor parte de los centros educativos consta de aceras y calles estrechas con una accesibilidad es limitada. Se observa una gran intrusión del vehículo privado en todas las zonas cercanas a los colegios, produciendo la consiguiente congestión, inseguridad y contaminación en los alrededores de los centros.

La situación de las medidas de seguridad es deficiente en los barrios más alejados, como Aldea Blanca, El Matorral, Juan Grande y Tunte, no existiendo iluminación en las aceras anexas al edificio escolar, especialmente en los pasos de peatones donde la vulnerabilidad de los escolares aumenta con respecto al transporte motorizado. La seguridad de los escolares se ve garantizada por la presencia de un Policía Local en el horario de inicio y fin de la jornada escolar, con el consiguiente cierre del tráfico privado. Existen aparcamientos para PMR en algunos centros, de los cuales cabe destacar el incumplimiento de los mismos con la normativa vigente.

Tampoco existen caminos escolares seguros inteligentes.

Se encuentran varios colegios sin transporte escolar, como el CEIP Aldea Blanca, CEIP El Matorral, CEIP Juan Grande, CEIP San Fernando, CEIP Las Dunas y CEIP Alcalde Marcial Franco.

Por otro lado , no se cumplen las normativas de accesibilidad en los siguientes colegios: CEIP Pepe Monagas CEIP El Tablero, CEIP Cercado de Espino, CEIP Santa Águeda.

Esto provoca que los niños no disfruten de la autonomía que da el poder ir al colegio caminando, con otros niños o acompañados por sus padres, en un entorno seguro y accesible.

Signos evidentes de que algo va mal son el incremento de la **obesidad infantil, la disminución de la movilidad de los niños en su propia localidad, el aislamiento y la falta de amigos**. **Las horas encerrados en casa aumentan por sus obligaciones escolares y porque el ocio se canaliza dentro del hogar.**

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 109/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

4. PROPUESTAS.

PROPUESTAS				
PROPUESTA	**TIPO**	**VENTAJAS**	**ACTUACIÓN**	**PLAZO**
PS5. 1	Zona de accesibilidad libre de vehículos.	-La seguridad de los menores y sus familias es máxima. -Disminuye notablemente la posibilidad de atropello a menores. -Accesibilidad total para PMR y carritos. Mejora/diseño de zonas verdes y de esparcimiento próximos a las zonas escolares para un entorno más amigable.	Zonas 30. Rebajes de acera. Pasos de cebra elevados. Reductores de velocidad. Bolardos. Parques, jardines, plazas. Señalética nueva.	**CORTO 2022/2023**
PS5. 2	Elevación de pasos de cebra cercanos a los centros escolares.	-Los cruces con paso de cebra se elevan hasta la altura de la acera, haciendo de esta un itinerario continuo. -Los escolares y familiares mantienen su preferencia. -El vehículo visibiliza la prioridad del peatón. -Disminución de la velocidad de los vehículos.	Zonas 30. Pasos de cebra elevados. Señalética nueva.	**CORTO 2022/2023**
PS5. 3	Transporte Escolar a Demanda	-Orientado completamente al usuario. -Rutas flexibles según demanda. -Vehículos pequeños/medianos sostenibles. -Alternativa al transporte escolar.	Red de paradas y líneas y horarios con los servicios demandados llevado a cabo principalmente por los taxistas.	**CORTO 2022/2023**

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 110/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PROPUESTA	TIPO	VENTAJAS	ACTUACIÓN	PLAZO
PS5. 4	Alineación de elementos de mobiliario urbano.	-Mejora la transitabilidad de los peatones con dificultados en la movilidad y visión. -Mejora la visibilidad entre el peatón, el ciclista y el tráfico motorizado. -Mejora la gestión del espacio público.	Zonas 30. Pasos de peatones elevados. Señalética nueva. Reubicación de elementos de mobiliario urbano en general.	**CORTO 2022/2023**
PS5. 5	Señalética clara de referencia peatonal y cercanía de colegio.	-Eficaz sistema de calmado de tráfico. -Permite el tránsito peatonal con más seguridad, ya que la velocidad está muy limitada. -Bajo coste económico. -Refuerza el mensaje y permite la posibilidad de sanción ante la indisciplina.	Zonas 30. Señalética nueva.	**CORTO 2022/2023**
PS5. 6	Optimización de las fases semafóricas, especialmente en franjas horarias prioritarias.	-Disminuye el nivel de indisciplina en cruces en fase peatonal en rojo. Disminuye el riesgo de atropello. -Garantiza el reparto más equitativo por modo de transporte no penalizando el modo a pie.	Resincronización de los semáforos. Pasos de peatones elevados. Señalética nueva.	**CORTO 2022/2023**
PS5. 7	Tamaño óptimo de las aceras.	En la actualidad, ninguna acera de nueva construcción debería tener menos de 2 -2,50m, y este tamaño debería ser todavía mayor conforme nos acercamos a zonas escolares, para disminuir las consecuencias del efecto cuello de botella.	Rebajes de acera. Pasos de cebra elevados. Aceras más anchas. Señalética nueva.	**CORTO 2022/2023**

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 111/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PROPUESTA	TIPO	VENTAJAS	ACTUACIÓN	PLAZO
PS5. 8	Correcta ubicación y diseño de las paradas de transporte público y/o escolar.	-Facilita los desplazamientos con comodidad. -Incentiva el uso del transporte público frente al vehículo privado. -La población infantil de incorpora al sistema de desplazamientos diarios potenciando su autonomía. -Disminuye el número de vehículos privados en las puertas de los centros.	Mejora de las paradas de transporte público. Implementación de servicio de transporte escolar mediante microbús eléctrico adaptado para PMR. Señalética nueva.	**CORTO 2022/2023**
PS5. 9	Protección de las aceras.	-Protección de las aceras frente a la indisciplina vial de invadir los itinerarios peatonales con los vehículos. -La segregación no necesariamente debe hacerse con barandilla. Se pueden usar macetas y/o elementos decorativos o de mobiliario urbano que hagan más amable el entorno.	Zonas 30. Rebajes de acera. Pasos de cebra elevados. Ampliación de aceras. Mobiliario urbano, jardinería. Señalética nueva.	**CORTO 2022/2023**
PS5. 10	Marcado. Visibilización del itinerario peatonal del Camino Escolar.	-En aquellos itinerarios peatonales donde la acera no ofrezca unas garantías mínimas de accesibilidad y seguridad, pintar y segregar un tramo de calzada para el uso peatonal, garantizará el acceso.	Zonas 30. Rebajes de acera. Ampliación de aceras. Pintura para demarcar. Mobiliario urbano, jardinería. Señalética nueva.	**CORTO 2022/2023**

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 112/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PROPUESTA	TIPO	VENTAJAS	ACTUACIÓN	PLAZO
PS5. 11	Kiss+Ride. (Apeadero Educativo)	-Estacionamiento reservado y temporal para automóviles en zonas escolares para facilitar de manera segura el acceso de los alumnos a los centros, sin que la parada perjudique al flujo del tráfico. -Paradas de 5-3 minutos.	Zonas 30. Rebajes de acera. Pasos de cebra elevados. Ampliación de aceras. Señalética nueva. Demarcado vial de KISS+RIDE.	**CORTO** **2022/2023**
PS5. 12	Diseño de Zonas 30 – Zonas 10	-Delimitar una zona con una entrada y una salida principales, con direcciones únicas y de velocidad 10/20 km/h, teniendo como eje un centro escolar. -Disminuye en nivel de tráfico. -Disuade del desplazamiento en vehículo privado a las familias en los centros escolares. -Minimiza las posibilidades de atropello y las consecuencias de un potencial accidente.	Zonas 30 – Zonas 10. Rebajes de acera. Ampliación de aceras. Señalética nueva. Aparcabicis	**CORTO** **2022/2023**
PS5. 13	Campañas de movilidad escolar. PROYECTO CAMINOS ESCOLARES SEGUROS	-Campañas de concienciación a familiares, personal de los centros, profesorado y alumnado, de las diferentes formas de desplazamiento sostenibles que existen. -Talleres y Mesas de Trabajo. -Participación de todos los centros en el Proyecto STARS de la DGT.	Talleres. Mesas de Trabajo. Campañas de concienciación. Proyecto STARS DGT.	**CORTO** **2022/2023**

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 113/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PROPUESTA	TIPO	VENTAJAS	ACTUACIÓN	PLAZO
PS5. 14	Transporte a Demanda	-Puesta en marcha de la ruta mediante Taxi Compartido de hasta nueve plazas. Con frecuencia de 1h o según demanda. Desde 7h hasta 21h todos los días. Paradas a lo largo de todo el recorrido y recomendables cada 250 metros y/o según demanda. Sistema tarifario por Bono Residentes/ Joven (Global) y/o precio cerrado.	Itinerarios por los centros escolares	**CORTO 2022/2023**
PS5. 15	Caminos Escolares Seguros	-De esta forma los niños recuperan las calles y van al colegio de manera autónoma, solos o acompañados por sus amigos. Esto favorece el disfrute, eleva la autoestima, aumenta la socialización, la cooperación y el aprendizaje por medio de la observación e interacción con el entorno. -Se promueve la actividad física. Se reduce el impacto medioambiental, las emisiones contaminantes, el ruido y los problemas de tráfico ya que los niños irán caminando o en bici. Además, se enseña a los niños a respetar el medio ambiente y a utilizar medios de transporte alternativos y sostenibles con el entorno. Se crea una red de itinerarios seguros que implica en su conservación a familias, colegios, asociaciones de vecinos, comerciantes, con el consiguiente aumento de relaciones sociales y concienciación en la sociedad en general sobre la importancia de que las calles se conviertan en lugares seguros, acogedores y respetuosos con la infancia y el medio ambiente. Para los niños de movilidad reducida o necesidades especiales, es una excelente oportunidad de poder ir al colegio integrados y acompañados por otros niños. Para ello se hace necesario asegurarse de que el camino y los accesos cumplen los requisitos necesarios para que dichos niños puedan disfrutarlos de manera segura.	Red de Caminos Escolares Seguros por el Municipio	**CORTO 2022/2023**

Tabla 43.Propuestas para la movilidad escolar.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 114/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Mapa 21. Ubicación de centros escolares.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 115/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PS6. PLAN SECTORIAL DE MOVILIDAD CICLISTA.

Firmado por:	M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa	Fecha: 16-02-2022 12:57:34

Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54

Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

1. INTRODUCCIÓN.

La bicicleta representa un medio de transporte esencial para promover la movilidad sostenible. Combina a la perfección las ventajas de un vehículo privado (rapidez, libertad y versatilidad) con las ventajas sociales, económicas y ambientales del transporte público: es apta para prácticamente todas las edades, tiene un coste muy asequible, no consume combustibles fósiles y no hace ruido.

La implantación de este medio de transporte se ha venido realizando de forma pausada, metódica y condicionada siempre a las necesidades de los ciudadanos y del turismo, teniendo en cuenta en todo momento las características orográficas y climáticas.

El uso y la implantación de este sistema de transporte ha estado condicionado a estos dos factores, por lo que hay ciudades en las que su uso está muy limitado y otras en las que se ha potenciado hasta niveles muy aceptables.

Para paliar los problemas ocasionados por estos factores, en algunas ciudades, se han venido buscando distintas soluciones adaptadas, cada una de ellas a las características especiales de cada ciudad. Por ejemplo, en Segovia se ha utilizado un Servicio de Bicicletas Públicas (SBP) asistidas con motor eléctrico, consiguiendo con ellos que el esfuerzo provocado por las características orográficas de la ciudad sea lo mínimo posible.

Otra variante es el uso de bicicletas con impulso eléctrico para carga de mercancías que existe en Córdoba, donde es utilizada por los comerciantes de las zonas peatonales para el movimiento de mercancías.

Los beneficios del uso de la bicicleta son importantes tanto desde el punto de vista personal como colectivo. El uso de la bicicleta asume un rol importante por sus propias características de eficacia y eficiencia como modo de transporte urbano.

A continuación, se muestran los beneficios más destacados que aportan a las personas y al sistema de transporte:

-Eficiencia energética. La bicicleta es el medio de transporte con un mejor rendimiento energético ya que no emite contaminación atmosférica, produce niveles de ruido mínimos, generan poca cantidad de residuos y consumen poco espacio, entre otros.

CONSUMO ENERGÉTICO			CONSUMO DE ESPACIO		
MODO DE TRANSPORTE	kgCO2 /Km x viajero	MJulios /Km x viajero	MODO DE TRANSPORTE	SUP. EN PARADA POR PERSONA (m2)	SUP. EN MOVIMIENTO POR PERS/KM (m2 x h)
A pie	0	0,20	**A pie**	0,30	0,40
Bicicleta	0	0,04	**Bicicleta**	0,50	1,50
Tren	0,065	0,75	**Tren**	0,75	0,66
Guagua	0,069	0,58	**Guagua**	1,00	0,30
Motocicleta	0,094	0,80	**Motocicleta**	0,60	2,00
Turismo	0,133	1,65	**Turismo**	8,00	2,40

Tabla 44. Consumo energético y espacial de modos de transporte.

-Eficacia. La bicicleta puede cubrir perfectamente distancias de viaje de hasta 7 km (menos de 30 minutos en bicicleta), o incluso de hasta 15 km con mecanismos de pedaleo asistido.

-Economía. Precio asequible para la población. Donde el coste de compra y mantenimiento de una bicicleta se sitúa entre 30 y 40 veces inferior a un vehículo privado.

-Accesibilidad. La bicicleta es accesible a cualquier persona con un estado de salud normal.

-Fiabilidad. La duración del viaje es más predecible.

-Autonomía y Flexibilidad. Disponible en cualquier momento del día. Facilidad a la hora de cambiar de ruta y ocupa poco espacio en el estacionamiento. Es tan cómoda como un turismo y menos rígida que el transporte público.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 117/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Es por esto que, este plan sectorial se ha de centrar en la elaboración de propuestas que fomenten e impulsen el uso de la bicicleta para los desplazamientos urbanos. Mediante la proyección de redes ciclistas continuas, seguras y funcionales que consigan transformar la trama urbana. Invirtiendo y transformando la actual pirámide de la movilidad en donde el vehículo privado se encuentra en primera posición. Logrando remplazar a este a última posición y situando al peatón y al ciclista en el primer nivel.

Para ello, desde el Gobierno de Canarias y el Cabildo de Gran Canaria se han desarrollado diferentes planes para el impulso y proyección de infraestructuras ciclistas en las islas. A través de los cuales se fomente el uso de este modo de transporte, mediante la implantación de carriles bicis, sendas ciclables, etc. en el conjunto de municipios.

Por un lado, el "Plan Canario de la Bicicleta", elaborado por el Gobierno de Canarias, tiene como objetivo poner a disposición de los cabildos insulares y municipios una serie de directrices y contenidos que les permitan regular la movilidad ciclista en sus diferentes usos: urbana, deportiva y de ocio. Mientras que, por parte del Cabildo de Gran Canaria, se redactó en octubre de 2018, las **"Bases y Criterios para el Desarrollo Insular de la Bicicleta"**, cuyo objetivo es el de servir como referencia para la implantación de políticas de fomento de la bicicleta que estén efectivamente coordinadas entre los diferentes ámbitos territoriales de la isla.

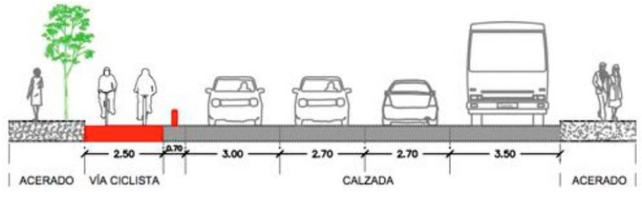
1.1. TIPOS DE VÍAS CICLISTAS.

Dichas clasificaciones se encuentran definidas en el Anexo I del **Real Decreto Legislativo 6/2015**, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Siendo estas las siguientes:

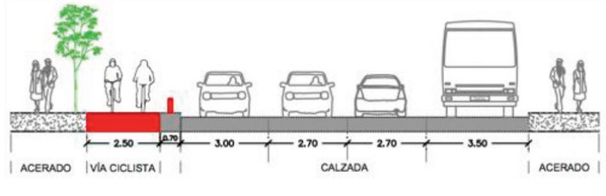
-74. Vía ciclista. Vía específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos.

-75. Carril-bici. Vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.

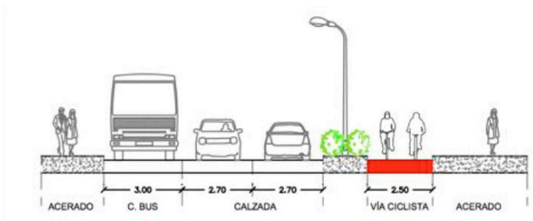
-76. Carril-bici protegido. Carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.



-77. Acera-bici. Vía ciclista señalizada sobre la acera.

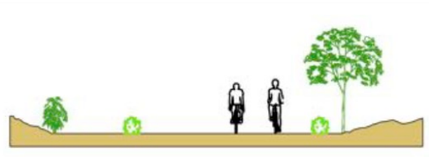


-78. Pista-bici. Vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.



.

-79. Senda ciclable. Vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.



Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 118/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

1.2 SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA.

Las bicicletas públicas son sistemas que, a diferencia de los tradicionales servicios de alquiler, permiten devolver una bicicleta en un punto diferente al que se tomó y sin coste añadido, pudiendo ser utilizada por otro usuario y suelen estar impulsados por la administración pública.

Actualmente, se han convertido en elemento clave de un nuevo modelo innovador de movilidad, y por ello cada vez son más los Ayuntamientos que se plantean introducirlas.

La siguiente tabla muestra un esquema orientativo del sistema más apropiado según el tamaño y densidad del municipio. Por supuesto, será necesario hacer un estudio de movilidad para poder elegir el sistema que más corresponde a sus objetivos.

POBLACIÓN MUNICIPIO	DENSIDAD	TIPO DE SISTEMA	
> 200.000	Alta	Automático	Distribuidos por toda la ciudad.
	Baja	Automático	Concentrados en el centro de la ciudad o zonas más densas.
200.000 > 50.000	Alta	Automática	Distribuidos por toda la ciudad.
	Baja	Manual	Ubicados en equipamientos públicos.
< 50.000	Alta	Automático	Equipamientos públicos y puntos de intermodalidad.
	Baja	Manual	Ubicados en equipamientos públicos.

Tabla 45. Sistemas de bicicleta público según densidad.

- **Estudio de viabilidad del sistema de bicicleta pública.**

El Estudio de Viabilidad establece los parámetros que guiarán el proceso de planificación y diseño, específicamente el área de cobertura y el tamaño del sistema.

ESTUDIO VIABILIDAD DEL SBP	
Área de implantación: Todo el municipio.	
Público objetivo: Turistas y residentes entre 16 y 60 años.	
LARGA DURACIÓN	**CORTA DURACIÓN**
1 mes/ 6 meses/ 1 año.	Por minutos/ 1 día/ 1 semana.
Registro en App o en Oficina de Movilidad/Turismo.	Registro en App o en Oficina de Movilidad/Turismo.
Tarjeta de Transporte GLOBAL.	Tarjeta de Transporte GLOBAL.
DIRECTRICES DEL SISTEMA	
SISTEMA ELEGIDO	Automático.
FUNCIONAMIENTO	App + Tarjeta Transporte GLOBAL.
TIEMPO DE USO	Máximo 1h. Descanso de 10 min.
NÚMERO DE ESTACIONES	18 estaciones.
NÚMERO DE BICICLETAS	165 unidades (65 eléctricas)
MODELO	Normales y Eléctricas.
SUMINISTRO ENERGÉTICO	Pérgola fotovoltaica.

Tabla 46. Estudio de viabilidad del servicio público de bicicletas.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 119/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

2. ANÁLISIS.

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.

Mapa 22. Itinerarios ciclistas existentes.

3. EVALUACIÓN.

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.

Es 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 moderas 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.

4. 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.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 120/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PROPUESTAS							
ZONA: TÉRMINO MUNICIPAL DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA							
PROPUESTA	**ORIGEN / DESTINO**	**LONGITUD**	**RECORRIDO**	**CARACTERÍSTICAS**	**PUNTOS DE ALQUILER (SBP)**	**INFORMACIÓN**	**PLAZO**
PS6.1	Juan Grande-Castillo del Romeral	2,9 km	GC-501-C/Palangre-C/Maestro Jose Molina Guerra-Av. Las Salinas	**Coexistencia en GC-501 y carril bici bidireccional y protegido en el resto del trayecto** mediante elementos contundentes que impidan la invasión de los vehículos a motor. Preferiblemente bloques de hormigón frente a separadores de goma.	Usos administrativos Castillo del Romeral x5	Tiempo estimado: 15 min. Pendiente media: 1,2 %	**CORTO 2022/2023**
PS6.2	Castillo del Romeral-Juan Grande	1,32 km	Av. de La Playa-Sendero	**Senda ciclable** a través de la cual se le dé un valor añadido a todo el trayecto, adecuando el terreno para una circulación cómoda de bicicletas para el uso deportivo o de ocio.	Parking Finca Condal x5	Tiempo estimado: 5 min. Pendiente media: 1,3 %	**CORTO 2021/2022**
PS6.3	Playa de EL Veril-Maspalomas	3,48 km	Paseo Costa Canaria	Adecuación del paseo que transcurre por el Paseo Costa Canaria proyectando una **acera-bici bidireccional** que permita la coexistencia cómoda y segura del peatón y el ciclista. En la medida de lo posible se ha de ampliar el paseo, evitando que el trazado ciclista reduzca el espacio peatonal existente.	C.C. Tropical Plaza Playa del Inglés Riu Palace Maspalomas	Tiempo estimado: 20 min. Pendiente media: 5 %	**MEDIO 2023/2024**

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa — Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 121/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PROPUESTA	ORIGEN / DESTINO	LONGITUD	RECORRIDO	CARACTERÍSTICAS	PUNTOS DE ALQUILER (SBP)	INFORMACIÓN	PLAZO
PS6.4	El Veril-Campo Internacional	4,22 km	GC-500	**Pista-bici bidireccional** segregada del tráfico rodado que asegure la circulación de bicicletas por una vía en donde la velocidad de circulación y el IMD de vehículos son elevados.	C.C. Tropical x10 Plaza de El Hierro Holiday World	Tiempo estimado: 25 min. Pendiente media: 3,1 %	**CORTO 2022/2023**
PS6.5	San Fernando-Campo Internacional	2,7km	Av. de Tirajana	**Carril bici bidireccional y protegido** mediante elementos contundentes que impidan la invasión de los vehículos a motor. Preferiblemente bloques de hormigón frente a separadores de goma.	Av. de Gáldar Plaza de El Hierro C.C. Yumbo C.C. Cita Riu Palace Maspalomas	Tiempo estimado: 10 min. Pendiente media: 3,5 %	**MEDIO 2022/2023**
PS6.6	El Veril-Playa del Inglés	1 km	Av. de Italia	**Carril bici bidireccional y protegido** mediante elementos contundentes que impidan la invasión de los vehículos a motor. Preferiblemente bloques de hormigón frente a separadores de goma.	C.C. Plaza	Tiempo estimado: 5 min. Pendiente media: 2,4 %	**CORTO 2022/2023**
PS6.7	Playa del Inglés	1,31 km	Av. De Alemania	**Carril bici bidireccional y protegido** mediante elementos contundentes que impidan la invasión de los vehículos a motor. Preferiblemente bloques de hormigón frente a separadores de goma.	C.C. Cita Riu Palace Maspalomas	Tiempo estimado: 7 min. Pendiente media: 2,3 %	**CORTO 2022/2023**

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 122/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PROPUESTA	ORIGEN / DESTINO	LONGITUD	RECORRIDO	CARACTERÍSTICAS	PUNTOS DE ALQUILER (SBP)	INFORMACIÓN	PLAZO
PS6.8	Campo Internacional	1,59 km	Av. Touroperador Tui	**Carril bici bidireccional y protegido** mediante elementos contundentes que impidan la invasión de los vehículos a motor. Preferiblemente bloques de hormigón frente a separadores de goma.	Holiday World x10	Tiempo estimado: 7 min. Pendiente media: 3,1 %	**CORTO 2022/2023**
PS6.9	San Fernando-El Tablero	1,36 km	Av. Alejandro del Castillo	**Carril bici bidireccional y protegido** mediante elementos contundentes que impidan la invasión de los vehículos a motor. Preferiblemente bloques de hormigón frente a separadores de goma.	Plaza Puerto del Rosario x10 Mercadillo Municipal x10	Tiempo estimado: 6 min. Pendiente media: 3,5 %	**MEDIO 2022/2023**
PS6.10	San Fernando-El Tablero	1,25 km	Carretera El Tablero	**Coexistencia vehículo-bicicleta** implantando elementos de seguridad que aminoren la velocidad de circulación de los vehículos, informe de la presencia de bicicletas y dé prioridad de circulación a estas últimas.	Plaza El Tablero x10	Tiempo estimado: 6 min. Pendiente media: 2,4 %	**MEDIO 2022/2023**
PS6.11	Circular ZCA San Fernando	3,10 km	C/Partera Leonorita-Av. De Gáldar-C/Fataga-Av. de Tunte-Av.De Tejeda-C/Alcalde Marcial Franco-C/Francisco Hernández González	**Coexistencia vehículo-bicicleta** implantando elementos de seguridad que aminoren la velocidad de circulación de los vehículos, informe de la presencia de bicicletas y dé prioridad de circulación a estas últimas.	Plaza de El Hierro x10	Tiempo estimado: 15 min. Pendiente media: 2 %	**CORTO 2022/2023**

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 123/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PROPUESTA	ORIGEN / DESTINO	LONGITUD	RECORRIDO	CARACTERÍSTICAS	PUNTOS DE ALQUILER (SBP)	INFORMACIÓN	PLAZO
PS6.12	Circular ZCA El Tablero	1,7 km	Av. de Las Américas-C/Brasil-C/Venezuela-C/Molino-C/Cuba-C/Trinidad y Tobago	**Coexistencia vehículo-bicicleta** implantando elementos de seguridad que aminoren la velocidad de circulación de los vehículos, informe de la presencia de bicicletas y dé prioridad de circulación a estas últimas.	Plaza de El Tablero x10	Tiempo estimado: 10 min. Pendiente media: 7,2 %	**CORTO 2022/2023**
PS6.13	Campo Internacional-Faro de Maspalomas	3,47 km	Barranco de Maspalomas	**Coexistencia vehículo-bicicleta** implantando elementos de seguridad que aminoren la velocidad de circulación de los vehículos, informe de la presencia de bicicletas y dé prioridad de circulación a estas últimas.	Holiday World x10 Faro de Maspalomas x10	Tiempo estimado: 16 min. Pendiente media: 2,9 %	**CORTO 2022/2023**
PS6.14	Faro Maspalomas-Costa Meloneras	1,7 km	Av. Marítima	Adecuación del paseo que transcurre por el Paseo Costa Canaria proyectando una **acera-bici bidireccional** que permita la coexistencia cómoda y segura del peatón y el ciclista. En la medida de lo posible se ha de ampliar el paseo, evitando que el trazado ciclista reduzca el espacio peatonal existente.	Faro de Maspalomas	Tiempo estimado: 10 min. Pendiente media: 7,2 %	**CORTO 2022/2023**

Tabla 47. Propuestas red ciclista.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 124/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PROPUESTAS GENERALES			
PROPUESTA	**TIPO**	**ACTUACIÓN**	**PLAZO**
PS6. G1	Potenciación de la intermodalidad	Para conseguir una movilidad urbana sostenible se tendrá que lograr una sinergia entre la red ciclista y la red de transporte urbano existente, de tal forma que no compitan el uno con el otro consiguiendo con ello una reducción del tráfico motorizado. Logrando la "triple alianza", es decir, conseguir aunar los transportes no motorizados (peatón y bicicleta) y el transporte público colectivo. Para ello se han de implementar medidas como el "**bike on board**" que consiste en permitir transportar las bicicletas dentro del transporte público o "**bike and ride**" en donde la bicicleta no se transporta, sino que se deja aparcada en el lugar de origen del viaje en transporte público.	**CORTO 2022/2023**
PS6. G2	Políticas sobre Movilidad Sostenible	La Administración local debe adquirir políticas sobre una movilidad limpia, creando las infraestructuras y señalética necesarias para la seguridad de los usuarios de bicicletas y todo lo relacionado con la utilización y mantenimiento de estas infraestructuras	**CORTO 2022/2023**
PS6. G3	Red de aparcabicis	Es muy importante disponer en la ciudad de una red de aparcabicis con amarraderos seguros y colocados de forma que al usuario le sea útil y ubicados en puntos de alta demanda como centros públicos, centros educativos, zonas de ocio, parques púbicos, etc.	**CORTO 2022/2023**
PS6. G4	Sistema Público de Alquiler de Bicicletas	Implantar un sistema público de alquiler de bicicletas que proporcione a todos los habitantes y visitantes del municipio de una red de alquiler de bicicletas que fomente el uso de este medio de transporte para los desplazamientos.	**MEDIO 2023/2024**
PS6. G5	La Administración dando ejemplo	La Administración debe dar ejemplo de fomento de uso de la bicicleta con sus propios trabajadores, creando en los centros de trabajo lugares de aparcamientos cómodos y seguros, adquiriendo bicicletas (en su caso eléctricas) para el desplazamiento entre dependencias y, por ejemplo, creando una unidad de la Policía Local en bicicleta.	**MEDIO 2023/2024**
PS6. G6	Ordenanza Municipal de Movilidad.	Hay que desarrollar más, si cabe, la legislación para dotar a los usuarios de una mayor seguridad vial. Para ello es muy interesante que se apruebe una Ordenanza Municipal de Movilidad, donde se regule en concordancia con el Reglamento General de Circulación el uso de la bicicleta en la ciudad. La FEMP sacó una 'Ordenanza municipal tipo, reguladora del tráfico, sus aspectos de movilidad, su impacto ambiental y la seguridad vial', donde se regulaba este modo de transporte de una forma clara y con el consenso con los colectivos implicados.	**MEDIO 2023/2024**

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 125/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PS6. G7	Seguridad frente al robo	Para el usuario de la bicicleta lo fundamental es la seguridad frente al robo, por ello hay que favorecer este factor. Por tanto, además de utilizar los amarraderos adecuados, también es muy importante informar al usuario de cómo debe actuar para evitar dichos robos con campañas informativas.	**CORTO 2022/2023**
PS6. G8	Campañas de concienciación	A partir de la Oficina de Movilidad, organizar eventos tipo 'Día de la Bicicleta', 'Día sin Humos', ferias y exposiciones. Informar al ciudadano sobre servicios, actuaciones y campañas.	**CORTO 2022/2023**

Tabla 48. Propuestas generales red ciclista.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 126/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Mapa 23. Itinerarios ciclistas existentes.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 127/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

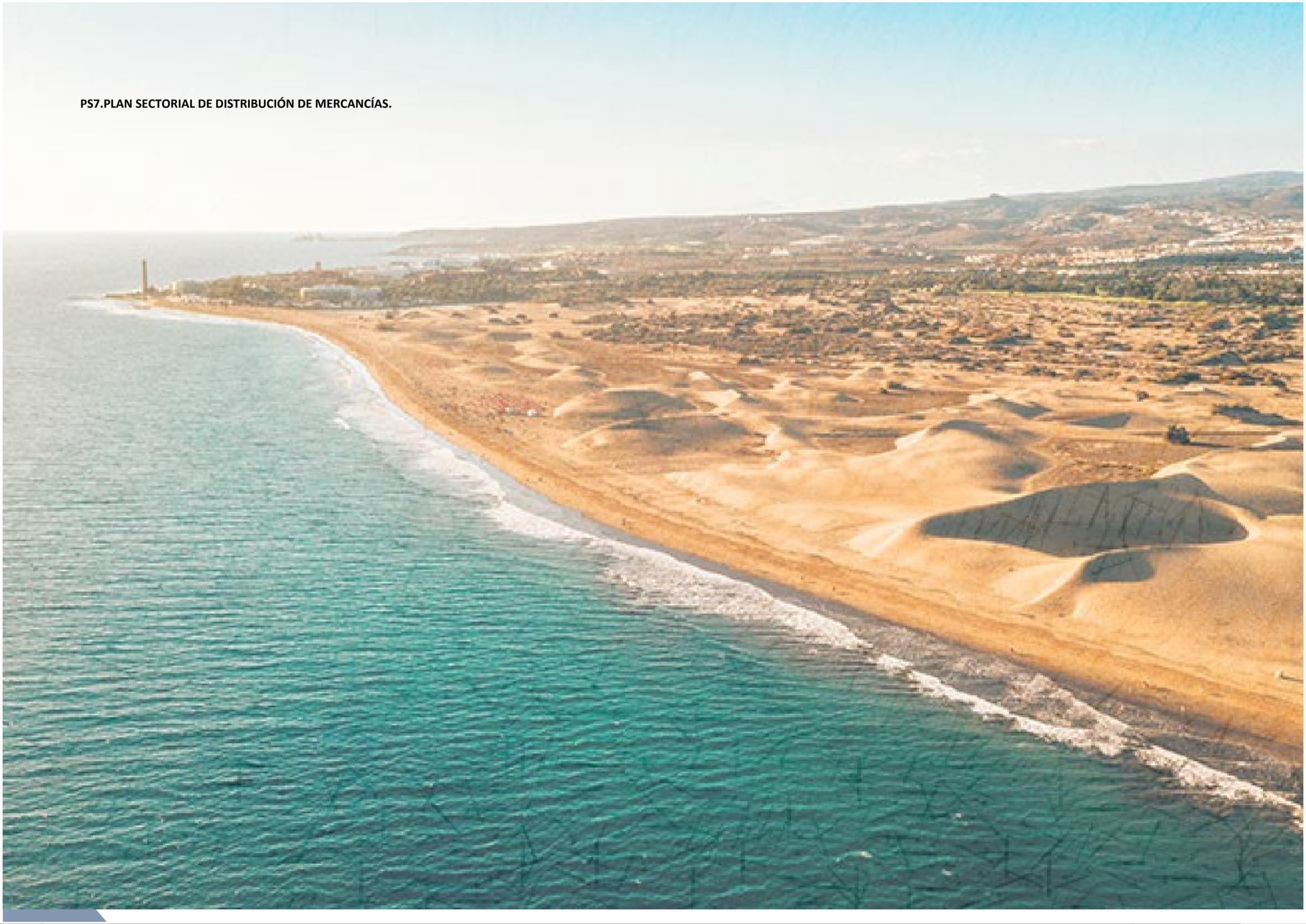
Mapa 24. Propuesta itinerarios ciclistas.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 128/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Mapa 25. Propuesta servicio público de bicicletas.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 129/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PS7.PLAN SECTORIAL DE DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS.



