Excmo. Ayuntamiento de
LOS REALEJOS

Gobierno de Canarias

La redacción de este PMUS ha sido financiado parcialmente conforme subvención concedida por la Dirección General de Transportes de la Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias.

Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Los Realejos (PMUS)

mosaeco
EXPERTOS EN DESARROLLO SOCIAL, ECONÓMICO Y AMBIENTAL

mosaeco
EXPERTOS EN DESARROLLO SOCIAL, ECONÓMICO Y AMBIENTAL

Equipo redactor

Antonio Valentín Brito Cabrera.
Dirección administrativa y del contrato.
Contenido económico y financiero.

Raúl Falcón Brito.
Dirección técnica.
Contenido urbanístico.

David Reyes González.
Coordinación del Programa de Participación.
Contenido urbanístico y de participación ciudadana.

Estela Calero Luna.
Coordinación del Estudio Energético ligado al PMUS.
Contenido de ingeniería y gestión energética.

Elena Vega Cuesta.
Contenido urbanístico y de participación ciudadana.

Alexis Brito Cabrera.
Contenido medioambiental y socio-económico.

Juan José Ascanio Amigo.
Contenido en Tecnologías de la Información y Comunicación.

Excmo. Ayuntamiento de
LOS REALEJOS

Contenido

1. Marco estratégico y de planificación 6

2. Ámbito de aplicación 24

3. Síntesis del análisis 54

4. Síntesis del diagnóstico de la situación 194

5. Objetivos del PMUS 210

6. Estrategia de acción 218

7. Medidas 222

8. Escenarios 356

9. Participación ciudadana y de los actores sociales 366

10. Implantación del PMUS 374

11. Presupuesto y financiación 378

12. Seguimiento y evaluación 394

13. Anexos 400

RELACIÓN DE TABLAS

- TABLA 1. POBLACION RESIDENTE EN EL MUNICIPIO POR SEXO POR UNIDADES POBLACIONES (2018).
- TABLA 2. AEVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN EL MUNICIPIO Y TASA DE VARIACIÓN INTERANUAL (Nº Y %).
- TABLA 3. DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN POR GRUPO DE EDAD Y ENTIDADES SINGULARES DE POBLACIÓN (2017).
- TABLA 4. INDICADORES DEL MERCADO DE TRABAJO EN EL MUNICIPIO (Nº).
- TABLA 5. DISTRIBUCIÓN DE EMPRESAS Y EMPLEO POR SECTORES PRODUCTIVOS (Nº) 2018 4T.
- TABLA 6. INDICADORES DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN POLÍGONOS INDUSTRIALES EN EL MUNICIPIO.
- TABLA 7. INMUEBLES POR DISTRITOS CENSALES SEGÚN USO CATASTRAL (2018).
- TABLA 8. SUPERFICIE MEDIA DE INMUEBLES POR DISTRITOS CENSALES SEGÚN USO CATASTRAL (2018).
- TABLA 9. EQUIPAMIENTOS EXISTENTES EN EL MUNICIPIO SEGÚN TIPOLOGÍA.
- TABLA 10. CENTROS DE EDUCACIÓN, CAPACIDAD Y ALUMNOS MATRICULADOS SEGÚN ENTIDAD EN EL MUNICIPIO.
- TABLA 11. ESCUELAS INFANTILES EN EL MUNICIPIO.
- TABLA 12. ALUMNOS DEL MUNICIPIO QUE ESTUDIAN EN LA ULL, SEGÚN CURSO ACADÉMICO.
- TABLA 13. PRINCIPALES CENTROS SANITARIOS Y ASISTENCIALES EN EL MUNICIPIO.
- TABLA 14. RATIO DE SUPERFICIE COMERCIAL POR HABITANTE (M2 SUV/ HABITANTES).
- TABLA 15. DISTRIBUCIÓN DE LOS ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES POR SUPERFICIE DE VENTA COMERCIAL Y ENTIDAD.
- TABLA 16. ZONAS COMERCIALES ABIERTAS (ZCA) Y Nº ESTABLECIMIENTOS EN EL MUNICIPIO.
- TABLA 17. VIAJES POR PERSONA Y DÍA SEGÚN SEXO (VIAJE/HAB./DÍA).
- TABLA 18. VIAJES POR PERSONA Y DÍA SEGÚN RELACIÓN CON LA ACTIVIDAD
- (VIAJE/HAB./DÍA).
- TABLA 19. DISTRIBUCIÓN DE VIAJES POR MOTIVO DE VIAJE (%).
- TABLA 20. DISTRIBUCIÓN DE VIAJES POR MODO DE TRANSPORTE PRINCIPAL (%).
- TABLA 21. VIAJES POR PERSONA Y DÍA SEGÚN SEXO (VIAJE/HAB./DÍA).
- TABLA 22. VIAJES GENERADOS POR MOTIVOS DE VIAJE (%).
- TABLA 23. VIAJES GENERADOS POR MODOS DE TRANSPORTE MECANIZADOS (%).

- TABLA 24. VIAJES ATRAÍDOS POR MOTIVOS DE VIAJE (%).
- TABLA 25. VIAJES ATRAÍDOS POR MODOS DE TRANSPORTE MECANIZADOS (%).
- TABLA 26. DISTRIBUCIÓN DE VIAJES SEGÚN EL TIPO DE APARCAMIENTO EN DESTINO POR MACROZONA DESTINO DEL VIAJE (%).
- TABLA 27. DISTRIBUCIÓN DEL MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO POR EL TURISTA PARA LLEGAR AL ALOJAMIENTO (%).
- TABLA 28. DISTRIBUCIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTE UTILIZADO POR EL TURISTA PARA LOS DESPLAZAMIENTOS (%).
- TABLA 29. RUTAS DE MOUNTAIN BIKE.
- TABLA 30. OFERTA DE GUAGUAS EN LOS REALEJOS.
- TABLA 31. NÚMERO DE APARCAMIENTOS DE INMUEBLES SEGÚN DISTRITOS CENSALES (2018).
- TABLA 32. SUPERFICIE MEDIA DE APARCAMIENTOS DE INMUEBLES SEGÚN DISTRITOS CENSALES (2018).
- TABLA 33. ASIGNACIÓN A ESTACIONES Y CARGA POR TRAMO.
- TABLA 34. INTENSIDAD DE TRÁFICO EN LOS REALEJOS.
- TABLA 35. ZONAS DE CARGA Y DESCARGA EN LAS ZONAS COMERCIALES ABIERTA DE
- LOS REALEJOS.
- TABLA 36. PARQUE DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS EN CIRCULACIÓN SEGÚN TIPOS DE VEHÍCULO EN LOS REALEJOS, TENERIFE Y CANARIAS EN 2017.
- TABLA 37. ÍNDICE DE CALIDAD DEL AIRE DEL MUNICIPIO.
- TABLA 38. CONTAMINANTES SEGÚN OBJETIVOS Y LÍMITES. ESTACIÓN BALSA ZAMORA - LOS REALEJOS.
- TABLA 39. VIVIENDAS Y POBLACIÓN EXPUESTA A RUIDO POR TRÁFICO URBANO, INDUSTRIA Y GRANDES EJES VIARIOS (G.E.V.) SEGÚN NIVEL ACÚSTICO (Nº).
- TABLA 40. PUNTOS CONFLICTIVOS.
- TABLA 41. INDICADOR Nº1. DISTRIBUCIÓN DE LAS COBERTURAS ARTIFICIALES.
- TABLA 42. PLAZAS DE CARGA Y DESCARGA, Y PLAZAS GRATUITAS DE ESTACIONAMIENTO.
- TABLA 43. INDICADORES.
- TABLA 44. PRESUPUESTO.
- TABLA 45. ASOCIACIÓN DE MAYORES.
- TABLA 46. ASOCIACIÓN DE MUJERES.
- TABLA 47. ASOCIACIÓN DE COMERCIANTES.

RELACIÓN DE GRÁFICOS

- GRÁFICO 1. PIRÁMIDE DE POBLACIÓN DE LOS REALEJOS (MUNICIPIO).
- GRÁFICO 2. OFERTA DE PLAZAS. NÚMERO DE EXPEDICIONES DIA.
- GRÁFICO 3. OFERTA DE EXPEDICIONES POR TRAMO.
- GRÁFICO 4. PUNTOS DE INTERCAMBIO MODAL.
- GRÁFICO 5. MOTIVOS DE LOS VIAJES GENERADOS POR LOS HABITANTES DE LOS REALEJOS.
- GRÁFICO 6. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS EN LOS REALEJOS.
- GRÁFICO 7. PORCENTAJE DE VEHÍCULOS POR TIPO EN LOS REALEJOS.
- GRÁFICO 8. NÚMERO DE VEHÍCULOS POR CADA 1.000 HABITANTES.
- GRÁFICO 9. VEHÍCULOS POR TIPO DE COMBUSTIBLE EN LOS REALEJOS.
- GRÁFICO 10. DISPONIBILIDAD DE VEHÍCULO POR PARTE DE LA POBLACIÓN DE LOS REALEJOS OCUPADA Y ESTUDIANTES.
- GRÁFICO 11. INTENSIDAD DEL TRÁFICO EN LOS REAJEJOS. VEHÍCULOS LIGEROS Y PESADOS.
- GRÁFICO 12. INTENSIDAD DEL TRÁFICO EN LOS REAJEJOS. IMD (VEH/DÍA) Y VEH PESADOS/DÍA.
- GRÁFICO 13. INTENSIDADES DE TRÁFICO EN LA TF-5 POR HORAS.
- GRÁFICO 14. PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TAXIS.
- GRÁFICO 15. PORCENTAJE DE VEHÍCULOS PESADOS (CAMIONES Y FURGONETAS) EN
- LOS REALEJOS.
- GRÁFICO 16. CARGA MÁXIMA DE LOS CAMIONES Y FURGONETAS EN LOS REALEJOS.
- GRÁFICO 17. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE CAMIONES HASTA LOS 3.500KG, CAMIONES DE MÁS DE 3.500 KG Y FURGONETAS.
- GRÁFICO 18. INTENSIDAD DEL TRÁFICO PESADO EN LOS REAJEJOS.
- GRÁFICO 19. DISTRIBUCIÓN HORARIA DE LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS PESADOS EN LA TF-5 EN LOS REALEJOS.
- GRÁFICO 20. GRÁFICAS MENSUALES DE LOS CONTAMINANTES. ESTACIÓN BALSA ZAMORA -LOS REALEJOS. GRÁFICA MENSUAL CON EPISODIOS DE CALIMA.
- GRÁFICO 20. GRÁFICAS MENSUALES DE LOS CONTAMINANTES. ESTACIÓN BALSA ZAMORA -LOS REALEJOS. GRÁFICA MENSUAL CON EPISODIOS DE CALIMA.
- GRÁFICO 21. GRÁFICAS MENSUALES DE LOS CONTAMINANTES. ESTACIÓN BALSA ZAMORA -LOS REALEJOS. GRÁFICA MENSUAL SIN EPISODIOS DE CALIMA.
- GRÁFICO 22. EVOLUCIÓN DEL PORCENTAJE DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO FRENTE AL TÉRMICO (TENDENCIA).
- GRÁFICO 23. EVOLUCIÓN DEL PORCENTAJE DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO FRENTE AL TÉRMICO.

RELACIÓN DE MAPAS

- MAPA 1. SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO. ZONA 1.
- MAPA 2. SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO. ZONA 2.
- MAPA 3. DISTRIBUCIÓN DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS POR MUNICIPIO.
- MAPA 4. ÍNDICE DE MOTORIZACIÓN POR MUNICIPIO.
- MAPA 5. PUNTOS DE INTERCAMBIO MODAL.
- MAPA 6. PUNTOS DE RECARGA EXISTENTES.
- MAPA 7. LÍNEAS DE TRANSPORTE PÚBLICO MEDIANTE GUAGUAS.
- MAPA 8. MAPA DE RUIDOS DE CARRETERA. NIVELES SONOROS LDEN (24H).
- MAPA 9. MAPA DE RUIDOS DE CARRETERA. AFECCION CON NÚCLEOS URBANOS.
- MAPA 10. COMPARATIVA ENTRE MAPAS ESTRATÉGICOS 2007-2012.
- MAPA 11. OCUPACIÓN DEL SUELO.
- MAPA 12. TRAMO 1: ENLACE EL CASTILLO - CALLE LOS CUARTOS. 110 M.
- MAPA 13. TRAMO 2: PUENTE EN LOS BARROS. 118 M.
- MAPA 14. TRAMO 1: ENLACE EL CASTILLO – CALLE EL JARDÍN. 400 M.
- MAPA 15. TRAMO 2: CALLE EL JARDÍN – CARRETERA LA ZAMORA. 677 M.
- MAPA 16. TRAMO 3: CARRETERA LA ZAMORA – POLÍGONO INDUSTRIAL. 697 M.
- MAPA 17. TRAMO 1: SAN VICENTE – REALEJO BAJO. 1593 M.
- MAPA 18. MAPA DE RUIDO. ZONA DE AFECCIÓN GENERAL.
- MAPA 19. PLANOS EXTRAÍDOS DE LA APROBACIÓN PROVISIONAL DEL PGO DE LOS REALEJOS.

1.

Marco estratégico y de planificación

1.1. Introducción

Los hábitos actuales de movilidad en el municipio de Los Realejos se caracteriza por una expansión urbana continua que va desde el nivel del mar hasta Las Cañadas, y una dependencia creciente respecto del vehículo privado, produciendo un gran consumo de espacio y energía así como unos impactos medioambientales que ponen de relieve la necesidad de lograr un sistema de transportes urbano, bien concebido, que sea menos dependientes de los combustibles fósiles. Para lograrlo se tienen que habilitar recursos, implantar medidas y cambiar tendencias, todo lo cual hace necesaria la concienciación e implicación de toda la sociedad y la colaboración entre diferentes Administraciones para alcanzar soluciones integrales que supongan un cambio en la tendencia, hacia la sostenibilidad, en la movilidad urbana.

El transporte es esencial en un municipio como Los Realejos con tres sectores morfológicamente diferenciados. Uno, el escarpe oriental del macizo de Tigaiga. Otro, el comprendido entre dicho escarpe y los barrancos de Ruiz y Hondo, y por último el sector correspondiente al Valle de La Orotava. El transporte es indispensable para el crecimiento económico y el bienestar, así como para la calidad de vida en el Municipio. Y además se constituye como un elemento incentivador a la vez que vertebrador de la cohesión social, abordando los problemas de salud y adaptándose a la evolución demográfica.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, proporciona al Ayuntamiento un enfoque estructurado sobre cómo desarrollar e implementar estrategias para la movilidad urbana. Y además

ayudar al municipio de Las Realejos a utilizar de forma eficiente, las infraestructuras y los transportes públicos y sostenibles. Todo ello permitirá reducir el consumo de energía final y las emisiones de dióxido de carbono actuando sobre la movilidad urbana para conseguir cambios importantes en el reparto modal, con una mayor participación de los modos más eficientes, en detrimento de la utilización del vehículo privado con baja ocupación, así como fomentar el uso de modos no consumidores de energía fósil, como la marcha a pie y la bicicleta.

El PMUS debe asegurar un equilibrio entre las necesidades de movilidad y accesibilidad, al tiempo que favorecer la protección del medio ambiente, la cohesión social y el desarrollo económico (principios de la movilidad sostenible).
El presente documento incluye un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro del Municipio; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

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

Por tanto, se hace necesaria una gestión de la demanda de movilidad privada que requiera de una alta concienciación y participación ciudadana.

A continuación se relacionan algunos de los beneficios que las actuaciones del PMUS puede reportar para Los Realejos:

- Disminución de atascos y de los efectos derivados de la congestión: ruido, contaminación atmosférica, contribución al efecto invernadero y accidentes.
- Disminución del consumo de energías no renovables, promoviendo el consumo de combustibles renovables.
- Reducción del tiempo de viaje.
- Mejora de los servicios de transporte público.
- Recuperación del espacio público disponible, al tener que destinarse menos al tráfico e infraestructuras.
- Mejora, en consecuencia, de las condiciones de accesibilidad para todos los habitantes, incluidas las personas con movilidad reducida.
- Mejora de la salud de los habitantes gracias a la reducción de la contaminación y el ruido, y también gracias a la promoción del uso de los modos a pie y modos de movilidad compartida.
- Mejora de la calidad del medio ambiente urbano y de la calidad de vida de los habitantes.

1.2. Marco estratégico y legislativo de la movilidad sostenible

En 2013 se publicaron directrices para el desarrollo e implementación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) que proporcionan a las autoridades locales un enfoque estructurado sobre cómo desarrollar e implementar estrategias para la movilidad urbana y ayudar a las ciudades a utilizar de forma eficiente las infraestructuras y los transportes publicos y sostenibles.

En este sentido, el Reglamento (UE) 1301/2013, del Parlamento y del Consejo, de 17 de diciembre, sobre el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, establece en su artículo 5, entre sus prioridades de inversión, las destinadas a favorecer el paso a una economía de bajo nivel de emisión de carbono en todos los sectores.

El Programa Operativo de Crecimiento Sostenible 2014-2020 (POCS), aprobado mediante Decisión de la Comisión C(2015) 5853, de 13 de agosto de 2015, participa plenamente de la Estrategia 2020, concentrando la movilidad urbana sostenible en 3 ejes específicos:

- Eje 4: Economía baja en Carbono.
- Eje 7: Transporte sostenible.
- Eje 12: Desarrollo urbano integrado y sostenible.

Por su parte la Ley 2/2011, de Economía Sostenible, de 4 de marzo (artículo 102 de fomento de los Planes de Movilidad Sostenible), establece que a partir del 1 de enero de 2014, la concesión de cualquier ayuda o subvención a las Administraciones autonómicas o Entidades locales, incluida en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y destinada al transporte público urbano o metropolitano, se condicionará a que la entidad beneficiaria disponga del correspondiente Plan de Movilidad Sostenible (PMUS), y a su coherencia con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.

El Real Decreto 616/2017, de 16 de junio, regula la concesión directa de subvenciones a proyectos singulares de entidades locales que favorezcan el paso a una economía baja en carbono en el marco del Programa operativo FEDER de crecimiento sostenible 2014-2020.

El Gobierno de Canarias, a través de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, asume las competencias de la supervisión de la correcta ejecución y desarrollo de los planes e instrumentos de ordenación de transportes y movilidad, dando las directrices oportunas para la consecución de los objetivos fijados en los mismos.

A continuación, se exponen las estrategias, políticas y normativas más relevantes y de interés general sin ánimo de exhaustividad de las que son de aplicación, ya sean por compromisos asumidos o normativos, y de las que se proponen a la consideración de la entidad local.

>> *Global*

>> *Comunitario*

>> *Nacional*

>> *Regional*

>> *Insular*

>> *Local*

Global

- Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible del a ONU (2015)
- Acuerdo de París (2016)
- 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).

Comunitario

- Estrategia Temática para el Medio Ambiente Urbano COM (2005) 718
- Por una Europa en movimiento. Movilidad sostenible para nuestro continente Revisión intermedia del Libro Blanco del transporte de la Comisión Europea de 2001 COM(2006) 314 final
- Libro Verde hacia una Nueva Cultura de la Movilidad Urbana COM (2007) 551.
- Plan de Acción de Movilidad Urbana COM (2009) 490p
- Libro Blanco Hoja de Ruta Hacia un Espacio Único Europeo de Transporte COM (2011)144
- Comunicación “Juntos Hacia Una Movilidad Urbana Competitiva Y Eficiente” COM (2013) 913
- Estrategia Europa 2020 “Una estrategia para el crecimiento inteligente, sostenible e integrador”
- La visión estratégica europea a largo plazo de una economía próspera, moderna, competitiva y climáticamente neutra COM(2018) 773 final
- Directiva 2008/50/CE de Calidad del Aire
- Directiva 2015/1480 CE por la que se modifican varios anexos de las Directivas 2004/107/CE y 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en los que se establecen las normas relativas a los métodos de referencia, la validación de datos y la ubicación de los puntos de muestreo para la evaluación de la calidad del aire ambiente
- Estrategia Europea sobre Discapacidad 2010-2020: un compromiso renovado para una Europa sin barreras.
- Iniciativa emblemática de Europa 2020: “Agenda Digital”.

Nacional

- Estrategia Española de Movilidad Sostenible (EEMS) 2010
- Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible
- Plan Estratégico Infraestructuras y Transporte 2005-2020 (PEIT)
- Estrategia de Impulso del vehículo con energías alternativas (VEA) en España (2014-2020)
- Estrategia Española de Sostenibilidad Urbana y Local (EESUL) 2011
- Libro Verde de Sostenibilidad Urbana y Local en la Era de la Información. 2012
- Programa Operativo FEDER Plurirregional de España (POPE) 2014-2020
- Agenda Urbana Española (AUE)
- Plan Nacional de Acción de Eficiencia Energética 2017-2020
- Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, desarrollada por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.
- Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.
- Plan de Acción de la Estrategia Española sobre Discapacidad 2014-2020
- Real Decreto Legislativo 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. BOE, 3 de diciembre de 2013, no 289.
- Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020

Regional

- Estrategia Canaria de Lucha contra el Cambio Climático
- Ley 8/1995, de 6 de abril, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación y su desarrollo mendiante el 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.
- Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias
- Planes y normas de Espacios Naturales Protegidos (Red ENP)
- Mapas estratégicos de ruidos de grandes ejes viarios de canarias 2012. Isla de Tenerife
- Programa Operativo FEDER Canarias 2014–2020

Insular

- Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT). 2011
- Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife. 2012
- Plan Territorial Especial de Ordenación Turística de Tenerife (PTOTT). 2005
- Programas y proyectos de Fondo de Desarrollo de Canarias (FDCAN): Programa Estrategia de Movilidad Sostenible; Programa Estrategia de mejora de la movilidad; Programa Zonas Comerciales Abiertas
- Plan Director Insular de Zonas Comerciales Abiertas. 2015
- Marco Estratégico de Desarrollo Insular (MEDI) 2016-2025

Local

- Plan General de Ordenación de Los Realejos. Aprobación Inicial. 2017
- Planes de Barrios del Ayuntamiento de Los Realejos (2015-2019)
- Plan de Accesibilidad Municipal del Municipio de Los Realejos. 2018
- Planes de zonas comerciales abiertas de Los Realejos
- Documento de Análisis previos para la redacción de los Planes Especiales de Protección de los conjuntos Históricos del Realejo Alto y Realejo Bajo. Propuesta de ordenación (2016)

1.3. Articulación del Plan con otros instrumentos de planificación existentes

De acuerdo a la política de la UE, el concepto sobre el que se asienta el plan de movilidad urbana sostenible tiene una visión funcional de la zona urbana y propone integrar las medidas realizadas en relación con la movilidad urbana en una estrategia territorial y urbana más amplia. Así pues, los PMUS se elaboran y se ejecutan en sus zonas urbanas y se integran en una estrategia de desarrollo territorial o urbano más amplia.

Para la elaboración del PMUS de Los Realejos, se han analizado el conjunto de instrumentos de soporte que sirven para la realización del análisis y diagnóstico y para la orientación de las actuaciones en el ámbito de la movilidad urbana sostenible. Entre ellas, cabe citar las figuras de planeamiento urbanístico y ordenación territorial (Plan General, Plan Insular de Ordenación) y planes sectoriales (Planes Territoriales, Planes de ENP) que afectan al municipio, así como distintas estrategias sectoriales que han sido desarrolladas en el contexto de otros proyectos del municipio que, sintetizadas, armonizadas y, en su caso, actualizadas, constituyen un punto de partida para la elaboración del plan de movilidad urbana sostenible.

Estos antecedentes han configurado tanto el enfoque de planificación estratégica como muchas de las medidas contempladas en el PMUS de Los Realejos, considerándose necesaria su referencia para ilustrar la evolución seguida por las políticas de movilidad del municipio.

Por tanto, la integración en el PMUS de Los Realejos de dichos planes hace suya a su vez los procesos participativos llevados a cabo por los mismos.

A nivel regional, insular y municipal, y con relación directa con el presente proyecto, se citan:

- Instrumentos de ordenación ambiental y territorial de Canarias.
- Instrumentos de ordenación urbanística.
- Otros proyectos o documentos.

1.3.1. Instrumentos de ordenación ambiental y territorial de Canarias

Directrices de Ordenación

La vigente Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (LSENPC) define en su artículo 87.1 en los siguientes términos: "*Las directrices de ordenación constituyen el instrumento de ordenación territorial estratégica del Gobierno de Canarias, siendo marco de referencia para los restantes instrumentos de ordenación*". Sin embargo, hasta la entrada en vigor de la citada norma la Comunidad Autónoma contaba con «*Directrices de Ordenación General*» y «*Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias*», aprobadas por la Ley 19/2003, de 14 de abril. Sin embargo, la letra c) del número 1 de la disposición derogatoria única de la LSENPC establece su derogación en su integridad, con la excepción de lo dispuesto en su disposición adicional decimonovena que establece, que como excepción a esta derogación normativa, quedan en vigor, con rango reglamentario, sujetas a ulteriores modificaciones por decreto del Gobierno, «*la Directriz 58: generalidades en la protección del suelo rústico*» y la «*Directriz 62: Actividades agrarias*».

Plan Insular de Ordenación de Tenerife

Mediante Decreto 56/2011, de 4 de marzo, por el que se aprueba la Revisión Parcial del Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT) para su adaptación a las Directrices de Ordenación General, para la racionalización del planeamiento territorial de desarrollo del PIOT y para la puesta de manifiesto de la complementariedad de las infraestructuras portuarias insulares.

Tras la derogación producida por la entrada en vigor de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias. (BOC nº102, 28/05/2018), el contenido vigente del PIO de Tenerife queda de acuerdo al siguiente:

- *Anuncio de 15 de mayo de 2018, relativo a la modificación del Acuerdo Plenario de 2 de marzo de 2018, sobre contenido vigente del Plan Insular de Ordenación de Tenerife*, tras la derogación producida por la entrada en vigor de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias. (BOC nº102, 28/05/2018).

Planes y normas de Espacios Naturales Protegidos (Red ENP)

Gran parte de la superficie del término municipal de Los Realejos está afectada por espacios naturales protegidos que cuentan con planeamiento en vigor. A continuación, se relacionan estos espacios naturales, así como su instrumento de ordenación correspondiente:

- **Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Nacional del Teide (T-0).** Mediante DECRETO 153/2002, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Nacional del Teide. (BOC nº 164, 11 de diciembre de 2002)

- **ENP Paisaje Protegido de Rambla de Castro (T-28).** Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias en sesión de 1 de octubre de 2010, relativo a la aprobación definitiva y aprobación de la Memoria Ambiental del Plan Especial del Paisaje Protegido de Rambla de Castro. (Resolución BOC nº 212, de 27 de Octubre de 2010).

- **ENP Parque Natural de la Corona Forestal (T-11).** Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias adoptado en la sesión celebrada el 30 de marzo de 2011, relativo a la aprobación de la Memoria ambiental y Aprobación definitiva y de forma parcial del Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural de la Corona Forestal. (Resolución BOC nº 040, de 27 de Febrero de 2012).

- **ENP Paisaje Protegido de Campeches, Tigaiga y Ruiz (T-34).** Aprobación Inicial Plan Especial de Paisaje Protegido de Campeches, Tigaiga y Ruiz.

- **ENP Sitio de Interés Científico del Barranco de Ruíz (T-42).** Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión de 10 de octubre de 2005, que aprueba definitivamente las Normas de Conservación del Sitio de Interés Científico del Barranco de Ruiz (Resolución BOC nº 215, de 3 de Noviembre de 2005).

- **ENP Monumento Natural de La Montaña de Los Frailes (T-27)**. Aprobación Inicial Mediante Resolución del Director General de Ordenación del Territorio, de fecha 21 de diciembre de 2005 del Avance de las Normas de conservación del Monumento Natural de La Montaña de Los Frailes mediante Resolución del Director General de Ordenación del Territorio de fecha 21 de diciembre de 2005 (Resolución BOC nº 28, de 9 de febrero de 2006).

No obstante, el ámbito de actuación del

PMUS se concentra en los principales núcleos y espacios urbanizados, de acuerdo a la delimitación establecida en este documento, no afectando a los referidos espacios protegidos del municipio.

Planes de gestión de Lugares incluidos en la Red Natura 2000

El municipio de Los Realejos cuenta con 3.295 hectáreas de espacios naturales protegidos. Posee parte del Parque Nacional del Teide, del Parque Natural de la Corona Forestal, del Paisaje Protegido de Campeches, Tigaiga y Ruiz y del Sitio de Interés Científico del Barranco de Ruiz. Íntegramente incluidos en su término municipal se encuentran el Paisaje Protegido de la Rambla de Castro y el Monumento Natural de la Montaña de los Frailes.

Todos estos espacios, a excepción de la Montaña de los Frailes, se incluyen también en la Red Natura 2000 como Zonas Especiales de Conservación y Zonas de Especial Protección para las Aves. Asimismo, la franja litoral entre la punta del Guindaste y la zona de Las Puntas, en San Juan de la Rambla, está declarada Zona Especial de Conservación por la presencia de hábitats de cuevas marinas sumergidas o semisumergidas.

Los Realejos cuenta además con los Montes de Utilidad Pública denominados Cumbres del Realejo Bajo y Ladera y Cumbre.

A continuación se relacionan los **Planes de Gestión de las Zonas Especiales de Conservación (ZEC)** declaradas a finales de 2009 por el Decreto 174/2009 por el que se declaran las (BOC nº 7, de 13 de enero de 2010):

- *Plan de Gestión de la ZEC ES7020043 Parque Nacional del Teide*, aprobado por Orden del Consejero de Educación, Universidades y Sostenibilidad de fecha de 1 de abril de 2016 (BOC nº 68, de 11 de abril de 2016).
- *Plan de Gestión de la ZEC ES7020074 Los Campeches, Tigaiga y Ruiz*, aprobado por Orden del Consejero de Educación, Universidades y Sostenibilidad de fecha de 12 de junio de 2015 (BOC nº 124, de 29 de junio de 2015).
- *Plan de Gestión de la ZEC ES7020054 Corona Forestal*, aprobado por Orden del Consejero de Educación, Universidades y Sostenibilidad de fecha de 1 de abril de 2016 (BOC nº 68, de 11 de abril de 2016).
- *Plan de Gestión de la ZEC ES7020048 Barranco de Ruíz*, aprobado por Orden del Consejero de Educación, Universidades y Sostenibilidad de fecha de 1 de abril de 2016 (BOC nº 68, de 11 de abril de 2016).
- *Plan de Gestión de la ZEC ES7020068 Rambla de Castro*, aprobado por Orden del Consejero de Educación, Universidades y Sostenibilidad de fecha de 1 de abril de 2016 (BOC nº 68, de 11 de abril de 2016).

- *Plan de Gestión de la ZEC ES7020126 Costa de San Juan de La Rambla*, aprobado por Orden del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino de fecha 30 de agosto de 2011 (BOE nº 221, de 14 de septiembre de 2011).

Planes Territoriales

Los planes territoriales constituyen un instrumento de ordenación territorial de la isla, en desarrollo de los planes insulares y, en su caso, de las directrices de ordenación.

Los planes territoriales especiales tienen por objeto exclusivo concretar y definir las infraestructuras y los equipamientos estructurantes de interés supramunicipal, cuando no sean objeto de ordenación por el plan insular de ordenación o por determinaciones de la legislación sectorial cuando esté así establecido por la misma. Asimismo, definir y ordenando los equipamientos y dotaciones e infraestructuras de uso público y recreativos vinculados a los recursos naturales y espacios protegidos.

- **Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife (PTEOTT)**. Aprobación inicial (BOC nº197, de 8 de octubre de 2012 y BOC nº208, de 23 de octubre de 2012).

El Documento para la Aprobación Inicial del PTEOTT, se estructura en dos grandes bloques, la Memoria y Planos de Información y la Memoria y Planos de Ordenación.

Entre otros elementos, se destaca que la Memoria del Plan contiene un análisis en profundidad de los diferentes elementos que caracterizan los Viajes de las Persona.

El Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife, fue redactado en cumplimiento de la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General de Canarias(Directriz 83.2.) y de lo dispuesto por el artículo 34.1 de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, así como en desarrollo del Plan Insular de Ordenación de Tenerife (en adelante PIOT) con respecto a los criterios en la ordenación de los transportes (artículo 3.3.3.8.2-D).

El objeto del Plan Territorial Especial es desarrollar el modelo de ordenación y las determinaciones sobre gestión y actuaciones públicas en materia del transporte colectivo de viajeros señaladas en las Directrices de Ordenación de Canarias, en la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias y en el PIOT, incorporando también indicaciones relativas a políticas de Movilidad.

- **Plan Territorial Especial de Ordenación Turística de Tenerife (PTOTT).** Aprobación definitiva (BOC nº168, de 26 de agosto de 2005). El PTOTT, es el instrumento de ordenación territorial que, en los términos de la Disposición Adicional Primera de la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, tiene por objeto la adaptación de la ordenación turística insular de Tenerife a los límites y ritmos de crecimiento que, conforme a la directriz 27 de las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, en adelante DOTC, se establecen en la Disposición Transitoria Segunda, apartado 1b) Ley 19/2003 para el trienio 2003-2005, y conforme a ello, las determinaciones precisas de ordenación territorial y turística.

- **Plan Territorial Especial de Ordenación de infraestructuras del Tren del Norte**. Aprobación inicial. (BOC nº154, de 7 de agosto de 2012) . El PTEO Infraestructuras del Tren del Norte, es un plan que promueve el Cabildo de Tenerife y Metro Tenerife, que tiene como finalidad definir una nueva línea ferroviaria en la isla de Tenerife que discurra entre el norte y el nordeste de la isla, es decir, entre la ciudad de Santa Cruz, La Laguna, el Aeropuerto de los Rodeos y el Puerto de la Cruz – Los Realejos.

  Entre otras, el documento de aprobación inicial establece una serie de recomendaciones al planeamiento relacionadas con la ordenación e inserción de estaciones. En detalle para el municipio, precisa, que “se deberán realizar todas las previsiones necesarias para poder construir y conectar la parada con el resto de los sistemas de transporte.”

1.3.2. Instrumentos de ordenación urbanística

A nivel municipal, la ordenación urbanística en el municipio se lleva a cabo a través del Plan General de Ordenación, de los Instrumentos urbanísticos de desarrollo (Planes parciales, Planes especiales), así como de los Instrumentos urbanísticos de ordenación sectorial.

A continuación, se indica el planeamiento urbanístico tanto vigente como previsto en el municipio y, que el PMUS deberá tener en cuenta, ya que definen la política de movilidad.

Plan General de Ordenación de Los Realejos

- **Plan General vigente**. Actualmente se encuentran en vigor la Aprobación Definitiva de Modo Parcial de Plan General de Ordenación de Los Realejos, mediante Resolución de 1 de octubre de 2004, por la que se hace público el Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión de 5 de abril de 2004, que aprueba definitivamente y de forma parcial la Adaptación Básica del Plan General de Ordenación de Los Realejos(BOC nº 198, de 13 de octubre de 2004 y BOP nº150/04, de 25 de octubre de 2004).

- **Plan General en tramitación (Aprobación inicial).** Mediante el Excelentísimo Ayuntamiento Pleno, en sesión extraordinaria celebrada el día 29 de junio de 2017, se adoptó Aprobar nuevamente el Documento de la Adaptación Plena del Plan General de Ordenación de Los Realejos, al texto refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (BOC nº 133, de 12 de julio de 2017 y BOP nº83, de 12 de julio de 2017).

Planes Especiales de Protección: Realejo Alto y Realejo Bajo

En el municipio hay declarados los siguientes conjuntos históricos como Bien de Interés Cultural (BIC), figura de protección recogida en la Ley 1999, de Patrimonio histórico de Canarias:

- **Bien de Interés Cultural (BIC) Conjunto Histórico «El Realejo Bajo».** Decreto 220/2005, de 1 de diciembre, por el que se declara Bien de Interés Cultural, con categoría de Conjunto Histórico «El Realejo Bajo», en el término municipal de Los Realejos, isla de Tenerife.

- **Bien de Interés Cultural (BIC) Conjunto Histórico «El Realejo Alto».** Decreto 46/2014, de 22 de mayo, por el que se declara Bien de Interés Cultural, con categoría de Conjunto Histórico «El Realejo Alto», situado en el término municipal de Los Realejos, isla de Tenerife.

La ordenación y gestión del área afectada por la declaración de Conjunto Histórico según las previsiones de la Ley 4/1999 de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias se dispondrá mediante la formulación de un Plan Especial de Protección, elaborado conforme a criterios que garanticen su preservación.

- Documento de Análisis previos para la redacción de los Planes Especiales de Protección de los conjuntos Históricos del Realejo Alto y Realejo Bajo. Propuesta de ordenación (2016).

1.3.3. Otros proyectos o documentos

Plan de Accesibilidad Municipal del Municipio de Los Realejos 2018

Los Planes de Accesibilidad constituyen una herramienta básica de análisis sobre el estado actual de accesibilidad e infoaccesibilidad de las infraestructuras y servicios públicos que dependen de las corporaciones municipales, favoreciendo la planificación de actuaciones de mejora, así como las prioridades para su ejecución.

Por otro lado, conforman un instrumento a través de cual se establecen líneas y medidas estratégicas que, con un enfoque inclusivo y de manera transversal en todas las líneas de acción municipal, para garantizar la igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal a todas las personas del municipio.

El ámbito de actuación de la propuesta abarca zonas consolidadas urbanísticamente, donde se concentra la mayor parte de los servicios públicos y prioritarias para mejorar la accesibilidad.

Planes de Zonas Comerciales

Las ZCAs son áreas urbanas a cielo abierto, delimitadas territorialmente, con determinadas características de oferta, demanda, gestión y entorno, con una importante concentración de establecimientos comerciales minoristas tradicionales, además de restauración, ocio y servicios, en la que se desarrolla un sistema de gestión, organizativo y promocional conjunto, por asociaciones, u otras entidades sin ánimo de lucro, que contribuye decididamente al desarrollo urbanístico y económico de ese espacio productivo.

- **Plan Director Insular de Zonas Comerciales Abiertas 2015.** El Plan director insular define las ZCAs en cada municipio, así como las infraestructuras adecuadas a cada una de ellas, priorizando y planificando las inversiones.

- **El plan reconoce las siguientes ZCAs:**

1. Zona Comercial Abierta Realejo Alto.
2. Zona Comercial Abierta San Agustín
3. Zona Comercial Abierta Toscal – Longuera.
4. Zona Comercial Abierta Cruz Santa.

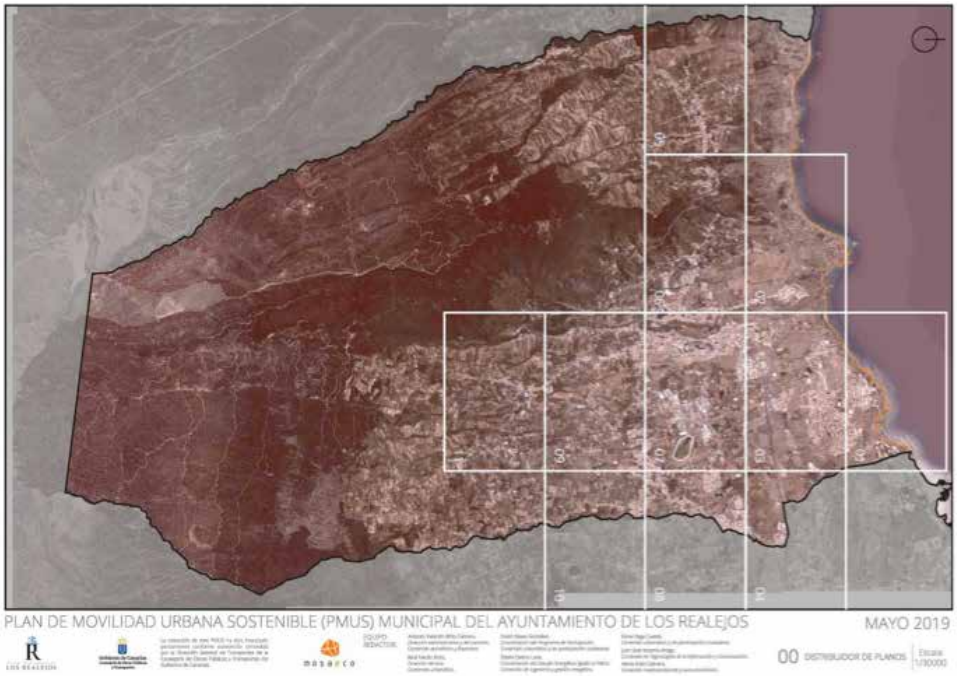
2.

Ámbito de aplicación

2.1. Delimitación del ámbito

El ámbito del presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible es local, integrando el conjunto del término municipal de Los Realejos, en la isla de Tenerife. En cualquier caso, el PMUS, debido a que es un instrumento que busca impulsar cambios necesarios en la movilidad urbana, siempre con criterios de sostenibilidad, se centra principalmente en los entornos poblacionales del Municipio, con especial repercusión en los principales núcleos urbanos de población.

El municipio de Los Realejos se sitúa en el norte de la isla de Tenerife, en parte del valle de La Orotava, a 42 kilómetros de la capital, Santa Cruz de Tenerife. Limita con los municipios de Puerto de la Cruz al noreste, La Orotava al sureste, y San Juan de la Rambla al oeste.



Plano 00. Distribuidor de planos.

Tiene una extensión de 57,09 km², ocupando el 12º puesto de la Isla y el 20º de la provincia de Santa Cruz de Tenerife, en cuanto a extensión. El valle donde se encuentra situado el Municipio es, más bien, un plano inclinado de Sur a Norte, con una parte superior cercana a los 2.000 metros sobre el nivel del mar, y cuyo borde marino termina en una costa acantilada con cantiles que

varían entre los 30 y 70 metros. Los escarpes laterales alcanzan alturas de unos 300 metros sobre el fondo del valle, en los occidentales este salto es brusco, con el Macizo de Tigaiga, mientras que los escarpes orientales están más suavizados en algunos sectores debido a formaciones geológicas posteriores que han recubierto dicha estructura. La máxima altura del Municipio se alcanza en la zona conocida como El Cabezón, a 2.166 metros sobre el nivel del mar.

La zona costera de Los Realejos es acantilada, pero podemos encontrar con cinco playas de arena negra y callaos: Castro, Los Roques, El Socorro, La Fajana y La Grimona. La demás zona costera es alta y escarpada con alturas de entre 30 y 70 metros.

Estos rincones costeros poseen características particulares, como La Piedra del Camello, un conjunto rocoso que parece vigilar el litoral; el Callabuzo, un entrante, frecuente paradero de moluscos y coto de caza marina; El Guindaste, un concurrido lugar de baño, con sus saltaderos y un conjunto de piscinas naturales; y la playa de El Socorro como la más representativa y conocida del Municipio.

Debido a la orografía del Municipio, su orientación y las características atmosféricas, pueden diferenciarse microclimas con sus particularidades, divididos en tres zonas: zona de costa, zona de transición y zona de cumbre.

La zona de costa, por debajo de 300 metros sobre el nivel del mar, posee temperaturas suaves, en torno a los 20ºC de media anual, con precipitaciones escasas, por debajo de 400 l/m2. En la zona de transición, entre 300 y 600 metros de altitud, la media de precipitaciones aumenta, pudiendo alcanzar en algunos años hasta los 800 l/m2. Las temperaturas, debido a la altitud y a los vientos alisios, comienzan a descender en torno a los 15ºC de media anual. Y la zona de cumbre, por encima de 600 metros sobre el nivel del mar, está marcada por temperaturas medias inferiores a los 15ºC y precipitaciones importantes, por encima de los 800 l/m2.

En cuanto a la distribución de la vegetación, por debajo de los 1000 metros de altitud, el territorio está básicamente cultivado, mientras que por encima de esa cota aparece la mayor parte de vegetación natural. En la zona de costa destacan los cultivos de plataneras, mientras que a mayor cota nos encontramos con cultivos de viñedos y papas.

En la costa acantilada y rocosa se desarrolla el cinturón halófilo compuesto por matorrales bajos, con algunos bosquetes de tarajales. Por encima de la línea costera y refugiados en los acantilados, se desarrollan comunidades típicas del bosque termófilo canario, acentuando la presencia de sabinas, tabaibales amargos o sauzales. En el área de medianías se encuentra un extenso pinar de pino canario entremezclado en sus zonas bajas con el fayal-brezal, el codeso de monte y plantaciones de castañeros.

Ya en la cumbre, además del pinar, se encuentran comunidades de retama del Teide y matorrales de alhelí y rosalito de cumbre, sobre todo en la zona de El Cabezón.

Entre las especies vegetales del Municipio destacan varios ejemplares de drago (Dracaena draco), como los de San Francisco en el Realejo Bajo y el de Sietefuentes en San Agustín, ejemplares centenarios de gran porte y catalogados como árboles monumentales; los dragos gemelos del Realejo Bajo; el drago de la Rambla del Mar, que sobresale por encima de las plataneras; los dragos de Tigaiga; y el de la Rambla de Castro, ejemplar que emerge de entre el palmeral. La fauna no tiene una representación importante en el paisaje, sobre todo si se les compara con la vegetación. Se puede destacar aves marinas, algunas especies de rapaces en los cantiles de los barrancos, algunos reptiles y una gran cantidad de invertebrados repartidos especialmente por las áreas protegidas.

El municipio de Los Realejos cuenta con 3.295 hectáreas de Espacios Naturales Protegidos. Posee parte del Parque Nacional de El Teide, del Parque Natural de la Corona Forestal, del Paisaje Protegido de Campeches, Tigaiga y Ruiz y del Sitio de Interés Científico del Barranco de Ruiz. Íntegramente incluidos en su término municipal se encuentran el Paisaje Protegido de la Rambla de Castro y el Monumento Natural de la Montaña de los Frailes.

Todos estos espacios, a excepción de la Montaña de los Frailes, se incluyen también en la Red Natura 2000 como Zonas Especiales de Conservación (ZEC)

y Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA). Asimismo, la franja litoral entre la punta del Guindaste y la zona de Las Puntas, en San Juan de la Rambla, está declarada Zona Especial de Conservación por la presencia de hábitats de cuevas marinas sumergidas o semisumergidas.

Los Realejos cuenta además con los Montes de Utilidad Pública denominados Cumbres del Realejo Bajo y Ladera y Cumbre.

Cabe destacar que el Municipio posee una estructura por sectores de actividad más equilibradas que la media provincial o autonómica, donde el sector primario ocupa un papel importante en la estructura productiva. Es importante porque contribuye a evitar el abandono del medio rural, a preservar el medio ambiente, participa en las exportaciones del Archipiélago y el amplio colectivo humano al que directa o indirectamente se dedica una gran parte de la población del Municipio, así como la calidad de los productos que gozan de una buena aceptación en el mercado interior; más si se tiene en cuenta los productos que cada fin de semana se ponen a la venta en el Mercadillo del Agricultor de Los Realejos.

El sector de la agricultura en Los Realejos muestra claramente una estructura dual, por un lado, una agricultura dirigida al mercado interior, dominante en las zonas de medianías con cultivos representativos como la papa, la viña, frutales y otra agricultura de exportación, muy especializada, ubicada en la costa y con un cultivo por excelencia, el plátano, el cual se dedica a la exportación

fundamentalmente. Destaca también el de las típicas papas bonitas, que disponen de una Denominación de Origen Protegida (DOP), Papas Antiguas de Canarias.

La agricultura de exportación, al contrario de la agricultura destinada al mercado interior, se centra en la producción de plátanos, flores y plantas ornamentales teniendo un alto nivel de capitalización y tecnificación que, junto a las ayudas públicas articuladas, les permite tener un nivel de competitividad bastante aceptable.

Hay que indicar que el sector agrícola local, al igual que el insular, está condicionado por peculiaridades orográficas y climáticas. Es importante el hecho de la topografía accidentada y las elevadas pendientes que han influido en el reducido tamaño de las explotaciones, dificultando el acceso a las mismas y su mecanización.

La ganadería local está representada por unas explotaciones sobre todo de porcino, vacuno y de caprino, se dan también algunas explotaciones avícolas, pero en un número menor. Luego nos encontramos con gran cantidad de ganado mular y caballar el cual se utiliza aún para trabajar la tierra y que en los últimos tiempos se utiliza para temas de ocio y participación en actividades deportivas equinas.

Las explotaciones ganaderas son un tipo de explotaciones familiares, las cuales se ubican cerca de los terrenos cultivados y en los que la actividad ganadera es complementaria de la agrícola, con poca industrialización y poca tecnificación, aunque hay un tipo de explotación, como es la avícola, en la que cada vez más se incorporan técnicas más modernas en el manejo de estas granjas.

En lo relativo al sector servicios, el porcentaje de personas afiliadas a este sector de actividad se encuentra muy por debajo de la media provincial y autonómica. La mayoría de los ciudadanos que trabajan en este sector lo hacen en otros municipios vecinos como el Puerto de la Cruz. Sin embargo, y a pesar de que Los Realejos no es un municipio eminentemente turístico, es uno de los municipios de Canarias con mayor número de hoteles rurales.

En lo que respecta a la distribución de la población en el Municipio, con un total de 36.218 habitantes (ISTAC, enero de 2018), ésta se distribuye, principalmente, en 19 núcleos poblacionales donde destaca Los Realejos con casi la mitad de la población, situada aproximadamente en el centro del Municipio y conformada por los núcleos poblacionales de Realejo Alto, Realejo Bajo, San Agustín, San Benito, San Vicente y Tigaiga.

En la costa se encuentran las poblaciones de La Longuera y El Toscal, mientras que en el Oeste nos encontramos con Icod el Alto. Al sur, en parte alta del Municipio, La Ferruja, Las Llanadas y Palo Blanco. Hacia el Este nos hallamos con El Jardín, La Grimona, La Zamora, La Montañeta, La Higuerita, La Cartaya y La Cruz Santa. Tal como se ha señalado inicialmente, el presente PMUS se centra principalmente en los entornos poblacionales del Municipio, con especial repercusión en los principales núcleos urbanos de población.

En este sentido, la capital, Los Realejos, concentra el mayor número de población y de infraestructuras, siendo el foco central de interés del PMUS, ramificándose previsiblemente las actuaciones hacia los núcleos poblacionales del entorno que dispongan de las características apropiadas para buscar una movilidad sostenible. Mientras que otros núcleos de interés, como son los de la costa, La Longuera y el Toscal o la zona de Icod el Alto, se encuentran más alejados o con mayores desniveles que deben salvarse.

Hay que tener en cuenta que los hábitos actuales de movilidad en el Municipio, al igual que ocurre en otros municipios canarios con características similares, se caracterizan por una expansión urbana continua y una dependencia creciente respecto del vehículo privado, produciendo un gran consumo de espacio y energía, así como unos impactos medioambientales que ponen de relieve la necesidad

de lograr un sistema de transportes urbano, bien concebido, que sea menos dependiente de los combustibles fósiles. Para lograrlo se tienen que habilitar recursos, implantar medidas y cambiar tendencias, todo lo cual hace necesaria la concienciación e implicación de toda la sociedad y la colaboración entre diferentes Administraciones para alcanzar soluciones integrales que supongan un cambio en la tendencia, hacia la sostenibilidad, en la movilidad urbana.

A continuación se describen brevemente algunas de las características, en cuanto a movilidad, a tener en cuenta para cada uno de los asentamientos de población que, previsiblemente, podrán formar parte de la presente estrategia de movilidad urbana sostenible:

Realejo Alto.

Realejo Alto es el centro administrativo y comercial del Municipio. Se dispone de forma alargada en subida, con importantes pendientes en puntos determinados, y con una calle central longitudinal donde se encuentran numerosos locales comerciales.

Realejo Bajo.

Realejo Bajo es un núcleo residencial, con un importante casco histórico. Destaca por sus calles estrechas y con importantes pendientes. Se encuentra paralelo a Realejo Alto con el barranco de la Calera entre medio, con tres carreteras que los unen cruzando el barranco.

Realejo Alto y Realejo Bajo.

San Agustín.

San Agustín es una extensión de Realejo Alto, compartiendo calle principal hacia el norte, y con numerosos comercios y edificios residenciales. La mayoría de sus calles están organizadas de un solo sentido y con aparcamientos.

La Carrera.

La Carrera cuenta con un núcleo antiguo alrededor de la carretera principal hacia Los Realejos. Ha tenido un desarrollo notable, con la construcción de nuevas urbanizaciones e instalaciones en sus inmediaciones. Dispone de calles estrechas en la parte antigua y calle más anchas en la parte moderna. San Benito se encuentra al este de Realejo Alto, estando las viviendas situadas a lo largo de la carretera dirección al barrio de La Montañeta. Ha sido ampliado con una importante zona industrial. La carretera principal no dispone de aceras en todo su recorrido mientras que en la zona industrial se han realizado unas infraestructuras viarias modernas.

San Agustín y La Carrera.

San Benito.

San Benito se encuentra al este de Realejo Alto, estando las viviendas situadas a lo largo de la carretera dirección al barrio de La Montañeta. Ha sido ampliado con una importante zona industrial. La carretera principal no dispone de aceras en todo su recorrido mientras que en la zona industrial se han realizado unas infraestructuras viarias modernas.

San Benito.

Tigaiga.

Tigaiga es una extensión de Realejo Bajo, por la zona oeste, disponiendo de una calle principal de un solo sentido que rodea el núcleo poblacional. Son calles estrechas sin aceras en la mayoría de casos.

Tigaiga.

San Vicente.

San Vicente se encuentra en la zona superior de un acantilado en la costa, está comunicado con San Agustín y Realejo Bajo, y también dispone de una conexión con la TF-5, principal vía que conecta el norte de Tenerife. Es un núcleo residencial, con varios apartamentos con vistas al mar, además de algunos locales de restauración.

San Vicente.

La Longuera.

La Longuera es una pequeña población costera, con varios hoteles y apartamentos. Es una de las zonas turísticas del Municipio. Dispone de calles estrechas entre las edificaciones.

El Toscal.

El Toscal, es el principal núcleo turístico del Municipio, con varios hoteles y apartamentos, además de locales de restauración y algún comercio alrededor de la calle principal, que comunica con La Longuera y con el municipio de Puerto de La Cruz. Salvo la calle principal, el resto de calles son de un solo sentido, en algunos casos con un carril de aparcamiento. Se localizan varias urbanizaciones modernas.

La Longuera y El Toscal.

La Higuerita.

La Higuerita es una población de viviendas diseminadas que lindan con el municipio de Puerto de La Cruz. Dispone de caminos entre fincas productivas.

La Higuerita.

El Jardín.

El Jardín es una pequeña población a lo largo de la carretera que transcurre entre La Carrera y La Montañeta, siendo ésta en algunos puntos muy estrecha y sin aceras.

El Jardín.

La Montañeta.

La Montañeta es una población que linda con los municipios de Puerto de La Cruz y La Orotava. Se encuentra situada a los pies de la montaña de Los Frailes, disponiendo de una carretera principal que la atraviesa, y siendo las demás calles mayoritariamente de un solo sentido y con aparcamientos. Se encuentra en fase de desarrollo con nuevas edificaciones de viviendas. Además, dispone de centro comercial y varios comercios en la zona.

La Zamora.

La Zamora está compuesta por viviendas a lo largo de la carretera que une San Benito y Los Realejos con La Montañeta. Además, se encuentran numerosas zonas de cultivo y casas diseminadas, pudiendo diferenciarse en La Zamora Alta y Baja. La mayoría de calles son estrechas, de doble sentido y sin aceras.

La Grimona.

La Grimona es una pequeña población residencial desarrollada entre las poblaciones de La Zamora y La Montañeta. Está dispuesta en cuadrícula con calles de un solo sentido con aparcamiento y aceras.

La Montañeta, La Zamora y La Grimona.

La Cruz Santa.

La Cruz Santa es un núcleo poblacional asentado en ladera, que se encuentra en la carretera que une Los Realejos con La Orotava. Dispone de viviendas diseminadas, locales de comercio y restauración, además de zonas de cultivos en los alrededores. Las calles son mayoritariamente estrechas, en pendiente y de un solo sentido, en algunos casos con aparcamiento a uno de los lados.

La Cartaya.

La Cartaya es una pequeña población residencial junto a la población de La Cruz Santa pero separadas por la carretera principal. Son viviendas entorno a la calle principal que la atraviesa hacia la población de La Montañeta.

La Cruz Santa y La Cartaya.

Palo Blanco.

Palo Blanco es una pequeña población en la parte alta del Municipio, con las viviendas alrededor de la calle principal. Dispone además de centro de salud, colegio y la farmacia de la zona alta del Municipio. Dispone de una calle de dos sentidos a la mitad de la población, que se bifurca en dos calles estrechas, una de bajada de solo sentido con aparcamientos, y una de subida de dos sentidos. En los alrededores se encuentran importantes zonas de cultivos y casas diseminadas.

Palo Blanco.

La Ferruja.

La Ferruja es un pequeño núcleo poblacional en la parte alta del Municipio, con la mayoría de casas alrededor de la carretera principal, multitud de zonas de cultivo y viviendas diseminadas. Existen en esta población algunos locales de restauración y casas rurales.

Las Llanadas.

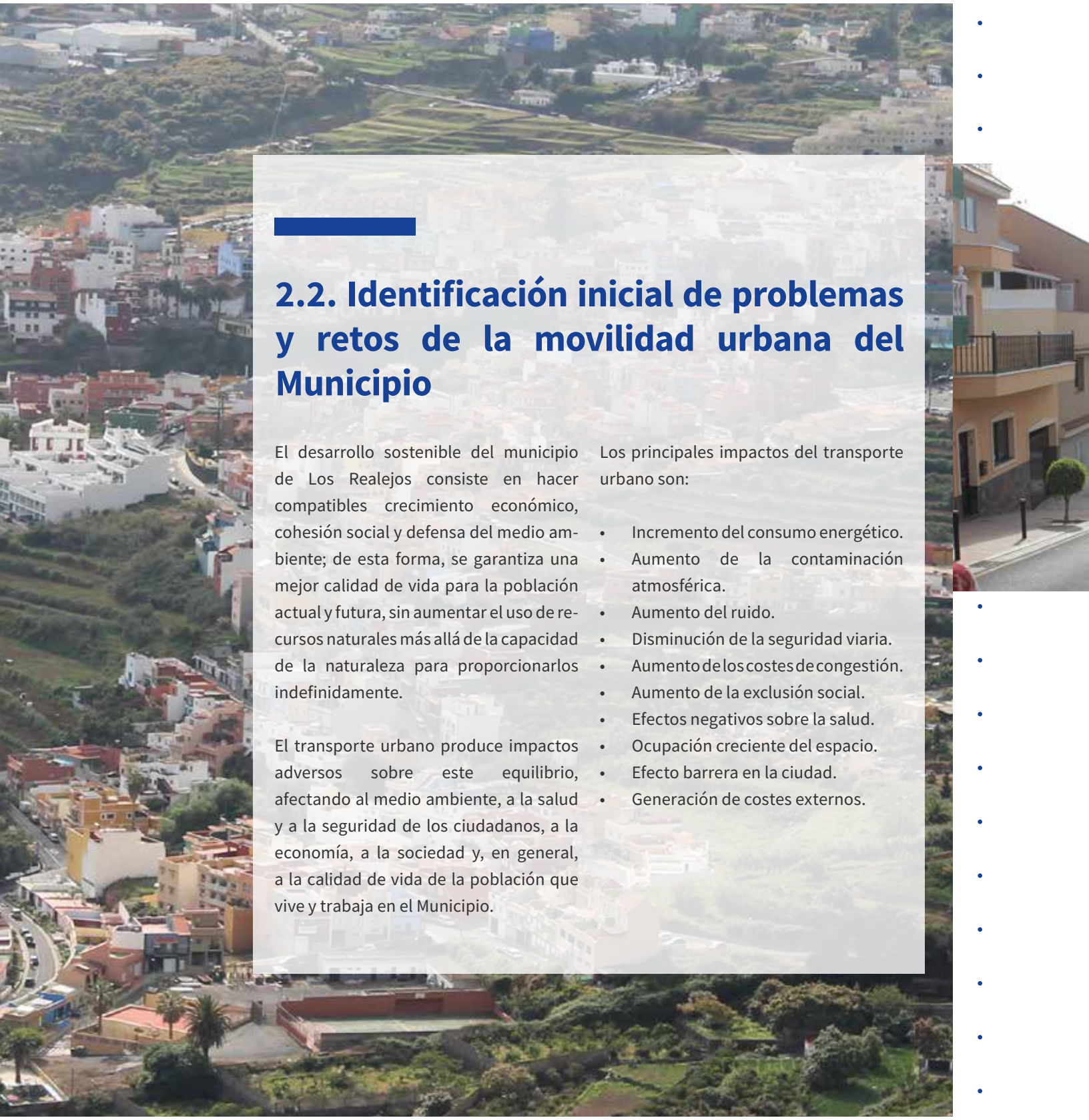
Las Llanadas se encuentra en la parte alta del Municipio y dispone de viviendas diseminadas alrededor de caminos secundarios. Existen multitud de fincas de cultivo, además de que en los últimos años han aumentado las casas rurales.

La Ferruja y Las Llanadas.

Icod el Alto.

Icod el Alto es la población más occidental del Municipio, encontrándose a mayor cota debido a que está asentado sobre la cordillera de Tigaiga. Dispone de viviendas alrededor de la carretera, además de diseminadas. La carretera de acceso a la población desde Los Realejos dispone de un vial peatonal anexo a la carretera de más de dos kilómetros, pero con una pendiente pronunciada.

Icod el Alto.



2.2. Identificación inicial de problemas y retos de la movilidad urbana del Municipio

El desarrollo sostenible del municipio de Los Realejos consiste en hacer compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente; de esta forma, se garantiza una mejor calidad de vida para la población actual y futura, sin aumentar el uso de recursos naturales más allá de la capacidad de la naturaleza para proporcionarlos indefinidamente.

El transporte urbano produce impactos adversos sobre este equilibrio, afectando al medio ambiente, a la salud y a la seguridad de los ciudadanos, a la economía, a la sociedad y, en general, a la calidad de vida de la población que vive y trabaja en el Municipio.

Los principales impactos del transporte urbano son:

- Incremento del consumo energético.
- Aumento de la contaminación atmosférica.
- Aumento del ruido.
- Disminución de la seguridad viaria.
- Aumento de los costes de congestión.
- Aumento de la exclusión social.
- Efectos negativos sobre la salud.
- Ocupación creciente del espacio.
- Efecto barrera en la ciudad.
- Generación de costes externos.

Sistema de movilidad sostenible.

Un sistema de transporte sostenible es el que:

- permite responder a las necesidades básicas de acceso y desarrollo de individuos, empresas y sociedades, con seguridad y de manera compa tible con la salud humana y el medioambiente, y fomenta la igualdad dentro de cada generación y entre generaciones sucesivas;
- resulta asequible, opera equitativamente y con eficacia, ofrece una elección de modos de transporte y apoya una economía competitiva, así como el desarrollo regional equilibrado;
- limita las emisiones y los residuos dentro de la capacidad del planeta para absorberlos, usa energías renovables al ritmo de generación y uti liza energías no renovables a las tasas de desarrollo de sustitutivos de energías renovables mientras se minimiza el impacto sobre el uso del suelo y la generación de ruidos.

A continuación se relacionan los problemas de la movilidad urbana del Municipio:

— Problemas demográficos

- Despoblamiento y éxodo hacia áreas metropolitanas. Pérdida de población residente.
- Envejecimiento de la población.

— Problemas energéticos y climáticos

- Consumo energético. El transporte es responsable de una parte significativa de la energía.
- Cambio climático.

— Problemas económicos

- Ineficiencia económica. La congestión, polución y accidentes provocados por tráfico tienen unos costes directos e indirectos muy importantes.
- Deslocalización comercial. De los centros urbanos en grandes espacios comerciales privados libres de tráfico.
- Estancamiento económico, los bajos ingresos, el mercado trabajo y competitividad de la ciudad.

— Problemas sociales

- Pérdida de espacio urbano habitable. Las vías de circulación y los aparcamientos consumen mucho espacio en las ciudades.
- Desigualdad socioeconómica del área urbana. Los barrios presentan necesidades de regeneración, incluida actuaciones en materia de movilidad.
- Colectivos más vulnerables o en situación de riesgo, especialmente las personas con necesidades especiales, mayores y mujeres.
- Accidentalidad. En las ciudades los peatones y ciclistas son los colectivos más vulnerables.

— Problemas ambientales

- Ruido y vibraciones. El tráfico es una de las fuentes de ruido urbano más importantes y molestas, siendo causa del 80% del ruido urbano por encima de los límites admisibles
- Contaminación atmosférica. Parque móvil dependiente de combustibles fósiles. Efectos múltiples, incluyendo pérdida de calidad del aire, problemas de salud y efectos sobre los edificios.
- Intrusión visual. Disminución de la calidad urbana causada por los coches aparcados e infraestructuras viales.

A continuación se relacionan los retos de la movilidad urbana del Municipio:

— Retos de la Movilidad urbana sostenible

El camino hacia una movilidad sostenible debe orientarse sobre los siguientes retos: movilidad universal, movilidad saludable, movilidad competitiva, movilidad ecológica, movilidad segura y movilidad inteligente.

— Reto 1. Movilidad universal

Reto demográfico, bienestar social, igualdad de oportunidades y la no discriminación.

— Reto 2. Movilidad saludable

Mejora calidad del aire y calidad de vida de la población.

— Reto 3. Movilidad competitiva

Economía local competitiva.

— Reto 4. Movilidad ecológica

Movilidad más sostenible y respetuosa con el medio ambiente.

— Reto 5. Movilidad eficiente y baja en carbono

Transición hacia una economía baja en carbono y eficiencia en la utilización de recursos.

— Reto 6. Movilidad segura

Movilidad segura para todos y todas, especialmente para los más vulnerables en la carretera, como son los peatones, ciclistas y motoristas.

— Reto 7. Movilidad inteligente

Transformación tecnológica y digital de la economía y la sociedad. Transporte y movilidad inteligente.

3.

Síntesis del análisis

3.1. Análisis socioeconómico

En este apartado se lleva a cabo una descripción y análisis socioeconómico del municipio de forma sintetizada, en relación al transporte y la movilidad.

3.1.1. Análisis de la población

En general, toda la población residente en el municipio genera las demandas de movilidad siendo, además, la principal beneficiada directa o indirectamente por las mejoras de la movilidad a poner en marcha por el PMUS.

Población residente

En el municipio de Los Realejos reside una población de 36.405 habitantes (2018), que representa el 4,0 % de la población de la isla de Tenerife. Con una superficie del término municipal de 57,09 Km2, la densidad de población se sitúa en 637,68 hab/km2, superior al conjunto de la isla (444,80 hab/km2).

Distribución espacial de la población

En cuanto a la distribución de la población, se destaca lo siguiente:

En general, la distribución espacial de la población del municipio es muy desigual y se encuentra descompensada, debido a la existencia y dispersión de los numerosos núcleos por el territorio municipal, si bien la mayoría se localizan en la zona costa y de medianías del municipio.

La población en el municipio se distribuye por una veintena de núcleos o barrios y diseminados: La Cartaya, La Cruz Santa, Icod El Alto, La Longuera, Toscal, La Higuerita, El Jardín, La Grimona, La Montañeta, La Zamora, La Ferruja, Las Llanadas, Palo Blanco, La Carrera, Realejo Alto, Realejo Bajo, San Agustín, San Benito, San Vicente y Tigaiga.

Por otro lado, existe una concentración creciente de la población urbana en pocas entidades de población en las que residen prácticamente casi tres cuartas partes de los habitantes del municipio y se alcanzan los mayores niveles de urbanización.

En este sentido, se resalta que el 47,2% de la población se encuentra empadronada en cuatros núcleos del municipio, esto es: Realejo Alto, San Agustín, Icod el Alto y La Longuera, y el 75,2% en ocho núcleos de población de la veintena de núcleos existentes.

Asimismo, el núcleo principal del municipio, Los Realejos (formado por Realejo Alto, San Agustín y Realejo Bajo) aglutina el 31,9% de la población municipal.

En la siguiente tabla se observa como se distribuye la población municipal por unidades poblacionales y diseminados.

TABLA 1. POBLACION RESIDENTE EN EL MUNICIPIO POR SEXO POR UNIDADES POBLACIONES (2018).

Población (barrio)	Hombres (nº)	Mujeres (nº)	Ambos sexos (nº)	Ambos sexos (%)
Realejo Alto	3.187	3.278	6.465	17,8
San Agustín	2.105	2.188	4.293	11,8
Icod El Alto	1.608	1.704	3.312	9,1
La Longuera	1.492	1.608	3.100	8,5
Cruz Santa	1.351	1.417	2.768	7,6
El Toscal	1.366	1.383	2.749	7,6
La Carrera	1.257	1.294	2.551	7,0
La Montañeta	1.003	1.107	2.110	5,8
Tigaiga	708	703	1.411	3,9
Palo Blanco	515	504	1.019	2,8
La Ferruja	445	476	921	2,5
Realejo Bajo	416	450	866	2,4
San Vicente	400	408	808	2,2
San Benito	402	378	780	2,1
La Zamora	352	375	727	2,0
La Grimona	327	343	670	1,8
Las Llanadas	314	297	611	1,7
La Cartaya	207	198	405	1,1
El Jardín	130	134	264	0,7
Diseminado	104	123	227	0,6
Diseminado	113	92	205	0,6
La Higuerita	34	40	74	0,2
Diseminado	32	37	69	0,2
Total Municipio	**17.868**	**18.537**	**36.405**	**100**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del ISTAC.

Evolución demográfica

Con respecto a la evolución demográfica de la población local, el presente análisis se circunscribe a unos periodos de referencia próximos, que tiene incidencia directa en la situación actual de la población, la economía y la sociedad del municipio.

Destaca el estancamiento demográfico e incluso se constata una pérdida de población en la última década. La población local (periodo 2009-2018) ha experimentado una tendencia al estancamiento con una pérdida de población, y al margen de la dinámica demográfica de la isla de Tenerife.

En el último decenio se contabiliza una pérdida neta de población cifrada en 1.154 habitantes.

No obstante, en los últimos años la tasa de variación interanual ha evolucionado a valores positivos y al alza, situándose actualmente en el 0,5, y dejando atrás valores interanuales que alcanzaron la cifra del -2,9%, en el periodo 2013-2014.
El envejecimiento de la población es otro de los fenómenos que se observan en la evolución poblacional del municipio. En la última década, el número de residentes de 65 o más años en el municipio que, a pesar de haberse reducido la población municipal, se ha visto incrementado en más de 510, lo que deberá tenerse en cuenta en las medidas a aplicar.

TABLA 2. AEVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN EL MUNICIPIO Y TASA DE VARIACIÓN INTERANUAL (Nº Y %).

Indicador	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Población	37.559	37.658	38.015	38.028	37.970	36.860	36.276	36.149	36.218	36.405
Población 65 o más	5.506	5.711	5.865	5.985	6.115	5.640	5.638	5.717	5.852	6.016
Tasas de variación interanual	0,5	0,3	0,9	0,0	-0,2	-2,9	-1,6	-0,4	0,2	0,5

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del ISTAC.

Proyección demográfica

En cuanto a la proyección demográfica, la Proyección de la Población de España para el periodo 2018-2033 difundida por el INE. De mantenerse las tendencias demográficas, indica para Canarias un crecimiento relativo del 16,7%, de los mayores incrementos de la nación.

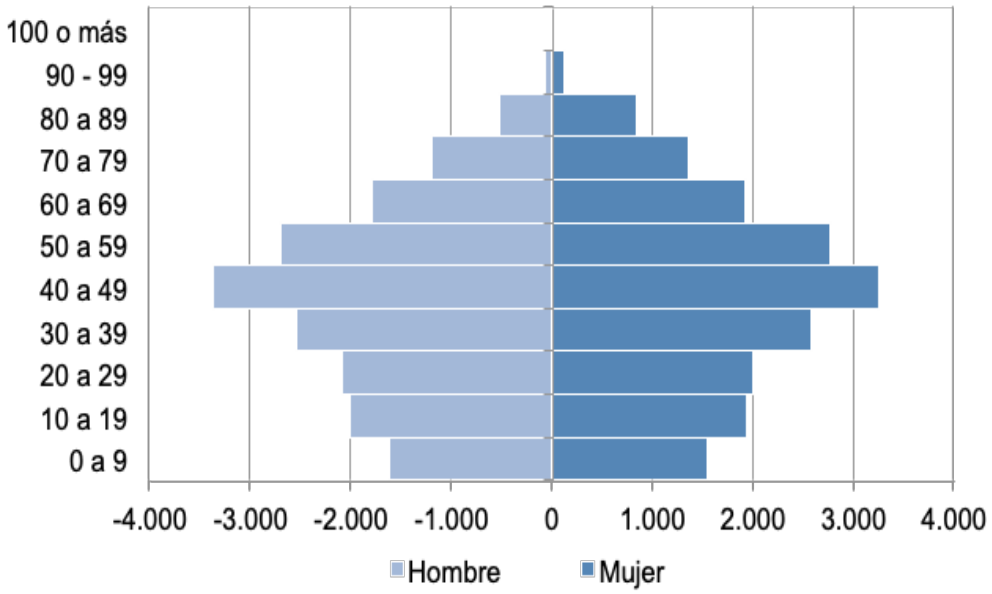
Estructura de la población

Con objeto de tener en cuenta la perspectiva de edad y de los colectivos vulnerables, como son las personas de edad avanzada, en el análisis y diagnóstico del PMUS, a continuación, se muestra la pirámide de edad del municipio, y posteriormente se analiza la población por grupos de edad según entidades.

Como en todas las pirámides de población de los países occidentales, se observa una clara y progresiva reducción de la base de la pirámide de población, consecuencia de la reducción de la tasa de natalidad por debajo del nivel de reemplazo, y el aumento de la esperanza de vida.

Se muestra la estructura demográfica de la población tanto su distribución por edad como por sexo.

GRÁFICO 1. PIRÁMIDE DE POBLACIÓN DE LOS REALEJOS (MUNICIPIO).



Fuente: Padrón municipal. 2017.

Por grupos edades, el 14,3% de la población tiene menos de 15 años, el 69,6% entre 15 y 64 años, el 16,2% tiene 65 o más años.

De forma más desagregada y teniendo en cuenta las entidades de población, se extraen las siguientes conclusiones:

- Respecto al grupo de edad de 0-14, la entidad con mayor proporción de población es Los Realejos (15,0%) y la de menor Icod el Alto (12,7%).
- Respecto al grupo de edad de 15-24, la entidad con mayor proporción de población es Paloblanco-Llanadas (12,4%) y la de menor Longuera-Toscal (10,0%).
- Respecto al grupo de edad de 25-45, la entidad con mayor proporción de población es Paloblanco-Llanadas (31,8 %) y la de menor Cruz Santa (26,5 %).
- Respecto al grupo de edad de 46-64, la entidad con mayor proporción de población es Longuera-Toscal (32,2%) y la de menor Paloblanco-Llanadas (27,4 %).
- Respecto al grupo de edad de 65-74, la entidad con mayor proporción de población es Longuera-Toscal (10,4%) y la de menor Paloblanco-Llanadas (7,4 %).
- Respecto al grupo de edad de 75 o más, la entidad con mayor proporción de población es Cruz Santa (9,5%) y la de menor Longuera-Toscal (6,3 %).

TABLA 3. DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN POR GRUPO DE EDAD Y ENTIDADES SINGULARES DE POBLACIÓN (2017).

Población	0 a 14	15-24	25-44	45-64	65-74	75 o más
Cruz Santa	437	341	846	962	305	303
Icod El Alto	416	354	957	910	331	299
Longuera-Toscal	779	572	1.558	1.839	594	360
Montaña-Zamora	526	397	1.208	1.104	400	290
Palo Blanco-Llanadas	399	348	889	766	208	189
Los Realejos	2.606	1.891	5.176	5.085	1.377	1.196
Total	**5.163**	**3.903**	**10.634**	**10.666**	**3.215**	**2.637**
%	14,3	10,8	29,4	29,4	8,9	7,3

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del ISTAC.

Renta económica de las personas

El nivel de ingresos de las personas y, en general, su situación económica determina la calidad de vida de una población. Un bajo nivel de ingresos es una de las múltiples facetas de la pobreza y la exclusión social y determina a numerosos grupos sociales sus posibilidades de movilidad, incluso para poder acceder a un puesto de trabajo.

Bajo nivel de rentas de la población.

Atendiendo a las declaraciones fiscales del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, las personas declarantes del municipio disponen de una renta bruta media de 17.820 euros/anuales y una renta disponible media de 15.498 euros/anuales (año 2016).

En términos comparativos a nivel regional, Los Realejos ocupa el puesto 63 de entre 88 municipios de Canarias (puesto 64 en el año 2013).

3.1.2. Estructura productiva y empleo

Las condiciones socioeconómicas también influyen en los patrones de movilidad de la sociedad, de manera que la evolución de la actividad socio-laboral en estos últimos años ha influido en cómo y cuánto se mueven los realejeros y realejeras.

Mercado de trabajo

En relación al mercado de trabajo, se destaca lo siguiente:

El empleo registrado (afiliados al conjunto de regímenes) en Los Realejos alcanza los 7.393 empleos. Por tanto, se evidencia la recuperación paulatina de empleo, tal como se observa en la tabla adjunta. El municipio está recuperando el empleo perdido durante los últimos años, registrando cifras de empleo similares al comienzo de la crisis. Esta circunstancia lleva aparejada un aumento en la demanda de movilidad de las nuevas personas ocupadas que se desplazan tanto dentro como fuera del municipio y que entran y/o vienen diariamente a trabajar.

La población desempleada se sitúa en 4.171 personas, representando la menor cifra de demandantes de empleo de la última década.

Por otro, en la última década se registra una pérdida de población en edad de trabajar (>16-64 años) del -4,7%, retrocediendo hasta las 25.382 personas.

TABLA 4. INDICADORES DEL MERCADO DE TRABAJO EN EL MUNICIPIO (Nº).

Indicador	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Población Ocupada	7.307	6.767	6.543	6.136	6.164	6.339	6.530	6.738	7.028	7.393
Población Desempleada	5.059	5.413	5.378	6.048	6.087	5.704	5.182	4.773	4.397	4.171
Población en Edad Laboral (>16-64 Años)	26.625	26.547	26.537	26.307	26.188	25.661	25.241	25.171	25.203	25.382

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del ISTAC y OBECAN.

Sectores económicos

En un análisis sectorial, en el municipio predomina el sector Servicios, fruto de una economía terciarizada como la canaria.

Hoy en día, también sigue reflejando una relevancia importante el sector de la construcción (12,3%), le sigue el sector de la Industria (5,9%) y Agricultura (5,4%).

TABLA 5. DISTRIBUCIÓN DE EMPRESAS Y EMPLEO POR SECTORES PRODUCTIVOS (Nº) 2018 4T.

Sector	Empresas	%	Empleos	%
Agricultura	48	5,7	400	5,4
Industria	75	8,8	439	5,9
Construcción	104	12,3	983	13,3
Servicios	621	73,2	5.571	75,4
Total	**848**		**7.393**	

Fuente: Empresas inscritas en la Seguridad Social. ISTAC. Elaboración propia.

Respecto al número de trabajadores de las empresas, el 88,4%, son consideradas micropymes, esto es, tienen menos de 10 asalariados (750 empresas), el 10,7% de las empresas tienen entre 10 a 49 asalariados y únicamente el 0,8% de las empresas tienen 50 o más asalariados (91).

Respecto a la forma jurídica, el 53,1% son personas jurídicas y el resto 46,9%, son personas físicas.

De forma más detalla por sectores productivos:

Sector primario: Agricultura y ganadería

En la actualidad, el sector primario en el municipio aglutina algo más del 5% de empresas y del empleo. Es un sector que muestra una clara dualidad, por un lado, una agricultura dirigida al mercado interior, dominante en las zonas de medianías con cultivos representativos como la papa, la viña, frutales, cereales, millo, y otra agricultura de exportación, muy especializada, ubicada en la costa y con un cultivo por excelencia, el plátano, el cual se dedica a la exportación fundamentalmente.

La superficie cultivada alcanzó las 1.022,80 hectáreas en el año 2016, mostrando una moderada tendencia al alza, en relación con las 992,2 hectáreas cultivadas en la campaña agrícola 2007/2008.

En cuanto al subsector ganadero, se corresponde con una actividad tradicional que se concentra en las zonas de medianías y núcleos más rurales del municipio. La cabaña ganadera local está dominada por las cabezas de ganado caprino (1.344), bovino (232), ovino (136) y porcino (124). También destacan las explotaciones avícola (75.298 gallinas) y la cabaña caballar y mular (200 y 32 respectivamente).

Sector industrial

El sector está representado por 75 empresas y 439 empleos (2018 4T). Respecto a la industria extractiva, la principal actividad industrial estaba centrada en la elaboración de productos minerales, en concreto, por parte de empresas de transformados minerales como los saneamientos, mármoles y otros derivados, aunque esta actividad mermó durante el periodo crisis.

Destaca la industria manufacturera, que representa el 80% de empleo, concentrándose en empresas agroalimentarias, vinculadas en ambos casos a la actividad agropecuaria tradicional, así como a la fabricación de productos metálicos.