Firmado por:	M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa	Fecha: 16-02-2022 12:57:34

Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54

Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

1. INTRODUCCIÓN.

Según lo establecido en la "Guía Metodológica para la Redacción de PMUS en los Municipios Canarios", el plan sectorial de "Mejora de la Distribución de Mercancías" ha de identificar los siguientes tipos de movimientos que generan la distribución de mercancías:

TIPOS DE MOVIMIENTOS		
A través del municipio y el área urbana	**Destino/Origen en el municipio**	**Distribución interna de mercancías**
Cuantificar el tráfico a través del municipio (IMD)	Centros de Transporte, Áreas Logísticas, Polígonos Industriales, Estaciones de Mercancías, Empresas Industriales, Centros de Reciclaje, Vertederos, Mercados, Centros Comerciales, etc.	Mercados minoristas, ejes comerciales, pequeña empresa, oficinas, restauración, gestión de residuos, reparto, materiales de construcción.

Tabla 49. Tipos de movimiento en la distribución de mercancías.

El tráfico de mercancías utiliza en unos casos, las mismas infraestructuras que el de personas, y en otros, infraestructuras específicas. Entre estos últimos podrían reseñarse los puertos y los aeropuertos de carga, que suelen dar servicio a áreas industriales o portuarias. Entre las primeras, calles y carreteras constituyen el ejemplo más evidente de infraestructuras compartidas por vehículos de mercancías (camiones, furgonetas) y de personas (vehículos ligeros, guaguas).

El viario público, es decir, las carreteras y calles, en las que coexiste el movimiento de personas y el de mercancías, puede sin embargo estar sometido a regulaciones específicas respecto a estas últimas, como son los itinerarios obligatorios para camiones, las prohibiciones de circulación de pesados a partir de un determinado tonelaje o dimensión, etc., de forma que la oferta de infraestructuras resultará matizada en relación a la posibilidad de circulación de mercancías.

1.2. TRANSPORTE DE ÚLTIMA MILLA.

Este concepto hace referencia al tipo de gestión de transporte de paquetería centrado en los últimos kilómetros que recorre un pedido hasta llegar a su destino. Esta fase se corresponde con el trayecto que se realiza una vez que se han agrupado una serie de paquetes, y que después se distribuirán por la ciudad hasta llegar a su destino.

Es por ello que se refiera a última milla, ya que se trata del último trayecto que **lleva la mercancía o producto directamente al cliente final o distribución capilar**, ya que una vez en la ciudad, los repartos se distribuyen por diferentes zonas o ramificaciones para agilizar la entrega.

La última milla requiere una distribución pormenorizada, en la que se redistribuyen los paquetes en más vehículos, y durante la cual influyen otros factores externos, como el tráfico de la ciudad.

Por eso es tan importante para las empresas de transporte y logística, contar con los medios tecnológicos necesarios para optimizar ésta última milla, **buscando las rutas más eficientes en función de factores como los atascos en tiempo real y sus alternativas posibles**, así como imprevistos de calles cortadas y en obras que puedan suponer un problema a la hora de la entrega.

También es importante el tamaño de los paquetes que se van a transportar en cada punto e incluso el tipo de mercancía, puesto que no es lo mismo transportar paquetes frágiles, que alimentos refrigerados, por poner un ejemplo.

Otro factor a tener en cuenta en la última milla es el tipo de transporte que se va a utilizar, desde motos a furgones refrigerados que deberían ser en su mayoría híbridos o eléctricos, y en compaginar estos vehículos con sus conductores para que las entregas no se solapen. Todo ello repercutirá en una mejor, más eficiente entrega y satisfacción del cliente. Así como la mejora de la congestión del tráfico, y la reducción de ruido y contaminación por el tránsito pesado por el municipio.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 131/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

2. ANÁLISIS.

Según los datos recabados del "Censo del Suelo Industrial" del Gobierno de Canarias, el municipio de San Bartolomé de Tirajana cuenta con dos zonas industriales de las cuales la zona industrial de El Tablero y la zona industrial de Juan Grande, son las áreas donde se concentran la mayor parte de las actividades industriales dentro del municipio.

Mapa 26. Ubicación de polígonos industriales.

A parte de estas áreas industriales, el municipio cuenta con dos zonas comerciales abiertas (ZCA) las cuales disponen de su Plan Director, La ZCA de San Fernando y la ZCA de El Tablero y en el cual se plasman medidas para mejorar la movilidad de las ZCA que se corresponden con la filosofía y las pautas que persigue este PMUS.

Mapa 27. Principales Zonas Comerciales Abiertas.

Como recoge la guía metodológica, el PMUS ha de cuantificar la cantidad de tráfico que atraviesa el viario municipal, es decir, el índice medio diario (IMD). Dicho análisis se realizó en el "PS1. Control, Ordenación y Estructura de la Red Viaria" al analizar y desglosar los datos obtenidos por los aforos del Cabildo de Gran Canaria donde se identifica el % de vehículos pesados que pasan por cada estación, haciéndonos una idea de la intensidad de este tipo de tráfico.

2.1. UBICACIÓN DE APARCAMIENTOS PARA CARGA Y DESCARGA.

ALDEA BLANCA:

-C/. ADARGOMA-Nº 4. Ubicada a la altura de la Panadería.

JUAN GRANDE:

No existe actualmente ninguna zona señalizada para la realización de la carga y descarga.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 132/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

CASTILLO DEL ROMERAL:

-C/ CONDE DE LA VEGA GRANDE. Una zona, ubicada a la altura de la frutería Lalita.

-C/ TRASMALLO: Una zona, ubicada a la altura de la lavandería.

-C/ LA NIÑA: Una zona, ubicada a la altura del supermercado SPAR.

-C/ LEON Y CASTILLO: Una zona, ubicada a la altura de la lavandería.

BAHÍA FELÍZ:

-C/ VIEJOS TENDERETEROS: Una zona, ubicada a la altura del Hotel Monte Feliz.

-AVDA/ DE WINDSURFING: Una zona, ubicada a la altura del C.C. Bahía Feliz.

SAN AGUSTÍN:

-C/ LAS PITAS: Una zona, ubicada a la altura del supermercado Hiperdino.

-C/ LAS RETAMAS: Dos zonas, una a la altura del Parking y otra a la altura de la Pizzería Loopys.

-C/ LAS DALIAS: Una zona, ubicada a la altura del C.C. San Agustín.

-C/ LAS TABAIBAS: Una zona, ubicada a la altura del Hotel Don Gregory.

PLAYA DEL INGLÉS:

-AVDA/ DE MADRID: Una zona, ubicada a la altura del C.C. Parque Tropical.

-AVDA/ DE ITALIA: Cinco zonas, ubicada s a la altura del Hotel Labranda Bronze Playa ; Edif. Marieta; Aptos. Alegranza y Hotel Playa del Inglés, respectivamente.

-AVDA/ DE GRAN CANARIA: Nueve zonas, ubicadas a la altura del C.C. Plaza; C.C. Jardín del Sol; Aptos. Parquemar; C.C. Gran Chaparral, (dos zonas); Aptos EL Rondo; Aptos Euromar; y Bungalows Solycan, respectivamente.

-AVDA/ DE TENERIFE: Cuatro zonas, ubicadas a la altura del C. C. Kasbah; altura C.C. Las Pirámodes, trasera Aptos. Jardín del Atlántico y rotonda trasera Hotel Caserio, respectivamente.

-AVDA/ DE TIRAJANA: Tres zonas, ubicadas a la altura del los Aptos. Barbacán; Aptos. Teneguia y el Edif. Excelsior-1, respectivamente.

-AVDA/ DE ALEMANIA: Dos zonas, ubicadas a la altura del C.C. Cita y C.C. La Sandía, respectivamente.

-AVDA/ DE ALFÉRECES PROVISIONALES : Dos zonas, ubicadas a la altura de los Aptos. Ritval y Aptos. Atlántis, respectivamente.

-AVDA/ SARGENTOS PROVISIONALES: Una zona, ubicada a la altura del C.C. Kasbah.

-C/ MARRUECOS: Una zona, ubicada a la altura del C.C. Metro.

-C/ INTERIOR DEL C.C. YUMBO: Dos zonas.

-C/ EL PEZ: Una zona, ubicada a la altura del Hotel Parque Tropical, (zona de servicio)

-C/ SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA: Una zona ubicada a la altura del C. C. Águila Roja.

-C/ GÁNIGO: Una zona, ubicada en la trasera de los Aptos. Jardín del Atlántico.

-C/ GRANADA: Una zona, ubicada en los aparcamientos, altura del Hotel. Santa Mónica.

-C.C. ANEXO-11: Existen cinco zonas.

-C/ TIMPLE: Tres zonas, ubicadas a la altura del Hotel Rondo; Hotel Axe Beach Maspalomas y Hotel D. Miguel, respectivamente.

URBANIZACIÓN BELLAVISTA:

-C/ PLÁCIDO DOMINGO: Una zona, ubicada al altura del Edif. Parque Sur-1. P-B.

-C/ PARTERA LEONORITA: Dos zonas, ubicadas a la altura del supe1mercado SPAR y la Panadería Maspalomas, (zona de servicio), respectivamente.

-C/ ALCALDE ENRIQUE JORGE: Una zona, ubicada a la altura de la nave de Supermercados Gordillo.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 133/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

SAN FERNANDO Y LOMO DE MASPALOMAS:

-AVDA/ ALEJANDRO DEL CASTILLO: Una zona, ubicada a la altura de la Tintorería Elisur.

-AVDA/ DE GALDAR: Dos zonas, ubicada a la altura del Bazar Shang hai y Panaderia La Estrella, respectivamente.

-AVDA/ DE TEJEDA: Una zona, ubicada a la altura del C.C. San Fernando.

-AVDA/ DE TUNTE: Una zona, ubicada a la altura del supermercado Hiperdino.

-C/ LA PALMA: Dos zonas, ubicada s a la altura del C.C. San Fernando y C. C. Ronda.

-C/ FCO. HERNÁNDEZ GONZÁLEZ: Una zona, ubicada a la altura de la Frutería El Sótano, (rotonda).

-C/ ACALDE MARCIAL FRANCO: Una zona, ubicada a la altura de la Ferretería La Llave de Oro.

-PZ DEL HIERRO: Existen dos zonas.

-C/ MOGÁN: Una zona, ubicada a la altura del supermercado Zafiro 2.000.

-C/ ESTANQUE DE LA CRUZ: Una zona, ubicada a la altura de C. C. Botánico.

-C/ LOS TENDERETITOS: Una zona, ubicada a la altura de C.C. Botánico.

-C/ SECUNDINO DELGADO: Una zona, ubicada a la altura de la pizzería la Ola Bonita.

-C/ ALCALDE JOSÉ SANTOS GONZÁLEZ: Dos zonas, ubicadas en los aparcamiento, altura Ferretería Prince y Panadería Permedes, respectiva mente, (Edificio Roque Aguayro).

-C/ ALCALDE JOSÉ YANEZ MATOS: Dos zonas, ubicadas a la altura de la panadería-Pastelería Permedes y otra a la altura de la ferretería JR.

-PZ/ DE TINDAYA: Una zona, ubicada a la altura del supermercado SPAR Botanico.

-C/ ANTONIO MARTÍN LÓPEZ: Existe una zona.

FATAGA:

No existe ninguna zona señalizada para la realización de carga y descarga.

TUNTE:

No existe ninguna zona señalizada para la realización de la carga y descarga.

EL TABLERO:

-AVDA/ DE LAS AMÉRICAS: Tres zonas, ubicada a la altura de la plaza, altura peluquería Arjona y supermercado Mercadona, respectivamente.

-C/ MIAMI: Una zona, ubicada a la altura del supermercado SPAR.

-C/ GUAYANA: Una zona, ubicada a la altura de la carnicería Casa pueblo.

-C/ JAMAICA: Una zona, ubicada a la altura del supermercado Hiperdino.

-C/ PARAGUAY: Una zona, ubicada a la altura de la ferretería Macosur.

-C/ SAN SALVADOR: Una zona, ubicada a la altura de la nave de suministros Eléctricos e Iluminación.

-C/ CÁRTAGO: Una zona, ubicada a la altura de la Urb. Vista Meloneras.

-C/ RIO DE LA PLATA: Una zona, ubicada a la altura de la ferretería Macosur, (próxima apertura).

URB. SONNENLAND:

C/ EINSTEIN: Dos zonas, ubicada a la altura del complejo de bungalow Vista Bonita y bungalow Ataitana Pueblo, respectivamente.

C/ ISAAC PERAL: Una zona, ubicada en la trasera del Hotel Mirador Maspalomas, a la altura del supermercado SPAR.

MASPALOMAS:

No existe ninguna zonas señalizada para la realización de la carga y descarga.

CAMPO INTERNACIONAL:

-AVDA/ TOUROPERADOR NECKERMANN: Una plaza, ubicada a la altura del C. C. Playmar.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 134/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

OASIS:

-AVDA/. DEL OASIS: Una zona, ubicada a la altura del C.C. La Charca.

-PZ. DE LAS PAMERAS: Una zona, ubicada en los aparcamientos frente Hotel Riu Palace Oasis.

-AVDAI, CRISTÓBAL COLÓN: Una zona, ubicada en la rotonda de la plaza del Faro altura Hotel Riu Palace Oasis.

URB. MELONERAS:

-C/ MAR MEDITERRÁNEO: Tres zonas, ubicadas a la altura del C.C. Boulevard Oasis Beach, (una zona), y C.C. Varadero, (dos zonas).

-C/ MAR DE NORUEGA: Una zona, ubicada en la trasera del Hotel Villa del Conde.

-C/ MAR DE SIBERIA: Una zona, ubicada a la altura del Hospital San Roque.

EL PAJAR:

No existe ninguna zona señalizada para la realización de carga y descarga.

CERCADOS ESPINO:

No existe ninguna zona señalizada para la realización de la carga y descarga.

3. EVALUACIÓN.

Analizada la situación actual sobre el modelo de distribución de mercancías en el municipio, el cual, como es de esperar, se basa en la ubicación de plazas reservadas para la carga y descarga en la misma puerta de los comercios o cercanas a ellos. Lo cual genera un elevado número de estacionamientos reservados para la carga y descarga en el municipio. Pues, como se ha ido viendo a lo largo del PMUS, las ciudades han sido diseñadas y planificadas exclusivamente para los vehículos y, por lo tanto, la intrusión de estos en los núcleos urbanos, cascos históricos, lugares de interés, etc. hasta hace relativamente poco se consideraba normal. Aunque, la realidad es otra, pues la intrusión de vehículos y, sobre todo, vehículos pesados genera una imagen poco apropiada para las ciudades y municipios.

Debido a su situación actual respecto a la movilidad en el municipio, es decir, inexistencia de calles peatonales, intrusión total del vehículo en cualquier área municipal, etc. provocan que, a día de hoy los vehículos pesados sigan accediendo a zonas de alta densidad poblacional, como es el caso de San Fernando o los C.C. de Playa del Inglés. Si se estudian situaciones parecidas a esta, en otras ciudades y municipios, tanto a nivel insular, regional o nacional, se puede comprobar que es prácticamente inviable encontrar núcleos urbanos en los que se produzca una intrusión de los vehículos de distribución de mercancías.

Es por esto que, en el presente plan sectorial, se proponen una serie de medidas a través de las cuales se alcance una transformación en la distribución de mercancías dentro del municipio de forma progresiva. Consiguiendo así eliminar la presencia de estos vehículos en los cascos y zonas de interés del municipio y permitiendo, a la vez, la implantación de medidas de movilidad sostenible en dichas áreas

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 135/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

4. PROPUESTAS.

PROPUESTAS				
ZONA: TÉRMINO MUNICIPAL DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA				
PROPUESTA	**TIPO**	**UBICACIÓN**	**ACTUACIÓN**	**PLAZO**
PS7.1	Área reservada carga/descarga	CASCO	Reubicación los puntos de carga y descarga de mercancías con un radio de actuación cercano a los comercios de 100 metros y un radio de operación medio de 250 metros. Para ello se proyectará una zona reservada para los vehículos de transporte de mercancías en el aparcamiento que se proyecte en las inmediaciones. Consiguiendo así eliminar los estacionamientos reservados para la carga y descarga.	**MEDIO 2023/2024**
PS7.2	Área reservada carga/descarga	ZCA El Tablero	Reubicación los puntos de carga y descarga de mercancías con un radio de actuación cercano a los comercios de 100 metros y un radio de operación medio de 300 metros. Para ello se proyectará una zona reservada para los vehículos de transporte de mercancías en los aparcamiento disuasorio que se proyecte en la zona de El Tablero que sea capaz de absorber los estacionamientos reservados para la carga y descarga de la ZCA.	**MEDIO 2023/2024**
PS7.3	Área reservada carga/descarga	ZCA San Fernando	Reubicación los puntos de carga y descarga de mercancías con un radio de actuación cercano a los comercios de 100 metros y un radio de operación medio de 300 metros. Para ello se proyectará una zona reservada para los vehículos de transporte de mercancías en la bolsa de aparcamientos que se proyecte en las inmediaciones de la ZCA de San Fernando que sea capaz de absorber los estacionamientos reservados para la carga y descarga.	**MEDIO 2023/2024**

Tabla 50. Propuestas específicas distribución de mercancías.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 136/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PROPUESTAS GENERALES			
PROPUESTA	**TIPO**	**ACTUACIÓN**	**PLAZO**
PS7.G1	Limitación de Tamaño y Peso	Limitar los vehículos de mercancías que acceden al Casco Urbano en función de su tamaño (< 9 metros) y su peso (< 10 toneladas).	**CORTO 2022/2023**
PS7.G2	Compatibilidad de Usos	Destinar las zonas de carga y descarga, próximas a comercios, fuera de su horario de uso a plazas reservadas para PMR.	**CORTO 2022/2023**
PS7.G3	Logística	Proyectar e informar a los distribuidores de mercancías de los itinerarios a seguir según la zona de carga y descarga a utilizar.	**CORTO 2022/2023**
PS7.G4	Campañas de concienciación	Optimizar y reducir los efectos negativos del tráfico de mercancías y su carga y descarga	**CORTO 2022/2023**
PS7.G5	Electromovilidad	Dotar a las áreas reservadas para la carga y descarga, proyectadas en las bolsas y aparcamientos disuasorios, de servicios de reparto de pequeño tamaño y asistidos eléctricamente (carros eléctricos, bicicletas eléctricas, etc.) que faciliten la tarea de transporte de mercancías desde la zona de carga/ descarga hasta los comercios.	**MEDIO 2023/2024**
PS7.G6	Beneficios Fiscales	Reducción de impuestos a aquellos distribuidores que opten por la realización de sus repartos a través de alternativas de electromovilidad o medioambientalmente sostenibles.	**MEDIO 2023/2024**
PS7.G7	Smart Mobility	Instalar elementos de control inteligente en las plazas reservadas para la carga y descarga que gestionen y regulen la disponibilidad de plazas informando en tiempo real. Además de controlar tiempos de usos e informar sobre usos inapropiados de las plazas. Un ejemplo de esta aplicación es la desarrollada por la empresa Urbiótica.	**MEDIO 2023/2024**
PS7.G8	Limitación Horaria	Reducción del horario de uso de las zonas de carga y descarga a horario de mañana (07:00 a 12:00) para evitar las horas de mayor actividad peatonal en las vías públicas.	**MEDIO 2023/2024**

Tabla 51. Propuestas generales distribución de mercancías.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 137/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PS8. POLÍTICAS URBANÍSTICAS Y ESPACIO CIUDADANO.

Firmado por:	M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa	Fecha: 16-02-2022 12:57:34

Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54

Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

1. INTRODUCCIÓN.

Los criterios empleados para la redacción del **PMUS DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA** provienen de la Guía para la Elaboración de Planes de Movilidad Urbana Sostenible para los Municipios Canarios, promovida por la Consejería de Obras Públicas y Transportes y la Dirección General de Transportes del Gobierno de Canarias.

El Plan Sectorial de Políticas Urbanísticas y Espacio Ciudadano se encarga de potenciar los espacios públicos que estimulen la movilidad peatonal y ciclista, y que creen proximidad, evitando la dependencia del automóvil. Todo ello fundamentado en hacer accesibles las vías y dotaciones recreacionales, tanto de carácter público, como de carácter privado. Combinado, fundamentalmente, con las características de naturaleza, clima, espacios al aire libre y estanciales.

Histórica y etimológicamente, la ciudad deriva del lugar donde los sujetos se encuentran y asocian para mejorar sus condiciones de vida de forma común. Es un espacio de **diálogo** y, a la vez, del **conflicto**, puesto que en ella se produce el encuentro entra la diversidad (de culturas, sujetos, pensamientos…) y la igualdad (de acceso a los recursos y a los derechos de la ciudadanía).

En su origen, la *polis* era un lugar construido y apropiado por el sujeto que desarrollaba deberes y derechos políticos como estrategia para satisfacer sus necesidades humanas, por lo tanto, la ciudadanía estaba intrínsecamente vinculada con la ciudad y su desarrollo, accediendo a los derechos por adquisición y no por haberle sido atribuidos. Así, la satisfacción de estas necesidades lo hacen a raíz de la interactividad que se ocasiona entre la heterogeneidad de sus componentes, conformando un sistema complejo en el que la satisfacción de una de sus necesidades depende de la adecuada satisfacción de las demás.

De entre el sistema de necesidades planteado por ANTONIO ELIZALDE y MANFRED MAX-NEEF, la más importante es la necesidad de participación, pues interviene directa y transversalmente, optimizando el acceso a la satisfacción de las demás necesidades y convirtiéndose ésta en la necesidad más radical.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 139/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

CATEGORÍAS AXIOLÓGICAS	CATEGORÍAS EXISTENCIALES			
	SER	**TENER**	**HACER**	**RELACIONES**
SUBSISTENCIA	Derecho a la vida, derechos ambientales, derecho a la salud	Alojamiento, trabajo, salud, alimentos	Descansar, buena alimentación	Entorno vital, medio social
PROTECCIÓN	Derechos sociales y económicos	Seguridad, solidaridad	Cooperación	Entorno social integrador
AFECTO	Derechos relacionales	Relaciones familiares, redes sociales, generosidad	Expresión de emociones, compartir	Vida privada, intimidad, amistad, vecindad, familiar
ENTENDIMIENTO	Derechos políticos y sociales	Acceso a la información, soportes de comunicación, espacio urbano legible y accesible	Reflexionar, dialogar, comunicar	De confianza, de compromiso
PARTICIPACIÓN	Derechos de ciudadanía, derecho al "buen" gobierno, derecho a la producción del espacio	Responsabilidad, capacidad de decisión, capacidad de gestión	Compartir, decidir, asociarse	De reciprocidad, consenso, negociación, corresponsabilidad
CREACIÓN	Derecho al trabajo y a la formación	Formación, información, soportes, recursos, equipamientos polivalentes	Estudiar, analizar, diseñar, planificar, innovar	De intercambio, de colaboración, de cooperación
RECREO	Derecho al tiempo libre, derecho a la libre circulación y al espacio público	Espacios libres, tiempo liberado, equipamientos	Imaginar, crear	De proximidad, amistad, vecindad, familia
IDENTIDAD	Derechos culturales	Autoestima, ámbitos de pertenencia, espacios simbólicos, apropiados	Apropiarse, participar, afirmarse, tolerarse	Múltiples con los otros, interculturalidad
LIBERTAD	Derechos políticos y jurídicos	Autonomía, capacidad de elección	Convivencia	Democráticas, tolerantes, abiertas

Tabla 52. Categorías axiológicas y existenciales de los espacios ciudadanos.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 140/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

La **participación**, en definitiva, es lo que permite acceder al **estatus de ciudadanía**, de tal modo que no hay total democracia urbana si algún colectivo queda excluido. En consecuencia, la participación es el nexo que asocia lo público con lo privado, lo cual queda plasmado en el territorio. Pero es que, además, estos dos espacios se solapan, se confunden, se fusionan, siendo precisamente el nexo de unión entre uno y otro la polis o ciudad originaria.

En cuanto al **espacio público**, lo podríamos definir como el lugar donde todo ciudadano tiene derecho a circular, a estar y hacer, en contraste con el espacio privado donde el poder transitar (libertad de movimiento), el poder estar (apropiación del espacio) y el poder hacer (participación en el espacio público) están restringidos. Respecto a este último aspecto, se llega a considerar que el espacio público es un espacio colectivo donde se encuentra la heterogeneidad de sujetos presente en las ciudades, cuya interacción hace que dicho espacio sea definido como público mediante la apropiación del mismo través de la participación.

Sin embargo, el espacio público ha de estar regulado no sólo por el Estado sino principalmente por los gobiernos locales, pues son estos en los que más se reconocen los ciudadanos, lo cual genera una mayor participación por su parte convirtiendo en consecuencia al espacio público en más público y colectivo, dando lugar al sentimiento de pertenencia al mismo, al ser éste un símbolo de la ciudadanía.

Por otra parte, la ciudad también es un **espacio de conflicto**, pues es donde se encuentran las diferencias y divergencias de intereses contrapuestos que interactúan entre sí, modificándose mutuamente. El conflicto forma parte de la convivencia, por lo que no debe esconderse, sino más bien al contrario, puesto que es en la ciudad donde se reconoce y hace evidente, pudiéndolo afrontar y sentar las bases para solucionarlo, lo cual abre a su vez nuevas puertas de diálogo. El conflicto motiva la política y hace del espacio público (el espacio de encuentro) el espacio político donde se desarrolla el arte del diálogo, negociación y consenso.

La ciudad es el **lugar para el encuentro** de las diversas identidades, lo que hace de la identidad algo que no puede construirse de manera exclusiva ni excluyente. El espacio público como espacio político debe orientarse a construir una identidad de identidades que englobe a todas, a la misma vez que defiende a cada una de ellas.

La **extrema mercantilización** y el **crecimiento desmesurado** de las ciudades hace que éstas dejen atrás la escala humana, densificándose y extendiéndose por el territorio, generando espacios inabarcables, insostenibles ambientalmente y distanciados los unos de los otros. Según Jordi Borja "las diferentes presiones sobre la ciudad han producido un triple proceso negativo: fragmentación (zoning urbano), disolución (difusión urbana) y privatización (extrema mercantilización de la ciudad)"

Fragmentación: separación de las funciones urbanas en función de las necesidades. Esto conlleva la aparición de la denominada "ciudad del fragmento" o ciudad como "cúmulo de sedimentos", lo cual hace que surjan grandes barreras infraestructurales y mayores distancias entre los diferentes núcleos, adaptando de esta manera a la ciudad y al territorial uso del vehículo motorizado, generando un despilfarro energético y un incremento de la congestión y de los niveles de contaminación.

Disolución: dispersión-difusión de la urbanización, aspecto inseparable de la zonificación. Este hecho se desarrolla al margen del crecimiento demográfico y en función del gran esparcimiento territorial de las ciudades, suponiendo el desarrollo de una tupida red de infraestructuras para el transporte. De esta manera, la movilidad y la velocidad son motivadas por un modelo metropolitano que implanta un modo de vida fundamentando en el automóvil.

Extrema mercantilización de la ciudad: lo cual supone una privatización de los servicios públicos, la conversión del suelo y la vivienda en recurso especulativo, la privatización de los espacios públicos, …

El impacto que supone la combinación de estos tres procesos que se refuerzan mutuamente ha contribuido a la destrucción del espacio público como **espacio de ciudadanía**.

A pesar de esto, son cada vez más las reflexiones, las iniciativas y las experiencias innovadoras las que indican el **desarrollo de nuevas estrategias** que proclaman una democracia participativa en la gestión de los recursos y del territorio, una nueva ciudadanía que se renueva con la incorporación de nuevos derechos, sobre todo, culturales y ambientales. Y es que repolitizar la ciudad, recobrar la convivencia, precisa de la reconquista del espacio público como espacio relacional y polivalente, para la expresión y creatividad, como espacio con capacidad para reordenar la conectividad y la accesibilidad entre las funciones urbanas y para motivar el acceso a la movilización y a la participación de los ciudadanos en los asuntos públicos.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 141/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

1.1. INTRODUCCIÓN A LA METODOLOGÍA.

Como ya se expuso en el apartado anterior, la movilidad es una actividad derivada del marco de necesidades y deseos sociales, pero también es consecuencia de la localización de las actividades y las viviendas, así como de la propia configuración del tejido urbano, de los rasgos del espacio público y las edificaciones.

Si cada **función urbana** se encuentra dispersa y alejada en el territorio, las personas tendrán que desplazarse lejos y, por consiguiente, en medios de transporte motorizados, precisamente los que mayor impacto ambiental suponen. Igualmente, si el **tejido urbano** es poco denso en actividades o viviendas, los medios de transporte colectivos encontrarán dificultades para satisfacer las demandas de los usuarios, generándose un modelo de movilidad dependiente del automóvil.

Del mismo modo, si se concibe el **espacio público** como un lugar de paso, pensado para la circulación, se reducirán las oportunidades de relación, socialización y juego, que caracterizan la trama urbana y, por consiguiente, serán poco atractivos los recorridos realizados en medios alternativos al automóvil.

Por tanto, la **movilidad sostenible** sugiere desarrollos urbanísticos que aprovechen al máximo la capacidad autónoma de trasladarse que tiene el ser humano (caminando o en bicicleta), es decir, desarrollos urbanísticos guiados por los principios de cercanía, autonomía y riqueza del espacio público.

El **PMUS** deberá tener en cuenta el **PGOU**, vigente o previsto, al que se encuentra acogido el municipio, para analizar su política de movilidad y prever los escenarios futuros que el planeamiento considera, en cuanto a distribución de población y actividades (usos del suelo), así como infraestructuras de transporte colectivo.

Se deberá aportar información sobre los **usos urbanos** que puedan generar o atraer desplazamientos en cualquiera de los modos, usos residenciales, industriales, comerciales, aeroportuarios, terciarios, equipamientos, etc.

Desde el punto de vista de la movilidad, la **planificación urbanística** debe velar por la creación y reforma de tramas y tejidos urbanos en los que se puedan **satisfacer las necesidades** de desplazamiento de bienes y personas. Mientras que, desde el punto de vista de la **sostenibilidad**, la planificación debe procurar que esa satisfacción de las necesidades de movilidad cumpla, simultáneamente, los objetivos siguientes:

OBJETIVOS QUE SATISFACER PARA APLICAR MEJORAS DE LA MOVILIDAD EN LAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS	
Crear proximidad	Establecer las condiciones urbanísticas que permitan la satisfacción de las necesidades básicas sin tener que recurrir al transporte motorizado. Los equipamientos, la actividad económica, las viviendas etc., en el radio de acción de la marcha a pie y la bicicleta.
Hacer atractivos los medios de transporte más sostenibles	Configurar las redes y el espacio público desde la perspectiva de las personas que caminan, pedalean o emplean el transporte colectivo. Comodidad, atractivo ambiental y social y seguridad para toda la población en sus recorridos no motorizados y en el acceso al transporte colectivo.
Evitar la dependencia del automóvil	Eludir estructuras urbanísticas dependientes del automóvil, es decir, espacios cuya movilidad sólo queda satisfecha adecuadamente mediante el uso del coche.
Crear espacios públicos dinámicos	El espacio público no es sólo para circular sino también para habitar, para conversar, para jugar, para pasear. La riqueza social y ambiental estimula la movilidad peatonal y ciclista.
Adecuar las velocidades al tejido urbano	Las velocidades de circulación repercuten en la calidad y seguridad del espacio público y en la generación de condiciones apropiadas o no apropiadas para los diferentes modos de movilidad.
Evitar la sobreprotección del automóvil	Eludir estructuras urbanas que primen la motorización y hagan menos atractivos y útiles los modos de transporte más sostenibles.
Garantizar la accesibilidad universal en el viario y los medios de transporte	Aplicar criterios de diseño accesible para todos en el espacio público y en los medios de transporte.

Tabla 53. Objetivos para aplicar mejoras de la movilidad en las políticas urbanísticas.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 142/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

2. ANÁLISIS FÍSICO DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS.

Atendiendo a la definición realizada de espacio ciudadano y políticas urbanísticas que desarrollen dichos entornos, en San Bartolomé de Tirajana encontramos como política urbanística para la ordenación de sus espacios libres el Plan General de Ordenación de San Bartolomé de Tirajana, que comprende la totalidad del Término Municipal de San Bartolomé de Tirajana, en la isla de Gran Canaria. De acuerdo con lo que dispone el art.10 de la Ley del Suelo y el art.32.2 del Decreto Legislativo 1/2000 (LOTC y ENC), este PGO constituye el instrumento de ordenación integral del territorio abarca el citado municipio.

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

El PMUS tiene en cuenta todas las actuaciones urbanísticas, de movilidad, de atracción de viajes y movimientos, demográficos, de proyección futura y de aspectos energéticos que se contemplan en las diferentes políticas urbanísticas, con el fin de buscar la mejora de los espacios ciudadanos para convertirlos en accesibles y de agrado para el conjunto de los ciudadanos.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 143/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

ANÁLISIS INVENTARIO DE LOS PRINCIPALES ESPACIOS CIUDADANOS

ZONA: TÉRMINO MUNICIPAL DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA

INTERÉS TURÍSTICO

Parque Marítimo
Piscinas naturales Castillo del Romeral
Palmeral del Mosaico
Playa La Caleta
Playa de los Tártagos
La Salina del Matorral
El Matorral Gran Canaria
Playa de la Caleta
Playa Corral de Espino
Sendero Barranco Hondo
Fortaleza Canario
Arco del Coronadero
Túnel de agua entre Barranco Hondo y Barranco de la Majadilla
Guagua del Coronadero

Playa del Cardón
Playa de Tarajalillo
Ruta senderismo Barranco Beril
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
Mirador de Fataga
Molino de Cazorla
Area Recreativa Tunte
Parques "Urbano de Bellavista"
Mirador San Bartolomé de Tirajana
Ruta de la Plata
Morro de La Conejera
Cruz Grande
Ventana del Nublo
Pico La Catedral
Mirador
Presa de Chira

Mirador del Pico de los Pozos de las Nieves
Pico de las Nieves
Zona de acampada reducida - Alto del Morro de Santiago
Morro de la Hierba Huerto
Aula de la naturaleza Las Tederas
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
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
Playa de las Carpinteras
Playa Lomo Galeon
Playa Santa Agueda
Playa del Pirata
Vértice Geodésico Montaña de Arguineguin

Playa Llanillo Santa Agueda
Camel Safari
Mirador Las Tirajanas
Fuente de Don Simeón
Reserva Natural Especial de Las Dunas de Maspalomas
Paseo Costa Canaria
Maspalomas Golf
Camino Real Cruz Grande-Cumbre
Palmitos Park
Faro de Maspalomas
Yacimiento Arqueológico Punta Mujeres
Sioux City Park
Finca Condal Conde de La Vega Grande de Guadalupe

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 144/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PARQUES, JARDINES Y PLAZAS

Parque deportivo-recreativo El Tablero
Parque Las Tabaibas
Plaza Varadeo
Plaza Mosaico
La Dama de Elche
Parques Pasito Blanco
Parque Europeo
Parque Tony Gallardo

Gallardo Botanical Interest Garden
Plaza
Skatepark Maspalomas
Parque Municipal San Fernando
Parque Juanito Rodríguez
Plazas San Fernando (x3)
Parque San Fernando
Parque V Centenario
Plaza del Tenderetunte

Plaza de Santiago
Plaza D. Bernardo
Parque Aldea Blanca
Plaza de La Era
Plaza de Guadalupe
Plaza Flora López Marrero
Parque Urbano Castillo del Romeral
Parque Castillo del Romeral
Plaza Castillo del Romeral

Plaza El Tablero
Parque Urbano El Tablero II
Parque Infantil El Tablero
Parque Infantil El Tablero II
Parque Infantil El Tablero
Parque Infantil Las Crucitas
Parque Infantil Santa Agueda
Parque Infantil Cuarterias Maspalomas

Parque Infantil Montaña Arena
Parque Multifuncional San Fernando
Parque Infantil Plaza Puerto del Rosario
Parque Urbano del Sur
Parque II GC-500
Parque I GC-500
Parque Urbano Campo Internacional
Parque Botánico de Maspalomas

Parque Urbano San Agustin
Parque Urbano Blue Village
Parque Benecharo
Parque Urbanización Aldea Blanca
Plaza Hoya de Tunte
Parque Infantil Lomo Pereda
Parque Infantil San Fernando
Parque Infantil Av. de Tirajana

CÍVICO/SOCIAL

Club Pensionista El Tablero
AAVV El Tablero
Centro de día
C.A.M.P. El Tablero-Centro Asistencial
AAVV El Salobre
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 Sta 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
Club de Pesca Deportiva
Club Pensionistas Guapangos

CULTURAL

Museo Casa Saturninita
Sala de Exposiciones Casa Condal
Centro Cultural Pancho Guerra
Museo Etnográfico
Centro Cultural Aldea Blanca
Casa de La Cultura Castillo del Romeral

Centro Cultural de Mayores
Cine El Tablero
Casa de La Cultura El Tablero
Auditorio de San Fernando
Centro Cultural de Maspalomas
Casa de la Cultura Espacio Joven
Casa de La Cultura Las Tirajanas

OTROS

Endesa Central Térmica Barranco de Tirajana
Aquanaria Sede Central
Centro Penitenciario Las Palmas II
Intercasa S A
Nordfrost Canarias, S.A.
Vertedero de Juan Grande
Machacadora Juan Grande
Parque del Motor SL
Gran Karting Club
Hangar 37

Circuito Maspalomas
iJump Gran Canaria
Aeródromo de El Berriel (GCLB)
Steinbruch Barranco de Fataga
Finca Canarias Aloe Vera
Aqualand Maspalomas
Buggy Pirates
Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria
Cementos Ceisa
Punto Limpio

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 145/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

RESIDENCIA	ACCESIBILIDAD	APARCAMIENTOS	SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO	ITINERARIOS PEATONALES	INTEGRACIÓN CON OTROS MODOS DE TRANSPORTE
Gran número de residencias permanentes, que generan desplazamientos de origen /destino, combinado con un gran uso del espacio dedicado al turismo, sector que genera el mayor número de desplazamientos en el municipio. Esta realidad, además, provoca heterogeneidad de ciudadanos que buscan ocio y recreación	A pesar de que la accesibilidad es por lo general buena, existen puntos mejorables y la elevada pendiente de los barrios más alejados dificulta el acceso a ciertos centros.	Las bolsas de aparcamiento delimitadas como tal se concentran principalmente en la zona baja del municipio, más pegada a la costa y dedicada el turismo. En los barrios más alejados prevalece el estacionamiento en línea paralelo a la calzada y destaca la escasez de zonas delimitadas de aparcamiento.	Tanto las paradas de guaguas como las paradas de taxis se concentran, al igual que ocurre con los aparcamiento, en la parte baja del municipio, habiendo algunas salpicadas a lo largo de las principales vías insulares dejando a los núcleos más alejados in disponibilidad de estos servicios.	Los itinerarios peatonales los podemos encontrar `principalmente en las vías más próximas a la costa, a modo de Avenidas Marítimas y en dos zonas residenciales del núcleo poblacional de San Fernando, además de algunas vías, pasajes y recorridos salpicados por la zona baja del municipio. Al igual que ocurre en los casos anteriores, todos estos itinerarios se concentran exclusivamente en la zona baja del municipio.	Servicio de Transporte Público Servicio de Guaguas Público Servicio de Taxis

Tabla 54. Análisis inventario de los principales espacios ciudadanos.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 146/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

3. EVALUACIÓN.

El uso administrativo, comercial y de ocio local que tiene el municipio, hace que los desplazamientos internos se produzcan principalmente hacia el área litoral, fomentados aún más por el carácter turístico del municipio y la elevada movilidad que se produce hacia esta Zona en vacaciones y/o en eventos y fechas puntuales.

En este caso, existe gran variedad de espacios libres/públicos adecuados para el disfrute de los ciudadanos.

La mayoría de los espacios y edificios públicos en son accesibles, exceptuando ciertos puntos que podrían ser mejorables, si bien el acceso a estos se vea dificultado por la elevada orografía de la zona según nos alejamos de la parte baja del municipio, más cercana a la costa y con menos pendiente.

Por otro lado, habría que destacar la cantidad de itinerarios exclusivamente peatonales en la zona baja, si bien el resto del municipio son posee este tipo de itinerarios.

En cuanto al transporte público, se podría decir que es existente pero insuficiente, centrándose las paradas exclusivamente en la zona baja y en las vías insulares principales, no satisfaciendo así gran parte de las demandas de los ciudadanos.

Como ya se expuso en el apartado Introducción, finalmente es el ciudadano el que se apropia del espacio público, haciéndolo suyo, y generando así nuevas políticas urbanísticas que reconozcan y regulen estos espacios.

Es por esto que el enfoque de este Plan se basa en, una vez estudiados los diferentes espacios públicos de manera objetiva bajo el foco de la movilidad y la accesibilidad, comenzar a examinarlos desde un punto de vista funcional, analizando su uso principal, en qué se convierten manera puntual (o lo que es lo mismo, qué “uso secundario” tienen) y de qué otra función (o “uso alternativo”) se le podrían dotar.

Por ejemplo, una plaza podría tener como uso principal el de relación, pasear o simplemente el de estar, pero este mismo espacio puede convertirse los fines de semana en mercadillo, adquiriendo un uso secundario y, como uso alternativo, podría proponerse un cine al aire libre.

El fin último de este estudio es el de potenciar una mayor movilidad hacia los espacios públicos existentes a partir de la dotación de los mismos de nuevos usos que los conviertan en centros atractores del Municipio, convirtiéndose en espacios resilientes que, siguiendo esta misma metodología, se transformen a lo largo del tiempo, teniendo como base las características físicas ya analizadas con anterioridad.

De este modo, las modificaciones realizadas abarcarían a un mayor número de sujetos, aumentando así la participación ciudadana respecto a la utilización de estos espacios y, por ende, satisfaciendo las necesidades de un mayor número de personas, además de dotar al Municipio en cuestión de una mayor calidad en sus espacios públicos, lo cual haría intrínseco el desarrollo de nuevas políticas urbanísticas.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 147/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

4. PROPUESTAS.

PROPUESTAS GENERALES				
ZONA: TÉRMINO MUNICIPAL DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA				
PROPUESTA	**TIPO**	**UBICACIÓN**	**ACTUACIÓN**	**PLAZO**
PS8.5	Zonas verdes	Municipio	Incrementar la dotación de espacios verdes en entornos municipales para crear atractivo, con sus correspondientes programas de actuación, conservación y mantenimiento.	**MEDIO 2023/2024**
PS8.6	Movilidad ciclista	Municipio	Adecuación de espacios e impulso de políticas que promuevan un sistema de movilidad focalizado en la bicicleta, con la creación de la infraestructura correspondiente en las vías transversales.	**CORTO 2022/2023**
PS8.7	Aula virtual	Municipio	Adecuación de un espacio público para la creación de un Aula Virtual en las áreas rurales y dispersas del municipio, con el objetivo de disminuir la brecha social y digital existente entre éstas y los principales núcleos urbanos municipales, dotando a la población residente en este tipo de zonas de mayores oportunidades y competencias tecnológicas para enfrentarse a la realidad que vivimos e interconectando a la población, favoreciendo la cohesión social.	**CORTO 2022/2023**

Tabla 55. Propuestas generales espacios ciudadanos.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 148/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PS9. PLAN SECTORIAL DE CALIDAD AMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO.

Firmado por:	M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa	Fecha: 16-02-2022 12:57:34

Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54

Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

1. INTRODUCCIÓN.

El Plan Sectorial de Mejoras de la Calidad Ambiental y Ahorro Energético trata de los niveles sonoros y de contaminación en el aire a los que la población de San Bartolomé de Tirajana está sometida. Altos niveles de ruido producidos por la circulación y la contaminación por el uso de combustibles fósiles son algunos de los detonantes.

En Canarias, la penetración del vehículo eléctrico puede ser un factor importante en el marco energético futuro. Las pequeñas y débiles redes eléctricas insulares representan una importante restricción técnica a la maximización de la penetración de energías renovables, ya que la variabilidad de esta fuente primaria afecta a la estabilidad del sistema eléctrico insular, en escenarios de alta penetración de EERR. En estas circunstancias, el vehículo eléctrico cobra mayor importancia, ya que se convertirá en un instrumento clave de la política de promoción de las energías renovables en Canarias.

El Plan Energético de Canarias 2006-2015 establecía dentro de sus objetivos generales un aumento de la potencia eólica instalada hasta alcanzar los 1.025 MW, aun no alcanzados.

En el aspecto técnico, continúa el escepticismo sobre la necesidad del vehículo eléctrico y sus beneficios y es que, sus costes de adquisición son más altos que sus homólogos los vehículos térmicos debido principalmente al coste de sus componentes y a unos procesos de fabricación no optimizados por los volúmenes de producción limitados (hasta el momento).

El vehículo eléctrico es una tecnología enfocada a dar solución a los problemas de la sociedad derivados de la propia actividad diaria, algo tan sencillo como un trayecto urbano de casa al trabajo tiene consecuencias que quizás no se observan día a día, pero sí con el paso de los años.

El modelo planteado extraído del 'Estudio de Implantación del Vehículo Eléctrico en Canarias' ofrece información y previsiones sobre los parámetros de una movilidad eléctrica integrada (número de vehículos a alcanzar, estaciones de recarga de la red, planes de acción con estimaciones de inversión, etc.), y la afección que tiene este modelo de movilidad sobre la principal fuente de abastecimiento: el sistema eléctrico.

De esta manera, se realizan estimaciones para la implantación del vehículo eléctrico en el intervalo de años existentes entre 2013 y 2030, con un objetivo para el 2030 que es disponer de una flota eléctrica que suponga el 20% de los vehículos totales.

Se ha sugerido que las políticas para conseguir un desarrollo sostenible deberían basarse en tres principios generales:

•Los recursos renovables no se deben utilizar más rápido que sus tasas de generación.

•Los recursos no renovables no se deben utilizar con mayor rapidez que la puesta a disposición de sustitutivos.

•Las emisiones de contaminación no deben superar la capacidad de asimilación del medioambiente.

El sector del transporte, no se basa en ninguno de los tres principios citados anteriormente, donde:

•Consumen grandes cantidades de materiales para la construcción de infraestructuras.

•Alto grado de dependencia de combustibles fósiles.

•Este alto grado de dependencia de los combustibles fósiles repercute en una gran cantidad de emisiones contaminantes a la atmósfera.

La creciente dependencia del vehículo privado en la isla y en sus municipios tiene consecuencias negativas también en la vida social, porque, aunque aporten a la población libertad y movilidad, solo lo hacen para los que puedan hacer uso de él. Por ende, nos encontramos con grupos marginados y aislados de la vida comunitaria si no se dispone de otros medios de transporte. Se busca un cambio de prioridades de la política de transporte y de otras políticas sectoriales.

2. ANÁLISIS DE LA CALIDAD DEL AIRE.

La contaminación del aire es unos de los problemas ambientales más perceptibles y con mayor incidencia sobre la salud de las personas. Al mismo ritmo que aumenta la motorización, la movilidad y la ocupación de las áreas urbanas por los automóviles, aumenta la contaminación de estas.

La circulación de vehículos emite a la atmósfera más de un millar de sustancias químicas. Las más conocidas y controladas son: los Óxidos de Nitrógeno (NO_2), las partículas en suspensión (PM), los Hidrocarburos (HC), el Dióxido de Azufre (SO_2), el Monóxido de Carbono (CO), y los compuestos orgánicos volátiles (COV).

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 150/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

La cantidad de contaminantes emitida depende del tipo de combustible empleado: diésel o gasolina, del tipo de motor, de la edad y tecnología del vehículo, así como de su estado de conservación, y especialmente, de la energía empleada por viajero y kilómetro recorrido.

El motor diésel, aunque consuma menos energía, es mucho más contaminante que el motor de gasolina. Observando los datos de las pruebas establecidos en la última normativa europea (Euro 4) se aprecia claramente cómo los motores diésel emiten de media cinco veces más partículas en suspensión, y tres veces más Óxidos de Nitrógeno.

g/km	HC	CO	NO2	PM
GASOLINA	0,10	1	0,08	0,005
DIÉSEL	-	0,50	0,25	0,025

Tabla 56. Normativa Europea emisiones EURO 4.

El automóvil se sitúa como principal foco emisor: se estima que el coche es el responsable del 80% del total de emisiones de NO2 debidas al tráfico, y del 60% de las emisiones de partículas; en comparación de una guagua con cinco personas que contamina lo mismo por viajero que un automóvil con una ocupación de 1,5 personas.

Para realizar todas estas funciones de la calidad del aire ambiente en Canarias, se ha creado el Centro de Evaluación y Gestión de la Calidad del Aire (CEGCA), donde se centralizan los datos provenientes de las diversas estaciones automáticas, tanto públicas como privadas, diseminadas por el archipiélago, unificando todos los recursos y conformándose lo que es la Red de Calidad del Aire Ambiente de Canarias.

El Índice de Calidad del Aire (ICA) se calcula a partir de los datos de los distintos contaminantes recogidos en las estaciones de medida de la Red de Control y Vigilancia de la Calidad del Aire de Canarias. Para calcular el ICA se tiene en cuenta el último dato horario de cada contaminante de la estación Balsa de Zamora – Los Realejos a junio de 2019.

Éstas son las clasificaciones:

- **Buena**: Concentración del contaminante por debajo del 50% del valor límite establecido.
- **Regular**: Concentración del contaminante entre el 50-100% del valor límite.
- **Mala:** Concentración del contaminante por encima del valor límite.

En el caso de las Partículas en Suspensión PM10, al no existir un valor límite horario, se han considerado las siguientes concentraciones, basadas en el valor límite diario:

CONCENTRACIÓN	CALIDAD DEL AIRE
Hasta 50 µg/m^3	Buena
De 50 a 90 µg/m^3	Regular
Mayor de 90 µg/m^3	Mala

Tabla 57. Concentraciones límites diarias de partículas en suspensión PM10.

Los umbrales de información o alerta para los diferentes contaminantes del aire en Canarias son los siguientes:

CONTAMINANTE	UMBRAL DE INFORMACIÓN	UMBRAL DE ALERTA
OZONO	180 mg/m3 en una hora	240 mg/m3 en una hora
CO2	-	500 mg/m3 durante tres horas consecutivas
NO2	-	400 mg/m3 durante tres horas consecutivas

Tabla 58. Umbrales de información de contaminantes.

Según el RD 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, los valores establecidos son los siguientes:

UMBRAL DE PROTECCIÓN DE LA SALUD HUMANA	120 µg/m3 en 8 horas

Tabla 59. Umbrales de protección de la salud humana.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 151/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Según la Orden TEC/351/2019, de la red de control y vigilancia de la calidad del aire del Gobierno de Canarias los índices de calidad del aire quedan establecidos de la siguiente forma:

ÍNDICE DE LA CALIDAD DEL AIRE (ICA)					
	Muy Bueno	**Bueno**	**Regular**	**Malo**	**Muy Malo**
SO_2 µg/m³	0 - 100	101 - 200	201 - 350	351 - 500	501 - 1250
NO_2 µg/m³	0 - 40	41 - 100	101 - 200	201 - 400	401 - 1000
PM2,5 µg/m³	0 -10	11 - 20	21 - 25	26 - 50	51 - 800
PM10 µg/m³	0 - 20	21 - 35	36 - 50	51 - 100	101 - 1200
O_3 µg/m³	0 - 80	81 - 120	121 - 180	181 - 240	241 - 600

Tabla 60. Índices de calidad del aire según la Orden TEC/351/2019.

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**	**NO2**	**PM10**	**O3**	**CO**
6,47	4,07	8,47	8,27	50,27	46,07	-
µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	mg/m³

METEOROLOGÍA	
Dirección del viento	198,4 Grd
Velocidad del viento	0,61 m/s
Temperatura	19,43 ºC
Humedad Relativa	65,13 %
Presión Barométrica	1015,83 mb
Radiación Solar	- W/m²
Lluvia	- l/m²

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 < 10um	**Regular**
Concentración de Ozono (O_3)	**Muy Buena**

Tabla 61. Datos estación de Playa del Inglés.

UNELCO-SAN AGUSTÍN						
CONTAMINANTES						
SO_2	**NO**	**NO_2**	**NO2**	**PM10**	**O3**	**CO**
4	4,39	9,90	-	44,58	73,94	-
µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	mg/m³

METEOROLOGÍA	
Dirección del viento	241,16 Grd
Velocidad del viento	1,32 m/s
Temperatura	19,38 ºC
Humedad Relativa	64,84 %
Presión Barométrica	1016,35 mb
Radiación Solar	- W/m²
Lluvia	- l/m²

ÍNDICE DE CALIDAD DEL AIRE

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 152/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Concentración de Dióxido de Azufre (SO_2)	**Muy Buena**
Concentración de Dióxido de Nitrógeno (NO_2)	**Muy Buena**
Partículas en suspensión < 10um	**Regular**
Concentración de Ozono (O_3)	**Muy Buena**

Tabla 62. Datos estación de San Agustín.

UNELCO-CASTILLO DEL ROMERAL						
CONTAMINANTES						
SO_2	**NO**	**NO_2**	**NO2**	**PM10**	**O3**	**CO**
4,29	4	7,68	-	48,77	81,65	0,4
$\mu g/m^3$	$\mu g/m^3$	$\mu g/m^3$	$\mu g/m^3$	$\mu g/m^3$	$\mu g/m^3$	mg/m^3
METEOROLOGÍA						
Dirección del viento	91,32 Grd					
Velocidad del viento	3,19 m/s					
Temperatura	19,27 ºC					
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 < 10um	**Regular**					
Concentración de Ozono (O_3)	**Buena**					

Tabla 63. Datos estación de Castillo del Romeral.

Mapa 28. Ubicación de estaciones de calidad del aire UNELCO.

- **ANÁLISIS DE LA CALIDAD DEL AIRE AEROQUAL AQY1.**

Durante la realización de este PMUS, se han realizado diversas medidas de calidad del aire con un medidor propio del equipo de redacción. Éste medidor es **AEROQUAL AQY1**: Se trata de un dispositivo muy utilizado por los ayuntamientos para monotorizar la medición de los parámetros nocivos para la salud, ya que mide y analiza valores medioambientales en tiempo real como las partículas PM2,5, Ozono, Dioxido de Nitrógeno, Temperatura o Humedad Relativa. Se ha medido en:

-Centro de la 3ª Edad de San Fernando: desde el 20.08.2021 hasta el 10-09.2021.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 153/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

- **Los valores obtenidos son los siguientes:**

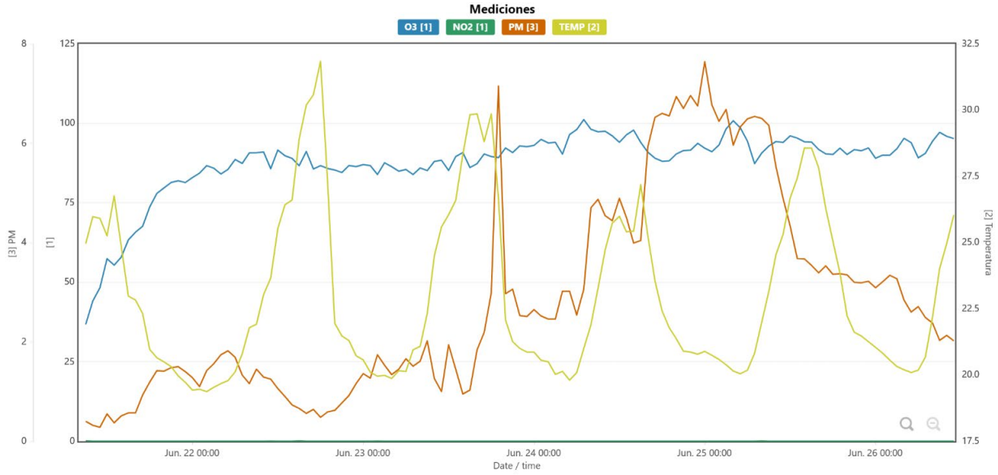


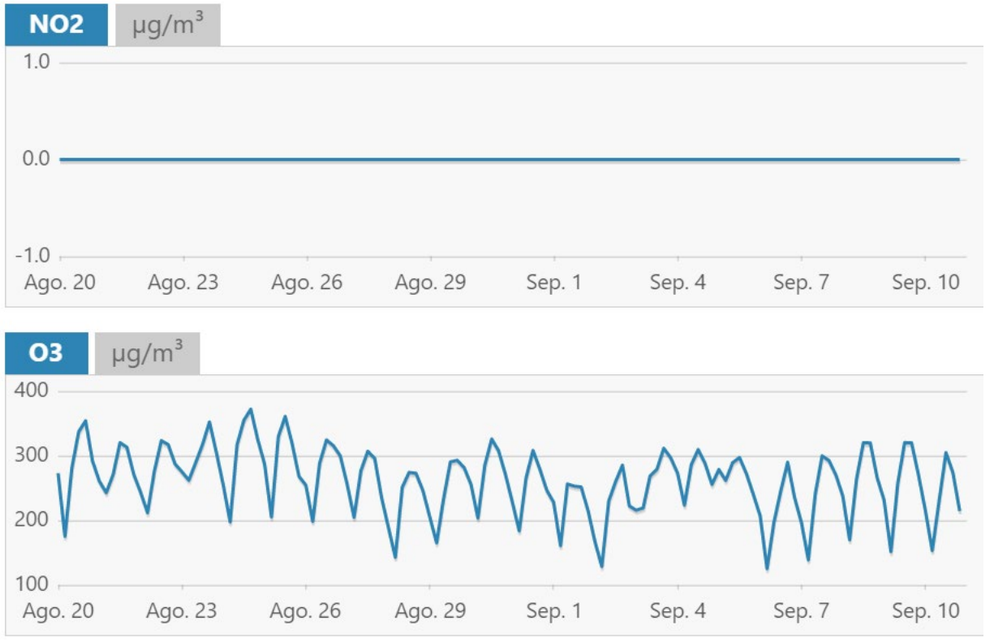
Tabla 63. Valores obtenidos de medidor AEROQUAL AQY1.

-Valores de **NO_2** son prácticamente **nulos** la mayor parte del tiempo

-Valores de **O_3 muy altos**, situación "normal" pues no existe NO_2 suficiente que absorba el O_3

-Valores **PM 2.5 normales**

- **Datos específicos por hora:**



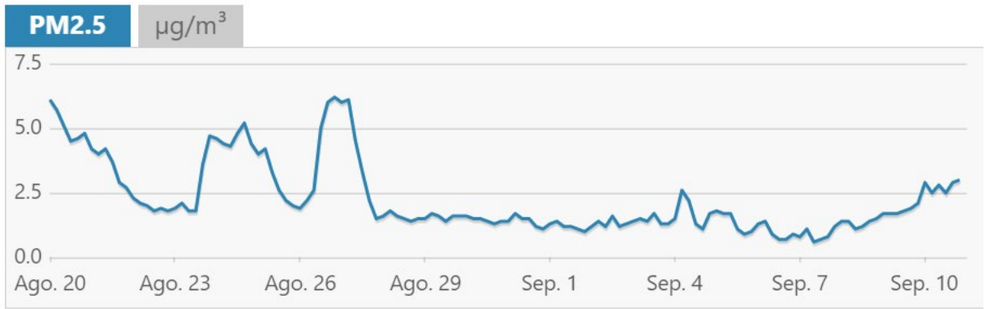


Tabla 64. Valores específicos por hora obtenidos de medidor AEROQUAL AQY1.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 154/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

- **¿Se superan los valores límites recomendados?**

Valores medios diarios		
NO_2 ($\mu g/m^3$)	**O_3** ($\mu g/m^3$)	**PM 2.5** ($\mu g/m^3$)
0,0	232,0	2,8
0,0	258,6	1,8
0,0	262,9	1,3
0,0	239,7	0,9
0,0	216,9	1,0
0,0	273,3	1,3
0,0	272,7	1,7
0,0	265,0	1,4
0,0	215,5	1,3
0,0	227,4	1,2
0,0	252,0	1,4
0,0	274,8	1,5
0,0	244,7	1,6
0,0	229,3	1,6
0,0	262,6	3,9
0,0	280,1	4,0
0,0	295,0	3,0
0,0	303,6	4,6
0,0	300,2	2,6
0,0	276,6	2,0
0,0	279,7	3,6
0,0	285,3	5,1

Tabla 64. Valores medios diarios obtenidos de medidor AEROQUAL AQY1.

2.1. EVALUACIÓN CALIDAD DEL AIRE.

En la troposfera, el O3 se forma de manera secundaria a partir de reacciones químicas complejas desde la proximidad de las fuentes de emisión de sus gases precursores hasta las zonas receptoras de la contaminación, reacciones en las que participan otros gases contaminantes que actúan como precursores, principalmente óxidos de nitrógeno (NO2 secundario, junto al emitido como primario) y compuestos orgánicos volátiles (COVs, tanto antrópicos como biogénicos procedentes de la vegetación).

La velocidad y el grado de formación de O3 se ven muy incrementados con el aumento de la radiación solar, las emisiones antropogénicas de precursores y el ciclo biológico de emisiones biogénicas de COVs. Por ello sus niveles son más elevados en las zonas Sur y en primavera y verano.

Además, sus niveles son superiores en las periferias de las grandes urbes y en las zonas rurales porque la reacción fotoquímica necesita una cierta distancia para generar O3 a partir de sus precursores. Una vez formado y en entornos urbanos con altos niveles de NO, el O3 se consume rápidamente mediante la oxidación de NO a NO2.

Es por ello que en zonas urbanas de tráfico los niveles de O3 suelen ser muy bajos, mucho más bajos que en entornos poco contaminados, en donde se recibe el O3 generado durante el transporte de masas de aire desde zonas contaminadas urbanas e industriales, y no existe NO local que lo pueda consumir.

Conclusión:

Dióxido de nitrógeno (NO2): Durante el periodo de medición con AEROQUAL AQY1 no se han registrado superaciones del valor límite horario en el Centro de la 31 Edad de San Fernando, en el municipio de San Bartolomé de Tirajana. Sólo se registrarían valores si pasaran vehículos diésel muy antiguos.

Ozono (O3): Durante el periodo de medición se ha registrado una superación del valor límite horario del umbral de información todos los días, esto es debido, como se ha comentaro anteriormente a que el O3 es mucho mayor en zonas de alta raciación solar y donde no hay valores altos de NO2, ya que este se consume por la oxidación de NO a NO2.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 155/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Partículas PM2.5: Los valores de PM 2.5 son normales en San Fernando.

En resumen la calidad del aire en el municipio es buena, salvo los niveles de O3, los cuales se evitarían con la reducción de las actuales emisiones a la atmósfera de compuestos (precursores) que desencadenan las reacciones fotoquímicas que acaban produciendo un incremento neto de los niveles de ozono troposférico. Estas sustancias (óxidos de nitrógeno y compuestos volátiles orgánicos) se emiten en grandes cantidades por las actividades industriales y por el tráfico. **La reducción de la quema de combustibles fósiles en la producción eléctrica, desviándola hacia el uso de energías alternativas, constituye una forma de reducir estas emisiones.**

Resumen de la Calidad del Aire AEROQUAL AQY1	
NO_2 ($\mu g/m^3$)	**BUENO**
O_3 ($\mu g/m^3$)	**MUY MALO**
PM 2.5 ($\mu g/m^3$)	**BUENO**

Tabla 65. Resumen calidad del aire medidor AEROQUAL AQY1.

3. ANÁLISIS DE LA INTRUSIÓN VISUAL DE VEHÍCULOS EN LAS ZBE.

- ¿Qué es una Zona Baja de Emisiones?

Las ZBE son áreas delimitadas en las que el acceso a los vehículos que se consideran más contaminantes está restringido pudiendo acceder a estar zonas en ciertas ocasiones bajo pago de una tasa en función del tipo de vehículo con el que se vaya a acceder. Por lo general estas restricciones de acceso vienen determinadas por las normas Euro, normativa que deben cumplir todos los vehículos matriculados en la Unión Europea en donde se clasifican a los vehículos en función de sus emisiones. Siendo la clasificación, en función del año del vehículo, la siguiente:

NORMATIVA EURO	
Tipo	**Fecha**
Euro I	Julio 1992
Euro II	Enero 1996
EURO III	Enero 2000
EURO IV	Enero 2005
EURO V	Septiembre 2009
EURO VI	Septiembre 2014

Tabla 66. Normativa EURO.

Estas medidas ya se están implantando en ciudades como Madrid y Barcelona y en grandes ciudades europeas como Londres, Ámsterdam, Berlín, etc. Sin embargo, estos casos no serían un buen ejemplo, puesto que la realidad que vivimos en Canarias y en prácticamente todo el territorio español no se corresponde, claramente, con ciudades de dicho calibre.

Especialmente, Canarias, se caracteriza por disponer de un parque móvil antiguo. Pues, según el Informe Anual del Sector de la Automoción en Canarias en el 2017, elaborado por FREDICA (Federación Regional Canaria de Empresarios Importadores y Concesionarios de Automóviles), uno de los mayores problemas a los que se sigue enfrentando Canarias, en cuanto a la movilidad, es a la antigüedad de su parque móvil. Pues según los datos, los vehículos de más de 12 años suponen el 54,99% del parque total, situando a las islas como una de las comunidades autónomas con el parque móvil más longevo de España.

Es por esto que, la implantación de este tipo de medidas ha de realizarse de manera progresiva. Por lo que se considera que una fecha razonable puede ser a partir del año 2022, volviéndose las condiciones de admisión a la ZBE cada vez más estrictas. Para ello, a partir del 1 de enero de 2026, los vehículos tendrán que tener la norma Euro admitida en la siguiente tabla para ingresar a la Zona de Bajas Emisiones.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 156/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Estas áreas se han proyectando en la zona litoral de San Bartolomé de Tirajana.

Respecto a los vehículos no admitidos en la ZBE, a no ser que sean vehículos autorizados previo registro, no podrán circular por la zona delimitada en verde y tendrán que aparcar sus coches en los aparcamientos disuasorios que se proyecten en las inmediaciones de dichas ZBE.

Además, con esta medida no solo se pretende reducir las emisiones de aquellos vehículos más contaminantes, sino que, se evitaría la intrusión visual provocada por los automóviles, sean turismos, guaguas o vehículos pesados que invaden entornos asociados a la vida familiar cotidiana, como las Zonas Comerciales Abiertas, los espacios estanciales en áreas residenciales. Como, por ejemplo, sucede en las inmediaciones de Bellavista, debido al estacionamiento de vehículos en todas las vías del núcleo urbano o la intrusión de vehículos pesados en las aceras para realizas las tareas de carga y descarga de mercancías.

PROYECTO PILOTO ZBE (2022-2026)		
NORMA EURO	**DIÉSEL**	**GASOLINA, GAS NATURAL GLP**
EURO 6/VI	Admitido	Admitido
EURO 5/V	Admitido	Admitido
EURO 4/IV	Admitido	Admitido
EURO 3/III con filtro de partículas	Admitido	Admitido
EURO 3/III sin filtro de partículas	Prohibido – excepto registro	Admitido
EURO 2/II	Prohibido – excepto registro	Prohibido – excepto registro
EURO 1/I	Prohibido – excepto registro	Prohibido – excepto registro
Antes de las Normas EURO	Prohibido – excepto registro	Prohibido – excepto registro

Tabla 67. Tabla ejemplo de acceso a la ZBE proyectada en el municipio.

En este PMUS se proponen tres zonas diferenciadas para el establecimiento de una Zona de Bajas Emisiones.Destacando San Agustín, San Fernando y Playa del Inglés. Éstas zonas están recomendadas 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 encnuentre en su momento.

Mapa 29. Zonas de Bajas Emisiones San Bartolomé de Tirajana.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 157/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

- Intrusión visual.

La intrusión visual se produce cuando los automóviles, sean turismos, guaguas o vehículos pesados, invaden entornos asociados a la vida familiar cotidiana, como las Zonas Comerciales Abiertas, los espacios estanciales en áreas residenciales. Este indicador se refiere principalmente, a la presencia de vehículos estacionados, los cuales tienen repercusiones importantes sobre la escena urbana y su imagen y, por tanto, sobre nuestra calidad de vida.

El impacto ambiental de la infraestructura del transporte y consecuentemente el de los vehículos que la utilizan, es hoy en día tan considerable que se hace vital el encontrar métodos efectivos para contrarrestarlo.

Cabe destacar distinguir entre dos términos frecuentemente utilizados, al tratar problemas relacionados con cambios en la calidad visual de los paisajes. Estos dos términos son obstrucción e intrusión:

-Obstrucción: Presencia física de un objeto en el campo de visión del espectador. En este caso nos referimos a la presencia de vehículos y estructuras relacionadas con el tráfico urbano.

-**Intrusión:** En función de la calidad y la actitud de los espectadores hacia la escena obstruida.

Es claro que, en una mayoría de los contextos urbanos, la posibilidad de una remodelación masiva del núcleo urbano no se contempla, tanto por razones estéticas como incluso de escala.

Sin embargo, por este mismo carácter, tales urbes son particularmente sensibles a la presencia misma del tráfico, tanto estacionario como en movimiento. De hecho, no suelen estar pensadas para hacer frente a grandes tráficos y su patrón vial está formado por calles estrechas y tortuosas.