Otras ramas de actividad industrial destacadas son la producción y distribución de agua y actividades de saneamiento y depuración de aguas.

TABLA 6. INDICADORES DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN POLÍGONOS INDUSTRIALES EN EL MUNICIPIO.

Indicadores	P.I. San Benito	P.I. La Gañanía
Estado de los accesos	Deficiente	Bueno
Asfaltado de los accesos	Deficiente	Bueno
Ancho de los accesos	Regular	Bueno
Aparcamientos	Insuficientes	Suficientes

Fuente: Censo industrial digital de Canarias. Gobierno de Canarias.

En cuanto a suelo industrial, el municipio cuenta con el polígono industrial de San Benito y el Polígono Industrial La Gañanía. Esta última urbanización industrial tiene una extensión 143.303 m2 y aglutina entorno a 35-40 empresas. A ambos polígonos industriales se acceden a través de las carreteras TF-333 y TF-324.

Construcción

El sector está representado por 104 empresas y 983 empleos (2018 4T). Debido a las características específicas de este sector, su importancia relativa en el mercado laboral del municipio, y por extensión en la economía local, están en función de los periodos de expansión y recesión de la actividad económica local.

Servicios

Las actividades de servicios constituyen el primer sector de la economía local de Los Realejos alcanzado 3 de cada cuatro empresas y de empleos en el municipio. A un nivel más desagregado, el sector servicios está integrado por las siguientes actividades económicas (2018 4T), según su importancia:

El comercio, ocupa la principal actividad, acaparando el 28,8% del empleo del sector.

La actividad en Hostelería representa el 15,1% del empleo en el municipio, mayoritariamente la restauración, y en menor medida el alojamiento.

Los transportes ocupan un puesto destacado en los servicios locales (5,3%). Los servicios públicos, especialmente los servicios educativos, representan una proporción significativa de los servicios en el municipio.

Otros servicios con presencia en la economía local son los servicios profesionales, las administrativas, la restauración y otros servicios profesionales.

Comercio

La actividad comercial juega un papel destacado en los servicios del municipio y la economía local, concentrándose en las actividades del comercio tradicional. A finales de 2018, la actividad Comercio al por mayor y por menor registra 373 empresas y 1.607 empleos del municipio, representando el 44% y el 28,8 del total municipal, respectivamente. En concreto, es el comercio minorista la actividad que aglutina al mayor número de empresas y la mayor la tasa de empleo.

3.1.3. Vivienda

En este apartado se analiza el parque edificatorio del municipio a partir de los datos obrantes en la base de datos catastral urbana, centrándolo en el parque residencial, pero también en el resto de usos de los inmuebles.

Conocer el parque de viviendas en un determinado espacio físico, su grado de ocupación y evolución (según se trate de viviendas principales, secundarias, vacías, etc.) permite tener una idea de las necesidades y servicios públicos que requiere la población que habita dicho espacio (servicios educativos, de salud, asistenciales, transporte,...). En concreto, las viviendas principales, que por definición son ocupadas por personas durante la mayor parte del año, representan un hecho de especial relevancia a la hora de diagnosticar y definir la movilidad asociada y su evolución.

Por otro, las tipologías edificatorias de vivienda colectiva contribuyen a generar modelos de ocupación compactos, permitiendo desarrollar patrones de proximidad de forma que los desplazamientos se realicen mayoritariamente a pie o en transporte público.

A nivel general, el municipio de Los Realejos se ha desarrollado poblacional y urbanísticamente en la zona de costa y de medianías de su territorio, principalmente en el sector del Valle de La Orotava que pertenece al municipio; junto con el ámbito de Icod el Alto, que constituye el otro enclave fundamental en el sector noroccidental de Los Realejos.

Las urbanizaciones situadas principalmente en la zona costera del municipio (aunque hay excepciones), están caracterizadas por el uso residencial: La Cartaya, La Longuera, El Toscal, La Higuerita, El Jardín, La Montañeta, La Zamora, La Ferruja, La Carrera, Realejo Alto, Realejo Bajo, San Agustín, San Benito, San Vicente y Tigaiga. Otros enclaves con origen vinculado a las actividades agrarias tradicionales y que han ido perfilando cierto carácter urbano con uso residencial permanente son los núcleos de Cruz Santa, Icod el Alto y Palo Blanco.

El crecimiento del uso residencial en el municipio debido a su vecindad con el territorio portuense, le ha permitido tener un mayor protagonismo dentro del contexto insular, y particularmente en el Valle de La Orotava, desde el punto de vista económico y social. Esta situación está generando una dinámica "expansiva" respecto al uso residencial y, en menor medida, al uso residencial-turístico.

Intensidad edificatoria

En la Tabla adjunta se recoge el número de inmuebles según tipología. En la misma, se aprecia que la mayor concentración del parque edificado es de uso residencial, la cual representan el 62,0% del parque.

Respecto a los inmuebles con tipología residencial, constan 15.602 viviendas, de las cuales la mayoría tiene tipología constructiva de vivienda colectiva (62,6%) frente a la tipología de viviendas unifamiliar (37,4%).

TABLA 7. INMUEBLES POR DISTRITOS CENSALES SEGÚN USO CATASTRAL (2018).

Tipo de inmueble	380311	380312	380313	380314	380315	380316	380319	Total
Vivienda Colectiva	3.926	777	1.195	3.485	207	84	86	9.760
Vivienda Unifamiliar	1.188	1.034	1.321	787	961	545	6	5.842
Aparcamiento	2.095	193	416	1.385	29	32	64	4.214
Comercial	450	14	116	208	23	11	14	836
Industrial	26	23	65	14	12	9	1	150
Oficinas	72	2	7	20	4	2	..	107
Resto	1.162	457	759	670	715	346	32	4.141
TOTAL	**8.919**	**2.500**	**3.879**	**6.569**	**1.951**	**1.029**	**203**	**25.050**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Catastro.

En cuanto a la superficie de los inmuebles, se muestra en la tabla la superficie media por tipología de inmueble. Así, la superficie media de una vivienda unifamiliar se sitúa en 232 m2 frente a la vivienda colectiva que desciende hasta los 115 m2. Por otro lado, son los establecimientos industriales lo que disponen de mayor superficie por término medio, si bien los valores son muy dispares en función del distrito donde se ubique. Similar tendencia ocurre con los inmuebles comerciales.

Hogares

Atendiendo al último Censo de Población y Vivienda (INE 2011), en función del uso de la vivienda, el 80% de las viviendas en el municipio son viviendas principales y el 20% restante son viviendas no principales, de las cuales corresponde el 12% a viviendas secundarias y el 8% a viviendas vacías o desocupadas.

El número de hogares (viviendas principales) se situó en 13.346 hogares (2011), frente a los 10.308 hogares (2001), produciéndose un aumento del 29,5% en esa década.

Finalmente, el tamaño medio de los hogares en el municipio registró un promedio de 2,81 miembros por hogar (vivienda principal).

TABLA 8. SUPERFICIE MEDIA DE INMUEBLES POR DISTRITOS CENSALES SEGÚN USO CATASTRAL (2018).

Tipo de inmueble	380311	380312	380313	380314	380315	380316	380319	Total
Vivienda Colectiva	116	116	115	90	137	121	111	115
Vivienda Unifamiliar	227	206	254	228	238	221	251	232
Aparcamiento	39	40	60	34	88	37	37	48
Comercial	219	231	353	157	170	139	101	196
Industrial	354	200	475	278	165	60	408	277
Oficinas	177	165	393	119	334	294	..	212
Resto	103	60	66	132	46	71	75	79

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Catastro.

3.1.4. Equipamientos

Los equipamientos proporcionan parte de los servicios básicos urbanos. Sus características (dimensiones, funciones, etc.) deben de estar relacionadas y acomodarse a las peculiaridades del tejido urbano y a la población que sirve.
Por un lado, se persigue que la población disponga de una cantidad suficiente equipamientos diferentes como para satisfacer las necesidades básicas de todos los grupos sociales. Por otro, es necesario distribuir de forma adecuada estos servicios (culturales, educativos, sanitarios, ocio, etc.). Conseguir esta proximidad física entre los equipamientos que le correspondan a cada núcleo, así como su accesibilidad a pie, y las viviendas reduce los desplazamientos diarios de la población. Además, la accesibilidad para todos y todas, incluidas las personas con movilidad reducida, se debe de garantizar en el espacio público, en los servicios públicos y en la edificación.

En su análisis, al igual que ocurre en el resto de municipios, se evidencia que Los Realejos (Realejo Alto, San Benito, Realejo Bajo) concentra la mayor cantidad de centros, equipamientos y numerosos servicios del municipio (educativa, cultural, comercial, administrativa, financiera, et.). El resto de núcleos poblacionales poseen centros periféricos de salud, locales sociales, culturales, religiosos e instalaciones deportivas, principalmente, por lo que será de interés seguir dotándolos a los diferentes barrios de un mayor número de servicios y equipamientos.

Entre las infraestructuras deportivas en el municipio destacan: los campos de fútbol de Cercado, Antonio Yeoward e Icod el Alto; los estadios de fútbol La Suerte y Los Príncipes, el Estadio Olímpico, el pabellón de deportes La Carrera, la Piscina Municipal, y los polideportivos Barroso, Las Llanadas, La Grimona, La Montañeta, San Agustín, San Vicente y Toscal- Longuera.

Entre los equipamientos culturales destacan: las bibliotecas públicas municipales de La Montañeta, Toscal-Longuera, de Palo Blanco (escolar), de Realejo Bajo (escolar), de Icod el Alto, Viera y Clavijo y Cruz Santa; la Casa Municipal de la Cultura y el teatro cine Los Realejos.

Como infraestructuras de ocio destacan el aula de la naturaleza Emilio Fernández Muñoz, las zonas recreativas de Chanajiga, La Higuerita, La Tahona y barranco de Ruiz; el centro de visitantes de El Portillo, la antigua casa de camineros en El Portillo y una zona de adiestramiento de perros en el entorno de Montaña Guamasa.

TABLA 9. EQUIPAMIENTOS EXISTENTES EN EL MUNICIPIO SEGÚN TIPOLOGÍA.

Tipo de equipamiento	Nº	Superficie (m2)		
		del solar	cubierta	al aire libre
Instalaciones deportivas	24	92304	9805	84159
Centros culturales	66	21943	15731	12010
Centros de enseñanza	18	114403	55581	81656
Centros sanitarios	7	3140	2379	1148
Centros asistenciales	14	10882	3055	8414
Parques y jardines	28	38339	1418	36687
Edificios admnistativos	12	8620	9915	2858
Edificios públicos sin uso	7	3325	1486	1935
Cementerios	3	6950	Con grado de saturación superior al 80%: 3	
Tanatorios	7	569	Número de salas: 9	
Mataderos	-	-	Capacidad anual (Tm/año):-	
Lonjas, mercados y ferias	1	7175		
Centros de protección civil	-	-		
Total instalaciones del municipio: 187				

Fuente: Memoria PGO en tramitación.

A continuación se detallan, por su relevancia en la movilidad, los centros educativos existentes en el municipio así como los centros sanitarios y asistenciales, y los centros y zonas comerciales del municipio.

Centros educativos

Los centros educativos suelen ser grandes atractores de población y tráficos motorizados y sobre todo en horas de entrada y salida. Su aportación a la red de transporte supone paradas en corto espacio de tiempo que provocan congestión. Al hecho anterior se une el estacionamiento de los vehículos de transporte colectivo escolares que, en ocasiones, no tienen reserva de plazas para proceder a evacuar a los alumnos. También es importante el hecho de los cruces de calzadas, estos se realizan en el mejor de los casos a través de pasos de peatones, que se suelen encontrar con bastantes usuarios lo cual implica paradas constantes en el tráfico rodado.

Todas las situaciones anteriores provocan siempre que vías o calles con una gran sección y un buen nivel de servicio fuera de hora punta se vean sobrepasadas con los hándicaps que conllevan la ocupación de carriles y el cruce continuado de peatones.

En este sentido, el municipio cuenta con una importante oferta de centros educativos de distinto ámbito territorial. Por un lado, los centros de educación infantil y primaria son los de mayor nivel de distribución por el territorio municipal, adquiriendo un carácter de equipamiento de barrio. La proximidad a estos equipamientos es una condición básica para su accesibilidad y evita desplazamientos más largos a otras zonas. En este sentido, hay que tener en cuenta que muchos desplazamientos a estos centros se realizan a pie por su cercanía.

En cambio, el resto de centros se encuentran más agrupados entornos a los principales núcleos y cabecera municipal, Los Realejos.

Utilizando la base de datos del Gobierno de Canarias y la EIEL 2017 la capacidad de los centros educativos del municipio oferta un total de 6.437 plazas, habiéndose matriculados en los mismos 5.226 alumnos y alumnas con los últimos datos disponibles (fuente EIEL 2017).

TABLA 10. CENTROS DE EDUCACIÓN, CAPACIDAD Y ALUMNOS MATRICULADOS SEGÚN ENTIDAD EN EL MUNICIPIO.

Entidades	Nº centros	Alumnos matriculados total	Capacidad alumnos total
Los Realejos (capital municipal)	7	2.708	3.362
Montaña-Zamora	3	1.285	1.550
Icod el Alto	1	476	651
Longuera-Toscal	1	367	398
Palo Blanco-Llanadas	1	239	276
Cruz Santa	1	151	200
TOTAL	**14**	**5.226**	**6.437**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Gobierno de Canarias y EIEL 2017.

Respecto al transporte escolar, sólo uno de cada tres centros educativos públicos del municipio dispone de transporte escolar. Los centros de enseñanza que disponen de servicio de transporte escolar son: CEO La Pared, IES Mencey Bencomo; IES Cruz Santa y CEIP Palo Blanco.

Por otro, las Escuelas Infantiles son centros de atención a la primera infancia cuya acción se halla en la intersección de dos caminos: el del sistema educativo y por otro en el camino de la conciliación de la vida familiar y laboral. Las Escuelas Infantiles, además, de la labor educativa y asistencial, promueven activamente la conciliación de la vida laboral y la vida familiar de los padres. Los destinatarios son niños y niñas con edades comprendidas entre los cuatro meses y los tres años.

TABLA 11. ESCUELAS INFANTILES EN EL MUNICIPIO.

Nivel de enseñanza	Entidad	Capacidad alumnos total	Titularidad
Nivel de enseñanza	Entidad	Capacidad alumnos total	Titularidad
Guarderia British	Los Realejos (capital municipal)	220	Privada
Eei Virgen Del Carmen (D.G.Protecc.Menor)	Los Realejos (capital municipal)	100	Privada
Cpei Hamelín	Los Realejos (capital municipal)	70	Privada
Cpei Veo Veo	Cruz Santa	57	Privada
Guarderia Babynest	Longuera-Toscal	50	Corporación local
Eei Municipal Nuestra Señora De Guadalupe	Longuera-Toscal	39	Corporación local
Eei Municipal Nuestra Señora Del Buen Viaje	Icod el Alto	39	Comunidad Autónoma
Guarderia Infantil Mundo Magico	Longuera-Toscal	25	Privada
Guarderia Babilu	Los Realejos (capital municipal)	20	Privada
TOTAL		**446**	

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la EIEL 2017 y otros.

Respecto a centros que imparten otras enseñanzas en el municipio se citan: El Centro de Referencia Nacional de Formación Ocupacional Los Realejos con capacidad para 500 plazas, la Escuela Municipal de Música y Danza y el Taller Ocupacional Toscal-Longuera.

En resumen, se contabilizan 27 centros educativos, incluyendo escuelas infantiles o guarderías, lo cuales tienen una capacidad total de 7.557 plazas.

Fuera del municipio, se cita por su relevancia en la movilidad obligada por motivos de estudio:

Universidad de La Laguna (ULL).

Entre todos los centros educativos adscritos al sistema de educación, el más representativo a nivel insular en cuanto a oferta y usuarios es la Universidad de La Laguna. El total de estudiantes procedentes del municipio asciende a 696 (Alumnos/as de primer y segundo ciclo y grado + Alumnos/as matriculados en Másteres Oficiales):

TABLA 12. ALUMNOS DEL MUNICIPIO QUE ESTUDIAN EN LA ULL, SEGÚN CURSO ACADÉMICO.

Nivel de educación	Curso 2016/2017	Curso 2017/2018
Alumnos/as de primer y segundo ciclo y grado	**5.226**	**6.437**
Mujeres	1.285	1.550
Hombres	476	651
Alumnos/as matriculados en Másteres Oficiales	**5.226**	**6.437**
Mujeres	239	276
Hombres	151	200
Total Alumnos/as ULL	**5.226**	**6.437**
Mujeres	239	276
Hombres	151	200

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ULL..

Universidad Europea de Canarias.

La Universidad Europea de Canarias, es de carácter privado y tiene sede en el vecino municipio de La Orotava. Este centro de educación superior recibió, en el último curso académico (2017/2018) a 366 alumnos/as , y aunque no se disponen datos del número de estudiantes del municipio matriculados en dicha universidad, por su cercanía al municipio, el dato puede ser significativo respecto al total de matriculados.

Centros de sanitarios y asistenciales

La accesibilidad a servicios básicos urbanos como el sanitario o el asistencial es esencial para asegurar la calidad de vida de los ciudadanos y ciudadanas.
Se incluyen dentro de esta categoría, los que tienen uso sanitario que prestan la asistencia médica y servicios sanitarios, en régimen ambulatorio o con hospitalización. Y los de uso asistencial, destinados a la prestación de sociales no específicamente sanitarios a la ciudadanía en general o a grupos específicos de la población.

De acuerdo al Registro de centros, servicios y establecimientos sanitarios de Canarias, existen autorizados un total de 97 centros en el municipio. Entre éstos se destacan un Centro de salud, cinco Consultorios de atención primaria distribuidos por los diferentes núcleos, trece oficinas de farmacias y cuatro Centros de reconocimiento médico, entre otros.

En cuanto a la accesibilidad, el 10,3% de los establecimientos constan como accesibles, el 11,3% no son están adaptados, de acuerdo a la normativa vigente y, el restante 78,4%, no consta tal condición en el referido registro.

TABLA 13. PRINCIPALES CENTROS SANITARIOS Y ASISTENCIALES EN EL MUNICIPIO.

Centros de enseñanza	Uso	Entidad	Titularidad
Centro de Salud Los Realejos y Servicio de Urgencias	Sanitario	Los Realejos (capital municipal)	Servicio Canario Salud
Consultorio Local Cruz Santa	Sanitario	Montaña-Zamora	Servicio Canario Salud
Consultorio Local Icod El Alto	Sanitario	Icod el Alto	Servicio Canario Salud
Consultorio Local Toscal-Longuera	Sanitario	Longuera-Toscal	Servicio Canario Salud
Consultorio Local La Montañeta	Sanitario	Montaña-Zamora	Servicio Canario Salud
Consultorio Local Palo Blanco	Sanitario	Palo Blanco-Llanadas	Servicio Canario Salud
Centro de Atención Integral para Personas con Discpacidad	Asistencial	Palo Blanco-Llanadas	Municipal
Centro de Discapacitados Milenio	Asistencial	Los Realejos (capital municipal)	Privada
Centro Sociosanitario Nuestra Señora del Carmen Los Realejos	Asistencial	Los Realejos (capital municipal)	Privada

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Registro de centros, servicios y establecimientos sanitarios de Canarias.

Centros y zonas comerciales

La presencia de actividad comercial en un territorio refleja las posibilidades de accesibilidad y desarrollo de toda la ciudadanía. Por un lado, reducir las distancias a la vez que se garantizar la proximidad a actividades comerciales, especialmente de uso cotidiano, es uno de los criterios de actuación en materia de transporte y movilidad de la política de planeamiento urbano sostenible.

Por otro, los grandes equipamientos comerciales son grandes atractores no sólo de vehículos sino de peatones y de transporte colectivo. En un análisis de la actividad comercial en el municipio, destaca:

Existen un total de 826 inmuebles de usos comercial en el municipio.

Atendiendo a la base de datos del Catastro existen un total de 826 inmuebles de usos comercial en el municipio (2018). La superficie media se sitúa en 196 m2 por inmueble. Por otro, atendiendo al censo comercial (locales con actividades netamente comerciales, según CNAE), el municipio dispone de 45.317 metros cuadrados de superficie útil de venta (SUV), según los datos disponibles del censo comercial de la isla de Tenerife, representa el 3,12% de la SUV a nivel insular.

Por tipología, destaca la superficie comercial de los establecimientos comerciales destinados a los productos de consumo cotidiano, con un total de 13.853 metros cuadrados de superficie (30,6% del total del municipio). Le sigue en superficie, otros comercios con 9.178 m2 (20,3%), los comercios dedicados al mueble con 7.324m2 de SUV (16,2%) y los comercios de equipamiento personal con 6.277m2 (13,9%). Finalmente, las ferreterías con 4.510 m2(10,0%) y, por último, los comercios de equipamiento del hogar con 4.175 m2 (9,2%).

Si bien, Los Realejos dispone de una importante actividad comercial, en relación a la superficie útil de venta, la ratio media municipal de metros cuadrados de SUV por habitante se sitúa en 1,24 m^2SUV/habitante mostrando un valor inferior que el promedio insular (1,60). Igualmente, se sitúa por debajo de la media de otros municipios de similar población y colindantes como son Puerto de La Cruz (2,09) y La Orotava (2,32).

TABLA 14. RATIO DE SUPERFICIE COMERCIAL POR HABITANTE (M2 SUV/ HABITANTES).

Municipio	Superficie útil de venta (SUV)	M2 SUV/ habitantes
Los Realejos	45.317	1,24
La Orotava	96.858	2,32
Puerto de La Cruz	63.630	2,09
San Juan de La Rambla	2.381	0,50
Tenerife (Promedio)	1.449.482	1,22

Fuente: Censo Comercial, Gobierno de Canarias. Elaboración propia.

Este indicador puede tener su influencia en la posible movilidad necesaria para que un sector de la población tenga acceso a la actividad comercial. De esta forma, una mayor ratio de metros de Superficie Útil de Venta (SUV) por persona normalmente conllevará una mayor oferta comercial en el núcleo o municipio, que previsiblemente permita al residente no tener que desplazarse fuera, lo que redundará en una reducción de los desplazamientos.

Grandes Áreas Comerciales.

Las grandes áreas comerciales en el municipio se concentran en Los Realejos capital y en el polígono industrial La Gañanía, entre las que se citan el Centro Comercial Mencey Bencomo, supermercados de Mercadona o de Lidl. Estas áreas comerciales, donde la persona usuaria busca la compra de productos o adherirse a la oferta de ocio que plantean estos equipamientos, actúan como principales zonas generadora-atractora de viajes de residentes y visitantes del municipio, principalmente.

Existencia de cinco Zonas Comerciales Abiertas (ZCA) repartidas por los principales núcleos del municipio.

Las Zonas Comerciales Abiertas (ZCA) son áreas urbanas a cielo abierto, delimitadas territorialmente, con determinadas características de oferta, demanda, gestión y entorno, con una importante concentración de establecimientos comerciales minoristas

TABLA 15. DISTRIBUCIÓN DE LOS ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES POR SUPERFICIE DE VENTA COMERCIAL Y ENTIDAD.

Entidades	Menos de 120 m2	De 120 a 399 m2	De 400 a 999 m2	De 1.000 a 2.499 m2	De 2.500 a 4.999 m2	Total
Los Realejos (capital municipal)	144	12	6	3	2	167
Longuera-Toscal	55	11	3	0	0	69
Cruz Santa	31	10	4	0	0	45
Icod el Alto	30	4	0	0	0	34
Palo Blanco-Llanadas	11		0	0	0	11
Montaña-Zamora	10	3	1	4	0	18
Total	**281**	**40**	**14**	**7**	**2**	**344**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Censo Comercial de Tenerife, Gobierno de Canarias.

tradicionales, además de restauración, ocio y servicios, en la que se desarrolla un sistema de gestión, organizativo y promocional conjunto, por asociaciones, u otras entidades sin ánimo de lucro, que contribuye decididamente al desarrollo urbanístico y económico de ese espacio productivo.

En el ámbito de la movilidad, en el interior de las ZCA se potencia la regulación y restricción de los tráficos rodados, al menos en los horarios comerciales, potenciando el uso peatonal prioritario de los espacios públicos y su red viaria, así como favoreciendo la implantación de sistemas de inversión, gestión y explotación privada de aparcamiento de vecinos y de rotación en los bordes de las actuaciones que garanticen la accesibilidad a los clientes y vecinos.

Desde el año 2007 se ha venido creando en el municipio zonas comerciales abiertas hasta alcanzar la cifra de cinco. La primera en crearse fue la ZCA de San Agustín y, posteriormente, lo hicieron la ZCA de Realejo Alto, la ZCA de Toscal-Longuera, la ZCA de Toscal-Longuera y finalmente, la ZCA de Icod el Alto.

Desde entonces, estas zonas comerciales se han visto beneficiada por diferentes actuaciones de en espacio público tales como peatonalizaciones de calles, mejoras de accesibilidad, de pavimentación de calles, estética urbana y señalizaciones, etc.

En la siguiente tabla se relacionan las ZCAs presentes en el municipio y el número estimado de establecimientos. Su delimitación territorial generalmente corresponde con los principales viales comerciales y calles aledañas de cada núcleo con ZCA y que se muestra en los planos adjuntos.

Los datos de las ZCA reflejan la pérdida de establecimientos comerciales en las zonas comerciales del municipio. Igualmente, el estudio del "Tejido empresarial del municipio de Los Realejos 2013" la Agencia de Desarrollo Local del Ayuntamiento pone de manifiesto también una pérdida de comercios no sólo en las ZCA sino la actividad comercial en general en el periodo 2002-2013. Dicho declive fue motivado por la época de crisis, así como la implantación de grandes centros comerciales en el Valle de La Orotava, lo que supone que muchos residentes del municipio se desplacen fuera para realizar compras.

TABLA 16. ZONAS COMERCIALES ABIERTAS (ZCA) Y Nº ESTABLECIMIENTOS EN EL MUNICIPIO.

Zona Comercial Abierta	Nº Establecimientos	Nº Establecimientos (2013)
ZCA Realejo Alto	126	106
ZCA San Agustín	124	81
ZCA Toscal – Longuera	114	70
ZCA Cruz Santa	63	53
ZCA Icod el Alto	-	22
Total	**427**	**332**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos estudio del Tejido empresarial del municipio de Los Realejos 2013 y del Estudio de ZCAs Anexo II.
Nota: Último dato disponible.

3.2. Reparto modal

3.2.1. Reparto modal, por distancias, motivos y zonas

La solución a los problemas de movilidad urbana pasa por el cambio modal hacia medios de transporte más sostenibles, como son la movilidad no motorizada o el transporte colectivo. No sólo a partir de la promoción y mejora de otros modos, sino también con la aplicación de medidas de contención y restricción en el uso del coche privado.

La apuesta por una movilidad sostenible basada en el uso de medios de transporte alternativos al vehículo privado se refleja comúnmente en los indicadores de reparto del modo de desplazamiento de la población, definidos por el número y porcentajes de viajes en cada uno de los modos de transporte.

Para ello, se requiere disponer de datos fiables estadísticamente y representativos de la movilidad en el municipio, no siendo muchas las fuentes disponibles en tal sentido.

En el caso del presente PMUS, esta información se extrae de los estudios del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife (PTEOTT), que servirán de base para el mismo. En concreto, la Memoria del Plan contiene un análisis en profundidad de los diferentes elementos que caracterizan los viajes de las personas en la isla, a una escala territorial de “macrozonas”, siendo la “Macrozona Valle de La Orotava” en la que se incluye el municipio de Los Realejos.

Viajes globales por actividad, motivos y modos de transporte

El número de viajes totales por persona de media en la Macrozona Valle de La Orotava es de 2,3 viajes/hab./día, inferior a la media insular, que se sitúa en 2,4 viajes/hab./día. Según sexo, los hombres

realizan el 47% de los viajes, y las mujeres el 53% restante.

A continuación, se muestran de forma resumida los principales datos en relación al análisis de la movilidad centrada en la

TABLA 17. VIAJES POR PERSONA Y DÍA SEGÚN SEXO (VIAJE/HAB./DÍA).

Motivo de viaje	Hombres	Mujeres	Total
Macrozona Valle Orotava	2,3	2,3	2,3
Tenerife	2,4	2,3	2,4

Fuente: PTEOTT.

TABLA 18. VIAJES POR PERSONA Y DÍA SEGÚN RELACIÓN CON LA ACTIVIDAD (VIAJE/HAB./DÍA).

Motivo de viaje	Ocupada	Estudiante	Parada	Inactiva (jubil, incapac)	Otra situación	Total
Macrozona Valle Orotava	2,7	2,5	2,5	2,0	1,5	2,3
Tenerife	2,7	2,5	2,4	1,9	1,8	2,4

Fuente: PTEOTT.

TABLA 19. DISTRIBUCIÓN DE VIAJES POR MOTIVO DE VIAJE (%).

Motivo de viaje	Trabajo	Estudios	Gestiones de trabajo	Acompañar al colegio	Médico	Compras	Ocio	Asunto personal	Acompañar a otra persona	Otros
Macrozona Valle Orotava	32,0	12,0	0,1	4,2	5,0	10,4	14,1	11,1	3,8	7,2
Tenerife	36,5	13,6	0,8	3,4	3,6	8,8	13,8	8,3	2,6	8,5

Fuente: PTEOTT.

TABLA 20. DISTRIBUCIÓN DE VIAJES POR MODO DE TRANSPORTE PRINCIPAL (%).

Motivo de viaje	A pie	Bicicleta	Moto	Coche conductor	Coche acompañante	Guagua regular	Guagua especial	Tranvía	Taxi	Otros
Macrozona Valle Orotava	24,1	0,0	1,2	46,0	19,0	5,2	2,8	0,1	1,7	0,0
Tenerife	22,4	0,1	0,9	48,2	15,0	7,1	2,1	3,1	1,1	0,1

Fuente: PTEOTT.

TABLA 21. VIAJES POR PERSONA Y DÍA SEGÚN SEXO (VIAJE/HAB./DÍA).

Modo	Trabajo	Estudios	Ocio	Compras
A pie	13,3	28,6	50,1	46,6
Privado	80,4	51,8	48,6	53,1
Público	6,3	19,6	1,3	0,4

Fuente: PTEOTT.

Macrozona Valle de La Orotava, referido al citado Plan territorial, de interés para el PMUS:

Viajes generados y atraídos por motivos y modos de transporte

Viajes generados.

La siguiente tabla muestra la distribución porcentual de los viajes generados por la Macrozona Valle de la Orotava y la media insular. En la misma se destaca que los tres principales motivos de desplazamiento en esta macrozona son el Trabajo, el Ocio y los Estudios, que en conjunto aglutinan el 58% de los viajes. En términos comparativos con la media insular, los principales motivos son coincidentes (el Trabajo, el Ocio y los Estudios), pero en este último caso

TABLA 22. VIAJES GENERADOS POR MOTIVOS DE VIAJE (%).

Motivo de viaje	Trabajo	Estudios	Gestiones de trabajo	Acompañar al colegio	Médico	Compras	Ocio	Asunto personal	Acompañar a otra persona	Otros
Macrozona Valle Orotava	31,9	12,0	0,2	4,2	4,8	10,5	14,1	11,4	3,5	7,4
Tenerife	36,6	13,7	0,8	3,4	3,6	8,8	13,8	8,3	2,6	8,35

Fuente: PTEOTT.

adquieren mayor representatividad, con un diferencial superior de 6,1 puntos porcentuales (64,1%).

En cuanto al reparto modal de los viajes generados en la Macrozona Valle de la Orotava se observa la elevada predominancia del vehículo privado (86,8%) frente al transporte

TABLA 23. VIAJES GENERADOS POR MODOS DE TRANSPORTE MECANIZADOS (%).

Motivo de viaje	Privado	Público
Macrozona Valle Orotava	86,8	13,2
Tenerife	82,7	17,3

Fuente: PTEOTT.

público, siendo superior en 4,1 puntos porcentuales respecto a la media insular.

Viajes atraídos.

La siguiente tabla muestra la distribución porcentual de los viajes atraídos por la Macrozona Valle de la Orotava y la media del conjunto insular. En la misma tabla se destaca que los tres principales motivos de desplazamiento en esta macrozona son el Trabajo, el Ocio y la Compras. En comparación con la media insular, el principal motivo sigue siendo el Trabajo,

TABLA 24. VIAJES ATRAÍDOS POR MOTIVOS DE VIAJE (%).

Motivo de viaje	Trabajo	Estudios	Gestiones de trabajo	Acompañar al colegio	Médico	Compras	Ocio	Asunto personal	Acompañar a otra persona	Otros
Macrozona Valle Orotava	33,9	11,2	0,2	4,7	2,8	11,4	15,8	11,3	2,8	5,9
Tenerife	36,2	13,8	0,8	3,4	3,7	8,9	13,8	8,4	2,7	8,4

Fuente: PTEOTT.

En cuanto al reparto modal de los viajes atraídos en la Macrozona Valle de la Orotava se observa la elevada predominancia del vehículo privado (89,2%) frente al transporte público, siendo superior en 6,6 puntos porcentuales respecto a la media insular.

TABLA 25. VIAJES ATRAÍDOS POR MODOS DE TRANSPORTE MECANIZADOS (%).

Motivo de viaje	Privado	Público
Macrozona Valle Orotava	89,2	10,8
Tenerife	82,6	17,4

Fuente: PTEOTT.

al que le siguen el Ocio y los Estudios que alcanzan cifras idénticas.

Otros aspectos de interés

Aparcamiento en destino.

Relación al tipo de aparcamiento en destino, la calle constituye el principal lugar para aparcar en el lugar de destino de viaje (62,2%, frente al 41% que supone este tipo de aparcamiento en la residencia). La segunda modalidad en importancia es el aparcamiento privado

TABLA 26. DISTRIBUCIÓN DE VIAJES SEGÚN EL TIPO DE APARCAMIENTO EN DESTINO POR MACROZONA DESTINO DEL VIAJE (%).

Motivo de viaje	En la calle	Aparca-miento de empresa	Aparc. Priv. s/plaz propia grat. (vinculado a C.C. u oficinas)	Aparc. Priv. s/ plaz propia grat.	Aparc. Priv. Plaza en alquiler	Aparc. Priv. Plaza propia	Aparc. Público	Aparc. Público gratuito	Otros
Macrozona Valle Orotava	62,2	1,1	6,6	0,4	1,3	27,8	0,2	0,0	0,3
Tenerife	61,6	2,3	6,1	1,1	0,8	26,3	0,9	0,2	0,6

Fuente: PTEOTT.

Turistas.
Medio de transporte utilizado para llegar al alojamiento.

A continuación se muestran los datos del medio de transporte utilizado para el desplazamiento hasta el lugar de alojamiento.

Para la Macrozona Valle de La Orotava la distribución del medio de transporte usado por el turista para llegar al alojamiento es la siguiente:

- Modos de transporte privado 17,8%
- Modos de transporte público 81,8%
- Ns/nc 0,5%.

TABLA 27. DISTRIBUCIÓN DEL MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO POR EL TURISTA PARA LLEGAR AL ALOJAMIENTO (%).

Motivo de viaje	Coche conductor	Coche acompañante	Autobús público	Transporte especial	Taxi	Otros (Tranvía)	Ns/Nc
Macrozona Valle Orotava	8,43	9,33	9,12	64,69	7,94	0,00	0,49
Tenerife	17,45	17,09	9,74	43,48	11,70	0,02%	0,52

Fuente: PTEOTT.

con plaza propia (27,8%) y en parking de empresa (6,6%). El resto, en relación a éstos, no reviste importancia.

Desplazamientos dentro del área turista de alojamiento.

Respecto al motivo de desplazamiento, los turistas alojados en la Macrozona Valle de La Orotava tienen como principal motivo de los desplazamientos dentro de su área turística "dar un paseo" con un 39% seguido del motivo de visitar una atracción turística (25%).

Respecto del modo de transporte, la distribución para la Macrozona Valle de La Orotava por modos de transporte es la que sigue:

- A pie 74%
- Modos privados 9%
- Modos públicos 12%
- Otros modos 4%

TABLA 28. DISTRIBUCIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTE UTILIZADO POR EL TURISTA PARA LOS DESPLAZAMIENTOS (%).

Motivo de viaje	A pie	Coche conductor	Coche acompañante	Guagua urbana	Guagua interurbana	Guagua discrecional turística	Taxi	Otros
Macrozona Valle Orotava	74,37	5,70	3,61	0,79	0,09	3,61	7,55	4,26
Tenerife	73,71	7,36	6,33	2,60	0,16	3,61	5,17	1,06

Fuente: PTEOTT.

3.3. Movilidad peatonal

Ante el modelo de movilidad actual, basado en el uso intensivo del vehículo privado de forma insostenible (congestión, contaminación, ruido, consumo de espacio público, seguridad vial, etc.) el transporte público ha sido la tradicional alternativa. Sin embargo en los últimos tiempos, la movilidad no motorizada ha pasado a ser considerada como modo prioritario en las áreas urbanas, registrándose el aumento de la movilidad peatonal, así como del uso de la bicicleta, con crecimientos espectaculares en algunas ciudades.

En este paradigma, el diseño de las calles y espacios públicos deben de adaptarse a los modos de transporte no motorizados en primer lugar, en segundo al transporte colectivo y por último al transporte privado. Tenemos calles llenas de usuarios, pero unos espacios que no propician la relación entre ellos.

Por esta razón, la accesibilidad universal al espacio público se debe garantizar para todos, también para las personas con movilidad reducida, incluyendo los itinerarios peatonales, espacios públicos destinados principalmente al tránsito de peatones, que aseguren el uso no discriminatorio.

En definitiva, el espacio público, donde los ciudadanos y las ciudadanas se pueden desplazar sin restricciones, hace ciudad y mejora la calidad de vida.

La red peatonal en el municipio de Los Realejos es una red que está supeditada a la orografía, la cual limita ciertos recorridos a pié, a la vez que este factor no permite la conexión de determinados barrios del Municipio.

3.3.1. Peatonal urbano

En la zona urbana central, definida por los núcleos del Realejo Bajo-Realejo Alto y el crecimiento urbano contiguo a estos, que es donde se localizan la mayor parte de los servicios públicos y prioritarios para mejorar la accesibilidad se dan las siguientes circunstancias, que se extraen del estudio de movilidad y accesibilidad realizado por el Simpromi en esta área:

- Las pendientes del 68% de las vías son muy elevadas, variando del 8 al 22%, considerando notablemente la movilidad de las personas. De acuerdo a lo establecido en la normativa, las pendientes máximas en los itinerarios peatonales para garantizar la accesibilidad y movilidad de los viandantes no deben superar el 6%.

- Respecto a los ámbitos de acera de la zona, se detecta que en un porcentaje importante (84,59%) cumplen con un ancho medio óptimo de aproximadamente 1,20 m favoreciendo la movilidad.

  Sin embargo, teniendo estas condiciones óptimas en los anchos de acera, la colocación de elementos de urbanización, tales como farolas, armarios de instalaciones o elementos de mobiliario urbano, en algunas vías reducen considerablemente el ámbito de paso libre hasta convertir los itinerarios peatonales en inaccesibles. En este caso el porcentaje de itinerarios accesibles se reduce hasta un 71%.

- En cuanto a los puntos de cruce, el 47% resultan accesibles y 48% inaccesibles, debido fundamentalmente a la inexistencia de rebajes en el paso peatonal (40%). Se ha observado en la zona, como buena práctica la realización de los pasos peatonales con sobreelevación de la calzada. Esta solución asegura la continuidad del itinerario peatonal con la ausencia de resaltes entre la unión de la calzada y la acera, y evita sobre elevar la pendiente de la acera en estas zonas de cruce, si se resolviera con la ejecución de vados.

- Sin embargo, se deberán mejorar las condiciones de accesibilidad de los cruces incorporando los pavimentos táctiles señalizadores, para permitir su localización por personas con discapacidad visual o ciegas, de acuerdo a lo establecido en la normativa.

- Debido a lo accidentado de la orografía, algunas de las vías se desarrollan íntegramente con escaleras, que, aunque no forman parte de los recorridos accesibles si deben cumplir unos requisitos

normativos para garantizar la seguridad de uso. De las vías analizadas podemos indicar que es necesario realizar mejoras en cada una de ellas, para señalizar el embarque y desembarque de las mismas, incluir la señalización del borde de los peldaños, dotar de pasamanos a ambos lados y central en el caso de las escaleras superiores a 4 m.

- En relación a los pavimentos, la zona central urbana se encuentra ejecutada con diversas tipologías de pavimentos, en las que se diferencian las zonas en las que el Ayuntamiento ha realizado mejoras en los itinerarios peatonales, pero cabe destacar que en general, los pavimentos se encuentran en buen estado de conservación, de superficie homogénea, compacta, dura y en general antideslizante.

Además, de forma generalizada, en la red peatonal municipal destaca lo siguiente:

- No continuidad en muchos casos de la red urbana peatonal, provoca el tránsito de viandantes por la propia calzada lo que aumenta el riesgo de alcances. Este es el riesgo más importante que conlleva la discontinuidad de la red, pues la accesibilidad en la inmensa mayoría de las situaciones depende de la homogeneidad de aceras, peatonales o propios caminos; es recomendable en todo caso una red en forma de malla.

- Otro aspecto relevante de los itinerarios peatones de la red peatonal de Los Realejos se encuentra en la presencia de múltiples situaciones en las que las aceras o sendas peatones

no tienen el ancho necesario o bien para permitir el paso de dos viandantes simultáneamente o el paso único de una silla de ruedas.

- Escasez de calles prioritarias al peatón. La peatonalización en la parte más antigua del municipio, en ambos conjuntos históricos declarados, es una exigencia normativa de la ley canaria de protección del patrimonio que se debe alcanzar progresivamente, mejorando la calidad del espacio público urbano.

- En relación a la accesibilidad de los usuarios de movilidad reducida (UMR), se puede considerar que el municipio no está dotado de una buena red adaptada para tales usuarios. En general, se carece de vados rebajados, pavimento troncocónico y anchos de senda suficientes para el paso entre otros factores de carencia.

- Si bien en los últimos años se han acometido obras y medidas que han mejorado o corregido parte de las carencias en materia de accesibilidad del municipio, se puede decir que una gran parte del municipio no se adaptada a la normativa de accesibilidad vigente (Ley de Igualdad de Oportunidades, no Discriminación y Accesibilidad Universal y sus normas de desarrollo).

3.3.2. Peatonal Territorial

El territorio municipal de Los Realejos está inmerso en multitud de caminos, sendas y veredas. En el pasado, estos caminos a pesar de ser elementos más modestos que las vías urbanas ejercieron un papel de interconexión entre barrios, convertidos hoy en rutas de ocio y salud. En los distintos barrios la transitabilidad a pie es aceptable en general, ya que normalmente no hay una intensidad de tráfico que resulte incómoda para el peatón.

De manera generalizada, la movilidad peatonal en Los Realejos, al igual que en resto de municipios de la vertiente norte de la isla de Tenerife, está fuertemente condicionada por la alta pendiente.

Sin embargo existen tres tramos que se corresponden con viarios territoriales, situados en tres niveles diferentes de altitud cuyo trazado en relativamente perpendicular a la pendiente, por lo que tiene tramos horizontales que se alternan con suaves y ligeras pendientes. Estos tramos, por lo general no están correctamente habilitados para la práctica peatonal (tal y como se expone más adelante), pero en la realidad son frecuentemente transitados al ser vías que unen partes importantes del territorio municipal. Nos referimos a los siguientes:

- El que une el barrio de Punta Brava con el norte del núcleo urbano de Los Realejos, atravesando los barrios de El Toscal, La Longuera y continuando por la vía de la Constitución.

- El que discurre a lo largo de la antigua carretera general del Norte (actual TF-320), uniendo el barrio de La Vera (perteneciente a La Orotava y el Puerto de La Cruz) con el de Los Barros.

- El que va entre el núcleo de Los Barros y el barrio de La Montañeta, próximo y en paralelo al trazado de la Autopista del Norte (TF-5), y a lo largo de las calles de La Carrera y El Jardín.

- El que discurre desde el Realejo Alto hasta La Montañeta, pasando por La Zamora, a los largo de la TF-333.

- El que discurre desde el extremo norte del Realejo Alto y el barrio de la Cruz Santa, partiendo desde la prolongación de la Avenida Santiago Apóstol, y discurriendo por la calle de El Mocán.

- Actualmente, en estos tres tramos se originan graves problemas de transitabilidad peatonal interurbana, que dado el flujo de viandantes, queda limitado a pasos de cuestionable seguridad y en situación poco confortable.

A continuación se citan algunas características en los recorridos peatonales territoriales:

- Existencia de itinerarios peatonales entre los principales núcleos urbanos pero los mismos no reúnen las condiciones necesarias para cumplir la función (transitabilidad, seguridad, confortabilidad, etc.). Como ejemplo, muchos de tramos carecen de las aceras adecuadas para el tránsito de los peatones.

- Entre barrios rurales, se adolece de verdaderas conexiones peatonales. En éstos los viandantes deben utilizar en muchos casos arcenes o senderos no preparados para soportar el tránsito regular de peatones.

En conclusión, existe una fuerte carencia en las intercomunicaciones entre barrios e incluso entre dos puntos de un barrio. Así, existe la oportunidad de mejorar y aumentar la oferta de itinerarios o sendas peatonales que unan los distintos núcleos para fomentar la comunicación entre ellos y potenciar la movilidad a pie, siempre que la orografía lo permita.

3.4. Movilidad ciclista

Tal como se deduce de la guía metodológica para la elaboración de planes de movilidad urbana sostenible para los municipios canarios (Consejería de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Transportes), la bicicleta es una de las formas de desplazamiento más sostenibles y recomendables para su implantación en entornos urbanos de población.

Hay que tener presente que, tal como reconoce la normativa sectorial, la bicicleta es un vehículo. Como consecuencia, el uso de la bicicleta debe realizarse en aquellos espacios destinados a los vehículos. Estos espacios son, en general, las calzadas. Se trata además de un vehículo empleado para la movilidad urbana y, por tanto, con tanto derecho como cualquier otro para utilizar la vía pública. Actualmente, y esto ocurre no solo en Canarias sino en el conjunto del País, la bicicleta aún no se considera completamente como una opción más de movilidad; es por ello que no se gestiona ni se le dedican recursos equivalentes a los destinados a otros modos (generalmente motorizados) de movilidad privada.

Sin embargo, es cierto que como vehículo tiene unas particularidades con respecto al resto, entre ellas:

- Su velocidad media en ámbitos urbanos es de 12 a 15 km/h;
- Su velocidad de arranque es baja y tiene una aceleración progresiva;
- Se trata de un vehículo ligero y no contaminante;
- Ocupa muy poco espacio frente al resto de vehículos;
- El ciclista puede desmontar de su vehículo en cualquier momento y convertirse en peatón;
- Su uso está condicionado a la pendiente y ancho de la vía en la que se implante la vía ciclable.
- Etc.

El municipio de Los Realejos no tiene sus infraestructuras urbanas adaptadas a un uso ciclista confortable y seguro, por lo que no tiene un espacio reservado para su recorrido. Tampoco dispone de un sistema de bicicletas públicas para que sean utilizadas temporalmente como medio de transporte por los usuarios.

No cabe duda de que ello está motivado, en gran medida, por la dificultad de desplazamiento en este tipo de vehículos a través del territorio del Municipio, donde predomina una orografía abrupta que no hace propicio su uso, así como una alta proporción de vías que no disponen de ancho suficiente como para implantar vías ciclables en condiciones óptimas. A pesar de ello, es frecuente observar ciclistas haciendo uso de la calzada con fines deportivos.

El municipio de Los Realejos no dispone de una red de infraestructura ciclista. Debido a la orografía abrupta del terreno, los ciudadanos no hacen uso de la bicicleta como medio habitual de transporte, identificándose usuarios que hacen uso de ella pero por motivos de deporte, compartiendo para ello la calzada con el vehículo a motor.

Sin embargo, para alcanzar los fines previstos para un PMUS como éste, no podemos olvidar que resulta adecuado estudiar la posibilidad de fomentar el uso de la bicicleta, al menos en aquellos espacios urbanos donde las condiciones físicas lo permitan.

Los carriles destinados a la circulación de bicicletas constituyen una herramienta para fomentar el uso de las mismas en las poblaciones, donde el tráfico es intenso y la velocidad de circulación es elevada. Desde hace unos años se ha producido un incremento en el uso de este modo de transporte para desplazamientos habituales, que demanda la adecuación de las infraestructuras necesarias para ella en numerosas ciudades, aunque la mayoría no cuentan aún con las infraestructuras suficientes, tanto de carriles bici como de aparcamientos.

Otro de los problemas para el uso de la bicicleta en Los Realejos es la inseguridad vial para el ciclista, debido a la inexistencia de carriles bici, lo que hace necesario el uso de la calzada compartida con los vehículos motorizados, y la abundancia de éstos en las calles de los principales pueblos y barrios. Cualquier tránsito que se realiza en bicicleta se lleva a cabo mediante senderos de tierra, no adecuados para su uso habitual, u ocupando parte de la calzada. Destacan desde el punto de vista del tránsito por el Municipio los siguientes problemas:

- La alta preparación física que en ocasiones se precisa para realizar los posibles itinerarios.
- Convivencia entre el vehículo privado y la bicicleta, sin que esta última tenga espacio reservado para su recorrido. Estos problemas se agravan cuando se circula por

carretera, donde es común el paso de ciclistas y los adelantamientos a los mismos, viéndose en algunos casos comprometida la seguridad vial.

- Sendas de bicicleta en tierra y con numerosos elementos que provocan caídas, tales como rocas, basuras, etc.
- El tránsito por los caminos existentes tiene un uso relativamente escaso, aun cuando se conoce que en Los Realejos la movilidad de la salud (senderismo) está activa. Este problema es debido a la escasa información sobre las rutas posibles, así como estado de las mismas.
- Los accesos no se encuentran señalizados, por lo que el usuario común desconoce el punto de conexión con el resto de redes que conforman el sistema viario de Los Realejos.

La inexistencia de una red de itinerarios ciclistas en el Municipio contribuye a una mayor necesidad de utilizar el vehículo privado para cualquier desplazamiento, por corto que sea, con toda la problemática que esto genera, tanto a nivel de tránsito como de contaminación.

Por otro lado, existe demanda en el Municipio en el uso de la bicicleta por razones de deporte. Así, como ejemplo de ello, en la conocida aplicación web híbrida Wikiloc, donde se almacenan y comparten rutas al aire libre georreferenciadas de todo el mundo, se identifican un total de 14 rutas de mountain bike que discurren total o parcialmente por el municipio de Los Realejos. Concretamente son las siguientes:

TABLA 29. RUTAS DE MOUNTAIN BIKE.

Nº	Tramo	Distancia	Dificultad
1.	Bluetrai entreno	23,99 km	Difícil
2.	La Longuera - La Victoria - La Longuera	32,81 km	Moderado
3.	La Longuera - La Orotava - Puerto de La Cruz-La Longuera	22,73 km	Moderado
4.	Chanajiga – otra alternativa	15,14 km	Fácil
5.	Los Realejos	5,19 km	Moderado
6.	Los Realejos	5,04 km	Moderado
7.	Los Realejos – Realejo Alto	96,43 km	Moderado
8.	Los Realejos	5,21 km	Moderado
9.	Los Realejos – Punta Brava	15,24 km	Moderado
10.	Los Realejos – Realejo Alto	52,3 km	Moderado
11.	Los Realejos	10,39 km	Moderado
12.	Los Realejos – Punta Brava	2,69 km	Moderado
13.	Los Realejos	3,5 km	Moderado
14.	Los Realejos	0,76 km	Moderado

En cualquier caso, el presente PMUS tiene como finalidad la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles dentro de los entornos poblacionales del Municipio. Esto es, modos de transporte que combinen el crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando la mejora de la calidad de vida ciudadana. Por esta razón, no podemos considerar que las rutas ciclistas deportivas sean trascendentes para la finalidad del PMUS, si ello no va acompañado de una verdadera implantación de la bicicleta como medio de transporte alternativo al vehículo privado.

Así por tanto, podemos afirmar que la movilidad ciclista en el Municipio es muy deficiente, en gran medida debido a la orografía abrupta del territorio, pero también por la poca o nula adaptación de las infraestructuras a este fin. La consideración de las calzadas que discurren por determinados entornos atractores de población como espacios

compartidos entre distintas formas de circulación, entre las que se encuentra el desplazamiento en bicicleta, podría ser una manera efectiva de fomentar la movilidad ciclista. Ello exige diseños y regulaciones de determinadas infraestructuras que hagan compatible, seguro y confortable el movimiento de las distintas formas de desplazamiento sobre el mismo espacio.

En este sentido, conviene señalar que en la normativa sectorial aplicable, el 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, que constituye la normativa de mayor rango jerárquico, establece que corresponde a los municipios "la regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas".

Concretamente, en el artículo 25 de la citada Ley sobre Tráfico, que regula las prioridades de paso, se dedica el punto 4 a las preferencias de paso de las bicicletas. En este artículo, se otorga preferencia de paso al "conductor de una bicicleta" con respecto a otros vehículos (hay que notar que no tiene preferencia sobre peatones) cuando circule por "un carril-bici, paso para ciclistas o arcén debidamente autorizado". Estas preferencias de paso son de aplicación general en todas las vías, pero el artículo se cierra con la frase "En circulación urbana se estará a lo dispuesto por la ordenanza municipal correspondiente".

Por todo ello, y excluyendo aquellos entornos poblacionales donde predomine una orografía insalvable para el uso de la bicicleta, resulta recomendable la adaptación de determinadas infraestructuras para su uso adecuado mediante este modo de transporte, y para ello, el Ayuntamiento de Los Realejos podrá establecer ordenanzas municipales.

Para alcanzar este objetivo de implantación de la bicicleta en el Municipio, y tal como se ha mencionado ya, las condiciones físicas de las calzadas sobre las que realizar las intervenciones son determinantes. En este sentido, y aunque influyen otros factores, resulta de especial atención el análisis sobre los anchos y pendientes longitudinales de las vías.

- Con respecto al ancho de las vías, dependerá de la tipología de vías ciclables que se consideren oportunas. Así, podemos tener vías ciclistas, que incluyen carril bici y acera bici, y también podemos tener vías ciclables compartidas, que incluyen vías ciclables compartidas peatón-bici, y vías ciclables compartidas bicicleta-vehículo a motor. Para las distintas opciones señaladas, el ancho dependerá de numerosos factores en función del tipo de separación, de si se trata

de un itinerario unidireccional o bidireccional, etc. En cualquier caso y de forma general, resulta necesario disponer de anchos entre 1,50 y 3,00 m para disponer de vías ciclables en las debidas condiciones de seguridad y uso.

- Con respecto a las pendientes longitudinales de las vías, hay que tener en cuenta que trazados con fuertes pendientes se hacen poco atractivos para la circulación ciclista, lo que harán que sean poco utilizados. Valores elevados de la pendiente, tanto en sentido ascendente como descendente, inciden negativamente en el tráfico ciclista. Se recomienda que el trazado de una vía ciclista no supere el 5% de pendiente, aunque sin duda en muchas ocasiones se necesitan pendientes superiores para salvar determinados desniveles más puntuales. Así, podemos establecer el uso de vías con pendientes de hasta el 5% para longitudes máximas de rampa de 200 metros (si alcanzamos esa pendiente del 5%) y vías con pendientes del 5% al 12% para longitudes máximas de 20 metros. En situaciones especiales, para salvar determinados obstáculos, remontar bordillos o acceder a pasos elevados o subterráneos, se necesitará proyectar rampas de mayor gradiente, aunque no deberían superar en ningún caso el 20%.

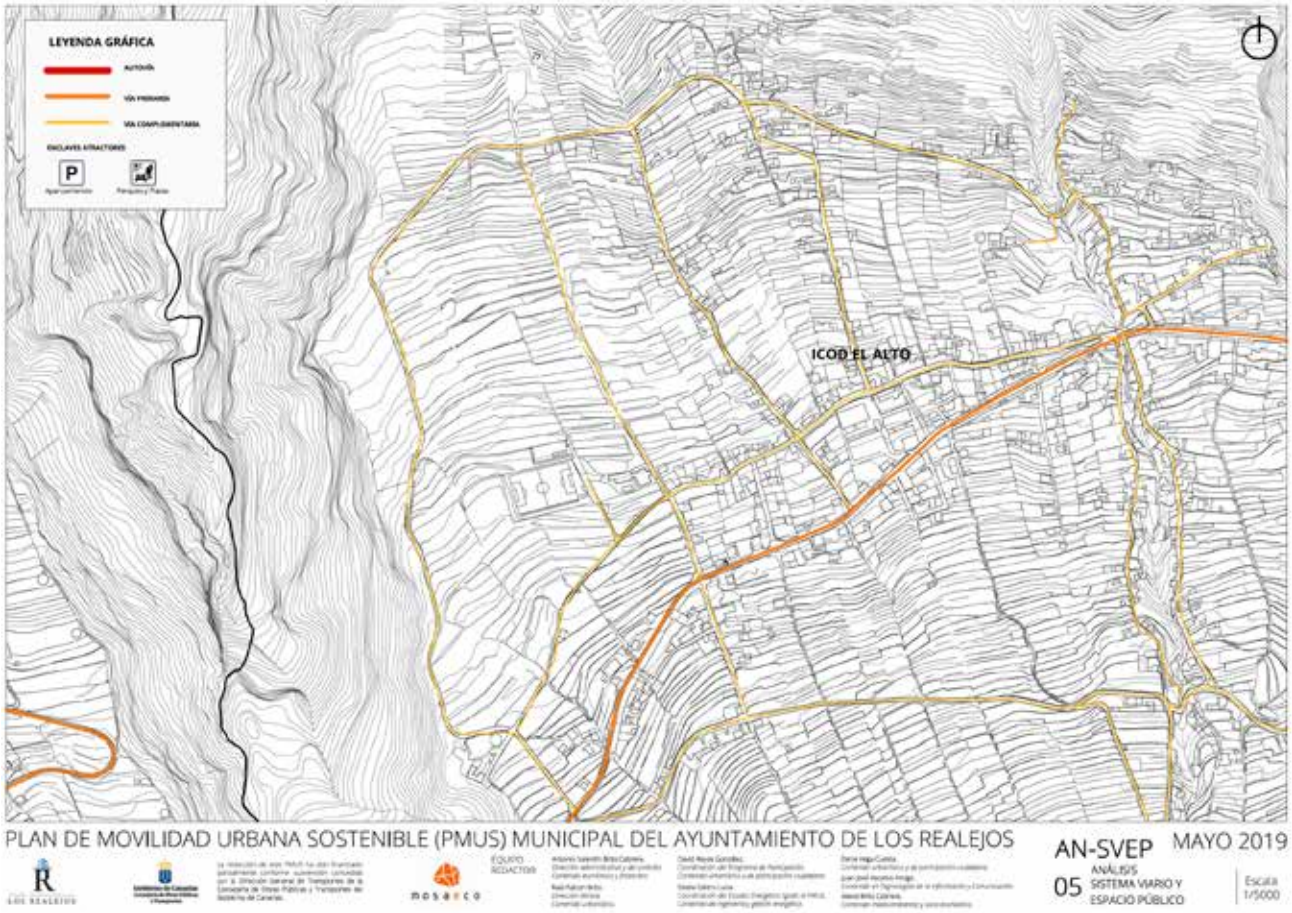
Con lo expuesto, se deducen diversos tramos de calzada en el Municipio que pueden integrar, con el debido diseño, vías ciclables. En los planos AN-MC (análisis de la movilidad ciclista) se señalan diversos tramos de vías susceptibles de implantación de infraestructura ciclista, que además resultan estratégicos, puesto que pueden permitir una conectividad más sostenible entre algunos de los entornos poblacionales más frecuentados por la ciudadanía.

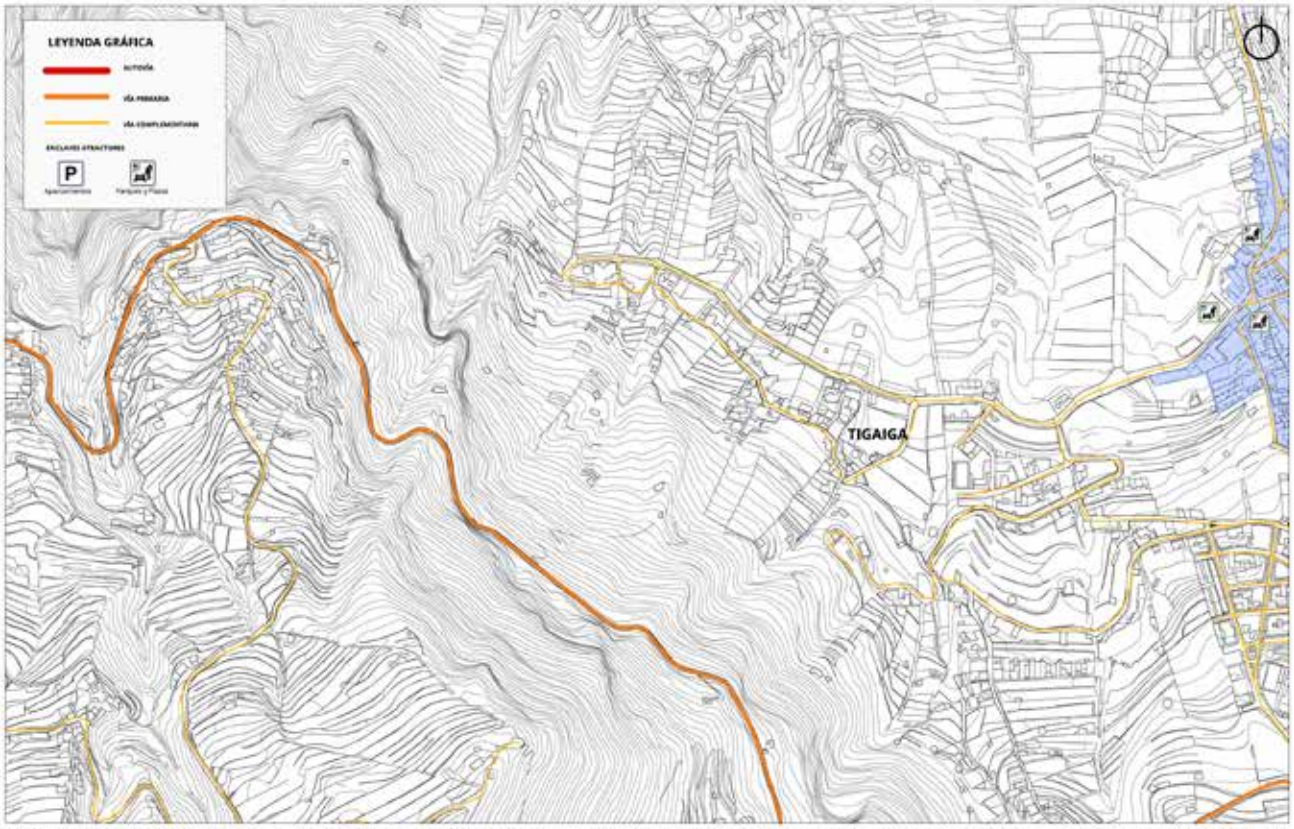
Carril

Estos tramos susceptibles de implantación de vías ciclables, en base a los criterios expuestos, son los siguientes:

- Calle La Longuera.
- Calle El Monturrio.
- Calle El Toscal.
- Carretera El Castillo.
- Carretera TF-320.
- Calle de La Constitución.
- Carretera San Vicente.
- Calle El Mar.
- Calle Los Barros.
- Calle Los Cuartos.
- Calle Cañaveral.
- Calle Ruiz Andión.

- Calle La Carrera.
- Calle El Jardín.
- Calle Los Afligidos.
- Calle El Tilo.
- Carretera La Montaña.
- Carretera La Zamora.
- Calle San Benito.
- Calle San Cayetano.
- Calle 25 de Julio.
- Calle La Cartaya.
- Calle El Natero.
- Calle La Alhóndiga.
- Calle San Isidro.
- Calle Piloto.
- Calle Taoro.
- Avenida Canarias.
- Avenida Los Remedios.
- Camino Viejo de San Benito.
- Calle Godinez.
- Calle El Medio Arriba.
- Calle Doctor Antonio González.
- Calle El Llano.
- Calle Reyes Católicos.
- Carretera Transversal El Pino.
- Calle El Mocan.
- Carretera Nueva.
- Carretera Puldón-Natero.
- Calle Real de La Cruz Santa.
- Calle La Punta.
- Calle Tigotán.
- Camino de Icod El Alto.
- Calle Barroso.





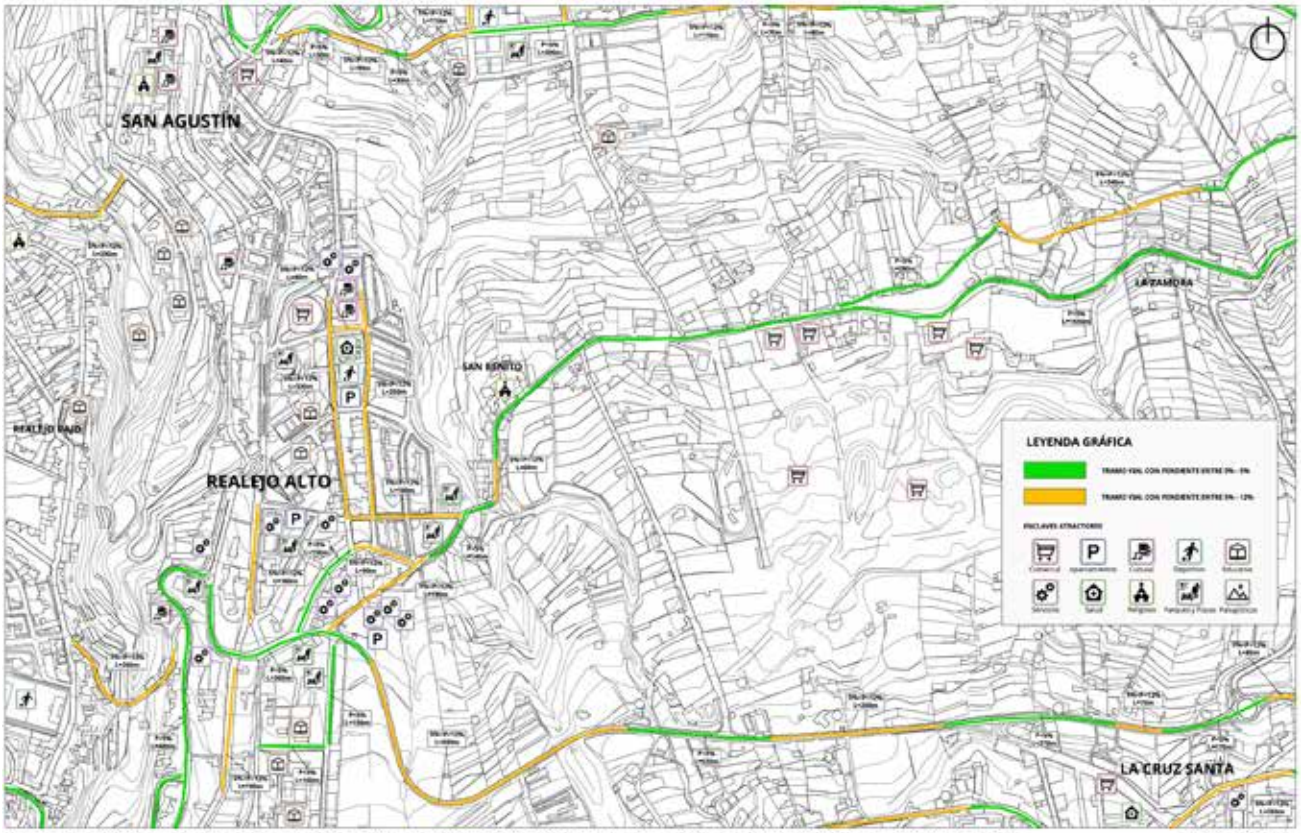
PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS) MUNICIPAL DEL AYUNTAMIENTO DE LOS REALEJOS

MAYO 2019

AN-SVEP

06 ANÁLISIS SISTEMA VIARIO Y ESPACIO PÚBLICO

Escala 1/5000



PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS) MUNICIPAL DEL AYUNTAMIENTO DE LOS REALEJOS

MAYO 2019

AN-MC

07 ANÁLISIS MOVILIDAD CICLISTA

Escala 1/5000

3.5. Transporte público

1.1. Generalidades

En el municipio de Los Realejos el transporte público está cubierto actualmente por guaguas públicas y por taxis. Hay una importante carencia en el servicio de guaguas públicas en el interior del municipio de Los Realejos, utilizándose preferentemente el taxi como alternativa al transporte privado. También se usa el servicio de guaguas público de carácter insular o comarcal a su paso por el municipio aprovechando las paradas intermedias. En general existen dos líneas claras de acceso, las que se realizan a través de la autopista TF-5 en el enlace de El Castillo, y las que usan la carretera general de La Zamora, la carretera de La Vera y de la Cruz Santa, como tráfico comarcal o hacia el área metropolitana y norte.

De acuerdo con la información extraída del Plan Territorial de Ordenación del Transporte de Tenerife el 13,2% de la población de Los Realejos se mueve tanto en el interior del municipio como hacia otras zonas de la isla de Tenerife en transporte público (guaguas y taxis). Este porcentaje es inferior al del conjunto de la isla de Tenerife que se encuentra en torno al 17,3% (el uso del tranvía aumentada el porcentaje a nivel insular). En cuanto a la población del resto de la isla de Tenerife que se desplaza al municipio de Los Realejos el porcentaje que lo hace en transporte público es el 10,8%.

Del total de viajes realizados en transporte público el 36% se realiza en guaguas especiales (por ejemplo escolares, guaguas de trabajo etc), el 20% en guaguas regulares y un 44% en taxi.

El motivo por el que el 13,2% de población elige el transporte público sobre el privado es en un 75,6% porque no disponen de carnet o no disponen de automóvil, el 0,8% porque es más caro el transporte privado que el público, el 02% lo hace para evitar atascos, el 0,2% por falta de aparcamiento en el lugar de destino, el 23,2% por otros motivos.

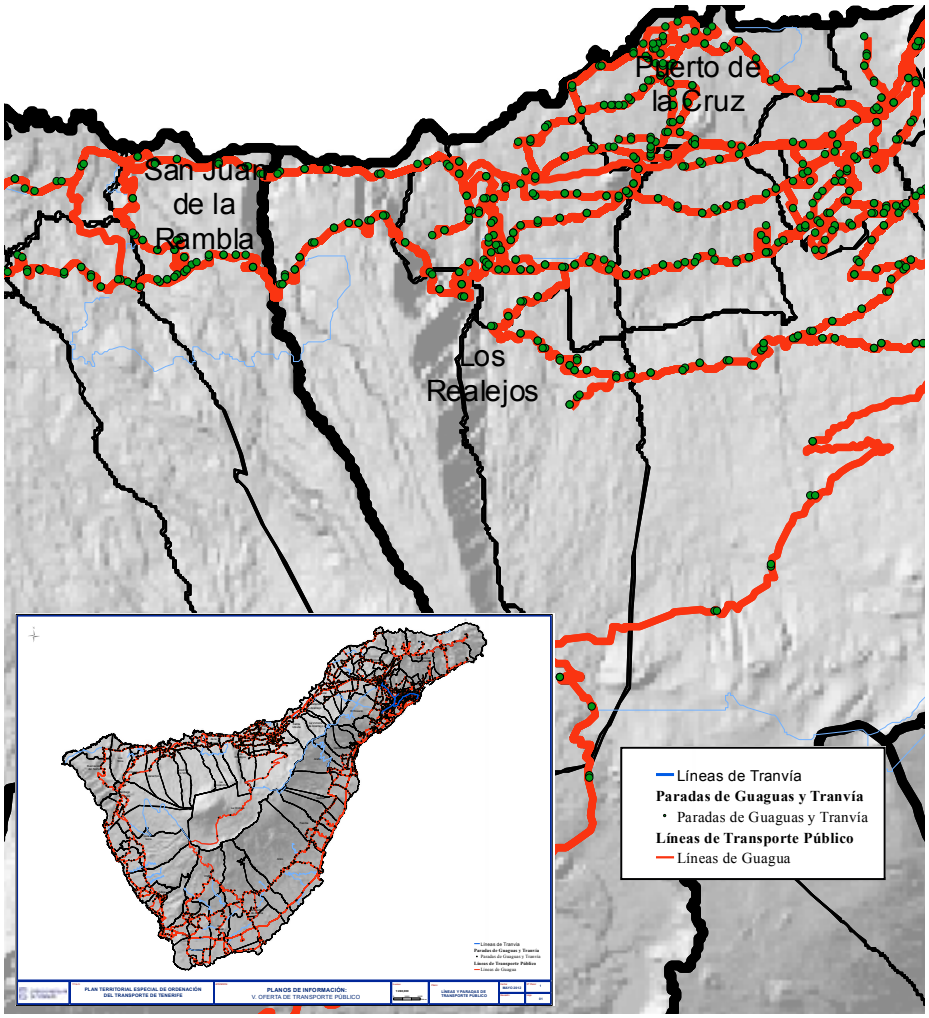
Además de lo señalado respecto a las guaguas y taxis, existe una propuesta de disponer de un tren en la zona norte de la isla de Tenerife que supondría un mayor impacto en el uso del transporte público en Los Realejos. El Plan Territorial Especial del Tren del Norte se encuentra en fase de redacción y ha previsto una parada final con un intercambiador en Los Realejos, junto al enlace de la TF-5 en la zona del Castillo, pero el documento no tiene un nivel de aprobación definitivo y puede estar sometido a modificaciones.

1.2. Guaguas

Oferta

En el municipio de Los Realejos el transporte público en guagua está operado por la compañía TITSA. Esta compañía cuenta con 11 líneas de

LÍNEAS Y PARADAS DE TRANSPORTE PÚBLICO



Fuente: Plan Territorial de Ordenación del Transporte de Tenerife

TABLA 30. OFERTA DE GUAGUAS EN LOS REALEJOS.

Línea	**Descripción**	Kilómetros	Viajeros	Viajes	Guaguas
107	Santa Cruz-Buena Vista (anulada en 2018)	316.244,90	224.754	4.160	3
339	Puerto de La Cruz-Los Realejos (circunvalación)	25.462,63	28.343	1.491	1
380	La Corujera-Los Poyos-Tigaiga	129.116,22	151.437	10.073	1
391	Puerto de la Cruz-Realejo Alto	75.555,86	118.319	8.662	4
347	La Orotava-Cruz Santa-Realejo Alto	121.415,64	130.636	6.172	1
363	Puerto de la Cruz-Buenavista (por S.Juan Rambla)	638.298,81	822.205	18.802	6
352	Puerto Cruz-Orotava (circunvalación)	321.940,67	642.449	12.450	4
390	Puerto de la Cruz-Realejo Alto (por Montañeta)	68.269,61	112.856	7.426	1
354	Puerto de la Cruz-Icod de los Vinos	389.694,00	524.836	13.179	4
330	Los Realejos Mercado-San Vicente-Palo Blanco-Las Llanadas	-	-	-	-
108	Sana Cruz-La Laguna-Aeropuerto Los Rodeos-El Realejo-Icod	455.570,77	302.058	7.112	4
		2.541.569,11	**3.057.893**	**89.527**	**29**

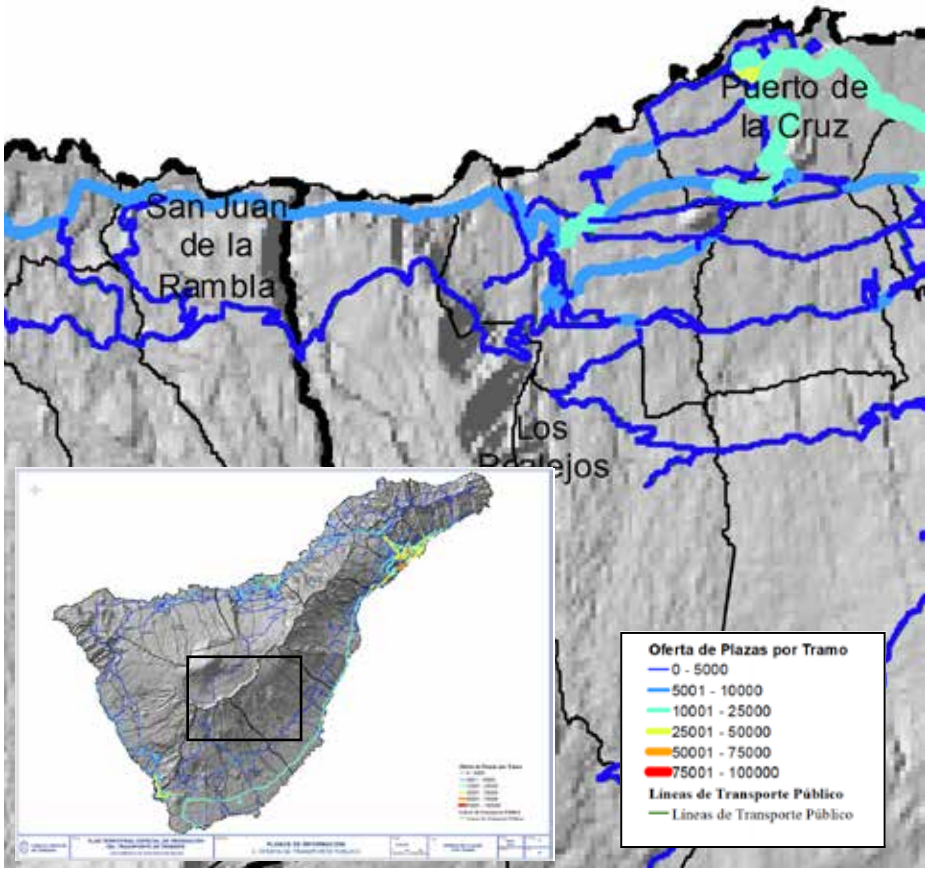
Fuente: Plan Territorial de Ordenación del Transporte de Tenerife.

guaguas que conectan el municipio interiormente, con los municipios colindantes y con los puntos atractores del resto de la isla. Se debe destacar que existen muchas conexiones horizontales con los municipios cercanos a Los Realejos, es decir, con La Orotava, Puerto de La Cruz, San Juan de la Rambla o La Guancha, sin embargo se considera que hay una carencia importante en las conexiones en el interior del municipio, por lo que el taxi, como ya se ha indicado, se convierte en una alternativa de importancia.

El número de kilómetros al año cubiertos por estas 11 líneas de guaguas es de 2.541.59km, con un total de 3.057.893 de viajeros y para ello se emplean 29 guaguas.

Los viajes realizados al año son 89.527, los cuales se reparten de diferente manera dependiendo de la vía y de la frecuencia de la línea que la transita. En el interior del municipio, en las carreteras secundarias (TF-344; TF-342; TF-324; TF-333; TF-326; TF-320) y vías locales y estructurantes, los viajes diarios de las guaguas públicas son menos de 100

GRÁFICO 2. OFERTA DE PLAZAS. NÚMERO DE EXPEDICIONES DIA.

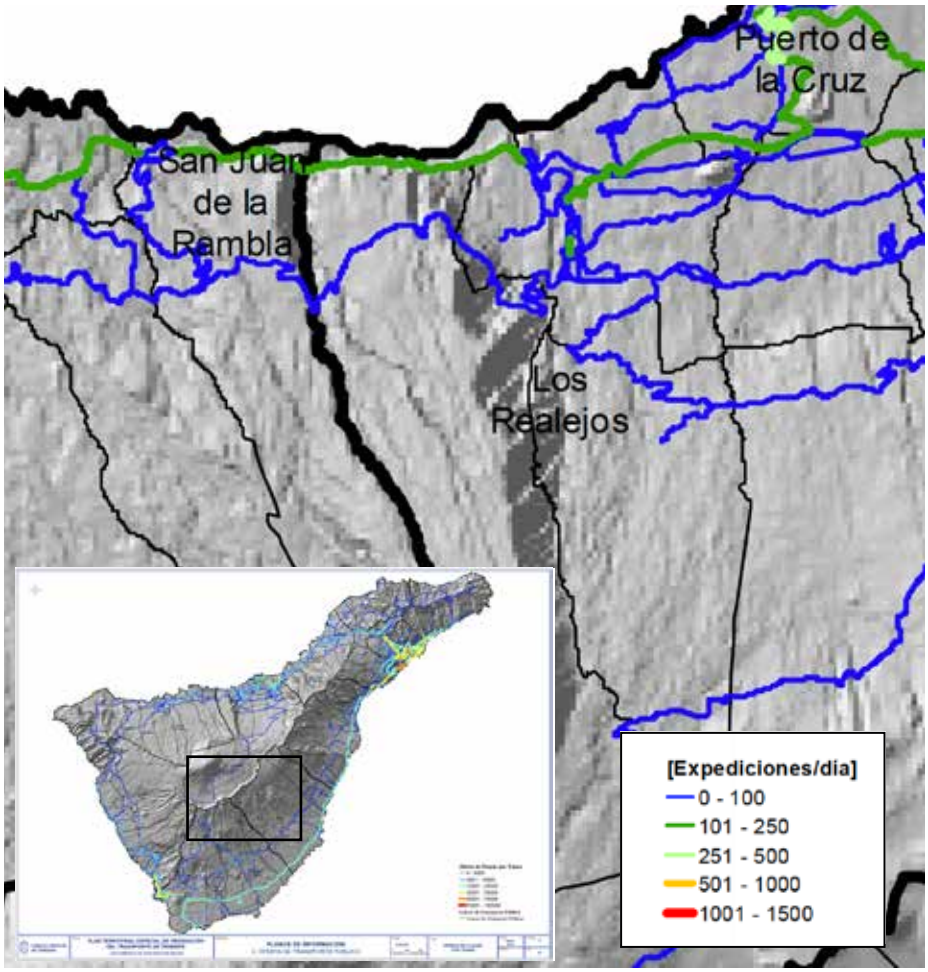


Fuente: Plan Territorial de Ordenación del Transporte de Tenerife.

en cambio, en el tramo de la autopista Tenerife Norte TF-5 que entra en el municipio de Los Realejos desde Puerto de la Cruz hasta el enlace de Los Castillos el número de viajes que realizan las guaguas en este tramo se encuentran entre los 101 y los 250 viajes diarios. Se contemplan los mismos valores en el tramo de la TF-5 de San Vicente hacia el municipio de San Juan de La Rambla.