Con el creciente nivel de bienestar de la sociedad, el transporte de masas juega un papel preponderante, a través del turismo, en la economía de la ciudad. Grandes cantidades de visitantes buscan el placer de un paseo tranquilo a lo largo de las antiguas calles.

En cualquier caso, dentro del conjunto, es el estacionamiento de vehículos pesados y semipesados en la vía pública el que puede provocar un mayor impacto, constituyendo verdaderas barreras físicas que impiden la visión y convierten las aceras en pasillos bordeados de muros verticales.

Aunque prácticamente todas las áreas urbanas la padecen en mayor o menor grado, la intrusión de los automóviles puede ser especialmente importante en el municipio o áreas urbanas en las que el paisaje natural o edificado constituye uno de sus activos principales.

ANÁLISIS INTRUSIÓN VISUAL VEHICULAR			
ZONA: TÉRMINO MUNICIPAL DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA			
CALLE	**TIPO**	**ESCENA OBSTRUIDA**	**AGENTE OBSTRUCTOR**
Av. de Gáldar	Media	Zona de paseo y turística	Tráfico en movimiento y estático
Calle Partera Leonorita	Permanente	Zona Comercial y Hostelera. Peatones. Vehículos en movimiento.	Tráfico en movimiento, y estático; parada de carga y descarga.
Calle Alcalde Marcial Franco	Permanente	Zona Comercial y Hostelera. Peatones. Vehículos en movimiento.	Tráfico en movimiento, y estático.

Tabla 68. Análisis intrusión visual de vehículos.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 158/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

3.1. EVALUACIÓN INTRUSIÓN VISUAL ZBE.

Encontramos un índice de obstrucción visual bastante alto de aparcamientos en la vía y áreas de carga y descarga de mercancías, esto predice cambios en la calidad visual del entorno al que se encuentra, en este caso, el núcleo turístico de San Fernando.

3.2. PROPUESTAS.

PROPUESTAS INTRUSIÓN VISUAL DE VEHÍCULOS			
PROPUESTA	**TIPO**	**ACTUACIÓN**	**PLAZO**
PS9.1	Retirada	Retirada de los aparcamientos en vía pública. Compensar estas plazas en los aparcamientos disuasorios repartidos en la periferia del Casco Urbano.	**MEDIO 2023/2024**
PS9.2	Carga y Descarga	Optimización de las áreas disponibles para carga y descarga de mercancías. Con horarios establecidos de días y horas.	**CORTO 2022/2023**
PS9.3	Señalética	Retirada de señalética en los casos donde haya sobresaturación y su lenguaje no sea claro.	**CORTO 2022/2023**
PS9.4	Mobiliario urbano	Retirada del mobiliario urbano, como luminarias, postes, arbolado etc., que interfieran en una visualización clara tanto para conductores como peatones.	**CORTO 2022/2023**
PS9.5	Transporte alternativo	Fomentar el transporte público urbano, a poder ser eléctrico, haciéndolo más atractivo aumentando las frecuencias e incorporando nuevas tecnologías al servicio.	**CORTO 2022/2023**
PS9.6	Tratamiento de residuos	Soterramiento de contenedores. Recogidas diferenciadas y adaptadas al uso comercial o residencial del núcleo histórico.	**LARGO 2024/2030**
PS9.7	ZBE	Implantación en San Fernando, San Agustín y Playa del Inglés una ZBE, con aumento de las zonas peatonales, restricción de acceso a vehículos (salvo emergencias, recogida de personas y operaciones de carga y descarga) y fomento del uso de Vehículos de Movilidad Personal VMP, así como del transporte público municipal.	**CORTO 2022/2023**
PS9.8	Equipos de Control y Medida	Adquisición y colocación, tanto en la ZBE como en espacios relevantes para el control de la calidad ambiental en el municipio, de equipos de medida de la calidad del aire, así como de control de personas y vehículos para conocer los volúmenes de desplazamientos y poder adecuar las acciones relacionadas a optimizar los valores generados.	**MEDIO 2023/2024**

Tabla 69. Propuestas instrusión de vehículos.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 159/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

4. ANÁLISIS DE LOS NIVELES DE RUIDO.

La contaminación acústica se ha convertido en los últimos años en un problema de gran trascendencia social por las implicaciones que tiene sobre la calidad de vida de los ciudadanos, fundamentalmente en las urbes.

Los efectos de la contaminación acústica sobre la salud pasaron a ser problemas de salud pública ambiental. Los efectos adversos del ruido incluyen tanto alteraciones en el oído como en la morfología y fisiología no directamente relaciones con el proceso de audición.

EFECTOS DE LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA AMBIENTAL		
EFECTOS AUDITIVOS		
Pérdida de audición	Reclutamiento coclear (lesión coclear que afecta a la recepción sonora)	Tinnitus o acúfenos
EFECTOS NO AUDITIVOS		
Molestia e irritabilidad	Alteraciones del sueño	Estrés fisiológico
Problemas cognitivos	Disfunción vestibular (afecta al equilibrio)	

Tabla 70. Efectos de la contaminación acústica ambiental.

El ruido urbano es la suma de los ruidos generados por las diferentes actividades que se realizan en la ciudad. En concreto, el tráfico rodado es la principal fuente de contaminación acústica, siendo responsable de un 80% del ruido de las áreas urbanas. La intensidad de vehículos que circulan por una vía, su velocidad, el tipo de calzada y su conservación, son otros factores que influyen de manera significativa en la generación de ruido.

En la UE alrededor del 40% de la población está expuesta a niveles de ruido diurnos por el tráfico rodado superiores a 55 dB, y un 20% se expone a más de 65 dB. Por la noche, más de un 30% estaría expuesta a niveles superiores a 55 dB, sufriendo alteraciones del sueño.

Las características del ruido a lo largo de las 24 horas del día varían según el medio de transporte, el tráfico rodado alcanza sus máximos por la mañana y al final de la tarde.

En muchos municipios canarios se constata un importante número de vehículos particulares, sin ir más lejos, San Bartolomé de Tirajana es un claro ejemplo, con casi 35.000 vehículos; que cada día circulan por la GC-1 desde los núcleos poblacionales u otros municipios más cercanos, bien sea por motivos laborales, comerciales o de acceso a servicios o para acceder al resto de la Isla.

Ello ocasiona problemas de tráfico rodado en las calles urbanas y áreas adoquinadas, con el consiguiente deterioro del pavimento, problemas de aparcamiento, contaminación acústica y ambiental y descanso del turismo.

UMBRALES DE INTENSIDAD SONOROS - TRÁFICO		
ENTORNO	**AMBIENTE**	**NIVEL DE PRESIÓN SONORA (dB)**
Tráfico ligero (áreas residenciales de noche, hospitales y conversaciones a no más de 1 m de distancia)	Poco ruidoso	40-60
Tráfico intenso en la calle (claxon de un coche, camión grande)	Muy ruidoso	60-110
Despegue de un avión	Insoportable/umbral del dolor	120

Tabla 71. Umbrales de intensidad sonoros.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 160/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

En el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, se establece que el objetivo de calidad acústica para ruido aplicable a áreas urbanizadas existentes sea:

Tipo de área acústica	Índices de ruido		
	Ld	Le	Ln
Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica	60	60	50
Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65	65	55
Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario	70	70	65
Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos	73	73	63
Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial	75	75	65

Tabla 72. Objetivos de calidad acústica en las áreas urbanizadas.

La 'Directiva Europea 2002/49/CE sobre gestión de ruido ambiental' y su trasposición en la legislación estatal a través de la 'Ley de Ruido 37/2003' y los Reales Decretos que la desarrollan 1513/2005 y 1367/2007, establecen la obligatoriedad de elaborar los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) para los grandes ejes viarios, constituidos por aquellos cuya densidad de tráfico supere los tres millones de vehículos por año.

Por consiguiente, la Dirección General de Protección de la Naturaleza de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias ha suministrado el servicio de Mapas Estratégicos de Ruidos con la información de 2012.

A continuación, se analizan los niveles de ruido máximos y mínimos de media de las vías de la isla que afectan al municipio en estudio, indicando a su vez el daño potencial para la audición.

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

Tabla 73. Niveles sonoros LDEN (24h).

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.

Mapa 30. Niveles Sonoros LDEN (24h). Grafcan.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 161/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

- **ANÁLISIS DE NIVELES DE RUIDO SONÓMETRO CESVA.**

El estudio del ruido en este PMUS incluye medidas de ruido con un sonómetro propio del equipo redactor. **Medidor "CESVA Noise Platform**". Se trata de una plataforma online que visualiza en tiempo real y analiza de forma viva y dinámica el ruido medido por un sensores que permiten monitorizar completamente toda la área de influencia de actividades ruidosas. **Las mediciones se han realizado en:**

-Av. de Gáldar (26.05.2021-07.06.2021).

-Av de Tirajana (08.06.2021-04.07.2021).

-Calle Italia (05.07.2021-19.07.2021).

-Calle Alemania (20.07-02.08.2021).

-Av. de Tirajana 2 (03.082021-20.08.2021).

Mapa 31. Ubicación sonómetro CESVA.

- **Parámetros estándares de ruido.**

Para evaluar el ruido ambiental se utilizan principalmente indicadores de niveles sonoros medios a largo plazo, adecuados para la planificación y para la aplicación de un planteamiento integrado a zonas residenciales, ciudades y aglomeraciones.

•**Ld:** Es un indicador de ruido asociado al día, que puede definirse como el nivel sonoro medio a largo plazo determinado a lo largo de todos los períodos diurnos de un año, en el período que se extiende desde las 7 hasta las 19 horas.

•**Le:** Es un indicador del nivel sonoro durante la tarde, definido como el nivel sonoro medio a largo plazo determinado a lo largo de todos los períodos vespertinos de un año, en el período que se extiende desde las 19 hasta las 23 horas.

•**Ln:** Es un indicador del nivel sonoro durante la noche. Se define como el nivel sonoro medio a largo plazo determinado a lo largo de todos los períodos nocturnos de un año, en el período que se extiende desde las 23 hasta las 7 horas.

•**LDEN:** Es un indicador del nivel de ruido global durante el día, la tarde y la noche, utilizado para determinar la molestia vinculada a la exposición al ruido.

A continuación se presentan los siguientes resultados obtenidos por el sonómetro CESVA.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 162/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

- **Av. de Gáldar (26.05.2021-07.06.2021).**

dBA	24/05 Lu	25/05 Ma	26/05 Mi	27/05 Ju	28/05 Vi	29/05 Sa	30/05 Do
00				56.3	55.0	55.2	56.9
01				53.4	51.7	53.7	58.4
02				52.2	45.2	50.2	50.3
03				49.1	49.6	50.1	47.1
04				52.0	49.6	58.5	49.7
05				51.4	53.5	54.0	50.6
06				58.9	55.5	54.4	52.2
07				59.6	60.0	56.5	55.4
08				60.5	61.1	57.8	56.7
09				61.3	61.4	60.4	58.7
10				63.2	61.9	60.9	59.0
11				62.9	62.4	61.1	61.2
12				61.6	62.5	61.8	61.3
13				61.2	62.8	62.3	63.2
14				61.5	61.0	62.2	61.6
15				61.6	60.5	60.6	59.2
16				60.0	60.3	60.6	58.3
17				61.0	61.7	59.5	58.5
18				60.5	62.4	62.4	59.6
19				62.0	62.4	62.3	61.7
20			66.2	62.1	61.5	61.5	63.8
21			63.0	61.7	61.3	61.7	59.9
22			62.5	58.6	59.9	61.1	59.6
23			60.5	56.6	57.5	59.0	59.5

< 34 | 35-40 | 40-45 | 45-50 | 50-55 | 55-60 | 60-65 | 65-70 | 70-75 | 75-80 | 80-85 | 85-90 | 90-95 | > 95

[dBA]

LDEN	LD	LE	LN
64.1	61.0	62.1	55.1

dBA	31/05 Lu	01/06 Ma	02/06 Mi	03/06 Ju	04/06 Vi	05/06 Sa	06/06 Do
00	55.6	53.8	53.4	54.9	57.0	56.0	59.2
01	52.9	49.5	48.6	51.2	53.4	51.7	50.8
02	46.0	45.7	46.1	48.8	49.1	52.9	51.3
03	44.0	48.2	52.7	46.0	50.9	50.5	46.1
04	49.6	49.1	50.2	51.0	49.0	56.8	50.0
05	51.5	54.9	54.8	54.3	54.9	51.2	52.0
06	56.6	59.5	60.1	59.0	61.4	54.6	50.6
07	59.3	61.3	59.9	59.0	59.9	55.8	55.2
08	59.7	61.5	60.0	59.4	62.4	56.9	57.1
09	61.6	61.5	60.7	60.8	61.4	58.7	57.5
10	61.5	62.5	61.4	61.0	61.6	59.8	59.6
11	62.9	64.0	61.7	63.5	62.4	61.1	61.6
12	62.4	63.6	62.8	62.1	62.2	61.6	60.8
13	61.7	63.0	61.8	62.3	66.2	61.9	60.4
14	61.1	61.4	62.0	61.4	63.1	61.0	59.2
15	61.0	60.8	61.4	63.3	61.3	60.0	58.5
16	61.4	60.9	61.2	63.3	61.1	60.8	57.9
17	61.4	60.8	61.1	63.6	61.5	60.8	58.8
18	60.9	61.5	61.8	61.7	61.3	61.9	59.5
19	61.8	60.8	61.2	61.1	61.9	61.8	60.3
20	61.8	61.5	63.2	61.8	62.3	61.1	61.3
21	60.5	62.4	59.6	60.4	60.9	60.6	60.0
22	58.2	58.8	59.5	59.4	60.3	59.7	59.4
23	57.1	58.1	57.8	60.4	59.0	58.9	55.9

< 34 | 35-40 | 40-45 | 45-50 | 50-55 | 55-60 | 60-65 | 65-70 | 70-75 | 75-80 | 80-85 | 85-90 | 90-95 | > 95

[dBA]

LDEN	LD	LE	LN
63.7	61.4	60.9	54.9

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 163/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

dBA	07/06 Lu	08/06 Ma	09/06 Mi	10/06 Ju	11/06 Vi	12/06 Sa	13/06 Do
00	54.4	52.3					
01	51.7	48.7					
02	48.4	44.5					
03	44.4	46.7					
04	51.6	47.1					
05	51.2	54.4					
06	57.6	58.6					
07	59.3	59.5					
08	60.5	62.4					
09	62.4	61.4					
10	62.3	70.5					
11	61.9	68.7					
12	63.5	64.9					
13	62.5	65.0					
14	61.4	64.6					
15	62.1	63.4					
16	61.7	63.1					
17	61.5	63.5					
18	63.0	71.0					
19	61.6	63.9					
20	61.3						
21	59.3						
22	60.0						
23	56.6						

< 34 | 35-40 | 40-45 | 45-50 | 50-55 | 55-60 | 60-65 | 65-70 | 70-75 | 75-80 | 80-85 | 85-90 | 90-95 | > 95

[dBA]

LDEN	LD	LE	LN
64.6	64.6	61.5	53.3

- **Av de Tirajana (08.06.2021-04.07.2021).**

dBA	07/06 Lu	08/06 Ma	09/06 Mi	10/06 Ju	11/06 Vi	12/06 Sa	13/06 Do
00	54.4	52.3	57.9	57.4	58.1	59.6	61.3
01	51.7	48.7	52.2	53.2	52.7	55.9	61.6
02	48.4	44.5	49.6	52.5	52.1	57.2	62.1
03	44.4	46.7	50.2	50.5	52.0	56.8	54.4
04	51.6	47.1	57.3	53.1	55.0	52.6	54.2
05	51.2	54.4	56.4	54.8	53.8	52.3	52.5
06	57.6	58.6	61.2	60.7	59.1	57.4	55.9
07	59.3	59.5	64.3	64.4	65.3	62.9	59.9
08	60.5	62.4	64.8	63.4	63.8	60.9	58.8
09	62.4	61.4	65.0	64.3	65.0	61.7	60.2
10	62.3	70.5	64.3	64.7	65.0	61.9	61.8
11	61.9	68.7	64.2	66.2	64.9	62.7	61.9
12	63.5	64.9	64.5	65.1	65.3	62.8	62.9
13	62.5	65.0	65.0	65.1	64.2	66.3	62.9
14	61.4	64.6	63.6	63.6	63.8	63.8	62.5
15	62.1	63.4	63.3	63.7	63.4	63.2	61.7
16	61.7	63.1	62.4	63.3	63.3	64.0	63.6
17	61.5	63.5	63.5	69.7	62.8	62.8	62.1
18	63.0	71.0	64.4	63.7	63.8	62.1	62.1
19	61.6	63.9	63.6	63.2	63.4	63.9	62.8
20	61.3	63.1	63.2	62.0	62.4	63.7	62.5
21	59.3	62.0	63.6	61.1	61.7	64.8	61.0
22	60.0	61.5	60.5	60.6	66.9	69.8	60.4
23	56.6	60.5	58.9	59.4	60.7	64.0	60.3

< 34 | 35-40 | 40-45 | 45-50 | 50-55 | 55-60 | 60-65 | 65-70 | 70-75 | 75-80 | 80-85 | 85-90 | 90-95 | > 95

[dBA]

LDEN	LD	LE	LN
66.1	64.1	63.3	57.0

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 164/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

dBA	14/06 Lu	15/06 Ma	16/06 Mi	17/06 Ju	18/06 Vi	19/06 Sa	20/06 Do
00	59.6	57.6	56.9	58.2	57.0	64.6	61.0
01	54.6	53.6	55.2	55.1	54.9	57.2	59.7
02	55.2	51.7	53.2	53.9	53.1	58.2	57.5
03	51.5	51.3	53.4	52.2	50.1	58.3	56.2
04	50.3	52.9	53.8	54.7	53.0	52.2	53.0
05	55.4	54.1	52.6	52.8	56.5	52.3	53.8
06	59.6	59.8	61.3	60.1	59.3	56.4	56.5
07	66.1	64.3	65.8	65.6	65.2	62.7	60.8
08	63.6	64.3	65.4	64.1	64.3	61.7	58.7
09	65.1	65.4	64.4	65.1	66.8	63.1	60.7
10	65.7	64.8	66.0	64.5	64.4	62.4	61.5
11	64.5	64.9	65.0	64.9	64.9	64.6	62.5
12	64.4	64.5	65.0	64.5	65.2	64.2	62.9
13	64.6	64.8	64.4	64.6	65.1	62.9	62.8
14	63.5	64.0	64.3	64.5	64.5	63.7	62.1
15	64.3	63.3	63.5	64.5	63.5	63.1	62.3
16	62.9	63.7	63.6	64.2	63.6	63.1	61.8
17	65.1	63.6	63.5	63.6	63.5	64.1	61.9
18	63.5	62.8	63.5	63.9	63.4	67.0	62.0
19	64.1	63.2	63.3	63.5	64.4	64.1	62.5
20	62.7	63.2	63.2	63.7	63.0	63.2	62.8
21	61.2	61.8	62.6	62.7	64.9	62.0	61.7
22	60.6	60.3	60.5	61.0	61.4	61.8	65.9
23	59.6	59.0	60.3	59.6	60.1	62.3	60.7

< 34 | 35-40 | 40-45 | 45-50 | 50-55 | 55-60 | 60-65 | 65-70 | 70-75 | 75-80 | 80-85 | 85-90 | 90-95 | > 95

[dBA]

LDEN	LD	LE	LN
66.2	64.1	62.9	57.5

dBA	21/06 Lu	22/06 Ma	23/06 Mi	24/06 Ju	25/06 Vi	26/06 Sa	27/06 Do
00	58.5	58.4	57.5	61.4	59.8	59.6	61.6
01	56.2	54.0	54.8	59.0	56.4	60.2	59.2
02	51.5	52.4	64.5	58.7	54.6	58.4	60.7
03	52.3	51.6	68.6	56.7	52.2	58.0	56.4
04	50.2	53.5	65.1	57.3	54.6	54.3	57.2
05	53.0	71.8	57.8	58.8	59.1	54.3	54.1
06	59.0	68.1	59.2	57.9	59.7	57.0	56.5
07	67.3	64.3	64.7	64.0	64.3	63.7	60.0
08	63.6	63.6	63.8	63.2	64.2	61.9	60.1
09	65.2	64.5	64.1	63.1	64.8	62.6	60.1
10	65.6	65.0	64.5	62.9	65.6	62.6	62.1
11	64.4	65.1	65.4	64.0	69.3	62.7	62.2
12	64.8	64.8	64.3	64.1	65.4	64.2	62.7
13	65.0	64.6	64.8	63.8	64.6	65.0	64.2
14	64.0	64.5	64.2	64.3	65.2	62.8	63.4
15	63.9	63.9	63.0	63.3	64.6	62.4	62.4
16	64.2	65.4	63.9	64.0	64.8	62.8	62.3
17	64.6	63.7	63.8	63.6	64.1	62.4	61.9
18	63.7	63.4	63.4	63.3	76.1	62.3	61.8
19	63.2	63.8	64.9	64.1	68.4	63.8	63.5
20	62.3	63.6	62.3	63.6	63.2	64.6	62.8
21	61.2	61.6	61.8	62.2	63.4	62.6	62.6
22	60.7	60.8	62.2	61.5	63.7	62.7	61.5
23	59.1	61.0	61.8	61.5	64.0	61.8	59.6

< 34 | 35-40 | 40-45 | 45-50 | 50-55 | 55-60 | 60-65 | 65-70 | 70-75 | 75-80 | 80-85 | 85-90 | 90-95 | > 95

[dBA]

LDEN	LD	LE	LN
68.3	64.8	63.3	61.0

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 165/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

dBA	28/06 Lu	29/06 Ma	30/06 Mi	01/07 Ju	02/07 Vi	03/07 Sa	04/07 Do
00	58.6	57.6	58.4	58.8	57.9	63.6	61.7
01	56.1	55.8	55.3	56.7	54.7	59.4	59.9
02	53.8	56.2	51.6	56.6	51.5	60.6	59.8
03	51.0	50.7	49.5	54.9	51.9	58.5	57.7
04	53.5	53.5	53.0	55.3	52.7	53.2	55.0
05	52.0	59.4	59.9	59.7	58.4	54.1	56.2
06	59.8	59.3	62.7	60.3	60.4	59.1	56.4
07	68.3	64.8	64.6	63.5	53.5	63.8	61.0
08	63.8	64.0	63.5	63.4	55.4	61.8	59.3
09	64.4	64.0	63.9	64.2	54.1	62.3	60.4
10	65.5	64.0	63.9	63.8	58.9	62.7	62.1
11	65.3	65.2	66.0	64.8	63.7	63.7	62.5
12	64.2	64.7	65.1	65.5	65.5	63.8	62.9
13	64.5	65.9	64.8	64.4	65.0	64.0	63.2
14	63.7	64.5	63.8	64.9	64.9	62.8	63.3
15	62.8	63.4	64.4	64.1	65.5	62.7	62.6
16	63.6	63.9	63.6	65.1	64.3	61.7	61.9
17	62.8	63.0	63.1	63.4	63.4	61.9	62.5
18	62.9	63.8	64.0	63.7	63.3	62.4	63.0
19	63.8	63.6	64.0	63.7	64.7	63.2	63.1
20	62.9	63.3	64.1	63.2	63.4	63.0	62.8
21	61.8	63.7	61.7	61.7	62.7	62.3	62.5
22	62.3	62.1	62.1	61.3	62.4	62.3	62.3
23	60.4	60.1	60.7	63.3	60.8	62.1	60.6

< 34 | 35-40 | 40-45 | 45-50 | 50-55 | 55-60 | 60-65 | 65-70 | 70-75 | 75-80 | 80-85 | 85-90 | 90-95 | > 95

[dBA]

LDEN	LD	LE	LN
66.6	63.8	62.9	58.4

- **Calle Italia (05.07.2021-19.07.2021).**

dBA	05/07 Lu	06/07 Ma	07/07 Mi	08/07 Ju	09/07 Vi	10/07 Sa	11/07 Do
00	60.5	57.6	58.0	56.9	58.3	60.5	61.4
01	56.3	55.1	55.8	54.9	55.8	58.6	59.3
02	55.0	55.6	55.9	55.8	56.2	54.1	64.2
03	51.8	53.6	53.4	51.5	52.9	54.3	55.9
04	49.8	53.8	53.1	54.7	53.8	56.2	56.4
05	54.4	57.5	57.5	58.4	57.9	54.4	55.4
06	57.6	61.8	61.5	61.5	61.1	60.0	59.0
07	60.2	64.1	64.6	63.8	63.7	62.2	61.8
08	75.3	63.8	64.4	63.7	63.9	61.7	61.1
09	64.2	64.6	64.9	63.5	63.8	62.0	61.3
10	63.9	64.7	64.5	64.8	64.8	62.9	61.8
11	67.2	63.7	64.9	63.4	63.2	62.1	63.4
12	63.4	64.3	63.7	63.1	63.3	63.2	63.8
13	62.4	62.4	63.6	62.8	63.5	63.5	62.4
14	62.4	63.2	63.1	62.8	63.8	65.2	61.5
15	61.9	64.1	62.3	62.9	63.2	62.7	62.1
16	62.0	63.7	62.7	62.6	61.9	63.2	62.3
17	62.8	61.6	63.2	62.5	63.7	63.4	63.7
18	61.6	62.1	62.7	61.8	63.6	66.3	62.9
19	61.6	62.5	62.1	63.0	63.4	64.1	63.1
20	60.5	61.4	62.0	61.5	64.1	64.2	64.1
21	60.6	64.1	61.6	62.1	62.3	63.7	59.5
22	60.7	59.8	61.5	60.1	62.5	63.2	59.3
23	59.4	59.3	60.5	60.1	60.9	61.7	63.3

< 34 | 35-40 | 40-45 | 45-50 | 50-55 | 55-60 | 60-65 | 65-70 | 70-75 | 75-80 | 80-85 | 85-90 | 90-95 | > 95

[dBA]

LDEN	LD	LE	LN
66.5	64.1	62.3	58.3

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 166/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

dBA	12/07 Lu	13/07 Ma	14/07 Mi	15/07 Ju	16/07 Vi	17/07 Sa	18/07 Do
00	58.4	57.3	56.5	56.8	59.8	62.9	62.6
01	55.6	53.6	58.1	53.4	55.4	56.1	57.7
02	53.6	50.7	53.7	53.0	53.9	56.2	57.9
03	65.9	53.0	51.7	53.6	50.4	57.6	53.4
04	50.8	55.9	53.7	53.6	53.4	51.2	55.9
05	57.2	56.5	56.5	57.6	57.7	55.2	57.0
06	60.7	61.9	61.2	62.1	61.4	61.2	59.4
07	62.7	64.2	63.8	65.1	63.8	63.6	63.0
08	64.7	63.9	64.6	65.8	64.1	63.3	60.5
09	63.5	63.9	63.8	67.3	64.5	62.4	61.4
10	63.2	64.2	64.3	65.9	64.0	64.0	62.6
11	64.0	64.5	63.9	64.4	64.6	63.0	68.5
12	62.7	64.4	64.6	63.5	64.1	63.3	61.9
13	62.1	63.1	62.9	63.1	63.3	65.1	62.8
14	65.5	63.3	63.4	62.8	63.7	63.4	61.7
15	62.6	62.0	62.6	62.5	63.0	63.4	61.8
16	61.9	62.1	61.5	61.8	62.7	62.2	60.6
17	62.7	63.7	63.5	62.5	64.0	61.7	61.8
18	63.3	63.1	62.9	61.5	63.3	63.3	61.9
19	62.1	62.3	62.2	62.8	64.0	63.6	62.0
20	61.4	61.7	61.6	63.6	62.2	63.3	62.0
21	62.0	60.9	60.3	61.9	63.2	63.6	61.1
22	59.6	59.9	61.9	60.9	62.5	64.3	61.6
23	58.2	59.4	59.8	60.7	61.1	64.3	62.6

< 34 | 35-40 | 40-45 | 45-50 | 50-55 | 55-60 | 60-65 | 65-70 | 70-75 | 75-80 | 80-85 | 85-90 | 90-95 | > 95

[dBA]

LDEN	LD	LE	LN
66.5	63.6	62.2	58.6

- **Calle Alemania (28.07-02.08.2021).**

dBA	26/07 Lu	27/07 Ma	28/07 Mi	29/07 Ju	30/07 Vi	31/07 Sa	01/08 Do
00				48.2	51.2	49.5	53.1
01				44.9	43.0	48.9	50.5
02				41.1	39.6	56.9	41.4
03				39.5	40.7	51.4	44.6
04				53.5	53.3	44.8	43.1
05				53.0	51.6	47.0	45.7
06				48.1	55.3	46.5	47.7
07				54.7	54.2	53.0	49.4
08				68.3	64.0	59.7	50.1
09				67.9	68.0	58.5	51.8
10				66.5	67.7	59.3	53.5
11				67.1	67.4	63.5	56.3
12				64.2	71.2	66.2	55.7
13			65.3	67.2	72.7	64.0	56.6
14			66.1	67.3	66.6	57.4	55.8
15			66.7	70.0	71.6	54.1	54.7
16			65.8	67.7	71.2	55.3	55.9
17			58.5	65.1	68.6	55.6	55.1
18			57.8	65.5	72.1	56.6	56.2
19			55.8	55.0	56.8	55.8	55.7
20			55.3	54.3	56.0	55.4	55.8
21			53.9	52.8	54.1	56.0	54.7
22			52.3	53.0	52.5	52.5	50.7
23			58.2	48.8	50.7	53.0	49.8

< 34 | 35-40 | 40-45 | 45-50 | 50-55 | 55-60 | 60-65 | 65-70 | 70-75 | 75-80 | 80-85 | 85-90 | 90-95 | > 95

[dBA]

LDEN	LD	LE	LN
63.8	65.7	54.7	50.9

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 167/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

- **Av. de Tirajana 2 (03.082021-20.08.2021).**

dBA	02/08 Lu	03/08 Ma	04/08 Mi	05/08 Ju	06/08 Vi	07/08 Sa	08/08 Do
00	49.2	34.1	63.1	64.3	64.6	65.6	66.3
01	43.5	30.5	60.0	63.3	60.7	62.4	63.7
02	41.9	30.2	59.3	58.6	57.4	59.1	62.0
03	37.0	32.2	55.2	54.5	56.2	61.2	58.0
04	40.6	34.0	55.5	55.5	56.7	59.0	58.8
05	51.7	32.7	59.1	60.6	62.0	58.5	57.6
06	49.5	41.7	62.9	63.1	64.0	61.4	60.7
07	56.0	72.3	65.1	65.4	66.1	63.9	63.3
08	65.2	69.5	66.3	67.2	67.3	64.5	63.4
09	71.5	66.6	66.8	67.4	68.4	66.3	64.4
10	74.1	67.2	67.2	68.6	68.7	66.9	65.9
11	70.7	67.2	67.7	69.8	68.4	66.9	66.0
12	73.1	67.6	67.9	67.5	70.3	67.9	66.5
13	40.4	67.5	67.8	67.9	68.3	67.5	66.2
14	38.1	67.6	67.6	66.8	67.3	69.4	66.8
15	37.8	66.7	66.2	66.7	67.3	66.7	66.5
16	37.1	66.7	66.7	68.3	66.5	67.2	66.4
17	37.2	66.4	68.0	66.5	66.6	67.3	66.3
18	38.3	66.2	67.9	66.0	66.3	67.3	65.7
19	37.9	67.9	66.4	67.4	69.7	66.6	66.5
20	38.0	66.2	66.5	66.4	67.0	66.9	70.3
21	36.4	67.9	65.5	66.2	66.8	66.8	65.7
22	36.3	64.5	64.9	65.6	66.4	67.1	65.8
23	36.7	64.7	64.4	65.0	65.8	66.6	64.5

< 34 | 35-40 | 40-45 | 45-50 | 50-55 | 55-60 | 60-65 | 65-70 | 70-75 | 75-80 | 80-85 | 85-90 | 90-95 | > 95

[dBA]

LDEN	LD	LE	LN
69.6	67.4	66.2	60.9

dBA	09/08 Lu	10/08 Ma	11/08 Mi	12/08 Ju	13/08 Vi	14/08 Sa	15/08 Do
00	63.8	62.9	63.5	63.8	64.5	66.4	66.4
01	59.9	59.4	60.7	59.4	60.8	61.8	63.7
02	56.3	58.7	57.1	57.7	58.1	58.9	63.8
03	56.5	56.0	56.6	55.9	57.6	62.8	59.0
04	55.5	56.8	56.5	55.9	57.4	57.4	58.4
05	59.6	59.1	58.8	59.9	60.1	59.1	59.1
06	63.4	63.9	63.4	62.4	63.3	62.1	60.5
07	65.5	65.8	65.4	65.7	65.4	64.8	63.9
08	66.9	67.2	66.8	66.6	66.6	65.0	63.4
09	67.0	67.5	67.2	67.0	67.6	65.9	65.2
10	69.1	67.4	66.9	68.2	67.6	66.7	66.3
11	67.6	67.8	67.3	67.8	68.4	66.8	66.3
12	67.5	68.6	68.3	67.3	67.8	66.6	66.1
13	67.3	67.3	67.7	69.0	67.6	66.9	66.5
14	69.4	67.8	67.7	66.9	67.5	67.2	66.5
15	66.6	67.1	67.0	66.5	67.7	79.4	66.0
16	67.1	68.6	67.3	70.6	67.0	66.4	66.8
17	66.3	66.8	67.2	66.5	67.8	67.6	65.5
18	66.1	66.3	66.6	67.3	67.2	66.5	66.2
19	66.8	67.0	66.5	66.6	68.0	69.2	66.4
20	66.3	66.4	66.4	66.3	66.9	68.1	66.5
21	65.8	65.7	66.0	66.4	66.2	66.5	66.6
22	65.1	64.9	64.8	65.6	65.7	66.5	65.9
23	64.3	64.0	64.2	65.2	65.9	66.0	65.4

< 34 | 35-40 | 40-45 | 45-50 | 50-55 | 55-60 | 60-65 | 65-70 | 70-75 | 75-80 | 80-85 | 85-90 | 90-95 | > 95

[dBA]

LDEN	LD	LE	LN
70.2	67.8	66.5	61.9

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 168/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

dBA	16/08 Lu	17/08 Ma	18/08 Mi	19/08 Ju	20/08 Vi	21/08 Sa	22/08 Do
00	64.8	63.6	63.4	59.7			
01	61.5	62.8	59.3	57.5			
02	58.7	61.7	58.3	52.1			
03	56.5	55.3	59.8	49.1			
04	55.6	58.8	59.7	49.4			
05	58.8	62.8	59.8	54.1			
06	62.2	61.8	61.2	56.7			
07	64.2	64.2	64.0	59.8			
08	65.0	65.4	73.3	63.7			
09	65.7	66.4	73.8	63.1			
10	65.9	66.6	63.0	63.3			
11	67.0	66.8	64.2	64.8			
12	66.2	67.1	63.9	63.9			
13	65.8	66.3	62.3	63.6			
14	65.3	65.9	62.9	64.1			
15	65.4	65.3	61.3				
16	65.4	65.2	60.9				
17	65.0	65.8	60.8				
18	69.6	64.6	61.5				
19	65.0	64.2	61.9				
20	66.1	65.5	63.3				
21	66.3	64.8	61.4				
22	64.7	63.3	61.4				
23	64.2	63.3	59.6				

< 34 | 35-40 | 40-45 | 45-50 | 50-55 | 55-60 | 60-65 | 65-70 | 70-75 | 75-80 | 80-85 | 85-90 | 90-95 | > 95

[dBA]

LDEN	LD	LE	LN
68.5	66.0	64.3	60.5

4.1. EVALUACIÓN NIVELES DE RUIDO.

En la AV. de Gáldar, se registran valores superiores a los 60 DB practicante a diario, por la mañana y por la tarde, de lunes a viernes. Los sábados y los domingos se observa en ocasiones una reducción de estos niveles. Esto es porque la AV. de Gáldar es una zona altamente comercial, donde acuden muchos trabajadores y empleados que trabajan en negocios ubicados ahí aparte de los clientes. Además de la existencia de cafeterías, locales de restauración y área residencial. Se trata de una avenida semipeatonalizada, pero por la cual siguen circulando vehículos, por lo tanto el ruido producido por el tráfico no es tan elevado como en otras zonas, ya que existen algunas restricciones de tráfico, pero sigue siendo considerablemente alto. Por las noches, se puede ver que el nivel sonoro se reduce, evidenciando que la zona es básicamente comercial, por lo que si los comercios cierran no hay coches. Sin embargo en los días laborales se supera el límite establecido para una zona que también es residencial, con lo cual no debería superar los 55 DB LN.

En cuanto a la Av. de Tirajana, se observa que el mismo día 8 de junio de 2021 en que se cambia el sonómetro, ya hay un incremento considerable de los DB, tanto por la mañana, como por la tarde y por la noche. Esto es porque la Av. de Tirajana es una de las arterias locales principales del municipio de San Bartolomé de Tirajana, y por lo tanto posee una alta intensidad de tráfico diario, tanto turismos, como guaguas GLOBAL. También es una avenida comercial, de restauración y hotelera, pero además se trata de una avenida con una sección ancha, con dos carriles por sentido de circulación separados por una mediana, por lo que incita a velocidades de circulación más elevadas que en la Av. de Gáldar. Además, en la zona norte donde se puso el sonómetro en la Av. de Tirajana, en la Viuda de Franco se observa como los valores se disparan, llegando incluso a los 80 DB en algunos momentos debido a la gran intensidad de tráfico que atraviesa esa zona y las velocidades de circulación. Estas medidas superan con creces los objetivos fijados por el **Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas,** no olvidemos que la Viuda de Franco es una zona residencial por la que no se debería superar los 65 DB por la mañana o tarde. Incluso acogiéndonos a un uso terciario, hay ocasiones que se supera el objetivo límite de 70 DB de día y de tarde.

Por otro lado, se observa la Calle Alemania una reducción del ruido. Esto es debido a que es una zona únicamente hotelera y turística. Por las noches se cumple el objetivo de el valor límite de los 55 DB. Ya

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 169/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

que no existen comercios. Se trata de una zona de descanso turístico y no se considera una de las vías colectoras del municipio.

Sin embargo, la Av. Italia, se observan valores elevados también por la noche. Esto es debido a que es una de las avenidas que se usan como entrada a Playa del Inglés, y con ello conectar con otras vías. Por esta avenida se conectan el C.C.Tropical, donde se encuentra una de las paradas preferentes de GLOBAL, pasando por el C.C.Plaza, el Parque Europeo de Playa del Inglés y C.C.Metro.

En resumen **La Avenida de Gáldar** presenta niveles algo altos de ruido, con un volumen de ruido medio de 63.8dB, considerado como **intrusivo**, aunque los valores mínimos y máximos están bastante alejados, llegando de 37,1dB hasta los 82,2dB.

La Avenida de Tirajana, este punto de estudio presenta valores que llegan a determinarse como un volumen de ruido **muy molesto**, llegando a alcanzar los 86,3dB en determinados momentos, pero un valor Lden = 67dB, intrusivo.

En la Av. Italia, al igual que ocurre en las dos anteriores, los volúmenes máximos y mínimos de sonido son bastante dispares, siendo 34,5dB el de menor valor y 86,9dB el mayor, lo cual clasifica a la vía como generadora de ruido **muy molesto.**

Se afora en otro punto de la **Avenida Tirajana**, obteniendo unos valores de volumen de ruido mayores que en el punto anterior, con un Lden de 70,2dB, pasando de un volumen medio **intrusivo a molesto.**

Este monitoreo del nivel de ruido que soportan estas calles, junto con otras medidas propuestas en base al análisis y diagnóstico de la zona, nos aporta una serie de resultados que respaldan la propuesta de la creación de una ZBE en la zona así como las actuaciones derivadas de ésta: tales como peatonalizaciones de determinadas calles, colocación de elementos de seguridad vial para reducir la velocidad de las vías, creación de áreas escolares seguras,…, ya que llevando a cabo estas medidas en un futuro próximo estos valores de ruido disminuirían significativamente y con ello los efectos derivados del ruido ambiental. En resumen, la calidad de vida de la población de la zona se vería mejorada.

NIVELES SONOROS LDEN (24h)			
VÍA	**NIVEL SONORO MÍNIMO (db)**	**NIVEL SONORO MÁXIMO (db)**	**EFECTO**
Avenida de Gáldar	37,1	82,2	Molesto
Avenida de Tirajana	32,1	86,3	Muy molesto
Avenida Italia	34,5	86,9	Muy molesto
Avenida de Tirajana	41,7	86,0	Muy molesto
Calle Alemania	39,7	72,7	Muy molesto

Tabla 74. Niveles sonoros LDEN (24h) Sonómetro CESVA.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 170/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Mapa 32. Niveles de ruido global.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 171/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

4.2. PROPUESTAS

PROPUESTAS NIVELES SONOROS			
ZONA: TÉRMINO MUNICIPAL DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA			
PROPUESTAS	**TIPO**	**ACTUACIÓN**	**PLAZO**
PS9.9	Reducción del ruido desde la fuente	Silenciadores. Sustitución de vehículos de combustión interna por vehículos eléctricos. Reducción de los límites de velocidad en las autopistas próximas a entornos residenciales. Reducción de los límites de velocidad en las carreteras urbanas. Prohibición del uso del claxon. Incentivos a las empresas por el uso de camiones con bajas emisiones y/o eléctricos. Normativa más restrictiva.	**MEDIO 2023/2024**
PS9.10	Planificación y Regulación Urbana	Limitación del tráfico rodado. Peatonalización de calles de áreas residenciales densas. Carriles bici. Ampliación de zonas verdes. Reductores de velocidad.	**MEDIO 2023/2024**
PS9.11	Velocidades en vías urbanas	Calles de Plataforma Única: máximo 10 km/h. Calles dentro de barrios: máximo 20 km/h. Calles que conecten barrios: máximo 30 km/h. Vías que unan núcleos poblacionales: máximo 40 km/h.	**MEDIO 2023/2024**
PS9.12	Plan	Elaborar un Plan de Ahorro Energético.	**LARGO 2024/2030**
PS9.13	Mapa de ruido	Desarrollar un Mapa de Ruido Ambiental	**MEDIO 2023/2024**
PS9.14	Estaciones de medición	Ubicación de estaciones de medición de la calidad del aire y niveles sonoros en las principales vías urbanas de la ciudad.	**LARGO 2024/2030**

Tabla 74. Propuestas niveles de ruido.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 172/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PS10. PLAN SECTORIAL DE ACCESIBILIDAD A CENTROS ATRACTORES DE VIAJE.

Firmado por:	M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa	Fecha: 16-02-2022 12:57:34

Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54

Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

1. INTRODUCCIÓN.

La accesibilidad universal es "la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible. Presupone la estrategia de diseño para todos y se entiende sin perjuicio de los ajustes razonables que deban adoptarse." (Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, artículo 2, apartado c).

Aunque las ciudades son para todas las personas que las habitan, aún nos encontramos en el municipio de **San Bartolomé de Tirajana** con parques, instalaciones y transportes que resultan inaccesibles para las personas con discapacidad. Desde esta perspectiva, estas personas con diversidad funcional (ceguera, sordera, movilidad reducida, etc.) carecen de la plenitud de la ciudadanía porque les están vedados determinados espacios públicos.

De esta forma, el Plan Sectorial de Accesibilidad a Centros Atractores de Viaje nace de la necesidad de hacer las ciudades accesibles para todos, con el objetivo de que todas las personas puedan hacer uso del espacio de forma libre y autónoma. Este Plan evaluará el nivel de barreras que existen en un espacio determinado y definirá las actuaciones necesarias para adaptarlo. Tratará de que existan itinerarios accesibles, de acuerdo a la normativa vigente, que permita a la población local y al turista desplazarse sin limitaciones y con seguridad por todos los espacios y edificios públicos.

2. MARCO LEGISLATIVO Y REGLAMENTARIO INTERNACIONAL, ESTATAL Y AUTONÓMICO.

La normativa que regula las condiciones de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad que han de cumplir entornos, productos y servicios, ha sido objeto de un intenso desarrollo en nuestro país a lo largo de las últimas dos décadas. En este tiempo se han aprobado Leyes, Reales Decretos y Decretos, Órdenes Ministeriales, Resoluciones y Ordenanzas Municipales que, bien directamente, bien de manera indirecta, han incidido positivamente en las condiciones de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad, tanto globalmente, como de forma específica, para sectores concretos.

2.1. CONTEXTO INTERNACIONAL.

Al analizar el marco normativo internacional en materia de accesibilidad, es imprescindible hacer referencia a la **Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo de 13 de diciembre de 2006 de las Naciones Unidas (ONU), ratificado por España el 30 de marzo de 2007, y en vigor a partir del 3 de mayo de 2008.** Esta Convención, que tiene su origen en la propia Declaración Universal de Derechos Humanos, persigue proteger tales derechos en relación con determinados colectivos. T**al y como se reconoce en la misma, unos 650 millones de personas con discapacidad –lo que hace un porcentaje aproximado del 10% de la población mundial—carecen de las mismas oportunidades que tiene la población en general, de tal manera que se enfrentan a obstáculos funcionales y sociales que van desde la educación al empleo, de la información a la comunicación, del acceso a los servicios públicos a la movilidad y, por último, de la integración a la propia aceptación por parte de la sociedad.**

Se trata del primer instrumento amplio de derechos humanos del siglo XXI y la primera convención de derechos humanos que se abre a la firma de las organizaciones regionales de integración. Señala un "cambio paradigmático" de las actitudes y enfoques respecto de las personas con discapacidad. La Convención se concibió como un instrumento de derechos humanos con una dimensión explícita de desarrollo social en la que se adopta una amplia clasificación de las personas con discapacidad y se reafirma que todas las personas con todos los tipos de discapacidad deben poder gozar de todos los derechos humanos y libertades fundamentales. Se aclara y precisa cómo se aplican a las personas con discapacidad todas las categorías de derechos y se indican las esferas en las que es necesario introducir adaptaciones para que las personas con discapacidad puedan ejercer en forma efectiva sus derechos y las esferas en las que se han vulnerado esos derechos y en las que debe reforzarse la protección de los derechos.

2.2. CONSTITUCIÓN ESPAÑOLA.

Ya desde 1978, la norma suprema del ordenamiento jurídico español estableció, en su artículo 9.2, que corresponde a los poderes públicos promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas; remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social. Además, el Artículo 14 señala que "los españoles son iguales ante la Ley, sin que pueda

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 174/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquier otra condición o circunstancia personal o social", entendiendo en esta afirmación un concepto integrador de las personas con discapacidad. Asimismo, el artículo 49 afirma que los poderes públicos realizarán una política de previsión, tratamiento, rehabilitación e integración de los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos, a los que prestarán la atención especializada que requieran y los ampararán especialmente para el disfrute de los derechos que este Título otorga a todos los ciudadanos.

Esta perspectiva que nace desde la Constitución responde a una concepción moderna sobre la atención a la discapacidad que ha permitido avanzar en el terreno de la igualdad de oportunidades a lo largo de estos más de 25 años, si bien es cierto que estos artículos han sido bien respaldados por el cambio de perspectiva que se ha producido en estas últimas décadas en cuanto a las diferentes capacidades existentes y en los modos de vivir y de tratar científica, política y socialmente el fenómeno de las discapacidades.

Así pues, la Constitución vigente se presenta como una herramienta integradora de las personas con discapacidad, no poniendo freno al avance de las políticas de igualdad respecto al desarrollo de políticas relacionadas con la autonomía e independencia de las personas discapacitadas.

2.3. REAL DECRETO 173/2010, DE 19 DE FEBRERO.

A través del Real Decreto 173/2010, de 19 de febrero, por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación, aprobado por el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, en materia de Accesibilidad y No Discriminación de las Personas con Discapacidad, se han incorporado al CTE las condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad, concretamente en el Documento Básico de Seguridad de Utilización y Accesibilidad (DB-SUA), donde se establece que, con el objetivo de facilitar el acceso y la utilización no discriminatoria, independiente y segura de los edificios a las personas con discapacidad, se cumplirán las condiciones funcionales y de dotación de elementos accesibles tanto en el interior del edificio como en el exterior del mismo, obligando a que la parcela disponga de al menos de un itinerario accesible que comunique una entrada principal al edificio con la vía pública y con las zonas comunes exteriores, tales como aparcamientos exteriores propios del edificio, jardines, piscinas, zonas deportivas, etc.

Este documento regula las dimensiones y características de los elementos que afectan a las personas con discapacidad: como la resbalacidad de los suelos, clasificados por clase según sean más o menos resbaladizos, las discontinuidades que pueda haber en el pavimento y cómo tratarlas, la protección de los desniveles y las características de las barreras de protección, el diseño y las características de las escaleras y rampas… Además de la seguridad frente el riesgo de impacto, de atrapamiento, de aprisionamiento en recintos, de una iluminación inadecuada…

En definitiva, un conjunto de actuaciones que tienen por objetivo hacer las edificaciones más accesibles con el fin lograr una no discriminación y una mayor integración social de las personas que sufran cualquier tipo de discapacidad.

2.4. ORDEN VIV/561/2010 DE 1 DE FEBRERO.

La Orden VIV/561/2010 desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados. Según la citada orden, los espacios públicos cumplirán las condiciones básicas en materia de accesibilidad, fomentando la aplicación avanzada de las TIC en los espacios públicos urbanizados, al servicio de todas las personas, incluso para aquéllas con discapacidad permanente o temporal.

Siguiendo el principio de "accesibilidad para todos", las condiciones de accesibilidad han tenido en cuenta un amplio conjunto de usuarios. Al igual que ya se apuntó en relación con la modificación operada sobre el CTE, el Documento Técnico considera una amplia tipología de usuarios, que incluye desde aquéllos que deben usar sillas de ruedas, a las personas con discapacidad visual, las personas mayores, las madres con carritos de bebés, aquéllos que tienen movilidad reducida o discapacidades auditivas, cognitivas, etc. Para todos ellos se incluyen medidas, entre las cuales podrían citarse las siguientes:

Medidas específicas para personas con discapacidad auditiva, tales como sistemas de bucle de inducción en áreas de estancia destinadas a la realización de actividades que requieran presencia de espectadores.

Contrastes cromáticos y de texturas de diversos elementos para permitir que las personas con algún tipo de discapacidad visual los perciban sin dificultad.

Pavimentos táctiles tanto en la señalización del encaminamiento o guías del itinerario peatonal accesible, en los elementos de cambio de nivel como arranques de escaleras o desniveles, así como en la señalización de proximidad a puntos de peligro.

Mayor énfasis en una señalización accesible y comprensible.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 175/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

No cabe duda de que la accesibilidad es un aspecto del diseño urbano que afecta a todos los ciudadanos. De ahí que la Orden Ministerial haya tenido en cuenta la garantía del uso y disfrute de los espacios públicos urbanizados desde una visión abierta, que asume la diversidad humana y la pluralidad dentro de la discapacidad, tal y como explica la Exposición de Motivos del Real Decreto 505/2007, del que trae causa.

2.5. REAL DECRETO LEGISLATIVO 1/2013, DE 29 DE NOVIEMBRE.

En línea con el resto de las normas internacionales y estatales, el RDL 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de Derechos de las Personas con Discapacidad y de su Inclusión Social, promueve diversos principios entre los que destacan la promoción de la vida independiente, la autonomía personal, la accesibilidad universal, el acceso al empleo, la inclusión en la comunidad y la erradicación de toda forma de discriminación.

Para ello, los poderes públicos adoptarán las medidas pertinentes para asegurar la accesibilidad universal (Art. 22) y el Gobierno deberá regular las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación que garanticen la igualdad de oportunidades y de trato, así como el ejercicio real y efectivo de derechos por parte de las personas con discapacidad en igualdad de condiciones respecto del resto de ciudadanos y ciudadanas (Art 23). Asimismo, la citada ley obliga al Gobierno a realizar estudios integrales sobre la accesibilidad a los espacios públicos urbanizados y edificaciones, en el plazo de 2 años desde la entrada en vigor de la citada ley.

En el ámbito de la edificación, el Art. 26 establece que las Normas Técnicas sobre Edificación incluirán las condiciones mínimas que deberán reunir los edificios para permitir la accesibilidad de las personas con discapacidad, denegándose los visados oficiales a aquellos proyectos que no las cumplan.

Por último, la ley define medidas de acción positiva que son propuestas específicas para evitar o compensar las desventajas derivadas de la discapacidad y destinadas a acelerar o lograr la igualdad de hecho de las personas con discapacidad y su participación plena en los ámbitos de la vida política, económica, social, educativa, laboral y cultural, atendiendo a los diferentes tipos y grados de discapacidad. Algunos ejemplos de medidas de acción positiva son la reserva de un 4% de VPO que reúna las condiciones de accesibilidad, la financiación de las adaptaciones en los inmuebles que dependan de la Administración o el fomento de la adaptación de los inmuebles privados mediante ayudas, exenciones y subvenciones. No obstante, la más importante, desde el punto de vista de la accesibilidad urbana es la obligación de los **ayuntamientos** de prever **planes municipales de actuación, al objeto de adaptar las vías públicas, parques y jardines, a las normas aprobadas con carácter general, viniendo obligados a destinar un porcentaje de su presupuesto a dichos fines.**

2.6. NORMATIVA CANARIA.

Todas las Administraciones Públicas, desde su respectivo marco de actuación, han emprendido durante las dos últimas décadas un proceso de mejora de las condiciones de accesibilidad para las personas con discapacidad en el entorno urbano, en la vivienda y en los medios de transporte, pues la accesibilidad al medio físico en todas sus dimensiones, y a la comunicación, son elementos esenciales para que todos los ciudadanos gocen de los derechos que la Constitución española define como básicos. La Comunidad Canaria cuenta con la siguiente normativa autonómica en esta materia:

Ley 8/1995, de 6 de abril, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación.

Decreto 227/1997, de 18 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación.

Decreto 148/2001, de 9 de julio, por el que se modifica el Decreto 227/1997, de 18 de septiembre, que aprueba el reglamento de la Ley 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación.

La Ley 8/1995 y el Decreto 227/1997 establecen que la planificación, trazado y realización de la red viaria peatonal y en particular de los itinerarios públicos se harán de forma que estos resulten accesibles para las personas con movilidad reducida. Para ello, los desniveles de sus perfiles, longitudinal y transversal, así como los elementos comunes de urbanización y el mobiliario urbano que se instale, se ajustarán a las condiciones de adaptabilidad que se especifican en el Reglamento 227/1997, consideraciones aplicables a la planificación y ejecución de parques y jardines y cualquier otro espacio urbano de uso público o privado de pública concurrencia.

A estos efectos, los instrumentos de planeamiento, así como los proyectos de urbanización y de obras ordinarios garantizarán la accesibilidad y la utilización con carácter general de los espacios libres de edificación determinando asimismo las prioridades que se estimen necesarias o convenientes, y no serán aprobados si no se adaptan a las determinaciones y a los criterios establecidos en este Reglamento.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 176/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Los Planes de Actuación en los que se actuará por itinerarios completos, observarán el siguiente orden de prioridad: en primer lugar, se adaptarán los espacios libres de edificación; seguidamente los elementos de la urbanización de dichos espacios y finalmente el mobiliario urbano cuya vida útil sea aún considerable.

2.7. PLAN INTEGRAL DE ACCESIBILIDAD MUNICIPAL (PIAM).

Hoy en día no se ha redactado ninguna normativa, plan u ordenanza municipal propia del **municipio de San Bartolomé de Tirajana** en materia de accesibilidad o diseño universal. Por ello, se propone la redacción de un Plan Integral de Accesibilidad Municipal, cuyo objetivo es incorporar la Accesibilidad Universal de forma normalizada en todos los entornos, equipamientos y servicios municipales, lo que requiere la participación de las distintas áreas y un cierto nivel de formación y coordinación de sus técnicos. El Plan evaluará el nivel de barreras que existen y definirá actuaciones para eliminarlas y conseguir un entorno urbano adaptado.

Se debe partir de la premisa de que un Plan de Accesibilidad municipal se elabora bajo los siguientes principios:

-Accesibilidad Universal.

-Igualdad de Oportunidades, incorporando además la perspectiva de género.

-Promoción de Derechos y Libertades fundamentales.

-Vida Autónoma de las personas con diversidad funcional.

-Transversalidad.

-Participación y Diálogo.

-Sostenibilidad.

En base a estos principios, el PIAM propondrá una serie de actuaciones en aras a garantizar la “Cadena de Accesibilidad” por lo que cada actuación deberá asegurar el cumplimiento de los siguientes aspectos:

3. GUÍA PARA LA REDACCIÓN DE UN PLAN DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL.

La **Guía de Redacción de un Plan de Accesibilidad Universal** está en cumplimiento de las prescripciones contenidas en la Ley Canaria 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación, así como en su Reglamento de Desarrollo, aprobado por Decreto 227/1997, de 18 de septiembre.

Es objeto del citado Decreto el desarrollo reglamentario de la Ley Territorial 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación, así como la definición y establecimiento de los parámetros y dimensiones mínimas que han de respetarse en todas las actuaciones que se lleven a cabo en materia de urbanismo, edificación, transportes y sistemas de comunicación.

El presente Reglamento establece las disposiciones necesarias para:

-Garantizar el acceso al entorno urbano, a las edificaciones, a los alojamientos turísticos, a los transportes y a los sistemas de comunicación de las personas que, por cualquier razón, de forma transitoria o permanente, tengan limitadas sus posibilidades de movimiento y comunicación.

-Evitar y suprimir las barreras de todo tipo que impidan o dificulten el normal desenvolvimiento de las personas.

-Fomentar la investigación, diseño, producción y financiación de las ayudas técnicas que faciliten tal desenvolvimiento.

-Controlar y hacer cumplir cuanto en este Reglamento se dispone.

Sigue la siguiente estructura:

-Barreras Arquitectónicas en la Edificación.

-Accesibilidad en los Transportes.

-Barreras en la Comunicación.

-Ejecución, Fomento y Control.

-Régimen Sancionador.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 177/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Los espacios, instalaciones, edificaciones o servicios se califican, atendiendo a sus niveles de accesibilidad en adaptados, practicables y convertibles:

ESPACIOS SEGÚN NIVEL DE ACCESIBILIDAD
ADAPTADO
Un espacio, instalación o servicio se considera adaptado si se ajusta a los requerimientos funcionales y dimensionales contenidos en este Reglamento, garantizando su utilización autónoma y con comodidad a las personas con limitación, movilidad o comunicación reducidas.
PRACTICABLE
Un espacio, instalación o servicio se considera practicable cuando, sin ajustarse a todos los requerimientos de este Reglamento que lo califiquen como adaptado, no impide su utilización de forma autónoma a las personas con limitación o movilidad o comunicación reducidas.
CONVERTIBLE
Un espacio, instalación o servicio se considera convertible cuando, mediante modificaciones de escasa entidad y bajo coste, que no afecten a su configuración esencial, puede transformarse en adaptado o, como mínimo, en practicable.

Tabla 75. Espacios según nivel de accesibilidad.

2. ANÁLISIS.

Existen numerosas áreas estanciales y espacios abiertos en el municipio. Sin embargo, no existen suficientes itinerarios peatonales, y las principales avenidas con gran tránsito peatonal disponen de escasas dotaciones peatonales y estanciales.

Las diferentes áreas del consistorio municipal trabajan para convertir San Bartolomé de Tirajana en un municipio accesible, ya que puede ser un importante factor de atracción turística.

3.EVALUACIÓN.

Fuera de los núcleos principales de actividad y residencia, el resto de barrios y territorio del municipio está destinado a la zona residencial más dispersa, con una mayor problemática de accesibilidad por sus elevadas pendientes y carácter rural del entorno.

Las vías peatonales se caracterizan por poseer, en muchos casos, pavimento inadecuado, plataformas estrechas, bordillos altos y sin rebajes para el paso de peatones y presencia de obstáculos que impiden una correcta circulación.

La ordenación y normalización del mobiliario urbano instalado en la red viaria peatonal, de carácter intrusivo y a veces caótico, y que agrava la movilidad en las principales calles comerciales de San Bartolomé de Tirajana, sobre todo para los usuarios PMR.

El principal problema de accesibilidad se encuentra en la escasa señalética adaptada para las distintas discapacidades y en la ausencia de aceras para un correcto tránsito peatonal por las vías.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 178/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

4. PROPUESTAS.

PROPUESTAS GENERALES			
ZONA: TÉRMINO MUNICIPAL DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA			
PROPUESTAS	**TIPO**	**ACTUACIÓN**	**PLAZO**
PS10.1	Organización Municipal de los servicios administrativos	Incorporar en la agenda política la necesidad de poner en marcha políticas integrales de accesibilidad de forma innovadora y promoviendo una gestión transversal, con objeto de garantizar el derecho a la igualdad de oportunidades de todos los ciudadanos y la posibilidad de elección ante las diferentes ofertas urbanas.	**CORTO 2022 / 2023**
PS10.2	Planificación y Regulación Urbana	Desarrollar el planeamiento desde una perspectiva de la Accesibilidad Universal, así como su posterior gestión y mantenimiento	**MEDIO 2023/2024**
PS10.3	Planificación y Regulación Urbana	Incorporar la perspectiva de la Accesibilidad Universal como parte de la sostenibilidad en las políticas medioambientales, en todas las infraestructuras de transporte público, en las políticas de integración social…	**CORTO 2022 / 2023**
PS10.4	Participación ciudadana	Garantizar la participación de todos los ciudadanos en igualdad de condiciones en el diseño y aplicación de las políticas generales. Adquirir conocimientos básicos sobre Accesibilidad Universal para su aplicación en los planes y procesos participativos	**CORTO 2022 / 2023**
PS10.5	Mantenimiento	Garantizar el mantenimiento del estado de accesibilidad, así como las tareas de control necesarias para dicho mantenimiento respecto a la accesibilidad en el municipio	**MEDIO 2023/2024**
PS10.6	Formación	Elaboración y coordinación de normativas y entre departamentos y formación de técnicos, diseñadores y funcionarios en materia de accesibilidad.	**CORTO 2022 / 2023**
PS10.7	Regulación Urbana	Eliminar la posibilidad de circular y aparcar vehículos en los espacios peatonales para permitir la movilidad de ciudadanos con discapacidad.	**CORTO 2022 / 2023**
PS10.8	Plan de Accesibilidad	Elaboración de un Plan de Accesibilidad municipal que garantice actuaciones de mejora y ejecución de obras de accesibilidad universal tanto en espacios públicos abiertos como cerraros, haciendo hincapié en aquellos espacios de alta frecuencia de uso.	**CORTO 2022 / 2023**

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 179/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PS10.9	Aparcamientos PMR	Ajustar el número de aparcamientos PMR a las exigencias de la normativa de accesibilidad (1 cada 40 plazas) tanto en bolsas de integración como en viario público.	**CORTO** **2022 / 2023**

Tabla 76. Propuestas generales accesibilidad.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 180/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PS11. PLAN SECTORIAL DE SEGURIDAD VIAL.

Firmado por:	M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa	Fecha: 16-02-2022 12:57:34

Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54

Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

1. INTRODUCCIÓN.

El Plan Sectorial de Seguridad Vial tiene por objetivo reducir el número de muertos y heridos graves y de mejorar el conjunto de elementos viales del municipio de San Bartolomé de Tirajana que doten, tanto a conductores como peatones de una seguridad total a la hora de circular por las vías del municipio.

Para ello en este plan sectorial se va a analizar los principales problemas de seguridad vial que se han detectado en el municipio, a través de la información aportada por la Policía Local, los técnicos municipales, los vecinos del municipio y los trabajos de campo realizados.

En este plan sectorial se ha de tener en cuenta la reciente modificación del **Reglamento de Circulación por el Real Decreto 970/2020** en el que se modifican los límites de velocidad en las vías urbanas e interurbanas. Este nuevo reglamento nace con la finalidad de convertir la movilidad actual hacia una movilidad más segura y más respetuosa con los otros modos de transporte (andar, ir en bici, transporte público) dejando de centrar toda su atención, única y exclusivamente, en el vehículo privado.

Es por esto que, este plan sectorial ha de estar en constante movimiento debido al momento de transformación en el que se encuentran las ciudades y municipios. Lo que significa que, en un corto periodo de tiempo, las modificaciones y cambios en las leyes y normativas relacionadas con el transporte y la movilidad serán continuas y totalmente diferentes a las que existen en la actualidad.

Conseguir que los vehículos reduzcan sus velocidades en los núcleos urbanos es esencial para disminuir el número de atropellos y muertos. Aunque, conseguir esto es complicado ya que los estudios demuestran que sin la aplicación de medidas para mejorar la seguridad vial que impidan que estos límites de velocidades sean superados los conductores tienden a no cumplir con los límites establecidos.

Por ello y debido a que en el apartado de “Propuestas y Planes de Actuación” se propone la proyección de elementos reductores de velocidad en las vías del municipio de San Bartolomé de Tirajana. A continuación, se van a nombrar los sistemas o medidas de calmado del tráfico vial que se pueden implementar y las cuales vienen determinadas en la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado (Orden FOM/6053/2008) y en la Guía para Calmar el Tráfico “Pasos para una nueva cultura de la movilidad urbana”.

MEDIDAS PARA EVITAR LOS EXCESOS DE VELOCIDAD EN LOS NÚCLEOS URBANOS	
Pórticos de Entrada en Zona Urbana	
Ventajas	**Desventajas**
-Indica claramente el cambio de límite de velocidad. -La reducción de velocidad dependerá del diseño y será más eficiente en combinación con otras medidas reductoras. -Fácil instalación. -Solución económica.	-No evita físicamente el incumplimiento de límites de velocidad. -La efectividad del impacto visual se reduce si se trata de un itinerario habitual de los conductores. -Requiere espacio en ambos lados de la calzada
Estrechamiento de Carriles	
Ventajas	**Desventajas**
-Diversidad de tipos de estrechamientos de la calzada mediante un elemento físico central, la reducción de los laterales o ampliación de las aceras en ambos lados y el estrechamiento de uno de los lados. -Se puede reducir hasta en 19 km/h la velocidad de los vehículos con un ancho de 2,5 metros por cada carril.	-Si se realiza el estrechamiento a un sólo carril con 2 sentidos y uno de ellos tiene baja intensidad, la reducción de velocidad no será significativa. Si se ofrece prioridad a un sentido, la reducción de velocidad tiende a producirse sólo en el contrario. -No se recomiendan estrechamientos de un solo carril en vías principales con más de 600 vehículos en hora punta.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 182/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Desviación del Eje de la Trayectoria	
Ventajas	**Desventajas**
-Se utiliza esta medida en rectas demasiado largas, donde se alcanzan velocidades considerables. Con la desviación del eje de la trayectoria se consigue una disminución importante de velocidad por la obligatoriedad del conductor de realizar una maniobra de desvío. -Se puede implantar mediante la desviación de la trayectoria mediante una isleta separadora o modificación del diseño urbano, con plataforma sobreelevada, con elementos a los costados, con elementos a los costados y lomo y con un doble zig-zag. -Es bastante efectiva.	-Pueden dar lugar a críticas por cambiar el aspecto tradicional de las calles. -Si no se trata de un desvío sobreelevado, no es eficiente para la reducción de velocidad de ciclomotores y motocicletas. -Si la anchura viene determinada por el paso de vehículos pesados, la reducción de velocidad es menor. -Dependiendo del diseño, reduce el número de plazas de aparcamiento en la calzada. El diseño en zig-zag puede ser percibido como pista de carreras, para evitarlo habrá que diseñar formas rectangulares y no redondeadas.

Diferencia en el Pavimento - Calles Plataforma Única	
Ventajas	**Desventajas**
-Puede dar lugar a una reducción significativa en la velocidad dependiendo del tipo y condición de la vía. -Es una medida muy efectiva y muy aceptada al identificarse con zona peatonal.	-Necesidad de mantenimiento periódico. -Aumento de la contaminación acústica en caso de que se utilice pavimento tipo adoquinado u otro de textura muy rugosa.

Bandas Sonoras	
Ventajas	**Desventajas**
-Pueden estar formados por resaltes transversales, pavimentación rugosa o resaltes discontinuos. -Su eficacia radica en su capacidad de advertencia y alerta que presentan, y pueden darse descensos de velocidad del orden del 10 %. -Variedad de materiales de construcción -Compatibles con el paso de bicicletas dejando canales (0,3 m - 1 metro).	-En caso de que haya alguna forma de atravesar la sección en la que están instaladas sin pisarlas, posibilidad de encontrarnos a conductores dispuestos a invadir el carril contrario o el arcén para lograrlo, constituyendo un peligro para la circulación. -La reducción de velocidad puede disminuir con el paso del tiempo. Algunos perfiles de franjas se sobrepasan de una manera más cómoda a mayor velocidad. -Fuera de ciertos límites razonables podrían producir daños a vehículos.