La frecuencia de estas 11 líneas es de media unos 67 min, encontrándose las más frecuentes en 45 min y las memos frecuentes en 121 min. De estas líneas, 10 están operativas todos los días, sólo 2 de ellas con la misma frecuencia en días festivos, sábados y domingos que en días laborables, mientras que las otras 8 modifican sus horarios en fin de semana y festivos. En concreto la línea 354 presta especial servicio los días lectivos y la 391 los fines de semana y festivos sólo opera en horario nocturno. La línea 107 es la única que opera sólo en días laborables (se anuló en 2018). De las 11 líneas sólo 4 operan en horario nocturno, considerando horario nocturno de las 21:00 a las 00:00 horas.

GRÁFICO 2. OFERTA DE EXPEDICIONES POR TRAMO.



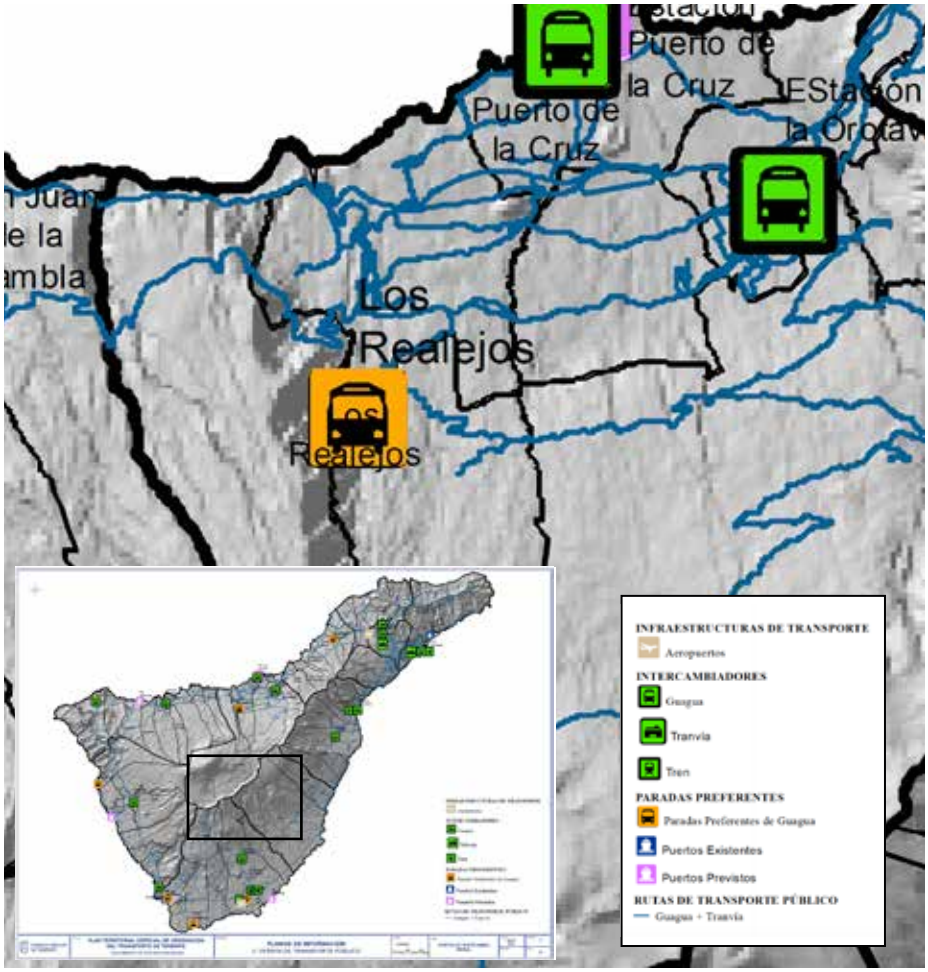
Fuente: Plan Territorial de Ordenación del Transporte de Tenerife.

Infraestructuras

En la comarca del Valle de La Orotava la estructura de la movilidad tiene tres polos de generación y atracción en los tres grandes asentamientos: La Orotava, Puerto de la Cruz y Los Realejos, con una estructura en triángulo sin que destaque ninguno de ellos como cabecera comarcal.

Actualmente existe una estación de guaguas en cada uno de ellos del cual parten líneas de distribución por el valle localizadas en las zonas centrales de los núcleos. En Los Realejos se trata de una parada preferente de guagua en Realejo Alto. Esta parada carece de aparcamiento para automóviles.

GRÁFICO 4. PUNTOS DE INTERCAMBIO MODAL.



Fuente: Plan Territorial de Ordenación del Transporte de Tenerife.

La relación de la comarca con el exterior es mayor hacia el este (Área metropolitana y Acentejo), lo cual se aprecia claramente en la imagen anterior, que hacia el oeste, sin que vaya a experimentar modificaciones tras el cierre del anillo insular debido a la escasa importancia relativa de viajes al sur de la isla. La zona baja de la Orotava, donde se ubica el Polígono industrial de San Jerónimo y grandes superficies comerciales, se sitúa en el centro entre los tres municipios del Valle de La Orotava, lo que hace que se constituya como la zona más propicia para el intercambio de viajes interiores de distribución con el exterior, por lo que es aquí en donde se encuentra el intercambiador de guaguas de la zona.

La red de paradas de guagua en el municipio de Los Realejos asciende a 132 y en muchos casos carecen de marquesinas o de asientos y sólo cuentan con un poste en donde se informa de las líneas y horarios de las guaguas que paran en ella.

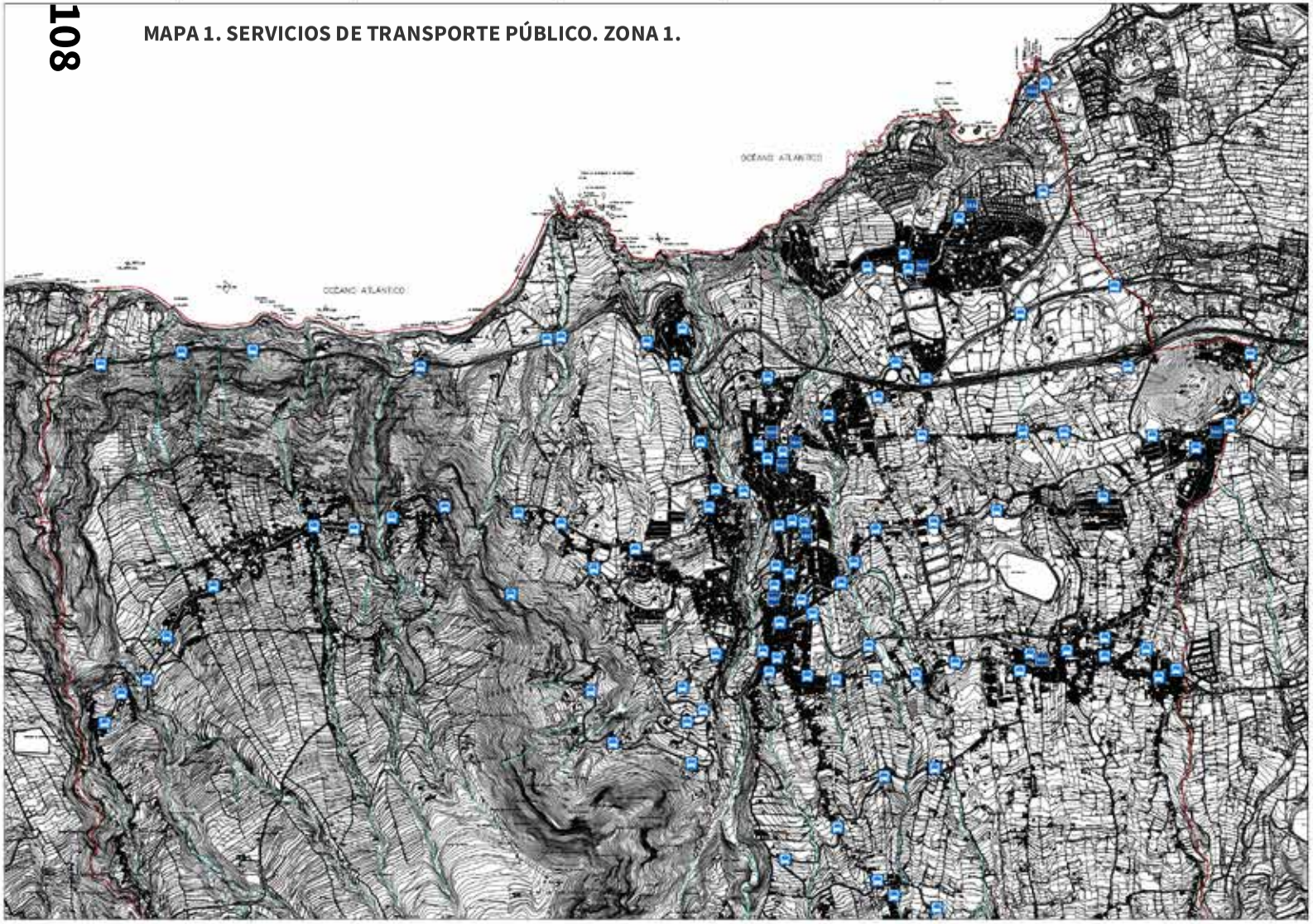
Las paradas se localizan en los núcleos de población situados en la zona norte del municipio, en donde se concentra la población, repartidas en las vías secundarias y vías locales y estructurantes.

La longitud de las vías utilizadas por las guaguas en el municipio asciende a 49,43km, el 9,27% de los 533km longitud de las carreteras en Los Realejos contando vías insulares y locales. De acuerdo al Plan Territorial de Ordenación del Transporte de Tenerife, no existen carriles bus para uso exclusivo de las guaguas en el municipio de Los Realejos.

PARADAS DE TAXIS COMPARTIDOS EN LOS REALEJOS

Fuente: Ayuntamiento de Los Realejos

MAPA 1. SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO. ZONA 1.



PARADAS DE GUAGUAS

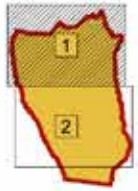
PARADAS DE TAXIS

PGO

LOS REALEJOS

APROBACION PROVISIONAL

PLAN GENERAL DE ORDENACION
LOS REALEJOS

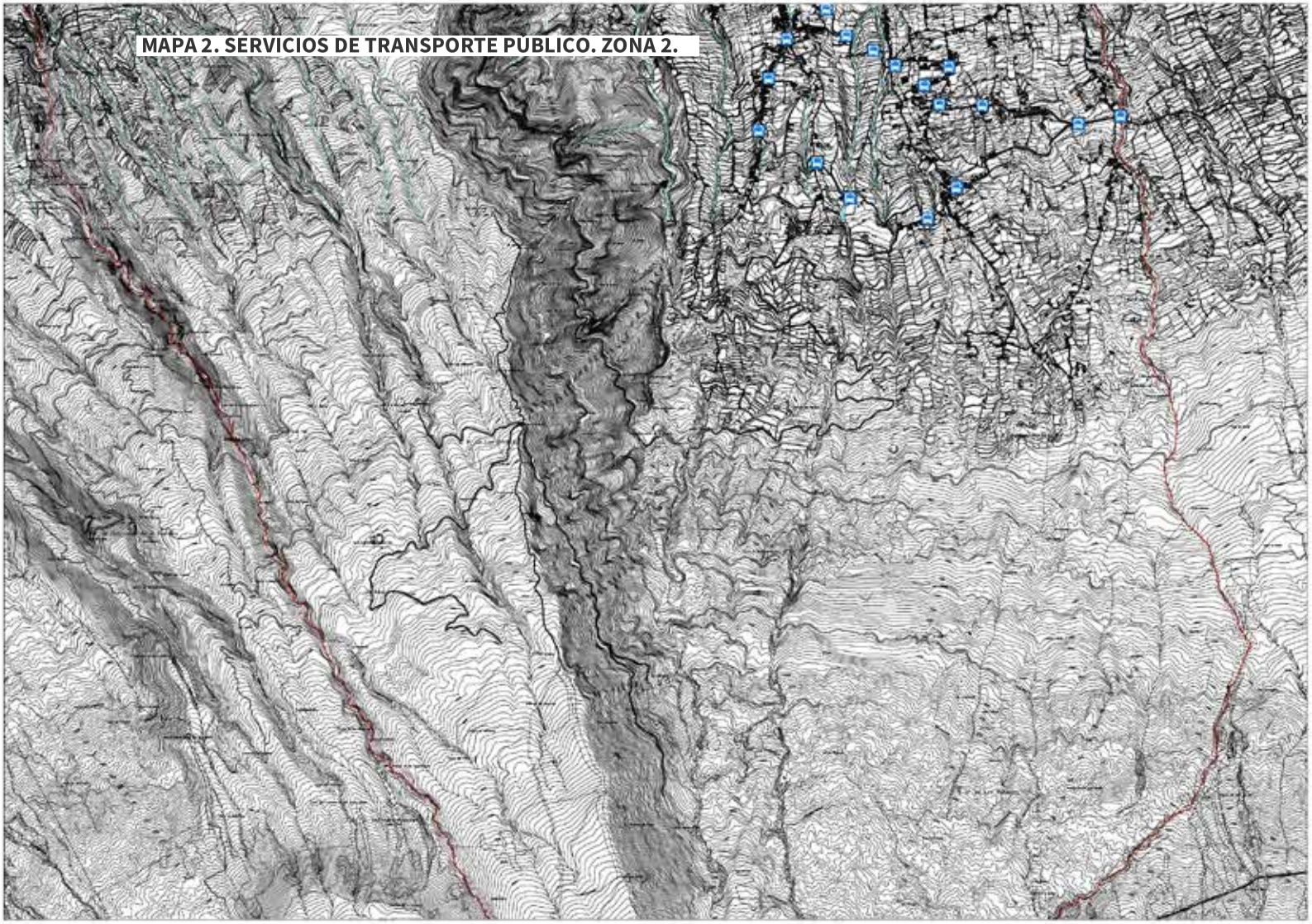


SERVICIOS TRANSPORTE PUBLICO

ORDENACION PORMENORIZADA

EM_3.1

gesplan



PARADAS DE GUAGUAS

PARADAS DE TAXIS

PGO

LOS REALEJOS

APROBACION PROVISIONAL

PLAN GENERAL DE ORDENACION
LOS REALEJOS

SERVICIOS TRANSPORTE PUBLICO	EM_3.2
ORDENACION PORMENORIZADA	

gesplan

Infraestructuras

En la comarca del Valle de La Orotava la estructura de la movilidad tiene tres polos de generación y atracción en los tres grandes asentamientos: La Orotava, Puerto de la Cruz y Los Realejos, con una estructura en triángulo sin que destaque ninguno de ellos como cabecera comarcal.

Actualmente existe una estación de guaguas en cada uno de ellos del cual parten líneas de distribución por el valle localizadas en las zonas centrales de los núcleos. En Los Realejos se trata de una parada preferente de guagua en Realejo Alto. Esta parada carece de aparcamiento para automóviles.

La relación de la comarca con el exterior es mayor hacia el este (Área metropolitana y Acentejo), lo cual se aprecia claramente en la imagen anterior, que hacia el oeste, sin que vaya a experimentar modificaciones tras el cierre del anillo insular debido a la escasa importancia relativa de viajes al sur de la isla. La zona baja de la Orotava, donde se ubica el Polígono industrial de San Jerónimo y grandes superficies comerciales, se sitúa en el centro entre los tres municipios del Valle de La Orotava, lo que hace que se constituya como la zona más propicia para el intercambio de viajes interiores de distribución con el exterior, por lo que es aquí en donde se encuentra el intercambiador de guaguas de la zona.

La red de paradas de guagua en el municipio de Los Realejos asciende a 132 y en muchos casos carecen de marquesinas o de asientos y sólo cuentan con un poste en donde se informa de las líneas y horarios de las guaguas que paran en ella.

PARA DE TAXI

Fuente: Ayuntamiento de Los Realejos

Las paradas se localizan en los núcleos de población situados en la zona norte del municipio, en donde se concentra la población, repartidas en las vías secundarias y vías locales y estructurantes.

La longitud de las vías utilizadas por las guaguas en el municipio asciende a 49,43km, el 9,27% de los 533km longitud de las carreteras en Los Realejos contando vías insulares y locales. De acuerdo al Plan Territorial de Ordenación del Transporte de Tenerife, no existen carriles bus para uso exclusivo de las guaguas en el municipio de Los Realejos.

PARA DE TAXI

PARADAS DE TAXIS COMPARTIDOS EN LOS REALEJOS

Fuente: Ayuntamiento de Los Realejos

Motivos de los viajes

Los motivos principales de desplazamiento en guagua son por trabajo, ocio y compras, dentro de la propia comarca del Valle de La Orotava. A la zona del casco del municipio los desplazamientos son principalmente por motivos laborales o al centro de salud. Por ocio y compras dentro de la comarca los desplazamientos se realizan a las 5 zonas comerciales diferenciadas: Cruz Santa, San Agustín, Toscal-Longuera, Icod Alto y Realejo Alto.

Destacan los desplazamientos por gestiones y motivos médicos a Santa Cruz y de vacaciones o trabajo a las zonas del sur de Tenerife. Además los estudiantes también requieren del uso de guaguas para su transporte, en el caso delos jóvenes de Icod el Alto deben ir al instituto de La Guancha y en el caso de los estudiantes universitarios (aunque empleen más el transporte privado), deben acudir a La Lagua a la ULL o bien a la Universidad Europea localizada en La Orotava.

Calidad del servicio

En general la cobertura y las conexiones en guagua en el municipio son mejorables sobre todo en los barrios periféricos del municipio por lo que la calidad del servicio de guaguas se considera regular.

Las conexiones más importantes son con La Orotava, en donde se encuentra la estación de la zona o comarca del Valle de La Orotava. El motivo de la importancia de esta conexión es que Los Realejos carece de una estación que se considera necesaria.

Tarifas

Las tarifas de guagua varían dependiendo del recorrido. Hay diferencias significativas entre pagar en efectivo, disponer de bono monedero, bono universitario y bono de jubilados. El precio es más bajo gradualmente por el orden anterior.

Por parte del Ayuntamiento de Los Realejos presta ayudas a los estudiantes del municipio que cursen sus estudios en otros municipios de la isla, facilitándoles un bono o tarjetas bus, teniendo un límite de 10 bonos/alumno por convocatoria anual presentada.

3.6. Movilidad en vehículo privado

3.6.1. Demanda

De acuerdo con la información extraída del Plan Territorial de Ordenación del Transporte de Tenerife el 86,8% de la población de Los Realejos se mueve en transporte privado.

Los principales motivos por los que los residentes en el municipio eligen el transporte privado es en un 31,1% por comodidad frente al transporte público, un 27,2% por no disponer de una parada de guagua próxima a su domicilio o lugar de trabajo, el 18,2% porque las líneas de guagua existentes no se acercan lo suficiente al destino, el 14,4% porque se tarda más en el transporte público que en el privado, el 5,8% porque no hay servicios en el horario requerido y un 3,2% por otros motivos. En ningún caso se elige el transporte privado por ser más económico ya que en cualquier caso el público es más barato.

Del total de viajes realizados por los habitantes de Los Realejos el 65% son realizados en coche, el 1,2% en motocicleta o ciclomotor y un 24% a pie. El resto de los viajes se realizan en transporte público un 5,2% en guagua regular, el 2,8% e guagua especial y el 1,7% en taxi.

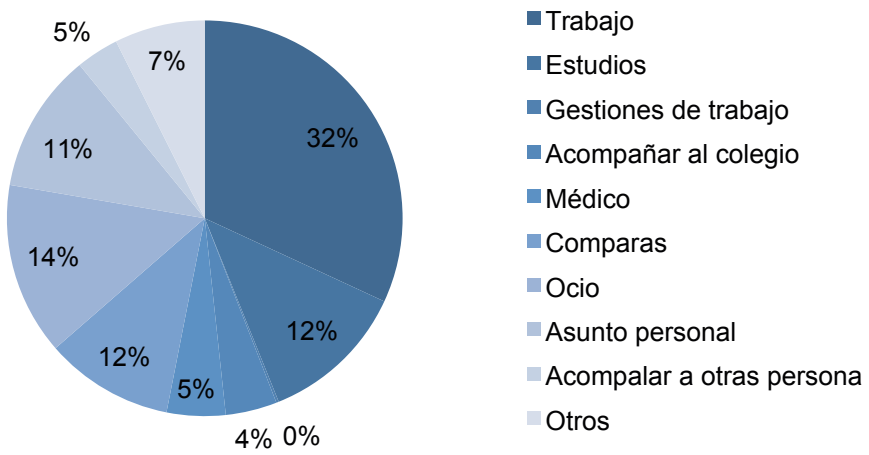
3.6.2. Motivo de los viajes

Los principales destinos dentro del municipio son la zona del caso por motivos laborables y centro de salud y para realizar compas dentro del municipio en 5 zonas: Cruz Santa, San Agustín, Toscal-Longuera, Icod el Alto y Realejo Alto. En lo que respecta a los destinos más destacados dentro de la Comarca del Valle de La Orotava son La Orotava y Puerto de La Cruz por motivos de trabajo, ocio y en algunos casos realizar compras. Los destinos más destacados fuera de la Comarca del

Valle de La Orotava, en el resto de la isla son Santa Cruz por gestiones y visita al médico y la zona del sur de la isla por vacaciones y trabajo.

El 32% de la población de Los Realejos que se desplaza lo hace por motivos de trabajo, el 14% los hace por ocio, el 12% por estudios, otro 12% con motivo de realizar compras, el 11% por asuntos personales, el 5% por motivos de salud, otro 5% por acompañar a otras personas en sus gestiones, un escaso 0,2% por gestiones relacionadas con el trabajo y el 7% restante por otros motivos.

GRÁFICO 5. MOTIVOS DE LOS VIAJES GENERADOS POR LOS HABITANTES DE LOS REALEJOS.



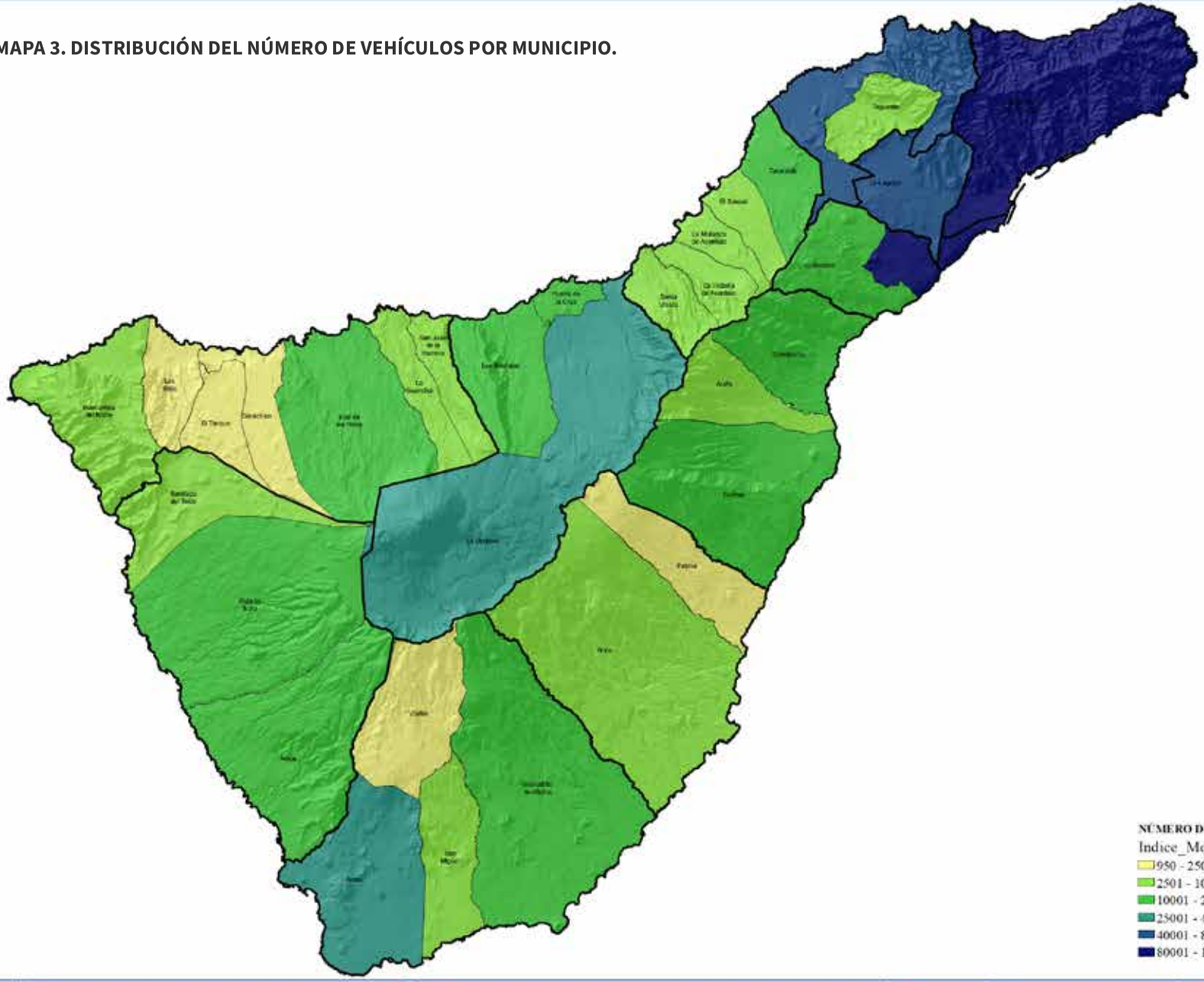
Fuente: Plan Territorial de Ordenación del Transporte de Tenerife.

3.6.3. Parque de vehículos

Parque de vehículos de Los Realejos

Tal y como recoge el Instituto Canario de Estadística (ISTAC), en el municipio de Los Realejos en el año 2017 había 28.689 vehículos, el 4% del parque de vehículos de la isla tinerfeña.

MAPA 3. DISTRIBUCIÓN DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS POR MUNICIPIO.



CABILDO INSULAR DE TENERIFE

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE TENERIFE

DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL

PLANOS DE INFORMACIÓN:

III. ELEMENTOS DE REFERENCIA PARA LOS VIAJES

1:250.000

MOTORIZACIÓN

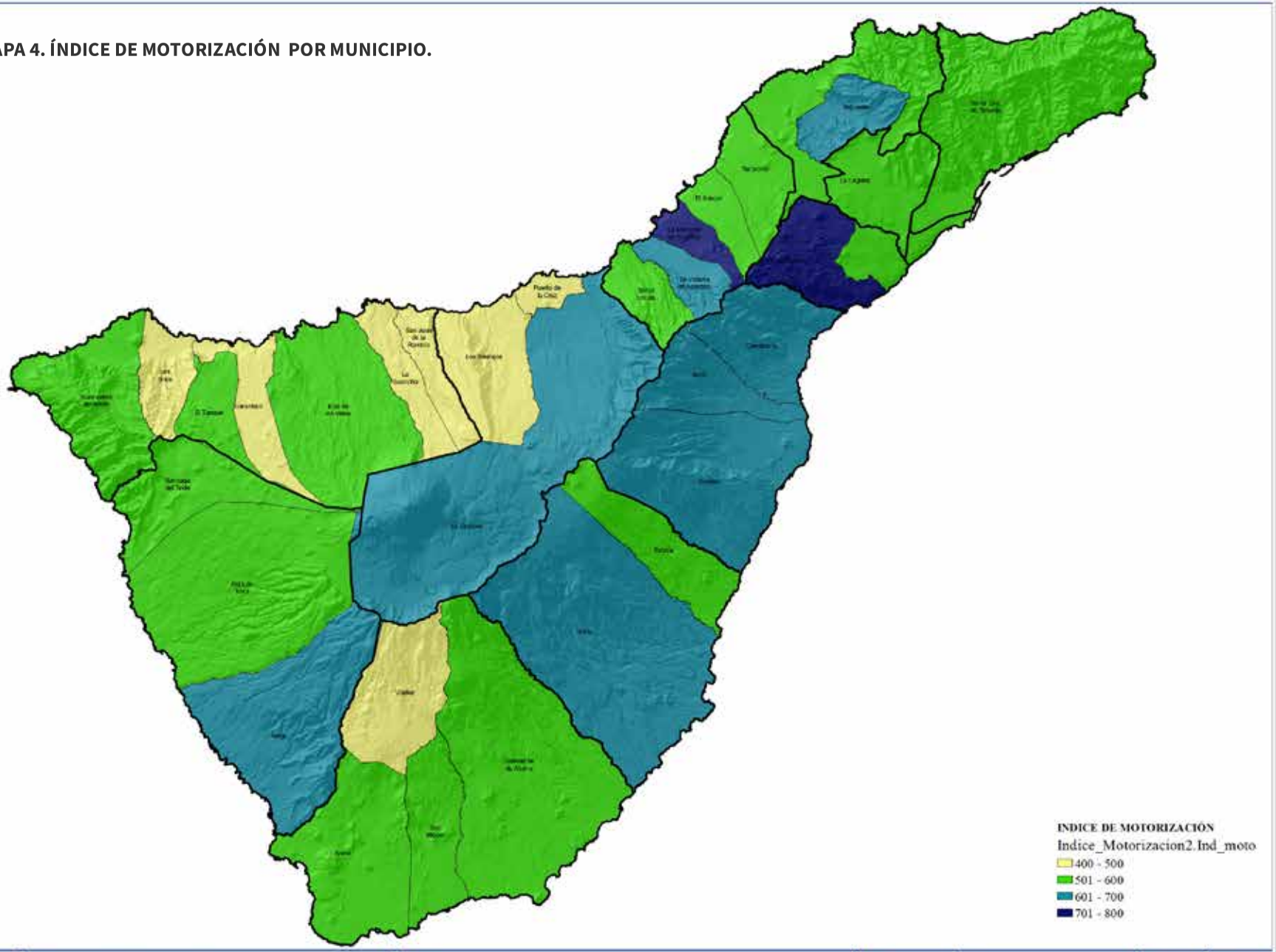
DISTRIBUCIÓN DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS POR MUNICIPIOS

MAYO 2012

10.1

01

MAPA 4. ÍNDICE DE MOTORIZACIÓN POR MUNICIPIO.



CABILDO INSULAR DE TENERIFE

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE DE TENERIFE

DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL

PLANOS DE INFORMACIÓN:

III. ELEMENTOS DE REFERENCIA PARA LOS VIAJES

1:250.000

MOTORIZACIÓN

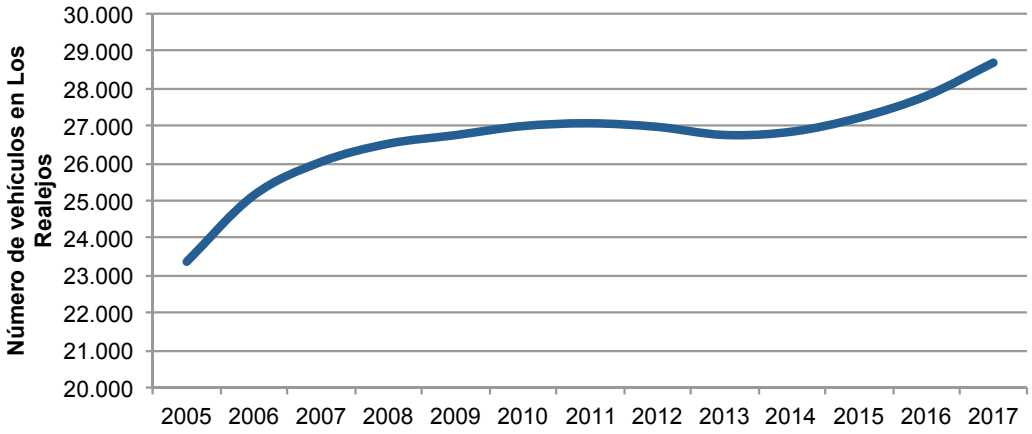
INDICE DE MOTORIZACIÓN POR MUNICIPIOS

MAYO 2012

10.2

01

GRÁFICO 6. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS EN LOS REALEJOS.

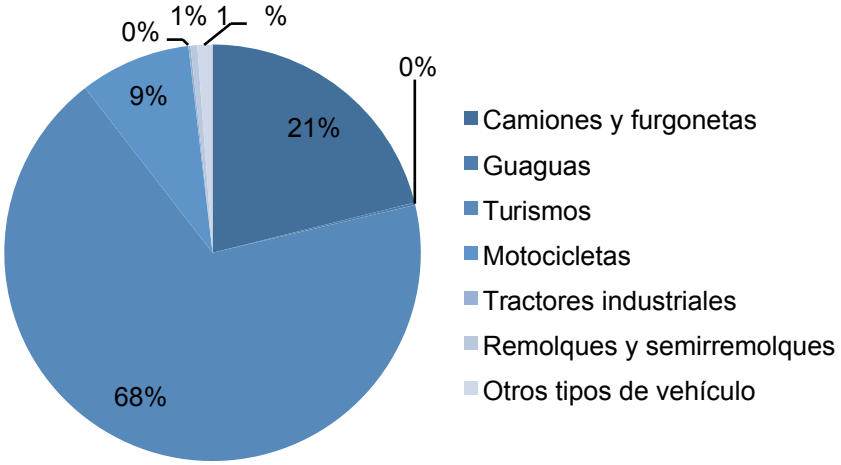


Fuente: Instituto Canario de Estadística (ISTAC).

El crecimiento del parque de vehículos en los últimos años ha sido del 2% de media anual, incrementándose un total de 5.323 vehículos.

El 68% de los vehículos del municipio (19.569) son turismos, el 21% (6.058) son camiones y furgonetas, el 8,6% (2.474) son motocicletas, el 0,5% (150) son remolques y semirremolques, el 0,2% (56) son guaguas, el 0,2%(46) son tractores industriales y el 11,2% restante (336) son otro tipo de vehículo.

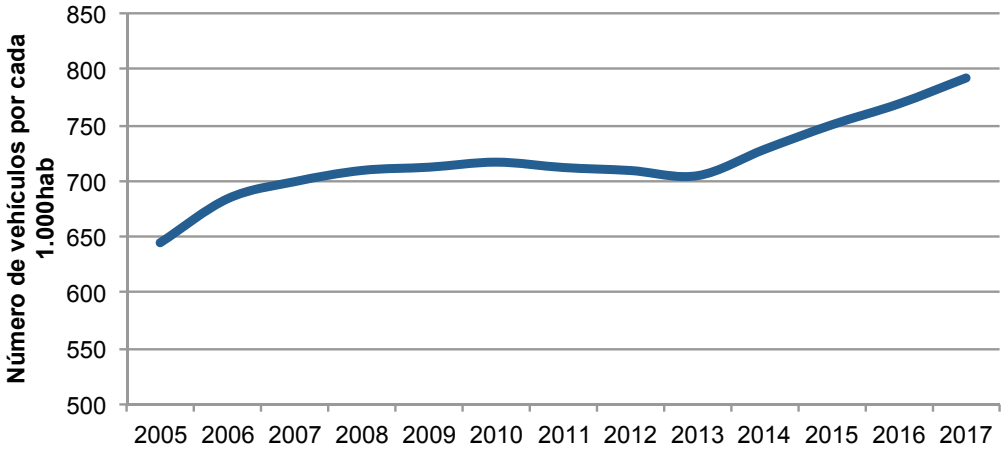
GRÁFICO 7. PORCENTAJE DE VEHÍCULOS POR TIPO EN LOS REALEJOS.



Fuente: Instituto Canario de Estadística (ISTAC).

Esto supone que en Los Realejos hay 792,1 vehículos por cada mil habitantes, o lo que es lo mismo 0,79 veh/hab, siendo este valor similar al del resto de la isla de Tenerife que se sitúa en los 794,6 veh/1.000hab y algo mayor que la media en Canarias que es de 779,4 veh/1.000hab. En lo que respecta sólo a los turismos, la media Los Realejos es de 540,3 veh/1.000hab, siendo este parámetro mayor en la isla de Tenerife como conjunto 555,2 veh/1.000hab y la media en Canarias ligeramente inferior 538,1 veh/1.000hab. En los últimos años el número de vehículos por habitante ha aumentado en un 2% de media anual, aunque entre los años 2009 y 2013 hubo una reducción de este parámetro recuperándose a partir del 2014 hasta la actualidad.

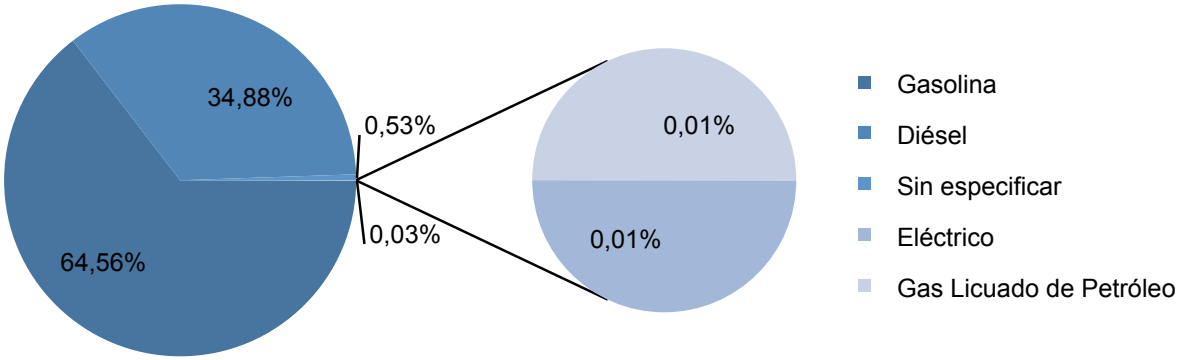
GRÁFICO 8. NÚMERO DE VEHÍCULOS POR CADA 1.000 HABITANTES.



Fuente: Instituto Canario de Estadística (ISTAC).

El 64,6% de los vehículos de Los Realejos (18.523) son vehículos de gasolina, el 35% (10.007) son vehículos diésel, el 0,01% (4) son eléctricos, el 0,01% (4) emplean gas licuado de petróleo y el 0,53% restante no se encuentra especificado su combustible. De los vehículos de gasolina, el 81% eran turismos y el 131,4% eran motocicletas. Todas las guaguas son diésel al igual que todos los camiones de más de 3.500 kg. De los 4 vehículos eléctricos 1 es un turismo, 2 son motocicletas y 1 es un camión. Los 4 vehículos que emplean gas licuado de petróleo son turismos.

GRÁFICO 9. VEHÍCULOS POR TIPO DE COMBUSTIBLE EN LOS REALEJOS.



Fuente: Instituto Canario de Estadística (ISTAC).

Parque de vehículos del Ayuntamiento de Los Realejos

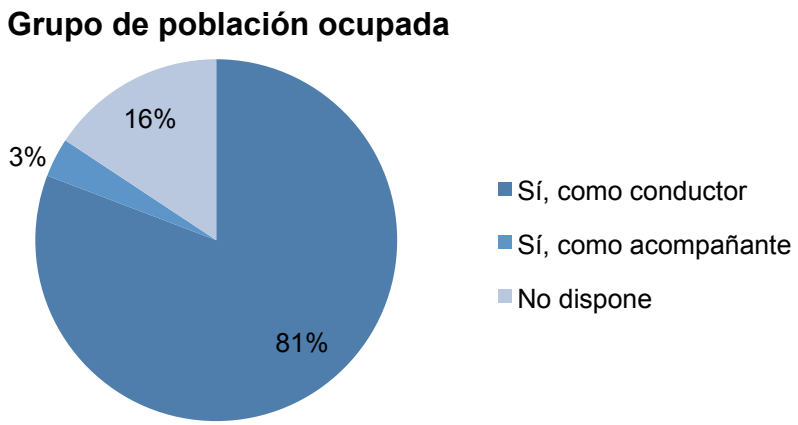
Dentro del parque móvil de Los Realejos se encuentra la flota de vehículos del Ayuntamiento, empleada en áreas como agricultura (1 vehículo), gerencia de urbanismo (3), medioambiente (1), policía local (19), protección civil (5), bomberos (3), cultura (1), servicios de notificadores (3), servicios sociales (8), informáticos (1), alcaldía (1), mantenimiento (2), hacienda (1) y fiestas (5). De estos vehículos el 63% es de gasolina y el resto de gasoil.

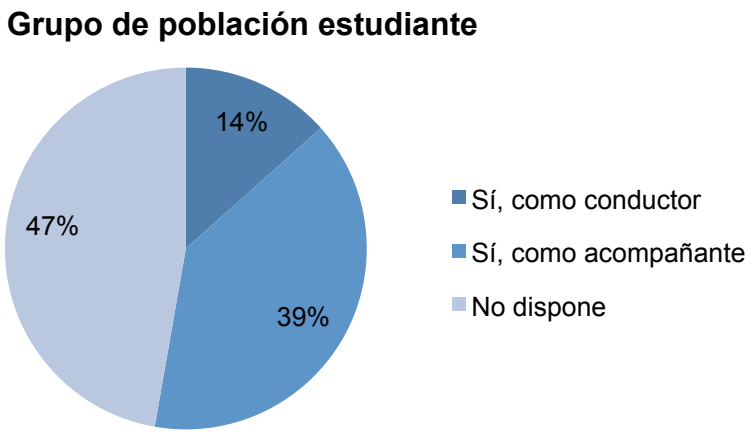
3.6.4. Motorización

En el municipio de Los Realejos hay una media de 2,84 personas por hogar y de media cuentan con 1,5 vehículos en cada hogar. Además se realizan aproximadamente unos 2,3 viajes al día por persona.

La población de Los Realejos en 2018 era de 36.405 personas de los que el 46,3% disponían de vehículo como conductor, el 17,4% disponían de vehículo como acompañante y el 36,4% restante no disponía de vehículo. Considerando en concreto 2 de los grupos más importantes que realizan desplazamientos como son la población ocupada y los estudiantes se aprecia la diferencia de motorización en ambos casos. En el caso de la población ocupada el 81% dispone de coche como conductor mientas que del grupo de los estudiantes sólo el 14% dispone de coche como conductor. El 3% de la población ocupada dispone de coche como acompañante y este porcentaje en el caso de los estudiantes subes hasta el 39%. En cuanto al porcentaje que no dispone de vehículo en el caso de la población ocupada es del 16% aumentando hasta el 47% en el caso de los estudiantes.

GRÁFICO 10. DISPONIBILIDAD DE VEHÍCULO POR PARTE DE LA POBLACIÓN DE LOS REALEJOS OCUPADA Y ESTUDIANTES.



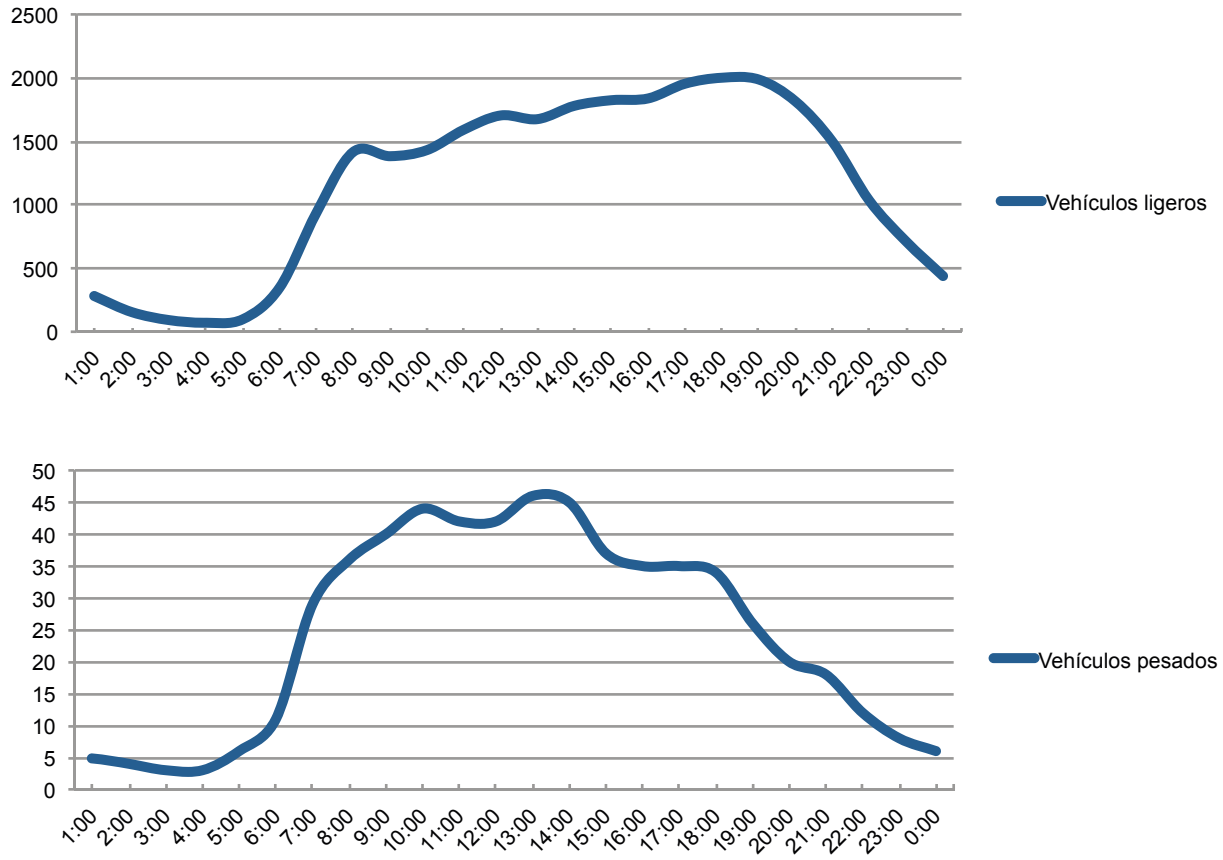


Fuente: Plan Territorial de Ordenación del Transporte de Tenerife.

3.6.5. Intensidad del tráfico

El Cabildo de Tenerife en el año 2017 desarrollo un informe denominado "Intensidades de tráfico en las carreteras de la isla de Tenerife" en el que se recoge información sobre las intensidades de tráfico en las diferentes carreteras de la isla, velocidades de circulación, tráfico en hora punta etc. Esta información es fundamental para la correcta gestión de la red de carreteras del municipio.

GRÁFICO 11. INTENSIDAD DEL TRÁFICO EN LOS REAJEJOS. VEHÍCULOS LIGEROS Y PESADOS.



Fuente: Intensidades de tráfico en las carreteras de la isla de Tenerife. Cabildo de Tenerife.

La única vía principal que atraviesa el municipio de Los Realejos es la TF-5.

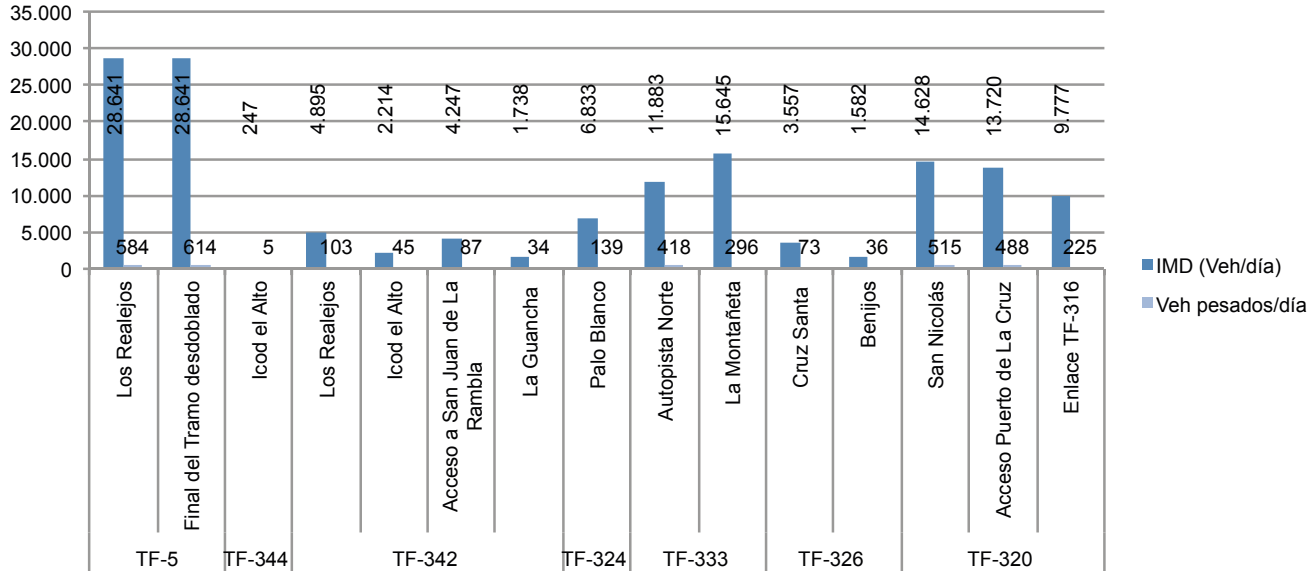
En esta vía el tráfico registrado en la estación 131 de Los Realejos es de 28.641 vehículos/día de los que 584 son pesados. La velocidad media de circulación en este tramo de la vía es de 71,34km/h. En la estación 133 final del Tramo Desdoblado se registró un tráfico de 28.641 veh/día con 614 vehículos pesados y una velocidad media de 70,32km/h.

Además se encuentran las vías secundarias como son la TF-344, la TF-342, la TF-324, la TF-333, la TF-326 y la TF-320. En cada una de ellas se ha registrado la intensidad de tráfico diaria:

- En la TF-344 el tráfico registrado en la estación de Icod el Alto es de 247 vehículos/día de los que una media de 5 son pesados.

- En la carretera TF-342 hay 4 estaciones: en la estación de Los Realejos se registra un tráfico de 4.895 veh/día con 4.895 vehículos pesados, en la estación de Icod el Alto se registran 2.214 veh/día y 45 vehículos pesados, en la estación del acceso a San Juan de La Rambla se registran 4.247 veh/día y 87 pesados y finalmente en la estación de La Guancha se registran 1.738 veh/día y 34 pesados.
- En la carretera TF-324 en el acceso a Palo Blanco se registran 6.833 veh/día y 139 vehículos pesados.
- En la carretera TF-333 hay dos estaciones. En la estación de la Autopista Norte se registran 11.883 veh/día, de los que 418 son pesados. La velocidad media de circulación por esta vía es de 58,16km/h. En la estación de La Montañeta se registra un tráfico de 15.645 veh/día y 296 vehículos pesados.
- En la carretera TF-326 hay dos estaciones. En la estación de Cruz Santa el tráfico registrado es d 3.557 vhe/día y 73 vehículos pesados y en la estación Benijos el tráfico registrado es de 1.582 veh/día y 36 pesados.

GRÁFICO 12. INTENSIDAD DEL TRÁFICO EN LOS REAJEJOS. IMD (VEH/DÍA) Y VEH PESADOS/DÍA.



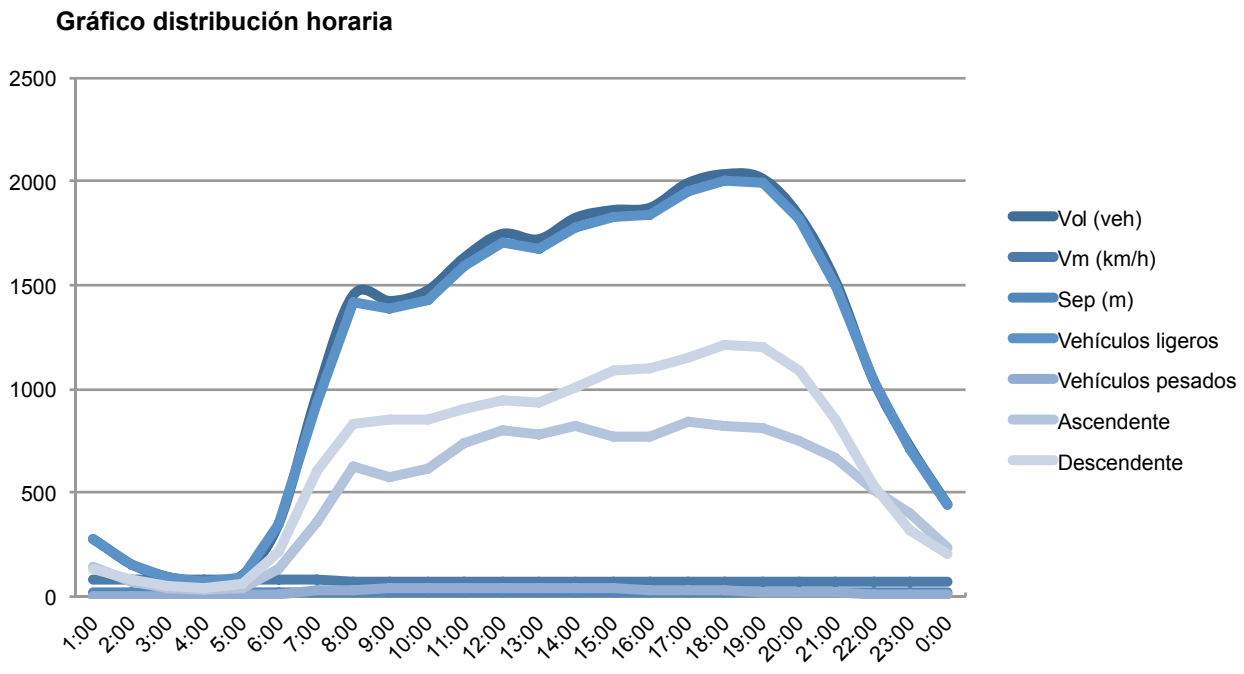
Fuente: Intensidades de tráfico en las carreteras de la isla de Tenerife. Cabildo de Tenerife.

- En la carretera TF-320 hay tres estaciones. En la estación de San Nicolás el tráfico es de 14.628 veh/día y tráfico pesado 515. En la estación de acceso a Puerto de La Cruz el tráfico registrado es de 13.720 veh/día con 488 vehículos pesados. En la estación de enlace con la TF-316 el tráfico es de 9.777 veh/día y el tráfico pesado registrado es de 225 vehículos.

Se observa que la vía con mayor intensidad de tráfico es la principal la TF-5 con un tráfico medio de 28.641 veh/día, seguida de la carretera TF-333 que en el tramo de La Montañeta cuenta con una IMD de 15.645 veh/día. Un tráfico similar tiene la TF-320 mientras que las carreteras TF-324, TF-342, TF-326 y TF-344 son las que registran menores intensidades de tráfico.

La TF-5 es la vía con mayor tráfico registrado en Los Realejos. La hora punta en esta vía se encuentra entorno a las 18:00 horas. En la gráfica puede apreciarse como entre las 8:00 de la mañana y las 22:00 horas el tráfico es intenso, variando entre los 1.453 veh/h a los 1.045 veh/h, encontrando su máximo a las 18:00 con 2.034 veh/h.

GRÁFICO 13. INTENSIDADES DE TRÁFICO EN LA TF-5 POR HORAS.



Fuente: Intensidades de tráfico en las carreteras de la isla de Tenerife. Cabildo de Tenerife.

3.7. Sistema viario, espacio público y aparcamientos

3.7.1. Sistema viario

El sistema viario es el principal garante de la accesibilidad en el territorio y, aunque no suficiente, es condición necesaria para su desarrollo. Por un lado, una buena red de comunicaciones garantiza cumplir el principio de libre circulación de personas, bienes y servicios, e incide en derechos y principios constitucionales como la igualdad de las personas, independientemente del territorio en el que habiten, la cohesión o la solidaridad entre territorios. Por otro lado, la consolidación de unas infraestructuras modernas y desarrolladas impulsa la economía, la productividad y la creación del empleo directo e indirecto.

La carretera es el principal modo de transporte interior de personas en España, con el 91,5% del reparto modal y representa el 83,9% del transporte de mercancías de promedio en el país.

En relación al municipio, el sistema viario está formado por un eje principal definido por la TF-5, en parte autovía y en parte carretera, a su paso por el término municipal, desde el que se realizan las conexiones a un sistema secundario formado por las vías de carácter insular y comarcal, abriéndose en un sistema ramificado hacia el sistema terciario de carácter urbano y agrícola, tal y como se puede apreciar en la imagen siguiente y en los planos de información de este documento.

Los Realejos tienen dos conexiones con la TF-5. La principal en la zona del Castillo que conecta con el centro del casco y con la zona costera del Toscal, La Longuera y La Gorvorana. La segunda conexión es en el enlace La Higuerita que está infrautilizado por un mal trazado ya que aprovecha parte de una vía de escasa dimensión y que conecta con la zona baja de La Zamora.

Este sistema de primer (TF-5) y segundo nivel (carreteras insulares) se complejiza con un sistema de tercer nivel, el viario urbano de los núcleos consolidados y de los asentamientos rurales y con un cuarto nivel con las vías y caminos agrícolas, que en muchos casos ayudan a completar el sistema de accesibilidad del municipio, generando recorridos alternativos.

Las vías de carácter insular y comarcal dentro del término municipal de Los Realejos son:

- TF-320 Carretera de La Vera.
- TF-324 Carretera Cruz Santa a La Perdoma.
- TF-326 Carretera de la Cruz Santa a Benijos por Palo Blanco.
- TF-333 Carretera desde la autopista TF-5 hasta el casco pasando por La Montañeta, La Zamora y la Cruz Santa, enlazando con La Orotava en el cruce
- con la carretera de La Luz (TF-322) y con la Perdoma.
- TF-334 desde el casco en San Agustín hasta San Vicente, de competencia municipal.
- TF-335 en el interior del casco en la zona de San Agustín, de competencia municipal.
- TF-342 desde el casco hasta Icod el Alto y conecta con San Juan de la Rambla y La Guancha.
- TF-344 desde Icod el Alto (TF-342) hasta San Juan de la Rambla y La Guancha por la parte alta de sus municipios.

A este sistema principal se le une un sistema viario local con dos niveles de jerarquía interior, por una parte el

sistema local estructurante y por otra parte el sistema viario interior, el que forma la trama urbana de cada uno de los núcleos.

Tal y como se desprende del estudio de movilidad que acompaña el documento de aprobación inicial del plan general, este complejo sistema es el que da soporte a la accesibilidad a los distintos puntos del municipio, presenta carencias de acceso y de recorridos alternativos que se pretenden resolver con la propuesta que recoge el propio instrumento de ordenación.

Los principales puntos débiles de la estructura de la red viaria son las conexiones con la TF-5. Existe un conflicto con el enlace del Castillo, tanto con la zona costera como con la parte del municipio, donde el actual sistema no es capaz de absorber la gran demanda de tráfico que tiene. A diario se producen retenciones en la rotonda sur del Castillo, en Los Barros por el giro a la izquierda que utiliza mayoritariamente el tráfico hacia la parte alta del municipio utilizando también el camino de Los Cuartos.

En relación al enlace de La Higuerita, se considera que está infrautilizado porque no tiene conexión suficiente ni con la parte baja ni con la parte alta, donde una pequeña vía conecta con la carretera de La Zamora.

Por otro lado, en vías de segundo y tercer orden, existen algunos problemas de accesibilidad en el interior de los diferentes núcleos que se pretenden resolver con el sistema viario propuesto en el suelo urbano no consolidado, que

ordena la propuesta urbanística del plan general, a través de las unidades de actuación y en sectores de suelo urbanizable (SUSNO y SUSO) a través de los planes parciales, así como algunas de las Actuaciones Urbanísticas Aisladas (AUA).

Cabe destacar en la zona del Realejo Bajo determinados problemas de accesibilidad que radican en el hecho de tener que acceder a este barrio a través de San Agustín por la calle La Alhóndiga, sin un ancho suficiente.

El resto del sistema se mantiene sobre el viario insular y el sistema urbano local, con las aportaciones de las unidades de actuación y de los suelos urbanizables propuesto por el PGO. El viario interior propuesto en la ordenación pormenorizada del suelo urbano y de los asentamientos rurales pretende completar la trama viaria y generar recorridos alternativos y en anillo, de tal forma que se pueda organizar el tráfico con calles de un solo sentido de circulación.

3.7.2. Espacio público

En relación al sistema de espacios libres, cabe considerar que la accesibilidad de la población urbana a espacios públicos verdes y libres y la distribución equilibrada de estos espacios públicos permite a la población identificarse con su medio ambiente urbano, aumentando la cohesión social y la interrelación entre la ciudad y sus habitantes, entre otros.

Las zonas verdes y libres se localizan principalmente en la malla urbana central de Los Realejos, sumando una red de pequeños ámbitos de esta categoría de equipamiento en el conjunto de barrio que abarcan el conjunto territorial.

En la relación de espacios libres y jardines que se recoge en la memoria del plan general, se identifican 43 parques urbanos, 28 parques y jardines, y 8 parques infantiles, lo que dota al municipio de una importante red de este tipo de equipamiento.

En cuanto a su división estructural, se encuentran lo que se identifican con la categoría de Sistemas de carácter local y los Sistemas de carácter general. Los primeros son aquellos que su área de influencia es de tamaño pequeño, a nivel barrio o de sector de barrio. Son elementos que por su especial singularidad no pueden obtenerse a través de los mecanismos de gestión habituales, tanto por su tamaño como por ubicación o tipo de uso debiendo utilizarse fórmulas de obtención directa, bien por expropiación o por convenio a cambio de aprovechamiento urbanístico en la misma zona o similar. Mientras que los Sistemas de carácter general, son aquellos que su influencia corresponde al ámbito del municipio y su obtención se realiza mediante mecanismos de adscripción a suelos urbanizables, de tal manera que su obtención es gratuita.

3.7.3. Análisis de Aparcamiento.

Las infraestructuras para aparcamiento de vehículos definen en gran medida el funcionamiento de los sistemas de movilidad, es decir, no solo condicionan el funcionamiento del modo íntimamente relacionado (vehículo privado), sino que afectan en gran medida al funcionamiento del resto de modos.

La ocupación de la calzada por parte del vehículo privado es una constante en la mayoría de ciudades. Como consecuencia, se reduce la disponibilidad de espacio público para el ciudadano y la ciudadana y, sobre todo, impide que éste pueda desarrollar con plenitud las actividades que le son propias como la estancia, el desplazamiento y las relaciones sociales.

En relación a la oferta y regulación de plazas de aparcamiento en el municipio, se citan las siguientes.

Aparcamientos en inmuebles

En la Tabla adjunta se recoge el número total de plazas de aparcamiento en inmuebles según distritos censales. Estos datos son obtenidos del Catastro. En la misma, se aprecia que la mayor concentración de plazas de aparcamientos se concentra en el Distrito 380311 (Los Realejos) seguido del Distrito 380314 (Longuera-Toscal).

TABLA 31. NÚMERO DE APARCAMIENTOS DE INMUEBLES SEGÚN DISTRITOS CENSALES (2018).

Tipo de inmueble	380311	380312	380313	380314	380315	380316	380319	Total
Aparcamiento	2.095	193	416	1.385	29	32	64	4.214

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Catastro.

En cuanto a la superficie de los aparcamientos, se muestra en la tabla la superficie media de plaza de aparcamiento por distrito. De acuerdo a la tabla adjunta, la superficie media de los aparcamientos en el municipio se sitúa en 48 m2, existiendo amplia diferencia de la superficie media en función de los distritos. Así, el Distrito con mayor superficie media de plazas de aparcamiento corresponde con el Distrito 380315 (Icod El Alto) y la menor, con el Distrito 380314 (Longuera-Toscal). El Distrito 3803199 corresponde a plazas en inmuebles en diseminados.

TABLA 32. SUPERFICIE MEDIA DE APARCAMIENTOS DE INMUEBLES SEGÚN DISTRITOS CENSALES (2018).

Tipo de inmueble	380311	380312	380313	380314	380315	380316	380319	Total
Aparcamiento	39	40	60	34	88	37	37	48

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Catastro.

Aparcamientos públicos

En cuanto a aparcamientos de titularidad pública, se cuenta con cinco aparcamientos, tanto en superficie como en edificios de aparcamientos.

Parking en superficie:

- Parking Casa del Llano
- Parking Cruz Santa - Calzadilla
- Parking La Montañeta

Parking en edificio de aparcamientos:

- Parking Trasera Casa Consistoriales: Se localiza en el Centro Comercial Aparcamientos Realejos, en la calle Tenerife, en Realejo Alto. Este parking de propiedad pública ha sido recuperado tras 33 años antes de finalizar la concesión administrativa. Dispone de una superficie de aparcamiento de 10.649 m2.
- Parking Mencey Bencomo: Se localiza en Centro Comercial de Plaza de Mencey Bencomo, ubicado en la Zona de El Puente, en la Avenida de Canarias, Realejo Alto. Tiene una capacidad de 144 plazas, de las cuales 12 son plazas para motos. Dispone de plazas reservadas para PMR. El parking se explota en régimen de concesión.

Estacionamiento regulado en superficie

La regulación del aparcamiento en la vía pública aborda la gestión de este recurso escaso y tiene, por otra parte, incidencia importante en el reparto modal de los viajes atraídos por los núcleos urbanos, por lo que puede utilizarse como instrumento desincentivador del uso del vehículo privado.

Por otro lado, entre los factores identificados a potenciar en las Zonas comerciales Abiertas figura la accesibilidad y el aparcamiento. De la misma forma que hay que cuidar la movilidad interna del peatón y la estética dentro de la Zona Comercial Abierta, una correcta accesibilidad y la disponibilidad de aparcamientos –tanto de rotación como de carga y descarga- es un elemento fundamental para la dinamización de cualquier espacio comercial. Aunque se ha ido mejorando la dotación de aparcamientos queda mucho por hacer en esta materia.

Las zonas de aparcamiento reguladas en la vía pública, con limitación horaria, en el municipio está asociadas a las zonas comerciales de los principales núcleos urbanos. En total se dispone de 165 plazas de estacionamiento regulados, repartidos de la siguiente forma:

- ZCA Realejo Alto: Dispone de 36 plazas.
- ZCA San Agustín: Dispone de 23 plazas
- ZCA Toscal – Longuera: Dispone de 86 plazas
- ZCA Cruz Santa: Dispone de 20 plazas

Aparcamiento disuasorios

Los aparcamientos de disuasión tratan de aumentar la competitividad del transporte público, facilitando la localización de aparcamiento y minimizando los tiempos de trasbordo entre el vehículo privado y el Sistema Público de Transporte.

Los estacionamientos disuasorios actúan como instrumento de conexión entre dos medios de transporte, permitiendo mediante un acceso cómodo y rápido a la red de transporte público, llegar hasta el centro de la ciudad sin necesidad de llevar hasta allí el vehículo privado.

En general, el municipio carece de zonas de aparcamientos disuasorios como tal, que permitan el estacionamiento de vehículos en la periferia, ligados a los sistemas de transporte (transporte público, itinerarios, peatonales y ciclistas (estos últimos inexistentes en el municipio). La existencia de éstos permitiría una descongestión del centro urbano, aunque requeriría del establecimiento de un servicio de transporte regular hacia el interior.

Por tanto, es necesario dotar de estacionamientos disuasorios al municipio para facilitar a las personas residentes y visitantes lugares adecuados para estacionar su vehículo y acceder al transporte público o al vehículo compartido.

Dotaciones de plazas de aparcamiento exigidas por el planeamiento

La dotación mínima de plazas de aparcamiento en edificios y parcelas está regulada en los planes de urbanismo y frente a la habitual tendencia a elevar los requerimientos, hoy se intenta moderar los mínimos e, incluso, establecer máximos para evitar favorecer la atracción de automóviles a determinadas áreas.

En relación al planeamiento previsto, el PGO de Los Realejos (Aprobación provisional), la dotación de aparcamiento en edificaciones es de una plaza de aparcamiento por cada vivienda, y en sectores en desarrollo de una plaza de aparcamiento por cada cien (100) metros cuadrados construidos.

A continuación se ha referencia a la normativa prevista:

Plan General de Ordenación de Los Realejos (Aprobación provisional)

Normativa Ordenación Pormenorizada (NOP)

Título Tercero
Parámetros, Determinaciones, Condiciones de la edificación

Articulo 45.-
Dotación de Aparcamientos
1. Será obligatorio el establecimiento de garajes para aparcamiento de vehículos en todas las parcelas con uso de vivienda unifamiliar y en todo edificio de nueva construcción que se sitúe en un solar de ancho igual o superior a 12 metros y de más de 250 m2 de superficie, siempre que dicho solar dé frente a una vía de tráfico rodado, aunque éste sea restringido y quedan exceptuados aquéllos en los que sólo tengan fachada a calles exclusivamente peatonales.
2. La dotación de plazas de aparcamiento será, como mínimo, la siguiente:

- *1 plaza de aparcamiento por cada vivienda, independientemente de su superficie.*
- *1 plaza de aparcamiento por cada 100 m2 construidos de oficinas, equipamiento privado o dotaciones.*
- *1 plaza de aparcamiento por cada 4 plazas alojativas turísticas o por cada 100 m2 construidos de uso turístico.*

- *1 plazas de aparcamiento por cada 100 m2 construidos de uso comercial en categoría de pequeño y mediano comercio y 2 plazas de aparcamiento*
- *por cada 100 m2 construidos en el resto de las categorías del uso comercial.*

Normativa ordenación estructural (OE)
Capítulo 2. Determinaciones para el planeamiento de desarrollo de los sectores
Articulo 48.- Dotación de Aparcamientos.

Articulo 48.- Dotación de Aparcamientos.
1. La dotación mínima de aparcamientos a situar fuera de la red viaria será la que se deriva de la legislación urbanística y se establezcan estas Normas para cada tipología y uso.
2. En cualquier caso, el conjunto de los aparcamientos previstos en el interior de las parcelas y en la red viaria deberá cumplir el estándar global de una plaza de aparcamiento por cada cien (100) metros cuadrados construidos.
3. El número de aparcamientos a situar en la red viaria o edificio exclusivo de garajes estará en correspondencia con los diferentes usos que contemple el Plan Parcial, valorando especialmente el acceso al ámbito de visitantes a las zonas residenciales y usuarios de las zonas comerciales, de oficinas y equipamientos públicos.

La nueva **Ley del Suelo de Canarias** establece en relación a la dotación de aparcamientos, lo siguiente:

LEY 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.

Artículo 138.- Estándares en suelo urbano no consolidado y suelo urbanizable.

1. Los instrumentos de ordenación que tengan por objeto la ordenación pormenorizada de ámbitos completos en suelo urbano no consolidado y de sectores en suelo urbanizable deberán observar las siguientes reglas sustantivas de ordenación:
A. En suelo cuyo destino sea predominantemente residencial:
(….)
d) Una previsión de al menos una plaza de aparcamiento fuera de la red viaria, por cada vivienda, según se establezca reglamentariamente.

3.8. Accesibilidad universal

Podemos definir el concepto de “accesibilidad universal” como la condición que deben cumplir los entornos, productos y servicios para que sean comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas. Así lo define también la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.

Este concepto tiene su fundamento en el diseño para todos y autonomía personal, incorporando la discapacidad desde una perspectiva plural, mejorando de manera integral las condiciones funcionales de la población.

Tal como se expone en la propia Orden anteriormente citada, el marco legal en materia de accesibilidad reconoce, por fin, que las desventajas de las personas con discapacidad, más que en sus propias dificultades personales, tienen su origen en los obstáculos y condiciones limitativas que impone una sociedad concebida con arreglo a un patrón de persona sin discapacidad.

Con esta premisa, el Ayuntamiento de Los Realejos ha desarrollado su Plan de Accesibilidad Municipal, con el que ha tomado la determinación de mejorar, de manera progresiva, las condiciones de accesibilidad actuales del Municipio. Esta decisión surgió de la necesidad que se detecta en el Municipio de orientar los esfuerzos hacia la igualdad de oportunidades para todos, en cuanto a su movilidad y utilización de servicios públicos.

Es importante destacar que nos encontramos ante un territorio con una orografía muy accidentada, lo que da como resultado numerosos espacios urbanos que presentan dificultades de acceso debido a las importantes pendientes que deben salvarse para realizar los desplazamientos.

Por otro lado, el desarrollo histórico agropecuario de muchos entornos que actualmente son urbanos ha propiciado una transformación del tejido urbano que, en muchos casos, presenta dificultades de acceso debido a la estrechez de sus calles. La transformación de antiguos caminos agrícolas en calles, con alineaciones de edificaciones que en ocasiones no dejan margen suficiente para garantizar una movilidad adecuada y segura, ha producido como consecuencia situaciones de difícil solución urbanística; un aspecto que se ve incrementado aún más debido a situaciones de crecimiento urbano espontáneo, producto de la autoconstrucción.

Esta realidad física contrasta con la realidad de la población actual en el Municipio, donde existe un importante índice de envejecimiento de la población, así como un grado importante de personas con discapacidad.

A partir de esta situación general, recogemos el reto que supone la mejora de la accesibilidad en el Municipio, para abordar este aspecto en la redacción del presente PMUS. No podemos perder de vista que un Plan de Movilidad como éste debe apostar por mejorar la accesibilidad, si se quieren alcanzar los objetivos de lograr modos de desplazamiento más sostenibles.

Queremos destacar que el presente PMUS parte de los aspectos ya desarrollados en el Plan de Accesibilidad Municipal de Los Realejos. Pero, debido a que dicho Plan tiene como ámbito de actuación exclusivamente el entorno urbano del

Realejo Alto, al tratarse de una zona consolidada urbanísticamente que concentra la mayor parte de los servicios públicos y es prioritario para llevar a cabo la mejora de la accesibilidad, se pone de manifiesto que el resto de núcleos poblacionales requieren también de determinadas actuaciones de mejora de la accesibilidad y sin embargo no quedan recogidos en dicho Plan ya desarrollado. Además, no tendría sentido que el presente PMUS establezca medidas de mejora de la movilidad peatonal en las distintas poblaciones del Municipio y que sin embargo, estas medidas no vengan acompañadas por la mejora cualitativa de la accesibilidad.

Ámbito de actuación del Plan de Accesibilidad Municipal del Realejo Alto.
Por esta razón, tanto el análisis del presente PMUS como, posteriormente, las medidas de actuación en materia de accesibilidad, están orientadas a la mejora de la accesibilidad de los itinerarios peatonales principales reflejados en este documento.

Como aspecto general en cuanto a las dificultades de accesibilidad en el Municipio, podemos afirmar que, debido al asentamiento del hombre en un territorio con una orografía tan accidentada como la descrita anteriormente, nos encontramos numerosos espacios urbanos que presentan dificultades de acceso debido a las importantes pendientes que deben salvarse para realizar los desplazamientos.

Además de ello, otro factor que influye negativamente en la accesibilidad y que es producto del desarrollo histórico del Municipio, es la propia morfología de numerosas calles, con déficit de ancho

MUCHAS CALLES DEL MUNICIPIO PRESENTAN ANCHOS INSUFICIENTES PARA DISPONER DE ACERAS Y PENDIENTES EXCESIVAS QUE DIFICULTAN LA ACCESIBILIDAD

suficiente para atender a las debidas condiciones de accesibilidad. Ello es el resultado de la transformación de antiguos caminos agrícolas en calles, con alineaciones de edificaciones que dificultan cualquier acción de ensanche de las vías.

Muchas calles del Municipio presentan anchos insuficientes para disponer de aceras y pendientes excesivas que dificultan la accesibilidad.

Para la evaluación de la accesibilidad de los núcleos de población del Municipio y los itinerarios peatonales de conexión entre ellos, se analizaron datos referentes a los problemas detectados en esta materia. En este sentido, se contrastaron las exigencias establecidas en el actual marco legal con la realidad observada en cada uno de los sectores seleccionados, analizando y evaluando, para cada uno de ellos, la accesibilidad de los tramos principales.

Dada la gran cantidad de elementos analizados en el espacio urbano, éstos se han agrupado y enumerado, optimizando así la coordinación entre los documentos gráficos y los elementos que se incorporan en el Plan.

De esta forma, los elementos analizados en el espacio urbano son los siguientes:

U.1. Itinerario peatonal.

Se ha comprobado el cumplimiento de los requisitos exigidos para los itinerarios analizados, evaluando el ancho y la altura libre de obstáculos, pendientes longitudinales y transversales, las características de los pavimentos, altura de bordillos y el nivel de iluminación.

U.2. Itinerario mixto peatonal y de vehículos.

Evaluación del ancho y la altura libre de obstáculos, pendiente longitudinal y transversal, existencia de desniveles aislados, y posibilidad de giro a motor. También se ha comprobado el cumplimiento de los requisitos del pavimento.

U.3. Paso de peatones y vados.

Se ha comprobado la existencia de vados en los pasos de peatones, el ancho de los mismos, ancho y altura libre entre obstáculos, la pendiente longitudinal y transversal, y la existencia de resaltes. Asimismo, se ha evaluado el pavimento en cuanto a su diferenciación, antideslizamiento, y resto de requisitos exigidos.

U.4. Paso peatonal a desnivel.

Se evaluó las condiciones de ancho y altura libre de obstáculos, las pendientes longitudinal y transversal, y las características de los pavimentos en cuanto a antideslizamiento, resaltes, dureza, textura, etc.

U.5. Escaleras.

Se evaluaron en las escaleras urbanas el ancho libre, longitud de rellano intermedio, su directriz, número máximo de escalones seguidos, nivel de iluminación y demás requisitos exigidos, en cuanto a sus características generales. También se evaluó las dimensiones de huella y contrahuella, el tipo de pavimento empleado y las características exigidas en la normativa vigente acerca de los pasamanos.

U.6. Rampas.

Se ha comprobado el ancho y longitud de los tramos de rampa, la pendiente longitudinal y transversal, directriz, longitud de rellano exigido, nivel de iluminación, tipo y características del pavimento, características de los pasamanos, y existencia y altura de las protecciones laterales.

U.7. Servicios higiénicos.

Evaluación de los servicios higiénicos existentes en el espacio urbano, características de los espacios interiores y acceso, pavimento, puertas, barras de soporte en inodoro, aparatos y mecanismos.

PARADA DE GUAGUAS CON MARQUESINA DE VIDRIO Y METAL

U.8. Ordenación y diseño del mobiliario urbano.

Evaluación de las características de los diversos elementos que componen el mobiliario urbano y el cumplimiento con el marco legal vigente. Se analizaron mobiliarios tales como: elementos de iluminación, báculos de señalización, bolardos, papeleras, contenedores, bancos y asientos públicos, cabinas o locutorios de teléfono, quioscos, terrazas y veladores, rejas y registros en los itinerarios peatonales, alcorques y arbolado.

U.9. Aparcamiento en la vía pública.

Se comprobó la existencia de las suficientes reservas de plazas en la vía pública, las dimensiones mínimas exigidas, el recorrido de acercamiento y la señalización.

Por otro lado, también resulta relevante incorporar los elementos de la cadena de transporte entre los aspectos que necesitan mejorar sustancialmente su accesibilidad. En este sentido, se localizan numerosas paradas de guaguas, la mayoría localizadas en torno a las carreteras principales y en los núcleos de población, y diversas paradas de taxi ubicadas en puntos estratégicos de los entornos urbanos principales.

PARADA DE GUAGUAS SIN MARQUESINA

En cuanto a las marquesinas, se distinguen dos tipos mayoritarios: marquesinas de obra y marquesinas de vidrio y metal, aunque no todas las paradas disponen de marquesina.

Parada de guaguas sin marquesina.
En cuanto a la accesibilidad de las paradas, tanto de guaguas como de taxis, podemos afirmar, tras el análisis realizado, que la práctica totalidad de ellas no cumple con los requisitos normativos de accesibilidad.

Con todo, el proceso de evaluación de la accesibilidad en los espacios urbanos seleccionados ha permitido extraer conclusiones objetivas muy necesarias para, posteriormente, proponer las actuaciones que se recogen en el presente PMUS. Estas conclusiones del análisis se reflejan en los diferentes planos analíticos de la accesibilidad en los espacios urbanos.

3.9. Intermodal

3.9.1. Introducción

La intermodalidad viene definida por la facilidad de combinar distintos modos de transporte en un desplazamiento. Se persigue un cambio en el reparto modal, es decir, incrementar el traspaso modal del vehículo privado hacia otros modos menos contaminantes (a pie, bicicleta o transporte público), siendo el transporte colectivo el eje principal por el que deben discurrir el resto de métodos de transporte.