Pasos de Peatones Elevados	
Ventajas	**Desventajas**
-Solución moderadamente económica -Buenos resultados en reducciones de la velocidad de tránsito y seguridad de peatones. -Dispositivo muy conocido y ampliamente implantado. -Pueden situarse en calzadas de doble o sentido único de circulación. -Opinión generalizada de que favorecen la seguridad de los ciclistas a pesar de las incomodidades.	-Puede provocar vibraciones al entorno y aumentar la contaminación acústica -Si no se disponen a la distancia adecuada entre ellos, aceleraciones y frenadas. -Pueden suponer ligeras dificultades para los ciclistas. -Precisa de buena iluminación y señalización para visibilidad nocturna y requiere mantenimiento.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 183/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Lomos	
Ventajas	**Desventajas**
-Método muy común y efectivo para reducir la velocidad de los vehículos. Su propósito principal es la moderación de la velocidad del tráfico. -Buenos resultados en reducciones de la velocidad de tránsito. Variedad de materiales de construcción. -Pueden situarse en calzadas de doble o sentido único de circulación. -Pueden situarse en calzadas de doble o sentido único de circulación.	-Si no se disponen adecuadamente la ciculación tiende a ser más irregular con aceleraciones y frenadas. Pueden aumentar la contaminación acústica lo que supone una gran molestia. -Pueden suponer dificultades para los ciclistas, por lo que se pueden crear canales o. Rebajes ligeros de las rampas en los extremos de las calzadas. -Conflictivos por la noche, por lo que precisan de buena iluminación y señalización. Puede dificultar la limpieza y el desagüe viario -Es indispensable su correcta preseñalización para que el conductor reduzca su velocidad a la necesaria para afrontar este tipo de dispositivos.

Almohadas	
Ventajas	**Desventajas**
-La almohada es una elevación implantada parcialmente en la calzada. -Es una medida física de reducción de velocidad que penaliza a los turismos frente a otros vehículos. -Permite el paso sin incomodidades a ciclistas, autobuses, ambulancias y camiones. -Variedad de perfiles y materiales de construcción.	-Posible falta de confort, por lo que hay que calcular la anchura en función de la distancia entre las ruedas de los vehículos cuya velocidad se pretende reducir y la de los vehículos de transporte urbano y de emergencias.

Tabla 77. Medidas para evitar los excesos de velocidad en los núcleos urbanos.

2. ANÁLISIS.

Para el análisis y evaluación de la seguridad vial en el municipio de San Bartolomé de Tirajana, la Policía Local ha facilitado un informe con los datos relativos a las estadísticas de tráfico registradas en el municipio en el año 2020.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 184/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

- **ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN EN ZONA URBANA.**

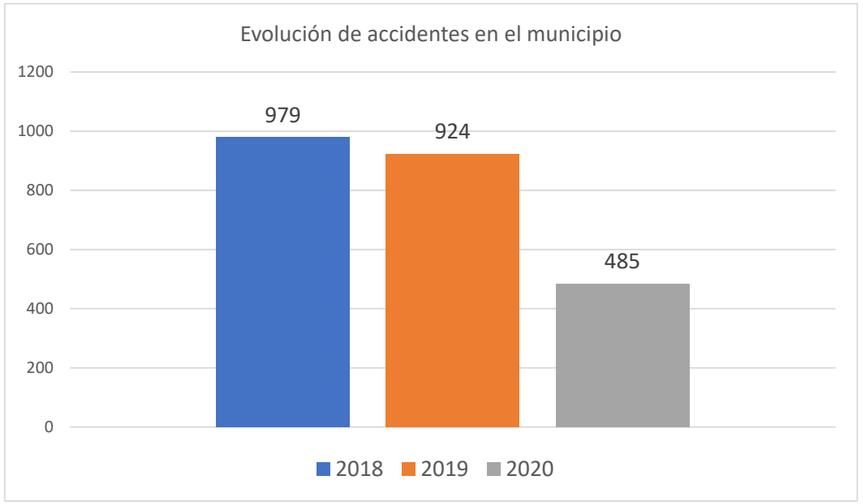


Tabla 78. Evolución de accidentes en el municipio.

Disminuyen los accidentes de circulación en los tres últimos años, sin embargo hay que tener en cuenta que los datos del 2020 pueden ser menores debido a que la circulación se ha sido restringida por el Covid-19.

- **NÚMERO DE MUERTOS EN ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN EN ZONA URBANA.**

No se han registrado muertos en los últimos tres años en el municipio de San Bartolomé de Tirajana.

- **NÚMERO DE HERIDOS EN ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN EN ZONA URBANA.**

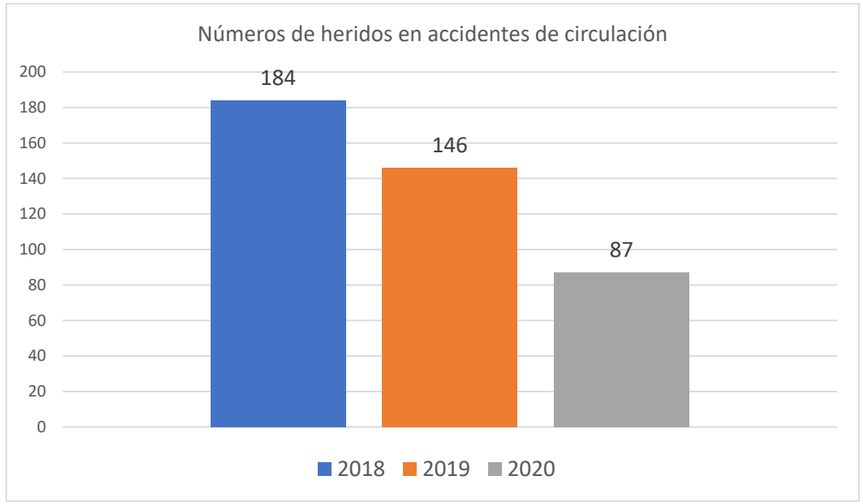


Tabla 79. Número de heridos en accidentes de circulación.

- **PUNTOS NEGROS DE CIRCULACIÓN EN ZONA URBANA.**

-En Avenida de Alejandro del Castillo frente al Colegio Oasis y Mercado Municipal.

-En Avenida de la Unión Europea a la altura del Morro Besudo .

-En la calles Dr. Agustín Millares Cario y Einstein, en Sonneland.

- **INTERSECCIONES O CRUCES CONFLICTIVOS DE CIRCULACIÓN EN ZONA URBANA.**

-Cruce de la Avenida de la Unión Europea con calle El Escorial, ubicada al lado del Hotel Continental.

-Cruce de la Avenida de la Unión Europea con Avenida Finnair, ubicada al lado del parque de atracciones Holidayworld.

-Cruce de la Avenida de Alejandro del Castillo con Avenida Finnair, ubicado frente al Parque de los Bomberos.

-Cruce de la Viuda de Franco, Avenida de la Unión Europea con Avenida de Tirajana.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 185/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

- **ZONA CON ALTOS % DE ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN EN ZONA URBANA.**

-En la Avenida de Alejandro del Cast illo, en San Fernando.

-En la Avenida de la Unión Europea.

-Avenida de Tirajana, en San Fernando y Playa del Inglés.

-Avenida de Gran Canaria, en Playa del Inglés.

-Avenida de Italia, en Playa del Inglés.

-Avenida Alféreces Provisionales, en Playa del Inglés.

-Avenida Touroperador Tui, en el Campo Internacional.

-En la calles Dr. Agustín Millares Cario y Einstein, en Sonneland.

-En El Tablero de Maspalomas.

- **PUNTOS DE CONCETRACIÓN DE ATROPELLOS EN ZONA URBANA.**

-Pasos de peatones de la Avenida de Tirajana, San Femando y Playa del Inglés.

-El Paso de peatones de la plaza del Tablero, Avenida de Las Américas.

-Los pasos de peatones de la Avenida de Alejandro del Castillo.

-El paso de peatones de la Avenida de la Unión Europea, al lado de los Juzgados.

- **ZONAS DE CONGESTIÓN VEHICULAR EN ZONA URBANA.**

-Avenida de la Unión Europea.

-Avenida de Alejandro del Castillo, San Femando de Maspalomas.

-Avenida Tejeda, San Femando de Maspalomas.

-Avenida de Gáldar, San Femando de Maspalomas.

-Calle La Palma, San Femando de Maspalomas.

-Plaza del Hierro, San Femando de Maspalomas.

-Calle Alcalde Marcial Franco, San Femando de Maspalomas.

-Calle Alcalde Enrique Jorge, San Femando de Maspalomas.

-Calle Partera Leonorita, San Femando de Maspalomas.

-Calle Francisco Hemández González, San Fernando de Maspalomas.

-Avenida de Tirajana, San Femando y Playa del Inglés.

-Avenida Gran Canaria, Playa del Inglés.

-Avenida Alféreces Provisionales, en Playa del Inglés.

-Avenida de Italia, Playa del Inglés.

-Avenida de Madrid, Playa del Inglés.

-Avenida Touroperador Tui, Campo Internacional.

-Avenida Touroperador Neckermarnn, Campo Internacional.

-Avenida de Cristóbal Colón, Meloneras.

-Avenida de La India, Meloneras.

-Calle Mar Mediterráneo, Meloneras.

-Calles Dr. Agustín Millares Cario y Einstein, Sonneland.

-Avenida Las Américas, El Tablero.

-Avenida Francisco Vega Monroy, El Tablero.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 186/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Mapa 33. Puntos negros de circulación.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 187/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Mapa 34. Cruces o intersecciones conflictivas.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 188/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Mapa 35. Zonas con alto % de accidentes.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 189/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Mapa 36. Puntos de concentración de atropellos.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 190/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Mapa 37. Zonas de congestión vehicular.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 191/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

3. 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.

Algunos ejemplos de estas aportaciones se pueden encontrar en el Análisis Sociológico del Tomo 1 de este PMUS.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 192/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

4. PROPUESTAS.

PROPUESTAS			
PROPUESTA	**TIPO**	**ACTUACIÓN**	**PLAZO**
PS11.1	Reductores de Velocidad	Incorporar reductores de velocidad en las principales vías del municipio.	**CORTO 2022/2023**
PS11.2	Señalización horizontal y vertical	Mejora e incorporación de la señalética informando sobre proximidad a paso de peatones, zona escolar, límites de velocidad, presencia de ciclistas, etc.	**CORTO 2022/2023**
PS11.3	Iluminación	Mejorar la iluminación en las calles del municipio e implementar sistemas de iluminación de apoyo en todos los pasos de peatones.	**CORTO 2022/2023**
PS11.4	Iot (Internet of Things)	Planificación Urbana Inteligente mediante IoT, sensores de monitorización de tráfico de peatones y vehículos.	**CORTO 2022/2023**
PS11.5	Campañas de concienciación	Campañas sobre seguridad vial en colegios, colectivos sociales y a la ciudadanía en general.	**CORTO 2022/2023**
PS11.6	Zona 30	Restructuración de todas las vías urbanas que deban cumplir con lo establecido en el Real Decreto 970/2020.	**CORTO 2022/2023**
PS11.7	Vigilancia	Establecer un mayor control para impedir la intrusión de vehículos mal estacionados y en los tramos de vías con más siniestros.	**CORTO 2022/2023**
PS11.8	Información	Instalar señales o carteles informativos en calles peatonales y en las de tráfico rodado abierto, para que los peatones y los vehículos extremen la precaución.	**CORTO 2022/2023**
PS11.9	Visibilidad	Dejar una distancia adecuada entre las paradas de guaguas y los pasos de peatones, para que las mismas no impidan la visibilidad de los peatones que se dispongan a cruzar.	**CORTO 2022/2023**
PS11.10	Seguridad para peatones	Instalar elementos que impidan la invasión, por parte de los vehículos, de las zonas de uso exclusivo peatonal, como maceteros (elementos a modo de protección de peatones), hitos (que impidan el acceso a determinadas vías), pilonas (que impidan estacionamientos indebidos) o vallas (que encaucen a los peatones para que crucen por zonas debidamente señalizadas). Ampliar las aceras de las calles con tráfico abierto.	**CORTO 2022/2023**

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 193/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PS11.11	Espejos	Incorporación de espejos en las intersecciones donde la visibilidad sea baja.	**CORTO 2022/2023**

Tabla 80. Propuestas Seguridad Vial.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34

Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 194/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PS12. PLAN SECTORIAL DE BUENAS PRÁTICAS DE MOVILIDAD.

Firmado por:	M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa	Fecha: 16-02-2022 12:57:34

Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54

Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

1. INTRODUCCIÓN.

En los últimos años, uno de los aspectos que más importancia ha ido cobrando en las ciudades es la movilidad sostenible. El transporte dentro de las grandes urbes se ha convertido en la asignatura pendiente de muchos núcleos urbanos que han visto como, a medida que el coche ganaba terreno, las ciudades se han vuelto cada vez más inhabitables debido a los elevados índices de contaminación.

Estos problemas tienen unas características peculiares: afectan a todos los habitantes de la ciudad, especialmente a los sectores más débiles y desfavorecidos, y en algunos casos también a poblaciones próximas; en segundo lugar, debido a sus repercusiones directas e indirectas sobre la calidad de vida son de una gravedad y magnitud bastante considerable; tercero, repercuten en el día a día de las personas de una forma muy notoria; y, en cuarto lugar, generan una incoherente crítica.

La principal causa de estos problemas, son las malas prácticas de movilidad por parte de la población. Esto se debe a que, gran parte de los ciudadanos están desinformados en cuanto a movilidad sostenible se refiere. Aunque el gran problema radica en la resistencia al cambio por parte de la población; ya que estos se niegan a realizar cambios en su rutina, por miedo o dificultad a realizar algo nuevo o diferente. Es cierto que esta resistencia está más presente en las personas adultas o mayores comparado con los jóvenes.

Por tanto, para mejorar la movilidad deben priorizarse los medios más respetuosos con el entorno y más sostenibles: el transporte público, cuyos impactos son mucho menores; y el transporte no motorizado, cuyos impactos son en muchos casos inexistentes.

Es por esto que nace la necesidad de desarrollar este Plan Sectorial de Buenas Prácticas de Movilidad, a través del cual se haga referencia a una serie de iniciativas destinadas a contrarrestar los efectos negativos que provoca la ineficiente movilidad que se da hoy en día en las ciudades.

1.2. MEDIDAS A LLEVAR A CABO.

En este apartado, se van a recopilar una serie de medidas que ayuden en el cambio de mentalidad hacia una movilidad más sostenible. En primer lugar, se definirán cinco grupos de medidas dentro de los cuales, se clasificarán las actuaciones de buenas prácticas de movilidad que se pueden llevar a cabo.

MEDIDAS PARA REDUCIR EL USO DEL AUTOMÓVIL MEJORANDO LA GESTIÓN

Es lógico que, para disminuir los altos niveles de contaminación actuales, se ha de reducir el uso y número de automóviles. Y es que los automóviles son responsables de gran parte de los problemas de habitabilidad de nuestras ciudades, pero también del mal funcionamiento del transporte público y de la inhibición de los transportes no motorizados. Por ello, este primer grupo de medidas va enfocado a reducir el número de automóviles promoviendo y fomentando conductas colectivas, que incrementen el número de pasajeros de los vehículos, para que de esta forma disminuya el número total de coches en circulación.

MEDIDAS	DESCRIPCIÓN
CARSHARING	Coche multiusuario. Es un sistema de alquiler rápido que se basa en una flota de coches compartidos por socios, que sólo pagan por las horas que los utilizan y los km que recorren. Ofreciendo la posibilidad de utilizar un vehículo cuando se necesita, pero sin tener que ser el propietario. Ventajas tanto para el usuario como para el medioambiente. En este último caso, se debe a que, el sistema ayuda a promover la utilización del transporte público en los desplazamientos urbanos. Liberando así espacio del parque urbano, puesto que se calcula que un coche multiusuario sustituye a 8 coches privados, que pasan gran parte de su vida útil aparcados.
CARPOOLING	Al igual que en el caso anterior, esta medida también se basa en el principio de compartir coche. Siendo la principal diferencia con el carsharing que en este caso los usuarios utilizan sus propios coches y alternan los turnos de conducción.
PLANES DE MOVILIDAD DE EMPRESAS	El acceso al trabajo es uno de los motivos de viaje donde la ocupación de los vehículos es menor.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 196/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

	Es por esto que surgen los planes de movilidad de empresas, cuya intención es la de ofrecer alternativas de movilidad a los trabajadores entre las que se pueden destacar; empleados que viven en una misma zona puedan compartir vehículos tanto a la ida como a la vuelta del trabajo o disponer de servicio de guaguas por parte de la empresa en la que se haga un trayecto en donde pueda recoger a la mayor cantidad de trabajadores posibles.
MEJORAS DE LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS (DUM)	La carga y descarga en las ciudades es uno de los principales causantes de la congestión del tráfico e interfiere con los peatones en lo que se refiere al uso del espacio público. Es por esto que algunas medidas que permitan que la tarea de carga y descarga se realice de forma más eficientes, podrían ser: -Regulación de la carga y descarga, creando puntos intermedios de almacenamiento. -Redefinir los horarios y el tiempo de permanencia en las zonas de carga y descarga, en función de las características comerciales de cada zona y tipo de vehículos. -Garantizar la disponibilidad de las zonas reservadas a través de una vigilancia permanente, mejorando su señalización horizontal y vertical. -Promover el uso de vehículos no contaminantes utilizando vehículos eléctricos para realizar las entregas. Crear un centro intermodal donde los productos que tienen como destino el centro histórico, sean consolidados antes de ser transportados por vehículos eléctricos.

Tabla 81. Medidas para reducir el uso del automóvil mejorando la gestión.

MEDIDAS DE CARÁCTER URBANO PARA REDUCIR EL USO DEL AUTOMÓVIL

Al igual que en el grupo anterior, este tipo de medidas se basa en disminuir el número y uso del vehículo privado. Siendo las medidas tomadas, en este caso, las de dificultar el empleo del vehículo privado para desplazarse por las ciudades.

En estas medidas la limitación al automóvil viene impuesta por un contexto urbano que dificulta o imposibilita la utilización del coche. Son medidas que siempre logran su objetivo porque son imposibles de eludir. Sin embargo, tienen un coste de implantación considerable para las Administraciones, fundamentalmente por la inversión que suponen las modificaciones urbanas.

MEDIDAS	DESCRIPCIÓN
ZONAS DE BAJAS EMISIONES (ZBE)	Las ZBE son áreas en las que el acceso a determinados vehículos está restringido debido a sus emisiones, según indica la Normativa Europea sobre Emisiones (Norma EURO). Para ello, las ZBE se basan en que los vehículos cumplan unos criterios de homologación de emisiones, que cada vez son más estrictos. Por lo tanto, se prohíben la circulación de los vehículos más antiguos, teóricamente los más contaminantes, consiguiendo así que los vehículos que circulen por las ZBE emitirán menos gases contaminantes y se conseguirá un aire más limpio.
REDUCCIÓN DEL VIARIO PARA EL COCHE	Esta es una de las medidas más directas para limitar el número de automóviles. Su articulación dificulta o imposibilita la circulación de los vehículos, haciendo que cada vez más automovilistas eviten la vía, consiguiendo lo que se conoce cómo evaporación del tráfico. Además, permite disponer de un espacio que puede dedicarse a la circulación de otros medios de transporte como son las bicicletas o el transporte público.

Tabla 82. Medidas de una gestión inteligente de la movilidad.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 197/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

MEDIDAS DE CARÁCTER URBANO PARA REDUCIR EL USO DEL AUTOMÓVIL	
MEDIDAS	**DESCRIPCIÓN**
CALMADO DEL TRÁFICO	Con esta actuación lo que se pretende es poner en práctica medidas que fuercen a los vehículos a circular a velocidades moderadas, mejorando así la seguridad y la convivencia de peatones, bicicletas y coches. De este modo también se consigue disuadir el uso del automóvil, reduciendo a su vez lo impactos que produce. Las actuaciones que más éxito tienen en la pacificación son: la construcción de elementos sobre la calzada, como lomos o resaltes; el diseño de itinerarios sinuosos para los coches, y sobre todo la disminución del ancho de calzada. Las tres obligan a tener que disminuir la velocidad por cuestiones físicas.
LIMITACIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS	Medida cuyo objetivo es el de establecer itinerarios obligatorios para vehículos pesados, prohibiendo la entrada en recintos o calles a la circulación de pesados sin autorización especial. Los itinerarios obligatorios o las prohibiciones de circulación a los pesados, mejoran la seguridad de estas áreas o vías lo que puede, indirectamente, incentivar los desplazamientos a pie o en bicicleta, evitándose, además, el desgaste del pavimento por el tráfico de vehículos pesados.
ZONAS 30	Establecer Zonas 30, en donde la circulación se tiene que dar a un máximo de 30 km/h, es una herramienta muy efectiva y poco complicada en términos técnicos. El resultado es un aumento de la habitabilidad de las zonas donde se aplica, además permite reducciones sustanciales de la contaminación acústica y del aire. Así mismo el peligro que supone el tráfico, y especialmente el automóvil, para el resto de usuarios se ve fuertemente disminuido.

Tabla 83. Medidas de carácter urbano para reducir el uso del automóvil.

MEDIDAS PARA EL FOMENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y DEL NO MOTORIZADO

En este grupo es donde más medidas de buenas prácticas se pueden encontrar ya que este es el principal aliado en la movilidad sostenible: uso de transporte no motorizado (bicicleta, andar…) y el transporte público colectivo.

MEDIDAS	DESCRIPCIÓN
CARRIL BUS/VAO	Este tipo de carriles están diseñado para que únicamente circulen por ellos las guaguas y los vehículos de alta ocupación en los que vayan dos o más personas. En la actualidad no es muy común, pero ya se está estableciendo en muchos de estos carriles el de permitir circular a los vehículos con etiquetas ECO, es decir, vehículos eléctricos. El objetivo de estos carriles es el de transportar a un mayor número de personas en un tiempo menor, fomentando así el uso del transporte colectivo frente al uso del vehículo privado, pues el trayecto será mucho más efectivo debido a la rapidez en los primeros.
PEATONALIZACIÓN	La finalidad de una red peatonal es que el ciudadano pueda desplazarse a pie por todo el territorio urbano de manera que tenga al alcance equipamientos, espacios públicos como nodos de comunicación. Con ello no se hace más que impulsar lo que ya la mayoría considera como una actividad, pasear, que repercute positivamente en su salud. Además, con esta medida se recupera toda la vida y actividad perdida durante décadas debida a la expansión automovilística. Lo que supone, básicamente, devolver la calles a las personas y sus actividades, mermadas durante años por la falta de espacio, por el miedo a sufrir un atropello, y por las molestias que el tráfico ocasiona.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 198/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PLANES DIRECTORES DE BICICLETA	Estos planes son la mejor forma de integrar todas las medidas y actuaciones para el fomento de la bicicleta. Son instrumentos de planeamiento específicos para este medio de transporte que no sólo incorporan la coherencia en el diseño de la red de vías ciclistas sino también medidas para la promoción de la bicicleta (aparcamientos para bicis, acceso preferente a equipamientos, etc.) y criterios de actuación en la planificación y en los proyectos para integrar a la bicicleta en la vida urbana.
FOMENTO DEL SERVICIO DE BICICLETAS PÚBLICAS (SBP)	Los SBP son sistemas de alquiler barato o gratuito, que los ayuntamientos ponen a disposición de la ciudadanía por medio de sistemas de registro. Las bicicletas se toman en un lugar de la ciudad y se pueden dejar en otro distinto, por lo que el sistema resulta útil para quienes no tienen posibilidad de tener una bici o de llevarla hasta los lugares donde necesitan desplazarse.
PLANES INTEGRALES DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD	Planes en los que se priorice los modos no motorizados y por ende la integración de las bicicletas en las calles en unas condiciones de igualdad lo mayores posibles, junto a la concepción de vías ciclistas exclusivas para aquellos casos en los que dicha integración sea inadecuada por inseguridad o por estar destinada a una determinada tipología de ciclista más vulnerable.
MEJORA DE LA INFORMACIÓN AL USUARIO	Renovación de todas las paradas de guaguas, instalando marquesinas inteligentes en las que se proyecten los horarios de paso del transporte público en tiempo real, con el fin de que el usuario conozca el horario y sepa cuál será el tiempo de desplazamiento, etc.
INTERMODALIDAD	La intermodalidad consiste en la utilización de distintos y sucesivos medios de transporte. Potenciar una red integrada o reducir las incomodidades de los transbordos son pasos necesarios para impulsar la intermodalidad. En este ámbito, el “Park&Ride” se ha consolidado como la medida más resolutiva en términos intermodales entre vehículos privados y transporte público.
MEJORA DE LA COMPETITIVIDAD DEL SERVICIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO	El tráfico rodado es la principal causa de la polución atmosférica y de la contaminación acústica, por lo que, si se quiere reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y aumentar la calidad de vida en general de la ciudad, hay que aumentar la competitividad del transporte público. Siendo una de las medidas es la de aplicar la norma de calidad UNE EN 13816 de Sistemas de Gestión de la Calidad en el Transporte Público.
ELECTRIFICACIÓN	Facilitar el acceso y la compra de vehículos eléctricos, permite reducir la contaminación de la atmósfera y la contaminación acústica de las ciudades. Por lo que su implementación en el parque de vehículos constituye una de las medidas más efectivas en lo que al fomento de la movilidad sostenible se refiere.

Tabla 84. Medidas para el fomento del transporte público y del no motorizado.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 199/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

MEDIDAS SOBRE LAS PAUTAS PARA REDUCIR LOS IMPACTOS DEL AUTOMÓVIL	
Estas son medidas que no generan, de forma directa, una reducción en el uso de modos de transporte contaminantes; sino que lo que pretenden es establecer una serie de cambios en la mentalidad de los ciudadanos, aportando ideas y ayudando a estos a mejorar su manera de moverse.	
MEDIDAS	**DESCRIPCIÓN**
CREAR UN FORO DE MOVILIDAD	Crear un foro de movilidad a través del cual se recojan todas las actividades de participación, consulta y procesos de información pública. Este foro deberá estar formado por representantes técnicos, asociaciones ciudadanas, representantes políticos, ciudadanos, etc. Para que, de esta forma, la participación pueda abarcar a toda la ciudadanía. Entre las actividades que se podrían llevar a cabo estaría la realización de encuestas vecinales y a turistas u organización de talleres de participación ciudadana, para estudiar y evaluar las propuestas de actuaciones e intervenciones de movilidad en el municipio.
CREAR UNA PÁGINA WEB DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	Crear una página web dedicada exclusivamente a la movilidad en el municipio y a la cual se pueda acceder fácilmente desde la página del Ayuntamiento. Dicha página debe contar con distintos elementos de manera que el ciudadano pueda sentirse implicado en las decisiones en materia de movilidad a tomar en su municipio, de manera que debe contar con elementos interactivos.

Tabla 85. Medidas sobre las pautas para reducir los impactos del automóvil.

2. ANÁLISIS.

Por datos de encuestas y situación actual real, se establece que el modo que predomina en los desplazamientos es el vehículo privado. El resto de los movimientos se realiza a pie, en bici o en transporte público.

El índice de motorización del municipio es de 924,1 veh / 1.000 habitantes, un índice de motorización elevado, todo ello con datos obtenidos del ISTAC para el año 2020.

3. EVALUACIÓN.

Se observa una falta de educación vial en los conductores (no se respeta la señalización, aparcamientos en 2ª fila, ocupación de aceras, circulación por áreas peatonales, etc.).

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 200/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

4. PROPUESTAS.

PROPUESTAS			
ZONA: TÉRMINO MUNICIPAL DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA			
PROPUESTA	**TIPO**	**ACTUACIÓN**	**PLAZO**
PS12.1	Zonas de Bajas Emisiones	Los vehículos más contaminantes tendrán restricciones en su acceso a los núcleos urbanos.	**LARGO 2024/2030**
PS12.2	Reducción del viario para el coche	Aumento del número de calles peatonales y mixtas vehículo /peatón.	**MEDIO 2023/2024**
PS12.3	Calmado del tráfico	Mediante la implantación de pasos de cebra elevados en varias calles del municipio .	**CORTO 2022/2023**
PS12.4	Zona 30	Habilitar calles Zona 30 en el Casco Urbano y zonas residenciales para aumentar la seguridad del peatón.	**CORTO 2022/2023**
PS12.5	Fomento del Servicio de Bicicleta Pública (SBP)	En la mayoría de las ciudades se han puesto a disposición de los ciudadanos un sistema de préstamo de bicicletas, que está permitiendo la circulación de las mismas por los carriles bicis.	**MEDIO 2023/2024**
PS12.6	Mejora de la información al usuario	Habilitar un sistema de información dinámica en paradas mediante pérgola fotovoltaica. Es capaz de ofrecer información en tiempo real, ya sea del tiempo de paso de las guaguas, posibles incidencias en la red de transporte público o mensajes de interés. Tecnología apta para personas sordas, ciegas y PMR.	**CORTO 2022/2023**
PS12.7	Intermodalidad	Guaguas adaptadas para llevar bicicletas. Aparcamientos disuasorios con conexión al centro en guagua, taxi o bicicleta.	**MEDIO 2023/2024**
PS12.8	Crear un Foro de la Movilidad y una página web	Crear un foro de movilidad y una página web a través del cual se recojan todas las actividades de participación, consulta y procesos de información pública.	**MEDIO 2023/2024**

Tabla 86. Propuestas buenas prácticas de movilidad.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 201/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PS13. PLAN SECTORIAL DE OFICINA DE MOVILIDAD.

Firmado por:	M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa	Fecha: 16-02-2022 12:57:34

Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54

Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

1. INTRODUCCIÓN.

El Plan Sectorial de la Oficina de Movilidad pretende la creación de una dependencia estructurada y estructurante dentro de la administración local que sea el pulmón de la gestión, desarrollo y mantenimiento de todas las actuaciones relacionadas con la Movilidad, una materia transversal a otros organismos de la administración municipal y con gran impacto visual, estructural y medioambiental en la trama urbana, su suelo y sus habitantes.

La Oficina de Movilidad, es la responsable del desarrollo armónico de la implantación y seguimiento de las propuestas previstas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio (PMUS).

La Oficina de Movilidad es una de las directrices estratégicas del PMUS, que tiene como objetivo fundamental conseguir una movilidad sostenible que haga compatible el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente, garantizando una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

La Mesa de la Movilidad deberá fomentar el debate sobre la movilidad de personas y mercancías en el municipio, sobre las necesidades y problemas generados, y la prevención de problemas previsibles como consecuencia de las actuaciones municipales, así como de las otras Administraciones, y de los agentes privados.

A través de la Oficina de Movilidad se cohesionan las acciones municipales en materia de movilidad sostenibles que de otra manera serían “dispersas y coordinadas de manera informal”.

La Oficina de Movilidad debería depender orgánicamente de la Concejalía de Transportes y Movilidad del Ayuntamiento. El PMUS refleja un cuadro con las iniciativas o actuaciones que se estiman programar desde la Oficina de Movilidad.

Una de las principales actividades, que ha tomado gran transcendencia en los últimos años a nivel Comunitario es la Semana Europea de la Movilidad, gestionando actividades de todo tipo a través de las Oficinas de Movilidad de los Ayuntamientos.

La Semana Europea de la Movilidad se celebra cada año entre el 16 y el 22 de septiembre. Esta iniciativa europea anima a las ciudades a introducir y promover medidas de transporte sostenible e invitar a los ciudadanos a probar alternativas al uso del automóvil.

OBJETIVOS DE LA COMISIÓN EUROPEA	
2050	**2030**
Eliminación de los vehículos de combustión en las ciudades	Logística urbana sin emisiones en los principales centros urbanos

Tabla 87. Objetivos de la comisión europea.

Desde su introducción en 2002, el impacto de la Semana Europea de la Movilidad ha ido creciendo gradualmente, tanto por Europa como por todo el mundo y en 2017 la campaña superó su récord de participación: 2526 ciudades de 50 países organizaron actividades durante la semana.

Más de la mitad de las ciudades participantes implantaron medidas permanentes que ascendían a un total de 7993, centradas principalmente en la gestión de la movilidad, la accesibilidad y unas instalaciones para bicicletas nuevas o mejoradas. La semana culmina en el Día sin Coches, en el que las ciudades participantes dedican una o varias zonas exclusivamente a los peatones, los ciclistas y el transporte público durante un día completo.

En 2017, celebraron el Día sin Coches 1352 ciudades. Cada año, la Semana Europea de la Movilidad se centra en un tema específico relacionado con la movilidad sostenible. En 2018, el tema fue la Multimodalidad. La multimodalidad promueve el uso y la combinación de distintos modos de transporte para los desplazamientos urbanos, tanto para pasajeros como para mercancías.

La combinación de distintos modos de transporte implica aumentar al máximo los beneficios para los pasajeros: los costes, la rapidez, la flexibilidad, la comodidad, la fiabilidad, etc. También ofrece beneficios para la sociedad: reducción de la contaminación y la congestión, mejora de la calidad de vida y de la salud, y otros. La creciente tendencia hacia la digitalización en la movilidad urbana es un impulsor clave en la promoción de la multimodalidad.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 203/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

2. PROPUESTAS.

PROPUESTAS			
ZONA: TÉRMINO MUNICIPAL DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA			
PROPUESTA	**TIPO**	**ACTUACIÓN**	**PLAZO**
PS13.1	Implantación	Creación de la Oficina de Movilidad para la gestión semanal de las actuaciones de movilidad.	**MEDIO 2023/2024**
PS13.2	Legislación	Elaboración de todas las ordenanzas municipales relacionadas con la movilidad y el transporte en el municipio.	**MEDIO 2023/2024**
PS13.3	Organización	Organización de eventos tipo 'Día de la Bicicleta', 'Día sin Humos', ferias y exposiciones de vehículos eléctricos.	**CORTO 2022/2023**
PS13.4	Control	Controlar la función total de todas las facetas del Sistema de Gestión del municipio.	**CORTO 2022/2023**
PS13.5	Información	Información al ciudadano sobre servicios, actuaciones, campañas y programas de movilidad urbana.	**MEDIO 2023/2024**
PS13.6	Gestión	Gestión del 'Registro Municipal de Bicicletas'.	**CORTO 2022/2023**
PS13.7	Gestión	Seguimiento y gestión del Servicio de Bicicletas Públicas.	**MEDIO 2023/2024**
PS13. 8	Gestión	Gestión de las plataformas de coches compartidos.	**MEDIO 2023/2024**
PS13. 9	Gestión	Gestión de apps municipales de servicios de movilidad.	**MEDIO 2023/2024**

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 204/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PS13. 10	Gestión	Gestión de ruta de senderos.	**MEDIO 2023/2024**
PS13. 11	Gestión	Gestión de furgonetas o minibuses eléctricos para transporte social colectivo.	**MEDIO 2023/2024**
PS13. 12	Información	Publicación de guías, documentos y boletines informativos en materia de Movilidad Urbana.	**CORTO 2022/2023**
PS13. 13	Información	Actualización de la información en materia de movilidad urbana a través del Observatorio de Movilidad.	**CORTO 2022/2023**
PS13. 14	Organización	Elaboración de planes específicos de movilidad para eventos culturales multitudinarios.	**CORTO 2022/2023**
PS13. 15	Información	Proponer a empresas y a centros de interés, el desarrollo de planes de movilidad específicos.	**CORTO 2022/2023**

Tabla 88. Propuestas para la oficina de movilidad.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 205/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PS14.PLAN SECTORIAL DE PUNTOS DE RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS.