Así, el transporte intermodal consta de al menos dos modos diferentes durante un viaje puerta a puerta. Se entiende que pueden relacionarse entre sí, los siguientes modos de transporte:

- Red Peatonal – Red de Transporte Colectivo.
- Red Ciclable – Red de Transporte Colectivo.
- Red de Vías Urbanas e Interurbanas – Transporte Colectivo.
- Red de Transporte Colectivo Urbano – Red de Transporte Colectivo Interurbano.
- En general, la Red Peatonal dado su carácter de flexibilidad de movimientos, respetando unos parámetros mínimos, puede relacionarse con el vehículo privado, la bicicleta y otros.

En cuanto a la mejora del transporte intermodal se requiere el desarrollo de cadenas de transporte integradas similares. Esto requiere información puerta a puerta y emisión de billetes, intercambios suaves en las estaciones de guaguas y tren, integración de larga distancia y transporte de carretera con el trayecto urbano de recta final.

Por lo que respecta al vehículo privado en el municipio, aparte de la red de aparcamientos disponible en los núcleos cabe señalar la existencia de algún aparcamiento disuasorio que hace la función de estacionamiento disuasorio, pero en general no está diseñados como tal.

A continuación se resaltan las principales iniciativas y proyectos planificados y en desarrollo en el ámbito de la intermodalidad en el municipio, de especial relevancia.

3.9.2. Servicio intermodal Taxi-Guagua. Servicio Público de Taxi Compartido

En 2011, se implantó un Servicio Público de Taxi Compartido en el municipio de Los Realejos, con la finalidad de atender los problemas de movilidad a los que se enfrentan las personas residentes en localidades con dificultades orográficas y dispersas, y déficit de transporte público colectivo, por medio de un servicio de transporte a la demanda mediante taxis accesibles de uso compartido, en coordinación con la red de transporte público de viajes que integra singularmente a las personas con movilidad reducida.

Desde entonces este servicio ha beneficiado entorno a 90.000 viajeros (19.500 personas en el año 2017). Las zonas en las que se implanta el servicio son: Realejo Alto-La Montañeta, Icod el Alto y Las Llanadas.

El servicio funciona como una línea regular con recorrido, paradas y horarios previamente establecidos. Los horarios y frecuencias se adecuan, atendiendo tanto a la demanda estable como a las ocasionales que puedan surgir por motivos de fiestas y celebraciones.

El servicio se financia anualmente a través del Convenio de colaboración entre el Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Los Realejos para la financiación de un servicio público regular de viajeros en taxi compartido.

Fomento de la intermodalidad.

Este Servicio Público de Taxi Compartido funciona también como un servicio intermodal ya que permite a las personas usuarias combinar el transporte en taxi y en guagua. En especial, es de interés entre las personas mayores y aquellas con movilidad reducida, ya que acceden directamente a las paradas de guaguas donde ya enlazan con este otro medio de transporte colectivo.

Además, se favorece la intermodalidad tarifaria entre los taxis y las guaguas interurbanas. Así, en los transbordos taxi-guagua y viceversa, está contemplado que el usuario abonará 1,15 € en el

GRÁFICO 14. PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TAXIS.

ANEXO I.- CUADRO DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TAXIS:

servicio del taxi y de la guagua, en el supuesto de utilización de bono / tarjeta peaje sin contacto. En la guagua y el taxi el usuario tendrá derecho a un descuento de 1,05 € en los límites temporales fijados para el trasbordo, que será sufragado por el Cabildo de Tenerife.

Para ello, el servicio hace uso de sistemas informáticos de pago a bordo de los taxis para que los viajeros puedan utilizarlo con los mismos bonos de la guagua, y realizando el trasbordo en combinación con la compañía TITSA.

En este sentido, tal como reconoce el PTEO del Transporte de Tenerife, el Taxi puede convertirse en componente de la Red Regular Multimodal de la isla, ofreciendo a los potenciales personas viajeras residentes en zonas de muy difícil o de muy costoso acceso la conexión directa con los puntos de atracción de sus viajes y con las líneas de otros modos de transporte regular de viajeros.

En la perspectiva del PTEOTT, los Servicios Públicos de Taxi Compartido de los municipios que los hayan implantado (como es el caso de Los Realejos) deberán integrarse en su momento en el Cuarto Modo Colectivo del Programa de Reordenación y Mejoras de los Servicio que se propone para el conjunto de Tenerife.

3.9.3. Intermodalidad en transporte público colectivo

En el municipio hay proyectada una Parada preferente en el Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife (PTEOTT)

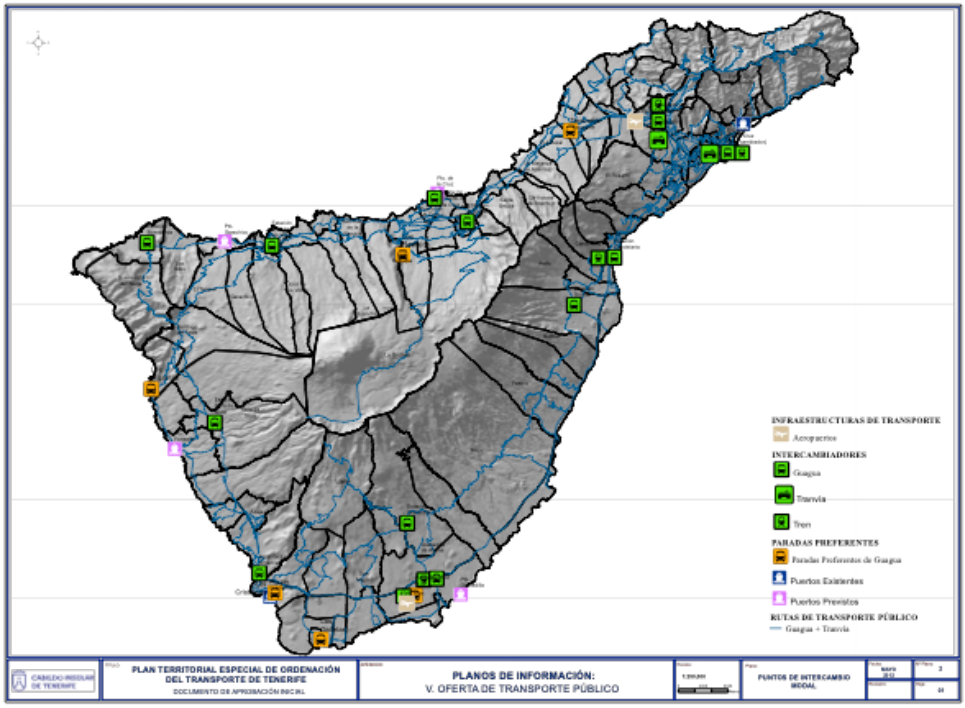
Las paradas preferentes tratan de mejorar la conexión entre los diferentes modos de transporte y aumentar el Intercambio modal, favoreciendo así la movilidad en el ámbito intercomarcal.

El contenido de la Actuación se refiere al acondicionamiento del entorno de las paradas, para conseguir espacios de continuidad peatonal y favorecer los accesos a ellas.

En cuanto a la financiación de este tipo de actuaciones, a través del Programa 3.6. Mejora de la Movilidad del MEDI (Marco Estratégico de Desarrollo Insular) del Cabildo de Tenerife se financian y ejecutan actuaciones de mejora de las infraestructuras existentes y creación de nuevas infraestructuras de transporte público, con el objetivo, entre otras de potenciar el intercambio modal en todo el territorio insular entre el vehículo privado y el transporte público.

El programa contempla las líneas de actuación "*LA 3.6.0.1 Infraestructuras de fomento del intercambio y sistemas inteligentes de transporte*" y "LA 3.6.0.2 Plan de Paradas de guagua".

MAPA 5. PUNTOS DE INTERCAMBIO MODAL.



3.9.4. Intermodalidad en el futuro transporte ferroviario.

El Plan Territorial Especial de Ordenación de infraestructuras del Tren del Norte, de acuerdo con lo prescrito en PIOT, prevé la implantación del tren del norte con un recorrido que finalizará en el municipio de Los Realejos.

La alternativa seleccionada tiene una longitud total de 36 km a lo largo del corredor de la a TF-5, desde Santa Cruz de Tenerife hasta llegar a Los Realejos.

Tramo PK 30+000 - 36+018

El tramo comienza a la salida del viaducto del Barranco de Llarena, en el lado mar de la autovía y en superficie, hasta llegar al PK 31+000 donde se cruza de nuevo la autovía mediante un túnel y dos falsos túneles que además evitan las afecciones a edificaciones en la zona urbana del El Mayorazgo, en el término municipal de La Orotava Desde la salida a superficie (PK 31+700) hasta el intercambiador de Los Realejos solo existe un túnel y dos falsos túneles más para salvar el monumento de la Montaña de Los Frailes (PK 34+000 a PK 35+100). Los Intercambiadores que se sitúan en estos 6 Km. finales son:

- Intercambiador 3B Puerto de la Cruz- La Orotava (PK 31+400)
- Intercambiador 1 Los Realejos (PK 35+950)

En estos últimos 6 km se atraviesan los términos municipales de La Orotava, Puerto de la Cruz y Los Realejos.

Intercambiadores

Para la alternativa seleccionada se desarrollará 6 estaciones a lo largo de su recorrido, con la posibilidad de incluir estaciones adicionales si se considera necesario. En el caso de Los Realejos, se ha previsto una parada final con un intercambiador junto al enlace de la TF-5 en la zona del Castillo.

El Intercambiador de Los Realejos tiene la particularidad de ser estación terminal por lo que se configura como una estación con cuatro vías, para mejora del servicio y posibles estacionamientos de los trenes.

Además, la estación propuesta presenta una localización periférica, es decir, es una estación ubicada en los bordes de los núcleos, en continuidad con el tejido urbano preexistente.

Este tipo de ubicaciones permiten generalmente la potenciación e integración urbana de espacios excéntricos, evitan el efecto barrera de la penetración de las vías en el interior de la ciudad, ofrecen más posibilidades de disponer de suelo para el desarrollo de actividades residenciales, comerciales y de servicios, y brindan mayores posibilidades de relaciones intermodales.

Se trata además de espacios que pueden estar dotados de una alta accesibilidad relativa interna, (siendo posible el acceso a pie o mediante autobuses urbanos) y externa, debido a su posición periférica. Para maximizar los efectos dinamizadores y reequilibradores de este tipo de estaciones se requiere:

- La previsión de una zona de actividades económicas vinculada a la estación.
- La mejora de las infraestructuras de conexión con la zona central de la ciudad.
- La planificación de bolsas de crecimiento que permitan la continuidad futura entre la estación periférica y la trama urbana.

Proyectos de estaciones

Los requerimientos que los proyectos de estaciones deberán desarrollar, entre otros, son los siguientes:

- Acceso a la estación. Adaptación de itinerarios a Personas de Movilidad Reducida, reservas para vehículos privados, motocicletas, taxis.
- Aparcamiento vinculado a la estación.
- Edificio de viajeros. Accesibilidad, optimización de los flujos de viajeros, etc.

También, en dicho plan se establecen los criterios y medidas ambientales a adoptar.

Estudio de demanda

Por último, de los estudios de demanda realizados, se concluye las siguientes estimaciones:

- Respecto al junto total del corredor norte, el ferrocarril podría llegar a transportar 6,0 millones de viajeros anuales (con arreglo a la movilidad del año base 2008), es decir, 10.396 viajeros por sentido en día laborable.
- En el caso de Los Realejos, la estimación sería de 1,1 millones de viajeros anuales, 3.909 viajeros por sentido en día laborable.

TABLA 33. ASIGNACIÓN A ESTACIONES Y CARGA POR TRAMO.

MATRIZ ORIGEN/DESTINO FERROVIARIA (MILES DE VIAJEROS AÑO 2008)

ESTACION	SANTA CRUZ	LA LAGUNA	AEROPUERTO NORTE	TACORONTE -SAUZAL	LA MATANZA-LA VICTORIA-SANTA URSULA	LA OROTAVA-PUERTO DE LA CRUZ	LOS REALEJOS	TOTAL
SANTA CRUZ		---	230	137	151	159	157	834
LA LAGUNA	---		77	371	143	239	436	1.266
AEROPUERTO NORTE	230	77		17	16	43	46	429
TACORONTE-SAUZAL	137	371	17		81	18	8	631
LA MATANZA-LA VICTORIA-SANTA URSULA	151	143	16	81		214	18	623
LA OROTAVA-PUERTO DE LA CRUZ	159	239	43	18	214		421	1.094
LOS REALEJOS	157	436	46	8	18	421		1.086
TOTAL	834	1.266	429	631	623	1.094	1.086	5.964

Las cargas diarias por tramo se presentan en el siguiente cuadro.

CARGA POR TRAMO (VIAJEROS DÍA - AÑO 2008)

SUBIDOS	BAJADOS	A BORDO	ESTACION	A BORDO	BAJADOS	SUBIDOS
2.794		2.794	SANTA CRUZ	0	2.794	
4.504	0	7.298	LA LAGUNA	2.794	4.504	0
335	841	6.792	AEROPUERTO NORTE	7.298	335	841
388	1.893	5.286	TACORONTE-SAUZAL	6.792	388	1.893
844	1.409	4.721	LA MATANZA-LA VICTORIA-SANTA URSULA	5.286	844	1.409
1.531	2.344	3.909	LA OROTAVA-PUERTO DE LA CRUZ	4.721	1.531	2.344
	3.909	0	LOS REALEJOS	3.909		3.909
10.396	10.396		TOTAL		10.396	10.396

4.3.3. Conclusiones del Estudio de Demanda

En el siguiente cuadro se presenta el resumen de las demandas estimadas para la Solución Base analizada.

DEMANDA TOTAL Y DEMANDA CAPTADA
(MOVILIDAD AÑO 2008)

DEMANDA TOTAL Miles viajeros/año	DEMANDA FERROCARRIL MODELO			DEMANDA NO MODELIZADA		TOTAL DEMANDA FFCC	
	% FFCC	Miles viajeros/año	Viajeros por sentido en día laborable	Miles viajeros/año	Viajeros por sentido en día laborable	Miles viajeros/año	Viajeros por sentido en día laborable
51.904	10%	4.964	9.025	1.000	1.370	5.964	10.396

En definitiva, se debe fomentar la intermodalidad del transporte público: con otros sistemas de transporte público (como el ferrocarril), con el transporte privado (aparcamientos disuasorios) y con las redes peatonales y ciclistas.

3.10. Distribución urbana de mercancías

3.10.1. Demanda

En Los Realejos existe la necesidad de mover mercancías, tanto las producidas en el municipio (mercancías exportadas del municipio) como las que se importan al municipio. Es importante señalar que el volumen de productos exportados es mucho menor que los importados. Esto se debe fundamentalmente a que Los Relejos cuenta con una economía fuertemente tercializada, representando la actividad agrícola un 5,4% del total de la actividad, el sector de la construcción un 13,3%, la industria un 5,95% y más del 75% se corresponde con el sector servicios.

En lo que respecta a las exportaciones de Los Realejos hacia otros municipios lo hace principalmente desde los dos polígonos industriales de San Benito y La Gañanía, en donde las actividades destacadas son elaboración de transformados minerales (saneamientos, mármoles etc) y la manufactura de productos agroalimentarios. A ambos polígonos se accede a través de las carreteras TF-333 y TF-324. Además, en la zona de la costa se produce plátano de exportación que se transporta a través de la TF-5 hacia el Puerto de Santa Cruz de Tenerife.

Existe también un movimiento interno de productos como la producción agrícola de medianías que deben ser transportadas a los puntos de interés del municipio.

Por otro lado las importaciones de mercancías son las que generan mayor tráfico. Los principales centros receptores de las mercancías son los comercios y zonas comerciales abiertas, Centro Comercial Bencomo, supermercados (Mercadona, La Hucha, Barroso, Ocho Onzas, Sequoa, Coviran,

Lidl, Tu Trébol, Ecosol ect) y hostelería y restauración. En concreto, es el comercio minorista la actividad que aglutina al mayor número de empresas y la mayor la tasa de empleo, por lo que es el mayor demandante en lo que a transporte de mercancías se refiere.

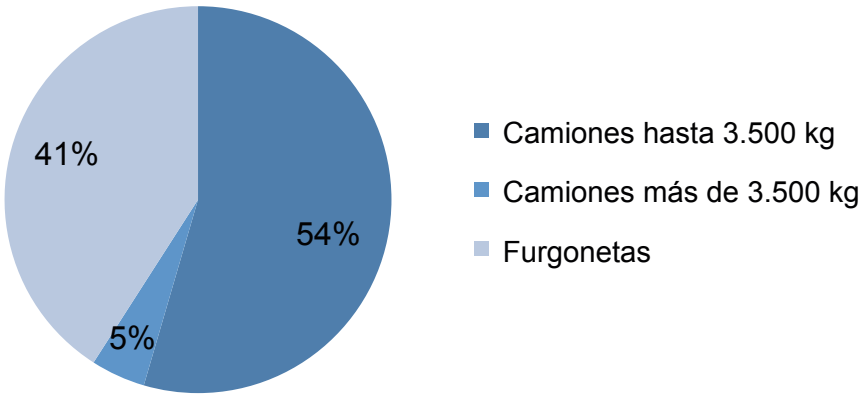
3.10.2. Parque de vehículos de transporte de mercancías

Los vehículos especialmente acondicionados para para el transporte de mercancías por carretera son furgonetas y camiones. En Los Realejos hay un total de 6.058 furgonetas y camiones, lo que supone el 21% del total del parque móvil del municipio (28.689 vehículos).

Se debe distinguir entre vehículos pesados y ligeros de transporte de mercancías. De acuerdo con la normativa vigente de la Dirección General de Tráfico (DGT), se consideran vehículos pesados aquellos destinados al transporte de mercancías cuya masa máxima autorizada (M.M.A) exceda los 3.500 kg. Si su masa máxima autorizada es mejor de las 3,5t se trata de un vehículo ligero. En el municipio el 54% (3.303) de los vehículos de transporte de mercancías son camiones ligeros, el 41% (2.479) son furgonetas y el 5% (276) son camiones pesados.

Los camiones ligeros y las furgonetas cuentan con cargas máximas de 3.500 kg. En el caso de los camiones ligeros el 64% cuenta con una carga máxima entre los 500 y 749 kg, el 18% dispone de una

GRÁFICO 15. PORCENTAJE DE VEHÍCULOS PESADOS (CAMIONES Y FURGONETAS) EN LOS REALEJOS.



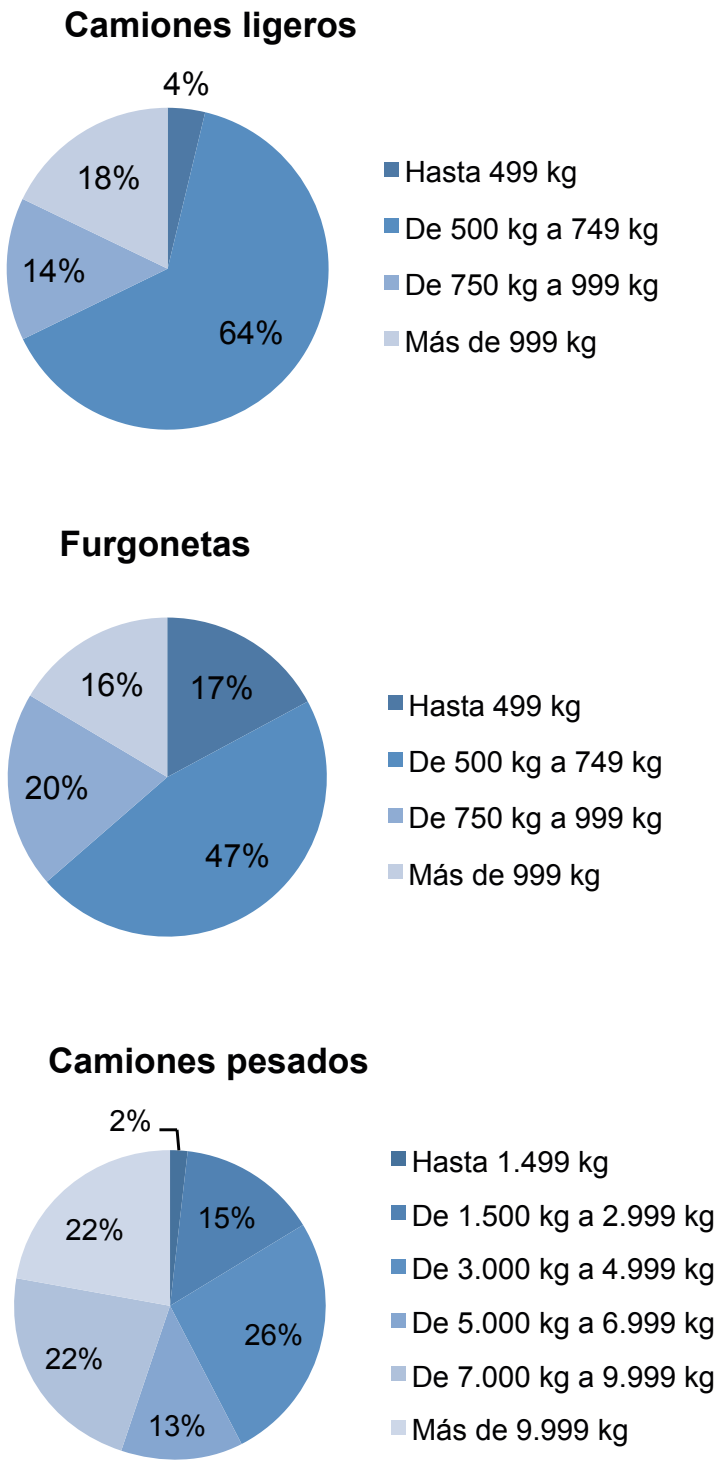
Fuente: Instituto Canario de Estadística (ISTAC).

carga máxima de más de 999 kg (hasta las 3,5t), el 14% de una capacidad entre los 700 y los 999 kg y un escaso 4% cuenta con una carga inferior a los 499kg. En lo que respecta a las furgonetas se observa que el porcentaje de cargas pequeñas es mayor, contando con un 17% de las furgonetas con menos de 499kg de carga máxima, seguido de un 47% de carga entre los 500 y los 749 kg, de un 20% de carga de 750 a 999kg y finalmente el 16% de las furgonetas cuentan con cargas máximas de más de 999 kg. Los camiones pesados cuentan con cargas máximas grandes. El 26% de los camiones pesados cuenta con una carga máxima entre los 3.000 y los 4.999kg, el 22% tiene una carga máxima permitida entre los 7.000 y los 9.999kg, otro 22% cuenta con cargas máximas superiores a los 9.999 kg y el 28% restante tiene cargas máximas permitidas de menos de 3.000kg.

Por lo tanto, se puede concluir que del parque de camiones y furgonetas presentes en el municipio de Los Realejos el 35% son camiones ligeros con capacidad de carga máxima de 500 a 749 kg, seguido de un 19% de furgonetas con la misma capacidad, siendo estos vehículos más de la mitad del total de camiones y furgonetas del municipio.

En los últimos seis años el número de camiones hasta los 3.500kg, los camiones ligeros, ha decrecido a un ritmo del -1,23% de media anual. Entre los años 2011 y 2015 el número se mantuvo relativamente constante, experimentando una subida del 2,35% en el año 2015 con respecto al año 2014 para posteriormente descender bruscamente en el año 2017 en un -11,38% con respecto al año anterior.

GRÁFICO 16. CARGA MÁXIMA DE LOS CAMIONES Y FURGONETAS EN LOS REALEJOS.

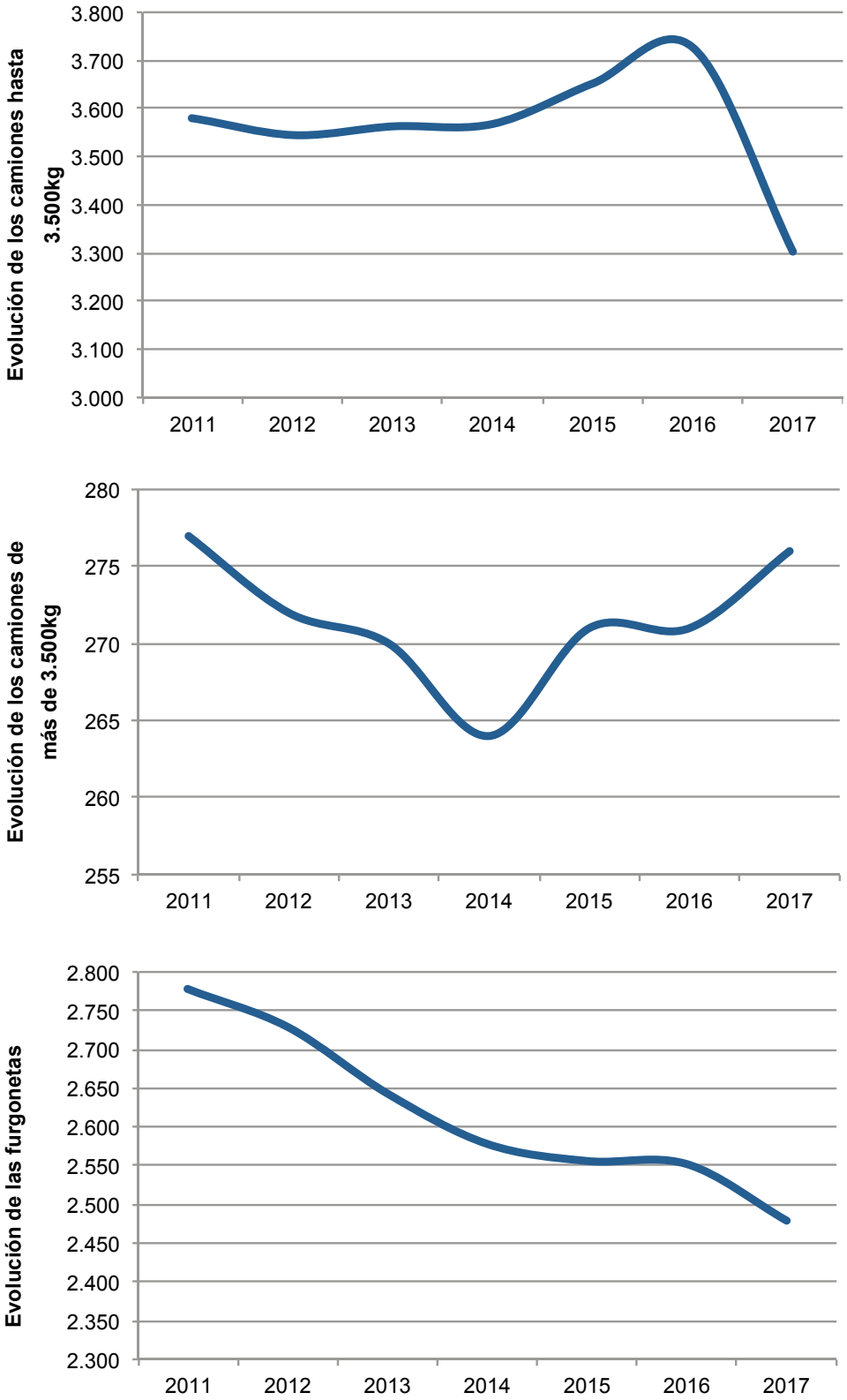


Fuente: Instituto Canario de Estadística (ISTAC)

En el caso de los camiones de más de 3.500kg, los camiones pesados, entre 2011 y 2014 descendieron en un -1,6% de media anual, sin embargo a partir de 2015 comenzó una recuperación con el mismo ritmo de crecimiento interanual que la bajada de los tres años anteriores, alcanzándose el mismo número de camiones pesados en 2017 que en 2011. Las furgonetas han ido decreciendo en número en el municipio en un -1,9% de media anual, pasando de 2.777 furgonetas en 2011 a 2.479 en el año 2017, es decir, una diferencia de 298 furgonetas.

Del total de los camiones ligeros, de menos de 3.500kg, registrados en Los Realejos (3.303) el 88% (2.921) eran diésel, el 12% (381) de gasolina y sólo había un camión ligero eléctrico. En el caso de los camiones de más de 3.500 kg o pesados todos son diésel, mientras que de las furgonetas el 21% (532) son de gasolina y el 79% (1.947) son diésel.

GRÁFICO 17. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE CAMIONES HASTA LOS 3.500KG, CAMIONES DE MÁS DE 3.500 KG Y FURGONETAS.



Fuente: Instituto Canario de Estadística (ISTAC).

3.10.3. Intensidad del tráfico de mercancías

Es importante conocer la intensidad del tráfico de mercancías en el municipio de Los Realejos, con el fin de saber de qué manera se mueve el parque de camiones y furgonetas que trasportan las mercancías a lo largo del territorio municipal. En este sentido, el informe desarrollado por el Cabildo de Tenerife en el año 2017 denominado "Intensidades de tráfico en las carreteras de la isla de Tenerife" permite conocer el flujo de camiones y furgonetas en las vías municipales principales y secundarias (TF-5, TF-344, la TF-342, la TF-324, la TF-333, la TF-326 y la TF-320).

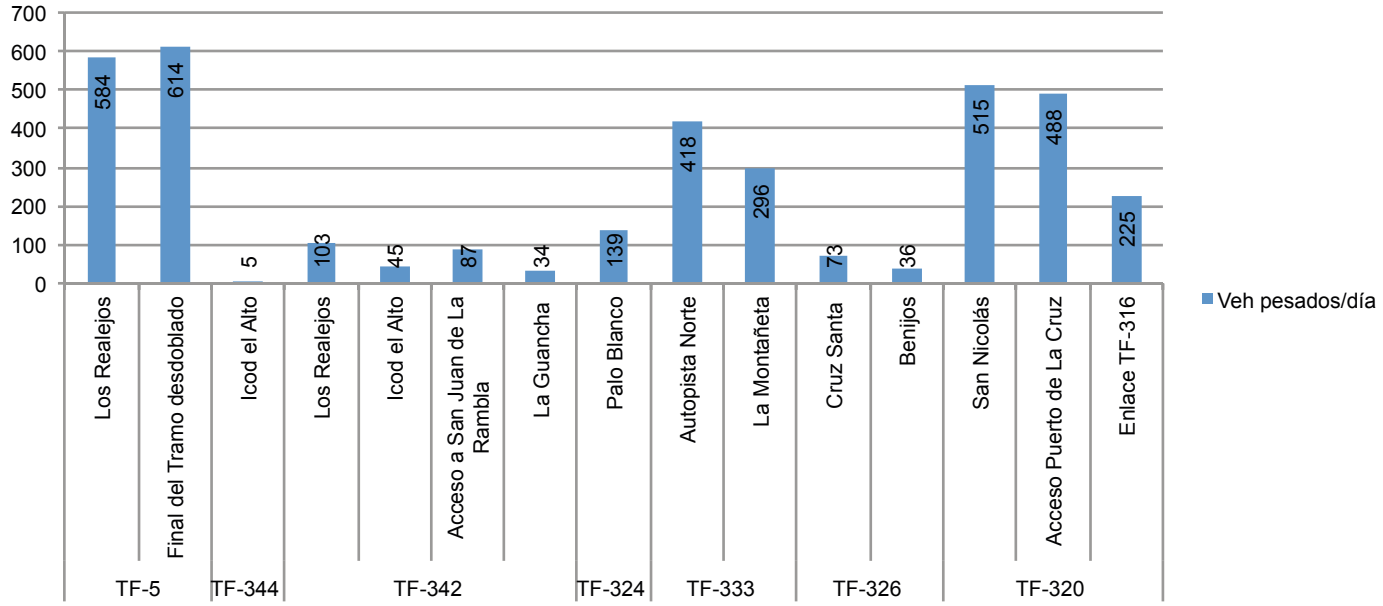
TABLA 34. INTENSIDAD DE TRÁFICO EN LOS REALEJOS.

Carretera	Estación	IMD (Veh/día)	Veh pesados/ día	Total veh/ día	% Veh pesados
TF-5	Los Realejos	28.641	584	29.225	2,0%
	Final del Tramo desdoblado	28.641	614	29.255	2,1%
TF-344	Icod el Alto	247	5	252	2,0%
TF-342	Los Realejos	4.895	103	4.998	2,1%
	Icod el Alto	2.214	45	2.259	2,0%
	Acceso a San Juan de La Rambla	4.247	87	4.334	2,0%
	La Guancha	1.738	34	1.772	1,9%
TF-324	Palo Blanco	6.833	139	6.972	2,0%
TF-333	Autopista Norte	11.883	418	12.301	3,4%
	La Montañeta	15.645	296	15.941	1,9%
TF-326	Cruz Santa	3.557	73	3.630	2,0%
	Benijos	1.582	36	1.618	2,2%
TF-320	San Nicolás	14.628	515	15.143	3,4%
	Acceso Puerto de La Cruz	13.720	488	14.208	3,4%
	Enlace TF-316	9.777	225	10.002	2,2%

Fuente: Intensidades de tráfico en las carreteras de la isla de Tenerife. Cabildo de Tenerife.

A la luz de los datos de la tabla anterior se concluye que de media, el tráfico de vehículos pesados en las carreteras principales y secundarias es del 2,3%. Las vías con mayor tráfico de vehículos pesados en relación al tráfico total que circula por ellas son la TF-333 en Autopista Norte, TF-320 en San Nicolás y en el Acceso a Puerto de La Cruz, siendo el tráfico pesado en los tres casos del 3,4%. La vía que cuenta con menor tráfico pesado es la TF-342 en La Guancha en donde el porcentaje baja al 1,9%.

GRÁFICO 18. INTENSIDAD DEL TRÁFICO PESADO EN LOS REAJEJOS.

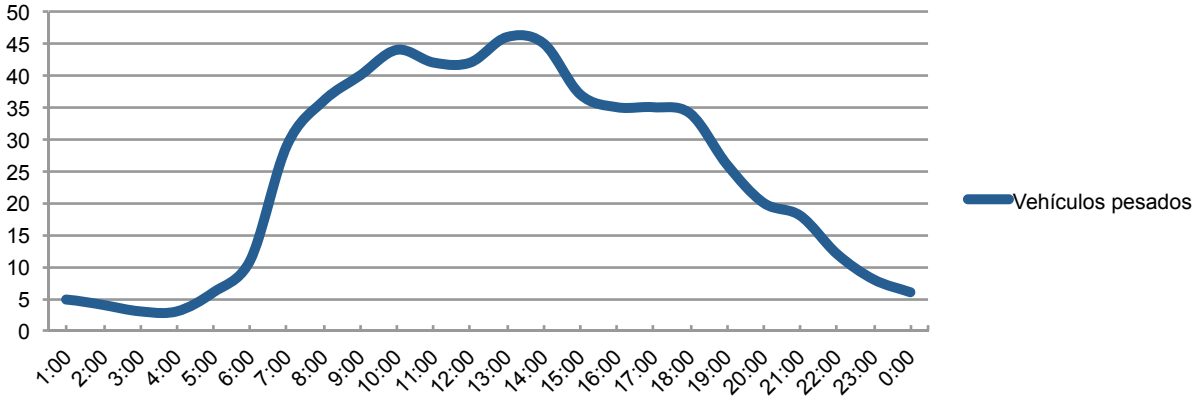


Fuente: Intensidades de tráfico en las carreteras de la isla de Tenerife. Cabildo de Tenerife.

En valores absolutos, la vía por la vía por la que circulan más camiones y furgonetas pesados es la TF-5, tanto en Los Realejos como en el final del tramo desdoblado. Le sigue la TF-320 tanto en San Nicolás como en el Acceso a Puerto de La Cruz y a continuación se encuentra la TF-333 en la Autopista Norte y en La Montañeta. Por el contrario, la vía que cuenta con una menor circulación de tráfico pesado es la TF-344 sobre todo en Icod el Alto.

La TF-5 es la vía con mayor tráfico pesado registrado en Los Realejos. La hora punta en esta vía se encuentra entorno a las 13:00 horas. En la gráfica puede apreciarse como entre las 7:00 de la mañana y las 19:00 horas el tráfico es intenso, siendo este el horario convencional de transporte de mercancías. En las primeras horas de la mañana el tráfico pesado crece rápidamente entre las 6:00 y las 8:00 mientas que después de las 14:00 el tráfico desciende gradualmente.

GRÁFICO 19. DISTRIBUCIÓN HORARIA DE LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS PESADOS EN LA TF-5 EN LOS REALEJOS.



Fuente: Intensidades de tráfico en las carreteras de la isla de Tenerife. Cabildo de Tenerife.

3.10.4. Zonas de carga y descarga

El establecimiento de zonas reservadas para la carga y descarga de mercancías en el viario de Los Realejos tiene por objeto garantizar el mantenimiento y desarrollo de las actividades económicas en el municipio.

En Los Realejos se considera que el comercio minorista es el principal foco para el tráfico de mercancías y su carga y descarga, encontrándose concentrado en cinco zonas comerciales abiertas (ZCA). Por lo tanto el análisis de las zonas de carga y descarga se va a localizar en estas ZCA, que cuentan en total con 57 zonas de carga y descarga. De estas el 30% se localiza en Realejo Alto, el 25% en Cruz Santa, el 19% en San Agustín, el 18% en Tocal-Longuera y el 5% en Icod del Alto. Esto coincide en cierta forma con la concentración de comercios en cada zona comercial, siendo la ZCA que cuenta con más comercios la de Realejo Alto (106) y la que menos Icod el Alto (22). En total las zonas comerciales abiertas de Los Realejos disponen de 332 comercios con 57 zonas de carga y descarga de mercancías.

TABLA 35. ZONAS DE CARGA Y DESCARGA EN LAS ZONAS COMERCIALES ABIERTA DE LOS REALEJOS.

ZCA	Calle	Zonas de carga y descarga
Realejo Alto	Avd/ Canarias	5
	Antonio González	4
	El Hierro	1
	La Gomera	1
	Avd/ Tres de Mayo	4
	Avd/ Los Remedios	2
San Agustín	La Alhóndiga	2
	San Agustín	5
	El Puente	0
	Avd/ Canarias	1
	Zona el Puente	0
	Puerto Franco	1
	Los Barros	2
Toscal Longuera	El Castillo	0
	El Monturrio	0
	Longuera	4
	El Toscal	6
Cruz Santa	Real	8
	Puldón	1
	Puldón-Natero	3
	Carretera Nueva	2
Icod el Alto	General Icod el Alto	3
	Real	2
Total		**57**

Fuente: Elaboración propia.

El horario de mayor intensidad de tráfico de mercancías es entre las 8:00 de la mañana y las 19:00 de la tarde, por lo que las zonas de carga y descarga deberán funcionar principalmente en ese horario. Hay ligeros movimientos de tráfico pesado por la noche y de madrugada, siendo este el que presenta menor dificultad dado a que en ese horario no hay problemas de aparcamiento en las zonas comerciales o zonas que requieren la carga y descarga de mercancía. El horario de carga y descarga en las zonas reservadas es variable y depende de la necesidad observada en cada lugar por lo que puede ir desde las 9:30 a 13:30 horas y de 16:30 a 20:00 horas, de lunes a sábado siendo el tiempo máximo de 60 minutos, o de 8:30 a 20:30 horas de lunes a sábado, entre otras opciones.

El Ayuntamiento de Los Realejos cuenta con una “Ordenanza reguladora del Estacionamiento en Superficie con Limitación horaria” en donde se regula el estacionamiento público por tiempo limitado de todo tipo, incluyendo el estacionamiento en las zonas de carga y descarga. En cualquier caso, el horario al que se debe ceñir el usuario de estos espacios es el referido en la señalización específica.

Se ha detectado que el estacionamiento indebido de vehículos en las zonas de carga y descarga está muy extendido siendo un motivo frecuente entre las denuncias de tráfico tramitadas por el Ayuntamiento.

3.11. Movilidad eléctrica y energéticamente eficiente

3.11.1. La movilidad eléctrica

Generalidades

El transporte se está convirtiendo en uno de los principales causantes de la crisis energética (iniciada con altos costes del petróleo y el gas natural) y especialmente del cambio climático. Debido a ello, muchos responsables políticos y empresariales se están planteando la necesidad de implantar nuevos sistemas de transporte que de alguna manera eviten, o por lo menos aminoren, estos problemas.
Una solución a día de hoy rentable y práctica es la implantación generalizada de vehículos de tracción eléctrica, alimentados por baterías cargadas a partir de energías alternativas o, en último extremo, de centrales convencionales de energías fósiles, pero optimizando su producción con esta aplicación (relleno de las horas valle).

Impactos del transporte convencional

El principal impacto del transporte convencional (mediante energías fósiles) se centra en riesgos para la salud humana y el medio ambiente (afecciones a la biodiversidad e impulso del cambio climático) debido a la emisión de gases de efecto invernadero u otros contaminantes.

La Ley de Cambio Climático que prepara el Gobierno marca un objetivo muy ambicioso: prohibir la matriculación y venta de turismos y vehículos comerciales ligeros «con emisiones directas de dióxido de carbono», es decir, diésel, gasolina y gas, a partir de 2030. El objetivo final, según fuentes de Ministerio para la Transición Ecológica, es que en 2050 se alcance un parque sin emisiones directas.

En España el transporte supone un 63,7% de la contaminación total. Una de las medidas que se está tomando en ciudades como Madrid, con la activación del escenario 3 de restricción de tráfico es la reducción de los niveles de NOx emitido por los vehículos con motor de combustión.

En el municipio de Los Realejos el transporte por carretera supone un consumo de 9.711,45tep en gasolina y 11.094,45tep en gasoil (IVP). En el municipio de Los Realejos es el vehículo privado el que mayor porcentaje de emisiones produce, ya que representa el 68,21% del total de vehículos en circulación en el municipio.

3.11.2. Situación actual de la movilidad eléctrica en el municipio

El Ayuntamiento de Los Realejos está apostando por la movilidad eléctrica en el municipio. El pasado 13 de marzo de 2019 se celebró el primer evento regional de electro movilidad urbana en los realejos. En ella se presentaron ponencias de expertos en movilidad sostenible y exposición de vehículos eléctricos por cortesía de AUVE Asociación de Usuarios de Vehículos Eléctricos, Automotor Canarias, Cooltra Motos, ESTING Ingeniería y A4Consultores.

Número de vehículos eléctricos adquiridos en el municipio

De los 28.689 vehículos en circulación en Los Realejos en 2017, 4 eran de tipo eléctrico, suponiendo el 0,014%. Según datos del Instituto de estadística (ISTAC), en el año 2017 había en circulación el siguiente número de vehículos eléctricos en función del tipo de vehículo:

TABLA 36. PARQUE DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS EN CIRCULACIÓN SEGÚN TIPOS DE VEHÍCULO EN LOS REALEJOS, TENERIFE Y CANARIAS EN 2017.

	Los Realejos	Tenerife	Canarias
Camiones y furgonetas eléctricos	1	31	95
Camiones hasta 3.500 kg eléctricos	1	5	33
Camiones más de 3.500 kg eléctricos	0	0	0
Furgonetas eléctricas	0	26	62
Guaguas eléctricas	0	1	1
Turismos eléctricos	1	212	544
Motocicletas eléctricas	2	120	298
Tractores industriales eléctricos	0	0	0
Remolques y semirremolques eléctricos	0	0	0
Remolques eléctricos	0	0	0
Semirremolques eléctricos	0	0	0
Otros tipos de vehículo eléctricos	0	62	251
Total de vehículos eléctricos	**4**	**426**	**1.189**

Fuente: ISTAC.

De estos 4 vehículos eléctricos, solo dos motocicletas son de propiedad municipal, y fueron adquiridas en 2015.

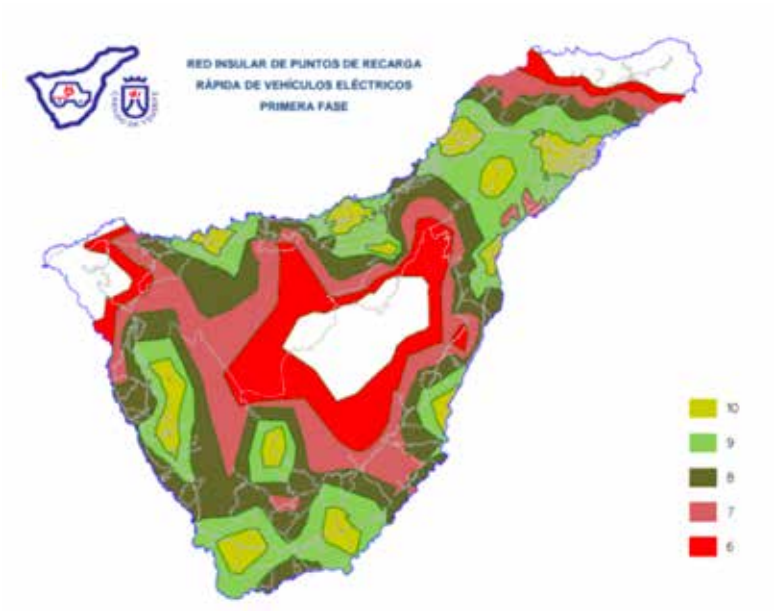
IMAGEN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS DEL MUNICIPIO

Fuente: archivo del Ayuntamiento de Los Realejos.

Puntos de recarga existentes en el municipio

No existe ningún punto de recarga público ubicado en el municipio de Los Realejos. Sin embargo, el municipios aledaños como Puerto de la Cruz o la Orotava, ya cuentan con una red de puntos de recarga instalados, lo cual facilitaría la introducción del vehículo eléctrico en el municipio de Los Realejos, al facilitar la carga de los vehículos en la Comarca.

MAPA 6. PUNTOS DE RECARGA EXISTENTES.



Fuente: Electromaps.

El Ayuntamiento dispone en el garaje del edificio del Ayuntamiento de Los Realejos de un único punto de recarga para la carga de las motocicletas eléctricas de las que disponen.

Aparcamientos existentes en el municipio

El municipio al no disponer de puntos de recarga de vehículos eléctricos de uso público, tampoco dispone de espacios de aparcamiento destinados a ello.

3.11.3. Beneficios de la implantación de la movilidad eléctrica

Existe una estrategia europea recogida en la Directiva 2009/33/CE, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes, y la Estrategia Integral para el Impulso del Vehículo Eléctrico en España.

Actualmente, la puesta en marcha de políticas de movilidad sostenible se trata de un objetivo prioritario para todos los sectores poblacionales. Para ello se deben aplicar medidas destinadas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y a atenuar las consecuencias del cambio climático.

Implantar la movilidad eléctrica en el municipio debe ser un compromiso compartido por todos los ciudadanos y visitantes del municipio. A tal fin, deben establecerse medidas de implantación de la movilidad eléctrica tales como la colocación de infraestructuras de recarga o la implantación de medidas de reducción fiscales.

3.11.4. Implantación e infraestructuras necesarias

Puntos de recarga

El municipio de Los Realejos no dispone de una red de puntos de recarga de uso público. A la hora de instalar estos puntos de recarga deberían distribuirse de modo que faciliten el transporte, tanto privado como público con vehículos eléctricos.

Se considera que la colocación de una red de puntos de recarga con una finalidad demostrativa y promocional del uso de la infraestructura de recarga vinculada al vehículo eléctrico, puede ser muy positiva y redundar en un incipiente uso de la movilidad eléctrica por parte de los ciudadanos.

Transporte privado

Si bien en el Municipio circulan actualmente muy pocos vehículos con energía eléctrica (solo 4) se considera que para fomentar su uso deberían implantarse puntos de recargan en zonas clave del municipio, ubicándolos cerca de las infraestructuras relacionadas con el uso deportivo, cultural, educativo, lúdico y sanitario. Ya sea para uso de la población local o para los turistas.

Transporte público

Del mismo modo, a fin de promover el uso de la movilidad eléctrica por parte de los sistemas de transporte público, debería colocarse puntos de recarga en las zonas de acceso y salida del municipio, así como en las paradas de taxis y guaguas del municipio. Según el PGO del municipio las dos líneas claras de acceso son las que se realizan a través de la autopista TF-5 en el enlace de El Castillo, y las que usan la carretera general de La Zamora, la carretera de La Vera y de la Cruz Santa, como tráfico comarcal o hacia el área metropolitana y norte.

El Plan Territorial Especial del Tren del Norte en fase de redacción, ha previsto una parada final con un intercambiador en Los Realejos junto al enlace de la TF-5 en la zona del Castillo, debiendo en su día instalarse ahí varios puntos de recarga para facilitar la movilidad eléctrica.

MAPA 7. LÍNEAS DE TRANSPORTE PÚBLICO MEDIANTE GUAGUAS.

Fuente: PGO. Aparcamientos.

Tal como se ha mencionado en anteriores apartados, la movilidad eléctrica aún no es una realidad en el municipio de Los Realejos. Para incentivar al usuario en el uso de la movilidad eléctrica pueden buscarse medidas de fomento, como puede ser el caso de determinados beneficios para el ciudadano que haga uso de vehículos eléctricos y al que se le premie con mayor facilidad de aparcamiento.

Se recomienda la autorización a los usuarios de vehículos eléctricos para estacionar de forma gratuita en aparcamientos regulados por la ordenanza municipal reguladora de los aparcamientos limitados, incluyendo los aparcamientos disuasorios urbanos que pueden crearse en el futuro.

3.12. Implantación de tecnologías y Smart mobility

3.12.1. Participación de Ciudadanía

El presente apartado esboza los mecanismos y procedimientos para la comunicación de la Ciudadanía con el Consistorio

Analizado el escenario en torno a la movilidad, se observa que el Ayuntamiento ha puesto a disposición de los habitantes del Municipio un frontal mixto de atención, que combina elementos presenciales naturales a la actividad administrativa municipal, con otros de índole telemática.

Entre éstos figuran los que se relacionan a continuación.

Comunicación de Incidencias en la vía pública

Entre estos últimos el Consistorio ha habilitado en su web corporativa un sistema para la notificación de incidencias en las vías públicas, pudiéndose seleccionar tipo de incidencia de entre el siguiente conjunto de opciones:

- Aceras
- Aguas
- Alcantarillado
- Alumbrado/farolas
- Árboles
- Cable
- Calzada
- Jardines
- Limpieza
- Parques infantiles
- Playas
- Semáforos
- Señales de tráfico
- Tapas de arquetas
- Vallas de obras
- Otras incidencias

No se aprecia, sin embargo, la opción de “contaminación acústica”, particularmente elevada en el tramo de la TF-5 anexo a la Playa de El Socorro con niveles de sonoridad posiblemente superiores a los permisibles. Esto es especialmente notorio los fines de semana en que es común el tráfico de grupos de motoristas desde tempranas horas de la mañana.

Adicionalmente, las particularidades orográficas del terreno circundante en la vertiente sur de la TF-5 en esa zona, que se dispone a modo de anfiteatro abierto al norte, actúan de repetidor sonoro, recogiendo, amplificando y propagando el ruido a modo de altavoz hacia los caseríos entre la citada vía y la playa.

Formulario de Quejas y Sugerencias

La web cuenta igualmente con un formulario para la comunicación de quejas y sugerencias.

3.12.2. Información a la Ciudadanía

Atención Ciudadana

El Municipio hace uso importante de la web como vía para la comunicación con la Ciudadanía, aplicando transparencia en su gestión.

Se detallan en la web los mecanismos para la comunicación con el Consistorio:

- Oficinas presenciales.
- Instancia normaliza, de uso general.
- Sede Electrónica.
- Atención Telefónica.
- Buzón municipal.
- Buzón de quejas y sugerencias.

Inventario de Recursos

La web incluye un detallado inventario de infraestructuras municipales convenientemente georreferenciado usando Google Maps.

El mapa incluye los siguientes elementos:

- Farmacias.
- Colegios e Institutos.
- Instalaciones deportivas y de ocio.
- Unidades de Trabajo Social (UTS).
- Espacios culturales.
- Dependencias municipales.
- Vías (servidas por GMaps).

Vía la web se dispone de acceso a un mapa catastral, si bien éste es el servido por el Catastro y no está particularmente orientado a la comunicación de información viaria.

Información Meteorológica

Se trata de un conjunto de datos de alta importancia a la hora de tomar una decisión en lo que a qué medio de transporte seleccionar.

Se observa en la web la disposición en su parte superior del tiempo actual, aunque este dato es servido por la AEMET, en base a los datos recabados de sus estaciones.
La información respecto a predicción meteorológica es también servida por la AEMET, aunque no resulta fácil su localización en la web.

La particular orografía del Municipio es favorecedora de microclimas, por lo que el usuario debe en ocasiones recurrir a las imágenes de las dos webcams a su alcance para poder obtener una información precisa de las condiciones meteorológicas en un momento dado.
Puede resultar más eficiente la instalación de estaciones meteorológicas de gestión local ubicadas en lugares estratégicos del Municipio, pudiendo cada uno de éstos estar equipado además con una webcam.

Información de Núcleos Urbanos

La web relaciona cada uno de los núcleos urbanos, resaltando, para cada uno de éstos datos como población, extensión y altitud.

La naturaleza de la información facilitada es de corte turístico, no disponiendo la Ciudadanía de datos que puedan ser de su interés, para el propósito del presente proyecto, tales como pendiente media del núcleo, vías peatonales y facilidad/dificultad de su recorrido en bicicleta o a pie.

Estos datos no sólo dotan de información útil al recurso, sino que, además, permitirían una mejor toma de decisiones respecto a la selección de un medio de transporte u otros.

Tele-visualización

El Consistorio ha dotado a la Playa de El Socorro de una webcam. Su objetivo es, sin embargo, de índole turística, permitiendo una clara visualización del estado del mar y de la nubosidad.

La frecuencia de refresco de las imágenes servidas, en el momento del análisis, es de 1 frame por minuto.

Es posible apreciar parcialmente el nivel de ocupación de las plazas de aparcamiento de la prolongación, si bien queda oculto a la cobertura de la cámara el grueso de plazas disponibles, ubicadas tanto en la vía de playa como en la bajada a la misma.

Una reorientación de la webcam hacia las zonas no cubiertas permitiría un análisis más preciso de la ocupación de los espacios disponibles.

Asimismo, la implantación de tecnologías que permitan conocer el % de ocupación de plazas, así como su tendencia en base a criterios adicionales como el tiempo meteorológico, factor determinante en la toma de decisión de visita a la playa, históricos y otros criterios permitiría una mejor toma de decisiones.

Información de Obras en Vía Pública

No se aprecian canales de información específicos para la información sobre estos aspectos. Desde la web se puede llegar, en la sección de “Noticias”, a cierta información en este ámbito, si bien queda eclipsada por su coexistencia con noticias sobre un amplio conjunto de temas como Fiestas, Turismo, Desarrollo Rural, Deportes, entre otros.

Se recomienda la habilitación de mecanismos de comunicación centrados en la movilidad en lugar destacado e independiente de la web.

Información en Marquesinas

No se aprecia la existencia de paneles informativos multipropósito en las marquesinas.

Su presencia sería de utilidad como apoyo al suministro de información a los usuarios de transporte público, pudiendo incluir un conjunto de datos no sólo relativos a la tradicional información respecto al horario de llegada de la próxima guagua, sino, además, cualquier otro dato de relevancia como densidad de tráfico, información comercial, fiestas y otros aspectos.

3.12.3. Iluminación y Medioambiente

Desde 2016 el Municipio cuenta con tecnología LED. Esta se desplegó junto a la empresa Philips Lighting. Según datos obtenidos de una nota de prensa municipal, la actuación ha contribuido a la reducción de emisiones de CO_2 a la mitad, además de contribuir al respeto a la Ley del Cielo.

Por otro lado, y según se extrae de la citada nota, el ahorro medio estimado podrá ser superior al 40% respecto la tecnología anteriormente en explotación.

3.12.4. Apps y otros recursos para la Movilidad Sostenible

No se cuenta con una app de apoyo a la movilidad sostenible en el municipio.

Esto sería de gran utilidad para múltiples propósitos que van desde la participación ciudadana hasta la obtención de información en tiempo real sobre circunstancias de interés.

3.13. Gestión de la Movilidad

3.13.1. Aparcamientos de disuasión

El Municipio no cuenta con zonas de aparcamientos disuasorios “de jure” que permitan el estacionamiento de vehículos en la periferia. La existencia de éstos permitiría una descongestión del centro urbano, aunque requeriría del establecimiento de un servicio de transporte regular hacia el interior.

Con la salvedad de los taxis de operación tradicional, no existe un sistema de transporte bajo demanda que pueda cubrir las necesidades de movilidad de los residentes en las zonas más periféricas del Municipio.

La Dirección Insular de Movilidad y Fomento del Cabildo Insular de Tenerife contrató a la empresa Trazas Ingeniería S.L. la redacción del proyecto Constructivo de aparcamiento de disuasión en el enlace Los Realejos-La Higuerita de la TF-5.

3.13.2. Transporte compartido

En colaboración con el Cabildo de Tenerife y, desde 2011, el municipio dispone de servicio de taxis compartidos, con un uso anual superior a los 15.000 pasajeros.

Se presta de lunes a viernes en horario de 07:00 horas de la mañana a 20:00 horas de la tarde a modo de línea regular con recorridos, paradas y horarios previamente establecidos para el entorno de Icod el Alto y el de Palo Blanco, Las Llanadas y La Ferruja.

El servicio se complementa con otros de transporte del resto de licencia de taxis urbanas o bien el de guaguas que discurren por el Municipio con las que se puede hacer trasbordo.

Igualmente, este servicio puede ser utilizado como transporte singularizado para personas con movilidad reducida.

El servicio tiene un mayor número de usuarios en el horario matinal, en una distribución aproximada de 65% - 35%, mañana - tarde respectivamente.

Existe un número limitado de licencias de taxis ofreciendo este servicio.

3.13.3. Señalética

El Municipio usa señalización tradicional, basada en el emplazamiento de cartelería viaria informativa impresa.
No se emplea señalética electrónica susceptible de ser operada remotamente según las circunstancias.

El empleo de este tipo de recursos y la digitalización de unidades de conexión remota puede permitir al Consistorio disponer de un frontal de comunicación multiescenario y multidatos, extensible a la web, displays externos en vías, marquesinas y otros enclaves estratégicos.

3.13.4. FeedBack y análisis de datos

No se cuenta con herramientas de la familia de los denominados Sistemas Inteligentes de Transporte (STI). Los datos recabados en poder del Consistorio son fruto de estudios elaborados exprofeso según el propósito en cuestión, o provenientes de fuentes externas como la Dirección General de Tráfico.
La ausencia de la aplicación de tecnologías tipo STI impide un rendimiento eficiente en materia de obtención de datos para la mejora de la sostenibilidad y la seguridad, los que serían de gran utilidad para conductores, operadores de transporte público, usuarios y, por supuesto, para la propia Corporación Municipal.

El retorno informativo al Ayuntamiento permitiría la construcción de bases de conocimiento para una gobernanza del conjunto del sistema de Movilidad Sostenible y la toma de decisiones rápida y eficientemente.

No se observan recursos de telemonitorización o telemedida para la obtención de datos. Calidad del aire, ruido, densidad de tráfico, etc., son indicadores de relevancia que podrán ayudar a mejorar la eficiencia en materia de gestión de la movilidad.

Se propondrá, en consecuencia, la adopción de ciertas medidas que derivan del concepto Smart City y que se detallarán en el plan sectorial correspondiente.

3.14. Aspectos energéticos y medioambientales

3.14.1. Introducción

El concepto de movilidad sostenible surge como respuesta a los impactos sociales, económicos y ambientales derivados del uso intensivo de los vehículos de motor. El vehículo privado resulta ser el medio de transporte que más suelo ocupa, más combustible consume y más externalidades genera: accidentes, contaminación, ruido, intrusión visual, congestión, etc. Sin embargo, desde el punto de vista de muchos usuarios, el coche privado continúa siendo muy bien valorado y deseado, por encima del resto de medios de transporte.

3.14.2. Calidad del aire

El tráfico rodado, y sobretodo el vehículo privado, es la principal fuente de contaminación en las aglomeraciones urbanas españolas, sobretodo en lo referente a partículas y óxidos de nitrógeno. La alta densidad de tráfico, el crecimiento del parque vehicular, la dieselización, el incremento de coches de segunda mano, etc., son las principales causas. Es por ello que la reducción de las emisiones de este sector se erige como uno de los principales objetivos para la mejora de la calidad del aire urbano.

Los principales problemas de contaminación están asociados a elevados niveles de partículas (PM), óxidos de nitrógeno (NO2) y ozono (O3). Aunque se trata de un problema generalizado en Europa, en Canarias este problema se agrava debido las circunstancias climatológicas existentes como la alta insolación, estabilidad atmosférica, bajas precipitaciones y proximidad al continente africano.

La legislación de la UE en materia de la calidad del aire y, cada vez más, las exigentes normas de emisiones de

los vehículos de carretera tienen por objeto proteger a los ciudadanos de una exposición dañina a las partículas y a los contaminantes atmosféricos. Sin embargo, las ciudades siguen teniendo dificultades para cumplir los requisitos legales.

A nivel estatal y autonómico, debe atenderse a la normativa de calidad del aire, así como a los planes y programas estatales y autonómicos en materia de control y evaluación del aire.

Calidad del aire en el municipio

La calidad del aire en el municipio es considerada como "BUENA", siendo la principal fuente de contaminación atmosférica de origen antrópico en los núcleos poblaciones el tráfico rodado.
Atendiendo a las fuentes de emisión, se puede deducir que la fuente más significativa de emisiones en el municipio es el tráfico rodado, tanto por el tránsito de carreteras insulares (TF- 5,), así como al tráfico en el interior del mismo.

No existen fuentes industriales consideradas potencialmente contaminante que puedan afectar a la calidad del aire respirable y del entorno.

Otras formas de contaminación antropogénica corresponden a las quemas puntuales de rastrojos, futo de la actividad agrícola, y a los posibles incendios forestales.

De forma natural, se producen episodios de contaminación por las intrusiones de polvo africano, que suelen afectar en mayor medida a las medianías de las islas.

Evaluación de la calidad del aire

De acuerdo a la normativa en vigor, la evaluación de la calidad del aire se aplica en zonas definidas en función de diversas características, como son la población y ecosistemas existentes, las diferentes fuentes de emisión, características climatológicas y topográficas, etc. Actualmente, esta zonificación está recogida en la Orden de 27 de mayo de 2016, por la que se aprueba la zonificación para la evaluación de la calidad del aire en la Comunidad Autónoma de Canarias.

De acuerdo a la citada orden, el municipio está incluido en la zona "ES0512 Zona Norte de Tenerife". Además, cuenta con una estación de medición de la Red de Control y Vigilancia de la Calidad del Aire del Gobierno de Canarias, denominada la "Balsa de Zamora - Los Realejos", cerca de la principal área urbana municipal.

En el siguiente cuadro observamos los datos obtenidos del Índice de calidad del aire en la estación de medición ubicada en el municipio.

TABLA 37. ÍNDICE DE CALIDAD DEL AIRE DEL MUNICIPIO.

Contaminante	Calidad del aire
Dióxido de azufre (SO2)	Buena
Dióxido de nitrógeno (NO2)	Buena
Ozono (O3)	Buena
Partículas (PM10)	Buena

Fuente: Estación Balsa de Zamora - Los Realejos. Red de estaciones del aire. Viceconsejería de Medio Ambiente. Gobierno de Canarias.

En la siguiente tabla se recopilan los indicadores de contaminación que se registran en la estación de referencia de la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire, que han sido calculados conforme a lo que establece la legislación.

TABLA 38. CONTAMINANTES SEGÚN OBJETIVOS Y LÍMITES. ESTACIÓN BALSA ZAMORA-LOS REALEJOS.

Contaminante	Calidad del aire	Calidad del aire	Calidad del aire	Calidad del aire
Datos horarios validos (%)	97,80%	89,80%	94,50%	46,90%
Valor máximo horario (ug/m3)	14	65		
P99,73 (ug/m3)	11			
Datos diarios validos (%)	98,40%			
P99,2 (mg/m3)	9,8			
P99,79 (ug/m3)		44		
Valor medio anual (ug/m3)		10		
Valor máximo diario (ug/m3)			89	
Nº superaciones diarias			16	
Valor medio anual (ug/m3)			19	
Datos horarios validos (%)				
Valor media octohorario (ug/m3)				0,46
Valor máximo octohorario (ug/m3)				4,4

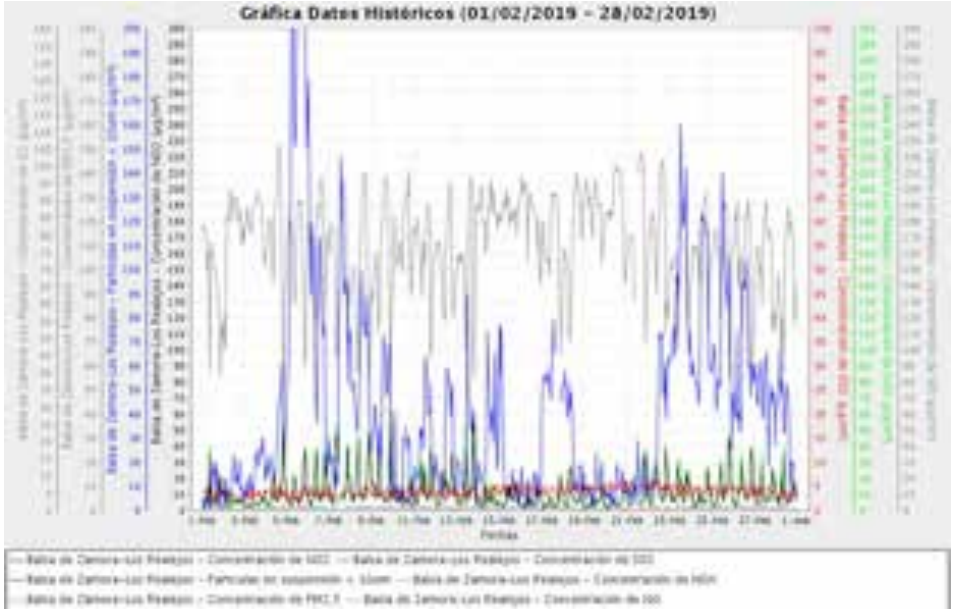
Fuente: Elaboración propia a partir de Informes de la calidad del aire de la Viceconsejería de Medio Ambiente. Gobierno de Canarias.

A partir de los datos obtenidos, se determina el cumplimiento de los valores límite, valores objetivo y umbrales con respecto a los valores que establece la legislación vigente para la Estación de medición ubicada en el municipio (según Informe de la Calidad del Aire Canarias 2017).

En resumen, de los resultados obtenidos se constata una BUENA calidad del aire. No obstante, en determinados momentos se rebasan los límites diarios permitidos de contaminación.

Los episodios de mayor contaminación se deben a fuentes naturales. En detalle, estos episodios de contaminación son debidos a las entradas de polvo en suspensión, las denominadas “calimas”, frecuentes en Canarias, que elevan considerablemente las concentraciones de partículas en suspensión en el aire (caso típico como los episodios de calima del 5 y 6 de febrero de 2019, que se repite el 23 del mismo mes, con superaciones de partículas <10 um por encima de 300 um/m3. Ver gráfica adjunta).

GRÁFICO 20. GRÁFICAS MENSUALES DE LOS CONTAMINANTES. ESTACIÓN BALSA ZAMORA -LOS REALEJOS. GRÁFICA MENSUAL CON EPISODIOS DE CALIMA.



Gráfica mensual con episodios de calima. Gráfica mensual sin episodios de calima
Fuente: Red de Control y Vigilancia de la Calidad del Aire de Canarias. Gobierno de Canarias.

GRÁFICO 21. GRÁFICAS MENSUALES DE LOS CONTAMINANTES. ESTACIÓN BALSA ZAMORA -LOS REALEJOS. GRÁFICA MENSUAL SIN EPISODIOS DE CALIMA.

Gráfica mensual con episodios de calima. Gráfica mensual sin episodios de calima
Fuente: Red de Control y Vigilancia de la Calidad del Aire de Canarias. Gobierno de Canarias.

3.15.4. Ruido y vibraciones

El tráfico rodado es el principal causante de la exposición al ruido en las ciudades europeas, afectando a la salud de la población (se estima que afecta al 26,7% de los hogares europeos). A pesar de que sus impactos perjudiciales no admiten dudas, abordar este tipo de contaminación no es tarea fácil, ya que es consecuencia directa de la movilidad y productividad que la sociedad necesita y demanda.

De hecho, entre los objetivos de la Estrategia Española para la Movilidad Sostenible figura la “mejora de calidad del aire y reducción del ruido” como una de las cinco áreas en este contexto. Para tal fin, los Ayuntamientos deben de disponer en su plan de movilidad sostenible actuaciones que contribuyan a la reducción del ruido.

En materia normativa, corresponde a los ayuntamientos aprobar ordenanzas de acuerdo a la Ley 37/2003, del Ruido.

Asimismo, los ayuntamientos deberán adaptar las ordenanzas existentes y el planeamiento urbanístico a las disposiciones de esta ley y de sus normas de desarrollo.

En tal sentido, el ayuntamiento aprobó en el año 2012 la Ordenanza Municipal de Protección del Medio Ambiente contra la Emisión de Ruidos y Vibraciones de 2012, que permite adaptarse a la legislación vigente y contexto territorial.

En cuanto a la evaluación por ruidos, el municipio no dispone de los datos necesarios para conocer la población expuesta a ruidos por encima de los niveles admisibles por ley, u otros objetivos de calidad acústica. No se dispone de Mapas de Ruidos ni Planes de acción municipal, en los términos establecidos en la referida ordenanza, que le conste al equipo redactor.

Además, La Ordenanza de Ruidos establece, en su artículo 11, que " El Ayuntamiento de Los Realejos elaborará y aprobará, conforme a la legislación vigente, los Mapas de Ruido y Planes de Acción."

Afección por carreteras

En relación con la red principal de carreteras, el Plan de Acción de Gobierno de Canarias, abarca, tal y como establece la Ley 37/2003 de Ruidos, la elaboración y aprobación de los Mapas de ruido de los grandes ejes viarios (carreteras con tráfico superior a los tres millones de vehículos por año).

Los mapas estratégicos de ruido son una herramienta diseñada para poder evaluar globalmente la exposición al ruido en una zona determinada debido a la existencia de distintas fuentes sonoras, al objeto de realizar un diagnóstico de la situación acústica global, que en el caso que nos ocupa, en el ámbito urbano municipal.

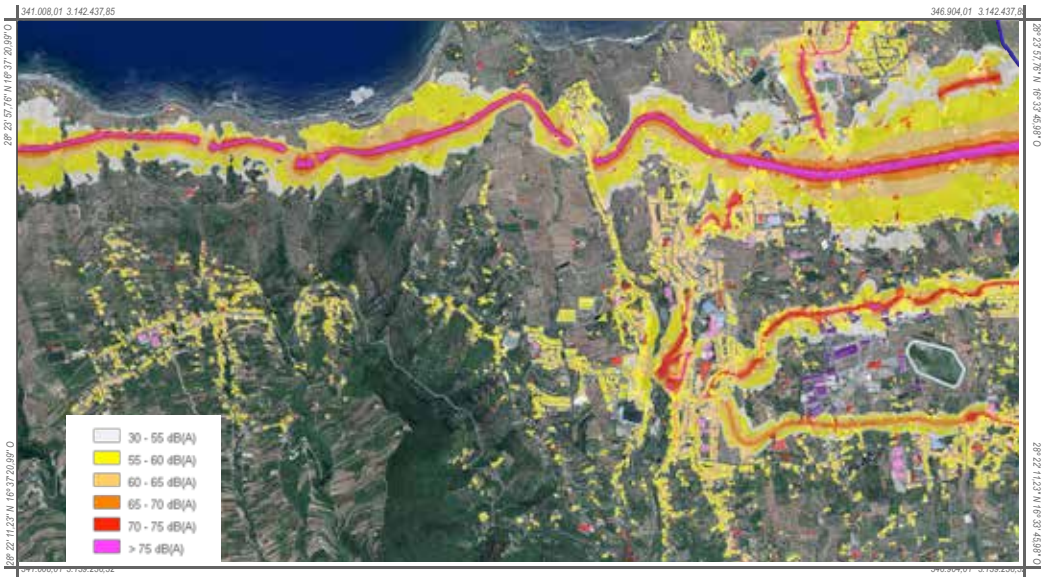
A continuación se muestran los Mapas estratégicos de ruido de las principales carreteras que atraviesan el municipio, relativos a la población expuesta al ruido, en función del nivel de decibelios y en base a lo cual se plantean las correspondientes actuaciones contra el ruido que incluyen medidas de diversos tipos.

TABLA 39. VIVIENDAS Y POBLACIÓN EXPUESTA A RUIDO POR TRÁFICO URBANO, INDUSTRIA Y GRANDES EJES VIARIOS (G.E.V.) SEGÚN NIVEL ACÚSTICO (Nº).

	Viviendas			Personas		
Municipio (Sin GEV)	**Lden>55**	**Lden >65**	**Lden >75**	**Lden>55**	**Lden >65**	**Lden >75**
Calles	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.
Carreteras (No GEV)	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.
Industria	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.
Municipio (GEV)						
TF-315	1.000	500	0	2.800	1.300	100
TF-320	300	100	0	700	200	0
TF-324						
TF-333	600	400	0	1.600	1.100	0
TF-334	500	100	0	1.300	400	00
TF-335	500	300	100	1400	700	200
Total	2.900	1.400	100	7.800	3.700	300

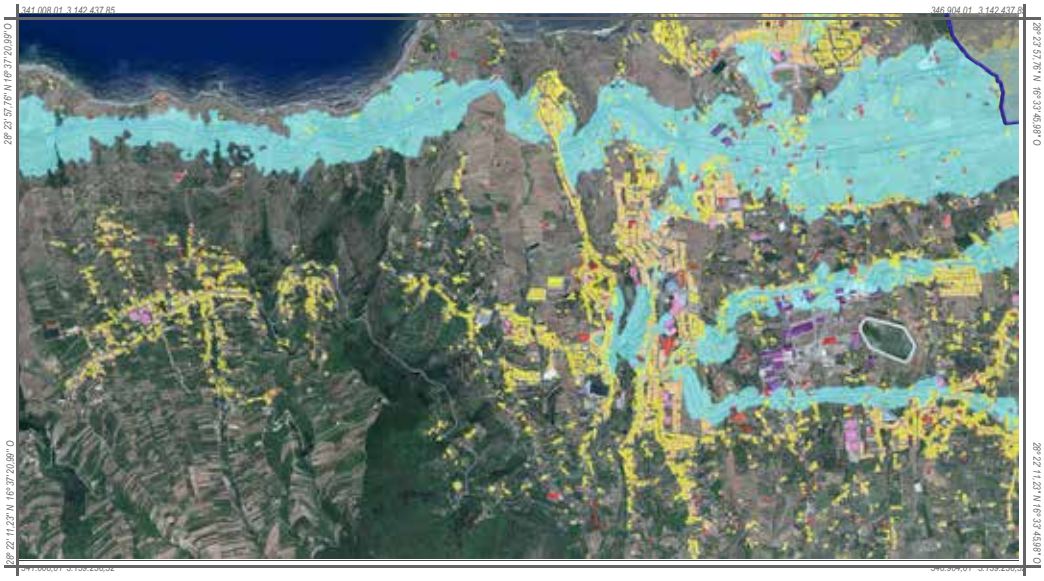
Nota: s.d. = sin datos del municipio (Sin GEV).

MAPA 8. MAPA DE RUIDOS DE CARRETERA. NIVELES SONOROS LDEN (24h).



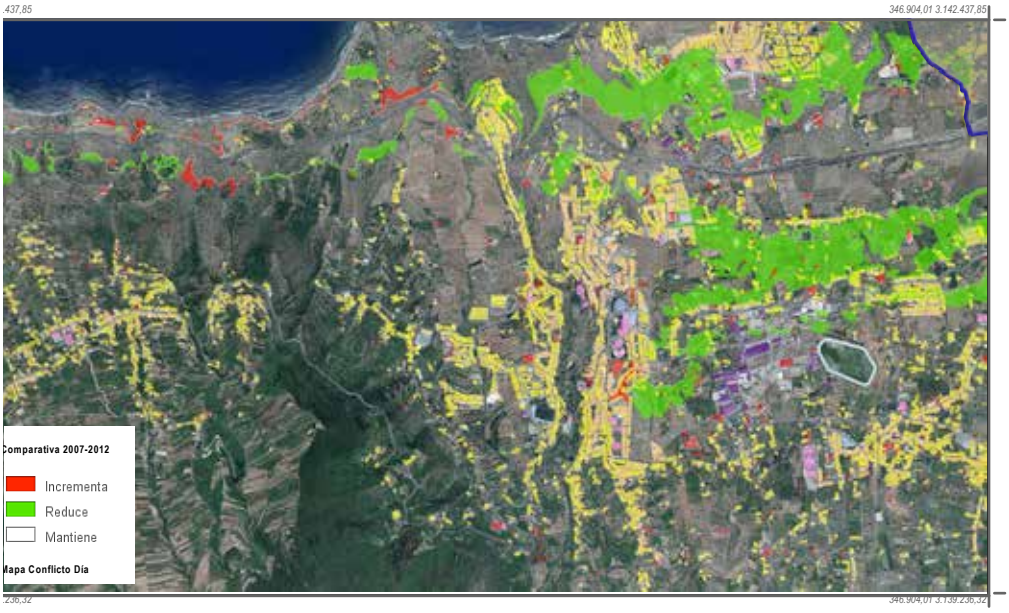
Fuente: Mapas Estratégico de Ruido, 2012. Gobierno de Canarias.

MAPA 9. MAPA DE RUIDOS DE CARRETERA. AFECCION CON NÚCLEOS URBANOS.



Fuente: Mapas Estratégico de Ruido, 2012. Gobierno de Canarias.

MAPA 10. COMPARATIVA ENTRE MAPAS ESTRATÉGICOS 2007-2012.



Fuente: Mapas Estratégico de Ruido, 2012. Gobierno de Canarias.

Áreas conflictivas con intensidades de ruido importantes.

En general, como focos conflictivos de emisión de ruidos figuran determinados tramos de carreteras a su paso por los núcleos poblacionales, las actividades lúdicas y las zonas de ocio nocturno, los servicios de recogida de residuos, la profusión de máquinas y aparatos ruidosos y las condiciones de aislamiento reducidas en las viviendas, entre otros.

En tal sentido, la Ordenanza municipal establece áreas acústicas en función del uso predominante del suelo, definiendo las siguientes:

- Áreas de sensibilidad alta: entornos de equipamientos docentes, sanitarios y asistenciales, espacios protegidos;
- Áreas de sensibilidad media: residenciales, turísticas residencias, y entornos de equipamientos culturales, deportivos y espacios verdes; y,
- Áreas de sensibilidad baja: áreas industriales y de ocio.

Puntos Conflictivos

1. Puntos Conflictivos en Edificios Residenciales

En este aspecto se tiene en consideración los "Edificios Residenciales" identificados como puntos conflictivos por afección a la población en edificios residenciales, de acuerdo a los criterios su identificación en el Plan de Acción (Mapa estratégico de ruidos de Canarias 2012).

TABLA 40. PUNTOS CONFLICTIVOS.

Carretera	P.k.	Longitud del tramo (m)	Titularidad
TF-335 Los Realejos: TF-335 – Icod El Alto	0+000 al 0+100	100	Cabildo de Tenerife
TF-335 Los Realejos: TF-335 – Icod El Alto	0+600 al 0+700	100	Cabildo de Tenerife

2. Puntos Conflictivos en Edificios Sensibles

En este aspecto los "Edificios sensibles" son centros sanitarios y educativos que cumplen los criterios para ser considerados como tal por el Plan de Acción (Mapas estratégicos de ruidos de Canarias 2012).

El resultado para el municipio es el siguiente:

- Respecto a centros sanitarios no existen centros expuestos en el municipio.
- Respecto a los centros educativos, figura como afectado el CEIPS Pureza de María (con niveles máximos de 70,00 Lden).

3. Ocupación del espacio y Efecto barrera en la ciudad, biodiversidad, espacios verdes y protegidos

La cobertura y usos del suelo de un territorio informan del grado de antropización o naturalización del suelo y de las dinámicas de ocupación entre periodos distintos.

La siguiente tabla muestra la proporción de superficie por usos del suelo respecto a la superficie total del municipio, con objeto de cuantificar que porcentaje de superficie representa la infraestructura viaria presente en municipio. Los usos considerados son los establecidos por la clasificación del proyecto SIOSE (Sistema de Información de Ocupación del Suelo en España), donde se especifíca que el concepto "Vial, aparcamiento, zona peatonal sin vegetación" (grandes viales) ocupa 84,4 hectáreas, representando el 15,2% de las coberturas artificiales del término municipal.

TABLA 41. INDICADOR Nº1. DISTRIBUCIÓN DE LAS COBERTURAS ARTIFICIALES.

Concepto	(ha)	(%)
Edificación	332,0	61,8
Zona verde artificial y arbolado urbano	34,9	6,5
Lámina de agua artificial	15,9	3,0
Vial, aparcamiento, zona peatonal sin vegetación	84,4	15,2
Suelo no edificado	37,5	6,8
Otras construcciones	14,2	2,2
Zonas de extracción o vertido	18,5	4,6
Total	537,4	100

Fuente: SIOSE. Ministerio de Fomento.

Todas las infraestructuras de transporte generan efectos sobre el suelo y el patrimonio natural y geológico, modificación de las tasas de erosión, transformación del modelo de ocupación del territorio y cambios en la productividad y características del suelo por donde discurre y su entorno próximo.

Con objeto de atenuar la alteración del suelo derivada de actuaciones de infraestructuras se aplican medidas preventivas y correctoras tanto en la fase de proyecto como en la de construcción y funcionamiento.

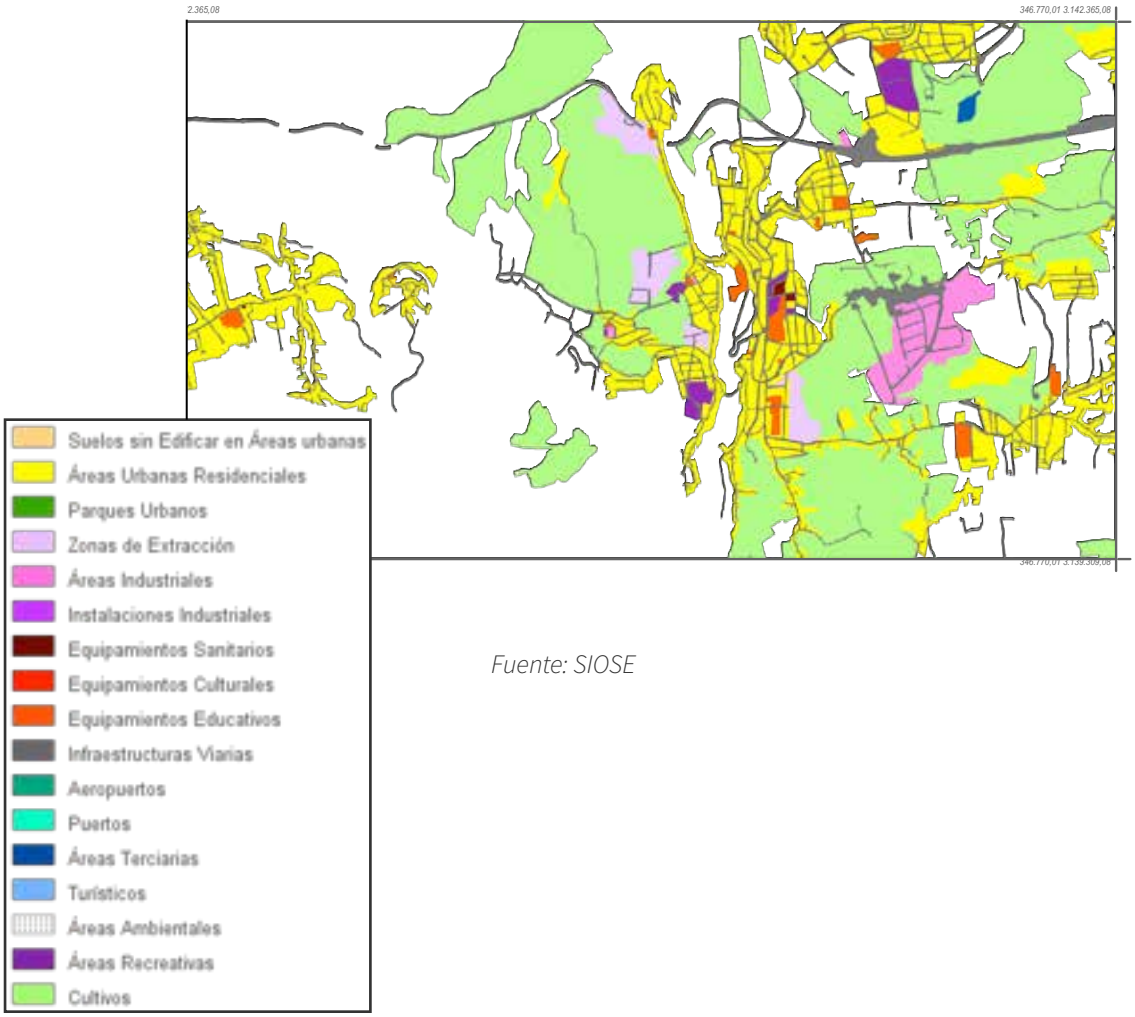
Las medidas correctoras introducidas en las Declaraciones de impacto ambiental e Informes de impacto ambiental intentan paliar algunos de sus efectos negativos, pero difícilmente podrán eliminar la progresiva ocupación del territorio y su fragmentación, con efectos muy negativos sobre la biodiversidad. La aplicación de medidas durante el diseño de las infraestructuras, por ejemplo con la adaptación de la infraestructura a la topografía existente, la priorización de mejorar las infraestructuras existentes frente a los nuevos desarrollos o el diseño de trazados que eviten discurrir por zonas de interés ambiental.

Durante la fase de construcción, algunas medidas a implementar abarcan la descompactación de suelos mediante labores superficiales, el jalonamiento de la zona de ocupación, el acotamiento del tránsito de la máquina, la gestión adecuada de la capa edáfica la gestión adecuada de los residuos y vertidos inertes o el desmantelamiento de las instalaciones una vez finalizadas las obras.

También, para evitar daños sobre los espacios verdes y los sistemas hídricos, deben incluirse medidas correctoras de restauración ambiental o la realización de obras de drenaje necesarias para garantizar la evacuación de aguas pluviales, respectando las capacidades hídricas de los cauces ante el riesgo de inundaciones, que previsiblemente se agravarán con el crecimiento urbano y el cambio climático.

El desarrollo de las infraestructuras de transporte y, particularmente las lineales, tiene por otro lado un impacto potencial significativo sobre el medio natural y la biodiversidad local. Las posibles perturbaciones tienen que ver principalmente con la pérdida directa de hábitats o de superficie de los mismos, la fragmentación, el efecto barrera (dificultad que encuentran los animales para cruzar la infraestructura) o la potencial mortalidad por atropello o colisión con vehículos. Todos estos factores están integrados en el proceso de diseño y ejecución de las infraestructuras, mediante las correspondientes acciones de evaluación y la aplicación de medidas correctoras, de forma que se puedan evitar o limitar al mínimo los impactos negativos y disminuir los potenciales efectos.

MAPA 11. OCUPACIÓN DEL SUELO.



Fuente: SIOSE

Evaluación ambiental de proyectos

La normativa actual de evaluación ambiental exige para determinados proyectos someterse al procedimiento de evaluación ambiental de proyectos. La Ley 21/2013 establece las bases que deben regir la evaluación ambiental de los planes, programas y proyectos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, garantizando un elevado nivel de protección ambiental, tal como se establece en el artículo 1 de la citada ley.

Entre los principios de la evaluación ambiental fijados en la Ley 21/2013 se encuentra la protección y mejora del medio ambiente, la precaución, la acción preventiva y cautelar, corrección y compensación de los impactos sobre el medio ambiente, quien contamina paga, la racionalización, simplificación y concertación de los procedimientos de evaluación ambiental, la proporcionalidad entre los efectos sobre el medio ambiente de los planes, programas y proyectos, y el tipo de procedimiento de evaluación al que en su caso deban someterse, el desarrollo sostenible, la integración de los aspectos ambientales en la toma de decisiones y la actuación de acuerdo al mejor conocimiento científico posible.

Ahora bien, la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, estable que “La evaluación de impacto ambiental de proyectos se realizará de conformidad con la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental”, e indica la tipología de proyectos, que serán objeto, tanto de una evaluación de impacto ambiental ordinaria como simplificada.

4.

Síntesis del diagnóstico de la situación

4.1. Debilidades

— Debilidad 1. Marco físico y socioeconómico

- Importantes barreras naturales por la orografía y la dispersión territorial que dificultan la movilidad y el acceso a infraestructuras y servicios por parte de la población. Otro de los problemas clave del territorio de Los Realejos es, sin lugar a dudas, la dispersión de los núcleos población.
- El municipio tiene numerosos lugares de interés medioambiental, pero se debe mejorar los accesos y la señalización para potenciarlos.
- Bajo nivel de rentas económicas de la población, inferiores a la media regional. Los Realejos ocupa el puesto 63 de entre 88 municipios de Canarias en renta media por habitante.
- Dependencia del transporte público de los sectores de la población más vulnerables: mayores, estudiantes, personas con bajos ingresos, personas con movilidad reducida, etc.
- Despoblamiento y desequilibrio de la estructura de la población: envejecimiento, incremento de las necesidades sociales, éxodo población joven, especialmente de los núcleos más aislados.
- Falta de concienciación de la población en relación a los efectos e impactos sobre el medio ambiente de la movilidad insostenible.

— Debilidad 2. Reparto modal. Pautas de movilidad

- Reparto modal muy desequilibrado a favor del vehículo privado, en detrimento del transporte alternativo (transporte público, a pie, en bici). El número de viajes totales por persona de media es de 2,3 viajes/hab./día, inferior a la media insular, que se sitúa en 2,4 viajes/hab./día.
- Orografía del municipio muy desfavorable a la opción del tránsito a pie o en bicicleta.
- Elevada dependencia del vehículo privado en la movilidad laboral, explicada por los altos niveles de movilidad laboral externa de la población activa realejera, que debe desplazarse diariamente a otros municipios de la isla para trabajar.

— Debilidad 3. Movilidad peatonal

- Falta de itinerarios peatonales principales que permitan desplazarse en condiciones de accesibilidad, seguridad y comodidad entre los principales barrios y puntos de atracción local. No existen en determinados casos un red de itinerarios peatonales de barrio, que garantice el desplazamiento a los puntos de atracción local.

- Peatonalizaciones en algunos casos fragmentadas y sin conexión entre sí.
- En algunos casos falta de caminos de conexión de los núcleos más rurales a las zonas de atracción más próximas, así como a los puntos de interés y espacios naturales de proximidad.
- Falta de aceras, pasos de peatones e iluminación en determinadas zonas contribuye a aumentar la inseguridad en la movilidad a pie.

— Debilidad 4. Movilidad ciclista

- Inexistencia de infraestructura ciclista en el Municipio y de infraestructura asociada (aparcamiento para bici, sistema de bicicleta pública). Ello implica problema de conviviencia, al invadir las aceras peatonales (riesgo de accidentes), o circular por las vías (generando colas ya que se ocupa parte de la misma).
- Escasa cultura de la bicicleta como medio de transporte para la movilidad cotidiana (por razones de trabajo o estudio), la cual está asociada aún al ocio y al deporte.
- El Municipio presenta una orografía abrupta que dificulta la movilidad ciclista
- El desarrollo urbano de las poblaciones del Municipio no ha dejado, en muchos casos, anchos de vía suficientes como para albergar vías ciclistas.
- Las sendas ciclistas reconocidas en el Municipio son de tierra y con numerosos elementos que pueden provocar caídas. No están adaptadas a un uso habitual para los usuarios de la bicicleta.
- No se ha desarrollado hasta el momento una ordenanza municipal que regule la movilidad ciclista.
- Reticencias que la falta de seguridad vial genera para los potenciales usuarios de la bicicleta.
- Existencia de una falsa percepción de ahorro de tiempo con los desplazamientos en coche, frente al tiempo de desplazamiento en bicicleta.
- Percepción sobre falta de seguridad vial para los desplazamientos en bicicleta, lo que contribuye a generar una barrera para su uso.
- Excesivo espacio concedido para aparcamientos de vehículos de motor, que resta margen de espacio para las infraestructuras ciclistas.

— Debilidad 5. Movilidad escolar

- Uso elevado del vehículo privado frente a medios de transporte alternativos en el acceso a centros educativos del municipio. Respecto al transporte escolar, únicamente uno de cada tres centros educativos públicos del municipio dispone de transporte escolar.
- Pérdida de hábitos de movilidad más saludables y sostenibles en la movilidad escolar, así como ausencia de automonía en los desplazamientos escolares.
- La gran presencia de escuelas y centros educativos, la mayoría en la zona céntrica, genera una cantidad de vehículos en determinadas horas puntas que genera retenciones, atascos y alteraciones en el flujo normal del tráfico.

— Debilidad 6. Transporte público

- Barrios con escasa cobertura de transporte público.
- Frecuencias del servicio bajas. Los horarios nocturnos de las líneas son insuficientes, como es el caso de la Línea 330.
- Falta de accesibilidad en cuanto a facilidad de uso del sistema de transporte público (aún no se ha conseguido que las personas con discapacidad puedan utilizar de forma habitual este medio de transporte)
- Falta de información en tiempo real sobre la llegada de guaguas o incidencias de servicio.
- La DGT indica una antigüedad del parque movil de 12,2 años de media.

— Debilidad 7. Movilidad en vehículo privado

- La situación actual se caracteriza por una marcada movilidad basada en el vehículo privado. El 65% de los viajes se realizan en vehículo privado, correspondiendo el 46% en vehículos con conductor (sólo) y el 19% restante en vehículo compartido (con acompañante).

— Debilidad 8. Red viaria

- Enlaces pendientes de completar.
- Problemas diarios de tráfico en diferentes puntos del municipio y en horas puntas. Los problemas de tráfico en el acceso de la rotonda del Alteza, entre otros.
- Las dimensiones físicas de la red viaria limitan o imposibilitan la incorporación de carriles bici, zonas peatonales, carriles bus-taxi, etc.

— Debilidad 9. Aparcamiento

- No existen aparcamiento de disuación que funcionen como tal y que permita bajo la conexión con transporte público, red peatonal o vía ciclista la conexión en modos sostenibles.
- Escasez de oferta que ha obligado a regular el uso de las mismas en el espacio público. Si bien existen parking públicos no alcanzan a todas las zonas.
- En las zonas comerciales, la regulación de aparcamientos de carga y descarga, reserva de aparcamientos de PMR y zona azul reducen las plazas de aparcamiento para los residentes y visistantes.

— Debilidad 10. Accesibilidad universal

- La mayor dispersión de centros asistenciales, sanitarios y de servicios y las carencias del servicio de transporte público en materia de accesibilidad

universal hacen que la necesidad de transporte privado sea alta, lo que limita especialmente a las personas mayores.

- Barrios enteros con problemas de accesiblidad. En general, inadaptación del municipio a la normativa en materia de accesibilidad.
- Calles y aceras excesivamente estrechas que impiden implantar itinerarios peatonales accesibles con cumplimiento de la normativa aplicable.
- Excesiva pendiente de la mayoría de los itinerarios peatonales, lo que repercute negativamente en las condiciones de accesibilidad.
- Los cascos urbanos de las principales poblaciones del Municipio presentan importantes problemas de accesibilidad.
- Las paradas de guaguas y de taxis no disponen de plazas de aparcamiento adaptadas en las inmediaciones, además de que no disponen de las debidas condiciones de accesibilidad.
- Existen pocas plazas de aparcamientos adaptadas en los entornos atractores de población.
- Las aceras y plazas no disponen de los adecuados pavimentos táctiles para personas con discapacidad sensorial.
- El mobiliario urbano no cumple, en líneas generales, con las condiciones de accesibilidad exigidas en la normativa vigente.

— Debilidad 11. Seguridad vial

- Red viaria en muchas ocasiones sinuosa, con poca visibilidad y pendientes muy pronunciadas.
- Inexistencia de señalética digital variable teleoperada.
- El excesivo uso del automóvil incrementa el riesgo de siniestros.

— Debilidad 12. Intermodalidad

- Escasa intermodalidad. Carencia de una infraestructura adecuada, como puede ser estacionamientos disuasorios o intermodales que faciliten el uso de otros modos de transporte.

— Debilidad 13. Distribución urbana de mercancías

- Existencia de tránsito de vehículos pesados por la presencia del Polígono Industrial de La Gañanía.
- El poco control de las zonas de estacionamiento destinadas a la carga y descarga de mercancías, hace el que el sistema en su conjunto sea poco eficiente.
- Las pautas de comportamiento de los usuarios son poco respetuosas con una circulación eficiente (aparcamientos indebidos, etc.).
- La totalidad de la movilidad de mercancías en el municipio depende de vehículos

térmicos.

— Debilidad 14. Movilidad eléctrica y energéticamente eficiente

- Escasa participación del vehículo eléctrico y los biocarburantes. En el municipio solo hay 4 vehículos eléctricos.
- No existe en el municipio puntos de recarga eléctrica públicos para bicicletas o vehículos especiales para personas con movilidad reducida.

— Debilidad 15. Implantación de tecnologías y Smart mobility

- Reducida utilización de TICs
- Dispersión y, en ocasiones, escasez o ausencia de la información de relevancia para una gestión integral.

— Debilidad 16. Gestión de la movilidad

- Escasa implantación de medidas y difícil acceso a la información de relevancia.
- Ausencia de un ente responsable en movilidad sostenible.

— Debilidad 17. Planificación de la movilidad urbana

- Los conjuntos históricos que se encuentran declarados como Bien de interés cultural (Realejo Bajo y Realejo Alto) el planeamiento y la normativa de protección limitan y condicionan sus usos e intevenciones.
- Alta dispersión de núcleos urbanos.

— Debilidad 18. Aspectos energéticos y medioambientales

- Población expuesta a ruidos, molestias y episodios de contaminación atmosférica generados principalmente por el intenso tráfico de las principales carreteras que transitan por el área urbana, y particularmente el tejido residencial.
- El municipio carece de Mapas de Ruido y Plan de Acción Municipal, tal como establece la Ordenanza municipal.

4.2. Amenazas

— Amenaza 1. Marco socioeconómico

- Agravamiento de los retos demográficos. Despoblamiento de las zonas rurales como consecuencia de la pérdida de servicios.
- Los efectos adversos de la crisis se agudizó en las zonas rurales (desempleo, pérdida de comercios y empresa, personas en riesgo de exclusión, etc.).
- Crecimiento de las desigualdades entre barrios del municipio, aumentando el riesgo de exclusión social.

— Amenaza 2. Reparto modal. Pautas de movilidad

- Persistencia del vehículo privado como modo de transporte más utilizado.
- Aumento del uso del vehículo privado

— Amenaza 3. Movilidad peatonal

- En proyectos de mayor envergadura a escala local, posibilidad de falta de consenso relativa a la peatonalización de determinadas calles (residentes, comerciantes, proveedores-distribuidores).

— Amenaza 4. Movilidad ciclista

- Inseguridad vial para el ciclista, debido a la inexistencia de infraestructura adaptada a la movilidad ciclista.
- Se requiere una determinada preparación física para transitar con bicicleta por la mayoría de las vías del Municipio, debido a su orografía abrupta.
- No existe aún una percepción real de la movilidad ciclista como alternativa al desplazamiento en vehículo motorizado.
- Los desarrollos urbanísticos previstos en el planeamiento municipal vigente no contemplan la creación de infraestructura adaptada a la movilidad ciclista.
- La bicicleta no es aún considerada como vehículo de pleno derecho.
- No existe una conciencia generalizada por parte de usuarios/as de vehículos de motor de la necesaria reducción de su uso y de la velocidad, y de la percepción de la bicicleta como vehículo alternativo.
- Alta velocidad del tráfico en la mayor parte del territorio del Municipio, así como una cantidad elevada de vehículos a motor que circulan por los entornos urbanos.

— Amenaza 5. Transporte público

- Incremento de los costes del transporte debido al incremento del coste de combustible.

- Posible futuro sobrecoste debido a la antigüedad en la flota municipal por contaminación.
- Peligro de desabastecimiento de carburante.

— Amenaza 6. Transporte público

- Falta de competitividad del municipio frente a otros mejor comunicados.

— Amenaza 7. Aparcamiento

- El aumento de la congestión de tráfico en la ciudad por la falta de intervención en la política de aparcamientos.

— Amenaza 8. Accesibilidad universal

- La normativa de accesibilidad vigente establece que los edificios y espacios públicos deben ser accesibles y cumplir con las condiciones establecidas en el Código Técnico de Edificación, teniendo en cuenta los ajustes razonables económicos y técnicos pertinentes.
- Existe un desconocimiento técnico de muchos aspectos en materia de accesibilidad que vienen regulados en la normativa, tanto estatal como autonómica, lo que ocasiona que muchas de las actuaciones urbanas que se desarrollan no se adapten adecuadamente al marco legal.
- Aumento notable de la población como problemas de movilidad, en parte debido al envejecimiento de la población.
- La colocación de mobiliario urbano interrumpe, en ocasiones, los itinerarios peatonales. Es el caso de la colocación indebida de luminarias, señales, bolardos, etc.
- La falta de seguridad en escaleras y rampas para personas con movilidad reducida suponen un riesgo para su uso.
- No se está incorporando el suficiente número de vehículos adaptados en el transporte público.
- La escasa iluminación en muchos tramos de aceras hace que suponga un riesgo para personas con baja percepción visual.
- Cuando las aceras no tienen el ancho suficiente para el paso de personas en sillas de rueda o personas con andador, se produce la invasión peatonal de la calzada, lo que aumenta el riesgo de atropellos.

— Amenaza 9. Seguridad vial

- Constitución de la vía de Playa de El Socorro en escenario eventual de competiciones en motocicleta y automóvil.

— Amenaza 10. Intermodalidad

- Persistencia del sistema de movilidad municipal basado en una falta de intermodalidad entre modos de transporte.

— Amenaza 11. Distribución urbana de mercancías

- Debido al mal uso de estas zonas de C/D por parte de otros vehículos, en ocasiones los vehículos de transporte de mercancías aparcan en los cruces, lo cual implica una reducción de la visibilidad; o en doble fila con la consiguiente reducción de calzada para la circulación del resto de vehículos.
- Peligro de desabastecimiento de carburante.

— Amenaza 12. Movilidad eléctrica y energéticamente eficiente

- Mantenimiento de la dependencia energética exterior.
- Incremento del coste de combustible para vehículos de MCI.
- Problemas de adaptabilidad del parque movil a posibles cambios en el tipo de vehículo a eléctrico por falta de recursos económicos.

— Amenaza 13. Implantación de tecnologías y Smart mobility

- La escasa implantación de nuevas tecnologías limita potenciales incrementos de competitividad y favorece la resistencia al cambio.

— Amenaza 14. Gestión de la movilidad

- Continuidad del sistema de movilidad de Los Realejos basado en la dependencia de combustibles fósiles.

— Amenaza 15

- Pérdida de calidad de servicios públicos esenciales por falta de planificación de políticas de movilidad sostenible.

— Amenaza 16

- El tráfico rodado de las carreteras que atraviesan en municipio, sobre todo la TF-5, producen contaminación acústica y atmosférica.

4.3. Fortalezas

— Fortaleza 1. Marco físico y socioeconómico

- Masa poblacional y visitante suficiente para poner en marcha de forma viable económica, social y ambientalmente actuaciones de fomento de movilidad sostenible.
- Existencia de atractivos naturales y culturales en el municipio, como reclamo turístico.

— Fortaleza 2. Reparto modal. Pautas de movilidad

- Experiencia en la puesta en marcha de iniciativa de servicio a la demanda que fomenta la intermodalidad entre Taxi-Guagua: Servicio de Taxi Compartido.
- Existencia de solares y parcelas rústicas para construir aparcamientos intermodales o de disuación.

— Fortaleza 3. Movilidad peatonal

- Servicios concentrados en aéreas y distribuidos en núcleos perimetrales y en casco. Ubicación de los edificios públicos en un área concentrada.
- Vías con vocación de uso de forma tradicional que conectan núcleos.

— Fortaleza 4. Movilidad ciclista

- El hecho de que exista una determinada tradición ciclista deportiva en el Municipio, si se hace un esfuerzo por fomentar la bicicleta como solución real de movilidad, puede constituir una fortaleza.
- Existen diversas vías urbanas y vías que conectan los principales núcleos de población, que tienen capacidad para albergar una determinada infraestructura ciclista.
- Actitud receptiva de la movilidad ciclista por parte de las Administraciones.

— Fortaleza 5. Movilidad escolar

- Existencia de numerosos centros educativos, próximos y en zona urbana.

— Fortaleza 6. Transporte público

- Experiencias en la implantación de Servicios de transporte público a la demanda. El Servicio Público de Taxi Compartido, es un servicio de transporte a la demanda mediante taxis accesibles de uso compartido, que fomenta además la intermodalidad del sistema.

- Servicio de taxi muy eficiente. Es de buena calidad y está bien valorado.
- Posibilidad de sustitución de parte de la flota de combustión por vehículos electricos en parte accionados por energías renovables.

— Fortaleza 5

- Necesidad de completar y mejorar el desarrollo físico de las conexiones entre núcleos urbanos, especialmente entre los núcleos más poblados del municipio.

— Fortaleza 8. Aparcamiento

- Existencia de aparcamientos públicos fuera de la vía pública.

— Fortaleza 9. Accesibilidad universal

- Existencia de una Plan de accesibilidad municipal, lo que pone de manifiesto la preocupación del Ayuntamiento por establecer las debidas medidas de accesibilidad universal.
- Percepción social positiva de las actuaciones que se pongan en marcha en materia de accesibilidad universal.
- Existen taxis adaptados para personas con movilidad reducida en el Municipio.
- Aumento de la concienciación ciudadana de los problemas de accesibilidad del territorio.

— Fortaleza 10. Gestión de la movilidad

- Existencia de un Gobierno Municipal estable y una Ciudadanía cercana a éste.

— Fortaleza 11. Intermodalidad

- Existencia de suelo público y espacios significativos en desuso, con posibilidad de aprovechamiento para aumentar la dotación y mejora de las infraestructuras de transporte y movilidad para potenciar la intermodalidad.

— Fortaleza 12. Distribución urbana de mercancías

- Las operaciones de carga y descarga suelen realizarse en las zonas habilitadas a tal fin
- Posibilidad de uso de vehículos eléctricos para la logística urbana.

— Fortaleza 13. Movilidad eléctrica y energéticamente eficiente

- Creciente concienciación de la importancia del uso de vehículos energéticamente eficientes.

— Fortaleza 14. Implantación de tecnologías y Smart mobility

- Amplia aceptación ciudadana en la adopción y uso de recursos tecnológicos como webs y apps para el acceso a información y tramitación.
- Amplia disponibilidad de apps de en torno a la movilidad.

— Fortaleza 15. Planificación de la movilidad urbana

- Existencia de un Plan General de Ordenación Urbana, en proceso de revisión (en Aprobación inicial).

— Fortaleza 16. Aspectos energéticos y medioambientales

- La calidad del aire en el municipio es considerada como “BUENA”, siendo la principal fuente de contaminación atmosférica en los núcleos poblaciones el tráfico rodado.
- Potencial para contribuir de manera efectiva a la lucha contra el cambio climático: impulsar medidas que apoyen la economía baja en carbono.
- Creciente concienciación de la importancia del cambio climático y sus efectos.

— Fortaleza 17. Participación ciudadana

- El numeroso número de colectivos y organizaciones sociales existentes. Existencia de 6 Mesas comunitarias de participación ciudadana en los diferentes barrios o zonas del municipio.

4.4. Oportunidades

— Oportunidad 1. Marco físico y socioeconómico

- Alto potencial de los barrios para promover actuaciones que mejoren la movilidad sostenible.

— Oportunidad 2. Reparto modal. Pautas de movilidad

- Capacidad de mejora ambiental, social y económica de la movilidad a través de la optimización modal. Oportunidad de orientar la movilidad hacia estándares europeos. La solución a los problemas de movilidad urbana pasa por el cambio modal hacia medios de transporte más sostenibles, como son la movilidad no motorizada, tanto a pie como en bicicleta u otros vehículos de movilidad personal (patinetes eléctricos), o el transporte colectivo.

— Oportunidad 3. Movilidad peatonal

- La peatonalización y el calmado del tráfico en el centro de la ciudad.
- Oportunidad de mejorar y aumentar la oferta de itinerarios o sendas peatonales que unan los distintos núcleos para fomentar la comunicación entre ellos y potenciar la movilidad a pie, pudiendo utilizarse para ello diversos caminos que son usados por la población de manera tradicional.

— Oportunidad 4. Movilidad ciclista

- Interés creciente por el uso de la bicicleta.
- El clima en el Municipio es suave la mayor parte del año, lo que representa una oportunidad para la implantación de la movilidad ciclista.
- Existen ayudas públicas para políticas de implantación de la bicicleta como medio de transporte habitual en los entornos urbanos.
- La urgencia de cambio de modelo de municipio hacia uno más sostenible es inminente. No se trata ya de una cuestión de preferencia, sino que debe cumplirse con la normativa vigente en la materia.
- Cambio de perspectiva mediante la reducción del espacio concedido al vehículo motorizado y el aumento del espacio para la bicicleta como estrategia.
- Facilidad de operaciones de calmado de tráfico para introducir el uso de la bicicleta en las vías urbanas, mediante reducción de la velocidad máxima a 30km/h.
- Los numerosos ejemplos de ciudades que han implantado con éxito el uso de la movilidad ciclista sirve de estímulo para su fomento.
- El hecho de que la puesta en marcha de políticas públicas para la promoción de la bicicleta como medio de transporte sea una decisión del Ayuntamiento, a través del desarrollo de su propia ordenanza municipal, es una oportunidad para el desarrollo de una movilidad más sostenible.
- Las acciones de implantación del uso de la bicicleta tendrán una mejor aceptación por parte de la población si van acompañadas de una concienciación acerca de las ventajas que ofrecen los medios de transporte sostenibles como la bicicleta.
- La venta de bicicletas y otros vehículos sostenibles (como los patines eléctricos u otros) que pueden compartir la infraestructura ciclista, ha aumentado en los últimos años.

— Oportunidad 5. Movilidad escolar

- Itinerarios peatonales y ciclistas que garanticen la seguridad y autonomía de los escolares para acceder a los centros educativos del municipio por sus propios medios (caminando, en bicicleta o en transporte público).
- Existen metodologías contrastadas y experiencias exitosas (en la isla, ciudades españolas y europeas) como referentes y modelos para la implantación del

"Camino escolar seguro" en centros educativos del municipio.

- Aumentar el número de centros escolares con transporte escolar y así se reduciría en parte la cantidad de vehículos privados.

— Oportunidad 6. Transporte público

- Fomentar el transporte publico, tanto de guaguas como de taxi, incluyendo el transporte escolar
- El Plan Territorial Especial de Ordenación de infraestructuras del Tren del Norte, de acuerdo con lo prescrito en PIOT, prevé la implantación del tren del norte con un recorrido que finalizará en el municipio de Los Realejos.
- Mejorar el sistema de transporte público en lo referente a guaguas propiciará desplazamientos hacia el interior del municipio y entre barrios del mismo
- Existencia de fondos públicos encaminados a fomentar el cambio de vehículos eléctricos.
- Puede aprovecharse el posible incremento del precio del petróleo para cambiar la percepción sobre el transporte público.
- Servicio de guaguas para la playa del Socorro durante todo el año.
- Aumentar la frecuencia y ampliación de horarios de las guaguas que dan servicio al municipio. Tanto en la zona céntrica, como la 347, utilizada en gran medida por los alumnos del instituto, como en zonas más periféricas, Palo Blanco, la Cruz Santa o Tigaiga, que solo disponen de una micro guagua.

— Oportunidad 7. Movilidad en vehículo privado

- Existencia de ayudas y subvenciones para la renovación eficiente de los vehículos privados y las flotas municipales.
- La mejora de la reordenación de la circulación del tráfico en la zona céntrica de Los Realejos.

— Oportunidad 8. Red viaria y tráfico

- La revisión del Plan General de Ordenación contempla actuaciones y nuevas conexiones para la mejora del funcionamiento de la red viaria.

— Oportunidad 9. Aparcamiento

- Nuevas plazas de aparcamiento disuasorios en las entradas de la ciudad.

— Oportunidad 10. Accesibilidad universal

- Existen ayudas públicas para políticas de mejora de las condiciones de accesibilidad universal de los entornos urbanos.

- La participación ciudadana puede poner de relieve los problemas de accesibilidad de los barrios, contribuyendo de manera notable a rectificar los problemas detectados.
- Existen colectivos, como la Fundación ONCE, que pueden contribuir a la labor de mejorar progresivamente la accesibilidad en el Municipio.
- El incremento del turismo rural que se mueve por el territorio del Municipio resulta una oportunidad para adaptar determinados espacios urbanos para su uso por todas las personas.
- Existen en el mercado numerosas opciones de mejora de la accesibilidad urbana, entre las que se encuentran medios mecánicos y soluciones que son relativamente fáciles de implantar.

— Oportunidad 11. Seguridad vial

- Existencia de la Norma UNE-ISO 39001 como marco de referencia para la implantación paulatina de un Sistema de Gestión de la Seguridad Vial.
- Centralización de datos para su análisis de cara al apoyo en la toma de decisiones.
- Mejora del conocimiento de la seguridad percibida como instrumento para la adopción de medidas de fomento de la movilidad a pie.
- Establecimiento de las bases para la interoperabilidad de datos entre sistemas de información basada en recursos tecnológicos.

— Oportunidad 12. Intermodalidad

- Potenciación de la intermodalidad, entre los distintos tipos de transporte.
- El futuro Transporte ferroviario del norte de la isla prevé una estación final en Los Realejos.

— Oportunidad 13. Distribución urbana de mercancías

- Incremento de zonas de carga y descarga para mejorar el sistema en su conjunto

— Oportunidad 14. Movilidad eléctrica y energéticamente eficiente

- Existencia de fondos públicos encaminados a fomentar el cambio de vehículos eléctricos.
- Puede aprovecharse el posible incremento del precio del petróleo para incentivar el uso de vehículos ecológicos.
- la elevada antigüedad media de la flota actual permite su recambio por vehículos más ecológicos.

— Oportunidad 15. Implantación de tecnologías y Smart mobility

- Las TIC como tecnologías transversales en el desarrollo de las zonas urbanas en materia de movilidad sostenible.
- Generación de efecto tractor para la adopción de tecnologías por parte de Ciudadanía.
- Mejora del acceso a datos de apoyo a un gestión integral.
- Mejora del conocimiento en tecnologías por parte del personal del Consistorio.

— Oportunidad 16. Gestión de la movilidad

- Incorporación de buenas prácticas y nuevos desarrollos en el ámbito de las políticas de la UE en materia de movilidad sostenible.
- Existencia de herramientas como Green City Tool para favorecer un autodiagnóstico municipal.
- Creación de la Oficina de la Movilidad.
- El despliegue de la Oficina de la Movilidad y la puesta en marcha de la Web de la Movilidad contribuyen a una mejor conocimiento de datos y medidas por pare de la Ciudadanía.

— Oportunidad 17. Planificación de la movilidad urbana

- El PGO se encuentra en fase de tramitación (Aprobación inicial).

— Oportunidad 18. Aspectos energéticos y medioambientales

- Reducción de los consumos energéticos asociados a la movilidad local mediante el desarrollo de una nueva oferta de infraestructura de movilidad que potencia la movilidad no motorizada y el transporte colectivo.
- Mejorar la calidad del aire en el medio urbano mediante actuaciones que disminuyan el tráfico motorizado en el interior de los tejidos residenciales.

— Oportunidad 19. Financiación

- Existencia y mayor disponibilidad de fondos públicos que financian actuaciones de movilidad urbana. Además, las condiciones de ultraperificidad e insularidad permiten acceder a un mayor porcentaje de cofinanciación de fondos comunitarios (FEDER, FEADER, FSE).

5.

Objetivos del PMUS

5.1. Definición de los objetivos generales

Declaración de objetivos generales

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Los Realejos tiene como objetivo general la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles dentro del Municipio, priorizando la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos no motorizados de transportes y desarrollando aquellos que hagan compatible el crecimiento económico, la cohesión social, la seguridad vial y la defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para la ciudadanía.

La nueva cultura de la movilidad que se propone combina objetivos de transformación física y objetivos de transformación social y económica del territorio urbano, en sintonía con la definición amplia de sostenibilidad que se expresó más arriba. Se pretende potenciar por tanto, una movilidad blanda, que se ejerce en vehículos no motorizados, en clara armonía con el entorno, pero también en vehículos motorizados, aunque de manera distendida, pacífica y relajada, no agresiva, y responsable y aceptable desde el entorno donde se practica. Esta nueva movilidad no causa congestión en el espacio ni en el tiempo, no desactiva la calidad del espacio público, no provoca contaminación y accidentabilidad inaceptables, y quiere ser socialmente igualitaria; en definitiva, no agrede el entorno.

Relación de objetivos generales

A continuación se relacionan los objetivos generales del PMUS:

— OG1. Reducir la dependencia respecto al automóvil.

De manera que se invierta el crecimiento del peso del automóvil en el reparto modal y otros indicadores como el de pasajeros-km o número de kilómetros recorridos diariamente en automóvil.

— OG2. Incrementar las oportunidades de los medios de transporte alternativos.

En equilibrio con el objetivo anterior, se trata de generar oportunidades para que la ciudadanía puedan caminar, pedalear o utilizar el transporte colectivo en condiciones adecuadas de comodidad y seguridad.

— OG3. Reducir los impactos de los desplazamientos motorizados.

En ese escenario de nuevos papeles en la movilidad urbana hace falta también que los vehículos motorizados reduzcan las fricciones ambientales y sociales que generan. Deben seguir reduciendo sus consumos y emisiones locales y globales y deben también acoplarse mejor a la imprescindible convivencia con los demás usuarios de las calles en condiciones de seguridad aceptables.

— OG4. Evitar la expansión de los espacios dependientes del automóvil.

Para no hipotecar las posibilidades futuras de los medios de transporte alternativos es necesario frenar ya la expansión del urbanismo dependiente del automóvil, es decir, de los polígonos y urbanizaciones que no pueden ser servidos mediante transporte colectivo y redes no motorizadas.

— OG5. Reconstruir la proximidad como valor urbano.

La otra cara de la misma moneda es la reducción de las necesidades de los vehículos motorizados a través de la revalorización de la proximidad como eje de cualquier política urbana, es decir, de la garantía de que existen condiciones adecuadas para realizar la vida cotidiana sin desplazamientos de larga distancia.

— OG6. Recuperar la convivencialidad del espacio público.

La nueva cultura de la movilidad es paralela a la revisión del espacio público deteriorado por la antigua cultura de la movilidad. De lugar de paso y espacio del transporte las calles han de pasar a ser también lugar de encuentro y espacio de convivencia multiforme.

— OG7. Aumentar la autonomía de los grupos sociales sin acceso al automóvil.

Todo ello conllevará necesariamente un cambio en la autonomía de niños, jóvenes, mujeres, personas con discapacidad, personas de baja renta, personas mayores y personas que simplemente no desean depender del automóvil o de los vehículos motorizados.

5.2. Ámbitos de actuación estratégicos

A continuación se relacionan los ámbitos de actuación estratégicos de la movilidad urbana del Municipio:

— AA1. Movilidad peatonal

Analizar e implantar medidas en ejes peatonales de movilidad urbana; itinerarios peatonales, accesibilidad para la movilidad en el viario, peatonalización, acondicionamientos de acerados, zonas 30 o de prioridad peatonal, campañas de divulgación de los beneficios del modo pie como modo de transporte, así como planes especiales de actuación.

— AA2. Movilidad escolar

Analizar e implantar caminos escolares que contribuyan a la movilidad a pie, en bici, en vehículos, paradas de guaguas, la potenciación del transporte sostenible, entornos seguros con restricciones de acceso de coches y la divulgación de los beneficios de los entornos seguros.

— AA3. Movilidad ciclista

Analizar e implantar medidas en redes ciclistas; itinerarios ciclistas continuos y accesibles, bicicletas públicas de alquiler, aparcamientos de bicicletas, registro de bicicletas y divulgación de beneficios del modo bicicleta.

— AA4. Transporte público

Analizar e implantar medidas de plataformas reservadas para carriles guaguas y taxis, regulación de las intersecciones con prioridad para peatones, bicicletas y guaguas, adecuación de paradas, optimización de rutas, horarios y frecuencias de paso, vehículos de transporte público accesibles, transporte público eléctrico y divulgación del uso del transporte público.

— AA5. Tráfico y red viaria

Analizar e implantar medidas de ordenación y regulación del tráfico; descongestión de vías, señalizaciones adecuadas, utilización de rotondas u otros sistemas que distribuyan el tráfico, jerarquización de las calles en arteriales, colectoras y locales, mejorar la seguridad vial pacificando el tráfico, potenciar un uso más racional del automóvil, evitando desplazamientos cortos y medios donde son más eficaces otras formas de desplazamiento como caminar, ir en guagua o en bicicleta, difundir las ventajas de los modos de transporte alternativos mediante información sobre los beneficios individuales (salud, economía…) y sociales (medioambientales, calidad urbana…).

— AA6. Estacionamiento

Analizar e implantar medidas de intermodalidad, aparcamientos sostenibles o de disuasión en las entradas al Municipio, intercambiadores, la peatonalización de las zonas centro, en lugar de zonas azules, priorización de plazas de estacionamiento por tipos de usuarios.

— AA7. Distribución urbana de mercancías

Analizar e implantar medidas de ordenación del tráfico de pesado, regulación de las zonas de carga y descarga y vehículos de distribución menos contaminantes.

— AA8. Calidad ambiental y ahorro energético

Analizar e implantar medidas para reducir los impactos ambientales, sociales y económicos de la movilidad, reduciendo el consumo energético y las emisiones contaminantes.

— AA9. Accesibilidad universal

Analizar e implantar medidas en accesibilidad para la movilidad en el viario, supresión de barreras de inaccesibilidad y el transporte del servicio del transporte, para garantizar la accesibilidad de las personas de movilidad reducida.

— AA10. Seguridad vial

Analizar e implantar medidas para mejorar la seguridad vial pacificando el tráfico y la seguridad en el espacio público.

— AA11. Buenas prácticas de movilidad

Analizar e implantar medidas para promover servicios, campañas y experiencias de movilidad en el Municipio, contribuir a la toma de decisiones municipales para un futuro más sostenible de la movilidad urbana y atender a las necesidades presentes y futuras originadas por el desarrollo de la ciudad.

— AA12. Oficina de movilidad

Analizar e implantar medidas para promocionar los proyectos y de las campañas de participación ciudadana, informar y concienciar sobre los beneficios de una movilidad más sostenible en el Municipio.

— AA13. Movilidad eléctrica y de energía limpia

Analizar e implantar medidas en transporte público eléctrico, la instalación y puesta en marcha de puntos de suministro de combustibles alternativos o de recarga de vehículos eléctricos que están situados en vía pública, aparcamientos públicos o flotas municipales.

— AA14. Smart mobility y movilidad colaborativa

Analizar e implantar medidas para la movilidad colaborativa y el fomento del coche compartido, el uso de plataformas y aplicaciones de tecnologías de la información y comunicación.

— AA15. Comunicación y formación para el cambio de hábitos

Analizar e implantar campañas de concienciación y formación en movilidad sostenible.

6.

Estrategia de acción

6.1. Definición de los objetivos específicos y metas

El desarrollo sostenible del municipio de Los Realejos consiste en hacer compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente; de esta forma, se garantiza una mejor calidad de vida para la población actual y futura, sin aumentar el uso de recursos naturales más allá de la capacidad de la naturaleza para proporcionarlos indefinidamente.

A continuación se relacionan los objetivos específicos de la movilidad urbana del Municipio:

— **OE1. Situar al peatón en un lugar preferente de la movilidad urbana.**

— **OE2. Crear espacios, calles y barrios seguros, de baja intensidad motorizada.**

— **OE3. Incorporar la bicicleta y la guagua como medios de transporte preferente.**

— **OE4. Mejorar y potenciar el uso del transporte público eléctrico.**

— **OE5. Redistribuir el espacio urbano entre todos los modos de transporte.**

— **OE6. Racionalizar el uso del vehículo privado**

— **OE7. Introducir aparcamientos sostenibles de transbordo externos al espacio urbano**

— **OE8. Pacificar el tráfico. Adecuar las velocidades en función de su uso.**

— **OE9. Disminuir la contaminación acústica y ambiental derivada del tráfico.**

7.

Medidas

7.1. Plan sectorial de movilidad peatonal

7.1.1. Introducción

Una de las apuestas más importantes del presente PMUS consiste en incrementar de manera notable la movilidad a pie en el municipio de Los Realejos, con el objetivo de mejorar la calidad del área urbana, mejorar la convivencia y fomentar la interacción entre distintos sectores de la sociedad y entre los distintos barrios. E igualmente mejorar las condiciones de los recorridos territoriales que en la práctica se vienen realizando a lo largo de las vías territoriales tradicionales que unen importantes barrios del municipio.
Para lograr que el desplazamiento a pie se produzca de manera segura hay que tener muy presente que los peatones, especialmente los que tienen movilidad reducida, siguen siendo los usuarios más vulnerables en los accidentes de tráfico. Por tanto, incentivar la movilidad peatonal lleva implícito un compromiso de itinerarios seguros, no solo frente al tráfico motorizado, sino también frente al tráfico no motorizado (bicicletas, patines, etc.).

Las actuaciones que se proponen para fomentar la movilidad peatonal no implican necesariamente la habilitación de espacios exclusivamente peatonales. Al contrario, se incluyen aquellas vías de coexistencia entre diferentes modalidades de desplazamiento que habrán de ser organizadas y reguladas para que sean adecuadas también para el peatón. Para lograr una movilidad peatonal óptima, se propone la creación de una red de itinerarios peatonales que enlacen los distintos barrios principales del municipio entre sí y con determinados puntos atractores que se señalan en los planos, logrando que el ciudadano de a pie tenga la alternativa de desplazarse andando a distintas áreas administrativas, culturales, deportivas, educativas, etc.
Para ello se propone diseñar tramos continuos de recorrido peatonal territorial que enlace algunos de los principales barrios del Municipio, tanto anexos a calles o carreteras principales, como utilizando, en algunos casos, caminos rurales existentes en el territorio y que son utilizados tradicionalmente por la población.

Asimismo, se propone la peatonalización de algunas calles de los cascos históricos de Los Realejos, y la semipeatonalización de otras calles, mejorando con ello la calidad urbana.

Para lograr que el recorrido peatonal en su conjunto sea seguro hay que tener en cuenta que uno de los elementos más importantes para evitar la siniestralidad con el peatón es la instalación de pasos de peatones en los lugares adecuados. Con ello se persiguen dos objetivos: dar prioridad al peatón y moderar la velocidad de circulación de los vehículos. La red peatonal debe estar ligada en todo momento a pasos de peatones en los lugares por los que se cruce con vías de circulación motorizada.

Su ubicación debe dar continuidad a la red, es decir, debe estar en el trazado natural de la zona peatonal evitando rodeos inasumibles.

Para el presente Plan de Movilidad Sectorial Peatonal, se han tenido en cuenta los siguientes criterios:

- Conexión de núcleos periféricos, dotándolos de una comunicación peatonal con áreas y puntos atractores, promocionando así la movilidad peatonal.
- Se ha tomado en consideración el acercamiento y conexión con áreas comerciales abiertas.
- Se analizan las pendientes asumibles.
- Se analizan y distinguen las vías capaces de recibir recorridos peatonales compatibles.

1. Programa de adecuación peatonal de la estructura viaria

Este programa tiene como objetivo asegurar que se den las condiciones de seguridad y confort en los recorridos peatonales que en la realidad ya se están dando en el municipio, en condiciones no óptimas. Además de plantea establecer una red territorial y urbana que haga viable en estas condiciones los desplazamientos de largo recorrido.

Las medidas que incorpora este programa son:

MP1. Tramos Peatonalizados.
MP2. Tramos Urbanos.
MP3. Tramos Territoriales.
MP4. Tramos Rurales.

Estas medidas pretenden dar un papel relevante al peatón en la movilidad urbana del Municipio, allí donde ello es posible. Se trata de medidas variadas, a pesar de que sean los itinerarios peatonales los elementos inmediatamente asociados a las propuestas de promoción. Los detalles de los proyectos técnicos determinan en gran medida el éxito de estas actuaciones.

La contribución de este programa a la creación de un entorno favorable al fomento de la movilidad peatonal, proporcionando mejoras en las referidas infraestructurales viarias.

7.1.2. Programas

1. Programa de adecuación peatonal de la estructura viaria

7.1.3. Medidas

MP1. Tramos peatonales urbanos

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Se trata de realizar intervenciones urbanas para peatonalizar determinados tramos de calles para permitir que el espacio ocupado actualmente por los vehículos sea habilitado para el paso de peatones.
Es necesario enfatizar que esta acción funciona como parte de las actuaciones de ordenación de la movilidad en el espacio público urbano para gestionar no solo el espacio, sino también el tráfico. Esto requiere una coordinación eficiente con el resto de la infraestructura de transporte para evitar desviar o incrementar los problemas de movilidad.

Se corresponde con el tramo número 17 del presente Plan Sectorial de Movilidad Peatonal.

TRAMO 17: Avenida de Canarias – calle La Alhóndiga. 165 m.

Se trata de un tramo que discurre, según se diseñe en su correspondiente proyecto, enlazando la Avenida de Canarias con la calle La Alhóndiga, en el entorno urbano de San Agustín, y permite la movilidad exclusiva peatonal. Con la peatonalización de este tramo urbano se prevé la mejora en los siguientes aspectos:

- Mejora de la seguridad vial: la eliminación del tráfico motorizado y la separación de espacios destinados exclusivamente a los peatones conlleva la mejora de la seguridad vial.
- Mejora de la movilidad peatonal: la peatonalización del tramo indicado permitirá abordar la necesaria redistribución del espacio de manera proporcional, puesto que en la actualidad, el entorno de San Agustín está dominado casi exclusivamente por el vehículo privado. En cualquier caso, esta medida integrará la armonización del espacio peatonal que se desarrolle con el resto de los espacios del barrio.
- Mejora de la calidad de vida: y ello no solo para la población residente sino también para los visitantes al Municipio. Todo esto debido a la disposición de más espacio, menos ruido y menos emisiones, lo que favorece la calidad de vida del entorno urbano.
- Impacto positivo sobre el comercio: tal como se ha venido desarrollando en otros entornos urbanos, existe una relación de efecto notable entre la peatonalización de determinadas calles y el aumento y mejora de la calidad del comercio en zonas urbanas. Se trata de una estrategia que ha dado resultados apreciables en muchos lugares, llegando incluso a utilizarse como modelo de promoción comercial.

NOMBRE DEL INDICADOR:

Longitud de tramos peatonalizados.

VALOR DEL INDICADOR:

Escenario base 2019: 0 m
Escenario Tendencial 2025: 0 m
Escenario del PMUS 2025: 165 m

MP2. Tramos peatonales urbanos

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Se identifican determinados tramos cuya peatonalización se entiende como de conveniencia preferente, si bien cabría plantearse a futuro, el que se siga ampliando la prioridad peatonal y limitando la rodada en estos ámbitos históricos.

Se corresponde con los tramos denominados 2, 3, 4, 5 y 6, los cuales abarcan el conjunto de la malla urbana central, incluyendo el casco histórico.
El carácter de estos recorridos se corresponde con tramos cortos que buscan las pendientes más suaves posibles. Cabe considerar que el municipio concentra servicios en áreas con recorridos de pendiente regular que oscila entre el 8% y el 12%.

En general actualmente están constituidos por calzadas en buen estado, que cuentan con aceras prácticamente en todos los recorridos, siendo necesario mejorar en algunos tramos sus anchos. También ocasionalmente no hay continuidad de la acera, lo que supone un inconveniente a superar.

Además estos tramos además conectan las zonas comerciales abiertas, además de diferentes puntos atractores de naturaleza variada, como lo son loa educativos, de servicios, deportivos o culturales.

En esta área encontramos algunas vías de corto recorrido ya peatonalizadas, o pequeñas travesías ya peatonales que circulan entre vías urbanas o por plazas. En este sentido, en relación a los núcleos declarados Bien de Interés Cultural (BIC) con la categoría de Conjunto Histórico, en concreto el de El Realejo Alto (D 46/2014) y el del Realejo Bajo (D 220/2005), cabe recoger que la Ley de Patrimonio Cultural de Canarias (11/2019), recoge entre las normas comunes de aplicación en los Conjuntos Históricos el deber de promover “la progresiva peatonalización y/o semipeatonalización de los conjuntos históricos, en su totalidad o en parte de ella”.

TRAMO 1: Calle Taoro. 327 m.

Se corresponde con el tramo correspondiente con la Calle Taoro, el cual conecta a su vez con el tramo territorial que discurre hacia La Montaña por La Zamora
A lo largo del recorrido conectan diferentes puntos atractores a lo largo de una vía, entre los que se encuentra la existencia de un aparcamiento público.
Se propone la peatonalización de este tramo, aspecto que favorece el hecho de contar esta vía con una suave pendiente regular inferior al 5%

TRAMO 2: Calle El Adelantado – Avenida Tres de Mayo – Calle El Medio Arriba. 1.008 m.

Se corresponde con el tramo occidental de la Calle El Adelantado junto a la prolongación a lo largo de la Avenida Tres de Mayo, y la Calle El Medio Arriba.
Corresponde con un recorrido corto que enlaza perpendicularmente de vías cuyo trazado se propone peatonalizar, conectando el conjunto histórico del Realejo Alto con el ámbito urbano localizado hacia el norte.

Este tramo se caracteriza por tener una pendiente regular e inferior al 5% lo que favorece su peatonalización. Además cuenta con la existencia de un aparcamiento público, y forma parte de un área delimitado como zona comercial abierta.

TRAMO 3: Viario de servicio del Mercado. 172 m.

Se corresponde con el tramo que rodea por el norte el edificio de equipamiento múltiple y mercado que se localiza entre las Calles La Palma y San Isidro.

Este tramo, dada la alta centralidad derivada de la actividad del mercado y equipamiento, se propone transformar en peatonal, aspecto que se ve favorecido por la suave pendiente que dispone, inferior al 6%.

Además enlaza en sus extremos oriental y occidental con las vías en las que se propone actuaciones que favorecen el recorrido peatonal.

TRAMO 4: Avenida de Canarias – Calles La Unión, Dr. Antonio González, Sol. 2.773 m.

Se corresponde con el recorrido que se dispone a lo largo de la Avenida de Canarias, conectando en su extremo norte con la Calle La Unión, y en su extremo sur desdoblándose en un tramo circular que engloba a la Calle Doctor Antonio González y a la Calle El Sol.

Este tramo se caracteriza por tener una pendiente muy pronunciada, del orden del 14%, pero dado su carácter de eje central que recorre a lo largo el centro urbano municipal, se entiende que ha de adecuarse de manera que se eviten las distorsiones y barreras existentes en su recorrido peatonal.

Además recorre tramos de actividad comercial y diferentes puntos atractores de actividad. Y a lo largo de la Calle El Sol da conexión a los institutos.

TRAMO 5: Calle San Isidro. 470 m

Se corresponde con el recorrido que se dispone a lo largo de la Calle San Isidro, desde el cruce con la Calle Lanzarote hasta su extremo sur en el contacto con la Calle de Los Remedios.

De pendiente pronunciada del orden del 13%, dispone de aparcamiento público y conecta diferentes servicios y puntos atractores.

La estrategia de actuación radica igualmente en asegurar la continuidad de aceras, accesibilidad y corrección de diferentes puntos conflictivos existentes.

TRAMO 6: Avenida de Los Remedios - Camino Viejo de San Benito. 650 m.

Se corresponde con el recorrido que discurre de manera circular por el tramo oriental de la Avenida de Los Remedios y el Camino Viejo de San Benito.

Da conexión a diversos puntos atractores, transitando por una de las zonas comerciales abiertas declaradas en el municipio. Además dispone de aparcamiento público.

Requiere dotar a las aceras de una sección mínima suficiente, sobre todo en el tramo de Camino Viejo San Benito, así como corregir los diferentes puntos conflictivos existentes, tales como carencia de accesibilidad y problemas con vados y encuentro con aceras.

NOMBRE DEL INDICADOR:

Longitud de tramos peatonales urbanos adecuados peatonalmente.

VALOR DEL INDICADOR:

Escenario base 2019: 2.125 m
Escenario tendencial 2025: 3.762 m
Escenario del PMUS 2025: 5.400 m

MP3. Tramos peatonales territoriales

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Se identifican una serie de vías que en la realidad tienen una alta frecuencia de uso a pie. Se trata de recorridos con una trascendencia histórica, en su función de unir los diferentes núcleos poblacionales del territorio municipal, en los que si bien el uso del transporte rodado dificulta en muchas ocasiones aspectos como el confort y sobre todo la seguridad, en la práctica se siguen usando.

Estos viarios se caracterizan por tener determinados tramos con una alta densidad edificatoria y de usos comerciales y de servicios, frente a otros tramos en los que el viario discurre entre áreas agrícolas o eriales. En los primeros casos, la adecuación peatonal es relativamente correcta, si bien en la mayoría de los casos se requiere salvar determinados obstáculos como las barreas arquitectónicas o la accesibilidad universal. En los segundos casos, es frecuente que el peatón solo tenga la opción de transitar por el borde de la vía en una situación de peligrosidad.

En este sentido, la estrategia y objetivos de esta medida radican en adecuar plenamente estos recorridos para el uso del peatón con plenas garantías no solo de seguridad y accesibilidad, sino también de confort.

TRAMO 7: Los Barros – La Montañeta. 2.639 m.

Se corresponde con el que va entre el núcleo de Los Barros y el barrio de La Montañeta, próximo y en paralelo al trazado de la Autopista del Norte (TF-5), y a lo largo de las calles de La Carrera y El Jardín.

Contiene algunos tramos de pendiente pronunciada superior al 8%, en la práctica es una vía con una importante

intensidad de uso peatonal, pese a no estar acondicionada para ello, ni reunir condiciones de seguridad.

Conecta además diferentes puntos atractores, educativos, comerciales, de servicios, y deportivos, convirtiéndose en un eje de relevancia interurbana.

La acera es discontinua, interrumpida puntualmente, y se dispone con anchos irregulares.

TRAMO 8: Realejo Alto – La Montañeta. 2.976 m.

Se corresponde con el que discurre desde el Realejo Alto hasta La Montañeta, pasando por La Zamora, a los largo de la TF-333, conectando en su extremo occidental, en la zona de la malla urbana central, a través de la Calle San Benito.

El recorrido tiene una pendiente irregular, contando con tramos con una inclinación suave inferior al 8%, mientras que en su extremo oriental, el recorrido final hasta las superficies comerciales posee una pendiente pronunciada en torno al 15%.

Este tramo se caracteriza por poseer diferentes zonal de elevada actividad comercial y de servicios en tramos de cierta densidad urbana, con otros tramos que discurren entre suelos agrícolas, en los que el recorrido peatonal se dificulta por la falta de una urbanización adecuada para este fin.

Sin embargo, al igual que en otros tramos territoriales, en la práctica son transitados con una elevada frecuencia, en donde el mayor de los problemas es la inseguridad que genera el contacto con el tráfico rodado, lo que hace que se identifique como una de las áreas prioritarias a actuar.

TRAMO 9: Realejo Alto – Cruz Santa. 2.366 m.

Se corresponde con el que discurre desde el extremo norte del Realejo Alto y el barrio de la Cruz Santa, partiendo desde la prolongación de la Avenida Santiago Apóstol, y discurriendo por la calle de El Mocán.

Igualmente, dispone de aceras irregulares en ancho y continuidad, contando en ocasiones con una sección inferior a un metro, lo que dificulta su uso para peatones, provocando además situaciones de riesgo al ser vía compartida con el tráfico vehicular.

En la Calle El Mocán el ancho es regular, de 6 m, y con pendiente muy suave en general, siendo inferior al 6% en algunos tramos y algo más pronunciada puntualmente.

Si bien está considerada como una vía secundaria por la existencia de la Carretera Nueva (TF-323) que absorbe mayormente el tráfico rodado que recorre distancias territoriales, se entiende que al recorrer un ámbito con cierta densidad urbana de núcleos

dispersos, requiere de una actuación que tenga como estrategia el regularizar estos recorridos a pie.

TRAMO 10: Tigaiga – Realejo Bajo – San Vicente. 5.141 m.

Se corresponde con el que discurre desde el barrio de Tigaiga, transcurre por el Conjunto Histórico del Realejo Bajo hasta el extremo norte del núcleo urbano municipal, pasando por el barrio de San Vicente.

Supone una alternativa a modo de prolongación del tramo que alcanza La Montañeta a través de las calles La Carrera y El Jardín, uniendo además el casco urbano con el núcleo de san Vicente.

Posee una pendiente irregular a lo largo del recorrido en la pendiente con tramos que oscilan entre el 5 y el 15%.

Se trata de un sistema de vías caracterizadas desde el punto de vista peatonal como inseguras, con zonas no transitadas, sin servicios, y aceras no continuas y de sección en muchos casos insuficiente. Sin embargo la sección de la calzada permite el actuar sobre ellas corrigiendo las irregularidades que presenta para la modalidad peatonal.

TRAMO 11: El Toscal – La Longuera. 3.156 m.

Se corresponde con el que une el barrio de Punta Brava con el norte del núcleo urbano de Los Realejos, atravesando los barrios de El Toscal, La Longuera y continuando por la vía de la Constitución. Al igual que otras vías territoriales, su recorrido presenta una naturaleza discontinua, contando con tramos de alta densidad urbana, que se reflejan en una alta densidad edificatoria y de actividad, junto con otros tramos que discurren por terrenos agrícolas y eriales. Hasta salir del municipio de los realejos trascurre por vía secundaria, pendientes que oscilan entre el 4% al 8%.

Se caracteriza por ser una vía insegura en gran parte de su recorrido, con zonas con alta dificultas de ser transitadas al no contar las aceras con la correspondiente continuidad, y sin servicios. Esto, unido al hecho de que es un recorrido que une la malla urbana central de Los Realejos con la zona costera, alcanzando al núcleo de El Puerto de La Cruz, hace que sea considerada como una vía sobre la que se plantee actuar con la estrategia de solventar los problemas que generan para su tránsito peatonal.

TRAMO 12: Antigua Carretera del Norte (TF320). 2.337 m

Se corresponde con el que discurre a lo largo de la antigua carretera general del Norte (actual TF-320), uniendo el barrio de La Vera (perteneciente a La Orotava y el Puerto de La Cruz) con el de Los Barros. Esta vía se corresponde con el trazado de la antigua carretera del Norte, la cual ha cobrado un papel secundario las la construcción de la autopista del norte en los años noventa. Sin embargo sigue jugando un papel importante desde el punto de vista de la movilidad territorial,

y es frecuente verla transitada por peatones, pese a que no cuenta con las características apropiadas para ello.

Discurre en la mayor parte de su recorrido por terrenos de naturaleza agrícola, posee una pendiente regular, contiene un tramo que fluye sobre el puente de la autopista en su conexión con la malla urbana central.

Al igual que en otros tramos territoriales, la estrategia radica en acondicionar la vía para el uso peatonal normalizado.

TRAMO 15: Realejo Alto – Cruz Santa. 2.423 m.

Se formula a modo de alternativa de itinerario peatonal del tramo 9, ya expuesto.

Este tramo se desarrolla a lo largo de la carretera TF-324. Partiendo del cruce con Camino Viejo de San Benito y la calle Reyes Católicos, transcurre por un lateral de la carretera, pasando por la parte baja de El Mocán, Cruz Santa y terminando en el límite con el término municipal de La Orotava.

Se trata de un tramo que discurre con poca pendiente, siendo mayoritariamente inferior al 6%, que cuenta, durante todo su recorrido territorial con un lateral con disposición de acera que, aunque puede resultar suficientemente ancha en gran parte de su recorrido, presenta algunos problemas de accesibilidad que deben resolverse, tales como la disposición de mobiliario y arbolado interrumpiendo el ancho necesario de paso. Este tramo, a su llegada a Cruz Santa, dispone de aceras irregulares en ancho y continuidad, contando en ocasiones con una sección inferior a un metro, lo que dificulta su uso para peatones, provocando además situaciones de riesgo al ser vía compartida con el tráfico vehicular.
El presente Plan Sectorial propone adaptar este tramo para su uso adecuado por peatones, con las mejoras que deban integrarse para acondicionar la infraestructura.

TRAMO 16: Realejo Alto – Carretera General Icod El Alto. 2.889 m.

Se corresponde con la carretera TF-342, desde el Realejo Alto en su cruce entre la travesía El Pino y la calle El Medio Arriba, hasta el camino Madre Juana.

En este caso, se trata de una carretera general que no tiene adaptados sus laterales para el paso seguro de peatones y que, sin embargo, es utilizado frecuentemente por vecinos de los barrios colindantes a Realejo Alto.

Discurre por terrenos naturales y agrícolas, y pasa sobre el barrando de la Calera. Posee una pendiente regular, incluso pronunciado en algunas partes, y permite al acceso a distintos caminos rurales, tales como el camino Lomito Vaso y el camino La Lora, entre otros.

La intervención que deberá abordarse para esta vía es la de adecuar un lateral de la misma para acondicionar el uso peatonal en condiciones de confort y especialmente de seguridad.

TRAMO 18: San Vicente – Mirador San Pedro. 508 m.

Mediante este tramo se posibilita completar el tramo 10 expuesto en este Plan Sectorial, uniendo peatonalmente el propio barrio de San Vicente con el mirador de San Pedro.

Se parte con este tramo desde la calle San Vicente y conectando la misma con la carretera TF-5 a través de la carretera de San Vicente. Esta primera parte del tramo, aunque dispone de un lateral que puede adaptarse debidamente al paso de peatones, la realidad actual es que no cuenta con acera en las debidas condiciones de seguridad y de accesibilidad, en parte por la falta de pavimentación, interrupción del ámbito de paso por ocupación con mobiliario, etc. Además, se trata de un margen de carretera que es irregular en ancho, contando en ocasiones con una sección inferior a un metro.

A continuación, se enlaza con la carretera TF-5, que ya dispone de un lateral acondicionado para el uso de peatones, aunque conviene estudiar la sección de este itinerario peatonal y sus condiciones físicas para adecuarla a las exigencias en materia de accesibilidad.

La parte final de este tramo se bifurca desde la TF-5 para llegar, a través del camino San Pedro, hasta el mirador con el mismo nombre. Se trata de un enclave muy visitado por la población y por visitantes, atraídos por las vistas panorámicas de este punto. Esta parte del tramo no dispone de aceras ni de ningún otro elemento que permita la movilidad peatonal, debiendo el peatón desplazarse a lo largo de la calle compartida con el vehículo motorizado, lo que implica un problema de seguridad para los viandantes.

Con todo, deberá estudiarse en detalle los puntos de intervención de este tramo, que a pesar de su corto recorrido pasa por distintas vías con diferentes tratamientos actuales para el peatón, para posteriormente acondicionar el tramo de manera adecuada al paso de peatones.

TRAMO 19: San Agustín – carretera TF-5. 671 m.

Se corresponde con la calle de García Estrada que, partiendo desde la plaza con el mismo nombre, en el casco de San Agustín, se une con la calle La Merina y a continuación con el camino El Patronato. Desde dicho camino se conecta con la carretera general TF-5, enlazando con el tramo peatonal 11 de este Plan Sectorial en la calle de la Constitución.

La primera parte de este tramo desciende en pendiente continua a

través del núcleo urbano de San Agustín, partiendo de la plaza de García Estrada. Dispone de aceras irregulares en ancho y continuidad, contando en ocasiones con una sección inferior a un metro, lo que dificulta su uso para peatones, provocando además situaciones de riesgo al ser vía compartida con el tráfico vehicular.

A continuación enlaza con el camino El Patronato, pasando antes por la estrecha calle La Merina que, por disposición de las edificaciones se genera un punto estrecho de paso qu no deja la posibilidad de establecer aceras con ancho suficiente, por lo que se deberá estudiar la posibilidad de plantear una plataforma mixta.

El último segmento de este tramo discurre por el camino el Patronato, tratándose de un camino agrícola estrecho que no cuenta con aceras, por lo que deberá estudiarse la forma de adecuar esta infraestructura para el paso seguro de viandantes.

NOMBRE DEL INDICADOR:

Longitud de tramos peatonales territoriales adecuados peatonalmente.

VALOR DEL INDICADOR:

Escenario base 2019: 7.550 m
Escenario Tendencial 2025: 12.709 m
Escenario del PMUS 2025: 25.106 m

MP4. Tramos peatonales rurales

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:
Si bien en los ámbitos rurales del municipio se da la situación en los que la baja densidad edificatoria combinado con la naturaleza del entorno no justifican la conveniencia de actuaciones de mejora de las infraestructuras más propias del entorno urbano, se identifican dos barrios en los que este aspecto si parece responder a una demanda.

Las medidas propuestas se centran en los dos asentamientos rurales de relevancia con los que cuenta el municipio: Icod el Alto y Palo Blanco. Tiene en común la característica de poseer una infraestructura peatonal en donde si bien predomina la existencia de acerado, este cuenta con multitud de deficiencias, entre las que son comunes la falta de continuidad, la sección insuficiente, la existencia de barreras arquitectónicas, y la falta de accesibilidad en los recorridos. En este sentido, la estrategia de actuación radica en solventar esta problemática dotando a los referidos tramos estratégicos que se recogen a continuación de un acerado continuo, de sección apta en la medida de lo posible, eliminando a su la vez las barreras arquitectónicas, y dotando de accesibilidad a su recorrido

TRAMO 13: Icod El Alto. 2.861 m.

Se corresponde con el tramo que recorre el asentamiento rural de Icod El Alto a lo largo del Camino Real, prolongándose hacia el este además por la Carretera General Icod El Alto (TF-342).

Supone una conexión de áreas habitadas a lo largo del núcleo urbano, con puntos atractores dispersos por este barrio.

El recorrido cuenta con una pendiente inferior a 6% con cierta continuidad, y su tránsito está compartido con vehículos en doble sentido.
Cuenta con una acera discontinua, que en algunos tramos se localiza a nivel de la calzada, que se caracteriza por contar con diversas barreras a la accesibilidad, que en ocasiones son generadas por la alineación discontinua de la edificación, así como tramos inseguros.

TRAMO 14: Palo Blanco – La Ferruja – Las Llanadas. 4.818 m.

Se corresponde con el tramo que discurre desde el barrio de Palo Blanco con el de La Ferruja, a lo largo de la Carretera La Ferruja (TF-326).

Cuenta con una pendiente con cierta regularidad, uniendo los principales puntos atractores del barrio, correspondiéndose con el centro de salud, el colegio, y el campo de fútbol.

Apenas dispone de tramos acerados, ni siquiera en su tramo más urbano localizado en su extremo oriental, lo que caracteriza a este tramo como inseguro desde el punto de vista peatonal.

Sin embargo la vía con una sección suficiente como para acondicionarla para la práctica peatonal combinada con el mantenimiento de los carriles vehiculares existentes.

NOMBRE DEL INDICADOR: Longitud de tramos peatonales rurales adecuados peatonalmente.

VALOR DEL INDICADOR:

Escenario base 2019: 1.650 m
Escenario tendencial 2025: 1.953 m
Escenario del PMUS 2025: 7.679 m

7.2. Plan sectorial de movilidad escolar

7.2.1. Introducción

El objetivo del Plan sectorial de Movilidad escolar es promover unas pautas de movilidad más sostenibles en el acceso a los centros educativos del municipio.

El Plan sectorial de Movilidad escolar está dirigido a centros de educación primaria y secundaria para introducir pautas de movilidad sostenible entre la comunidad educativa, creando para ello las condiciones para que los menores puedan moverse de forma autónoma y acudir a su centro educativo por sus propios medios (caminando, en bicicleta o en transporte público) por una ruta segura y cómoda.

En consecuencia, el propósito de la estrategia de movilidad sostenible debe ser en este caso incrementar el papel de los medios de transporte alternativos frente al vehículo privado en el acceso a colegios e institutos del municipio.

Los centros escolares son uno de los espacios más sensibles a los cambios ocurridos en el modelo de movilidad de las ciudades. En los últimos lustros el acceso autónomo a pie, en bici o en transporte colectivo de los escolares a los centros se ha ido trastocando, cada vez con mayor intensidad, en un acceso acompañado de adultos en automóviles privados, con las consiguientes pérdidas para la salud, la socialización y el medio ambiente. Para revertir ese proceso se han aplicado en varias ciudades españolas iniciativas que adquieren varias denominaciones como “Camino escolar”, “Camino seguro al cole”, “Paseando al cole”, “Pedibus”, entre otros semejantes a las que se desarrollan en otros países europeos para devolver seguridad y comodidad en el acceso de los niños y niñas a sus colegios y otros centros de su actividad cotidiana.
Se trata de procesos participativos

de toda la comunidad escolar y los agentes implicados (profesorado, padres y madres, alumnos y personal no docente) en el que también se busca el compromiso del entorno social (comerciantes y vecinos de los entornos escolares) y de la administración competente para transformar el viario y dar seguridad.

Hacer seguro y atractivo el camino de casa al colegio es una forma de ir recuperando espacios para la infancia y hacer habitables nuestras calles y plazas. Los proyectos de camino escolar sitúan las necesidades de movilidad en los niños y las niñas en el centro de la acción pública y el interés social, con el fin de crear unas condiciones adecuadas para sus desplazamientos cotidianos.

Las condiciones y objetivos que debe cumplir los Caminos Escolares son las siguientes:

- Deben ser principalmente SEGUROS. Meta: Crear una red de itinerarios seguros y cambiar hábitos de desplazamiento caminando, o en bicicleta o en transporte público.
- SOSTENIBLES. Meta: Reducir el número de vehículos a motor que trasladan a los niños al colegio, aminorando el exceso de emisiones contaminantes y el ruido, actuando en favor de la mejora del medio ambiente, la recuperación del espacio público y la seguridad vial infantil.
- SALUDABLES. Meta: 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.
- Con AUTONOMÍA. Meta: 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.

Finalmente, Los Realejos ha obtenido el reconocimiento de "*Ciudad Amiga de la Infancia 2018-2022*". El Reconocimiento "Ciudad Amiga de la Infancia" es una distinción que otorga UNICEF Comité Español, junto con sus aliados (Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social, la Federación Española de Municipios y Provincias y el IUNDIA), para poner en valor el compromiso y el esfuerzo que realizan los ayuntamientos, mancomunidades y otros Gobiernos Locales, junto con sus aliados, a fin de incorporar a la infancia y adolescencia en el centro de su agenda política. De esta forma, una ciudad o comunidad reconocida es aquella donde las voces, las necesidades, las prioridades y los derechos de los niños y niñas constituyen una parte integral de las políticas, los programas y las decisiones públicas.

7.2.2. Programas

PE1. PE1. Programa de fomento de la movilidad escolar activa, sostenible y segura

- ME1. Implantación del "Camino escolar seguro" en centros educativos del municipio.
- ME2. Intervenciones en el espacio urbano para la mejora de la movilidad escolar en el municipio.

7.2.3. Medidas

ME1. Implantación del "Camino escolar seguro" en centros educativos del municipio.

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Esta medida trata de poner en marcha proyectos pilotos de Camino escolar seguro en 6 Centros de educación primaria y secundaria del municipio y, a la vez, que puedan servir de experiencia para el resto de centros educativos del municipio.

El Camino escolar es una iniciativa que pretende promover y facilitar que los niños y las niñas vayan a la escuela a pie o en bici, garantizando o facilitando la movilidad autónoma, segura y sostenible de los escolares. La finalidad es provocar un cambio de hábitos de movilidad en los desplazamientos de niños y niñas y sus familias.

Los proyectos de camino escolar incluyen diversas actividades y fases de planificación, pero deben de construirse de forma compartida, a partir de la necesidad manifestada por los principales afectados (niños y niñas, padres y madres, y profesorado), por lo que debe estar integrado por distintos agentes y entidades de interés.

En esta iniciativa, el Ayuntamiento asumirá el papel de promotor, teniendo en cuenta que los proyectos alcanzan de forma directa a la ciudad en su conjunto y, por tanto, afectan a varias Áreas de gobierno local que tienen que implicarse de lleno y poner a disposición de recursos para transformar las propuestas en realidad.

Para ello, se debe:

1. Escuchar propuestas de colegios y de las comunidades educativas que quieren emprender caminos escolares, ya que son agentes claves en este proceso.
2. Estudiar mejoras urbanas para el camino escolar seguro, evaluando el entorno junto con los impulsores del cambio e identificando barreras y dificultades y poniendo los medios para mejorarlo.
3. Concienciar a la comunidad educativa, difundiendo,

concienciando y promoviendo el proyecto de camino escolar seguro entre los centros escolares del municipio y sus comunidades escolares.

4. Gestionar e implementar las medidas necesarias para hacer posible el cambio.

Las fases y actuaciones de las que consta son:

Fase 1. Actuaciones previas

- Definición del proyecto y objetivos
- Creación y formalización del Equipo de trabajo. Los proyectos de camino escolar son proyectos de ciudad y, por lo tanto, además del servicio de educación o medio ambiente deben estar otros que tengan implicación directa en la movilidad, la salud y en la planificación del espacio público del municipio, como obras, urbanismo o policía. La contratación de una asistencia técnica externa puede ser un importante apoyo para la dinamización de los centros educativos y la organización de actividades conjuntas.
- Declaración institucional. La situación ideal es que desde alcaldía se apoye públicamente el proyecto y se transmita a las áreas implicadas recursos diversos para su desarrollo.

Fase 2. Seleccionar e implicar a los colegios

La selección de los centros educativos es una tarea compleja e importante del proyecto. Entre los criterios de selección se citan:

- Dinamismo del colegio. Centros en los que la comunidad educativa demande o participe en este tipo de proyectos o similares.
- Niveles de desplazamientos en modos activos.
- Zonas en las que sean necesarias mejoras en el diseño de vías y espacio público.
- Optimización de recursos. Priorizar centros que estén próximos unos a otros para poder aprovechar las inversiones públicas en el barrio y para favorecer actividades colectivas entre centro
- Áreas en las que se produce congestión a la hora de entrada en el colegio, en la hora punta de la mañana.
- Acceso a buenas infraestructuras que animen al cambio modal hacia la movilidad sostenible.

Fase 3. Diagnóstico del estado del arte

- Análisis de la movilidad. Encuestas de movilidad a los menores, familia y agentes involucrados.

- Evaluación del espacio público en el entorno escolar desde la óptica de la seguridad infantil y confortabilidad para la movilidad peatonal y ciclista, e identificación de barreras y sus causas.

Fase 4. Elaboración de Planes de acción en cada centro escolar

Es necesario definir un Plan y propuesta de actuación para cada colegio, tanto con el objetivo de planificar las actividades como para informar sobre las mismas.

- Priorización y objetivos
- Propuestas de actuación tanto en el centro educativo como en el espacio público.
- Calendario y disposición de recursos
- Desarrollar un programa de movilidad activa entre centros educativos requiere que el Ayuntamiento destine recursos materiales y humanos a este fin.

Fase 5. Seguimiento y evaluación

Se llevará a cabo un continuo seguimiento y evaluación, proponiendo las oportunas medidas correctoras, en su caso.

Los principales resultados que se esperan con la implementación de la medida es la reducción del número de personas que viajan al colegio y al instituto en vehículo privado y, por contra, el aumento de aquellos que se desplazan andando y pedaleando.

Buenas prácticas y referencias

El Ayuntamiento podría decidir llevar a cabo la implantación del Camino escolar seguro en los centros educativos de acuerdo a la siguiente iniciativa, ya que se basa en una metodología contrastada y respaldada por organismos como la DGT, que además lidera en España su implantación:

El proyecto "STARS paso a paso O cómo promover la bicicleta y el caminar en colegios e institutos" es un proyecto orientado principalmente a generar un cambio en las pautas de movilidad de los estudiantes. Tiene como objetivo aumentar el número de alumnos que utilizan la bicicleta y el caminar, los llamados modos activos, para ir o volver del colegio.

La iniciativa europea STARS se desarrolló en nueve ciudades europeas en el periodo 2013-2016 con interesantes resultados en Madrid. A partir de entonces han sido numerosos los municipios que se han incorporado a STARS ESPAÑA, que lidera la D.G.T. en el conjunto del territorio nacional, hasta el punto de que se valora la posibilidad de solicitar a la Unión Europea que acceda a dar soporte a un STARS II.

STARS se centra en implementar dos iniciativas probadas, construyendo programas que se están llevando a cabo por parte de algunos socios STARS. No hay restricciones de tamaño para la ciudad. Cualquier municipio puede participar en STARS con tantos colegios como desee. Sin embargo, se aconseja, en orden a la optimización de los recursos, implantar el programa en al menos 6 colegios.

La Red Europea STARS está abierta a todas aquellas ciudades que quieran sumarse y acepten, a través de una carta de compromiso, unos requisitos básicos para garantizar el buen funcionamiento de la red. Actualmente la Red Europea STARS está siendo coordinada por las entidades inglesas London Council/ LEPT y Modeshift que han contribuido a establecer su forma de funcionamiento.

NOMBRE DEL INDICADOR:

Número de centros que cuentan con Camino Escolar.

VALOR DEL INDICADOR:

Escenario base 2019: 0
Escenario Tendencial 2025: 0
Escenario del PMUS 2025: 6

ME2. Intervenciones en el espacio urbano para la mejora de la movilidad escolar en el municipio.

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Las intervenciones sobre las infraestructuras en la ciudad, se hacen indispensables, si estamos hablando de recuperar una ciudad para el encuentro, para la socialización de adultos y de menores, donde prime un reparto más democrático del espacio público entre vehículos y peatones.

Esta medida se basa en la realización de obras de infraestructura y equipamiento que sean necesarias para adecuar y aumentar la seguridad vial del entorno y de las rutas definidas dentro de los Caminos escolares en la Medida ME1. Proyectos para la implantación del camino escolar seguro en centros educativos del municipio.

El objetivo es analizar la ciudad desde la figura del peatón y el ciclista e intervenir en torno a los colegios y caminos de acceso. La finalidad que se persigue es la mejora y funcionalidad del entorno de los colegios y de los itinerarios peatonales y ciclistas para que los niños se puedan desplazar caminando o en bicicleta de forma más segura e intuitiva en sus trayectos diarios.