Firmado por:	M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa	Fecha: 16-02-2022 12:57:34

Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54

Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

1. INTRODUCCIÓN.

El Plan Sectorial de Puntos de Recarga de Vehículos Eléctricos pretende dotar al municipio de una red estratégica y progresivamente ampliable de espacios dedicados a la recarga de vehículos de manera medioambientalmente eficiente y sostenible.

El estudio tiene en cuenta la intercomunicación entre los diferentes puntos de recarga y los vehículos, así como las capacidades ya existentes. Las tecnologías de recarga tendrán que estar en sintonía con el parque de vehículos eléctricos, no sólo en lo que a estándares se refiere, también en opciones metodológicas y usabilidad. Es imprescindible vincular esta actividad con el resto de los trabajos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de cara a hacer una selección correcta de las tecnologías.

Se propondrá un dimensionado óptimo de la red y se definirán las especificaciones técnicas de los diferentes puntos de recarga. Se propone una monitorización remota y el mantenimiento preventivo de los puntos de recarga, que eviten que existan puntos de recarga inoperativos durante la mayor parte del tiempo. Esto generaría frustración entre los usuarios de vehículos eléctricos y una opinión muy desfavorable entre la población general.

Con el fin de incentivar la introducción del vehículo eléctrico en Gran Canaria, el Consejo Insular de la Energía de Gran Canaria, perteneciente al Cabildo de Gran Canaria, ha proyectado una “Red de Recarga Insular” instalando puntos de recarga de vehículos eléctricos en los veinte municipios que conforman la isla. De todos estos puntos, en la actualidad se encuentran activos 18.

A través de la App o página web de “movilidadeléctricacanarias” el usuario puede hacer uso de cualquier punto de recarga, además de gestionar el tiempo y comprobar en tiempo real si se encuentran disponibles o no los estacionamientos para realizar la carga.

Inicialmente el servicio era gratuito, pero en la actualidad este tiene un coste que varía en función del periodo en el que se realice la recarga, diurno o nocturno. Todos los puntos instalados cuentan con dos tomas tipo Mennekes con una potencia de 22 kW lo que equivale a una recarga semi-rápida.

1.2. TIPOS DE PUNTOS DE RECARGA PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS.

El criterio de función y uso que se le otorgue al punto de recarga de vehículo eléctrico a instalar segmenta los tipos de puntos de recarga en los siguientes:

TIPOS DE PUNTOS DE RECARGA PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS	
Punto de Recarga Portátil EV	Punto de Recarga de Pared o Mural Wallbox
Punto de Recarga con Control Dinámico de Potencia	Puntos de Recarga en Poste Pole

Tabla 89. Tipos de puntos de recarga para vehículos eléctricos.

Actualmente se dispone de vehículos eléctricos con una gran capacidad de autonomía que permite recorrer, según el modelo del coche, entre 150 y 600 km sin realizar paradas para recargar las baterías. Gracias a la investigación en movilidad sostenible, esta autonomía aumenta cada día.

Sin embargo, los vehículos eléctricos 100% y los híbridos enchufables, principales usuarios de la infraestructura mencionada, agotan la energía de sus baterías y requieren de un punto de recarga para que ésta se regenere y vuelva a estar disponible.

Es necesario elegir un punto de recarga adecuado según las necesidades del vehículo y sus características (tipo de conector, potencia admitida, capacidad de la batería) y también según las características infraestructurales del entorno (garajes, aparcamientos, vía pública).

Uno de los tipos de punto de recarga más usados son los portátiles o EV portables. Los puntos de recarga portátiles permiten recargar en conectores domésticos convencionales y también en los industriales (CEE, trifásicas o monofásicas) mediante una centralita de control que supone una carga segura para el coche eléctrico.

La ventaja fundamental de estos cargadores es que tienen dimensiones y peso reducidos y que pueden ser llevados en el maletero del vehículo eléctrico sin inconvenientes. De esta manera, independientemente de la autonomía del coche, se puede recargar la batería allá donde se necesite, requiriendo únicamente una toma de corriente doméstica, incluso con un enchufe convencional.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 207/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Dependerá de las necesidades el elegir un cargador portátil con conector Schuko (enchufe convencional) o uno industrial (CEE, Cetac). Asimismo, habrá que tener en cuenta el tipo de conector del vehículo (depende de marca y modelo de este), que podrá ser conector de Tipo 1 (SAE J1772) o de Tipo 2 (IEC 62196-2 o Mennekes).

También es fundamental elegir los amperios de máximo que requiere el punto de recarga portátil (16 A, 32 A), y dependerá de la capacidad del vehículo para realizar una recarga monofásica o trifásica y de la intensidad aceptada. Por último, pueden interesar los adaptadores, accesorios que facilitan la recarga del coche en cualquier circunstancia.

Los puntos de recarga de pared (también llamados Wallbox) permiten recargar de forma segura cualquier tipo de coche eléctrico o híbrido enchufable. Se trata de cargadores que se instalan mediante anclajes en la pared del garaje o aparcamiento, ya sea este privado, unifamiliar, garaje comunitario, comercial o público.

El punto de recarga se alimenta del suministro eléctrico del edificio al que esté conectado, por lo que resulta conveniente consultar a una empresa especializada que compruebe la seguridad de la instalación eléctrica y sus necesidades antes de la instalación del mismo.

Los puntos de recarga en pared son los habituales para los conductores de coches eléctricos e híbridos, por su instalación sencilla, facilidad de uso y su coste económico. Por supuesto, serán determinantes a la hora de elegir punto de recarga aspectos como el tipo de conector que usa el vehículo (Tipo 1, Tipo 2), la toma que necesita (CEE, Schuko), la intensidad máxima (amperios) a la que se quiera y pueda recargar el vehículo o el carácter de la carga (monofásica o trifásica).

El control dinámico de potencia es una tecnología que se encuentra en los puntos de recarga de última generación para vehículos eléctricos y que balancea la carga entre la potencia necesaria para cargar el vehículo y otros gastos sin sobrepasar la potencia contratada en la instalación.

Con este avance los puntos de recarga de vehículos eléctricos se convierten en soluciones más flexibles para todo tipo de vehículos, permiten la carga siempre que la instalación tenga disponible como mínimo 1,8 kW de potencia y también establecer o limitar un máximo de potencia para reducir el tiempo de carga o mejorar la vida útil de las baterías.

Los puntos de recarga en poste permiten recargas en modo 4, o cargas rápidas. Con una intensidad que realiza normalmente el 80% de la carga de la batería del vehículo en aproximadamente media hora. Estos tipos de puntos de recarga pertenecen a empresas o administraciones públicas y conforman una red de puntos de recarga de uso público muy útil. Se puede consultar a la hora de realizar largos trayectos o viajes que superen la autonomía del coche eléctrico. No es conveniente abusar de este tipo de carga, puesto que puede perjudicar a medio-largo plazo la vida de la batería del coche, pero son útiles cuando el tiempo es escaso.

-Modos de Recarga de Vehículos Eléctricos:

Los modos de recarga de los coches eléctricos suponen un tema en constante evolución e investigación. Por ello, se han estandarizado los diferentes modos de recarga, dando lugar a 4 modos de carga diferenciados en características y uso.

Habitualmente se habla de modo de recarga tipo 2, que sería la llamada recarga lenta realizada a menos de 16 Amperios, hasta 3,6 kW. También del modo de recarga tipo 3, recomendada para casi todos los tipos de vehículos eléctricos e híbridos. Esta carga, denominada semi-rápida, suele usar entre 16 y 32 Amperios. Por último, la recarga más rápida, también conocida como modo 4, es la usada en muchos puntos de recarga en poste. Los puntos de recarga en poste son puntos de recarga exteriores, en empresas y vía pública, a partir de 44 kW. Este último modo de carga ha de ser usado con precaución, en cualquier caso, en situaciones concretas y eventuales debido a que puede deteriorar la batería a medio-largo plazo. Por este motivo, lo más recomendable cuando se adquiere un vehículo eléctrico es instalar un punto de recarga o cargador acorde a las características y las necesidades del coche y conductor.

MODOS DE RECARGA			
MODO 1	**MODO 2**	**MODO 3**	**MODO 4**
Recarga Doméstica	Recarga Lenta	Recarga Semi-rápida	Recarga Rápida

Tabla 90. Modos de recarga de vehículos eléctricos.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 208/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

-MODO 1 es aquel modo de carga de un vehículo eléctrico en una toma no destinada exclusivamente a la carga del mismo. Dicho de otra forma, es aquél que se realiza en un enchufe clásico doméstico (una toma SCHUKO) como el que se usa para los electrodomésticos caseros. Normalmente se cargan así pequeñas motos o bicicletas eléctricas u otro tipo de vehículo pequeño como pueden ser patinetes eléctricos. La toma no incluye seguridad y no se aconseja para vehículos o motos de mayor potencia.

-MODO 2 de carga lenta, está pensada para la recarga particular e individual. Este tipo de recarga es monofásica y se realiza con un voltaje de 230V (3,7kW – 7,2kWh). El vehículo eléctrico o híbrido se conecta a la red eléctrica mediante su conector / adaptador correspondiente para dotar de seguridad a la recarga.

-MODO 3 requiere de un dispositivo llamado WALLBOX: un punto de recarga destinado exclusivamente a recargar vehículos eléctricos. Este punto de recarga o wallbox incorpora varios sistemas de protección necesarios para la seguridad de la instalación eléctrica y del vehículo. Según la legislación española (ITC-BT 52) este modo de recarga es obligatorio para los puntos de recarga de uso público (usualmente es complemento del Modo 4).

-MODO 4 es aquel que se realiza en una estación fuera de la vivienda y permite recargar como mínimo un 70% de la batería en menos de 30 minutos. El modo 4 es considerado como tal a partir de 50 kWh. Se debe distinguir entre el modo 4 con recarga super rápida y el modo 4 con recarga ultra rápida. Esta última no es aconsejable para carga diaria puesto que puede dañar la batería si se hace un uso habitual. Está especialmente pensado para las estaciones de uso público exteriores que supongan un punto de recarga para trayectos largos o situaciones concretas en las que se disponga de poco tiempo para recargar el vehículo.

1.3. INSTALACIÓN DE PUNTOS DE RECARGA EN LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS.

La instalación de puntos de recarga para uso vecinal/urbano en la vía pública como servicio gratuito es una buena forma de incentivar el uso del vehículo eléctrico en una fase inicial. Posteriormente, este servicio pasará a ser de pago. La energía procede del suministro de las Administraciones Públicas.

La monitorización y/o mantenimiento del Punto Público tanto a nivel material como de control de usuario, los sistemas RFID de gestión de usuarios, son la base fundamental para la regulación del uso de los puntos de recarga.

La instalación de puntos de recarga para uso institucional en aparcamientos de concesión municipal incentiva el uso de estos como aparcamientos de integración y mejora del sistema de transporte local. Estos puntos de recarga no ocupan por tanto espacio de vía pública y requieren de un gestor de cargas, siendo más apropiados para zonas de intercambio modal. Para la vía pública, los puntos de recarga más indicados son los de tipo poste, dado el poco espacio que ocupan y la facilidad de uso de estos.

Las Administraciones Públicas pueden potenciar la movilidad sostenible en sus respectivos territorios, facilitando y aumentando la autonomía de los vehículos eléctricos e híbridos en trayectos locales, intercomarcales y entre las distintas islas de la comunidad autónoma. Conseguir una red sólida de infraestructura de puntos de recarga de vehículos eléctricos (VE) supone uno de los objetivos a largo plazo de las Administraciones, en línea con las directivas europeas y el auge del mercado de coches eléctricos que se está produciendo en los países occidentales.

El objetivo ideal de suministro de los puntos de recarga ha de ser, en todo momento, a través de las energías renovables. Y los mayores exponentes de estas zonas de recarga son las electrolineras y las fotolineras.

Las electrolineras permiten recargar los vehículos eléctricos mediante la instalación de un aerogenerador de pequeñas dimensiones. Pueden recargar tanto coches como motos eléctricas y otros tipos de vehículos eléctricos. También, mediante el uso de aerogeneradores horizontales o verticales de baja potencia, la instalación de recarga fotovoltaica puede complementarse y aprovechar ambas energías: solar y eólica. Incluso, en determinadas localizaciones cercanas a la costa, se puede aprovechar otro tipo de energías renovables como la energía marina o energía de los mares.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 209/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Canarias es una de las zonas con mayor producción de energías renovables y ya cuenta con varios ejemplos de estaciones limpias en el territorio, tanto solares como eólicas. Un ejemplo de ello se encuentra en la electrolinera de Santa Cruz de Tenerife, que cuenta con puntos de recarga para vehículos híbridos enchufables, eléctricos de diferentes modos de recarga e incluso para bicicletas eléctricas y otros modos de transporte unipersonal.

Los puntos de recarga en estaciones renovables suponen una solución eficiente y sostenible para zonas industriales con diversos vehículos eléctricos y mucho uso; también para grandes zonas comerciales y de ocio donde la afluencia de personas sea continua y los vehículos puedan recargar mientras están estacionados durante las horas de visita al centro comercial.

En cualquier caso, tanto en entornos urbanos/industriales como rurales, los puntos de recarga en estaciones de energías renovables, los puntos limpios de recarga aumentan exponencialmente tanto en España como en Europa, gracias a las condiciones climatológicas, al progreso tecnológico y, por supuesto, al apoyo legislativo y económico de las instituciones.

Las fotolineras son estaciones de recarga de vehículos eléctricos cuya energía procede de la energía solar captada mediante paneles solares. También llamadas electrolineras solares, las fotolineras ofrecen un sistema de recarga limpio y económico para los vehículos eléctricos.

Estas estaciones de recarga suponen una forma eficiente de aprovechar un aparcamiento y ser más eficiente. En el espacio que ocupan un vehículo eléctrico y su punto de recarga pueden implementarse placas solares, de tal forma que se usa la energía solar limpia para cargar los vehículos eléctricos. Las estaciones de recarga renovables pueden ser de varios tipos. Se puede optar por la instalación de puntos de recarga mediante energía solar a través de dos sistemas: Autoconsumo y Aislada.

La instalación aislada está totalmente desconectada de la red eléctrica. Funciona mediante la acumulación de baterías y normalmente está asociada a un proceso de recarga más lento. Cualquier usuario puede instalar un sistema aislado en su parcela.

La instalación de autoconsumo se encuentra conectada a la red eléctrica. Permite suministrar al punto de recarga la electricidad necesaria para la recarga del vehículo. Este suministro se realiza en tiempo real y la energía dependerá de las capacidades fotovoltaicas de la instalación de autoconsumo. El excedente de energía que pudiera haber tras la recarga del vehículo se transmite a la red eléctrica de las edificaciones cercanas, lo que supone un ahorro de energía eléctrica tanto en costes económicos como a nivel medioambiental.

2. ANÁLISIS.

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.

3. EVALUACIÓN.

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

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 210/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

vecinos como visitantes puntos de recarga ubicados en lugares estratégico que ofrezcan un servicio cercano y cómodo para estos usuarios.

Será necesaria la implantación de una red de puntos de recarga públicos, de disponibilidad abierta para cualquier usuario, complementada con una red de puntos de recarga privados, en aquellos nodos de alta afluencia de visitantes.

Con la combinación de la participación pública y privada, se ayuda a reducir los costes de la administración a la hora de realizar la implantación de la red de puntos de recarga al mismo tiempo que se incluyen empresas y operadores particulares en el mercado que hagan más variada la oferta de servicios. Con esto se consigue un impulso de la actividad industrial y comercial en el municipio, favoreciendo la cohesión social y el crecimiento económico, tanto local como comarcal, insular y autonómico.

Para ello, en el apartado de Propuestas del presente plan sectorial, se propone la creación de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos que aúnen propuestas medioambientalmente sostenibles, como la instalación de estructuras fotovoltaicas en las zonas de recarga de nueva creación.

Estas estructuras de autoconsumo se realizarían mediante marquesinas fotovoltaicas, de modo que suministren de forma limpia y renovable la energía necesaria a los puntos de recarga de vehículos eléctricos y, además, aporten a estos aparcamientos de un área de sombra donde aparcar cualquier tipo de vehículo.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 211/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

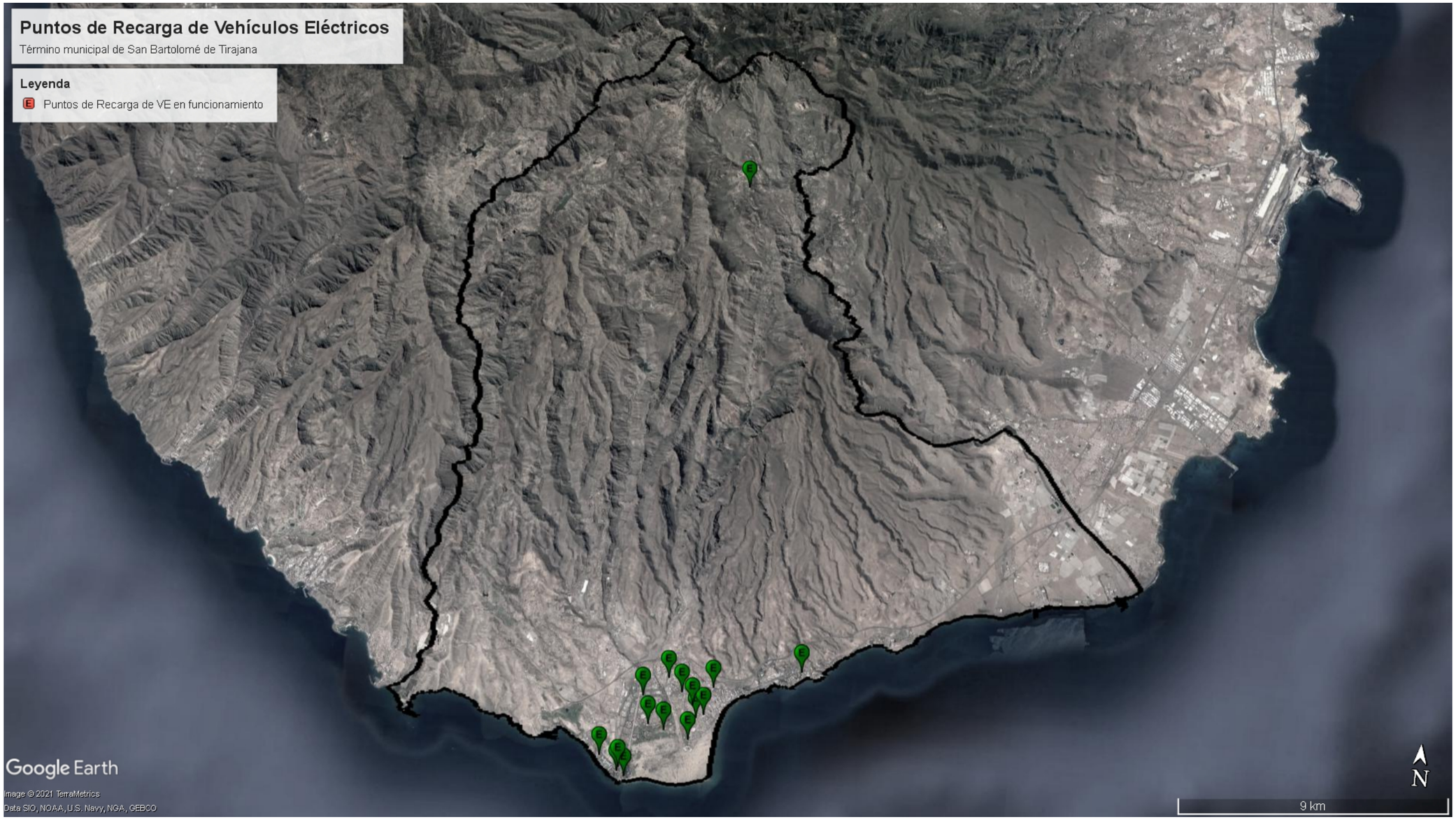
ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DE LOS PUNTOS DE RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS				
UBICACIÓN	**USO**	**NÚMERO DE PLAZAS**	**TIPO DE TOMA DE CARGA**	**FUENTE DE ENERGÍA**
Hotel Las Tirajanas	Privado 24/7	2	Schuko (EU Plug) 3.70kW	No renovable
Santa Lucía de Tirajana	Red de Cabildo 24/7	2	Schuko (EU Plug) 3.70kW – TYPE 2 22.00kW	No renovable
El Tablero	Red de Cabildo 24/7	2	TYPE 2 22.00kW - CHAdeMO 50.00kW- *CCS2 50.00kW*	No renovable
Ayuntamiento	De Pago 24/7	2	TYPE 2 11.00kW	No renovable
Domingo Alonso Maspalomas	Privado de Lunes a Viernes	1	*CCS2 50.00kW*	Renovable
Hotel Barceló Margaritas	Privado Endesa X 24/7	2	Schuko (EU Plug) 3.70kW - *TYPE 2 7.36kW*	Renovable
Hotel Gold	Privado Canariasterecarga 24/7	2	Schuko (EU Plug) 3.70kW – TYPE 2 22.00kW	No renovable
Bungalows Cordial Biarritz	Privado Etecnic 24/7	1	Schuko (EU Plug) 2.30kW – TYPE 2 22.00kW	No renovable

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 212/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Aparcamiento Maspalomas Golf	Privado Endesa X Horario de Aparcamiento	3	TYPE 2 22.00kW - TYPE 2 11.00kW	Renovable
Kumara Serenoa	Privado 24/7	4	TYPE 2 11.00kW	No renovable
DunaGolf	*Privado 24/7*	*2*	*TYPE 2 7.40kW*	*No renovable*
Hotel Lopesan Villa del Conde	*Privado 24/7*	*6*	*TYPE 2 11.00kW*	*No renovable*
Centro Comercial Oasis	*Privado Canariasterecarga 24/7*	*2*	*Schuko (EU Plug) 2.30kW – TYPE 2 7.40kW*	*No renovable*
Hotel Costa Meloneras	*Privado 24/7*	*2*	*Schuko (EU Plug) 2.30kW – TYPE 2 3.70kW*	*No renovable*
Hotel Oasis	*Privado Canariasterecarga 24/7*	*2*	*Schuko (EU Plug) 2.30kW – TYPE 2 7.40kW*	*No renovable*

Tabla 91. Análisis y evaluación de los puntos de recarga de vehículos eléctricos.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 213/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59



Mapa 38. Ubicación de puntos de recarga de VE en funcionamiento.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 214/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

4. PROPUESTAS

ZONA: TÉRMINO MUNICIPAL DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA

PROPUESTA	TIPO	UBICACIÓN	ACTUACIÓN	PLAZO
PS14.1	Edificios Públicos	San Bartolomé de Tirajana	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.	**CORTO 2022/2023**
PS14.2	Bolsas de Aparcamiento	San Bartolomé de Tirajana	Instalación de puntos de recarga en todas las bolsas de aparcamientos existentes.	**CORTO 2022/2023**
PS14.3	Servicios Públicos	San Bartolomé de Tirajana	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.	**CORTO 2022/2023**
PS14.4	Transporte Público	San Bartolomé de Tirajana	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.	**CORTO 2022/2023**
PS14.5	Estaciones de Servicio	San Bartolomé de Tirajana	Crear y fomentar la implantación de electrolineras en las gasolineras actuales y futuras del municipio.	**MEDIO 2023/2024**
PS14.6	Nueva Creación	San Bartolomé de Tirajana	Obligatoriedad de instalación y ejecución de la obra civil necesaria para la implantación de puntos de recarga en los aparcamientos en superficie, en edificios públicos y en edificios de gran afluencia de personas, así como puesta en marcha de una dotación de 2 plazas de recarga cada 50 plazas disponibles con carácter mínimo.	**CORTO 2022/2023**
PS14.7	Control y Mantenimiento	San Bartolomé de Tirajana	Motorización remota de todos los puntos de recarga del municipio que aseguren un correcto funcionamiento, analizando también el estado del punto, el uso del mismo y las necesidades de actuaciones de mantenimiento, evitando puntos fuera de servicio que generen descontento y rechazo de la ciudadanía.	**CORTO 2022/2023**

Tabla 92. Propuestas Puntos de Recarga VE.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 215/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Mapa 39. Propuestas puntos de recarga San Agustín.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 216/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Mapa 40. Propuestas puntos de recarga San Fernando, Campo Internacional, Playa del Inglés.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 217/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

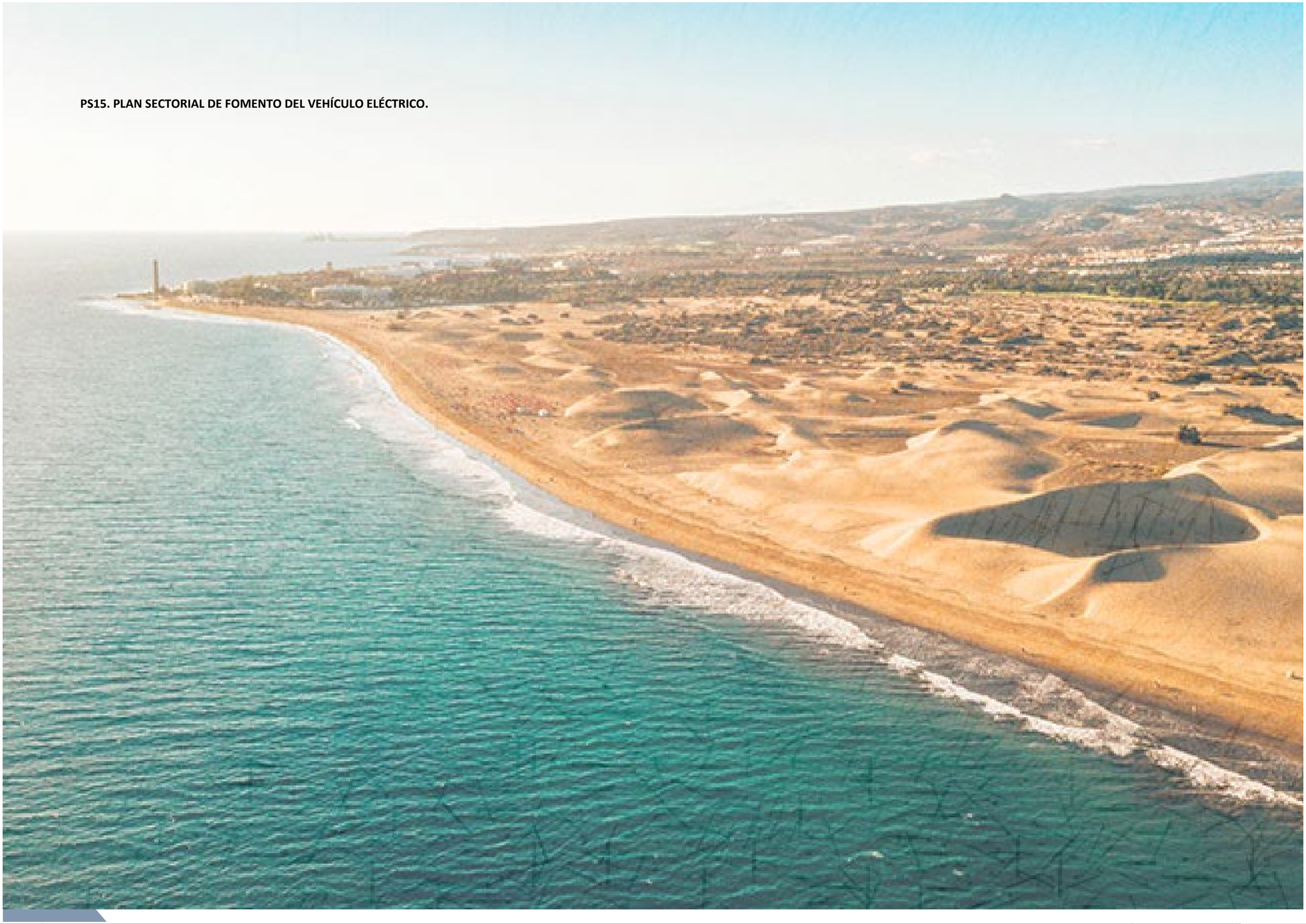
Mapa 41. Propuesta puntos de recarga San Bartolomé de Tirajana-Hoya de Tunte.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 218/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Mapa 42. Propuesta puntos de recarga Castillo del Romeral.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 219/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PS15. PLAN SECTORIAL DE FOMENTO DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO.



Firmado por:	M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa	Fecha: 16-02-2022 12:57:34

Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54

Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

1. INTRODUCCIÓN.

El Plan Sectorial de Fomento del Vehículo Eléctrico tiene como objetivo impulsar la compra por parte tanto de usuarios particulares como de flotas de empresas privadas, públicas o líneas de transporte colectivo de vehículos de impulsión eléctrica.

Se entiende cómo vehículo eléctrico (VE), el tipo de vehículo que utiliza propulsión por medio de motores eléctricos para transportarse o conducir personas, objetos o una carga específica. Es un sistema compuesto por un subsistema primario de almacenamiento de energía, una o más máquinas eléctricas y un sistema de accionamiento y control de velocidad.

Dada la orografía de las islas, es aconsejable la combinación de vehículos eléctricos y vehículos híbridos enchufables dependiendo del uso que se vaya a hacer de los mismos. Los vehículos eléctricos puros se deben destinar al uso generalizado de los ciudadanos.

Un uso típicamente dirigido al vehículo eléctrico es el de trayectos urbanos. En buena parte de los municipios canarios: más del 80 % de los viajes diarios de los residentes se hacen dentro del propio municipio, cerca del 40 % de los viajes diarios se hacen para gestiones personales, y un 20 % realiza viajes diarios para compras cotidianas. Es decir, en general, un gran porcentaje de viajes se hacen por motivos de movilidad no recurrente que serían un posible mercado del vehículo eléctrico.

TIPOS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS		
BEV **Vehículo Eléctrico** **de Batería**	**EREV** **Vehículo Eléctrico** **de Autonomía Extendida**	**PHEV** **Vehículo Eléctrico** **Híbrido Enchufable**
Impulsión por motor eléctrico	Impulsión por motor eléctrico	Impulsión por motor eléctrico y motor de combustión de apoyo
Sistema de baterías que se alimentan de la red eléctrica.	Sistema de baterías que se alimentan de la red eléctrica y por un motor de combustión en régimen óptimo que nunca impulsa el vehículo.	Sistema de baterías que se alimentan de la red eléctrica, si se termina la energía funciona el motor térmico y se convierte en un hibrido eléctrico VEH.
CORTAS DISTANCIAS	**MEDIAS DISTANCIAS**	**LARGAS DISTANCIAS**

Tabla 93. Tipos de vehículos eléctricos.

El carsharing es un sistema de uso de vehículo privado que consiste en que múltiples usuarios usan de forma individual una flota colectiva de vehículos. El carsharing y el coche multiusuario suponen un ahorro en los costes respecto al vehículo privado propio. El hecho de que en el precio del carsharing se desglosen todos los costes hace que el usuario sea consciente del coste real de desplazarse en vehículo privado y haga un uso más racional de éste. El carsharing resulta más económico que tener un coche propio siempre que no se haga un uso muy intensivo.

El motosharing, representa un conjunto de motos eléctricas repartidas en el municipio, accesibles las 24 horas del día, e igualmente se localizan y se encienden mediante una app móvil.

Entre municipios vecinos y muy próximos, o bien entre áreas urbanas comerciales próximas, el porcentaje de desplazamientos caminando es muy superior, más del 30 %, que otros que no tienen esa cercanía que obliga a muchos desplazamientos en coche y cuentan, por tanto, con un gran porcentaje de viajes en vehículo privado.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 221/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

La proximidad entre municipios vecinos o entre áreas comerciales urbanas próximas, beneficiaría a un sistema de vehículo eléctrico con carsharing dirigido a sustituir el elevado uso del vehículo privado. De este modo, viajes de corto recorrido municipal por motivos de movilidad no recurrente podrían ser un mercado objetivo del vehículo eléctrico. En ese mismo escenario se ubicarían los desplazamientos turísticos entre playas y áreas hoteleras y de apartamentos. Los turistas pueden ser frecuentes usuarios del sistema carsharing dado que en sus países de origen son usuarios de esos servicios.

Estos servicios de movilidad compartida medioambientalmente sostenibles se llevarían a cabo mediante flotas de vehículos eléctricos de pequeño tamaño (de dos a cinco plazas) 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.

A través del PMUS, la administración local ubicará las zonas de aparcamiento más propicias para la comercialización de servicios del *carsharing.* Pueden ofrecer plazas de aparcamiento en zonas de entrada/salidas de playas, en las inmediaciones de grandes concentraciones urbanas turísticas, en varios puntos de áreas comerciales, en calles peatonales o semipeatonales, en suma, en distintos puntos del municipio donde podría tener éxito este servicio. El PMUS debe ilustrar en un mapa la ubicación y emplazamientos de esas plazas de aparcamiento disponibles para la explotación de estos servicios.

- **Ubicación de plazas de aparcamiento para vehículos eléctricos:**

-Playas.

-Complejos turísticos.

-Áreas comerciales.

-Polígonos industriales.

-Anexos a itinerarios peatonales.

-Zonas Administrativas.

-Equipamientos Sanitarios.

-Centros educativos.

El PMUS recoge la necesidad de adquirir furgones o **minibuses eléctricos** para los desplazamientos de todos estos colectivos. El ahorro de emisiones que se produce sería importante al sustituir vehículos particulares y furgones, todos de combustión, por un pequeño furgón de 7 plazas o un minibús eléctrico entre 9 y 12 plazas, por ejemplo, para la movilidad de los colectivos mencionados.

De otro lado, se podría utilizar igualmente ese minibús para desplazamientos de grupos de turistas por zonas de interés, zonas próximas a espacios naturales protegidos, casco histórico, centros de interpretación, etc.

Por último, podemos hablar de otros servicios relacionados con el anterior, como es la guagua a la demanda. Son servicios que permiten solicitar un trayecto en un vehículo con más capacidad que un turismo y compartir el viaje con otros usuarios que el vehículo va recogiendo durante su trayecto, el cual cambia de forma dinámica según las peticiones recibidas. Es una alternativa a utilizar para gestionar los desplazamientos de los empleados de un negocio, o de las visitas a un centro de salud.

Las **VTC** son autorizaciones para ejercer la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor. Son las que emplean los chóferes y las limusinas, por ejemplo, pero han adquirido nuevas utilidades con la aparición de empresas tecnológicas que ponen en contacto a pasajeros con conductores mediante una app móvil.