Por tanto, las actuaciones planteadas están situadas en el entorno de los centros educativos susceptibles de incorporarse al proyecto „Camino escolar“ dentro del municipio de Los Realejos. Esto, a la postre comprendería la totalidad del municipio de Los Realejos, dado que cualquier centro educativo que se encuentre dentro del término municipal puede incorporarse al proyecto.

Las zonas en las que se deberán a llevar a cabo las actuaciones afectan en su totalidad a viarios ya consolidados.

Al tratarse de una iniciativa cuyo fin es incorporar a los menores de edad a la vida ciudadana, la ciudad debe experimentar cambios para acogerles y las actuaciones de las distintas áreas de gobierno deben estar coordinadas y caminar en la misma dirección.

Ámbito de intervención de los caminos escolares.

Como pauta general, los colegios públicos tienen unas condiciones apropiadas de partida al ser equipamientos de barrio, lo que supone una ventaja que puede ayudar y facilitar una iniciativa de este tipo. La distancia para acotar las intervenciones, se suele atender a un radio de unos tres kilómetros.

Intervenciones propuestas en el plan de movilidad escolar incluyen:

1. *Diseño de una zona de accesibilidad peatonal libre de vehículos*. Se trata o bien de peatonalizar el tramo de la calle inmediata a la puerta de entrada o de ensanchar la acera existente de forma muy importante, segregándola del tráfico rodado.
2. *Eliminación de barreras arquitectónicas.* Rebajes y zonas al mismo nivel de accesibilidad garantizada. Con esta medida se busca el objetivo de la accesibilidad total para sillas de ruedas, de niños, carros de carga, etc. que permiten llegar al centro escolar a nivel, sin descender al nivel de la calzada.
3. *Elevación de pasos de cebra cercanos al centro escolar, así como ejecución de nuevos pasos de peatones o cruces ciclistas.* Los cruces con paso de cebra, inmediatamente anteriores a la zona peatonal de la puerta del colegio, se elevan hasta la altura de la acera, haciendo con ésta un continuo. Por otro, se trata de ejecutar un nuevo cruce de calzada, ampliar la anchura del paso, modificar su ubicación, etc.
4. *Eliminación de obstáculos. Refuerzo de la visibilidad*. Garantizar la visibilidad. Eliminación de elementos de gran volumen. Eliminación de contenedores y elementos de gran tamaño inmediatamente antes de un paso de peatones en el sentido de la marcha.
5. *Eliminación de obstáculos. Alineación de elementos de mobiliario urbano*. La alineación de elementos sobre la acera a lo largo de una línea imaginaria mejora el tránsito por el itinerario peatonal.
6. *Señalética clara de referencia peatonal y cercanía de colegio*.Señalización específica de las rutas escolares. Está relacionada con las medidas 1, 2, 3 y 14, y todas ellas visibilizan la existencia de usuarios más débiles en la vía frente al tráfico.
7. *Optimización de las fases semafóricas, especialmente en franjas horarias prioritarias*.Equilibrando los segundos dedicados en verde a los peatones en los momentos de entrada y salida de los colegios se garantiza que los semáforos se respeten más, además de repartir más equitativamente los tiempos entre los diferentes usuarios de la vía (conductores y peatones). En caso necesario, la colocación de nuevos elementos de semaforización.
8. *Tamaño óptimo de las aceras*. En la actualidad ninguna acera de nueva construcción debería tener menos de 2 m-2,5 m y este tamaño debería ser todavía mayor conforme nos acercamos a un colegio, para disminuir las consecuencias del efecto cuello de botella.
9. *Correcta ubicación y diseño de las paradas de transporte público y/o escolar*. El hecho de que un colegio disponga en sus inmediaciones de una parada de autobús público cubierta, incentiva y facilita su uso por parte de toda la población y especialmente la población infantil.

10. *Colocación de aparca bicis en la puerta de los centros*. Esta actuación facilita el uso no sólo por profesorado y alumnado sino también por la población del barrio en general como servicio público.
11. *Incorporación a la red de carriles bici del municipio*. Requiere una cierta inversión aunque existen muchas opciones.
12. *Transporte público vertical*. Los ascensores, escaleras y rampas mecánicas facilitan enormemente salvar desniveles del terreno a barrios importantes y zonas altas de la ciudad, pero suponen un alto coste económico de implementación y mantenimiento.
13. *Protección de las aceras*. Protección de aceras frente a la indisciplina vial de invadir los itinerarios peatonales con los vehículos. La segregación no necesariamente debe hacerse mediante barandilla (sistema caro en términos económicos).
14. *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 garantiza el acceso.
15. *Diseño de Zonas 30– Zonas 20, en el perímetro de los colegios*. Delimitar una zona con una entrada y una salida principales, con direcciones únicas y de velocidad 30 o 20 km/h., teniendo como eje un centro escolar.

La definición y ubicación de las actuaciones serán definidas una vez puesto en marcha el proyecto de Camino escolar seguro y consensuadas con los centros educativos participantes y agentes implicados.

NOMBRE DEL INDICADOR:

Longitud (Km).

VALOR DEL INDICADOR:

Escenario base 2019: 0 km
Escenario Tendencial 2025: 0 km
Escenario del PMUS 2025: 12 km

TRANSIT
1-283 HNG

7.3. Plan sectorial de movilidad ciclista

7.3.1. Introducción

El presente PMUS de Los Realejos incorpora un conjunto de medidas que están dirigidas a fomentar y facilitar los desplazamientos en bicicleta en el Municipio, con el objetivo de disminuir el uso del transporte motorizado en favor del desplazamiento sostenible en bicicleta.

Tal como se ha expuesto en el análisis de la movilidad ciclista, Los Realejos no cuenta con infraestructuras adaptadas al uso ciclista, y ello está motivado, en gran medida, por la dificultad de desplazamiento en este tipo de vehículos a través del territorio del Municipio, donde predomina una orografía abrupta que no hace propicio su uso, así como una alta proporción de vías que no disponen de ancho suficiente como para implantar una red de itinerarios ciclistas en condiciones óptimas.

Aun así, se han identificado algunas vías susceptibles de implantación de infraestructuras ciclistas, que pueden incorporar actuaciones de implantación de carril bici o acera bici, conjuntamente con aparcabicis en la vía pública y otras medidas para completar una red de itinerarios que, aunque pequeña, permita fomentar este tipo de transporte.

Al igual que la movilidad peatonal, la movilidad ciclista tiene por finalidad el incentivar el uso de trasportes sostenibles mediante la creación de una red de itinerarios sostenibles. La bicicleta constituye un vehículo efectivo para el transporte cotidiano incluso en zonas con orografía difícil o climas más adversos, como puede ocurrir en el municipio de Los Realejos.

Entre los beneficios que aporta su empleo se pueden citar el mantenimiento de la salud personal, la mejor calidad

medioambiental, la recuperación del espacio público y una mayor fluidez de tráfico. Por otro lado, la afición a este medio de locomoción se ha visto incrementada notablemente en los últimos años, aunque, tal como se ha expuesto en el análisis, el Municipio no dispone de infraestructuras adaptadas al uso cómodo y seguro de la bicicleta.

Sin embargo, al igual que la movilidad peatonal, esta acción no consiste únicamente en implantar carriles en el Municipio, sino que ha de verse integrado como alternativa competitiva y segura. Es decir, no es efectivo el método de pintar una zona de la calzada indicando que es de uso ciclista si esta medida no va integrada en un conjunto de intervenciones que hagan de la acción una efectiva mejora en la movilidad urbana. En no pocos municipios nacionales se ha dispuesto la creación de un carril-bici para justificar que se ha hecho algo en favor de esta movilidad. Sin embargo, la experiencia muestra la ineficacia de la acción llevada a cabo, debido a su mal diseño, su falta de continuidad o su peligrosidad.

El Plan Sectorial de la Movilidad Ciclista incorpora tres programas principales, dentro de los cuales se integran diversas medidas. Se enuncian a continuación:

PC1. El programa de mejoras de infraestructuras.

Este programa tiene como objetivo asegurar las condiciones físicas en algunos de los núcleos poblacionales del Municipio y la conexión entre ellos, para que la movilidad en bicicleta pueda realizarse en condiciones de seguridad y confort.

Las medidas que incorpora este programa son:

MC1. Itinerarios ciclistas.
MC2. Aparcabicis en la vía pública.
MC3. Señalización de itinerarios ciclistas.

Estas medidas pretenden dar un papel relevante a la bicicleta en la movilidad urbana del Municipio, allí donde ello es posible. Se trata de medidas variadas, a pesar de que sean los itinerarios ciclistas los elementos inmediatamente asociados a las propuestas de promoción del ciclismo cotidiano. Los detalles de los proyectos técnicos determinan en gran medida el éxito de estas actuaciones.

La contribución de este programa a la creación de un entorno favorable al uso de la bicicleta depende de la generación de utilidad ciclista real y percibida que proporcionan las mejoras infraestructurales.

PC2. Promoción de la bicicleta como medio de transporte.

El objetivo fundamental de este programa es modificar la percepción negativa que pueda tener el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano y reforzar su valoración social y cultural.

Este programa incorpora la siguiente medida:

MC4. Educación y formación vial pro bici.

Se trata, no solo de realizar campañas publicitarias, sino de impulsar programas pedagógicos en los que se ponga de relieve las virtudes de la bicicleta e incorporarla a la normalidad ciudadana.

Si se llega a integrar este programa como parte de una política integral de la bicicleta, incorporada a una estrategia de movilidad sostenible, la contribución de la medida enunciada puede ser significativa a medio plazo.

Resulta necesario coordinar las acciones de promoción con los cambios en el entorno físico y en las regulaciones, de manera que la población pueda percibir un cambio general y facilitando que unas medidas ayuden a otras.

Los requisitos para el éxito de este programa exigen que la política de promoción de la bicicleta esté gestionada desde un organismo adecuado del gobierno local y cuente con un programa de actuación y un mecanismo de seguimiento de las actuaciones.

PC3. Cambios en la normativa.

Se trata de un programa que tiene como objetivo promover y facilitar normativamente el uso de la bicicleta en los entornos poblacionales que se seleccionan en el presente PMUS.

Este programa incorpora la siguiente medida:

MC5. Ordenanza municipal de circulación ciclista.

Tal como se ha señalado en el análisis, el 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, que constituye la normativa de mayor rango jerárquico, establece que corresponde a los municipios “la regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas”. El punto 4 del artículo 25 de esta ley otorga preferencia de paso al “conductor de una bicicleta” con respecto a otros vehículos cuando circule por “un carril-bici, paso para ciclistas o arcén debidamente autorizado”. Estas preferencias de paso son de aplicación general en todas las vías, pero el artículo se cierra con la frase “En circulación urbana se estará a lo dispuesto por la ordenanza municipal correspondiente”.

Por ello, podemos decir que las ordenanzas municipales permiten establecer legalmente los derechos y deberes de los ciclistas y los demás usuarios de la vía pública en coherencia con la legislación de seguridad vial estatal.

Se recomienda a su vez cambiar también otras regulaciones municipales que generen dificultad para la bicicleta. Por ejemplo, la normativa urbanística puede recoger la obligación de disponer de aparcabicis en el interior de las nuevas edificaciones.

La contribución de este programa puede ser significativa a medio plazo, siempre que forme parte de una política integral de la bicicleta incorporada a una estrategia de estímulo y disuasión.

7.3.2. Programas

PC1. Mejoras de infraestructuras.
PC2. Promoción de la bicicleta como medio de transporte.
PC3. Cambios en la normativa.

7.3.3. Medidas

MC1. Itinerarios ciclistas

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Tras el análisis de las vías susceptibles de integrar itinerarios ciclistas en el Municipio, se propone una red básica de vías ciclistas compuesta de itinerarios y tramos nuevos, que en total supone unos 8.169 metros, distribuidos de la siguiente forma:

Tramo 1: San Agustín-La Higuerita. 2.281 m.

Este tramo permite unir las poblaciones de San Agustín con La Higuerita, superando la autovía TF-5 mediante incorporación de carril bici sobre la misma en el nivel del enlace superior. Partiendo desde la zona recreativa de La Higuerita discurre por la carretera TF-320, pasa sobre la autovía, tal como se ha señalado, y discurre por la calle Los Barros a través del núcleo poblacional de La Carrera, hasta que entra en la población de San Agustín. Se completa con una prolongación en la calle Puerto Franco hasta la entrada del parque Los Charcos.

Tramo 2: San Agustín-La Montañera. 2.468 m.

Se trata de un tramo que partiendo de San Agustín enlaza con la población de La Carrera a través de la calle Ruiz Andión, para posteriormente prolongarse hasta La Montañeta pasando previamente por la población El Jardín.

Tramo 3: Realejo Alto-La Montañera. 2.288 m.

Partiendo del parque urbano del Realejo Alto, este tramo enlaza la población de San Benito a través de la calle con el mismo nombre, transcurre tangencialmente por la zona industrial de Los Realejos, pasa por La Zamora y La Grimona, y acaba en el centro comercial de La Montañeta.

Tramo 4: Realejo Bajo-Tigaiga. 1.132 m.

Este tramo parte del Realejo Bajo desde el centro cultural Casa La Parra, transcurre por el camino de Icod El Alto para atravesar la población de Tigaiga por las calles Barroso y Tigotán. El itinerario termina en la Ermita de La Concepción.

Con respecto a la tipología de los itinerarios ciclistas, siempre que sea posible, recomendamos ejecutarla preferiblemente a cota de calzada. En vías principales de doble sentido de circulación, se diseñarán dos carriles bici unidireccionales. En caso de vías de un único sentido de circulación se podrán diseñar carriles bici bidireccionales, situados preferentemente a la izquierda según el sentido de la circulación, para evitar interferencias con las líneas de transporte público. En calles secundarias y en aquellas en las que por razones de ancho no sea posible implantar un carril bici, recomendamos un uso compartido de la calzada en condiciones de seguridad mediante medidas de pacificación del tráfico motorizado.

Se propone los dos tipos de itinerarios siguientes:

1. Vías ciclistas.

Bajo esta tipología podemos diferenciar entre carril bici y acera bici.

Con respecto al carril bici, en base a las necesidades de resguardo para la circulación de ciclistas, el carril bici puede ser segregado (aislado de cualquier otro tipo de tráfico excepto en cruces) y no segregado. En base al tipo de circulación en el carril se distingue entre carril unidireccional y bidireccional.

Con respecto a la acera bici, hay que tener presente que puede suponer una interferencia con el tráfico peatonal si no se resuelve de manera correcta. Este tipo de soluciones resulta aceptable cuando el espacio destinado a la circulación ciclista esté debidamente segregado del resto del tráfico peatonal, lo cual será viable en aceras anchas y en las que el espacio disponible sea suficiente

CARRIL BICI.

ACERA BICI.

para garantizar un buen reparto de él, entre los tráficos peatonales y ciclistas. Podemos distinguir entre vía ciclista bidireccional en acera y vía ciclista unidireccional en acera.

2. Vías ciclistas compartidas.

Cuando las necesidades de espacio lo exigen, podemos irnos a soluciones tipológicas donde la bicicleta comparte espacio con otras formas de desplazamiento. En este sentido, podemos diferenciar entre vías ciclistas compartidas con peatón y vías ciclistas compartidas con vehículos a motor.
Con respecto a las vías compartidas peatón-bici, este tipo de infraestructuras comparte su plataforma con los peatones, aunque siempre con preferencia peatonal. Resulta aconsejable en calles peatonales, parques, vías verdes, etc., y en ella se permite la circulación ciclista excepto en aquellas zonas en las que esté expresamente prohibido o cuya saturación peatonal sea evidente.
Con respecto a las vías compartidas bicicleta-vehículo a motor, podemos proponer vías pacificadas con velocidades máximas permitidas bajas para garantizar la seguridad del ciclista, carriles bus-bici como carriles reservados que dan fluidez al tráfico, y circulación a contramano, esta última opción con carácter excepcional y en viales de un solo sentido de circulación.

NOMBRE DEL INDICADOR:

Longitud de la red ciclista.
VALOR DEL INDICADOR:

Escenario base 2019: 0 m
Escenario Tendencial 2025: 0 m
Escenario del PMUS 2025: 8.169 m

MC2. Aparcabicis en la vía pública

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Los aparcabicis, o aparcamiento de bicicletas, son los lugares donde se colocan las bicis cuando no están en uso, y también son el conjunto de elementos de señalización, protección y amarre que posibilita estacionar la bicicleta.

Debe de tenerse en cuenta que para predisponer a la población para el empleo de la bicicleta como modo de transporte usual es fundamental disponer de aparcamientos de bicicletas cómodos y seguros, tanto en el origen como en el destino de los desplazamientos. El riesgo de robo o deterioro de la bicicleta disuade a utilizar la bicicleta para los desplazamientos urbanos o conduce a utilizar bicis de peor calidad, peor mantenidas y que requieren mayor esfuerzo en el pedaleo, lo que refuerza la disuasión del ciclismo. Además, hay que

tener en cuenta que los robos de bicicleta o de parte de ella pueden convertirse en un motivo para abandonar esta opción de locomoción.

Uno de los aspectos más disuasorios en el uso de la bicicleta como medio de transporte lo constituye la problemática en el aparcamiento de las bicicletas. Numerosos usuarios no usan este medio al no disponer de un lugar adecuado donde aparcar la bicicleta de forma cómoda, segura y cercana al punto de destino. Si no se asegura la existencia de un aparcamiento seguro para la bicicleta frente a los robos y próximo al destino, el usuario tiende a rechazar esta alternativa de transporte.

Por ello, el establecer zonas de aparcamiento de bicicletas adecuadas es fundamental para que esta acción tenga éxito.

Por ello, y para como complemento indispensable de las infraestructuras ciclistas en el Municipio, se propone desde este PMUS la incorporación de diversos aparcabicis en la vía pública, concretamente 19 ubicados en los siguientes enclaves:

Tramo 1: 5 aparcabicis.

- En la carretera TF-320, a la altura de la zona recreativa La Higuerita, en la población La Higuerita.
- En la carretera TF-320, en la entrada al equipamiento comercial 5 Océanos, en urbanización El Castillo.
- En calle Los Barros, frente al edificio Doramas, en la población La Carrera.
- En calle Los Barros, a la altura de la plaza de la A.V. El Cañaveral, en la población La Carrera.
- En calle Puerto Franco, a la altura del Parque Los Charcos, en la población de San Agustín.

Tramo 2: 5 aparcabicis.

- En Plaza Mencey Bencomo, a la altura del Centro Comercial Mencey Bencomo, en la población de San Agustín.
- En calle Ruiz Andión, a la altura del Polideportivo Municipal Los Realejos, en la población de La Carrera.
- En calle El Jardín, a la altura de la A.V. El Jardín, en la población El Jardín.
- En calle Los Afligidos, a la altura del parque Juan Marrero González, en la población de La Montañeta.
- En calle Los Afligidos, a la altura del Mesón El Monasterio, en la población de La Montañeta.

Tramo 3: 6 aparcabicis.

- En carretera La Montañeta, a la altura del equipamiento comercial Tu Trébol, en la población La Montañeta.
- En carretera La Zamora, a la altura del restaurante Parrilla García, en la

población de La Grimona.

- En carretera La Zamora, a la altura de la vivienda número 98, en la población de La Zamora.
- En carretera La Zamora, a la altura de la estación de servicio Shell, en el Polígono Industrial Los Realejos.
- En calle San Benito, a la altura de la Ermita de San Benito, en la población de San Benito.
- En calle San Benito, a la altura del parque urbano del Realejo Alto, en la población de Realejo Alto.

Tramo 4: 3 aparcabicis.

- En calle Camino de Icod El Alto, a la altura de la casa cultural Casa La Parra, en la población de Realejo Bajo.
- En calle Barroso, a la altura del Polideportivo Barroso, en la población de Tigaiga.
- En calle Tigotán, a la altura de la Ermita de La Concepción, en la población de Tigaiga.

Con respecto a las características generales de los aparcabicis en la vía pública, su calidad viene derivada de dos aspectos: su ubicación y su diseño.
En lo relativo a su ubicación, los criterios que deben tenerse en cuenta son los siguientes:

- Seguridad. La ubicación de los aparcamientos es preferible allí donde exista un “control ciudadano” natural, que evite el deterioro intencionado o el robo de las bicicletas. Los aparcabicis a la vista del tránsito peatonal o del personal fijo de los edificios próximos suelen ofrecer mayor seguridad.
- Capacidad. Deben disponer de espacio suficiente para satisfacer la demanda prevista.
- Acceso. Los aparcamientos deben estar ubicados lo más próximo posible a los orígenes y destinos de desplazamiento.
- En lo relativo a su diseño, deberán tenerse en cuenta los siguientes criterios:
- Comodidad. Sus dimensiones deben facilitar las operaciones de amarre y desamarre de una forma cómoda y rápida y sin riesgo de deterioro de las bicicletas.
- Coste y mantenimiento. Hay que encontrar el equilibrio entre el coste de instalación, la durabilidad y las necesidades de mantenimiento.
- Seguridad. La posibilidad de encadenar el cuadro y al menos una rueda a la estructura del aparcamiento es una condición básica para la prevención de robos o actos de vandalismo, aunque es conveniente ofrecer también la posibilidad de encadenar la otra rueda.
- Protección climática. Evita el deterioro de la bicicleta y la incomodidad del sillín en caso de lluvia. Este criterio es sobre todo muy

APARCABICIS “U INVERTIDA” SENCILLO.

APARCABICIS “U INVERTIDA” EN ZARAGOZA.

APARCABICIS “U INVERTIDA” EN CÁDIZ.

importante para estacionamientos de larga duración.

- Polivalencia. Los sistemas de sujeción deben permitir el amarre de todo tipo de bicicletas en cuanto a tamaños y anchos de ruedas.
- Estética. El diseño debe ser adecuado al entorno urbano o arquitectónico en el que se insertan, minimizando el espacio ocupado y procurando no producir excesiva intrusión visual.

Por último, se recomienda el uso de aparcabicis del tipo “U invertida”, puesto que son los más sencillos, a la vez que cumplen con los criterios anteriormente enunciados. Estos modelos permiten sujetar la bici sin forzar las ruedas y atar éstas y el cuadro con uno o dos cadenas o candados. Aunque requieren algo más de espacio que otros, tienen la virtud de la sencillez, el coste, la polivalencia para todo tipo de ruedas y bicicletas y la robustez.

La ubicación de cualquier tipo de aparcabicis ha de establecerse bajo la premisa de no entorpecer el tránsito peatonal ni crear riesgos innecesarios con el tráfico motorizado, estar integrados con el entorno, deben estar señalizados y deben existir en las zonas de intercambio de trasporte como las paradas de guaguas.

Esta acción debe implementarse mediante campañas de información y acciones de formación, para que los residentes conozcan los itinerarios, las

alternativas y opciones, a la vez que indicaciones de los aparcamientos de bicicletas y su correcto modo de uso ya que a menudo el usuario desconoce cómo enganchar la bicicleta correctamente a los soportes de los aparcabicis convencionales.
Hay que tener en cuenta que los usuarios de la red de itinerarios ciclistas pueden ser personas con movilidad reducida que emplean medios eléctricos para su movilidad. Por tanto, los aparcamientos deben contemplar la posibilidad de aparcar este tipo de dispositivos de forma segura frente a robos ya que, como se ha mencionado, para que esta acción sea eficaz ha de contar con aparcamientos y sistemas antirrobo.

NOMBRE DEL INDICADOR:

Número de aparcabicis en la vía pública.

VALOR DEL INDICADOR:

Escenario base 2019: 0 ud
Escenario Tendencial 2025: 0 ud
Escenario del PMUS 2025: 19 ud

MC3. Señalización de itinerarios ciclistas

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Deberá ponerse en práctica, para completar las infraestructuras ciclistas en el Municipio, una medida de señalización de los itinerarios ciclistas y resto de infraestructura asociada, como por ejemplo los aparcabicis. Dada la coexistencia entre bicicletas y otros usuarios, debe implementarse una diferenciación visual del vial segregado para la movilidad ciclista de forma que esté claramente diferenciado mediante un color determinado.

Asimismo se debe indicar adecuadamente los viales en los que esté integrada la red de itinerarios para bicicletas de forma que, especialmente los conductores del trasporte motorizado, conozcan la posibilidad de presencia de ciclistas en el trayecto.

La información debe exponerse de forma comprensible teniendo en cuenta que no todas las personas tienen la misma facilidad para interpretar mapas o simbología técnica. En este sentido, en los planos y mapas que se utilicen en el Municipio, se han de diferenciar rutas ciclistas con destino a servicios (centros escolares, comercios, pabellón deportivo, centro de salud, etc.) de aquellas rutas ciclistas de carácter deportivo.

La señalización debe ser más contundente en zonas de confluencia con tráfico motorizado como es el caso de intersecciones. Cada punto conflictivo se ha de advertir con señalización horizontal y vertical con suficiente antelación para que ciclistas y conductores tomen precauciones y adopten una velocidad adecuada para tener suficiente capacidad de reacción.

MODELO DE SIMBOLOGÍA UTILIZADA EN ITINERARIOS CICLISTAS. FUENTE: CIRCULA SEGURO.

La señalización de la red ciclista propuesta y de su entorno debe cumplir las funciones siguientes:

- Acceder al itinerario ciclista del entorno más próximo y, especialmente, desde los puntos preferentes (paradas de autobús, centro histórico, centros educativos, etc.).
- Conducir confortablemente a lo largo del itinerario sin tener que pararse en cada intersección para mirar el plano.
- Circular con seguridad a lo largo de todo el itinerario con señalización específica de prioridades, especialmente si el tráfico es compartido con vehículos de motor.
- Encontrar los servicios accesibles desde el itinerario (restaurantes, aparcamientos, transporte público, etc.)
- Descubrir el paisaje y los lugares turísticos próximos al itinerario ciclista y recibir información complementaria sobre el lugar por el que se está pasando.

NOMBRE DEL INDICADOR:

Porcentaje de itinerarios ciclistas debidamente señalizados

VALOR DEL INDICADOR:

Escenario base 2019: 0%
Escenario Tendencial 2025: 0%
Escenario del PMUS 2025: 100%

MC4. Educación y formación vial pro bici

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Otra de las medidas oportunas y necesarias para la implantación del Plan Sectorial de la Movilidad Ciclista es la puesta en marcha de campañas de educación y formación vial pro bici.
Conviene diferenciar entre educación y formación vial, que se viene extendiendo en el ámbito de la seguridad vial en los últimos años. Mientras que la formación vial se refiere a las habilidades y conocimientos normativos necesarios para acceder a la conducción de determinados vehículos motorizados, la educación vial trata de la relación entre el ser humano, el espacio público viario y la circulación de peatones y vehículos.
El PMUS de Los Realejos debe desarrollar un programa específico de promoción de la bicicleta como medio de transporte que tenga un carácter reflexivo, de elaboración de contenidos y extensión de la educación vial pro bici.

La educación vial viene siendo objeto de una profunda transformación en algunos países y ciudades, pues se han constatado las limitaciones que presenta la que se imparte habitualmente en los centros escolares o en dependencias del área de circulación y policía de los ayuntamientos. En este sentido, de manera tradicional se aborda este tema desde una vinculación entre la educación vial y el conocimiento de las reglas de ordenación del tráfico, evitando las situaciones de riesgo que puedan darse por motivos de desajuste entre los peatones y los comportamientos exigidos para el tráfico motorizado.

Sin embargo, cuando una persona se enfrenta a la convivencia en las vías y calles de los núcleos de población no sólo debe conocer las reglas vigentes del tráfico, sino también comprender las consecuencias de sus actos y decisiones con respecto al medio ambiente, la salud y la autonomía de los distintos grupos sociales, el paisaje urbano y el propio modelo general de desplazamientos del Municipio.

Por esta razón, resulta necesaria una mayor apertura educativa dirigida a aspectos más generales, tales como:

- El conocimiento del entorno urbano, de la escala y las distancias de los entornos urbanos.
- La comprensión de la circulación como un fenómeno que en buena parte de las ocasiones ha de supeditarse a la preponderancia

de otras funciones urbanas como puede ser la habitabilidad.

- La asimilación del derecho de los grupos vulnerables (niños, ancianos) o de personas con discapacidad a utilizar el espacio público.
- Un reparto más ajustado de las responsabilidades de los accidentes y del peligro, evitando la culpabilización de quienes son las principales víctimas del tráfico.

Es así que a partir de la impartición de una educación vial con este tipo de fundamentos podemos aplicar también un nuevo enfoque específico en relación a la educación vial para el ciclismo.

Sin lugar a dudas, para comenzar desde la raíz, ha de ser toda la comunidad educativa la que participe en la implementación eficaz de esta medida, tomando especial protagonismo los principales usuarios, tanto escolares como docentes o personal de mantenimiento y gestión de los centros educativos, como los distintos colectivos municipales.

NOMBRE DEL INDICADOR:

Alcance de la medida de educación y formación vial pro bici entre la población residente.

VALOR DEL INDICADOR:

Escenario base 2019: 0%
Escenario Tendencial 2025: 0%
Escenario del PMUS 2025: 50%

MC5. Ordenanza municipal de circulación ciclista

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Tal como se ha mencionado con anterioridad, la circulación en bicicleta está regulada, en su mayor rango jerárquico, por el 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. Este marco legal regula aspectos como, por ejemplo, la circulación de las bicicletas en la calzada, la obligatoriedad de utilizar elementos reflectantes, las distancias de seguridad, circulación en grupo, prioridades respecto a los vehículos motorizados, etc.

Los municipios, en cambio, son los que tienen atribuidas las competencias en materia de ordenación del tráfico de personas y vehículos en las vías urbanas. De esta manera, cada municipio puede incorporar medidas y normas que promuevan el uso de este modo de transporte y faciliten el uso de las vías ciclistas, la tasa de alcohol permitida y la velocidad para la circulación de bicicletas en base a la categoría del vial ciclista, entre otras. En este sentido, se propone que el Ayuntamiento de Los Realejos establezca una ordenanza municipal de circulación específica para el uso de la bicicleta.

No solo se debe regular sino que se ha de establecer una campaña de información

de los derechos y obligaciones de los usuarios de bicicletas evitando la circulación irrespetuosa y a velocidades incompatibles con los viandantes en zona de coexistencia, imponiendo sanciones a aquellos usuarios que circulen de forma inadecuada, etc.

Junto con estas medidas se ha de regular el empleo de patines, monopatines, patinetes y otros medios de locomoción que se usan en la red de itinerarios ciclistas y cuya velocidad puede resultar conflictiva para el peatón.

Hay que tener muy presente que resulta delicado el tratamiento de las normas que regulan el uso del espacio peatonal. Las aceras deben seguir siendo el espacio de movilidad y estancia peatonal sin perturbaciones. Es necesario, por tanto, evitar que las nuevas ordenanzas generen derechos, reales o percibidos, de los ciclistas sobre los viandantes en aceras y otros espacios peatonales.

Con todo, se propone desde el presente PMUS la regulación del uso de la bicicleta a través de una ordenanza que tenga los siguientes criterios:

- Definiciones de los diferentes tipos de vehículos. Se deberán actualizar las definiciones para clarificar los usos de las vías ciclistas y de los espacios peatonales.
- Definiciones de los diferentes tipos de vías ciclistas. Definición de los tipos de vías ciclistas que ya hemos enunciado en el presente PMUS.
- Prioridad de paso de ciclistas en cruces. Se otorgará la prioridad de paso de ciclistas, tal y como señala la legislación estatal.
- Cruces de vías ciclistas con peatones. Se clarificarán las prioridades en los espacios compartidos y en aquellos puntos de interrelación entre peatones y ciclistas. De manera general, tendrán prioridad los peatones.
- Uso compartido con vehículos motorizados y áreas de limitación de velocidad. Se deberán desarrollar las distintas posibilidades de tratamiento y regulación del viario basadas en velocidades máximas de 30 ó 20 km/h, clarificando el sentido de las prioridades otorgadas a los peatones y fortaleciendo en segundo lugar a los ciclistas.
- Señalización vertical y horizontal. Desarrollo de la señalización con los criterios ya expuestos en el presente PMUS.
- Transporte de niños en bicicletas. Se deberá facilitar el transporte de niños en las bicicletas de adultos con asiento adicional. También se podrá regular el uso de remolques de bicicletas, atendiendo la excepción señalada para la circulación urbana en la legislación estatal.

NOMBRE DEL INDICADOR:

Alcance de la medida de educación y formación vial pro bici entre la población residente.

VALOR DEL INDICADOR:

Escenario base 2019: NO
Escenario Tendencial 2025: NO
Escenario del PMUS 2025: SI

7.4. Plan sectorial de potenciación del transporte público

7.4.1. Introducción

Para reducir la dependencia del vehículo privado, es necesario mejorar el transporte público conectando eficazmente todas las zonas, con un servicio de calidad y un coste asumible por todos.

A través de la redacción del PMUS, el Ayuntamiento de Los Realejos busca la consecución de unos objetivos de prestación de un servicio de calidad mediante un sistema de transporte que:

- Garantice el servicio a todas las personas de modo que se consolide como alternativa eficiente.
- Sea el resultado de la combinación de múltiples infraestructuras y servicios como corresponde al complejo conjunto de demandas que debe atender.
- Sea multimodal e integrado, para satisfacer la demanda de transporte.
- Prime las ventajas comparativas de unos medios respecto a otros (eficiencia).

El logro de estos objetivos se evaluará en términos de calidad percibida y esperada por el usuario del transporte público, medida en grado de satisfacción del cliente, utilizándose posteriormente esta información para mejorar los factores que incidan en una mayor satisfacción de los usuarios.

Para ello se presenta el siguiente plan de acción estructurado en las siguientes propuestas:

1. Mejora de la información en paradas del transporte público.
2. Mejora de la red de guaguas.
3. Mejora de la eficiencia del servicio de taxi.

7.4.2. Programas

PT1. Programa de reordenación de la red de guaguas, mejorando la frecuencia, las conexiones y la cobertura del servicio público.

- MT1. Mejora de la información en paradas del transporte público urbano.
- MT2. Mejora de la red de guaguas.

PT2. Programa de eficiencia del servicio de taxi.

- MT3. Mejora de la eficiencia del servicio de taxi

7.4.3. Medidas

MT1. Mejora de la información en paradas del transporte público urbano

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Tener acceso a la información en tiempo real sobre la llegada de guaguas o incidencias de servicio, es fundamental para disponer de un transporte público fiable y de calidad. Por ello, se propone que las paradas cuenten con paneles de información variable, de manera que los usuarios puedan tomar la decisión de optar entre los diversos modos de transporte que tenga a su disposición para realizar el desplazamiento.

La información debe ser dinámica, para que el usuario tenga una información lo más próxima a la realidad.

Actualmente existen diferentes sistemas de información en tiempo en real. En este sentido, la propuesta de mejorar la información en tiempo real se articula mediante tres fases:

FASE 1: Revisión del sistema actual

Se propone una revisión del sistema de información actual, con el fin de detectar deficiencias en ellos. En esta fase se propone, además, la realización de encuestas de satisfacción y uso por parte de los usuarios del transporte público, con el fin de evaluar la utilidad de los sistemas en la promoción del uso del transporte público.

FASE 2: Implantación de sistemas de información en otras paradas

Con las conclusiones obtenidas de la fase anterior, se propone la implantación del sistema de información en las paradas municipales de forma progresiva. En un primer lugar se propone comenzar con la implantación del sistema en las paradas de las líneas de guagua estratégicas, como puede ser la parada prioritaria situada en Realejo Alto. En segundo lugar, este sistema podría hacerse extensivo a otras paradas de guaguas del municipio.

FASE 3: Seguimiento del funcionamiento del sistema de información

Tras la revisión y ampliación del sistema de información, se debe realizar un seguimiento de su funcionamiento en todas aquellas paradas en las que haya sido instalado, con el fin de comprobar que aporten información en tiempo real y, en general, su correcto funcionamiento.

MT2. Mejora de la red de guaguas

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

El diagnóstico llevado a cabo en fases anteriores detectó la necesidad de realizar una reorganización de las líneas y servicios de guagua, adaptándolos a las demandas de mejora de frecuencia y destino, especialmente en el interior del municipio en donde la calidad del servicio no se considera óptimo y se opta por el taxi.

La red actual no ofrece una conexión eficaz entre barrios y zonas intermunicipales. En consecuencia, es necesario acometer la reordenación general de la red basándose en criterios de eficiencia y sostenibilidad, de forma que la red, en el horizonte del plan, pueda dar acceso al transporte público a un mayor número de personas.

Será necesario alcanzar un modelo de guagua más eficiente, que conecte adecuadamente todos los puntos intermunicipales y con otros municipios. Para ello, es necesario reordenar el esquema actual y variar itinerarios y paradas, entre otras cosas. En definitiva, llegar a una malla más eficaz mejorando las frecuencias y la velocidad comercial de las guaguas.

En la tarea de diseño de una red más eficaz deberán participar todos los agentes implicados: Ayuntamiento, Compañía Titsa, vecinos, comerciantes, trabajadores, empresarios, etc. La nueva red ha de ser metódica, planificada y controlada y para conseguir su eficiencia, la empresa concesionaria Titsa deberá implantar previamente un Plan de Calidad.

Este Plan de Calidad es una herramienta fundamental, que aportará indicadores, datos y fijará procedimientos que permitirán la trazabilidad y evaluaciones necesarias para conseguir el objetivo estratégico de incrementar el uso del transporte público colectivo en el municipio, y todo ello también enfocado hacia la obtención de certificados de calidad en el marco de las normas sectoriales de referencia para el transporte público. Además se requerirá realizar estudios específicos y campañas de comunicación e información, que permitan desde el consenso, modificar las líneas en la búsqueda de un modelo más eficiente.

Con independencia de la reordenación integral que precisa la red, es necesario iniciar modificaciones a corto plazo, para dotar de conexión eficaz a algunos barrios.

Los criterios fundamentales considerados para definir la nueva configuración de red de guaguas en el marco de la movilidad sostenible, con procedimientos de mejora continua, requisitos y objetivos implementados por el eje vertebrador que será el Plan de Calidad, sus acciones, estudios, evaluación de resultados, consenso, comunicación, orientación al usuario, seguimiento y condicionantes, serían los siguientes:

Conexión entre los centros generadores y atractores de viajes tanto en el interior del municipio como con el resto de la Comarca del Valle y otros municipios de la isla, para cubrir las necesidades reales de transporte detectadas, con más de una posibilidad de acceso a los centros atractores principales.

Conexión entre los diferentes núcleos de población y barrios con las paradas de guagua principales que conectan con los centros generadores y atractores.

Evitar los solapes entre las líneas, optimizando las circulaciones, simplificando la red y proporcionando una mejor comprensión por parte del usuario. Circulación de la línea por el mismo viario en la ida y la vuelta, siempre que sea posible y preferentemente con paradas enfrentadas.

Perfilar estos criterios generales, modificar la red actual para mejorar la accesibilidad e iniciar los estudios para la reordenación global, debe pasar por la constitución de un grupo de trabajo transversal en el que se integren todos los agentes implicados.

Indicadores de evolución

El PMUS contiene las siguientes actuaciones asociadas a la reordenación de la red de guaguas, mejorando la frecuencia, las conexiones y la cobertura del servicio público.

En lo que respecta a la cobertura del servicio de guaguas, actualmente es uno de los motivos por los que la población no hace uso de ese servicio ya que las conexiones interiores entre los núcleos de Los Realejos son deficientes. Esta cobertura se estima en un 10% (estimado a partir de la longitud total recorrida por las guaguas en el municipio de Los Realejos con respecto a la longitud total de sus carreteras). La cobertura de este servicio en 2025 debe ser del 100% para conseguir un transporte público óptimo.
En Los Realejos no existen carriles bus. Al tratarse en la gran mayoría de vías de un carril con doble sentido es complicado incorporar este tipo de carriles de uso exclusivo para guaguas y taxi. No se considera oportuno definir una infraestructura de uso exclusivo para guaguas.
La frecuencia media actual de las guaguas es de unos 67 min, siendo 45 min en las líneas de mayor frecuencia y hasta 121 min en la de menor frecuencia. Se propone llegar a 2025 con una frecuencia de 30 min en las líneas principales.

- Cobertura servicio de guaguas
- Infraestructuras exclusivas o con sistema de prioridad
- Frecuencia del servicio

Indicadores	Descripción del indicador	Base 2019	Tendencial 2025	PMUS 2025 vehículos
Cobertura servicio de guaguas	% de flota eléctricos/ híbridos sobre el total	10	10	100
Infraestructuras exclusivas o con sistema de prioridad	% de flota eléctricos/ híbridos sobre el total	0	0	0
Frecuencia del servicio	% de flota eléctricos/ híbridos sobre el total	67	67	30

MT3. Mejora de la eficiencia del servicio de taxi

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Un servicio de taxi eficiente contribuye a mejorar de la calidad ambiental del entorno urbano, pues promueve una menor dependencia del vehículo privado. En Los Realejos el servicio del taxi se caracteriza por ser de buena calidad y estar muy bien valorado. En cualquier caso, los avances tecnológicos constituyen una oportunidad para implantar progresivamente prácticas sostenibles que beneficien al conjunto de la población y también al profesional del taxi.

Las nuevas tecnologías de la información y las comunicaciones, han permitido el desarrollo de aplicaciones para la gestión del servicio de taxi con prestaciones cada vez más avanzadas:

- Solicitar un vehículo por parte del usuario desde cualquier emplazamiento.
- Especificar tipología del vehículo según requerimientos.
- Emplear las nuevas tecnologías en el servicio del “taxi compartido”.
- Evaluar el servicio recibido por parte del usuario.
- Evaluar al cliente por parte del taxista.
- Modos de pago alternativos.

Todas ellas permiten una prestación de un servicio de mayor calidad, más eficiente y de menor impacto sobre el medio, por lo que deben ser fomentadas desde el Ayuntamiento.

7.5. Plan sectorial de control, ordenación del tráfico y estructura de la red viaria

7.5.1. Introducción

El sistema viario está formado por un eje principal definido por la TF-5, en parte autovía y en parte carretera, a su paso por el término municipal, desde el que se realizan las conexiones a un sistema secundario formado por las vías de carácter insular y comarcal, abriéndose en un sistema ramificado hacia el sistema terciario de carácter urbano y agrícola, tal y como se puede apreciar en la imagen siguiente y en los planos de información de este documento.

Este sistema de primer (TF-5) y segundo nivel (carreteras insulares) se complejiza con un sistema de tercer nivel, el viario urbano de los núcleos consolidados y de los asentamientos rurales y con un cuarto nivel con las vías y caminos agrícolas, que en muchos casos ayudan a completar el sistema de accesibilidad del municipio, generando recorridos alternativos.

Los Realejos tienen dos conexiones con la TF-5:

- La principal en la zona del Castillo que conecta con el centro del casco y con la zona costera del Toscal, La Longuera y La Gorvorana.

- La segunda conexión es en el enlace La Higuerita que está infrautilizado por un mal trazado ya que aprovecha parte de una vía de escasa dimensión y que conecta con la zona baja de La Zamora. En este PGO se propone una mejora sustancial con una nueva vía mejor trazad y con mejor conexión con el sistema viario insular y local. Además existen algunas conexiones de salida como la de San Vicente y la del Patronato, en las que ésta última tiene importantes deficiencias de enlace.

A este sistema principal se le une un sistema viario local con dos niveles de jerarquía interior, por una parte el sistema local estructurante y por otra parte el sistema viario interior, el que forma la trama urbana de cada uno de los núcleos.

Este complejo sistema es el que da soporte a la accesibilidad a los distintos puntos del municipio y presenta carencias de acceso y de recorridos alternativos que se pretenden resolver.

7.5.2. Programas

PR1. Programa de ampliación de la estructura viaria

En el presente PMUS recogemos la propuesta que se recoge en el documento de aprobación inicial del PGO de Los Realejos, que consiste en la ampliación de la estructura de la red viaria en los tres siguientes ámbitos:

- Enlace de La Higuerita, conectando un nuevo trazado con el polígono industrial.
- Enlace de El Castillo, planteando un nuevo ramal de conexión con la Calle Los Cuartos, y un puente que salva la curva existente en el ámbito de Los Barros.
- Nuevo trazado que conecta San Vicente con el Realejo Bajo.
- El resto del sistema se mantiene sobre el viario insular y el sistema urbano local, con las aportaciones de las unidades de actuación y de los suelos urbanizables propuesto por el PGO. El viario interior propuesto en la ordenación pormenorizada del suelo urbano y de los asentamientos rurales pretende completar la trama viaria y generar recorridos alternativos y en anillo, de tal forma que se pueda organizar el tráfico con calles de un solo sentido de circulación.

7.5.3. Medidas

MR1. Reconfiguración enlace El Castillo

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Los principales puntos débiles son las conexiones con la TF-5, en estos momentos existe un conflicto con el enlace del Castillo, tanto con la zona costera como con la parte del municipio, donde el actual sistema no es capaz de absorber la gran demanda de tráfico que tiene. Todos los días se producen retenciones en la rotonda sur del Castillo, en Los Barros por el giro a la izquierda que utiliza mayoritariamente el tráfico hacia la parte alta del municipio utilizando también el camino de Los Cuartos.

En este sentido se plantean dos actuaciones, recogidas en los dos tramos que se exponen a continuación, con vistas a corregir estas deficiencias.

TRAMO 1: Enlace El Castillo - Calle Los Cuartos. 110 m.

En el lado sur del enlace del Castillo se ha creado una nueva conexión con la calle Los Barros para tener un acceso directo desde la autopista hasta la carretera de El Jardín y a través de la calle Los Cuartos hasta la carretera de La Zamora (TF-333) y prolongando dicho eje transversal hasta la carretera de la Cruz Santa a través del polígono de La Gañanía.

TRAMO 2: Puente en Los Barros. 118 m.

También se ha propuesto un nuevo puente en la zona de Los Barros para eliminar la curva existente y crea un acceso directo hasta la rotonda del cruce entre San Vicente y San Agustín.

NOMBRE DEL INDICADOR:

Longitud de incremento de la red viaria en la reconfiguración del enlace El Castillo.

VALOR DEL INDICADOR:

Escenario base 2019: 0 m
Escenario Tendencial 2025: 228 m
Escenario del PMUS 2025: 228 m

MAPA 12. TRAMO 1: ENLACE EL CASTILLO - CALLE LOS CUARTOS. 110 M.

MAPA 13. TRAMO 2: PUENTE EN LOS BARROS. 118 M.

MR2. Reconfiguración enlace la higuerita

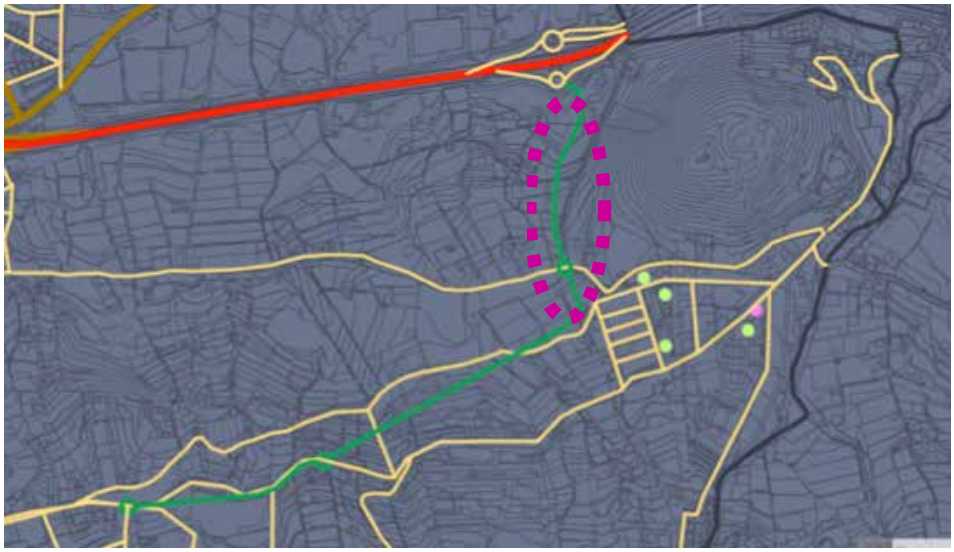
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

El enlace de La Higuerita está infrautilizado porque no tiene conexión suficiente ni con la parte baja ni con la parte alta, donde una pequeña vía conecta con la carretera de La Zamora.
En la propuesta del plan general se ha previsto potenciar el enlace de La Higuerita como alternativa de acceso a la zona de La Zamora, La Montañeta y la Cruz Santa. Este nuevo enlace a su vez permite una salida directa a la autopista desde el polígono industrial de La Gañanía y sus ampliaciones.

TRAMO 1: Enlace El Castillo – Calle El Jardín. 400 m.

Se trata de un trazado de nueva creación que discurre en paralelo a la Calle La Higuerita, uniendo el enlace de la autopista con el eje territorial que forma la Calle El Jardín. Este nuevo trazado liberará de tráfico el que actualmente discurre a lo largo de la Calle de La Higuerita.

MAPA 14. TRAMO 1: ENLACE EL CASTILLO – CALLE EL JARDÍN. 400 M.



TRAMO 2: Calle El Jardín – Carretera La Zamora. 677 m.

Este tramo discurre entre la Calle de El Jardín hasta la Carretera de la Zamora, atravesando la Calle de Los Afligidos, discurriendo por terrenos agrícolas. Tanto en el encuentro con la Calle El Jardín como con la referida carretera comarcal se plantea la articulación de rotondas que faciliten la conexión.

TRAMO 3: Carretera La Zamora – Polígono Industrial. 697 m.

Este tramo discurre en paralelo a la Carretera de La Zamora. Se plantea así un nuevo trazado por las dificultades de intervenir en la sección de la carretera, al estar en este tramo constituida por una alta densidad edificatoria.

El desdoblamiento en La Zamora, permitirá además reducir el tráfico actual al paso de este barrio de naturaleza urbana, permitiendo mejorar la calidad del espacio público. El efecto positivo más importante será la desaparición del tráfico pesado del polígono industrial.

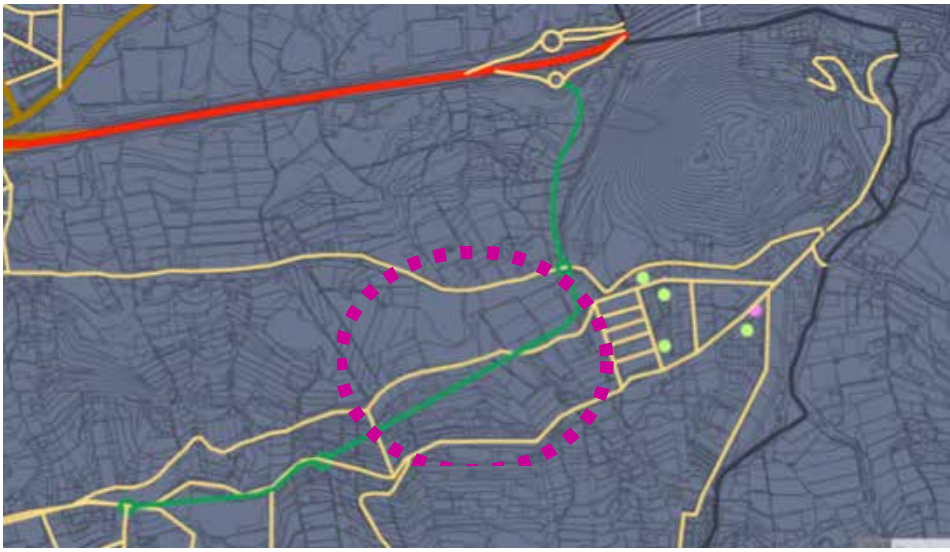
NOMBRE DEL INDICADOR:

Longitud de incremento de la red viaria en la reconfiguración del enlace La Higuerita.

VALOR DEL INDICADOR:

Escenario base 2019: 0 m
Escenario Tendencial 2025: 1.774 m
Escenario del PMUS 2025: 1.774 m

MAPA 15. TRAMO 2: CALLE EL JARDÍN – CARRETERA LA ZAMORA. 677 M.



MAPA 16. TRAMO 3: CARRETERA LA ZAMORA – POLÍGONO INDUSTRIAL. 697 M.

MR3. Enlace San Vicente-Realejo Bajo

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

El Conjunto Histórico del Realejo Bajo se encuentra en una situación de difícil comunicación con respeto a la estructura del viario territorial. En este sentido, los enlaces de este caso con la zona de expansión urbana de Los Realejos o con la TF5, son los mismo de hace siglos, dificultando las entradas y salidas en este núcleo.

La propuesta que recoge la revisión del plan general, en su documento de aprobación inicial recoge una nueva conexión con el núcleo de San Vicente, el cual tiene salida con la carretera comarcal TF5.

Este enlace discurre a lo largo del Camino Lugar El Barranquillo, reconfigurando para ello la sección existente, a la vez que plantea un trazado de nueva creación a partir del encuentro con la Calle Finca El Paseo, hasta la Calle Barroso.

TRAMO 1: San Vicente – Realejo Bajo. 1593 m

Este enlace discurre a lo largo del Camino Lugar El Barranquillo, reconfigurando para ello la sección existente, a la vez que plantea un trazado de nueva creación a partir del encuentro con la Calle Finca El Paseo, hasta la Calle Barroso.

NOMBRE DEL INDICADOR:

Longitud de incremento de la red viaria en el enlace de San Vicente-Realejo Bajo.

VALOR DEL INDICADOR:

Escenario base 2019: 0 m
Escenario Tendencial 2025: 1.593 m
Escenario del PMUS 2025: 1.593 m

MAPA 17. TRAMO 1: SAN VICENTE – REALEJO BAJO. 1593 M.

MR4. Puente Calle Siete Fuentes - Calle del Cantillo Abajo

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

La zona del Realejo Bajo, separado físicamente por el Barranco de la Calera, tiene problemas de accesibilidad desde el área urbana central del Municipio. El único acceso con el que actualmente se cuenta es desde San Agustín por la calle La Alhóndiga que no tiene el ancho suficiente.

Es por ello que se recoge la propuesta reflejada en el documento de PGO en tramitación que propone la realización de un puente desde el enlace con la calle Siete Fuentes hasta la calle del Cantillo Abajo, pasando por encima del barranco.

Esta solución permitirá peatonalizar el tramo de la calle Alhóndiga o reducirla a un solo carril con grandes aceras, a la vez que se mejora la comunicación rodada con la nueva infraestructura.

TRAMO 1: Calle Siete Fuentes - Calle del Cantillo Abajo. 182 m.

Puente desde el enlace con la calle Siete Fuentes, en su punto de encuentro con la Calle la Alhóndiga, hasta la calle del Cantillo Abajo, pasando por encima del barranco y conectando en su prolongación con la vía de reciente urbanización denominada Finca El Paseo.

NOMBRE DEL INDICADOR:

Longitud de incremento de la red viaria en el Puente Calle Siete Fuentes - Calle del Cantillo Abajo.

VALOR DEL INDICADOR:

Escenario base 2019: 0 m
Escenario Tendencial 2025: 182 m
Escenario del PMUS 2025: 182 m

7.6. Plan sectorial de infraestructuras y gestión del estacionamiento

7.6.1. Introducción

El tráfico y el aparcamiento tienen una gran influencia en la calidad de vida y ambiental del Municipio. La regulación de ambos en las vías urbanas, competencia del Ayuntamiento, pretende conseguir un uso equitativo de los espacios de aparcamiento, al mismo tiempo que fomentar la utilización del transporte público, promover el uso peatonal de las calles y favorecer la fluidez del tráfico rodado y la dinámica de la actividad comercial.

Las medidas a implantar en los ámbitos de la gestión integral del estacionamiento, los aparcamientos disuasorios para liberar plazas de aparcamiento en el centro urbano, el establecimiento de zonas de aparcamiento regulado o la regulación de la carga y descarga, deben adecuarse a las necesidades actuales y futuras de la movilidad, con el fin de con seguir la satisfacción del interés público mediante una distribución racional y equitativa de los estacionamientos entre todos/as los/as usuarios/as y para proporcionar a la ciudadanía un mayor bienestar y una mejor calidad de vida.

La implantación de un sistema de estacionamiento regulado, con limitación horaria para la permanencia en un mismo espacio de aparcamiento es, entre otros, un instrumento adecuado para lograr los objetivos municipales, objetivos éstos que redundan en el apoyo a la pequeña y mediana empresa. Máxime con la escasez del suelo disponible con destino a aparcamiento y el aumento del parque automovilístico en este municipio en los últimos años, lo que hace necesario regular el servicio público municipal de estacionamiento de vehículos en la vía pública a través de la Ordenanza reguladora del estacionamiento en superficie, con limitación horaria.

La implantación de las medidas de la infraestructuras y gestión del estacionamiento tienen como objetivo:

- Regulación y control del acceso y del estacionamiento en el centro urbano como herramienta de gestión imprescindible de la movilidad.
- Potenciación de estacionamiento de disuasión.
- Disminuir la presencia de estacionamiento de vehículos privados en la vía pública y recuperar espacios para otros usos de interés general (sendas peatonales, caminos escolares, entre otras).
- Extender la regulación de los aparcamientos en áreas con mayor demanda comercial, administrativa o residencial.
- Implantar de forma progresiva sistemas de control tarifario y de residentes para reconducir.
- Potenciar el aparcamiento disuasorio y su coordinación con el transporte público.
- Reducir el aparcamiento ilegal y consentido.

7.6.2. Programas

PI1. Programa de mejora de las infraestructuras y gestión del estacionamiento.

7.6.3. Medidas

MI1. Aparcamientos disuasorios para liberar plazas de aparcamiento en el centro urbano

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Los aparcamientos disuasorios son los estacionamientos para vehículos situados en la periferia del municipio, cuyo fin es alentar a los/as conductores/as a aparcar su vehículo privado y acceder al centro del casco, mediante el transporte público.

Aparcamiento disuasorio en el corredor TF-5 Los Realejos-Tacoronte

Se ha redactado un el estudio de viabilidad y proyecto técnico para la implantación de un aparcamiento disuasorio con parada de guaguas en el corredor TF-5 Los Realejos-Tacoronte.

NOMBRE DEL INDICADOR:

Número de plazas de aparcamiento disuasorio nuevas.

VALOR DEL INDICADOR:

Escenario base 2019: 0
Escenario Tendencial 2025: 0
Escenario del PMUS 2025: 1

MI2. Establecimiento de zonas de aparcamiento regulado

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

El estacionamiento de zonas de aparcamiento regulado tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas de la vía pública en Los Realejos, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos.

Aparcamientos en la Calle Cañaveras.

Aparcamientos previstos en la zona del Toscal - Longuera, en la calle Cañaveras, en el tramo pendiente de urbanizar.

Aparcamientos en Los Barros.

Aparcamientos previstos en la zona La Higuerita - El Jardín, en el calle de entrada de Los Barros. Se trata de una intervención, convirtiéndo la calle en una avenida arbolada con grandes aceras y aparcamientos laterales o transversales según el espacio disponible.

NOMBRE DEL INDICADOR:

Número de plazas de aparcamiento regulado nuevas.

VALOR DEL INDICADOR:

Escenario base 2019: 0
Escenario Tendencial 2025: 0
Escenario del PMUS 2025: 2

7.7. Plan sectorial de mejoras de la distribución urbana de mercancías

7.7.1. Introducción

La distribución urbana de mercancías es una parte imprescindible de la actividad económica de la ciudad y es a la vez un elemento que condiciona la fluidez del tráfico, tanto motorizado como no motorizado. Esta por tanto influye en el funcionamiento general del municipio.
El objetivo de este plan sectorial de mejora de la distribución urbana de mercancías es optimizar el sistema de gestión y control de zonas de carga y descarga a fin de mejorar la operativa del transporte, del tráfico rodado, el tránsito peatonal y la calidad del espacio público. Para esto se proponen las siguientes medidas.

7.7.2. Programas

PM1. Programa de mejoras de la distribución urbana de mercancías.

7.7.3. Medidas

MM1. Reorganizar la distribución urbana de mercancías

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

El objetivo de esta medida es revisar las necesidades de la carga y descarga en el municipio y reorganizar el sistema de distribución.

La distribución urbana de mercancías es un proceso de especial importancia en toda población, por ello se hace necesaria una correcta gestión del mismo.

Por otro lado, las plazas de carga y descarga representan el 5% del total de plazas del municipio.

TABLA 42. PLAZAS DE CARGA Y DESCARGA, Y PLAZAS GRATUITAS DE ESTACIONAMIENTO.

Plazas de carga y descarga	Plazas gratuitas de estacionamiento	% plazas de carga y descarga sobre el total de plazas
57	1500	4%

En cualquier caso, se debe racionalizar la cobertura de plazas según la demanda existente.

Se ha de realizar un estudio para censar los comercios o instalaciones que requieren de una zona habilitada para que pueda aparcar debidamente el transporte que distribuye la mercancía. No todos los comercios requieren de un transporte de iguales dimensiones. Habrá que identificar cuales los realizan mediante una furgoneta, cuales necesitan de unos camiones articulados y cuales un autobús (centros educativos o pabellón deportivo fundamentalmente).

Una vez establecidas las necesidades del municipio será necesario establecer las zonas de carga y descarga, que preferentemente se dispondrán fuera de la red de movilidad sostenible, especialmente los de mayor dimensión. Es básico que la ubicación de las zonas de carga y descarga esté a una distancia razonable de su destino.

Se ha de disponer el viario de forma que la circulación de vehículos pesados y los de menor agilidad circulen por las calles más amplias y se les facilite una rápida salida y entrada del municipio, evitando calles estrechas, de giros incómodos o la obstaculización de viales.

Por todo esto se propone:

- Revisar la ordenanza municipal relativa a zonas de carga y descarga.
- Revisar la dotación de zonas de carga y descarga actualmente disponibles.
- Reorganizar las zonas de carga y descarga de modo que faciliten la circulación de los propios vehículos de mercancías y del resto de vehículos y usuarios (peatones, ciclistas, motoristas…).

MM2. Gestionar y controlar la carga y descarga de mercancías

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

El objetivo de esta medida es regular la carga y descarga mediante una correcta gestión para que no interfiera esta actividad con el resto de la circulación, cualquiera que sea su modalidad, ni con el bienestar de los residentes.

Una correcta gestión de este servicio y su interacción con el resto de usuarios del espacio público permite reducir los tiempos de distribución, las incomodidades al resto de usuarios, y las molestias al vecindario.

Este proceso debe fomentarse a través de la cooperación entre los usuarios de este servicio como son los distribuidores de mercancías, comerciantes, centros de mercancías y representantes del municipio.

En esta medida se busca optimizar las dotaciones y horarios.

Puede suceder que varios distribuidores quieran utilizar una misma área de carga y descarga. Para evitar que coincidan en el tiempo de uso de la zona habilitada, se ha de considerar la opción de crear un sistema informativo que indique las horas libres disponibles y realizar la reserva.

En el caso de que la distribución de mercancías se realice en zonas de la red de itinerarios peatonales, es necesario que se adopten las medidas necesarias para evitar incidentes con personas para lo cual se adoptarán todas las medidas necesarias de señalización y protección del área que eviten golpes a los usuarios. De igual forma es recomendable analizar los horarios de la recogida de los contenedores de basura, papel y vidrio, de manera que esta actividad no incida negativamente en la circulación ni en el bienestar vecinal.

A fin de impulsar optimizar la regulación del sistema de carga y descarga se propone:

- Mejorar la gestión de las plazas asignadas a la carga y descarga de mercancías.

PLAZA ASIGNADA A CARGA Y DESCARGA.

CARTEL DE ZONA DE CARGA Y DESCARGA.

CARTEL DE PARKING DE CARGA Y DESCARGA.

- Se deben controlar los tiempos de carga y descarga de los vehículos comerciales, al objeto de que se ajusten a lo dispuesto por la Ordenanza Municipal de Circulación. Por ello se propone mejorar el sistema de control de tiempo máximo, de forma que se facilite la vigilancia de las operaciones de carga y descarga por parte del Ayuntamiento. Esto podría consistir en la exhibición de la fecha y hora de inicio de la operación, mediante un ticket o sistema similar (como el de tiempo máximo permitido de estacionamiento en zonas comerciales).

Actualmente existe un cartel indicativo de estacionamiento regulado por tiempo limitado para zonas comerciales como el de la siguiente imagen.

CARTEL DE ZONA COMERCIAL.

CARTEL DE ZONA COMERCIAL.

TICKET DE ESTACIONAMIENTO GRATUITO TEMPORAL DE UNA HORA EN ZONAS COMERCIALES ABIERTAS.

Fuente: Facebook del Ayuntamiento de Los Realejos.

- En caso de tener que efectuar operaciones en calles peatonales, obligar a proteger la zona con un perímetro suficiente para evitar riesgos a los viandantes.

MM3. Control del estacionamiento en las zonas de carga y descarga

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Una correcta gestión de este servicio y su interacción con el resto de usuarios del espacio público permite reducir los tiempos de distribución, las incomodidades al resto de usuarios, y las molestias al vecindario.

La carga y descarga a menudo se realiza en lugares no habilitados para ello. En muchas ocasiones no es por decisión del profesional sino porque la zona habilitada a tal efecto está ocupada por un vehículo indebidamente estacionado o porque no existe dicha habilitación, lo cual se convierte en aparcamientos sobre acera o pasos de peatones, y por tanto la ocupación de la red de itinerarios de movilidad sostenible. En otras ocasiones se aparca en los cruces, lo cual implica una reducción de la visibilidad; o en doble fila con la consiguiente reducción de calzada para la circulación del resto de vehículos.

Estas malas prácticas han de quedar eliminadas de las zonas urbanas tras un estudio detallado de las necesidades de este colectivo.

A fin de controlar el estacionamiento en zonas de carga y descarga se propone:

- Incrementar el control de estacionamiento indebido y aplicar sanciones. Tanto a vehículos de carga y descarga en zonas no habilitadas, como al resto de vehículos que estacionen en zonas reservadas a tal fin. Se muestran a continuación zonas habilitadas para la carga y descarga del municipio con vehículos mal estacionados:

CARTEL OBVIADO DE ZONA CARGA Y DESCARGA. VEHÍCULO MAL ESTACIONADO.

CARTEL OBVIADO DE ZONA CARGA Y DESCARGA. VEHÍCULO MAL ESTACIONADO.

- Realizar un control recurrente en las zonas de carga y descarga: mediante agentes de movilidad, agentes de policía, cámaras de vigilancia, vehículos de denuncia automatizada, servicio de inmovilización y retirada de vehículos, etc.
- Asegurar que la carga y descarga se realice respetando las reglas de tráfico y prohibiéndose el estacionamiento en doble fila para realizar dichas labores.

7.8. Plan sectorial de calidad ambiental y ahorro energético

7.8.1. Introducción

El objetivo de este plan sectorial de calidad ambiental y ahorro energético es mejorar o eliminar las afecciones medioambientales con respecto a la calidad del aire y al ruido ambiental, sus causas y su propagación.

7.8.2. Programas

PA1. Programa de mejora de la calidad ambiental y el ahorro energético.

7.8.3. Medidas

MA1. Impulsar las técnicas de conducción eficientes

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

El objetivo de esta propuesta es reducir el consumo de combustible y por tanto las emisiones al medio ambiente.

En Los Realejos, al igual que ocurre en el resto de España, el mayor consumo de energía primaria es debido al sector transporte. En concreto es el vehículo privado, el turismo, el que consume mayor energía y el responsable del mayor porcentaje de emisiones contaminantes del sector transporte.

En los últimos años, la tecnología de los vehículos ha evolucionado de forma significativa, sin embargo, la forma de conducirlos ha permanecido invariable. La conducción eficiente intenta corregir este desajuste, aportando un nuevo estilo de conducción acorde con estas tecnologías.

Las ventajas de la conducción eficiente son las siguientes:

- Ahorros medios del carburante del orden del 15%.
- Reducción de las emisiones de gases contaminantes.
- Los costes de reparación y mantenimiento del vehículo.
- Mejora la seguridad vial, con la consiguiente disminución del riesgo de accidentes.
- Mejora de la comodidad de conducción.
- Reducción del ruido ambiental.

Se propone realizar cursos de conducción eficiente, con la colaboración de las autoescuelas y colegios del municipio.

- Impartir cursos de conducción eficiente a conductores o aspirantes a conductor.
- Elaborar folletos informativos de conducción eficiente, poniéndolos a disposición de todos los ciudadanos.

Alguna de estas enseñanzas sería:

- Anticiparse al flujo del tráfico: Actuar en lugar de reaccionar –incrementar el ámbito de actuación con una distancia adecuada para aprovechar la inercia del vehículo.
- Mantener una velocidad constante a bajas revoluciones.
- Subir de marcha pronto.
- Comprobar la presión de los neumáticos con frecuencia, por lo menos una vez al mes y antes de conducir a gran velocidad.
- Considerar que cualquier uso de energía cuesta combustible y dinero.

MA2. Elaborar un plan de acción contra el ruido

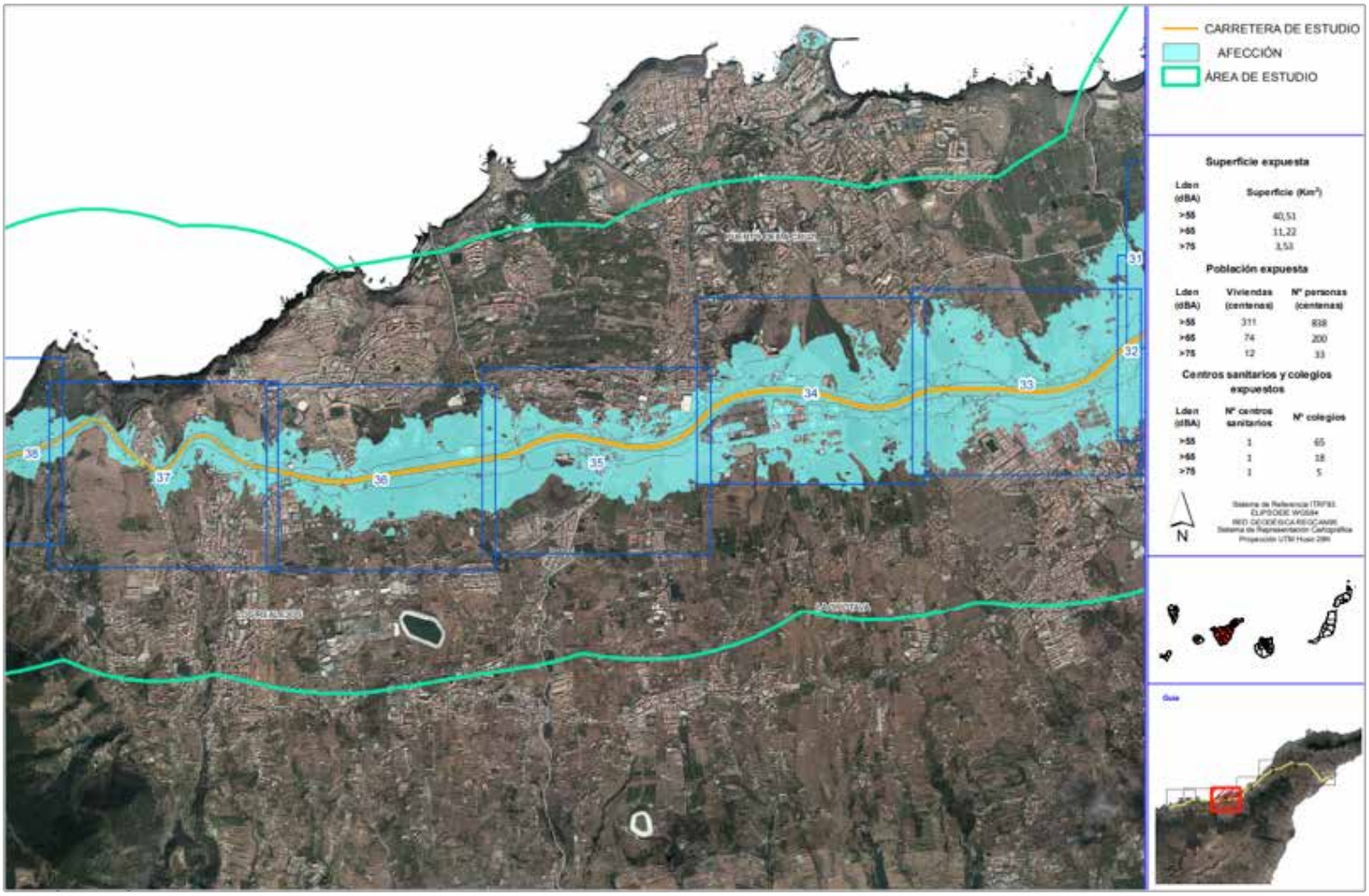
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

El objetivo de esta propuesta es afrontar globalmente las cuestiones relacionadas con la contaminación acústica.

La contaminación acústica es uno de los principales factores que condicionan la calidad del medio ambiente. De acuerdo con el Sistema de Información Ambiental de Canarias (SIMAC) las fuentes principales de contaminación acústica son las infraestructuras viarias, aglomeraciones urbanas y aeropuertos. En el caso del municipio de Los Realejos el principal foco de ruido se debe al tráfico viario de calles y carreteras.
Por tanto, viendo que el tráfico viario es el principal foco de contaminación acústica y existiendo la necesidad de dar cumplimiento a las exigencias definidas en las diferentes legislaciones de aplicación, es objeto de esta propuesta el establecer la realización del plan de acción en materia de contaminación acústica que sirva para prevenir y corregir el ruido ambiental evaluado en el correspondiente mapa estratégico de ruido.

El desarrollo del plan de acción en materia de contaminación acústica tendrá en cuenta los siguientes objetivos:

MAPA 18. MAPA DE RUIDO. ZONA DE AFECCIÓN GENERAL.



Fuente: Gobierno de Canarias. SITMAC

- Afrontar globalmente las cuestiones relativas a la contaminación acústica.
- Fijar acciones prioritarias a realizar en el caso de incumplirse los objetivos de calidad acústica.
- Prevenir el aumento de la contaminación acústica en zonas que la padezcan en escasa medida.

Se propone adoptar un plan de acción tomando como base los resultados del mapa estratégico de ruidos del municipio, con vistas a prevenir y reducir el ruido ambiental siempre que sea necesario y, en particular, cuando los niveles de exposición puedan tener efectos nocivos en la salud humana, y a mantener la calidad del entorno acústico cuando ésta sea satisfactoria.

Se propone:

- Determinar si existe fuente de ruido, y en ese caso, su ubicación, dimensión, etc. En caso de existir, proponer medidas para su reducción.
- Reducir la dependencia del vehículo privado mediante la creación de proximidad.
- Instalar más espacio para el peatón y el ciclista.

Indicadores de evolución

El PMUS debe contener las actuaciones de movilidad asociadas al plan de calidad ambiental y ahorro energético que se piensan llevar a cabo, resumiendo dicho plan de acción con datos como los que figuran en estas tablas. En Los Realejos el estudio se centrará en la contaminación acústica producida en las infraestructuras viarias. Alrededor de la TF-5 es donde se concentran las zonas más afectadas por el ruido del municipio. Estas zonas son:

- Núcleo de La Carrera, entre la TF-5 y la carretera de Los Barrios.
- Núcleo de El Jardín entre la TF-5 y la carretera de El Jardín y La Carrera. Afecta especialmente a 2 casas rurales presentes en esta zona.
- Núcleo de La Montañeta, entre el centro del núcleo y la TF-5 (zona de Valverde). En esta zona hay un colegio CEIP Pureza María.
- La zona del núcleo de La Higuerita.
- En el núcleo de La Longuera en la zona próxima a la TF-5, afectando además de algunas casas al lugar de interés turístico de El Castillo del XIX.
- La zona de los Llanos de Méndez.
- Núcleo de San Agustín, en su parte norte más próxima a la TF-5. Esta zona es principalmente de cultivos aunque hay alguna casa diseminada.
- Los alrededores de San Vicente (no incluye el núcleo). Cuenta con un polideportivo que se ve afectado.

En el caso de la carretera TF-335 el ruido afecta a parte de la población de Realejo Bajo y Realejo Alto. En este caso por encima de los valores permitidos de más de 75 dB afecta al Escuela Municipal de Música y Danza de Los Realejos y a más de 100 viviendas.

Por lo tanto, serán el CEIP Pureza María en La Montañeta y la Escuela Municipal de Música y Danza de Los Realejos en Realejo Alto, los 2 centros que se encuentran principalmente afectados por la contaminación de ruido en el municipio. En el primero de los casos el poder disminuir el ruido es complicado dado a que el CEIP se encuentra junto a la TF-5 una de las vías principales de la isla. Sin embargo en el caso de la EMMD de Los Realejos se pueden implementar medidas de calmado de tráfico, fomentar en la zona centro de Los Realejos el uso de la bicicleta o ir a pie, entre otras sugeridas en el presente documento, reduciendo el tráfico en la TF-335 y por lo tanto reduciendo el ruido en el EMMD de Los Realejos por debajo de los 75 dB.

Las áreas estudiadas sometidas a intensidades de tráfico considerables (4 UMES) en principio serán las mismas. En el caso de la población se considera que actualmente el 4,4% es decir 1.602 personas, están afectadas por excesos de niveles de ruido en la TF-5, TF-333, la TF-334 y la TF-335. Gracias a las actuaciones llevadas a cabo en el interior del municipio para reducir el ruido debido al tráfico en las carreteras secundarias, se espera que la población afectada sea del 3,4% (se estima un incremento del población de acuerdo con la línea tendencial actual).

En general la calidad del aire en las islas Canarias es muy buena. Tal y como indica el estudio de calidad del aire realizado por el Gobierno de Canarias, en el año 2018 en la estación de Balsa de Zamora-Los Realejos los valores del Ozono, CO, NO2, SO2 no superaron ningún día los valores permitidos, salvo el caso de las partículas en suspensión (PM10) que 8 días superaron los valores permitidos. Esto se debe fundamentalmente a los episodios de intrusiones saharianas (calima), por lo que no se considera que se haya superado los límites legales de contaminación en el municipio.

indicador	Base 2019	Tendencial 2025	PMUS 2025 vehículos
Número de puntos en el municipio que superan el nivel de decibelios límite establecido legalmente (centros educativos, centros sanitarios, centros culturales)	2	2	1
Población afectada por excesos en los niveles de ruido	1.602 (4,4%)	1.631(4,4%)	1.270(3%)
Áreas sometidas a intensidades de ruido superiores a los umbrales establecidos	4 (UMES)	4 (UMES)	4 (UMES)
Días de contaminación del aire por encima de los niveles legalmente permitidos	0	0	0

titsa

7.9. Plan sectorial de accesibilidad universal

7.9.1. Introducción

La materialización de un Plan Sectorial de Accesibilidad Universal supone la puesta en marcha de un plan de actuación, entendido como marco de acción municipal, orientado a hacer accesible gradualmente el entorno existente, con el objetivo de que todas las personas lo puedan utilizar libre y autónomamente.
El presente PMUS contiene las medidas necesarias para que las diferentes concejalías del Ayuntamiento realicen acciones transversales dentro de sus competencias, de tal forma que se introduzcan parámetros de accesibilidad universal en sus actuaciones.

En este sentido, el diagnóstico del Plan y la planificación de las acciones que se prevén ejecutar, permiten la priorización de las mismas de manera ordenada, coherente y eficaz, consiguiendo con ello la igualdad en el reconocimiento de los derechos de todas las personas y facilitándole al Ayuntamiento una inversión planificada en posteriores etapas.

De esta forma, mediante el desarrollo de las actuaciones previstas por etapas, se consigue orientar una programación presupuestaria completa del Municipio en materia de accesibilidad; teniendo para ello en cuenta que el horizonte del PMUS es el año 2025, por lo que resulta apropiado, y así se aborda en el presente documento, desarrollar un completo plan de etapas en el que se determinan las fases de ejecución de las actuaciones.
Se pretende con la redacción del PMUS completar las acciones formuladas por el Plan de Accesibilidad Municipal de Los Realejos, con aplicación en el resto de entornos poblacionales que lo necesitan, poniendo así en marcha un instrumento eficaz en materia de accesibilidad universal, desarrollado

en consenso y coordinación entre los distintos agentes implicados, que contenga la planificación en el tiempo de todas aquellas actuaciones necesarias para alcanzar los objetivos del mismo; todo ello debidamente armado en un instrumento que debe entenderse como una herramienta de trabajo y de reflexión para los agentes implicados.

Con respecto al marco legal de aplicación, se deberán tener en cuenta los requerimientos normativos, tanto los autonómicos de Canarias como los estatales, concretamente la siguiente normativa:

Normativa de ámbito estatal:

- Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones.
- Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.
- 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.

Normativa de ámbito autonómico de Canarias:

- 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.
- 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
- Orden de 23 de diciembre de 2013, por la que se modifica la Orden de 5 de octubre de 1998, que regula el otorgamiento y utilización del Símbolo Internacional de Accesibilidad.
- Orden de 5 de octubre de 1998, por la que se regula el otorgamiento y utilización del Símbolo Internacional de Accesibilidad.

El marco legal citado anteriormente tiene por objeto fundamentalmente los siguientes aspectos:

1. 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.

2. Evitar y suprimir las barreras de todo tipo que impidan o dificulten el normal desenvolvimiento de las personas.
3. Fomentar la investigación, diseño, producción y financiación de las ayudas técnicas que faciliten tal desenvolvimiento.
4. Controlar y hacer cumplir cuanto en el Reglamento se dispone.

El presente Plan Sectorial de Accesibilidad Universal queda sometido al cumplimiento de dicho marco legal. Siguiendo las directrices de la normativa vigente, para la redacción de las medidas que aquí se exponen se han tenido en cuenta una serie de factores, con intención de disminuir o hacer desaparecer las barreras urbanísticas y lograr la correcta accesibilidad al medio urbano de todas las personas con independencia de sus limitaciones, ya sean tanto de tipo físico como sensorial.

Con todo, el Plan Sectorial de Accesibilidad Universal que se deriva del presente PMUS se enmarca en el compromiso del Ayuntamiento con la mejora de la accesibilidad y la calidad de vida de las personas, en especial, de las que por su discapacidad física, intelectual o sensorial, o por su avanzada edad, encuentran dificultades para los desplazamientos en su vida cotidiana o para sus relaciones sociales y laborales.

El Plan Sectorial de Accesibilidad Universal incorpora un único programa, dentro del cual se integran diversas medidas. El programa es el siguiente:

PAVIMENTO TÁCTIL INDICADOR

1. Mejora de la accesibilidad en la urbanización.

Este programa tiene como objetivo atender las carencias en accesibilidad universal en los espacios urbanos del Municipio, mediante la adaptación progresiva de los espacios públicos, en especial aquellos itinerarios que faciliten y fomenten la movilidad peatonal, tanto dentro de los núcleos de población como aquellos que permiten el desplazamiento entre ellos.

Se trata de un programa que analiza los diferentes barrios o ámbitos urbanos del Municipio para posteriormente seleccionar los sectores prioritarios sobre los que proponer medidas de mejora de la accesibilidad en el espacio urbano.

Las medidas que incorpora este programa son:

MU1. Mejora de la accesibilidad en los itinerarios peatonales.
MU2. Mejora de la accesibilidad en los elementos de la cadena de transporte.
MU3. Mejora de la accesibilidad en el mobiliario urbano.

Estas medidas pretenden favorecer las condiciones de accesibilidad y de seguridad en los espacios urbanos seleccionados del Municipio, teniendo en cuenta que un gran hándicap son las condiciones orográficas preexistentes, con elevadas pendientes, que dificultan la movilidad de las personas con dificultades de desplazamiento. Por este motivo, las medidas pretenden compensar este déficit insalvable,

proponiendo otras mejoras de accesibilidad que minimicen los riesgos y aumenten las condiciones de seguridad.

7.9.2. Programas

PU1. Mejora de la accesibilidad en la urbanización.

7.9.3. Medidas

MU1. Mejora de la accesibilidad en los itinerarios peatonales

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Una vez analizado el resultado de la evaluación de los diferentes sectores urbanos y sus tramos principales, se propone una batería de operaciones para corregir las deficiencias observadas en el trabajo de campo, con el objetivo de hacer accesible los espacios urbanos prioritarios.

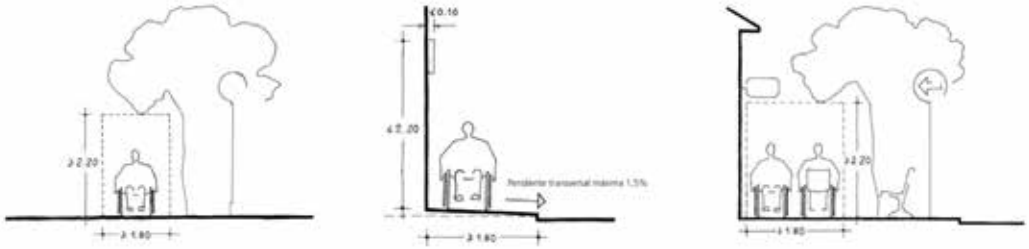
Los tipos de operaciones principales propuestas para la mejora de la accesibilidad en los itinerarios peatonales en los espacios urbanos son las siguientes:

- OU1. Ensanche de aceras.
- OU2. Sustitución de pavimentos por otros antideslizantes.
- OU3. Desplazamiento de obstáculos: báculos, hitos o bolardos.
- OU4. Ejecución de pavimento táctil indicador.
- OU5. Construcción o ensanche de vado peatonal.
- OU6. Remodelación de escalera existente.
- OU7. Remodelación de rampa existente.
- OU8. Colocación o sustitución de pasamanos.
- OU9. Ejecución de protección lateral en rampas.
- OU10. Protección en alcorques.
- OU11. Sustitución de papeleras por papeleras adaptadas.
- OU12. Sustitución de bancos por bancos adaptados.
- OU13. Ejecución de contenedores soterrados adaptados.
- OU14. Sustitución de báculos de señalización.
- OU15. Reserva de plaza de aparcamiento adaptada, zona de aproximación y vado.
- OU16. Plataforma salvaescaleras exterior.
- OU17. Ejecución de plataforma mixta.

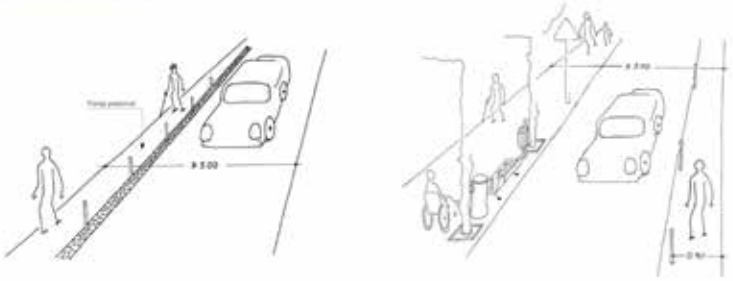
A continuación, se señalan las características que deben incorporarse para cada una de las operaciones anteriormente señaladas:

OPERACIONES URBANAS - **O.U.1 Ensanche de acera**

CONDICIONES DE ITINERARIO PEATONAL ADAPTADO



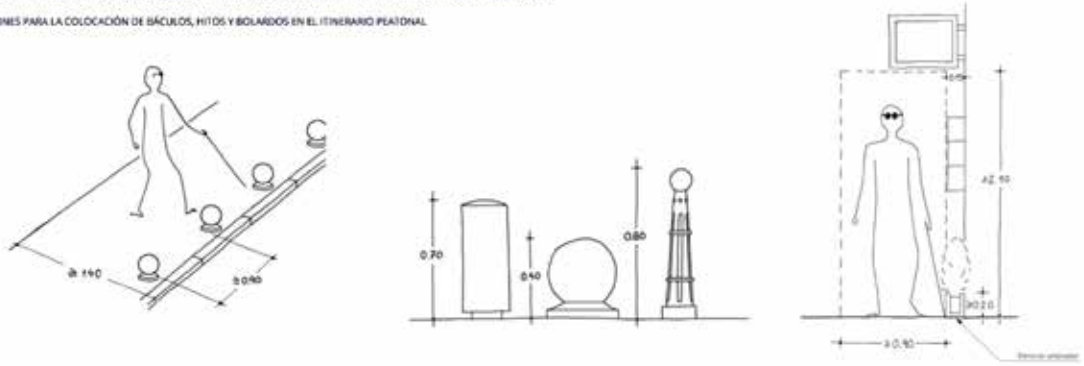
CONDICIONES DE ITINERARIO MIXTO PEATONAL Y VEHICULOS



* Imágenes extraídas del **Manual del Reglamento de Accesibilidad de Canarias**. Realizado por el Colegio de Tenerife a SAIFROM (Sociedad anular para la promoción del mercado)

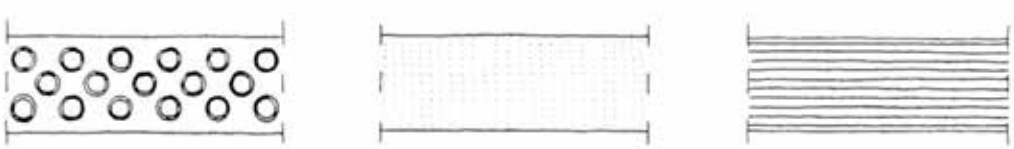
OPERACIONES URBANAS - **O.U.3 Desplazamiento de obstáculos: báculos, hitos o bolardos**

CONDICIONES PARA LA COLOCACIÓN DE BÁCULOS, HITOS Y BOLARDOS EN EL ITINERARIO PEATONAL



OPERACIONES URBANAS - **O.U.4 Ejecución de pavimento táctil indicador**

TIPOS PAVIMENTOS TÁCTILES



TIPO PIVOTES TRONCOCÓNICOS

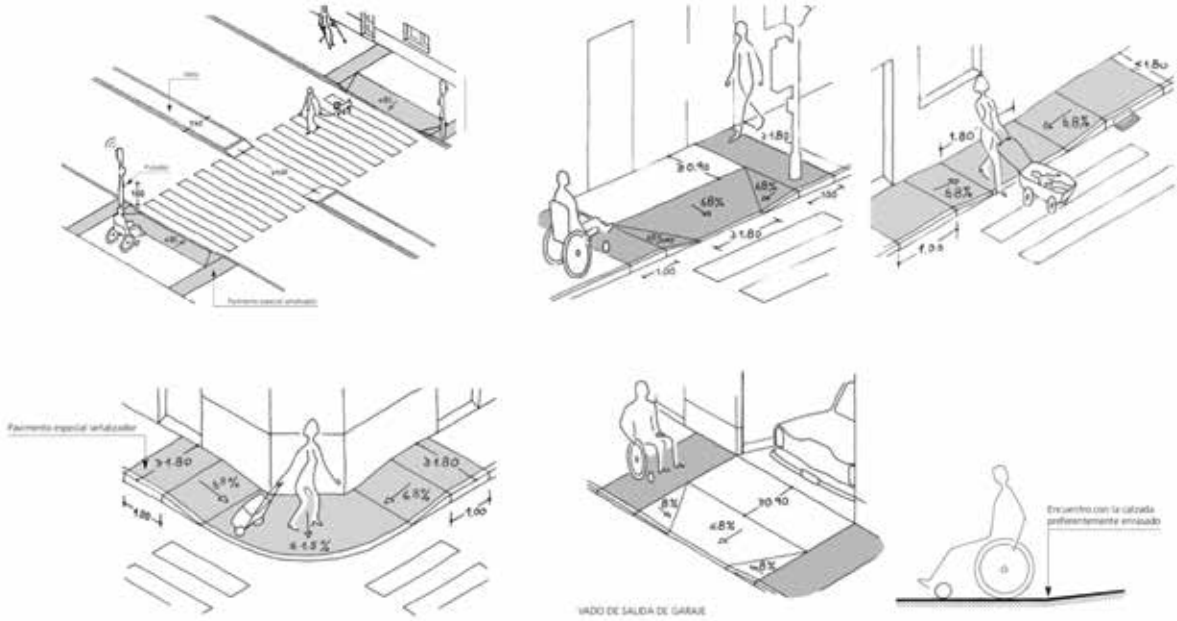
TIPO LIJA

TIPO LISTADO

* Imágenes extraídas del **Manual del Reglamento de Accesibilidad de Canarias**. Realizado por el Colegio de Tenerife a SAIFROM (Sociedad anular para la promoción del mercado)

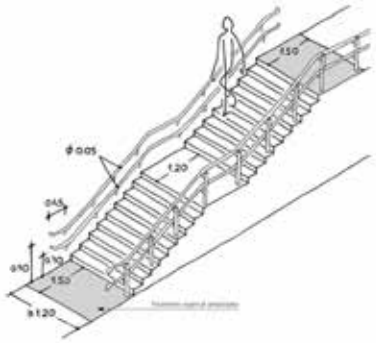
OPERACIONES URBANAS - **O.U.5 Construccion o ensanche de vado peatonal**

CONDICIONES DE DISTINTAS OPCIONES DE VADO PEATONAL

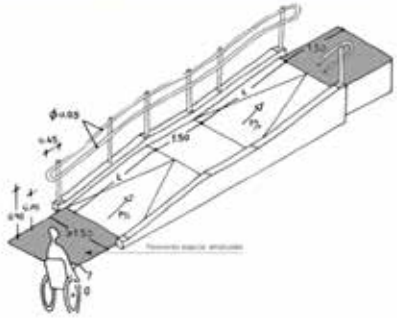


* Imágenes extraídas del **Manual del Reglamento de Accesibilidad de Canarias**, Realizado por el Colegio de Tenerife y SINPROM (Sociedad mixta para la promoción del inmueble)

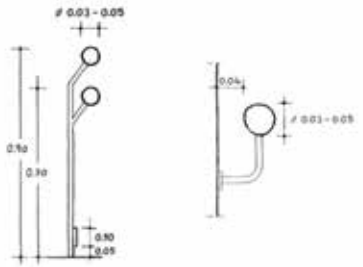
OPERACIONES URBANAS - **O.U.6 Remodelación de escalera existente**



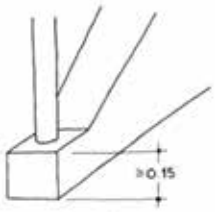
OPERACIONES URBANAS - **O.U.7 Remodelación de rampa existente**



OPERACIONES URBANAS - **O.U.8 Colocación y sustitución de pasamanos**



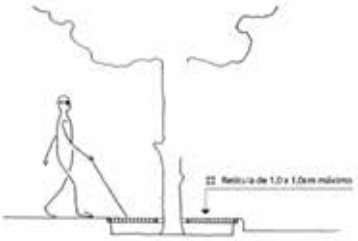
OPERACIONES URBANAS - **O.U.9 Ejecución de protección lateral en rampas**

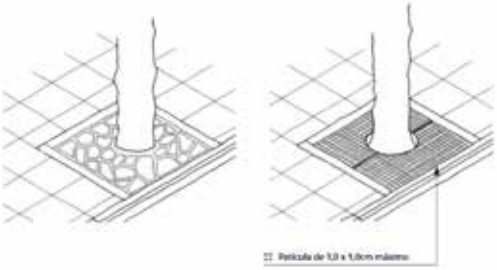


DETALLE ZÓCALO

* Imágenes extraídas del **Manual del Reglamento de Accesibilidad de Canarias**, Realizado por el Colegio de Tenerife y SINPROM (Sociedad mixta para la promoción del inmueble)

OPERACIONES URBANAS - **O.U.10 Protección en alcornoques**





OPERACIONES URBANAS - **O.U.11 Sustitución de papeleras**

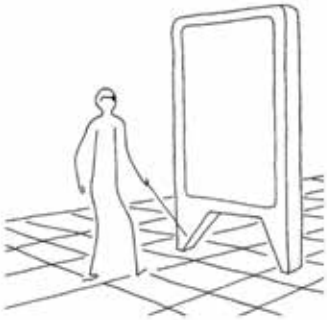
REQUERIMIENTO NORMATIVO DE PAPELERAS ADAPTADAS

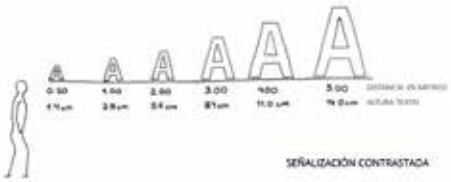
OPERACIONES URBANAS - **O.U.12 Sustitución de bancos**

REQUERIMIENTO NORMATIVO DE BANCOS ADAPTADOS

* Imágenes extraídas del **Manual del Reglamento de Accesibilidad de Canarias**. Realizado por el Cabildo de Tenerife y SINPROM (Sociedad Insular para la promoción del Minusválido)

OPERACIONES URBANAS - **O.U.14 Sustitución de báculos de señalización**

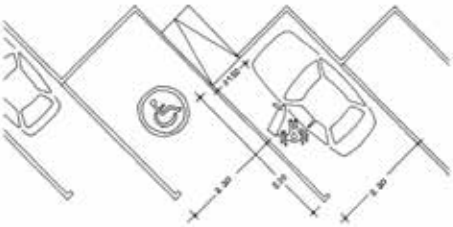




SEÑALIZACIÓN CONTRASTADA

OPERACIONES URBANAS - **O.U.15 Reserva de plaza de aparcamiento adaptado.**

REQUERIMIENTO NORMATIVO DE PLAZAS DE APARCAMIENTO ADAPTADO



* Imágenes extraídas del **Manual del Reglamento de Accesibilidad de Canarias**. Realizado por el Cabildo de Tenerife y SINPROM (Sociedad Insular para la promoción del Minusválido)

El conjunto de las operaciones tipo indicadas anteriormente pueden agruparse y aplicarse por zonas o áreas, según las necesidades de actuación identificadas en el resultado de la evaluación, tal como se señala en los planos de propuesta del presente PMUS. De esta forma, podemos aplicar criterios de actuación universal y simplificar su valoración.

Cada uno de los tramos de itinerarios peatonales que se desarrollan en el presente PMUS incluye una o varias operaciones tipo de las indicadas anteriormente. De esta forma, podemos seleccionar las operaciones que deben aplicarse por sectores y tramos, simplificando así su aplicación.

En cualquier caso, las actuaciones propuestas en el presente Plan Sectorial en los espacios urbanos no deben considerarse como acciones aisladas, puesto que se muestran ineficaces si no se realizan en combinación con el conjunto de medidas que forman parte de la estrategia conjunta de mejora de la accesibilidad general del Municipio.

NOMBRE DEL INDICADOR:

Longitud de la red peatonal accesible.

VALOR DEL INDICADOR:

Escenario base 2019: 5.100 m
Escenario Tendencial 2025: 5.100 m
Escenario del PMUS 2025: 38.350 m

MU2. Mejora de la accesibilidad en los elementos de la cadena de transporte

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Una vez analizado el resultado de la evaluación de los diferentes elementos de la cadena de transporte, se propone una batería de operaciones para corregir las deficiencias observadas en el trabajo de campo, con el objetivo de hacer accesible las distintas paradas de guaguas y paradas de taxis que se localizan, principalmente, en los itinerarios peatonales estudiados.

Los tipos de operaciones principales propuestas para el ámbito de los espacios urbanos son las siguientes:

- OT1. Ejecución de plataforma.
- OT2. Ejecución de plataforma mixta.
- OT3. Instalación de marquesina para parada de guaguas.
- OT4. Ejecución de pavimento táctil indicador.
- OT5. Instalación o sustitución de mobiliario adaptado en paradas.
- OT6. Instalación de luminarias en paradas.
- OT7. Reserva de plaza de aparcamiento adaptada en las proximidades de las paradas de guaguas y de taxis, con zona de aproximación, vado y señalización.

Al igual que para la medida anterior, el conjunto de las operaciones tipo indicadas anteriormente pueden agruparse y aplicarse por zonas o áreas, según las necesidades de actuación identificadas en el resultado de la evaluación, tal como se desarrolla en el siguiente apartado. De esta forma, podemos aplicar criterios de actuación universal y simplificar su valoración.

PARADA CON MEJORAS EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD. FUENTE: TRANSMILENIO S.A. – SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD.

En paraderos sobre corredores de baja demanda inicialmente solo se instalarán Banderas

PARADA ACCESIBLE QUE INCORPORA MARQUESINA CON MOBILIARIO Y PLATAFORMA DE ACCESO.

Las actuaciones que se derivan de esta medida para los elementos de la cadena de transportes no deben considerarse como acciones aisladas, puesto que se muestran ineficaces si no se realizan en combinación con el conjunto de medidas que forman parte de la estrategia conjunta de mejora de la accesibilidad general del Municipio.

El programa de actuaciones de mejora de la accesibilidad en los elementos de la cadena de transporte debe contar con la participación de todos los agentes implicados, siendo el consistorio municipal el gestor principal, debiendo coordinarse con los requisitos del Plan General Municipal. En este sentido, lógicamente, cualquier actuación de modificación del espacio urbano requiere de un estudio de la viabilidad urbanística.

Asimismo, tras la diagnosis de la actualidad del Municipio en materia de accesibilidad en el transporte, se han de consensuar las actuaciones y realizar un seguimiento de la eficacia de las mismas, debiendo formarse campañas de evaluación y satisfacción, así como la adquisición de quejas y sugerencias por parte de los usuarios en pro de una mejora constante del Plan.

Cada una de las actuaciones que se señalan en el presente PMUS para la mejora de la accesibilidad de los elementos de la cadena de transporte, incluye una o varias operaciones tipo de las indicadas anteriormente. De esta forma, podemos seleccionar las operaciones que deben aplicarse para cada actuación, simplificando así su aplicación.

NOMBRE DEL INDICADOR:

Número de paradas accesibles.

VALOR DEL INDICADOR:

Escenario base 2019: 0 ud
Escenario Tendencial 2025: 0 ud
Escenario del PMUS 2025: 143 ud

MU3. Mejora de la accesibilidad en el mobiliario urbano

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Debemos tener presente que la accesibilidad es un derecho básico que garantiza la no discriminación por razones de edad, discapacidad o características funcionales de todas las personas para poder utilizar un espacio, integrarse en él y comunicarse con sus contenidos. En este sentido, el espacio público y todos los elementos de mobiliario urbano que contiene, deben constituirse en ejemplo de diseño y ubicación accesible. Es por esta razón que la presente medida que se enuncia en este apartado, debe estar perfectamente coordinada con el resto de medidas de la

mejora de la accesibilidad del espacio urbano de Los Realejos, ya enunciadas anteriormente.

Respecto al espacio colectivo de los asentamientos poblacionales del municipio de Los Realejos, es un criterio prioritario establecer cómo debe ser el mobiliario urbano y dónde debe colocarse, de manera que las personas con discapacidad no encuentren dificultades ni puedan accidentarse al circular por los itinerarios peatonales. Se trata de los semáforos, papeleras, aseos en la vía, fuentes de agua potable, mobiliario urbano de bancos y papeleras, contenedores de residuos, quioscos, etc.

El Ayuntamiento de Los Realejos, con la formulación de esta medida, quiere contribuir a mejorar las condiciones del espacio público para todas las personas, incluyendo las personas con discapacidad, y colaborar con ellas en la búsqueda y materialización de soluciones que faciliten su integración y calidad de vida en nuestra sociedad mediante el desarrollo de políticas municipales que satisfagan sus necesidades específicas.
En consecuencia, todos los elementos del mobiliario urbano (bancos, barandillas, papeleras, marquesinas, quioscos, aseos públicos, bolardos, fuentes, parquímetros, etc.), deberán ser utilizados con autonomía por la mayor parte de los usuarios y estarán colocados de manera que no constituyan una barrera u obstáculo para las personas con discapacidad.

Algunos criterios generales son los siguientes:

- Asientos y bancos colocados en los laterales de los itinerarios de circulación, pero fuera de ellos para no interferir el paso de los peatones.
- Todos aquellos elementos que tengan partes para ser accionadas con las manos, tendrán los mandos a una altura accesible.
- Todos los elementos salientes se prolongarán hasta el suelo o cerca del mismo para que puedan ser detectados por personas con discapacidad visual que utilicen bastón para moverse.
- Los registros y alcorques deberán ser enrasados con el pavimento que los rodea y fijados firmemente en el suelo.

A continuación, definimos algunas características concretas que deberán tenerse en cuenta a la hora de elegir el diseño del mobiliario urbano y su ubicación:

CARACTERÍSTICAS GENERALES EN LA ORDENACIÓN DEL MOBILIARIO URBANO:

- Banda de paso libre de obstáculos del ancho por una altura de al menos 2,20 m.
- El mobiliario debe proyectarse hasta el suelo si vuela sobre el itinerario. Los elementos no presentarán salientes de más de 10 cm y se

asegurará la inexistencia de cantos vivos en cualquiera de las piezas que los conforman.

- El mobiliario urbano debe estar alineado. Se dispondrán preferentemente alineados junto a la banda exterior de la acera, y a una distancia mínima de 0,40 m del límite entre el bordillo y la calzada.

ELEMENTOS DE ILUMINACIÓN, BÁCULOS DE SEÑALIZACIÓN Y DE SEMÁFOROS:

- Presentarán su sección de cantos redondeados.
- Con la finalidad de evitar los riesgos para la circulación peatonal derivados de la proliferación de elementos de señalización e iluminación en las áreas peatonales, éstos se agruparán en el menos número de soportes y se ubicarán junto a la banda exterior de la acera.
- Los semáforos, como los báculos y las farolas, tendrán sección circular y deberán situarse junto al bordillo de la acera, es decir, en el límite de la zona externa.
- Si la acera tiene una anchura igual o inferior a 1,5 m, se colocarán tangentes a las fachadas o colgados de éstas, con un brazo suficientemente largo y a altura tal que asegure su visión correcta o, en su caso, la suficiente iluminación.
- Cuando el ancho libre de paso no permita la instalación de elementos de señalización e iluminación junto al itinerario peatonal accesible, estos podrán estar adosados en fachada quedando el borde inferior a una altura mínima de 2,20 m.

PAPELERAS Y BUZONES:

- La altura de la boca o mecanismos deberá encontrarse entre 0,70 y 0,90 m, referido a la altura a la parte inferior de la boca o del mecanismo.
- Perímetro idéntico en base y coronación, preferentemente de sección circular; en otro caso las aristas estarán redondeadas. Irán pintadas con colores que destaquen. Si están empotradas o descansan sobre un pedestal, deben tener las mismas dimensiones en planta y remate superior o tapadera.

PAPELERA QUE CUMPLE CON LOS REQUISITOS DE ACCESIBILIDAD.

CONTENEDORES:

- La altura de la boca en contenedores soterrados deberá estar entre 0,70 y 0,90 m, referido a la altura a la parte inferior de la boca.
- La altura de la boca en contenedores no enterrados se encontrará a 1,40 m.
- La altura de los elementos manipulables en contenedores no enterrados deberá ser de 0,90 m.

CONTENEDORES SOTERRADOS.

FUENTES:

- La altura del grifo deberá estar entre 0,80 y 0,90 m, al igual que el elemento de apertura y cierre que será preferentemente de presión o ergonómico.
- Las fuentes serán, si están exentas, de forma sencilla, preferentemente de sección circular o troncocónica que permita la aproximación frontal de una silla de ruedas. El pedestal rematará en una pila que permita la recogida del agua del grifo o surtidor.
- Estarán situadas en la zona exterior de las aceras, con el grifo en situación paralela a la línea de paso, también al borde de las sendas peatonales, en las plazas, parques y jardines, en zonas próximas a las áreas de recreo y reposo, o en ellas.
- Descansará sobre una losa de hormigón de bordes biselados, con pendientes convergentes en la rejilla normalizada que cubre el sumidero. La losa no puede sobresalir de la superficie del entorno 2 cm y estará ruleteada.

BANCOS QUE CUMPLEN CON LOS REQUISITOS DE ACCESIBILIDAD.

- Cuando son fuentes empotradas en un paramento, se dispondrá una pila de 0,75 m del suelo, lo suficientemente amplia y profunda como para que el agua no salpique, pero no impida la aproximación frontal de una silla de ruedas. El surtidor y los mandos, a 0,80 m del suelo.

BANCOS Y ASIENTOS PÚBLICOS:

- Altura del asiento entre 0,40 y 0,45 m.
- Altura del reposabrazos entre 0,70 y 0,75 m.
- Fondo del asiento entre 0,40 y 0,45 m, ligeramente pendiente hacia la parte posterior.
- Ancho del respaldo de al menos 0,40 m, ligeramente inclinado hacia atrás con respecto al plano del asiento.

CABINAS O LOCUTORIOS DE TELÉFONO:

- Altura máxima del aparato de 1,20 m.
- La ubicación de estos elementos permitirá el acceso desde el itinerario peatonal accesible e incluirá un área de uso frontal libre de obstáculos en la que pueda inscribirse un círculo de 1,50 m de diámetro sin invadir el itinerario peatonal accesible.
- Las pantallas, botoneras y sistemas de comunicación interactiva disponibles en los elementos manipulables responderán a los criterios dispuestos en el artículo 47.5 de la Orden VIV (se recomienda que los elementos manipulables que dispongan de medios informáticos de interacción con el público, cuenten con las adaptaciones precisas que permitan el uso del

braille, o la conversión en voz y la ampliación de caracteres). En los teléfonos públicos deberá señalizarse de manera táctil la tecla número 5. Todas las teclas deberán incorporar un sistema audible y subtitulado de confirmación de la pulsación.

- La altura libre bajo repisa deberá ser de 0,70 m.

TERRAZAS Y VELADORES:

- La altura libre bajo la sombrilla o toldo será igual o mayor de 2,20 m.
- Los paramentos verticales transparentes estarán señalizados. Los kioscos y puestos comerciales situados en las áreas de uso peatonal que ofrezcan mostradores de atención al público dispondrán de un espacio mínimo de 0,80 m de ancho que contará con una altura entre 0,70 m y 0,75 m, y un espacio libre inferior al plano de trabajo que permita la aproximación de una persona en silla de ruedas.
- Todas las superficies vidriadas deben incorporar elementos que garanticen su detección. Han de estar señalizadas con dos bandas horizontales opacas, de color vivo y contrastado con el fondo propio del espacio ubicado detrás del vidrio y abarcando toda la anchura de la superficie vidriada. Las bandas cumplirán las especificaciones de la norma UNE 41500 IN, debiendo tener una anchura de entre 5 y 10 cm y estarán colocadas de modo que la primera quede situada a una altura comprendida entre 0,85 m y 1,10 m, y la segunda entre 1,50 m y 1,70 m, contadas ambas desde el nivel del suelo. Estas regulaciones de señalización se podrán obviar cuando la superficie vidriada contenga otros elementos informativos que garanticen suficientemente su detección o si existe mobiliario detectable a todo lo largo de dichas superficies.
- El pavimento deberá ser diferenciado.
- Los límites externos estarán delimitados mediante elementos fijos (jardinera, barandillas o vallas), y el espacio acotado está señalizado por franjas de pavimento especial señalizador antes y después de la terraza.
- La disposición del mobiliario y su diseño no pueden constituir obstáculos para el tráfico peatonal.

ALCORQUES EN ITINERARIOS PEATONALES:

- Deberán estar enrasados.
- Deberán estar cubiertos con rejillas o similar. En caso contrario deberán rellenarse de material compactado, enrasado con el nivel del pavimento circundante.

- Las piezas de cobertura de los alcorques puede ser de material diverso: hierro, acero galvanizado, fundición, prefabricado de hormigón o incluso puede cubrirse el hueco con adoquines.

NOMBRE DEL INDICADOR:

Porcentaje de mobiliario en el Municipio que cumple con los requisitos de accesibilidad.

VALOR DEL INDICADOR:

Escenario base 2019: 10%
Escenario Tendencial 2025: 10%
Escenario del PMUS 2025: 50%

Toscal-Longuera
TITSA
Compartamos
Cuidate de la Diabetes

7.10. Plan sectorial de mejoras de la seguridad vial

7.10.1. Introducción

El presente Plan Sectorial pretende reducir el número de accidentes y víctimas en éstos.

Del análisis de la información disponible se concluye que el índice de siniestralidad de Los Realejos no es elevado si se compara con otros municipios a nivel nacional.

Sin embargo, cuenta con puntos conflictivos en el extrarradio, como el punto kilométrico 42 de la TF-5, escenario de no pocos accidentes cada año.

En cualquier caso, la adopción de medidas tanto para el fomento de la cultura en materia de seguridad vial como de índole estructural en la propio viario municipal, debe seguir constituyendo una prioridad en el Ayuntamiento.

El escenario en torno a la seguridad vial incorpora en la actualidad tecnologías y normas de apoyo a la gestión de la misma, como se verá en el conjunto de medidas de ejecución propuesta en el presente Plan Sectorial.

Los siguientes apartados caracterizan y dimensionan las actuaciones a desplegar, al tiempo que definen indicadores para el control de la evolución de cada una de las medidas.

El objetivo general de este Plan Sectorial lo constituye la reducción del número de accidentes mediante el incremente de la seguridad y el fomento de la cultura en esta materia tanto en conductores como en peatones, ciclistas y menores.

Los objetivos específicos son:

- Reducir el número de accidentes y víctimas, con particular foco en fallecidos y heridos graves
- Desplegar un análisis de la situación actual en esta materia
- Favorecer el intercambio de datos y su procesamiento eficiente por parte de los departamentos implicados en el Ayuntamiento, así como por parte de la Oficina de Movilidad
- Constituir las bases para la puesta en marcha de un sistema de seguridad vial
- Poder medir los niveles de congestión por zonas, tanto en lo relativo a tráfico rodado como peatonal
- Introducción paulatina de señalética electrónica variable teleoperada
- Disponer de información clara y precisa sobre el estado de las vías en todo momento
- Conocer y comunicar eficientemente las predicciones meteorológicas
- Fomentar la coordinación y colaboración entre instituciones en materia de seguridad vial
- Conocer la influencia de la peligrosidad circulatoria percibida
- Permitir la medición de los resultados de las acciones propuestas

Este Plan Sectorial deberá desplegarse con la implicación de las cuatro funciones de la Oficina de Movilidad y, al igual que el resto de los Planes Sectoriales, con el respaldo y conocimiento de los órganos competentes en el Consistorio.
La observación de medidas y normativa por parte de otras Administraciones y de la DGT constituyen actividades que igualmente afectarán la gobernanza de este Plan Sectorial.

Se relaciona a continuación un conjunto de actuaciones de despliegue propuesto en el marco de este Plan Sectorial.

7.10.2. Programas

PV1. Programa de mejora de la segurial vial.

7.10.3. Medidas

MS1. Análisis de accidentes

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Deberá llevarse a cabo un sucinto análisis de la naturaleza de los accidentes en las vías del Municipio, que permita su clasificación de acuerdo con las siguientes tipologías:

- Salida de la calzada
- Valla de defensa
- Otros objetos
- Peatones, aislados o en grupo
- Ciclistas
- Vuelco en la calzada
- Frontal, fronto-lateral, lateral
- Alcance, múltiple o en caravana

Asimismo, se deberá establecer una clasificación de los siniestros por tipo de vehículos implicados, diferenciándose en los siguientes:

- Bicicleta
- Ciclomotores
- Motocicletas
- Turismos
- Furgonetas
- Camiones
- Autobuses
- Otros vehículos
- Peatones

Las horas y días de los accidentes deberán ser igualmente objeto de estudio, debiéndose analizar además la influencia de la iluminación y los motivos del desplazamiento.

El conjunto de datos que se obtenga de las distintas fuentes de información, tanto internas como externas deberá poder pasar a engrosar el escenario informativo disponible en el Sistema de Información que se describe en el Plan Sectorial de Smart Mobility y Movilidad Colaborativa.

Una sección de siniestros convenientemente caracterizados en este sistema puede arrojar informaciones muy ilustrativas mediante el cruce de datos, ayudando al Ayuntamiento a una más ágil y eficiente toma de decisiones.

MS2. Evolución hacia señalética electrónica

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Se propone la instalación paulatina de señalética electrónica digital telegobernada y variable en puntos clave y de siniestralidad vial potencialmente elevada.

Este tipo de señalética permitirá en el medio plazo su interoperación con el núcleo informativo o sistema de información indicado anteriormente, actuando incluso de manera automática en respuesta a determinados eventos.
En cualquier caso, se recomienda la teleoperación y/o supervisión de la información de la señalética digital por personal competente en materia de tráfico en el Ayuntamiento.

A la hora de incorporar este nuevo tipo de paneles informativos debe tenerse en cuenta que han de responder al siguiente conjunto de principios técnicos básicos:

- Visibilidad: la información debe ser visible en cualquier condición, tanto de día como de noche, así como en condiciones meteorológicas adversas.
- Legibilidad: la información debe racionalizarse y simplificarse, evitando elementos gráficos o decorativos que puedan distraer a peatones y conductores.
- Simplicidad: deben ser fácilmente comprensibles por los usuarios.
- Homogeneidad: es recomendable que las señales a mostrar digitalmente respondan siempre a un mismo patrón informativo, de tal forma que el usuario deba hacer el menor esfuerzo para su interpretación.

De cara a garantizar una comunicación universal extensible a conductores y peatones no familiarizados con el entorno, se deberá cumplir con los siguientes criterios:

- Detectabilidad: la distancia a la que se ubique la señal respecto al

evento o punto sobre el que informa debe ser suficiente para permitir reaccionar a tiempo a los usuarios de la vía.

- Continuidad: cuando se ubica una señal de dirección por primera vez, ésta debe mostrarse también en cada cruce hasta llegar a su destino.
- Compatibilidad: la información que se muestre en la nueva señalética digital no debe contradecir a la existente, en el caso de que coexistan ambas en determinadas zonas.

Con carácter experimental puede iniciarse la adopción de este tipo de recursos para informar sobre atascos, nivel de ocupación de aparcamientos o información meteorológica.

MS3. Iluminación de pasos de peatones e intersecciones

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Las intersecciones son puntos críticos del viario municipal, tanto por la mezcla de sentidos de circulación como por la de diferentes modos que han de ser coordinados para usar en espacios.

Una conveniente iluminación de los puntos críticos contribuirá a la reducción de la siniestralidad en este tipo de enclaves.

En línea con la política de la Corporación Municipal se deberá optar por luminarias tipo LED, así como poco contaminante en lo relativo a la Ley del Cielo promovida en 1988 por el Instituto Astrofísico de Canarias.

MS4. Realización de encuestas

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Este tipo de encuestas en materia de seguridad vial estará dirigido a permitir al Ayuntamiento conocer cuál es el nivel de peligrosidad que perciben los usuarios sobre determinadas vías o enclaves municipales.

La utilización de medios de transporte motorizados en lugar del desplazamiento a pie responde en no pocas ocasiones a la sensación de inseguridad que determinados trayectos transmiten a la Ciudadanía.

Asimismo, y en el caso de los desplazamientos de menores a Centros de Enseñanza por parte de sus padres o tutores, se observa una creciente tendencia a recurrir al vehículo por razones de seguridad del menor, no siempre achacables a la naturaleza del trayecto.

Es conveniente en consecuencia conocer cuáles son las causas, al objeto de articular y poner en marcha los mecanismos correspondientes para mitigar los efectos del “miedo”.

Del mismo modo, conviene conocer cuál es el grado de percepción de peligrosidad de aquellos ciudadanos que se desplazan a su trabajo en coche.

La obtención de esta información deberá realizarse mediante encuestas, que podrán hacerse llegar en papel a los domicilios o, idealmente, ser publicadas para su cumplimentación en la web. Esto, además, permitirá almacenar de

manera automática los datos obtenidos, lo que facilitará un más rápido y eficiente análisis.

Como en todas las actividades de toma de datos, es fundamental que éstos pasen a alimentar también el sistema de información de la movilidad que se define en el Plan Sectorial de Smart Mobility y Movilidad Colaborativa.

MS5. Instalación de cámaras de seguridad en vías

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

En aquellas vías que discurren por espacios poco iluminados o de cierta conflictividad por vandalismo que afecte a vehículos, se recomienda la instalación de cámaras de seguridad con transmisión de imagen en tiempo real y almacenamiento de vídeo en remoto.

Éstas permitirán además grabar posibles infracciones o accidentes, ayudando a dilucidar causas y a identificar infractores.

Se recuerda la necesidad de cumplir con lo establecido por la Ley Orgánica de Protección de Datos en lo relativo al almacenamiento de datos de carácter personal.

MS6. Sensorización para la medición de densidad de tráfico rodado y peatonal

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Esta medida pretende facilitar la obtención de información sobre el volumen de vehículos que transita una determinada vía. Se trata de una solución complementaria a las cámaras y que a diferencia de éstas facilita el recuento en tiempo real tanto de vehículos como de peatones.

Los datos obtenidos por estas tecnologías deberán ser transmitidos al sistema de información ya referido, al objeto de que puedan ser almacenados y procesados para una toma de decisiones y adopción de medidas más eficientes por parte del Ayuntamiento.

MS7. Sensorización para la medición de densidad de tráfico rodado y peatonal

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Esta medida pretende facilitar la obtención de información sobre el volumen de vehículos que transita una determinada vía. Se trata de una solución complementaria a las cámaras y que a diferencia de éstas facilita el recuento en tiempo real tanto de vehículos como de peatones.

Los datos obtenidos por estas tecnologías deberán ser transmitidos al sistema de información ya referido, al objeto de que puedan ser almacenados y procesados para una toma de decisiones y adopción de medidas más eficientes por parte del Ayuntamiento.

MS8. Sensibilización y fomento de la cultura de la seguridad

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Mediante los recursos de comunicación que en el marco de este PMUS se pretenden poner en marcha, deberá darse prioridad informativa al fomento de la seguridad viaria.

Así, es muy recomendable la concepción de campañas y la divulgación de buenas prácticas en materia de seguridad, tanto para los peatones como para conductores y conductoras.

No deben limitarse las actividades de comunicación a la página web, sino que, además, deberán realizarse envíos postales a los domicilios, usar la señalética electrónica ya indicada, así como emplear espacios de publicidad estática a los que pueda tener acceso al Ayuntamiento.

MS9. Potenciación de la información en el tramo de Mirador de San Pedro a Gasolinera El Mirador

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Si bien las competencias en materia de señalización de la vía TF-5 no corresponden al Ayuntamiento, se considera recomendable urgir a la Administración competente a equipar con una mejor señalización el tramo comprendido entre los puntos kilométricos 38 y 45 de esta vía. Se observa una alta siniestralidad entre estos puntos donde no es infrecuente la ocurrencia de accidentes con heridos graves y fallecidos.

Se trata de un tramo de la vía por el que transitan además peatones, atraídos por la belleza del paisaje circundante, la proximidad de la Playa de El Socorro y la presencia del enclave Rambla de Castro. La mayoría de los accidentes en este tramo de la TF-5 son por salida de la vía y alcance. Si bien se han adoptado medidas como la repavimentación para una mejor adherencia en las curvas del conflictivo punto kilométrico 42,4 se recomienda señalizar conveniente los extremos del tramo San Pedro – Gasolinera El Mirador en ambos sentidos. Deberá tratarse de señales que animen a conductores y peatones a extremar su atención.

MS10. Mejora continua de la gestión de la seguridad vial

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Existe la norma UNE-ISO 39001 que constituye una herramienta fundamental para ayudar y, en última instancia, eliminar la incidencia y riesgo de accidentes con resultado en fallecimiento o heridos graves.

INDICADORES DE EVOLUCIÓN

Indicadores	Base 2019	Tendencial 2025	PMUS 2025
Número de accidentes con víctimas en medio urbano	-	35	20
% niños que caminan a la escuela	-	30	50
% niños que juegan en las calles	-	20	35
Disponibilidad de plataforma de gestión de la movilidad	-	-	Sí

7.11. Plan sectorial de buenas prácticas de movilidad

7.11.1. Introducción

El presente plan sectorial lo motiva la necesidad de implantar un conjunto de prácticas que, aceptadas por la Ciudadanía, contribuyan a constituir a Los Realejos en un municipio que paulatinamente vaya dibujando un horizonte cada más más sostenible en torno a la movilidad.

Debe tenerse en cuenta que no todas las medidas serán fácilmente aceptadas por la Población, por lo que se deben aplicar no pocos esfuerzos en el despliegue de acciones de concienciación y sensibilización para una fluida introducción de aquéllas.

Por ello, la ejecución de este Plan Sectorial deberá desplegarse con un fuerte apoyo de la función de Comunicación de la Oficina de Movilidad, responsable de hacer llegar información precisa a la Ciudadanía sobre las ventajas de cada una de las medidas.

Los siguientes apartados caracterizan y dimensionan las actuaciones a desplegar, al tiempo que definen indicadores para el control de la evolución de cada una de las medidas.

El objetivo general de este Plan Sectorial lo constituye la definición de un conjunto de actuaciones conducentes a la adopción de buenas prácticas en Movilidad por parte de la Ciudadanía.

Los objetivos específicos son:

- Proponer medidas para la reducción de la velocidad de vehículos.
- Favorecer la intermodalidad.
- Primar el uso de vehículos eléctricos o híbridos.
- Primar el uso de vehículos compartidos.
- Incentivar el uso de la guagua en el acceso a la Playa de El Socorro.
- Utilizar la pendiente de las vías como incentivo para la salud de la Ciudadanía.

- Favorecer la participación ciudadana en torno a la movilidad.
- Comunicar buenas prácticas y casos de éxito en otros municipios.
- Realizar autodiagnósticos periódicamente.

Este Plan Sectorial deberá desplegarse con la implicación de las cuatro funciones de la Oficina de Movilidad y, al igual que el resto de Los Planes Sectoriales, con el respaldo y conocimiento de los órganos competentes en el Consistorio.

7.11.2. Programas

PB1. Programa de buenas prácticas de movilidad.

7.11.3. Medidas

Se relaciona a continuación un conjunto de actuaciones de despliegue propuesto en el marco de este Plan Sectorial.

MB1. Medidas para reducir el uso del automóvil

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Habilitación de espacios de estacionamiento exclusivos para vehículos compartidos

Se propone la designación de un cierto número de plazas de aparcamiento a aquellos vehículos que se gestionen de manera compartida. Esta medida deberá ser de aplicación principalmente en aquellos núcleos urbanos de mayor congestión.

Asimismo, se propone que los parkings de pago puedan disponer de precios especiales para aquellos vehículos que operen bajo esta modalidad.

Esta medida deberá ser igualmente de aplicación en la Playa de El Socorro. Esta playa es en verano y, particularmente, en los días de buen tiempo, un lugar donde conseguir aparcamiento resulta prácticamente imposible, salvo que se acuda a ella en horario anterior a las 09:00 horas.

Pendiente de vías y salud

Esta actuación pretende favorecer la constitución de ciertas vías en espacios para el fomento de la salud.

Aunque la pendiente de las vías municipales es un factor enormemente disuasorio para su recorrido a pie, puede resultar interesante fomentar su tránsito peatonal si se informa del número de calorías que su recorrido a pie puede suponer.

Para la promoción de su uso peatonal, se propone realizar una clasificación de cada una de las vías clave en tipos como pendiente suave, moderada y alta. Adicionalmente, se deberá informar del tiempo estimado que requiere recorrer una vía determinada por un peatón, así como el necesario para llegar de un punto clave a otro dentro de la misma.

Se propone comenzar con un conjunto reducido de vías y, dentro de éstas, con los enclaves más frecuentados.

Este primer conjunto de vías podrá recibir el calificativo de “ruta saludable”. A efectos de comunicación y marketing, conviene que la vía quede claramente identificada con la señalética correspondiente, en la que deberá figurar la pendiente media, el tipo y las calorías que se consumirían.

Creación de un Foro de la Movilidad

Esta actuación pretende incluir en la web de la Movilidad, que se describe en el Plan Sectorial de Comunicación y Formación para el Cambio de Hábitos, un espacio de participación ciudadana en el que Administración y Población del Municipio puedan intercambiar opiniones y mejores prácticas.

Deberán establecerse unas normas de uso del Foro, al tiempo que se debe dejar claro que los mecanismos para la comunicación con el Consistorio son los oficialmente establecidos.

Aunque de corte informal, este Foro puede constituir un activo de enorme valor para pulsar la opinión de la Ciudadanía sobre aspectos en torno a la Movilidad, identificándose problemas, vislumbrándose soluciones, conociendo experiencias de usuarios y, en definitiva, estando más cerca de la Población del Municipio.

Se propone la organización del Foro en áreas temáticas de tal forma que se pueda disponer de una visión más precisa de los debates en curso.

Se recomienda una participación proactiva por parte del Ayuntamiento, así como la comunicación al vecindario de su existencia y el fomento de su uso como herramienta fundamental para contribuir al progreso de Los Realejos hacia un modelo de referencia en materia de Movilidad Urbana Sostenible.

Fomento de la intermodalidad

Esta actividad debe resultar en un mejor conocimiento por parte de la Ciudadanía de los medios de transporte a su alcance para alcanzar su destino.

Habida cuenta de que el Municipio cuenta ya con un servicio de Taxis Compartidos que se complementa con el de guaguas, se hace necesario poder anunciar vía web y señalética qué modos tiene el usuario a su disposición según su ubicación.

Así, por ejemplo, si un conductor estaciona en el parking anexo al Consistorio, deberá tener información sobre qué modos de transporte complementarios tiene a su alcance, con clara referencia a precios y mecanismos de contacto.

El Ayuntamiento deberá realizar un considerable esfuerzo en facilitar el uso

de diversos modos, de tal forma que éstos no constituyan un inconveniente o que las molestias, en su caso, sean mínimas.

Se sugiere ahondar en una eficiente comunicación, que transmita una imagen de cercanía y desenfado a las medidas que para la intermodalidad se desplieguen.

NOMBRE DEL INDICADOR:

Número de medidas para reducir el uso del automóvil.

VALOR DEL INDICADOR:

Escenario base 2019: -
Escenario Tendencial 2025: -
Escenario del PMUS 2025: 15

MB2. Medidas para dificultar el uso del automóvil

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Reconsideración de límites de velocidad

Deberán reconsiderarse los límites de velocidad en vigor. Si bien éstos han sido establecidos en aras a una mayor seguridad vial, deberá introducirse la variable "medioambiente" en su configuración.

De la impartición del curso relativo a la conducción eficiente de vehículos, cuyo alcance se detalla el Plan Sectorial de Comunicación y Formación para el Cambio de Hábitos, se deberán extraer los parámetros para un establecimiento de velocidades máximas que favorezca la reducción de emisiones, consumo y ruido.

Como refuerzo de esta medida, se recomienda la colocación de elementos sobre la calzada, como bandas sonoras o lomos, o la disminución del ancho de ciertas vías en favor del peatón.

NOMBRE DEL INDICADOR:

Número de medidas para dificultar el uso del automóvil.

VALOR DEL INDICADOR:

Escenario base 2019: -
Escenario Tendencial 2025: -
Escenario del PMUS 2025: 6

MB3. Medidas para el fomento del transporte público

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Promoción de uso del transporte público hacia la Playa de El Socorro

Se propone la incentivación del uso del uso de guaguas en el transporte hacia la Playa de El Socorro. Así, esta medida

sugiere, por ejemplo, premiar a los usuarios de la guagua con un refresco, para lo que deberán exhibir su ticket de transporte.

La medida, que podría denominarse “la guagua es + refrescante” requerirá articular los mecanismos de colaboración con el bar sito en la playa. La consideración de “regalar” refrescos por parte del propio Ayuntamiento, podría incurrir en competencia desleal.

Comunicación de Buenas Prácticas en otros Municipios

Como elemento fundamental para la sensibilización de la Ciudadanía, se propone informar vía la web de Movilidad del Municipio, referida en el Plan Sectorial de Comunicación, de buenas prácticas adoptadas por otros municipios.

Datos como situación inicial y final serán factores clave, así como el impacto en las costumbres de sus habitantes. Con carácter fundamental, se deberá igualmente informar de cómo han afectado a aspectos como la congestión, la intermodalidad, la emisión de gases de efecto invernadero, la reducción de ruido y otros que contribuyan a una mayor concienciación por parte de la Población.

NOMBRE DEL INDICADOR:

Número de medidas para el fomento del transporte público.

VALOR DEL INDICADOR:

Escenario base 2019: -
Escenario Tendencial 2025: -
Escenario del PMUS 2025: 5

MB4. Medidas de buenas prácticas de movilidad según la plataforma Green City Tool

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Primar el uso de vehículos híbridos/ eléctricos

Con carácter adicional a las medidas adoptadas por la Administración del Estado y la Autonómica para la adquisición de este tipo de vehículos, se propone la adopción a nivel local de otras que fomenten su uso.

Así, se podrán designar plazas de aparcamiento de uso exclusivo por estos vehículos. Del mismo modo, se podrá también aplicar tarifas especiales en los parkings de pago del Municipio para este tipo de vehículos.

Realización de autoevaluación y análisis comparativo

La Unión Europea ha puesto a disposición de los municipios la herramienta web Green City Tool para permitir a las ciudades conocer su grado de respeto al medioambiente.

Se trata de una herramienta de uso sencillo que, en base a cuestionarios dispuestos en la propia web del Programa, va obteniendo datos para, al concluir, emitir un diagnóstico comparativo.

Aunque está dirigida a municipios de más de 50.000 habitantes es perfectamente aplicable a Los Realejos.

A la hora de iniciar el análisis, cada municipio puede optar por cumplimentarlo de manera anónima o no. Para esto último, el Municipio deberá registrarse como usuario y cumplimentar una serie de datos identificativos.
Hacerlo como usuario registrado arroja unos resultados más completos, por lo que es recomendable optar en algún momento por esta modalidad.

Una vez realizada la evaluación, la aplicación muestra una guía introductoria por temas que establece los beneficios de tomar medidas y los desafíos a los que podría enfrentarse. Asimismo, muestra también una selección de buenas prácticas detalladas que pueden servir de referencia y que proceden de ciudades que se han presentado a los premios Capital Verde Europea y Hoja Verde Europea.

Por otro lado, Green City Tool muestra un mapa de ciudades que ya han realizado la evaluación respecto a sus medidas adoptadas en pro de la movilidad urbana sostenible, así como cuáles han sido sus compromisos de futuro.

Se recomienda la realización de autoevaluaciones con esta herramienta de manera periódica, al objeto de poder obtener una visión de conjunto respecto a la evolución de las medidas que en el marco del PMUS se van desplegando.

Entre los temas que aborda la herramienta figura el de la Movilidad, junto a otros de interés como Calidad del Aire, Energía, Ruido, Residuos, etc.

La aplicación se encuentra disponible en el siguiente enlace: https://webgate.ec.europa.eu/greencitytool/home/?lang=es

NOMBRE DEL INDICADOR:

Número de medidas de buenas prácticas de movilidad según la plataforma Green City Tool

VALOR DEL INDICADOR:

Escenario base 2019: -
Escenario Tendencial 2025: -
Escenario del PMUS 2025: 8

7.12. Plan sectorial de Oficina de Movilidad

7.12.1. Introducción

La implantación de un PMUS requiere de la definición de un órgano local que gobierne el desarrollo del proyecto, así como el control de su evolución.

Se trata de un ente vital en el despliegue de los planes de estas características, debiendo actuar, en consecuencia, de elemento cohesionador de todas y cada una de las acciones y departamentos municipales implicados que, de otro modo, podrán quedar dispersas.

Paralelamente, deberá fomentarse el debate interno, a través de lo que, en el marco de los PMUS tiende a denominarse Mesa de Movilidad. Esta Mesa, que se reunirá periódicamente, deberá impulsar la discusión en torno a la movilidad de personas y mercancías en el Municipio, así como sobre necesidades y problemas que puedan generarse a resultas de intervenciones del Ayuntamiento y de otras Administraciones.

Tanto la Oficina como la Mesa deberán coexistir fuertemente cohesionadas, haciéndose partícipes de los temas, y recomendándose siempre la presencia en la Mesa de representantes de la Oficina.

Lo constituye el establecimiento de las bases para la creación y gobierno de la Oficina, así como determinar las funciones que deberá acometer

Los objetivos específicos son:

- Proponer la creación de una Oficina de Movilidad
- Establecer las funciones naturales de ésta
- Proponer un esquema de organización de la Oficina
- Establecer los flujos de autoridad vertical y horizontal de la Oficina dentro de la Corporación
- Proponer la aplicación de los mecanismos administrativos necesarios para la constitución de la Oficina, que sean garantes de su perdurabilidad en el tiempo

- Relacionar actuaciones a desarrollar
- Facilitar la medición de su impacto

Con carácter particular, la Oficina deberá ser responsable del desarrollo de las siguientes actuaciones:

- Promover la sostenibilidad de la movilidad en el Municipio
- Gestión de la web del PMUS para la comunicación de actuaciones en curso, realizadas y de próximo desarrollo
- Publicación de guías y/o boletines informativos en materia de movilidad y durante la implantación del proyecto
- Coordinar, en colaboración con el departamento responsable de Comunicación Corporativa en el Consistorio, las actividades de comunicación a la Ciudadanía en materia del Plan, así como, con carácter general, en todo lo relativo a Movilidad Sostenible
- Actuar de agente vertebrador transversal de las actuaciones a desplegar en el PMUS
- Proponer y gestionar proyectos y actividades de comunicación y participación ciudadana en torno a la movilidad
- Elaborar una memoria anual respecto al seguimiento de la movilidad en el Municipio, así como respecto a la evolución del Plan una vez en fase de implantación
- Elaborar planes específicos para eventos en los que concurra un gran número de visitantes, como específicamente lo son La Romería y posterior Baile de Magos, al igual que la exhibición pirotécnica del Día de La Cruz
- Fomento de la participación de la Ciudadanía
- Elaboración de encuestas para pulsar la opinión ciudadana sobre actividades en torno a la Movilidad
- Hacer acopio de datos provenientes de encuestas y otras fuentes tanto internas como externas para la eventual puesta en marcha de un observatorio de la movilidad, capaz de aglutinar con el tiempo y, en un solo punto, la información de interés en este ámbito
- Proponer medidas y comunicar actuaciones a Concejalías de la Corporación
- Definir actividades por núcleos urbanos
- Organizar las Semana Europea de la Movilidad, entre los días 16 y 22 de septiembre
- Observar y analizar referencias y casos de éxito en otros municipios, vía publicaciones, web, medios, visitas presenciales, etc.

7.12.2. Programas

PO1. Programa de Oficina de Movilidad.

7.12.3. Medidas

MO1. Organización y gobierno de la oficina

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

La Oficina de Movilidad debería depender orgánicamente de la Concejalía competente en materia de transportes del Ayuntamiento.

Aun así, la constitución de ésta deberá avalarse por las más altas instancias municipales, y quedar registrada en los Diarios que corresponda. Se pretende con esto garantizar su perdurabilidad en el tiempo y contar un respaldo reconocido y aceptado por el resto de los departamentos de la Corporación.

El documento de constitución de la Oficina deberá detallar sus funciones, los hechos que motivan su creación, una propuesta de organigrama y cuál es su dependencia orgánica dentro del Gobierno Municipal. Esto no es óbice para que la Corporación pueda añadir o, modificar a su criterio, cuantos aspectos considere conveniente en pro de la mayor eficiencia operativa de la Oficina, así como en aras a garantizar su perdurabilidad en el tiempo.

Estructura

Deberá contar con los roles que se relacionan a continuación. Esto no implica la necesidad de que una única persona se dedique a cada rol, pudiendo una asumir o participar en varios.

Se establecen los siguientes:

Dirección

Será responsable de establecer directrices, supervisar la implantación del PMUS y de ejercer la interlocución con otros departamentos del Ayuntamiento, debiendo reportar, por otro lado, a la Concejalía competente en materia de transportes y movilidad.

Será quien represente a la Oficina en la Mesa de Movilidad. Asimismo, supervisará las actuaciones del resto de roles en la Oficina.

Asumirá igualmente la función de redacción de la Memoria Anual de Actividades, así como una memoria semestral respecto a la evolución de la implantación del PMUS en el Municipio.
Por otro lado, será responsable de la interlocución con agentes públicos y privados de transporte externos al Municipio, así como con otras Administraciones insulares, regionales, nacionales y de la UE, siempre desde la colaboración y con el respaldo de la Concejalía de la que la Oficina dependa.

Asimismo, deberá velar por el cumplimiento de las actuaciones, así como, en particular las relativas a las celebradas en torno a la Semana Europea de la Movilidad que podrán constituir al Municipio en "participante dorado", optando a premios y reconocimiento.

Comunicación y Participación Ciudadana
La función de comunicación será la responsable de coordinar y supervisar todas las actividades en materia de divulgación del Plan, así como en torno a la Movilidad Urbana Sostenible.

Asumirá también la función de coordinar y publicar las comunicaciones necesarias vía la página web del Plan, así como de proponer y definir las acciones en materia de comunicación hacia la Ciudadanía.

Deberá colaborar estrechamente con el gabinete de prensa y comunicación del Consistorio, con el que se sugiere tenga una sólida y permanente comunicación.
Entre sus funciones deberá figurar también la de la organización de eventos como la Semana Europea de la Movilidad o el Día sin Coche, que en la UE se ha establecido para el 22 de septiembre, sin detrimento de la organización de otros días "sin coche" para un mayor impacto y concienciación ciudadanos.

La Semana Europea de la Movilidad es un evento cuyo impacto ha ido creciendo paulatinamente desde su instauración en 2002. Suele celebrarse la semana del 16 al 22 de septiembre de cada año. Durante este periodo, este rol dentro de la Oficina, deberá haber consensuado con la Dirección de la Oficina el conjunto de actividades a desarrollar.

Es premisa fundamental que este rol esté en fuerte cohesión con las funciones de Análisis y Feedback Ciudadano y Proyectos, habida cuenta de que del conocimiento de sus actividades podrán definirse unos tipos de actuaciones u otros.

Análisis y Feedback Ciudadano

Deberá definir mecanismos para la obtención de datos resultantes de la realización de encuestas, así como estar en contacto permanente con fuentes de información externa.

Este perfil deberá tener un profundo conocimiento de la información en materia de movilidad en el Municipio, debiendo, en consecuencia, habilitarse los mecanismos funcionales y orgánicos para permitírsele el acceso a ella.

Asimismo, deberá poder tener acceso a las comunicaciones que vía el formulario de comunicaciones de incidencias en la vía pública se reciban en la web y tantos otros tengan la movilidad como protagonista.

Esto requerirá la instauración de una cultura de participación colaborativa

transversal en el Consistorio que contribuya a facilitar el envío proactivo de datos a la Oficina por parte de los departamentos del Ayuntamiento, para lo que se requerirá el respaldo y comunicación desde la Alcaldía.

Deberá asumir las funciones de organización, caracterización y catalogación de los datos que puedan recibirse, con vistas a la constitución en el medio plazo de un Observatorio de la Movilidad Urbana Sostenible.

Proyectos

Este rol asumirá las funciones de proponer y coordinar las actuaciones de índole técnica que para la implantación del PMUS en el Municipio sea necesario acometer.

Será responsable de establecer las bases técnicas para el desarrollo de cada actividad, así como de redactar los pliegos técnicos de condiciones en caso de que éstos sean necesarios para una eventual contratación externa de ciertas actuaciones.

Será responsable de actuar de interlocutor con las entidades prestatarias de servicios en el marco de la implantación, llevando un seguimiento preciso de la evolución de éstos y proponiendo, en su caso, la aplicación de medidas correctoras.

Reportará a la función de Dirección, a la que deberá mantener informada de la evolución de las actuaciones.

Actuaciones

Se relaciona a continuación un conjunto de actuaciones a desarrollar por la Oficina una vez constituida.

Presentación a Actores en el Consistorio
De la mano de la Concejalía competente y, con el respaldo de la Alcaldía, deberá presentarse la Oficina a los distintos departamentos del Consistorio.

Se deberá informar de las funciones que ésta adopta y garantizar la implicación colaborativa de los departamentos.

- Identificación de los puntos clave de información interna y externa

La Oficina deberá identificar cada uno de los departamentos gestores de información en torno a la Movilidad y establecer con ellos los mecanismos para garantizar el acceso pronto y preciso a datos de relevancia.

Del mismo modo, deberá realizarse una actividad de prospección respecto qué fuentes de información insulares, regionales, nacionales y europeas manejan y publican datos de interés.

- Definición de un sistema de acopio y almacenamiento de datos

La Oficina deberá equiparse con los recursos informáticos necesarios para poder almacenar, procesar y analizar las informaciones que pueda ir recibiendo de otros departamentos.

- Definición de Estructura de Web de la Movilidad Urbana

Deberá establecerse una estructura tentativa que incluya los pilares temáticos de la misma. No se requiere en primera instancia desplegar una estructura perfecta y de máximos, recomendándose su evolución y adaptación paulatina a las necesidades de comunicación que con el tiempo vayan detectándose.

Los detalles de esta actuación se amplían en el Plan Sectorial de Comunicación y Formación para el Cambio de Hábitos.

- Elaboración de Encuesta Inicial en torno a la Movilidad

Deberá constituir un primer paso para pulsar la opinión de la Ciudadanía y poder así realizar actividades cada vez más adecuadas a la realidad del Municipio.

- Implicación de la Ciudadanía

La Oficina deberá proponer un conjunto de actuaciones conducentes a favorecer la participación ciudadana, velando por fomentar la sensibilización de usuarios de medios de transporte y peatones en torno a la Movilidad Sostenible.

Organización de campañas publicitarias

Las campañas deberán siempre estar dirigidas a promover la sostenibilidad del sistema de transporte en el Municipio.

En el marco de estas actuaciones, deberán definirse los tipos de soportes para la publicidad (boletines, trípticos, página web, cartelería), así como el mensaje a comunicar en cada cuál y su ubicación en el tiempo.

- Organizar la Semana Europea de la Movilidad

Deberá determinarse el conjunto de actividades a desarrollar durante la semana del 16 al 22 de septiembre, teniendo en cuenta el tema que corresponda al año en curso.

- Implantación de una Medida Permanente

La Oficina tendrá que definir una actuación o medida que, a diferencia de las relativas a la Semana Europea, deberá consolidarse y mantenerse operativa con carácter indefinido. Idealmente, cada año deberá adoptarse una nueva medida que contribuya a favorecer el paso del vehículo particular al transporte público o compartido.

- Celebración del Día sin Coche

Cada 22 de septiembre, la Oficina deberá encargarse de la organización del Día sin Coche. Para ello deberá garantizar que determinadas zonas o núcleos municipales se reservan a peatones y que el transporte público pueda prestar un servicio eficiente y cómodo los usuarios.

NOMBRE DEL INDICADOR:

Número de eventos celebrados.

VALOR DEL INDICADOR:

Escenario base 2019: -
Escenario Tendencial 2025: -
Escenario del PMUS 2025: 8

NOMBRE DEL INDICADOR:

Medidas permanentes (ud.).

VALOR DEL INDICADOR:

Escenario base 2019: -
Escenario Tendencial 2025: -
Escenario del PMUS 2025: 9

NOMBRE DEL INDICADOR:

Celebración Semana Europea Movilidad (ud.).

VALOR DEL INDICADOR:

Escenario base 2019: NO
Escenario Tendencial 2025: NO
Escenario del PMUS 2025: SI

Grupo
SAN ISIDRO
40
25t

7.13. Plan sectorial de movilidad eléctrica y de energía limpia

7.13.1. Introducción

El objetivo de este plan sectorial de movilidad eléctrica y energía limpia es el impulso del vehículo eléctrico. Para ello se proponen las siguientes medidas:

7.13.2. Programas

PE1. Programa para el fomento de la movilidad eléctrica y de energía limpia.

7.13.3. Medidas

MV1. Implantar puntos de recarga públicos

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

El objetivo de esta propuesta es crear una red de puntos de recarga para vehículos eléctricos, de modo que se impulse el uso de estos últimos.

Para promover el uso del vehículo eléctrico ha de disponerse de una red de puntos de recarga que permita a los usuarios recargar su vehículo sin dificultad.

Para promover el vehículo eléctrico, el Gobierno Español ha puesto en marcha el Plan MOVES, dentro de la Estrategia Integral de Impulso al Vehículo Eléctrico. Este plan está compuesto por diferentes medidas con el fin de incentivar la movilidad eficiente y sostenible.

El Plan MOVES incluye en sus líneas de actuación la implantación de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos (Actuación 2).

El Plan MOVALT-Infraestructuras ofrece ayudas para adquirir sistemas de recarga de baterías de vehículos eléctricos. Esto se debe a que la inversión en

infraestructura de recarga incentiva un mayor crecimiento del número de vehículos eléctricos en detrimento de los vehículos convencionales.

Tal y como se describe en el diagnóstico, el municipio no dispone actualmente de ningún punto de recarga. Será necesario la localización estratégica prevista de la red de puntos y centros de recarga de cara a maximizar el potencial del parque móvil sostenible.

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 trabajos del Plan de Movilidad Sostenible de cara a hacer una selección correcta de las tecnologías.

En una primera fase la recarga podría ofrecerse gratuitamente, en horas específicas, o en días concretos, como un incentivo al uso del vehículo eléctrico, de forma que estas campañas sirvan para reclamar la atención de los usuarios y evitar los inconvenientes de todo lo relacionado con la figura del „gestor de cargas“. A cambio, eso sí, los usuarios podrían registrarse en un sistema de datos que permita monitorizar y analizar información relevante para el despliegue de futuras fases.

Por ello se propone:

- Desplegar una red óptima de puntos de recarga que permita una cobertura total en el término municipal, en términos de alcance, ejemplificadora y de concienciación, con el mayor ratio, utilidad/coste posible.
- Implantar puntos de recarga rápida y semirápida en zonas clave del municipio, en las zonas propuestas en los indicadores de evolución.
- Reserva de espacio para recargas rápidas por emergencia de vehículos de flotas que presten servicios urbanos sensibles: atención médica, policía, etc.

Se propondrá 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. Lo que generaría frustración entre los usuarios de vehículos eléctricos y una opinión muy desfavorable entre la población general.

El PMUS contiene las siguientes actuaciones asociadas a la distribución de la red de puntos de recarga de vehículos eléctricos en el municipio. En el informe de “Implantación del Vehículo Eléctrico en Canarias” del Instituto Canario de Estadística (ITC) se realiza un estudio de la futura red de recarga de vehículos eléctricos en los diferentes

municipios de las islas Canarias. Además del cargador privado que debe disponer cada vehículo eléctrico adquirido o el cargador para cada 3 vehículos si se trata de una flota (taxis por ejemplo), en la vía pública se considera que deben existir para el año 2030 un cargador por cada 20 vehículos para que la infraestructura de recarga sea óptima.

Se propone que para el año 2025 en Los Realejos se instalen 17 cargadores con 20 tomas de recarga en los siguientes lugares:

- En la Zona Comercial de Realejo Alto: En el Centro de Salud/Piscina 1 cargador semirápido con 2 tomas de carga.
- En La Zona Comercial de San Agustín: en la calle San Agustín con la calle Alhóndiga 1 cargador semirápido con 1 tomas.
- En la Zona Comercial Toscal Longuera: en la calle Longuera con calle Los Bancales 1 cargador lento con 1 toma
- En la Zona Comercial Cruz Santa: en la Carretera Nueva con la calle Real de Cruz Santa 1 cargador lento con 1 toma
- En la Zona Comercial Icod el Alto: en la calle Icod el Alto 1 cargador lento de 1 toma
- En el Ayuntamiento de Los Realejos: 1 cargador semirápido con 2 tomas, con una marquesina fotovoltaica en paralelo con la red a modo demostrativa
- En el Centro de Servicios Sociales de Realejo Alto: 1 cargador con 1 toma. De acuerdo con la normativa vigente ITC-BT-52 en el parking público del centro comercial se debe instalar 4 puntos de recarga semirápida (cuenta con 144 plazas).
- Parada de taxis en la Plaza Mencey Bencomo: 1 cargador rápido con 2 tomas (para uso de la flota de vehículos eléctricos de los taxistas)
- Playa del Socorro: 1 punto de recarga semirápida de 1 toma. De acuerdo con la normativa vigente ITC-BT-52 en el parking público del centro comercial de Los Realejos se debe instalar 4 puntos de recarga semirápida.

Indicadores	Descripción del indicador	Base 2019	Tendencial 2025	PMUS 2025 vehículos
Puntos de recarga de VE enganchado a la red eléctrica.	Nº de puntos de recarga	0	0	16
Puntos de recarga de VE con marquesina fotovoltaica en paralelo con la red	Nº de puntos de recarga	0	0	1
Puntos de recarga de VE con suministro fotovoltaico sobre marquesina combinado con energía eólica.	Nº de puntos de recarga	0	0	0

MV2. Impulsar el uso del vehículo eléctrico

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

El objetivo de esta propuesta es potenciar el uso de tecnologías más limpias, impulsando el uso del vehículo eléctrico. De esta manera se conseguiría una importante reducción de las emisiones contaminantes debidas al sector transporte.

En el municipio de Los Realejos es el vehículo privado el que mayor porcentaje de emisiones produce, el 68,21%. Por tanto, introduciendo el vehículo eléctrico se conseguirá reducir en gran porcentaje estas emisiones.

Para promover el vehículo eléctrico, el Gobierno Español ha puesto en marcha el Plan MOVES, dentro de la Estrategia Integral de Impulso al Vehículo Eléctrico. Este plan está compuesto por diferentes medidas con el fin de incentivar la movilidad eficiente y sostenible.

El Plan MOVES incluye en sus líneas de actuación la adquisición de vehículos de energías alternativas (Actuación 1).

El vehículo eléctrico se beneficia de ayudas dirigidas a su compra (Programas MOVEA y MOVALT) y también de políticas fiscales con exención o reducción de impuestos como el de circulación y beneficios como utilización de áreas de aparcamiento reservadas, o la permisividad de poder utilizar el carril bus/taxi en zonas urbanas.

El Plan MOVALT-Vehículos ofrece ayudas para incentivar la adquisición de vehículos eléctricos, de gas licuado del petróleo (GLP/Autogás), de gas natural comprimido (GNC) y licuado (GNL), vehículos que se propulsen con pila de combustible y motocicletas eléctricas.

Actualmente, el consumo de combustible por los vehículos existentes en el municipio y sus emisiones son:

Actualmente en el municipio solo se encuentran 4 vehículos eléctricos en circulación, representando un 0,014% del total disponible.

El municipio no dispone actualmente de ningún punto de recarga, pero cuando estos estén instalados, se debe plantear iniciativas en el municipio para promover el uso del coche eléctrico, ya que estos actualmente suponen menos del 0,014%.

A fin de impulsar el uso del vehículo eléctrico se propone:

- Implantar un sistema de incentivos fiscales para aquellos usuarios que adquieran vehículos eléctricos o híbridos.
- Implantar circulación preferente del vehículo eléctrico en zonas

Modo de transporte	N.º vehículos	Consumo combustible por vehículo (tep/año)	Emisiones de CO2
Vehículos de gasolina	18.455	9.675,80	32.626,81
Vehículos diésel	9.740	10.798,43	39.047,13

clave del municipio, o prohibir la circulación de otro tipo de vehículo de combustión.

- Disminución del impuesto de circulación a este tipo de vehículos.

- Fomentar el uso del carsharing (coche compartido) dentro del municipio mediante el empleo de vehículos eléctricos.
- Aumentar el tiempo de estacionamiento máximo de 1h en zonas comerciales para este tipo de vehículo.

Evolución

Según el Plan para la Implementación del Vehículo Eléctrico en Canarias del ITC (Instituto Tecnológico de Canarias), estima que la tendencia es que en 2030 la flota eléctrica suponga el 20% del conjunto del parque móvil. Para el año 2025 se considera que ese porcentaje será del 8%.

MV3. Ampliar o sustituir parte de la flota municipal con vehículos eléctricos

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

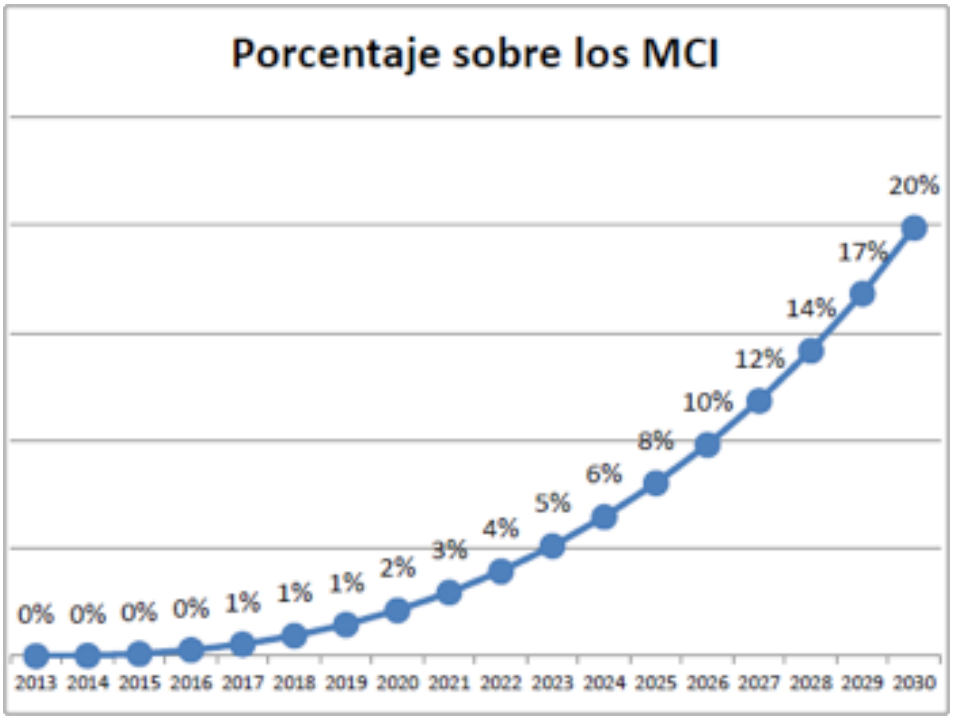
El objetivo de esta propuesta es implantar vehículos eléctricos en la flota municipal.

Es necesario aplicar medidas que promuevan las bajas emisiones con limitaciones para el transporte contaminante.

La adopción de este tipo de tecnologías por parte de las flotas municipales es una medida interesante desde varios puntos de vista: primero, porque es una fracción del parque móvil que contamina menos, pero además permite que las nuevas tecnologías vayan abriendo mercado y así evolucionando, al mismo tiempo que contribuye a dar ejemplo y concienciar a la ciudadanía.

Actualmente, el consumo de combustible por los vehículos de propiedad municipal y sus emisiones son:

GRÁFICO 22. EVOLUCIÓN DEL PORCENTAJE DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO FRENTE AL TÉRMICO (TENDENCIA).



Fuente: Plan para la Implementación del Vehículo Eléctrico en Canarias del ITC

MV4. Introducir el vehículo eléctrico en el transporte público.

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Gracias a los incentivos fiscales a la circulación preferentes, a la disminución del impuesto de circulación, al fomento del car-share y al aumento del tiempo de estacionamiento promovidos por el Ayuntamiento se estima que del parque móvil eléctrico esperado en el año 2025, el 2% sean adquiridos gracias estos incentivos.

indicador	Descripción del indicador vehículos	Base 2019	Tendencial 2025	PMUS 2025 vehículos
Impulsar el uso del vehículo eléctrico	% de flota eléctricos/ híbridos incentivados sobre el total	0,014%	0,014%	2%

El objetivo de esta propuesta es implantar vehículos eléctricos en los sistemas de trasporte público como taxis, autobuses, vehículos de reparto…etc.

Es necesario aplicar medidas que promuevan las bajas emisiones con limitaciones para el transporte contaminante.

La adopción de este tipo de tecnologías por parte del transporte público es una medida interesante desde varios puntos de vista: primero, porque es una fracción del parque móvil que contamina menos, pero además permite que las nuevas tecnologías vayan abriendo mercado y así evolucionando, al mismo tiempo que contribuye a dar ejemplo y concienciar a la ciudadanía.

Actualmente no existe ningún taxi o autobús de bajas emisiones o con combustibles "limpias" dedicados al transporte público urbano. El transporte público circulante actualmente en el municipio es:
Gracias a los incentivos fiscales, entre otras medidas promovidas por el Ayuntamiento, se estima que del

Modo de transporte	N.º vehículos	Consumo combustible por vehículo (tep/año)	Emisiones de CO2
Vehículos de gasolina	34	17,83	60,11
Vehículos diésel	19	21,06	71,06

Actualmente la administración pública solo dispone de dos motocicletas eléctricas, representando los vehículos eléctricos municipales solo un 3,6% del total disponible.

Se propone:

- Sustituir parte de la flota municipal por vehículos eléctricos energéticamente eficientes
- Recurrir a subvenciones como la proporcionada por el IDAE para la adquisición de los nuevos vehículos que se requiera incorporar o renovar, escogiendo solo vehículos eléctricos.

El PMUS contiene las siguientes actuaciones asociadas a la evolución en el municipio del fomento del vehículo eléctrico. El parque móvil municipal asciende actualmente a 55 vehículos de los que 2 son eléctricos. Se estima que en el año 2025 el 10% de esta flota debería ser eléctrica, lo que supone añadir a los 2 vehículos eléctricos ya existentes 4 más.

indicador	Número de vehículos Actual	2025	Descripción del indicador	Base 2019	Tendencial 2025	PMUS 2025 vehículos
Planta móvil municipal	55	62	% de flota eléctricos/ híbridos sobre el total	4%	5%	10%

parque móvil eléctrico esperado, tanto de guaguas municipales como de taxis el 1,5% sea adquiridos gracias a estos incentivos.