La regulación vigente se encuentra establecida en el **Real Decreto 1057/2015**, de 20 de noviembre, por el que se modifica el **Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres**. En la mencionada regulación se especifica que las empresas dedicadas a la actividad de arrendamiento con conductor habrán de disponer en todo momento, en propiedad o arrendamiento financiero, de al menos siete vehículos dedicados a esta actividad.

La **Orden FOM/2799/2015**, de 18 de diciembre, modifica la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por **Real Decreto 1211/1990**, de 28 de septiembre.

En el caso de esta Orden, la Disposición adicional tercera, especifica que la Comunidad Autónoma de Canarias podrá dictar normas en desarrollo o ejecución de la Ley de Ordenación de los Transportes

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 222/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Terrestres y su Reglamento en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, en ejecución de lo dispuesto en el artículo 14.1 de la **Ley Orgánica 5/1987**, de 30 de julio.

La regulación de la ley de transporte indica que la proporción debería ser de un vehículo de alquiler con conductor por cada 30 taxis, aunque el Gobierno de Canarias puede aplicar las reglas de la proporcionalidad en virtud de la competencia de servicios que marca la UE.

El PMUS planifica y facilita la creación de registros electrónicos públicos en los que las empresas o propietarios de las licencias VTC den cuenta del servicio antes de su prestación. Es decir, que quede registrado que han sido contratados por un cliente antes de transportarlo.

Con esta medida, se pretende que los vehículos VTC cumplan el requisito de contratación previa y no capten clientes en la calle o mientras están aparcados cerca de puntos de mucha afluencia de posibles viajeros.

El PMUS contempla la coexistencia de estas licencias VTC con las convencionales para que se ofrezca un servicio de calidad dirigido fundamentalmente al sector turístico, dado que muchos de los visitantes que llegan a Canarias utilizan esos servicios en sus países de origen. Para ello, el PMUS refleja que solo se concedan licencias de VTC en el municipio, a vehículos eléctricos cuyo coste sea de gama alta.

La utilización de los vehículos híbridos enchufables estaría dirigida a un uso turístico en aquellos trayectos más largos en los cuales, desde el punto de vista de la empresa que explota estos vehículos, ofrecer un servicio fiable es fundamental. Se trata de esos casos en que la menor disponibilidad de estaciones de carga cercanas recomienda, por la tranquilidad de los usuarios, poder utilizar también la tracción con combustión interna tradicional.

Los ejemplos más claros en Canarias son los recorridos y excursiones que realizan los turistas que, saliendo de las zonas de playas, se desplazan por zonas de medianías y cumbres.

Hay islas donde esos desplazamientos se realizan para la práctica del senderismo, en un 60 %, y el 40 % restante para visitar espacios naturales, parques nacionales, miradores, vistas, etc. En todos los casos, se exige potencia y autonomía, y de cara al turista, fiabilidad en que el vehículo, en este caso híbrido enchufable, responderá en todo momento a sus necesidades de accesibilidad y comodidad de conducción.

1.2. EL VEHÍCULO ELÉCTRICO Y LA EFICIENCIA ENERGÉTICA.

La introducción del vehículo eléctrico en el sistema vial actual va a suponer un cambio sustancial en los modelos de movilidad de la sociedad. Además, el vehículo eléctrico supone una gran oportunidad para mejorar la eficiencia global del sistema eléctrico, reducir las emisiones de CO_2 y disminuir la dependencia energética del exterior.

Aparte de sustituir los combustibles fósiles por la electricidad, los vehículos eléctricos ofrecen flexibilidad al sistema eléctrico gracias a la capacidad de los usuarios de gestionar la demanda de los mismos según sus necesidades. De esta forma, se realiza la recarga de los vehículos cuando los precios de la electricidad son más reducidos, o ante señales que puedan recibir del sistema eléctrico.

Los vehículos eléctricos son ya una realidad en nuestro país, con una presencia moderada en número de vehículos, pero con tasas de crecimiento muy importantes. El sistema eléctrico deberá hacer posible la recarga de los vehículos eléctricos en los momentos en los que los usuarios de vehículo eléctrico decidan. Y la mejor forma de adaptarse a la demanda energética es el **autoconsumo**, es decir, la generación de energía en el punto de suministro mediante fuentes renovables.

De este modo, se podrían agrupar los tiempos de recarga de un vehículo eléctrico en tres grandes grupos sin afectar al balance energético actual:

- **Recarga nocturna**: es la carga natural del vehículo eléctrico pues se realizan cuando los vehículos no se utilizan. Es la más eficiente puesto que permite aprovechar mejor las infraestructuras del sector eléctrico y las bonificaciones tarifarias de la energía eléctrica, además de equilibrar la curva de demanda del sistema energético.
- **Recarga de oportunidad**: es la carga que se realiza en espacios públicos o corredores eléctricos para atender a las necesidades puntuales de recarga.
- **Recarga en el centro de trabajo**: es la carga que permite aprovechar el tiempo de inmovilización del vehículo durante la jornada laboral para suministrarle energía.

Los principales beneficios que aporta el vehículo eléctrico y la recarga de este según el tipo utilizado son que la recarga en horas valle permitirá un aplanamiento de la curva de demanda, optimizará el uso de las infraestructuras de generación y redes eléctricas existentes y fomentará una mayor integración de energías renovables. Además, factores asociados como la reducción de las emisiones de CO2, la menor

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 223/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

dependencia energética del exterior de combustibles fósiles y la mejora de la calidad del aire y ruido en las ciudades.

BENEFICIOS Y SUBVENCIONES AL VEHÍCULO ELÉCTRICO	
Eficiencia económica	**Beneficios medioambientales**
El coste de recargar un vehículo eléctrico (VE) es más barato que el de repostar un vehículo de motor de combustión interna (MCI)	No contaminación por emisiones de gases de efecto invernadero ni ruido. Ahorro mayor a la contaminación producida por la generación energética. Mix energético de energías renovables
Mejora de la Movilidad Global	**Subvenciones y Ayudas**
Presencia del VE en los medios de transporte. Integración en políticas favorecedoras del transporte público. Mejora del reparto modal hacia los modos públicos.	Programas MOVEA y MOVALT. Políticas fiscales de exención o reducción de impuestos. Utilización de aparcamiento reservadas o circulación BUS/VAO.

Tabla 94. Beneficios y subvenciones al vehículo eléctrico.

2. ANÁLISIS.

Con datos obtenidos para el año 2020 por el Instituto Canario de Estadística ISTAC, el parque vehicular censado en SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA es de 49.343 vehículos, de los cuales solo 143 eran de combustibles alternativos. Teniendo en cuenta que muchos de esos vehículos realizan la mayoría de sus desplazamientos entre municipios de cercanías, la autonomía diaria requerida para los mismos es normalmente inferior a los 150 km. En la actualidad, cualquier vehículo eléctrico puede cubrir esas necesidades de movilidad de manera medioambientalmente sostenible y eficiente.

ÍNDICE DE MOTORIZACIÓN 2020	
VEHÍCULOS	924,1 veh / 1.000 hab
TURISMOS	660,9 veh / 1.000 hab
PARQUE VEHICULAR	
TOTAL DE VEHÍCULOS	49.343
TURISMOS	35.292

Tabla 95. Índice de motorización 2020.

Los principales motivos para el bajo número de ventas en el municipio de vehículos de impulsión eléctrica son los siguientes:

•Precio de adquisición de vehículos eléctricos elevado.

•Tecnología incipiente en el mercado.

•Falta de una infraestructura extensa, tanto en vía pública como en entornos privados, de una red de recarga de vehículos eléctricos adaptadas a las potencias necesarias para recargas de modo 3 y modo 4.

•Desconocimiento de los posibles compradores de la tecnología, rendimiento y autonomía de las alternativas al vehículo de combustión.

•Desconocimiento de los posibles compradores de la gama de vehículos eléctricos comercializada en la actualidad.

•Falta de promoción municipal de esta tecnología, a través de la oferta de incentivos o ayudas para la adquisición de vehículos de movilidad sostenible.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 224/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

TIPO DE COMBUSTIBLE 2020	
GASOLINA	33.359
DIÉSEL	15.537
ELÉCTRICO	90
GPL/GNP/GNL	53

Tabla 96. Tipo de combustible 2020.

Dados todos estos detalles, y pese a los conocidos beneficios medioambientales que provocan en la circulación y el entorno las ventajas de los vehículos eléctricos, la extensión de estos en el parque vehicular aún es escasa, aunque se prevé un crecimiento exponencial acusado en la próxima década, lo que obliga a prepararse para las nuevas condiciones de movilidad que se generen.

Actualmente, los municipios están apostando por la inclusión del vehículo eléctrico en la flota de vehículos para servicios municipales, como método para disminuir las emisiones de la flota municipal, y como promoción de esta tecnología para los vecinos locales.

3. EVALUACIÓN.

El número de vehículos censado en el municipio, en comparación con el número de habitantes censado en el mismo, da un índice de motorización muy alto, por encima de la media de Canarias. Este dato se agrava si se tiene en cuenta el alto volumen de vehículos que llegan o circulan por el municipio, tanto de trabajadores, como de visitantes y turistas, lo que provoca que los datos aumenten considerablemente.

El mayor peso dentro de la distribución por tipología de vehículos es para el de los turismos (72%). El volumen de vehículos pesados es considerable (18%), teniendo especial consideración estos al ser vehículos de gran volumen y que necesitan de ciertas características viales para una correcta circulación (ancho de vías adecuado, radios de giro, pendientes suaves, zonas de estacionamiento habilitadas, etc)

El combustible mayoritario es la gasolina (67%), aunque en vehículos pesados el claro dominador es el diésel. Los vehículos de combustibles alternativos ocupan un porcentaje paupérrimo del total (0,3%), siendo mayoritariamente vehículos eléctricos y de gas licuado de petróleo.

Fuentes de alimentación como el gas natural comprimido, el gas natural licuado, el hidrógeno o los biocombustibles no están lo suficientemente representados en el cómputo total, lo que restringe los posibles combustibles alternativos a 2, bien por falta de estructuras que permitan el repostaje de estos combustibles, por desconocimiento de los usuarios o por falta de oferta de vehículos de los mencionados combustibles.

A continuación, se muestra una tabla desglosada por tipologías de vehículos y tipo de combustibles utilizados para los vehículos censados en el municipio:

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 225/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

NÚMERO DE VEHÍCULOS POR TIPOLOGÍA Y COMBUSTIBLE 2020								
TIPOLOGÍA	TOTAL	GASOLINA	DIÉSEL	ELÉCTRICO	GPL	GNC/GNL	HIDRÓGENO	BIOCOMBUSTIBLE
Furgonetas	3.366	1.025	2.333	3	5	-	-	-
Camiones < 3.5 tn	4.925	543	4.380	2	-	-	-	-
Camiones > 3.5 tn	357	7	350	-	-	-	-	-
Guaguas	202	-	202	-	-	-	-	-
Tractores Industriales	97	-	97	-	-	-	-	-
Remolques y Semirremolques	299	-	-	-	-	-	-	-
Motocicletas	4.190	4.170	2	18	-	-	-	-
Turismos	35.292	27.459	7.723	60	47	1	-	1
TOTAL	49.343	33.359	15.537	90	52	1	-	1

Tabla 97. Número de vehículos por tipología y combustible 2020.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 226/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

4. PROPUESTAS

ZONA: TÉRMINO MUNICIPAL DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA

PROPUESTA	TIPO	UBICACIÓN	ACTUACIÓN	PLAZO
PS15.1	Implantación	ADMINISTRACIÓN	Plataforma de Impulso al Vehículo Eléctrico.	**CORTO 2022/2023**
PS15.2	Adquisición	ADMINISTRACIÓN	Incorporación de vehículos eléctricos a la flota municipal.	**CORTO 2022/2023**
PS15.3	Promoción	ADMINISTRACIÓN	Exposición de vehículos eléctricos.	**CORTO 2022/2023**
PS15.4	Promoción	ADMINISTRACIÓN	Celebración de la Semana Europea de la Movilidad.	**CORTO 2022/2023**
PS15.5	Fiscalidad	ADMINISTRACIÓN	Excepción de pago de las tarifas de aparcamiento a vehículos ECO y 0 Emisiones.	**CORTO 2022/2023**
PS15.6	Legislación	ADMINISTRACIÓN	Proyecto ‘Red Insular de Recarga para Vehículos Eléctricos’.	**CORTO 2022/2023**
PS15.7	Legislación	ADMINISTRACIÓN	Convenios con asociaciones de vehículos eléctrico insulares y nacionales.	**CORTO 2022/2023**
PS15.8	Fiscalidad	ADMINISTRACIÓN	Incentivos al transporte público para el paso de vehículos de combustión a eléctricos.	**CORTO 2022/2023**

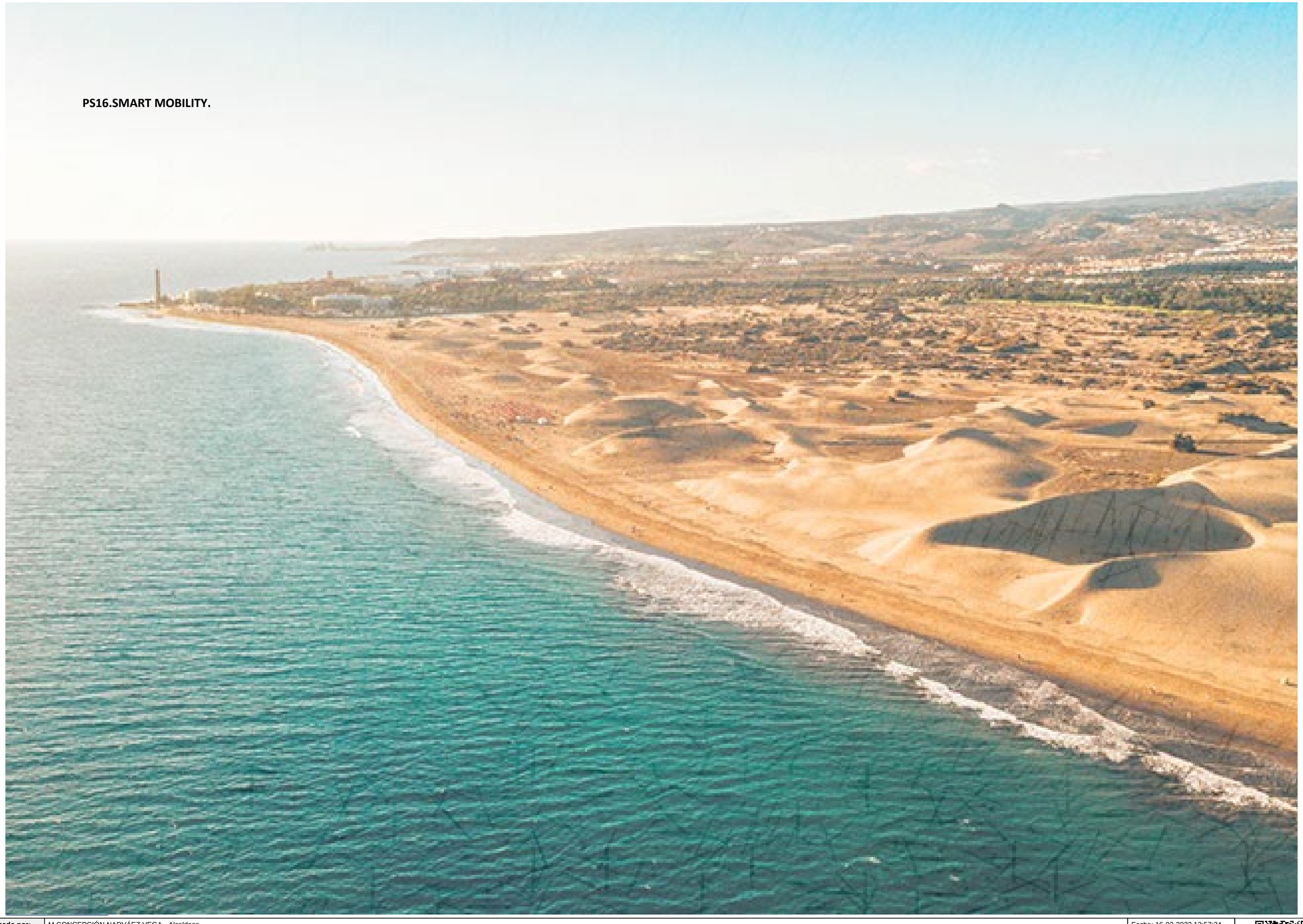
Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 227/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PS15.9	Promoción	ADMINISTRACIÓN	Realizar un estudio para optimizar la distribución de mercancías en el Casco Urbano a través de electromovilidad.	**CORTO 2022/2023**
PS15.10	Promoción	ADMINISTRACIÓN	Talleres y mesas de trabajo con la ciudadanía y centros escolares.	**CORTO 2022/2023**
PS15.11	Fiscalidad	ADMINISTRACIÓN	Bonificación al Impuesto Municipal de Vehículos destinado a vehículos eléctricos.	**CORTO 2022/2023**
PS15.12	Ordenación y Estructuración	ADMINISTRACIÓN	Plazas de aparcamientos reservadas para vehículos eléctricos.	**CORTO 2022/2023**
PS15.13	Promoción	ADMINISTRACIÓN	Fomento del servicio de Car Sharing, Carpooling y del Moto Sharing y regulación de las licencias de VTC.	**CORTO 2022/2023**
PS15.14	Promoción	ADMINISTRACIÓN	Fomento de vehículos híbridos enchufables para recorridos rurales.	**CORTO 2022/2023**

Tabla 98. Propuestas fomento del vehículo eléctrico.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 228/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PS16.SMART MOBILITY.



Firmado por:	M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa	Fecha: 16-02-2022 12:57:34

Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54

Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

1. INTRODUCCIÓN.

El Plan Sectorial de Smart Mobility tiene como objetivos principales la promoción de una movilidad sostenible que garantice que la accesibilidad, los sistemas de transporte, los problemas ambientales y la gestión del aparcamiento y que respondan a las necesidades económicas, sociales y medioambientales en un municipio.

ESTRATEGIAS DE SMART MOBILITY		
Mejorar la calidad de vida del ciudadano	Reducir el impacto medioambiental	Mejorar la planificación y eficiencia de los medios de transporte públicos
Reducir la congestión y la frustración ciudadana	Optimizar las plazas de aparcamiento y su gestión	Priorizar al ciudadano en el ámbito de la movilidad

Tabla 99. Estrategias Smart Mobility.

Mediante apps de Smart Mobility se priorizan los usos de medios de transporte limpios y no motorizados en determinadas ocasiones. Además, algunas ofrecen información relevante en tiempo real, de forma que el usuario puede acceder para ahorrar tiempo y mejorar la eficiencia, mejorando el ahorro y reduciendo las emisiones de gases CO2. Mientas que otras mejoran la gestión de los servicios de redes de transporte y proveen un feedback para los usuarios.

Con la llegada de los Smartphone, las tabletas, los Smartwatches o las wearables technologies, las nuevas tecnologías se han puesto definitivamente al servicio del turista. Este nuevo turista digital, hiperconectado y multicanal, acostumbrado a usar sus dispositivos móviles y aplicaciones en su lugar de residencia para interactuar con el entorno y hacer su vida más cómoda, necesita disponer de conectividad y servicios móviles a lo largo de las distintas etapas del viaje (antes, durante y después).

Por ello, la actividad turística ha generado en los últimos años la aparición de muchas aplicaciones relacionadas con productos, servicios y experiencias turísticas. Apps para buscar y reservar transporte, alojamiento o un lugar donde comer; apps para descubrir un destino; apps ligadas a la naturaleza, a la cultura, a la gastronomía; apps que ayudan a elegir compañero de viaje, a averiguar cómo están las olas para surfear o el viento para navegar, a traducir carteles, a obtener descuentos en entradas, etc.

Para las necesidades del turista es importante facilitarle su movilidad en su estancia en Canarias. Dentro del PMUS se mencionan apps que fidelicen al turista en su recorrido por las zonas de interés de un municipio, de forma que le presten servicios como los siguientes:

-Disponer de una app para planear la ruta en guagua desde la ubicación.

-Saber cuánto tiempo falta para que llegue la próxima guagua a una parada.

-Acceder a la app de préstamo automático de bicicletas.

-Disponer de una app para pagar en las Zonas de Estacionamiento Regulado (ZEL).

-Acceder al inventario de lugares de parking de motos.

-Ver el listado de paradas de taxi.

-Conocer las tarifas en vigor del taxi.

-Ver la situación del tráfico, en tiempo real, mediante las cámaras que ofrece el Ayuntamiento.

-Conocer cuántas plazas libres hay disponibles en cada uno de los aparcamientos públicos.

-Identificar las plazas de aparcamiento destinadas a Personas con Movilidad Reducida (PMR).

-Funcionalidad para ir desde la ubicación actual hasta cada plaza de moto, parada de taxi o plaza PMR, y verla usando Street View o apps similares.

-cceder a una app que le informe de los lugares de senderismo en el municipio, rutas a realizar, enlaces con otras rutas, etc.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 230/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

APPS DE MOVILIDAD	
APP	**DESCRIPCIÓN**
Connected Citizens EcoTrafiX	Redes de intercambio de datos de tráfico, gratuita y públicamente disponible, que mejore la información en tiempo real sobre tráfico. Operan la movilidad urbana de personas y mercancías de una manera integral con una visión única de todos los elementos que intervienen en ella, siendo además herramientas colaborativas entre las distintas entidades y favoreciendo la difusión de la información hacia ciudadanos y visitantes.
MaaS	Ofrece información combinada del transporte público con los nuevos servicios como las bicicletas públicas y las ofertas de motos y coches compartidos. El usuario selecciona un origen y un destino y la aplicación le devuelve las mejores opciones según las preferencias que haya marcado y podrá completar, según su elección, todo el proceso de reserva, acceso al vehículo y pago del viaje, directamente o a través de la App del proveedor.
MyTaxi	Permite pedir un taxi desde cualquier lugar, sin necesidad de llamar a una radioemisora o esperar en la calle. Autoriza pagos desde la misma App e incluso guardar «taxistas favoritos» para ocasiones futuras.
Moovit	Proporciona información sobre las llegadas del transporte público en tiempo real a través del GPS del móvil, permitiendo trazar rutas desde un punto de partida al de llegada, indicando las mejores opciones para alcanzarlo. Son los usuarios los que pueden enviar avisos y alertas a otros usuarios para notificar atascos, accidentes o retrasos en algún sitio.
Parkapp Wazypark	Facilitan la búsqueda de aparcamiento. Permiten encontrar la mejor oferta de aparcamiento, y para los parkings publicar servicios y ofertas. Autoriza a pagar el importe del estacionamiento, sin necesidad de terceros.
dedoCar.org	Aplicación móvil de desplazamiento al trabajo en vehículos compartidos. La app dice al pasajero qué coche puede llevarle, y al conductor dónde están los pasajeros dispuestos a compartir gastos de viaje. Todos ahorran y se evitan atascos de tráfico, problemas de aparcamiento y contaminación. Solo se tiene que aceptar al compañero de viaje que la app le propone cuando el coche va a pasar cerca de donde está el pasajero.
Uber /Cabify	Conductores (particulares o profesionales con licencia VTC) dados de alta en una plataforma ofrecen servicios de transporte en tiempo real a individuos que solicitan un trayecto. También pueden ofrecer la opción de compartir viaje y costes con otros pasajeros
BlaBlaCar / UberPool	Apps de desplazamientos a larga distancia. Permite ofrecer/localizar un vehículo con usuarios que van desde y hasta el mismo lugar, compartiendo trayectos y gastos entre personas desconocidas.
Car2Go Emov Ecooltra	Apps de movilidad que permiten alquilar Smart biplaza eléctricos o Citroën C-Zero de cuatro plazas por minutos en el centro de grandes ciudades. Aseguran desplazamientos más económicos. También se ofrece servicio con motocicletas eléctricas.
Join Up	Plataforma para pedir un Taxi entre varias personas; permite comunicarse fácilmente con otros usuarios interesados, y pedir de paso el Taxi Compartido.
Amovens Eccocar Drivy SocialCar	Plataformas de alquiler de coches particulares que ofrecen el servicio de contacto entre propietario y cliente. Surge de la necesidad de reducir los costes de mantenimiento de un vehículo en propiedad haciendo uso del mismo por un particular externo en los tiempos de desuso del propietario.
Shotl	Guaguas a demanda. Son servicios que permiten solicitar un trayecto en un vehículo con más capacidad que un turismo y compartir el viaje con otros

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 231/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

Vía Bridj	usuarios que el vehículo va recogiendo durante su trayecto, el cual cambia de forma dinámica según las peticiones recibidas. La App también informa del tiempo estimado de espera y de llegada a su destino. El sistema unifica las peticiones y facilita el transporte de varias personas a la vez.
Avancar Respiro Bluemove	Permite alquilar puntual un coche o furgoneta durante las horas en que sea imprescindible, pero su radio de destinos es más amplio que el urbano, gracias a la posibilidad de reservar un coche eléctrico o de combustión.
Waze	Permite reportar activamente a la comunidad de usuarios información sobre tránsito, accidentes, controles policiales, vías bloqueadas, peligros climáticos y mucho más. Waze colecta esta información, la analiza instantáneamente y la provee a los demás usuarios en forma de la ruta óptima a destino las 24 horas del día.
SOSmart	Detecta un accidente automáticamente utilizando los sensores internos del Smartphone, y de manera inmediata envía una notificación de emergencia con la ubicación del dispositivo móvil a contactos de emergencia, seleccionados previamente. Esto reduce enormemente el tiempo en que los servicios de urgencia son notificados del accidente.
Fuelio	Permite realizar un seguimiento del kilometraje, el consumo y el gasto en combustible. Sus usuarios podrán llevar un registro independiente para cada uno de los vehículos que utilicen, pudiendo anotar cualquier gasto en cuestión de segundos.
Drivies	Mide automáticamente cuándo y cómo se conduce, utilizando el dispositivo móvil. Cada vez que se conduce, se suma puntos: cuánto mejor se conduce, más puntos se acumulan. Se canjean los puntos en la app por premios y descuentos: gasolina, dinero Amazon, etc. Avisa de los radares en ruta, los puntos negros en las carreteras, las gasolineras con mejores precios en los trayectos y la prestación de recordatorios de mantenimiento.
Lazzus	Asistente que acompaña a las personas ciegas y con discapacidad visual en sus desplazamientos creando un campo de visión auditivo. Proporciona información relevante del entorno, como pasos de peatones, cruces entre calles, escaleras, establecimientos, etc., ayudando al invidente a caminar más seguro y a explorar de forma intuitiva lo que le rodea.
Mapmy Tracks Runtastic Road Bike Runtastic Mountain Bike	Aportan información para los usuarios de bici tales como: seguimiento GPS, medición de distancia, duración, velocidad, calorías quemadas, tablas de velocidad, desniveles y ritmo cardíaco, reproductor de música integrado, historial de entrenamiento, clima, todo tipo de mapas, permiten grabar recorridos, conocer la duración del recorrido, distancia, la elevación, las calorías consumidas, el ritmo y las velocidades durante todo el recorrido.
Endomondo	Muestra las rutas de bici que existen en la zona en la que se encuentre el usuario.
Strava Sports Tracker	Apps que permite al usuario seleccionar running o ciclismo para sus desplazamientos deportivos.
Accesibility	Da respuesta a las necesidades de ubicación de espacios y lugares accesibles para Personas con Movilidad Reducida, apoyándose en las nuevas tecnologías como soporte para la mejora de su integración. Cuenta con información sobre plazas de aparcamiento reservadas a personas con discapacidad, lugares de ocio, transporte, cajeros y playas, entre otros.
MapMyHike Endomondo Sport Tracker	Apps para realizar senderismo. Permiten consultar rutas, diseñar recorridos y mantener una lista de favoritos. Monitorizan recorridos y brindan información acerca de distancias, ritmo de trabajo, y calorías consumidas. Se

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 232/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

	comparten los circuitos que hayan compartido otros usuarios, de importancia para no perderse.
LazarilloApp	La aplicación de orientación inteligente para personas ciegas y con baja visión, que te guía por mensajes de voz en la ciudad. LazarilloApp te dirá, por medio de notificaciones de voz, dónde te encuentras y qué hay a tu alrededor: paraderos, cajeros, tiendas, cafés, etc. A medida que te desplazas por la ciudad, la aplicación te mostrará los servicios a tu alcance, para que tengas acceso a todo lo que ofrece la ciudad.

Tabla 100. Apps de Smart Mobility.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa
Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54
- 233/235 -
Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

2. PROPUESTAS			
ZONA: TÉRMINO MUNICIPAL DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA			
PROPUESTA	**UBICACIÓN**	**ACTUACIÓN**	**PLAZO**
PS16. 1	Implantación	App de gestión de puntos de recarga de vehículos eléctricos.	**MEDIO 2023/2024**
PS16. 2	Implantación	App de gestión de puntos de recarga de bicicletas eléctricas y rutas ciclistas seguras y cicloturismo.	**MEDIO 2023/2024**
PS16. 3	Implantación	App de entornos seguros y accesibles para PMR en el municipio para residentes y visitantes.	**CORTO 2022/2023**
PS16. 4	Implantación	App de servicios de localización y movilidad de comercios, restaurantes y espacios de ocio actualizada y con listado de servicios ofrecidos para residentes y visitantes.	**CORTO 2022/2023**
PS16. 5	Implantación	App para la gestión del Transporte Urbano a la Demanda.	**MEDIO 2023/2024**
PS16. 6	Implantación	App de gestión de las bolsas de integración y zonas de estacionamiento limitado ZEL.	**CORTO 2022/2023**
PS16. 7	Implantación	App de gestión de servicios de multimovilidad municipal, donde se engloben todos los servicios de transporte que se ofrecen en la localidad.	**MEDIO 2023/2024**
PS16. 8	Implantación	App de creación de rutas inteligentes para la circulación en el interior del municipio con vehículos eléctricos.	**MEDIO 2023/2024**
PS16. 9	Implantación	App de notificación municipal de incidencias relacionadas con la movilidad, para subsanar los errores con la mayor brevedad posible, evitando accidentes en la vía o situaciones de peligro para viandantes, VMP, bicicletas, vehículos, transporte colectivo y de mercancías. App Oficial de la Oficina de Movilidad Municipal.	**MEDIO 2023/2024**

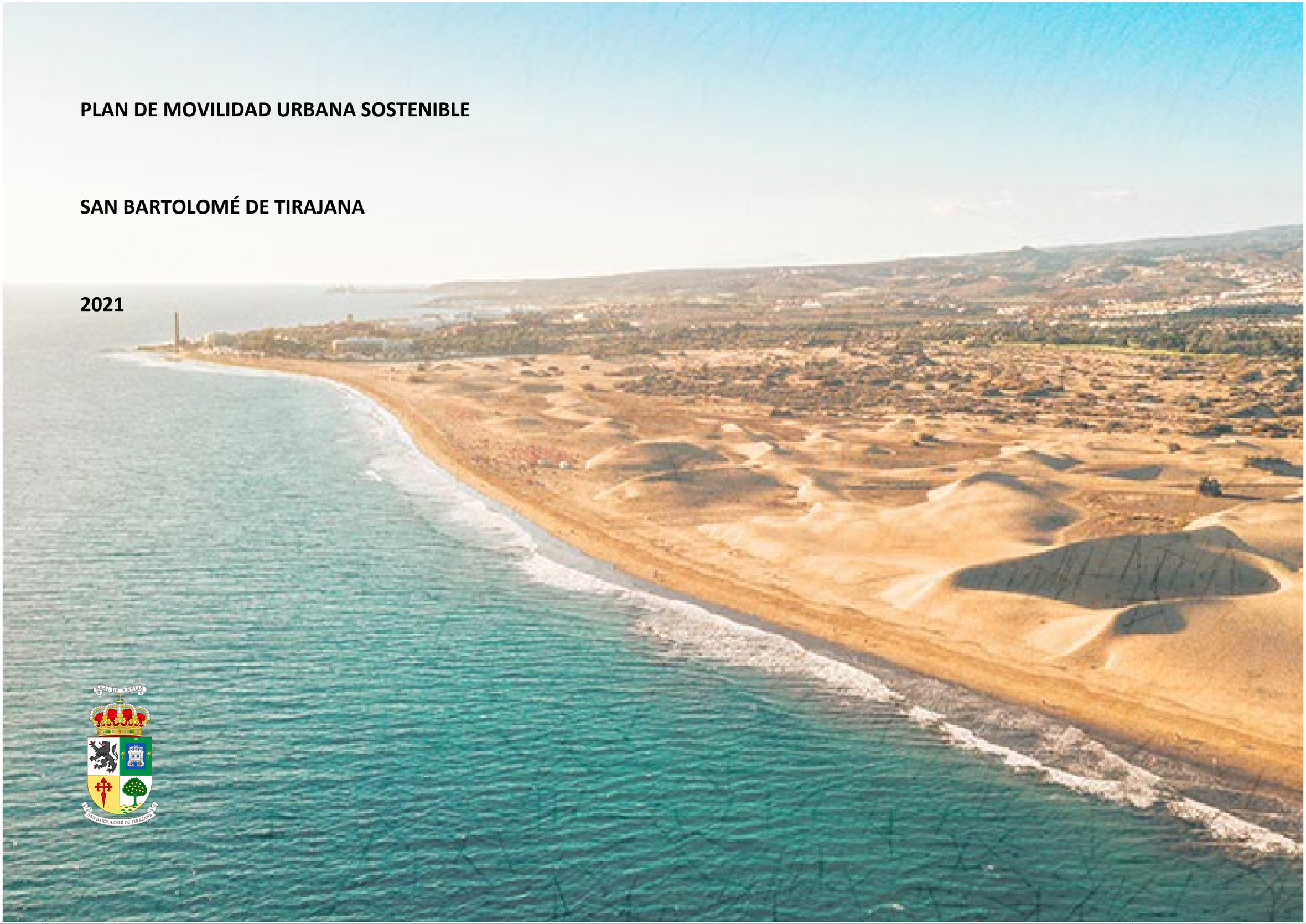
Tabla 100. Propuestas Smart Mobility.

Firmado por: M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa | Fecha: 16-02-2022 12:57:34
Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034
Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54 - 234/235 - Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA

2021



Firmado por:	M CONCEPCIÓN NARVÁEZ VEGA - Alcaldesa	Fecha: 16-02-2022 12:57:34

Nº expediente administrativo: 2022-000245 Código Seguro de Verificación (CSV): 9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Comprobación CSV: https://eadmin.maspalomas.com/publico/documento/9005CB616B5518210EEF3A8C3E122034

Fecha de sellado electrónico: 16-02-2022 13:01:54

Fecha de emisión de esta copia: 16-02-2022 13:01:59