Servicio del municipio	N.º vehículos gasolina	N.º vehículos diésel	N.º vehículos eléctricos
Licencias de Taxis	37	11	0
Guaguas servicio regular	0	*29	0
Guagua parque móvil del municipio	0	**56	0

** Líneas en servicio regular de TITSA que pasan por el municipio según datos del Plan Especial Territorial del Transporte de Tenerife.*
*** Parque móvil de guaguas registradas en el municipio de acuerdo con el ISTAC*

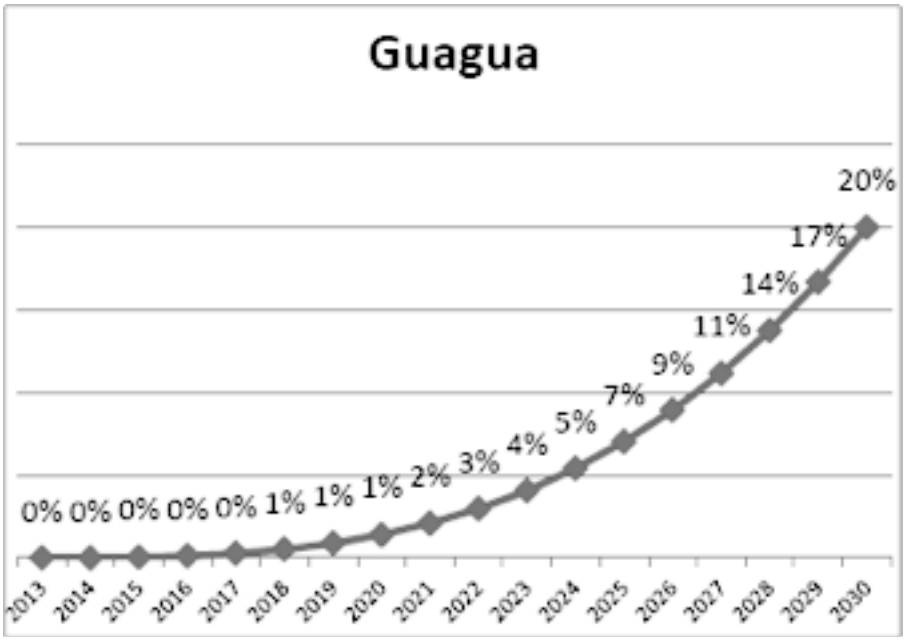
Se propone:

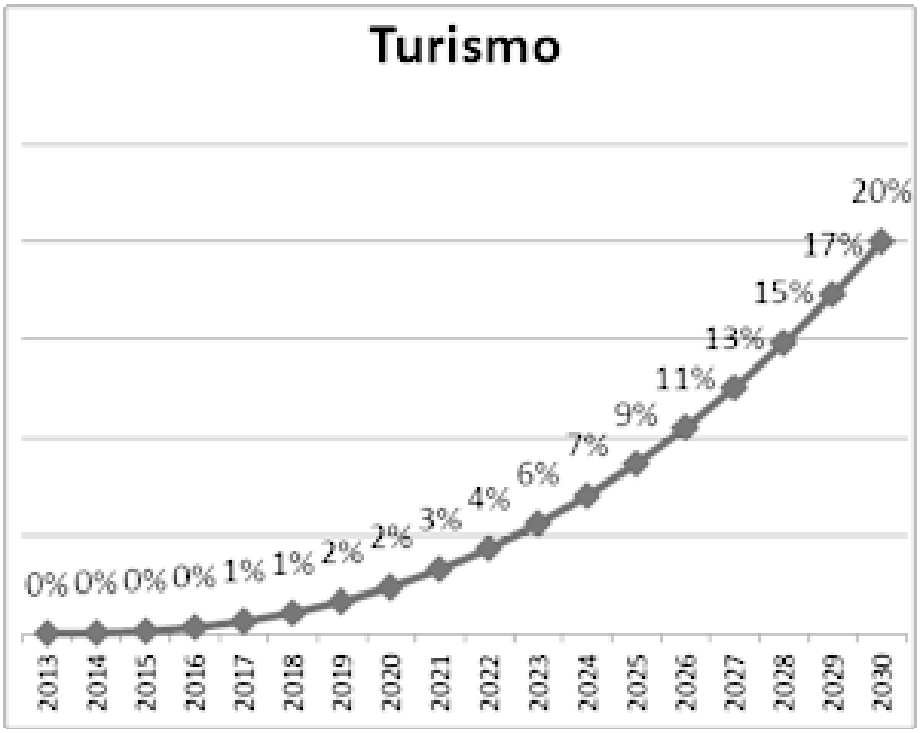
- Implantar un sistema de incentivos fiscales orientados a la renovación del parque móvil.
- Implantar un sistema de incentivos fiscales para aquellos usuarios que adquieran vehículos eléctricos o híbridos.

Evolución

Según el Plan para la Implementación del Vehículo Eléctrico en Canarias del ITC (Instituto Tecnológico de Canarias) estima que en 2025, de la flota total de guaguas el 7% será eléctrica y de los turismos (entre los que se incluye el taxi) el porcentaje de la flota eléctrica será del 9% del total.

GRÁFICO 23. EVOLUCIÓN DEL PORCENTAJE DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO FRENTE AL TÉRMICO.





Fuente: Plan para la Implementación del Vehículo Eléctrico en Canarias del ITC

indicador	Descripción del indicador vehículos	Base 2019	Tendencial 2025	PMUS 2025 vehículos
Incentivar la adquisición de taxis eléctricos	% de flota eléctricos/ híbridos incentivados sobre el total	0%	0%	1,5%
Incentivar la adquisión de guaguas eléctricas	% de flota eléctricos/ híbridos incentivados sobre el total	0%	0%	1,5%

7.14. Plan sectorial de smart mobility y movilidad colaborativa

7.14.1. Introducción

El presente plan sectorial lo motiva la necesidad de favorecer la adopción de soluciones tecnológicas por parte del Consistorio y de la Ciudadanía para una gestión e introducción de la movilidad sostenible en el Municipio que implique a personas y recursos de manera cohesiva. Con carácter general, las grandes áreas a las que debe respaldar la adopción de tecnologías son la accesibilidad, los sistemas de transporte, el medio ambiente y el aparcamiento que, por otro lado, deberán responder a las necesidades reales en términos de economía, ecología y sociedad.

Con carácter particular y, esencialmente, los tres ejes sobre los que debe incidir la adopción de tecnologías son Transporte, Ubicación y Movilidad

El conjunto de actuaciones a implantar en el PMUS, así como el natural hecho de poder establecer medidas de índole tecnológica para una eficiente gestión de la movilidad, requieren de la ejecución de una serie de actividades que favorezcan la conversión del Municipio en un espacio más habitable, más sostenible y más colaborativo.

Los siguientes apartados caracterizan y dimensionan las actuaciones a desplegar, al tiempo que definen indicadores para el control de la evolución de cada una de las medidas.

El objetivo fundamental de este Plan Sectorial lo constituye la definición de un conjunto de actuaciones de índole tecnológica para garantizar una más eficiente gestión de la movilidad sostenible en el Municipio, que implique a Ciudadanía y Administración por igual.

Los objetivos específicos son:

- Definición de tecnologías clave
- Disponer de un inventario de apps móviles de apoyo a la movilidad y
- Fomentar el uso de apps para el uso compartido de vehículos
- Permitir la obtención de datos respecto a tendencias en materia de transporte en el Municipio.
- Contribuir a la descongestión en el tráfico.
- Favorecer la visualización remota de determinados enclaves
- Permitir conocer la ocupación de aparcamientos en parkings y vías públicas en tiempo real.
- Erigir a la Ciudadanía en protagonista de la movilidad.
- Dotar de paneles informativos a las marquesinas de guaguas.
- Formación de personal municipal implicado en el uso de nuevas soluciones tecnológicas.
- Conocer horarios y cobertura geográfica urbana de servicio de los medios de transporte públicos, así como de los de transporte a la demanda.
- Comunicar casos de éxito aplicados en otros municipios.
- Constitución de las bases tecnológicas para la creación de un Observatorio de la Movilidad Sostenible.

Este Plan Sectorial deberá desplegarse con la implicación de las cuatro funciones de la Oficina de Movilidad y, al igual que el resto de Los Planes Sectoriales, con el respaldo y conocimiento de los órganos competentes en el Consistorio.

7.14.2. Programas

PS1. Programa de smart mobility.
PS2. Programa de movilidad colaborativa.

7.14.3. Medidas

Se relaciona a continuación un conjunto de actuaciones de despliegue propuesto en el marco de este programa:

MS1. Sistema de Información u Observatorio de la Movilidad Urbana Sostenible

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Esta actuación deberá resultar en el establecimiento de las bases para el eventual despliegue y posterior puesta en explotación de un sistema integral de gestión de la información y comunicación de datos en torno a la movilidad urbana sostenible.

Se trata de una compleja y ambiciosa actuación que, sin embargo, reportará enormes beneficios funcionales a la Corporación Municipal y a la Ciudadanía.

El sistema deberá actuar de núcleo receptor, procesador y comunicador de todas los datos y señales que se reciban desde distintos enclaves y ante determinados eventos.

Por ello, requerirá de una muy meticulosa definición de requisitos y una llevanza profesionalizada del proyecto de despliegue e implantación. Sin embargo, se propone, en cualquier caso, su desarrollo desde la austeridad inicial, partiéndose desde un conjunto mínimo de datos y fuentes de éstos para, paulatinamente, ir evolucionándose hacia soluciones más ambiciosas con el tiempo.

Se propone un despliegue del proyecto basado en un modelo de desarrollo evolutivo en espiral a cuatro cuadrantes, al cierre de cuyo primer ciclo ya pueda quedar el Consistorio dotado de soluciones que, aunque básicas, permitan una gestión de datos y comunicación más eficiente.

En cualquier caso, será recomendable que se defina un conjunto inicial de necesidades informativas.

El sistema deberá en el medio plazo constituirse en una plataforma eficaz y eficiente para la prestación de servicios de información a Ciudadanía y Administración Local.

Asimismo, deberá se capaz de procesar analíticamente la información albergada, usando técnicas de Data Mining y Business Intelligence, permitiendo dibujar escenarios actuales y de futuro en base a los datos disponibles que se procesen.

Es, en consecuencia, de vital importancia la sensibilización de los diferentes departamentos municipales, al objeto de que se fomente y mantenga en el tiempo una actitud colaborativa hacia el enriquecimiento de los conjuntos de informaciones a albergar

MS2. Creación de un inventario de apps de apoyo a la movilidad

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

En la actualidad existe un amplísimo conjunto de aplicaciones para móviles y tablets que, de una manera u otra incluyen prestaciones de apoyo a la movilidad.

No todas cubren las necesidades reales de los usuarios en entornos de movilidad sostenible. Sin embargo, muchas apps se complementan entre sí.

Esta actividad propuesta recomienda la realización de un análisis de las apps más convenientes en cada caso, debiéndose observar la inclusión de prestaciones como las que se relacionan a continuación:

- Planificación de rutas.
- Tiempo restante para la llegada de la próxima guagua.
- Ubicación de parkings de motocicletas.
- Ubicación de parkings para personas con diversidad funcional.
- Facilitar el conocimiento de la ubicación de paradas de taxis.
- Tarifas del transporte público.
- Conocer cuál es la ocupación de plazas de aparcamiento.
- Promover el uso de vehículos compartidos.

Así, por ejemplo, entre el conjunto de apps de mayor uso en ámbitos en torno a la movilidad se encuentran las siguientes:

- MyTaxi. Se trata de una app que permite pedir un taxi desde cualquier lugar, permitiendo incluso la realización de pagos desde la misma
- Wazypark y Parkapp. Dos aplicaciones que facilitan la localización de aparcamiento.
- dedoCar. Se trata de una app para el fomento del uso de vehículos compartidos. Pone en contacto a usuarios de rutas similares. La app informa a sus usuarios qué coche estaría dispuesto a llevarle y al conductor dónde se encuentran los pasajeros a recoger, con los que compartirían gastos de viaje.
- Join Up. Es una app para pedir un Taxi entre varias personas. Con esto se maximiza el rendimiento de la ruta, reducen emisiones y, para el usuario final, supone una reducción de costes.

Existe un amplio conjunto de apps de estas características en la Guía Metodológica del Gobierno de Canarias para la Movilidad Urbana Sostenible, en la que el Ayuntamiento puede apoyarse también para la identificación de otras aplicaciones que puedan eventualmente adecuarse a ciertas necesidades.

Se recomienda publicar el conjunto de apps en la web del PMUS, con la correspondiente aviso o notificación en la web corporativa.

Cada app deberá figurar con su logo, breve descripción, coste (si lo tiene) y sistemas operativos con los que es compatible, así como enlace a la plataforma de descarga.

MS3. Creación de App de la Movilidad

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

En la actualidad existe un amplísimo conjunto de aplicaciones para móviles y tablets que, de una manera u otra incluyen prestaciones de apoyo a la movilidad.

No todas cubren las necesidades reales de los usuarios en entornos de movilidad sostenible. Sin embargo, muchas apps se complementan entre sí.

Esta actividad propuesta recomienda la realización de un análisis de las apps más convenientes en cada caso, debiéndose observar la inclusión de prestaciones como las que se relacionan a continuación:

- Planificación de rutas
- Tiempo restante para la llegada de la próxima guagua
- Ubicación de parkings de motocicletas
- Ubicación de parkings para personas con diversidad funcional
- Facilitar el conocimiento de la ubicación de paradas de taxis
- Tarifas del transporte público
- Conocer cuál es la ocupación de plazas de aparcamiento
- Promover el uso de vehículos compartidos

Así, por ejemplo, entre el conjunto de apps de mayor uso en ámbitos en torno a la movilidad se encuentran las siguientes:

- MyTaxi. Se trata de una app que permite pedir un taxi desde cualquier lugar, permitiendo incluso la realización de pagos desde la misma
- Wazypark y Parkapp. Dos aplicaciones que facilitan la localización de aparcamiento.
- dedoCar. Se trata de una app para el fomento del uso de vehículos compartidos. Pone en contacto a usuarios de rutas similares. La app informa a sus usuarios qué coche estaría dispuesto a llevarle y al conductor dónde se encuentran los pasajeros a recoger y que compartirían gastos de viaje.
- Join Up. Es una app para pedir un Taxi entre varias personas. Con esto se maximiza el rendimiento de la ruta, reducen emisiones y, para el usuario final, supone una reducción de costes.

Existe un amplio conjunto de apps de estas características en la Guía Metodológica del Gobierno de Canarias para la Movilidad Urbana Sostenible, en la que el Ayuntamiento puede apoyarse también para la identificación de otras aplicaciones que puedan eventualmente adecuarse a ciertas necesidades.

Se recomienda publicar el conjunto de apps en la web del PMUS, con la correspondiente aviso o notificación en la web corporativa.

Cada app deberá figurar con su logo, breve descripción, coste (si lo tiene) y sistemas operativos con los que es compatible, así como enlace a la plataforma de descarga.

MS4. Creación de App de la Movilidad

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Aún existiendo ya un amplio conjunto de apps en torno a la movilidad, se recomienda el desarrollo de una app específica que sea capaz de mostrar datos e informaciones clave favorecedoras de un uso más sostenible de los modos de transporte.

En una primera instancia, la app podrá incluir datos servidos por la web del PMUS de Los Realejos, para pasar con el tiempo a permitir el uso de funcionalidades interactivas de apoyo a la participación, el uso compartido de vehículos y otras.

MS5. Georreferenciación de lugares clave

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

El Municipio cuenta ya con un inventario de recursos georreferenciado al cual se accede desde la web corporativa. Deberé verificarse que la información es correcta y completa. Se deberá asegurar que los lugares clave se encuentra convenientemente georreferenciados sobre las plataformas de mayor uso, como es el caso de Google Maps.

Se propone ampliar el conjunto de elementos que actualmente alimentan el mapa accesible desde la web para incluir datos como la pendiente media de cada una de las vías principales.

Asimismo, es recomendable la inclusión de datos relativos al número estimado de calorías que consumiría un peatón en el recorrido de estas.

MS6. Sensorización de parkings

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Esta actividad comprenderá la dotación de los recursos tecnológicos en los parkings para facilitar conocer su nivel de ocupación. No se trata de disponer de los tradicionales indicadores luminosos “rojo/verde” de ocupación en el propio parking, sino, además, de poder comunicar esta información a Consistorio y Ciudadanía vía los mecanismos que sea necesario (web, apps, etc.)

Conviene además que esta información quede recogida en el sistema de información indicado al inicio o, en primera instancia, en algún mecanismo soportado informáticamente que permita su análisis, la generación de históricos, el cálculo de tendencias, etc.
En los espacios abiertos donde la ubicación de sensores sea más compleja y costosa, como es el caso de la Playa de El Socorro, se recomienda la reorientación de la webcam actualmente en operación en esa zona. El propósito de esta medida es permitir al usuario poder visualizar la

zona de estacionamientos de la playa, además del estado de la mar. Conocer cuán ocupadas se encuentra las vías paralela a la playa así como la de bajada y subida puede permitir al conductor decantarse por el uso del transporte público, en detrimento del privado.

NOMBRE DEL INDICADOR:

Porcentaje de parkings con sensorización y capacidad de comunicación.

VALOR DEL INDICADOR:

Escenario base 2019: -
Escenario Tendencial 2025: 50%
Escenario del PMUS 2025: 100%

MS7. Sensorización acústica de vías

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Se recomienda la instalación de dispositivos para le medición del ruido en las vías urbanas y extraurbanas del Municipio.

El propósito de esta medida es conocer cuál el nivel de ruido en las vías con un mayor número de habitantes y poder proponer la moderación del tráfico según determinados criterios.

Al igual que se indicara en el apartado anterior, los datos recogidos por los dispositivos de medida deberán poder comunicarse al Consistorio telemáticamente, de tal forma que pasen a engrosar el conjunto de datos de relevancia a analizar, gestionar y, en su caso, comunicar, durante el despliegue del PMUS.

Así, deberán almacenarse inicialmente en soporte informático para permitir su análisis para, posteriormente, poder pasar a engrosar el conjunto de datos a gestionar por el sistema de información indicado al inicio.

VALOR DEL INDICADOR:

Escenario base 2019: -
Escenario Tendencial 2025: 50%
Escenario del PMUS 2025: 100%

MS8. Paneles informativos en marquesinas

Se propone la instalación de pantallas informativas en las marquesinas de guaguas en el Municipio. Las pantallas deberán mostrar datos no sólo relativos al tiempo en que se espera la llegada de la próxima guagua, sino, además, otros adicionales servidos por el Consistorio, como congestión de las vías, nivel de ocupación de las plazas de aparcamiento, anuncio de actividades en torno a la movilidad urbana sostenible, etc.

NOMBRE DEL INDICADOR:

Porcentaje de marquesinas dotadas con paneles informativos.

VALOR DEL INDICADOR:

Escenario base 2019: -
Escenario Tendencial 2025: 20%
Escenario del PMUS 2025: 100%

MS9. Formación a personal del Ayuntamiento

Se trata de una actividad clave para la más eficiente gestión de los recursos tecnológicos implicados y que paulatinamente deberán desplegarse en el marco del presente PMUS.

Si bien en una primera instancia los recursos tecnológicos operativos serán escasos, es conveniente, en cualquier caso, familiarizar al personal de la Corporación Municipal, con el conocimiento de tecnologías y técnicas de análisis de datos.

Del mismo modo y, de cara a una mejor comunicación hacia la Ciudadanía, se recomienda igualmente la formación en técnicas como SEO Copywriting, Comunicación en Redes Sociales y otras, al objeto de garantizar el máximo impacto de las comunicaciones que se viertan vía los recursos para la publicación puestos a su disposición.

NOMBRE DEL INDICADOR:

Actividades de formación a personal del Ayuntamiento.

VALOR DEL INDICADOR:

Escenario base 2019: -
Escenario Tendencial 2025: -
Escenario del PMUS 2025: 20

7.15. Plan sectorial de comunicación y formación para el cambio de hábitos

7.15.1. Introducción

La Movilidad y la implantación de un PMUS no es posible sin el conocimiento profundo y continuado de todas las partes implicadas. La Ciudadanía constituye el más importante de los objetivos de las actividades de comunicación, pues es ésta la principal beneficiaria de las medidas, aunque también la más afectada por los posibles inconvenientes que, de la puesta en marcha de un PMUS pueden derivarse.

Por ello, es fundamental que las actuaciones que se desarrollen tanto en el marco del despliegue del PMUS, así como las que, aunque fuera de éste, versen sobre transportes, sean siempre del conocimiento de la Ciudadanía.

Una población conocedora y, principalmente, sensibilizada, constituye un activo municipal fundamental para la aceptación de las medidas que se desee acometer, facilitando la adopción y despliegue de éstas.

Por otro lado, se requiere de una reeducación constante y evolutiva a la Ciudadanía que garantice que el Municipio avance firme en sus propósitos para con la Movilidad Sostenible en el corto, medio y largo plazos.

Este importante eje o Plan Sectorial debe, en consecuencia, desplegarse desde la aceptación, transparencia y participación de todas las partes implicadas, siendo garante de una fuerte cohesión entre Administración Local y Población.

El objetivo fundamental de este Plan Sectorial lo constituye poder convertir paulatinamente a la Población en un conjunto de personas sensibles y formadas en torno a las ventajas que para un municipio reporta la adopción y despliegue de medidas para la Movilidad Urbana Sostenible.

Los objetivos específicos son:

- Garantizar la permanente y precisa información hacia la Ciudadanía en torno a las actuaciones del Plan
- Sensibilizar a la Población del Municipio respecto a la Movilidad Sostenible
- Comunicar casos de éxito aplicados en otros municipios
- Inculcar a los menores y jóvenes una cultura de respeto hacia el medio ambiente urbano y el transporte sostenible
- Sensibilizar a la Población respecto a las ventajas del transporte público
- Formar a la Ciudadanía en aspectos relativos a Movilidad Sostenible, en especial aquéllos relativos a la conducción energéticamente eficiente de vehículos
- Facilitar la medición del impacto de las medidas que se adopten en el ámbito de la Comunicación y Formación y el conocimiento de éstas por la Ciudadanía y la Oficina de Movilidad
- Relacionar actuaciones a desarrollar

Este Plan Sectorial deberá desplegarse desde la función de Comunicación de la Oficina de la Movilidad y, como el resto de las actuaciones, con el respaldo y conocimiento de los órganos competentes dentro del Consistorio.

7.15.2. Programas

PF1. Programa de mejora de las infraestructuras y la gestión del estacionamiento.

7.15.3. Medidas

Se relaciona a continuación un conjunto de actuaciones de despliegue propuesto en el marco de este Plan Sectorial.

MF1. Actividades de comunicación

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Deberá realizarse con diferentes públicos objetivo, resultando, en consecuencia, en las siguientes sesiones:

- Rueda y nota de prensa.
- Asociaciones de vecinos.
- Escuelas.

El contenido de la presentación debería contemplar los siguientes aspectos:

- Resumen
- Motivación
- Situación actual
- Ventajas
- Medidas
- Situación objetivo

En lo referente a la presentación en escuelas, se propone adecuar la naturaleza de la comunicación al público al que se dirige, evitándose tecnicismos y jerga no fácilmente procesable por

personas de las edades tipo.

Puesta en marcha de la Web del PMUS

Esta web deberá ser independiente de la web corporativa municipal, aunque en ésta deberá figurar una entrada claramente identificable que enlace con la del PMUS. Sin embargo, la web municipal deberá hacerse eco de las comunicaciones más relevantes que se viertan en la del PMUS.

La web del PMUS deberá constituirse en el punto de referencia universal en materia de Movilidad Urbana Sostenible. Como se indica ya en el Plan Sectorial de la Oficina de Movilidad, se deberá definir una estructura amigable y evolutiva que facilite la más eficiente comunicación y el mayor impacto.

Se recomienda el uso de herramientas de código abierto para el CMS que sustente la web, del tipo de Joomla o WordPress. Asimismo, la web deberá acercarse al cumplimiento de normas de Accesibilidad WAI A – AA, además de ser responsive o adaptativa a terminales móviles.

La web deberá servir además de repositorio de todo el material que se genere en las campañas de comunicación que se establezcan. Así, por ejemplo, si se imparte un curso, el alumnado y la Ciudadanía en general podrán tener acceso permanente a cuantos contenidos se hayan expuesto en el curso. Lo mismo deberá ocurrir para cualquier otro tipo de actividad de comunicación.

Semana de la movilidad

Se trata de uno de los ejes principales que deberá explotar este Plan. La dimensión internacional del evento abona el terreno para una más oportuna y eficiente comunicación en torno a la Movilidad Urbana Sostenible.

La Oficina de Movilidad será el ente responsable de la articulación de la campaña de comunicación y actividades, recomendándose contar con empresas del sector de la Publicidad y Comunicación para garantizar un máximo impacto.

Deberá definirse un conjunto de actividades de fomento de la sostenibilidad en el transporte capaces de garantizar la máxima sensibilización e implicación por parte de la Ciudadanía. El Día sin Coche, colofón a la Semana, debe ser otro de los actos a comunicar con protagonismo destacado.

Comunicación por barrios

Se recomienda la celebración de sesiones de comunicación presencial en barrios. Los locales de asociaciones de vecinos u otros recintos de acceso público a ellos, pueden constituir un enclave ideal para la celebración de los actos.

En estas sesiones, que deberán tener una componente de sensibilización

importante, se sugiere también comunicar la situación de partida del Municipio en materia de Movilidad Urbana Sostenible, así como el objetivo a medio-largo plazo y los hitos intermedios a alcanzar, así como, en su caso, los ya alcanzados.

Refuerzo comunicativo al transporte público

Se recomienda la celebración de campañas de apoyo al transporte público, en las que se evidencien las ventajas de su uso, se informe claramente de rutas, paradas y destinos.

Es conveniente articular mecanismos para la obtención de datos provenientes de los usuarios. Estos mecanismos deberán permitir pulsar la opinión de éstos en cuanto a la adecuación del transporte público a sus necesidades de transporte, de forma que, con el tiempo, pueda irse mejorando la calidad de la cobertura de éste.

Medios de soportes a las actividades de comunicación

Como vehículos para la comunicación de las actividades, deberán usarse los siguientes:

- Redes Sociales. Idealmente Facebook e Instagram. Se recomienda la observación de las normas en cuanto a privacidad si se van a tomar y publicar fotografías de las actividades
- Prensa. Inserciones en prensa provincial, así como en otras publicaciones escritas de cobertura municipal o comarcal
- Televisiones y radios locales. Contratación de espacios publicitarios para el anuncio de actividades a desarrollar principalmente durante el periodo de la Semana de la Movilidad
- Web corporativa
- Web del PMUS

NOMBRE DEL INDICADOR:

Número de actividades de comunicación.

VALOR DEL INDICADOR:

Escenario base 2019: -
Escenario Tendencial 2025: 20
Escenario del PMUS 2025: 35

MF2. Actividades de formación y sensibilización

DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA:

Celebración de Curso "Conducción Energéticamente Eficiente"

Este tipo de cursos han demostrado ser instrumentos fundamentales para el cambio de hábitos de los conductores, tanto de vehículos públicos como privados.

Aprender a conducir de “otra manera” puede permitir un ahorro de combustible de entre un 15% y un 20% sin reducir la velocidad media. Además del ahorro económico que esto supone, la conducción energéticamente eficiente aporta importantes beneficios medioambientales, reduciendo de manera significativa las emisiones de gases contaminantes que, según estudios del Instituto Tecnológico de Canarias, pueden alcanzar un 50% menos de CO2, un 78% menos de monóxido de carbono y un 50% menos de óxido de nitrógeno.

Del mismo modo, estas medidas también permiten reducir la contaminación acústica y los gastos derivados del mantenimiento del vehículo (frenos, embrague, caja de cambios y motor), a la vez que incrementan la seguridad y comodidad de los conductores.

El Real Automóvil Club de Canarias lleva impartiendo este tipo de cursos desde 2004, en colaboración con el Instituto para Diversificación y el Ahorro de la Energía.

Organización e Impartición de otros cursos específicos

Con carácter general, el conjunto de cursos o actividades formativas o divulgativas deberán poder satisfacer de alguna manera los siguientes objetivos.

- Conocer las características del modelo insostenible de movilidad de las ciudades actuales.
- Trabajar en los fundamentos de la movilidad urbana sostenible.
- Promover el uso de los modos de transporte sostenibles y la reducción de la cuota modal del vehículo privado.
- Analizar los diferentes medios de transporte y los posibles beneficios e impactos en la ciudad.
- Despertar en el alumnado una visión integradora y crítica a la hora de gestionar y planificar la movilidad de la ciudad.
- Facilitar herramientas para mejorar la planificación y gestión de la movilidad en las ciudades, teniendo en cuenta el urbanismo y la planificación del nuevo modelo de ciudad, con una visión social y de participación de la ciudadanía.
- Conocer diferentes iniciativas de fomento de la movilidad sostenible en las ciudades.
- Analizar herramientas y políticas de mejora de la movilidad de las ciudades como este PMUS y sus Planes Sectoriales específicos y otros proyectos como el fomento de la movilidad sostenible al trabajo, escolar, etc.

Medición de resultados

Es fundamental que para cada una de las actividades que se desarrollen a lo largo de cada año, se establezcan los mecanismos necesarios para la captura eficiente de datos que puedan servir para el alimento de la función de Análisis de la Oficina de Movilidad.

Por otro lado, es recomendable la emisión de notas de prensa y comunicación a través de los soportes indicados más abajo de cuáles han sido los resultados de cada actividad, como número de participantes, reducción en el número de vehículos, reducción estimada de gases de efecto invernadero, personas formadas, visitas a web, etc.

MEDIOS DE SOPORTES A LAS ACTIVIDADES DE COMUNICACIÓN

Como vehículos para la comunicación de las actividades, deberán usarse los siguientes:

- Redes Sociales. Idealmente Facebook e Instagram. Se recomienda la observación de las normas en cuanto a privacidad si se van a tomar y publicar fotografías de las actividades
- Prensa. Inserciones en prensa provincial, así como en otras publicaciones escritas de cobertura municipal o comarcal.
- Televisiones y radios locales. Contratación de espacios publicitarios para el anuncio de actividades a desarrollar principalmente durante el periodo de la Semana de la Movilidad
- Web corporativa
- Web del PMUS

NOMBRE DEL INDICADOR:

Número de personas beneficiarias de actividades de formación.

VALOR DEL INDICADOR:

Escenario base 2019: -
Escenario Tendencial 2025: 5.000
Escenario del PMUS 2025: 15.000

NOMBRE DEL INDICADOR:

Número de actividades de formación y sensibilización.

VALOR DEL INDICADOR:

Escenario base 2019: -
Escenario Tendencial 2025: 5
Escenario del PMUS 2025: 10

TAXI
5293 FDY
8406 KTS

8.

Escenarios

8.1. Introducción

Entendemos como escenarios del PMUS al conjunto de rasgos del modelo de movilidad urbana sostenible que se puede alcanzar en el Municipio en un determinado plazo, mediante la puesta en práctica de un conjunto de programas o medidas.

La planificación de un escenario implica, aunque no siempre de forma explícita, la asunción de determinados objetivos en materia de movilidad, que cristalizan en los rasgos del modelo que se describe.
Los escenarios que se formulan en el PMUS permiten establecer pronósticos, permitiendo comparar diferentes evoluciones previsibles del sistema de transporte. Cada escenario representa los efectos de la aplicación de cada uno de los bloques de medidas que se plantean en el Plan.

Según lo establecido en la Guía Metodológica para la elaboración de Planes de Movilidad Urbana Sostenible redactada por la Dirección General de Transportes de la Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias, los escenarios se caracterizan por lo siguiente:

- La definición de una opción urbanístico-territorial para el futuro del municipio.
- La adopción de unos objetivos concretos en materia de movilidad; de unas metas cuya consecución define el escenario.
- La identificación de bloques de medidas (estrategias) para alcanzar los objetivos específicos definidos. En principio, para conseguir dichos objetivos podrían diseñarse distintos conjuntos de medidas de similar efecto global.
- La secuencia temporal de aplicación de las medidas que define el horizonte para el que se plantea el

escenario. En los escenarios que se formulan en el presente PMUS se contemplan el medio y el largo plazo.

En este PMUS de Los Realejos, se proponen tres escenarios alternativos, perfectamente distinguibles entre ellos, lo que ayuda a valorar la conveniencia o no de poner en marcha las cuestiones diferenciadoras entre ellos. Además, este señalamiento en tres situaciones diferentes permite evaluar la situación de partida de la movilidad urbana en el Municipio y fijar los pronósticos a medio y largo plazo, con un horizonte temporal de validez del PMUS para el año 2025.

Como resultado de la previsión para cada uno de los tres escenarios planteados, se expone a continuación una síntesis de evaluación multicriterio de cada escenario:

TABLA 43. INDICADORES.

PLANES SECTORIALES	INDICADORES	ESCENARIOS		
		Base 2019	Tende-ncial 2025	PMUS 2025
Plan Sectorial de Movilidad Peatonal	Longitud de tramos peatonalizados	0 m	0 m	165 m
	Longitud de tramos peatonales urbanos adecuados peatonalmente	2.125 m	3.762 m	5.400 m
	Longitud de tramos peatonales territoriales adecuados peatonalmente	7.550 m	12.709 m	25.106 m
	Longitud de tramos peatonales rurales adecuados peatonalmente	1.650 m	1.953 m	7.679 m
Plan Sectorial de la Movilidad Escolar	Longitud de red ciclista (m)	0	0	8.169
	Número de aparcabicis en la vía pública (ud.)	0	0	19
	Porcentaje de itinerarios ciclistas debidamente señalizados (%)	0	0	100
	Porcentaje de población residente formado en educación vial pro bici (%)	0	0	50
Plan Sectorial de la Movilidad Ciclista	Longitud de la red ciclista	0 m	0 m	8.169 m
	Número de aparcabicis en la vía pública	0 ud	0 ud	19 ud
	Porcentaje de itinerarios ciclistas debidamente señalizados	0%	0%	100%
	Alcance de la medida de educación y formación vial pro bici entre la población residente	0%	0%	50%
	Aplicación de la ordenanza municipal de circulación ciclista	NO	NO	SI
Plan Sectorial de Potenciación del Transporte Público	Mejora de la información en paradas del transporte público urbano (%)	0	0	50
	Porcentaje de cobertura del transporte público (%)	10	10	100
	Longitud de infraestructuras exclusivas o con sistema de prioridad (m)	0	0	0
	Frecuencia del servicio en las líneas principales (min)	67	67	30
	Mejora de la eficiencia del servicio del taxi (%)	60	60	100
Plan Sectorial de Control, Ordenación del Tráfico y Estructura de la Red Viaria	Longitud de incremento de la red viaria en la reconfiguración del enlace El Castillo	0 m	228 m	228 m
	Longitud de incremento de la red viaria en la reconfiguración del enlace La Higuerita	0 m	1.774 m	1.774 m
	Longitud de incremento de la red viaria en el enlace de San Vicente-Realejo Bajo	0 m	1.593 m	1.593 m
	Longitud de incremento de la red viaria en el Puente Calle Siete Fuentes - Calle del Cantillo Abajo.	0 m	182 m	182 m

PLANES SECTORIALES	INDICADORES	ESCENARIOS		
		Base 2019	Tende-ncial 2025	PMUS 2025
Plan Sectorial de Infraestructuras y Gestión del Estacionamiento	Aparcamientos disuasorios para liberar plazas de aparcamiento en el centro urbano (ud.)	0	0	1
	Establecimiento de zonas de aparcamiento regulado (ud.)	0	0	2
	Regulación de la carga y descarga	-	-	-
Plan Sectorial de Mejoras de la Distribución Urbana de Mercancías	% de zonas de C/D controlados	80	80	100
	% de zonas de C/D en las que no se excede el tiempo permitido	50	50	100
	% controlado del estacionamiento en las zonas de C/D de mercancías a través de multas	20	20	100
Plan Sectorial de Calidad Ambiental y Ahorro Energético	Cursos de formación	No	No	Si
	Número de puntos en el municipio que superan el nivel de decibelios límite establecido legalmente (centros educativos, centros sanitarios, centros culturales) (ud.)	2	2	1
	Población afectada por excesos en los niveles de ruido (%)	4,4	4,4	3
	Áreas sometidas a intensidades de ruido superiores a los umbrales establecidos (UMES)	4	4	4
	Días de contaminación del aire por encima de los niveles legalmente permitidos (días)	0	0	0
Plan Sectorial de Accesibilidad Universal	Longitud de la red peatonal accesible	5.100 m	5.100 m	38.350 m
	Número de paradas accesibles	0 ud	0 ud	143 ud
	Porcentaje de mobiliario en el Municipio que cumple con los requisitos de accesibilidad	10%	10%	50%
Plan Sectorial de Mejoras de la Seguridad Vial	Número de accidentes con víctimas en medio urbano	-	35	20
	% niños que caminan a la escuela	-	-	50
	% niños que juegan en las calles	-	-	35
	Disponibilidad de plataforma de gestión de la movilidad	NO	NO	Sí
Plan Sectorial de Buenas Prácticas de Movilidad	Medidas para el fomento del transporte público	-	-	5
	Medidas para dificultar el uso del automóvil	-	-	6
	Medidas para reducir el uso del automóvil	-	-	15
	Medidas de buenas prácticas de movilidad según la		-	8

PLANES SECTORIALES	INDICADORES	ESCENARIOS		
		Base 2019	Tende-ncial 2025	PMUS 2025
Plan Sectorial de Movilidad Peatonal	Longitud de tramos peatonalizados	0 m	0 m	165 m
	Longitud de tramos peatonales urbanos adecuados peatonalmente	2.125 m	3.762 m	5.400 m
	Longitud de tramos peatonales territoriales adecuados peatonalmente	7.550 m	12.709 m	25.106 m
	Longitud de tramos peatonales rurales adecuados peatonalmente	1.650 m	1.953 m	7.679 m
Plan Sectorial de la Movilidad Escolar	Longitud de red ciclista (m)	0	0	8.169
	Número de aparcabicis en la vía pública (ud.)	0	0	19
	Porcentaje de itinerarios ciclistas debidamente señalizados (%)	0	0	100
	Porcentaje de población residente formado en educación vial pro bici (%)	0	0	50
Plan Sectorial de la Movilidad Ciclista	Longitud de la red ciclista	0 m	0 m	8.169 m
	Número de aparcabicis en la vía pública	0 ud	0 ud	19 ud
	Porcentaje de itinerarios ciclistas debidamente señalizados	0%	0%	100%
	Alcance de la medida de educación y formación vial pro bici entre la población residente	0%	0%	50%
	Aplicación de la ordenanza municipal de circulación ciclista	NO	NO	SI
Plan Sectorial de Potenciación del Transporte Público	Mejora de la información en paradas del transporte público urbano (%)	0	0	50
	Porcentaje de cobertura del transporte público (%)	10	10	100
	Longitud de infraestructuras exclusivas o con sistema de prioridad (m)	0	0	0
	Frecuencia del servicio en las líneas principales (min)	67	67	30
	Mejora de la eficiencia del servicio del taxi (%)	60	60	100
Plan Sectorial de Control, Ordenación del Tráfico y Estructura de la Red Viaria	Longitud de incremento de la red viaria en la reconfiguración del enlace El Castillo	0 m	228 m	228 m
	Longitud de incremento de la red viaria en la reconfiguración del enlace La Higuerita	0 m	1.774 m	1.774 m
	Longitud de incremento de la red viaria en el enlace de San Vicente-Realejo Bajo	0 m	1.593 m	1.593 m
	Longitud de incremento de la red viaria en el Puente Calle Siete Fuentes - Calle del Cantillo Abajo.	0 m	182 m	182 m

8.2. Escenario Base 2019

El escenario base representa el reflejo de la movilidad actual, es decir, la movilidad en el Municipio en caso de no realizarse ninguna de las medidas contempladas en el presente PMUS. Este escenario nos sirve como base de referencia para identificar los beneficios asociados al escenario objetivo del PMUS que se establece en cuanto a aumento del uso del transporte público, disminución del vehículo privado motorizado, aumento en el uso de otros vehículos menos contaminantes, ahorro de energía, disminución de emisiones, etc.

8.3. Escenario Tendencial 2025

Este escenario representa un marco teórico que define la situación en el año 2025 en caso de no ponerse en marcha ninguna medida específica del PMUS de Los Realejos. Esta situación incorpora las previsiones, en cuanto a movilidad, que contienen el PGO, el PIOT y demás planes que inciden en el Municipio, entre los que se encuentra el Plan Territorial Especial del Tren del Norte. En este sentido, en el momento en que se redacta el presente PMUS, Los Realejos cuenta con la Aprobación Provisional del Plan General de Ordenación de Los Realejos, el cual dispone de un estudio de movilidad en el que definen los sistemas viarios.

Planos extraídos de la Aprobación Provisional del PGO de Los Realejos.
En el PGO se proponen, entre otros aspectos, potenciar el enlace de La Higuerilla como alternativa de acceso a la zona de La Zamora, La Montañeta y la Cruz Santa. Además, se propone un nuevo puente en la zona de Los Barros para eliminar la curva existente y crear un acceso directo hasta la rotonda del cruce entre San Vicente y San Agustín.

Otro de los aspectos a señalar es que el PGO establece que los asentamientos rurales permitan completar la trama viaria y generar recorridos alternativos y en anillo, de tal forma que se pueda organizar el tráfico con calles de un solo sentido de circulación.

Por otro lado, este escenario contempla la transformación del cambio del parque circulante en función del ritmo de renovación registrada en los últimos años y de acuerdo con la progresiva implantación de las normas euro.

MAPA 19. PLANOS EXTRAÍDOS DE LA APROBACIÓN PROVISIONAL DEL PGO DE LOS REALEJOS.

Fuente: Planos extraídos de la Aprobación Provisional del PGO de Los Realejos.

Las variables de control son las mismas que en el escenario base. En general, en este escenario los indicadores empeoran su tendencia debido a la ausencia de medidas de control del transporte y de orientación de cambio de tipos de movilidad hacia otras formas más sostenibles.

8.4. Escenario del PMUS 2025

En este escenario se repiten las mismas variables de control que en el resto de los escenarios, pero en esta ocasión se aplican medidas favorables a la movilidad sostenible, lo que permite mejorar significativamente los resultados de algunos indicadores hacia un mayor equilibrio ambiental y social, tal como se deduce de las tablas de indicadores aportadas.

Un aspecto que se modifica en este escenario frente a los escenarios anteriores es el equilibrio entre los diferentes modos de transporte, aumentando el protagonismo de los no motorizados, descendiendo el uso del vehículo privado y aumentando el uso del transporte público.

El descenso en el uso del vehículo privado se debe fundamentalmente a las posibilidades que brinda un Municipio basado en las relaciones de proximidad, donde, en determinados casos, se puede ir caminando o en bicicleta a una gran parte de los destinos. De esta forma es necesario un parque de vehículos inferior que desciende respecto al Escenario Actual, lo que a su vez hace disminuir los estándares de motorización.

Por lo tanto, el impacto en la ocupación de espacio también disminuye. Una menor necesidad de suelo para aparcar vehículos permite que puedan ser modificados los estándares de aparcamiento en vivienda.

Este escenario objetivo del PMUS permite tener significativos ahorros energéticos respecto al año de partida, ahorrando en el consumo de carburante destinado a los desplazamientos y disminuyendo el dióxido de carbono emitido anualmente como consecuencia del tráfico.

9.

Participación ciudadana y de los actores sociales

9.1. Síntesis del proceso de participación durante el diagnóstico

Como medio con el que fomentar la participación pública, alcanzar fórmulas de consenso, y garantizar el interés general de las determinaciones a recoger en el PMUS, se propuso desde el inicio la posibilidad de desarrollar un Programa de Participación, como la mejor fórmula con la que alcanzar estos objetivos. En este sentido, parte de los esfuerzos y tareas del Equipo Redactor del PMUS se han centrado en esta tarea, como recurso con el que descubrir y conocer el diagnóstico de la situación municipal y la mejor de las opciones propuestas y alternativas que en este proceso se planteen.

El municipio de Los Realejos se distingue socialmente por poseer un tejido asociativo con un importante arraigo, a la vez que con alto grado de consolidación. En ese sentido cuenta con un extenso número de colectivos, compuestos 22 asociaciones de vecinos, por 40 clubes deportivos, 13 escuelas deportivas, 58 colectivos culturales, 12 AMPAs, 5 colectivos juveniles, 13 musicales, 8 sociales, y 5 de mayores.

La estructura territorial de Los Realejos presenta tres sectores bien diferenciados. Uno, el escarpe oriental del macizo de Tigaiga. Otro, el comprendido entre dicho escarpe y los barrancos de Ruiz y Hondo, constituido por una especie de altiplano que forma la mitad oriental del conjunto del macizo, y por último el sector correspondiente al Valle de La Orotava.

El sistema viario está formado por un eje principal definido por la TF-5, en parte autovía y en parte carretera, a su paso por el término municipal, desde el que se realizan las conexiones a un sistema secundario formado por las vías de carácter insular y comarcal, abriéndose en un sistema ramificado hacia el sistema terciario de carácter urbano y agrícola, tal y como se puede apreciar en la imagen siguiente y en los planos de información de este documento.

En relación a sus entidades y núcleos de población, cuenta con una importante estructura de núcleos urbanos consolidados en cuya tipología se incluyen las urbanizaciones situadas principalmente en la zona costera del municipio caracterizadas por el uso residencial: La Cartaya, La Longuera, El Toscal, La Higuerita, El Jardín, La Montañeta, La Zamora, La Ferruja, La Carrera, Realejo Alto, Realejo Bajo, San Agustín, San Benito, San Vicente y Tigaiga. Otros enclaves con origen vinculado a las actividades agrarias tradicionales y que en los últimos años han ido perfilando cierto carácter urbano con uso residencial permanente son: Cruz Santa, Icod el Alto y Palo Blanco.

Por otro lado, como enclaves con un perfil de población rural se encuentra una tipología de ocupación del territorio hay que distinguir entre los asentamientos rurales, con un poblamiento importante y concentrado a borde de la red viaria de la zona de medianías fundamentalmente; y las edificaciones dispersas localizadas generalmente en las medianías y sectores de contacto con la Corona Forestal, en algunos casos de difícil accesibilidad. En este sentido, se clasifican como asentamientos rurales los siguientes núcleos poblacionales: La Lora-Los Placeres, La Treviña-Castilleja, El Sauce, La Piñera-Lomo de los Ajos, Los Quintos, La Tanquera, Lomo de La Viuda, El Viñático, Camino Viejo Las Llanadas, El Molino, El Brezal-Cuatro Caminos, Mazapé-La Sobrera, Lomo Marquez-La Corona-La Grimona y Juan Guardia-El Andén.

En el proceso de participación se expusieron las siguientes consideraciones en relación con el diagnóstico municipal de la movilidad:

- Mejorar accesibilidad a la biblioteca, oficina servicios sociales y asociaciones encima del tanatorio.
- Hace falta un paso de peatón, en la carretera general de la Punta, junto a la Rotonda, ahí cruza mucha gente a diario y el paso de peatón más próximo está en las barriadas.
- Los principales problemas de la movilidad en mi barrio y en general en casi todo el pueblo, calles estrechas, donde tenemos que circular compartiendo la

vía con todo tipo de vehículos y usuarios. Ejemplo callejón de los Cuartos donde coinciden vehículos pesados con peatones y ciclistas no habiendo anchura suficiente para el paso simultáneo de dos de estos vehículos pesados, no hay zona peatonal con el consiguiente riesgo para la seguridad de estos usuarios más vulnerables.

- Falta de vías alternativas de salida-entrada del pueblo. Diseño mejorable de las existentes dando prioridad a la fluidez y quizás no tanto a la estética. Creo que se podría dar más fluidez si se consiguiera mejorar la conexión de la autopista por la higuerita dando más anchura a la vía para que pudieran usarla los vehículos pesados. En la salida-entrada por la calle los Barros si en lugar de la jardinera central hubiesen diseñado un carril reversible, se hubiese podido dar más fluidez y, entre otras cosas, cuando un vehículo prioritario en servicio de urgencia se encuentre con retenciones tendría por donde continuar. Tenemos un polígono industrial sin vías de comunicación en condiciones apropiadas hacia la autopista, etc.
- El problema de ir en un vehículo que no sea a motor son las pendientes y que no disponemos de zonas habilitadas para la bicicletas por ejemplo, y luego hay zonas que no se puede ni ir caminando.
- El Municipio tiene muchas calles en la que es necesario la regulación del tráfico por semáforos.
- Aceras intransitables, a veces por los obstáculos y otras por los coches que las invaden.
- El principal problema es que los núcleos no están unidos ya que se forman alrededor de la carretera general, además no hay espacio para la utilización de bicicletas.
- Las carreteras no están adaptadas para que circulen las bicicletas, ni siquiera los peatones.
- Se necesitaría una pasarela como la que existe en Icod el Alto, que conecte los tres núcleos del distrito VI.
- El Realejo no es un pueblo llano, todo lo contrario está formado por cuestas por lo que hace difícil el uso de bicicletas o caminar.

9.2. Síntesis del proceso de participación en fase de propuestas

En relación a las consideraciones sobre cada uno de los planes sectoriales que se sometieron a la participación, se recogieron las siguientes aportaciones.

Plan Sectorial de Movilidad Peatonal

Se identificaron y propusieron inicialmente diferentes trazados en los que proponer la mejora de los itinerarios peatonales, si bien se aclaró por parte de la dinamización técnica, que el objetivo del PMUS no era el inventariar los recorridos peatonales existentes, sino plantear de manera jerárquica y estratégica, cuáles eran aquellos en los que convenía una actuación prioritaria.

En ese sentido se hicieron un buen número de aportaciones interesantes desde el punto de vista técnico, con respecto al documento de borrador que se presentaba, destacando las siguientes:

- Nuevo itinerario entre el barrio de San Vicente y la Ermita de El Socorro.
- Nuevo itinerario entre la zona urbana de San Agustín, a lo largo de la Calle García Estrada y Camino El Patronato, que conecta con La Longuera a través de un camino real.
- Inclusión del Camino El Burgado, que conecta de manera transversal los tres ejes peatonales constituidos por el eje Toscal-Longuera, antigua Carretera del Norte, y Calle El jardín. Si bien se aclara que el tránsito a lo largo del barrio de la Higuerita la sección es muy estrecha y apenas cabe la banda de rodadura para vehículos a motor.
- Conexión de El Realejo Alto con Icod el Alto, a lo largo de la travesía El Pino y su prolongación a lo largo del Caserío La Azadilla. Se expone que el tramo que cuanta con mayores dificultades para el tránsito peatonal

es el que se localiza entre el realejo Alto y el Caserío Madre Juana.

A este tramo se le une un ramal hacia el norte, a lo largo de la Calle Viera y Clavijo, hasta conectar con el Conjunto Histórico del Realejo Bajo.

- Se plantea incluir la Carretera Nueva que discurre entre el Realejo Alto y la Cruz Santa. Se aclara que si bien este tramo de encuentra relativamente bien acondicionado para el tránsito peatonal, conviene su inclusión al tratarse de un itinerario con mucho uso, y carece de algunas condiciones para ser considerado como óptimo para este fin.
- Inclusión del itinerario constituido por las calles El Natero y la Cartaya, que une a su vez el eje Realejo Alto – La Montañeta, con el barrio de la Cruz Santa.
- Prolongación del itinerario contemplado a lo largo de la Calle Real hacia el oeste hasta Lomo Andén.
- Prolongación del Itinerario contemplado en el documento de borrador entre los barrios de Palo Blanco y La Ferruja. Alcanzando hacia el este hasta la entrada de Las Llanadas, y hacia el oeste hasta Placeres.
- Incluir el itinerario que parte de las medianías, constituido por eje a lo largo del Camino Atravesado y el Camino La Piñera hasta la Carretera Nueva, llegando al núcleo de la Cruz Santa.
- Incluir el itinerario que parte desde Palo Blanco hasta el Realejo Alto a través del Camino El Catañero, Calle la Castilleja y Calle El Horno, en cuya prolongación se situaría la Calle El Sol.
- Además se propusieron una serie de camino de naturaleza rural, correspondiéndose con los siguientes:

1. En Icod el Alto, por su margen norte, el itinerario que discurre por la Carretera La Fajana, Calle La Gallinera y Camino El Dornajo.
2. En Icod el Alto, en su margen sur, el itinerario que discurre por la Calle El Lance y la Carretera La Corona.
3. El itinerario que une Tigaiga con San Vicente a lo largo del Caserío los Quintos.

Plan Sectorial de Movilidad Ciclista

Sobre el documento de borrador inicial, se identificaron los siguientes nuevos tramos que se propusieron incluir como nuevas medidas en el programa de fomento de la movilidad ciclista:

- Incluir el tramo que discurre desde la zona urbana de San Agustín a lo largo de la Calle de la Constitución, prolongándose a lo largo de La Longuera y El Toscal hasta el Camino El Burgado.
- Incluir el tramo que partiendo desde San Agustín, discurre por la Carretera de San Vicente, y continuando por la Carrera Comarcal hasta el límite con San Juan de la Rambla.
- Prolongar los tramos que se planteaban inicialmente en La Montañeta, hasta el enlace con la Carretera de la Luz, que discurre hacia La Orotava.
- Incluir un tramo urbano que discurriría a lo largo de la Calle San Agustín uniendo la zona de San Agustín con el Realejo Alto.
- Incluir el tramo que discurre a lo largo de la Carretera Nueva, entre los núcleos de la Cruz Santa y Los realejos.

Plan Sectorial de Accesibilidad Universal

- Se identificó la existencia de determinados puntos negros en cuanto a seguridad que no estaban identificados en el documento de borrador del PMUS con el que se trabajó. En este sentido se indicó para cada uno de estos puntos la actuación correspondiente necesaria, consistente principalmente en la eliminación de paso de peatones.

- También se identificó la carencia de paradas de guaguas en puntos que se consideraron de especial importancia para las personas participantes, como por ejemplo en la zona del Alteza.
- Se expuso la falta de aparcamientos accesibles en la zona de la Cruz Santa
- Se propuso añadir elementos de accesibilidad en los Barrios De La Farruja y Las Llanadas.
- En general se hicieron además propuestas a un nivel de detalle que no tiene encaje en el PMUS.
- Una vez estudiadas el conjunto de propuestas y aportaciones generadas a lo largo del proceso de participación por parte del equipo técnico del PMUS, se llega a las siguientes conclusiones:
- En relación a las propuestas referidas al Plan Sectorial de Movilidad Peatonal, se opta por descartar los trazados en el sentido de la máxima pendiente. De esta forma se trata de dar preferencia a los itinerarios con una menor pendiente, que además de unir zonas urbanas a través de itinerarios ya existentes y concurridos, se trata de desplazamientos con vocación de ser utilizados por un mayor número de población.

En cualquier caso, se resalta su importancia en el sentido de que son estos trazados los que ayudan a constituir una malla real de estructura de movilidad peatonal, y en cualquier caso quedan reflejados en el presente documento de cara a una revisión futura del PMUS en donde se pueda plantear ampliar las actuaciones en este sentido.

Igual criterio se ha mantenido en relación a los itinerarios reflejados que discurren a lo largo de zonas rurales.

En líneas generales, con el resto de las aportaciones surgidas del proceso de participación se entiende que el documento ha mejorado, se ha enriquecido, reflejando con mayor compromiso las aspiraciones municipales en cuanto a tener un soporte de red de ejes habilitados para el tránsito peatonal.

- En relación a las propuestas del Plan Sectorial de Movilidad Ciclista, se han analizado las pendientes de los nuevos tramos propuestos, descartándose aquellos que superan la pendiente justificada en la memoria técnica del PMUS.

En este sentido el criterio es priorizar la actuaciones en aquellos tramos en los que la pendiente permite el uso y disfrute de estas infraestructuras por un mayor número de población.

- En relación a las propuestas del Plan Sectorial de Accesibilidad Universal, estas se han incluido, modificando tanto los planos como las memorias del documento de borrador del PMUS.

10.

Implantación del PMUS

10.1. Introducción

En el apartado 7 de la Guía Metodológica para la elaboración de planes de movilidad urbana sostenible que ha publicado la Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias, se establece una metodología para la implantación de los PMUS. En ella se formulan una serie de etapas en las que se imbrican los estudios técnicos con la toma de decisiones, con el objetivo de convertir el avance del PMUS en un proceso de ida y vuelta entre los grupos de trabajo municipales. Las fases y bloques de trabajo que considera esta guía son los siguientes:

FASE I. Organización y arranque.

1.- Promoción de la iniciativa.
2.- Establecimiento de un plan de trabajo.
3.- Presentar la decisión de realizar un PMUS y sus características.

FASE II. Prediagnóstico y objetivos generales.

4.- Prediagnóstico.
5.- Esbozo de objetivos generales.

FASE III. Análisis y diagnóstico.

6.- Recogida de datos.
7.- Análisis y diagnóstico.

FASE IV. Elaboración del plan.

8.- Definición de objetivos específicos.
9.- Selección de medidas.
10.- Definición de indicadores.
11.- Definición de escenarios.
12.- Definición de la estrategia del PMUS.
13.- Redacción del Plan.
14.- Búsqueda de financiación.

FASE V. Puesta en práctica del Plan.

15.- Participación ciudadana.
16.- Puesta en marcha del Plan.

FASE VI. Seguimiento, evaluación y medidas correctivas.

17.- Seguimiento.
18.- Evaluación.
19.- Medidas correctivas.

Para la redacción del presente PMUS de Los Realejos se han tenido en cuenta todas y cada una de las fases enunciadas por la Guía Metodológica, desgranándose el reflejo de ello en los contenidos del Plan.

Cabe indicar a continuación la temporalización y el orden de los distintos planes sectoriales que se definen en este PMUS, de cara a la puesta en marcha del Plan.

10.2. Temporalización de las medidas

El Ayuntamiento de Los Realejos será el encargado del desarrollo y temporalización de las medidas adoptadas en el presente PMUS, así como del seguimiento y control adecuado.

Basado en el escenario del PMUS 2025 y en la proyección de puesta en marcha de los planes sectoriales desarrollados en el presente Plan, se propone un cronograma preliminar de ejecución, cuyo fundamento se encuentra en el desarrollo de las medidas propuestas y que tendrá articulación, en todo caso, con las actuaciones urbanísticas y estratégicas formuladas en el resto de planes que afectan el territorio municipal.

Con la puesta en marcha de las medidas contempladas, se busca que en el horizonte 2025 se produzca una reducción notable de los desplazamientos motorizados que se realizan en el Municipio. Con esta disminución se podrá consolidar, asimismo, la disminución de emisiones contaminantes necesarias para el cumplimiento del objetivo de sostenibilidad.

Para ello, y tal como se desprende del conjunto de medidas propuestas, deberá conseguirse que una parte importante de los desplazamientos que se producen en el Municipio, especialmente en el casco del Realejo Alto, San Agustín, Realejo Bajo, La Longuera y El Toscal, se produzcan a través de otras alternativas de movilidad diferentes y más sostenibles

que el vehículo motorizado, como es a pie o en bicicleta.

En cualquier caso y aunque el año horizonte del Plan es 2025, se propone una temporalización para la ejecución de las medidas que persigue la obtención de resultados cuantificables en horizontes más cercanos, tal como se detalla en la siguiente tabla de temporalización de los planes sectoriales propuestos.

La temporalización propuesta es la siguiente:

- Corto plazo: 2 años desde la puesta en marcha del Plan. Se corresponde con el periodo de 2019 y 2021.
- Medio plazo: hasta 4 años desde la puesta en marcha del Plan. Se corresponde con el periodo entre 2019 y 2023.
- Largo plazo: hasta 6 años desde la puesta en marcha del Plan. Se corresponde con el periodo entre 2019 y 2025.

Los criterios de priorización que se han seguido para seleccionar la temporalización de las propuestas son los siguientes:

1. NIVEL DE URGENCIA.

- Lugares frecuentados por usuarios concretos con problemas de movilidad (centros de mayores, centros de salud, etc.)
- Lugares que implican un riesgo o inseguridad.
- Existencia de situaciones de peligro que pueden representar un grave riesgo para toda la población y en especial, para las personas con movilidad reducida.
- Aspectos que repercuten notablemente en la contaminación ambiental.

2. RENTABILIDAD SOCIAL.

Aquellas actuaciones que beneficien a un número más alto de personas serán las primeras en realizarse.

3. REPARTO DE LOS BENEFICIOS DEL PMUS POR TODO EL TERRITORIO.

Se propone que los efectos del Plan se noten en todos los barrios del Municipio; a ello nos obliga el propio proceso de participación ciudadana, por lo cual, aunque las actuaciones más acuciantes se suelan concentrar en los barrios principales, se considera que deben abordarse actuaciones tipo para una distribución geográfica más amplia.

4. PREVISIÓN EN PROGRAMAS DE ACTUACIÓN MUNICIPAL O DE OTRAS ENTIDADES.

Las actuaciones programadas que correspondan a obras de renovación municipales o de otras entidades se colocarán en la temporalización de

acuerdo con la previsión municipal, y si se considera que son prioritarias, se debe plantear a los responsables de las mismas la conveniencia de su adelanto. De esta manera se puede conseguir un considerable ahorro en las actuaciones propuestas por el Plan.

5. DEMANDA DE ASOCIACIONES Y DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

Debe tenerse muy presente el conocimiento que aportan las asociaciones de vecinos y las entidades de población, pues refleja la percepción de los ciudadanos delante de los problemas de movilidad en el Municipio.

6. ECONÓMICO.

La capacidad presupuestaria del Municipio condicionará las decisiones referentes a los tipos de actuación y también en qué momento se tendrá la capacidad necesaria para afrontar determinados gastos. Esto es de gran importancia pues se trata de un Plan a unos 6 años.

También debe hacerse un análisis económico con el objetivo de poder coordinar las inversiones, con posibles subvenciones e inversiones en movilidad sostenible de otras administraciones o entidades del Municipio.

7. MAYORES EFECTOS SINÉRGICOS EN OTROS BENEFICIOS SOCIALES.

Determinadas actuaciones en la movilidad tienen efectos sobre otros campos de la actividad municipal, como son la revitalización del Municipio.

En las decisiones que competen al transporte, determinadas medidas que favorecen la accesibilidad para todos fomentan su uso y, como consecuencia, se disminuye la utilización del automóvil, lo cual significa menor contaminación y, paralelamente, disminución de la congestión.

8. DISPONIBILIDAD Y FACILIDAD TÉCNICA DE EJECUCIÓN.

La complejidad de gestión o de redacción del proyecto de algunas de las actuaciones las retrasará en el calendario, mientras que aquellas actuaciones que prácticamente no demanden proyecto se podrán iniciar más rápidamente.

9. OPORTUNIDAD SEGÚN EL USO QUE SE HAGA DE LOS ESPACIOS PUBLICOS.

En los espacios públicos, los elementos a evaluar dependen del uso de los mismos, por lo que se tiene en cuenta la previsión de uso de estos espacios por la población.

Siguiendo estos criterios, la temporalización de los planes sectoriales propuesto es la siguiente:

Nº PLAN DENOMINACIÓN DEL PLAN TEMPORALIZACIÓN

1. Plan sectorial de Movilidad peatonal. Medio plazo
2. Plan sectorial de Movilidad escolar. Medio plazo
3. Plan sectorial de Movilidad ciclista. Largo plazo
4. Plan sectorial de Potenciación del transporte público. Medio plazo
5. Plan sectorial de Control, ordenación del tráfico y estructura de la red viaria. Largo plazo
6. Plan sectorial de Infraestructuras y gestión del estacionamiento. Largo plazo
7. Plan sectorial de Mejoras de la distribución urbana de mercancías. Medio plazo
8. Plan sectorial de Calidad ambiental y ahorro energético. Largo plazo
9. Plan sectorial de Accesibilidad universal. Largo plazo
10. Plan sectorial de Mejoras de la seguridad vial. Medio plazo
11. Plan sectorial de Buenas prácticas de movilidad. Corto plazo
12. Plan sectorial de Oficina de movilidad. Corto plazo
13. Plan sectorial de Movilidad eléctrica y de energía limpia. Medio plazo
14. Plan sectorial de Smart mobility y movilidad colaborativa. Corto plazo
15. Plan sectorial de Comunicación y formación para el cambio de hábitos. Corto plazo

10.3. Distribución por fases

A partir de la temporalización de los planes sectoriales propuestos, puede establecerse una previsión de tiempos en la puesta en marcha y ejecución de los mismos y con ello un plan de etapas o fases.

En el desarrollo y temporalización de las actuaciones propuestas en el presente Plan será la administración municipal de Los Realejos la encargada de realizar el seguimiento y control adecuado.

Basado en el escenario horizonte de 6 años de vigencia del Plan y en la proyección de puesta en marcha de acciones que son responsabilidad de la administración municipal, se propone un cronograma preliminar de ejecución, cuyo fundamento se encuentra en el desarrollo de las medidas propuestas.

Con la puesta en marcha de las actuaciones contempladas, se busca que en el horizonte de 6 años se produzca una mejora gradual de las condiciones de movilidad sostenible en el Municipio.
Para estructurar el desarrollo lógico de la ejecución de las diferentes propuestas del presente PMUS se establecen a su vez tres fases. Se ha organizado de esta forma puesto que aunque algunas

medidas tengan un horizonte lejano (6 años como máximo) en el tiempo, se propone el comienzo de su ejecución desde la aprobación del presente Plan.

De esta forma se propone que la distribución temporal de los planes sectoriales quede de la siguiente forma:

FASE DENOMINACIÓN DEL PLAN TEMPORALIZACIÓN

- I Plan sectorial de Buenas prácticas de movilidad. Corto plazo
- I Plan sectorial de Oficina de movilidad. Corto plazo
- I Plan sectorial de Smart mobility y movilidad colaborativa. Corto plazo
- I Plan sectorial de Comunicación y formación para el cambio de hábitos. Corto plazo
- II Plan sectorial de Movilidad peatonal. Medio plazo
- II Plan sectorial de Movilidad escolar. Medio plazo
- II Plan sectorial de Potenciación del transporte público. Medio plazo
- II Plan sectorial de Mejoras de la distribución urbana de mercancías. Medio plazo
- II Plan sectorial de Mejoras de la seguridad vial. Medio plazo
- II Plan sectorial de Movilidad eléctrica y de energía limpia. Medio plazo
- III Plan sectorial de Movilidad ciclista. Largo plazo
- III Plan sectorial de Control, ordenación del tráfico y estructura de la red viaria. Largo plazo
- III Plan sectorial de Infraestructuras y gestión del estacionamiento. Largo plazo
- III Plan sectorial de Calidad ambiental y ahorro energético. Largo plazo
- III Plan sectorial de Accesibilidad universal. Largo plazo

11.

Presupuesto y financiación

11.1. Presupuesto

Con respecto al presupuesto total del presente PMUS tenemos que tener en cuenta, en primer lugar, que diversos planes sectoriales contenidos en este Plan contienen dos tipos de partidas económicas:

a) Aquellas partidas que están determinadas en este Plan destinadas a ejecutar actuaciones concretas, acciones de formación y educativas, elaboración de estudios, etc.
b) Aquellas otras partidas que, aun no estando determinadas concretamente en este Plan, dependen de los estudios que se formulan en el mismo.

En este momento de la redacción del PMUS solo podemos cuantificar las primeras, es decir, aquellas actuaciones que tienen una puesta en marcha definida en el Plan y que suponen una partida económica. El resto, habrá de cuantificarse en el momento de desarrollo de los estudios correspondientes en cada una de las fases previstas.

De esta forma, si bien se puede plantear un cronograma de partidas a lo largo del periodo de duración del PMUS, no resulta conveniente establecer en este momento los montantes de las anualidades para cada uno de los años de vigencia del Plan.

Por otro lado, hay que tener presente que este PMUS establece medidas de actuación muy diferenciadas en cuanto a su presupuesto, tal como se detalla en este apartado.

Esto es debido a que mientras algunas propuestas suponen actuaciones físicas en el territorio, como por ejemplo la ejecución de nuevas vías urbanas o la implantación de carriles bici, colocación de puntos de recarga de vehículos eléctricos, etc., en otros casos se proponen criterios o formas de actuar en el Municipio que si bien no representan un coste económico directo, se consideran adecuadas para alcanzar los objetivos propuestos en el Plan.

Con la puesta en marcha de las medidas propuestas se pretende conseguir que al cierre del periodo de vigencia del presente PMUS, es decir en 2025, se consiga la mejora notable, en cuanto a la movilidad urbana sostenible, de las zonas urbanas del Municipio, ofreciendo a su vez una movilidad adecuada y un sistema de transportes sostenibles y de alta calidad.

El presupuesto estimado está orientado a mejorar la sostenibilidad del Municipio, fomentando para ello las formas de movilidad no motorizadas, mejorando los servicios y las infraestructuras, y lograr así la eficiencia en los modos de desplazamiento.

El presupuesto del programa de actuaciones propuesto, conformado por el presupuesto parcial de cada uno de los planes sectoriales propuestos, es el siguiente:

TABLA 44. PRESUPUESTO.

Nº de Plan	Denominación del Plan	Presupuesto
1	Plan sectorial de Movilidad peatonal.	3.200.000 €
2	Plan sectorial de Movilidad escolar.	550.000 €
3	Plan sectorial de Movilidad ciclista.	1.850.000 €
4	Plan sectorial de Potenciación del transporte público.	18.900 €
5	Plan sectorial de Control, ordenación del tráfico y estructura de la red viaria.	9.800.000 €
6	Plan sectorial de Infraestructuras y gestión del estacionamiento.	1.000.000 €
7	Plan sectorial de Mejoras de la distribución urbana de mercancías.	62.000 €
8	Plan sectorial de Calidad ambiental y ahorro energético.	60.000 €
9	Plan sectorial de Accesibilidad universal.	3.850.000 €
10	Plan sectorial de Mejoras de la seguridad vial.	750.000 €
11	Plan sectorial de Buenas prácticas de movilidad.	234.400 €
12	Plan sectorial de Oficina de movilidad.	590.000 €
13	Plan sectorial de Movilidad eléctrica y de energía limpia.	2.228.660 €
14	Plan sectorial de Smart mobility y movilidad colaborativa.	670.000 €
15	Plan sectorial de Comunicación y formación para el cambio de hábitos.	720.000 €
	Total	**25.583.960 €**

Así, el montante de las actuaciones de movilidad urbana, exclusivamente para las partidas concretadas en este momento de redacción del PMUS, asciende a la cantidad de 25.583.960 €.

11.2. Principales Ayudas y financiación para la Movilidad sostenible.

11.2.1. Europeo

Estrategia Europa 2020

La Estrategia Europa 2020 es la agenda de crecimiento y empleo de la UE en esta década. Señala el crecimiento inteligente, sostenible e integrador como manera de superar las deficiencias estructurales de la economía europea, mejorar su competitividad y productividad y sustentar una economía social de mercado sostenible.

Ahora existe un conjunto único de normas que se aplican a los cinco Fondos Estructurales y de Inversión Europeos (los Fondos EIE). El propósito de estas normas es establecer un vínculo claro con la Estrategia Europa 2020 para generar crecimiento inteligente, sostenible e integrador en la Unión Europea, mejorar la coordinación, asegurar una aplicación coherente y facilitar en la medida de lo posible el acceso a los Fondos EIE a los posibles beneficiarios.

Durante el periodo de programación 2014-2020 se estableció un nuevo marco legislativo para estos cinco fondos, que se clasifican dentro de la política de cohesión, la política agrícola común y la política pesquera común.

Estos cinco Fondos EIE son los siguientes:

- el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER);
- el Fondo Social Europeo (FSE);
- el Fondo de Cohesión;
- el Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural (FEADER);
- el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP).

Desarrollo regional y cohesión después de 2020

Se han fijado cinco prioridades de inversión, ámbitos en los que mayor aportación puede hacer la UE (2021-2027):

Las inversiones en desarrollo regional se centrarán especialmente en los objetivos 1 y 2. Entre el 65 % y el 85 % de los recursos del FEDER y del Fondo de Cohesión se asignarán a estas prioridades, en función de la riqueza relativa de los Estados miembros:

- Una Europa más inteligente, mediante la innovación, la digitalización, la transformación económica y el apoyo a las pequeñas y medianas empresas;
- Una Europa más ecológica y libre de carbono, que aplique el Acuerdo de París e invierta en transición energética, energías renovables y la

lucha contra el cambio climático;

- Una Europa más conectada, con un transporte estratégico y redes digitales;
- Una Europa más social, que haga realidad el pilar europeo de derechos sociales y que apoye el empleo de calidad, la educación, las capacidades educativas y profesionales, la inclusión social y la igualdad de acceso a la asistencia sanitaria;
- Una Europa más cercana a los ciudadanos, que respalde estrategias de crecimiento de gestión local y que contribuya a un desarrollo urbano sostenible en toda la UE.

Las regiones ultraperiféricas seguirán beneficiándose de una ayuda especial de la UE.

La política de cohesión sigue apoyando las estrategias de desarrollo de gestión local y empoderando a los entes locales en la gestión de los fondos. También se potencia la dimensión urbana de la política de cohesión, con el 6 % del FEDER dedicado al desarrollo urbano sostenible.

Desarrollo regional y cohesión

Gestionados en estrecha colaboración con los Estados miembros y las regiones, los Fondos de la política de cohesión seguirán fomentando la convergencia económica y la cohesión social. Igualmente, mejorarán el entorno para la inversión en Europa.

El presupuesto estará destinado a, entre otros:

- Apoyo a las redes digitales, energéticas y de transporte
- Financiación de mejores infraestructuras sanitarias, educativas y sociales y de un desarrollo urbano sostenible

Sostenibilidad

La Comisión ha integrado la acción por el clima en todos los principales programas de gasto de la UE, en particular en la política de cohesión, el desarrollo regional, la energía, el transporte, la investigación y la innovación, la política agrícola común así como la política de desarrollo de la UE, con lo que ha convertido al presupuesto de la UE en un eje impulsor de sostenibilidad

A fin de aplicar el Acuerdo de París y el compromiso con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, la Comisión propone aumentar el nivel de ambición en la integración del clima en todos los programas de la UE y establecer el objetivo de que por lo menos el 25 % del gasto de la UE contribuya a objetivos en materia del clima.

11.2. Principales Ayudas y financiación para la Movilidad sostenible.

11.2.2. Nacional

El Programa Operativo Plurirregional de España FEDER (POPE) 2014-2020 participa plenamente de la Estrategia 2020, concentrando la movilidad urbana sostenible en tres ejes prioritarios, más uno de asistencia técnica, dirigidos a cubrir las necesidades identificadas en las siguientes temáticas:

- Eje 4: Economía baja en Carbono.
- Eje 12: Desarrollo urbano integrado y sostenible.
- Eje 7: Transporte sostenible.

Eje 4. Economía baja en carbono

Prioridades de inversión de la economía baja en Carbono.

- 4e Estrategias de reducción de carbono, especialmente en áreas urbanas, incluida la movilidad urbana sostenible.

Objetivos específicos

- OE.4.5.1. Fomento de la movilidad urbana sostenible: transporte urbano limpio, transporte colectivo, conexión urbana-rural, mejoras en la red viaria, transporte ciclista, peatonal, movilidad eléctrica y desarrollo de sistemas de suministro de energías limpias.

Las actuaciones a cofinanciar en el ámbito del transporte urbano sostenible derivarán necesariamente de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el que se evalúen la reducción de emisiones y/o los ahorros energéticos:

a) Vehículos ecológicos, más eficientes y bajos en Carbono para transporte público urbano colectivo.

Beneficiarios:

- Ayuntamientos, instituciones públicas o empresas públicas concesionarias de servicios de transporte público municipal amparadas por contratos que impongan una obligación de servicio público.

b) Movilidad urbana:

En este ámbito podrán acometerse, entre otros, los siguientes tipos de actuaciones:

- Implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible
- Implantación de sistemas inteligentes (o entorno Smart), como por ejemplo los portales de gestión de tráfico, los aparcamientos

inteligentes o

- los sistemas de gestión semafórica en tiempo real en función del tráfico.
- Infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos en la vía pública, en aparcamientos públicos o para flotas municipales.
- Infraestructuras de suministro de combustibles alternativos.
- Infraestructuras que den soporte a alternativas de transporte de baja emisión de carbono, como por ejemplo los carriles bici.
- Sistemas de alquiler de bicicleta pública.
- Infraestructuras de transporte público colectivo sostenible.
- Planes de optimización del transporte privado, mejorando su grado de ocupación y el uso racional de los vehículos.

Beneficiarios:

- Ayuntamientos, instituciones públicas o empresas públicas concesionarias de servicios públicos municipales o de transporte ferroviario.

Eje 12: Desarrollo urbano integrado y sostenible. Estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrador (EDUSI)

El Eje de Desarrollo Urbano apoyará la implementación de Estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible (DUSI). Estas estrategias no se reducen a un "marco de referencia" para el conjunto de actuaciones seleccionadas para su cofinanciación, sino que es la estrategia en su conjunto la que será seleccionada.

La definición de Estrategias DUSI por parte de municipios o agrupaciones de municipios de más de 20.000 habitantes. Las Entidades locales son responsables de su implementación y de la selección de operaciones. Las EDUSI plantean enfoques para el desarrollo urbano, actuación en cuatro objetivos temáticos: el OT2 de TIC; el OT4 de Economía Baja en Carbono; el OT6 de Medioambiente y el OT9 de Inclusión Social y Lucha contra la pobreza.

Hasta el momento se han llevado a cabo tres convocatorias para la selección de estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado para municipios mayores a 20.000 habitantes.

Programa de Incentivos a la Movilidad Eficiente y Sostenible MOVES y sucesivos

El Programa MOVES se enmarca en el ámbito de incidencia de la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de Europa del 22 de octubre de 2014, que establece que los Estados miembros deben desarrollar un Marco de Acción Nacional específico para implantar las energías alternativas

en el transporte y su infraestructura vinculada, dentro de la agenda europea para una movilidad más limpia, segura y conectada y su Clean Mobility Package.

Real Decreto 132/2019, de 8 de marzo, por el que se otorga la concesión directa de ayudas del Programa de Incentivos a la Movilidad Eficiente y Sostenible (MOVES) a las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla y el Real Decreto 72/2019, de 15 de febrero, por el que se regulan las bases del Programa de Incentivos a la Movilidad Eficiente y Sostenible (MOVES), dirigido a incentivar la compra de vehículos alternativos, instalar infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos, el desarrollo de incentivos para implantar sistemas de préstamos de bicicletas eléctricas y la implantación de medidas recogidas en Planes de Transporte a los centros de Trabajo.

Actuaciones:

- Actuación 1: Adquisición de vehículos de energías alternativas, siendo obligatorio el achatarramiento de un vehículo M1 de más de diez años o de un vehículo N1 de más de siete años para las adquisiciones de vehículos nuevos M1 o N1.
- Actuación 2: Implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos
- Actuación 3: Implantación de sistemas de préstamos de bicicletas eléctricas.
- Actuación 4: Implantación de medidas contenidas en planes de transporte al trabajo en empresas.

Beneficiarios:

- Entre los beneficiarios se encuentran las administraciones públicas.

11.2.3. Regional

Programa plurianual de subvenciones de la Consejería de Obras Públicas y Transportes para la elaboración de los planes de movilidad urbana sostenible (PMUS) de los Ayuntamientos de Canarias y actuaciones de movilidad contempladas en los PMUS.

ORDEN de 14 de septiembre de 2018, por la que se aprueban las bases reguladoras que han de regir la concesión de subvenciones para la elaboración de los planes de movilidad urbana sostenible (PMUS) de los Ayuntamientos de Canarias.

La Consejería de Obras Públicas y Transportes pone en marcha un plan plurianual de iniciativas y actuaciones de movilidad que comienzan con la elaboración de una Guía Metodológica para la elaboración de los PMUS, seguiría con sucesivas convocatorias anuales de ayudas a los ayuntamientos para elaborar esos planes, y proseguiría con subvenciones anuales a actuaciones de

movilidad contempladas en los PMUS, que se han ido elaborando en base a esa Guía Metodológica.

Se subvencionarán actuaciones que tengan incidencia en los objetivos trazados en los Planes de Movilidad Sostenible:

1. La implantación de formas de desplazamiento más sostenibles en el ámbito geográfico que correspondan priorizando la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos no motorizados de transportes y desarrollando aquellos que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social, seguridad vial y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos.
2. Dar cabida a soluciones e iniciativas que reduzcan eficazmente el impacto medioambiental de la movilidad, al menor coste posible.

Beneficiarios: Ayuntamientos de la Comunidad Autónoma de Canarias

11.2.4. Insular

Programa MEDI-FDCAN (2016-2025)

El programa se estructura en tres principales bloques que corresponden con las tres líneas estratégicas del FDCAN:

- Línea 1- Conocimiento: I+D+i
- Línea 2- Inversión en Infraestructuras
- Línea 3- Políticas activas de empleo

Dentro de cada uno de estos bloques, se describen los programas, subprogramas y líneas de actuación del MEDI que encajan con la temática de las líneas estratégicas del FDCAN.

Los beneficiarios son el Cabildo Insular de Tenerife y los 31 ayuntamientos de la isla.

En materia de movilidad, se destacan los siguientes programas:

Programa "Estrategia de mejora de la movilidad"

(Administraciones participantes: Cabildo de Tenerife y los 31 ayuntamientos de la isla)

Este programa recoge, entre otras, las siguientes líneas de actuación:

- Plan de paradas de guaguas
- Las acciones contempladas en este proyecto se han diseñado para adaptar las paradas a la normativa vigente en materia de accesibilidad y garantizar la seguridad de los usuarios, principalmente mediante

la dotación de marquesinas, incorporación de señales, postes y esquemas para la identificación e información de las paradas y las líneas. Se prioriza sobre las paradas con mayor captación de usuarios de la red viaria del Cabildo Insular de Tenerife, que presten servicio a líneas de transporte urbano y suburbano.

Infraestructuras y equipamientos de transporte, de fomento del intercambio modal y sistemas inteligentes de transporte.

(Administraciones participantes: Cabildo de Tenerife). Este programa prevé la creación y mejora de infraestructuras de transporte, equipamientos de transporte, infraestructuras para el fomento del intercambio modal y en particular, intercambiadores, material móvil, estaciones de guagua y aparcamientos disuasorios.

De forma paralela, se dotarán las infraestructuras de transporte con el equipamiento tecnológico necesario para su correcto funcionamiento como un nuevo sistema de monética, sistemas inteligentes de transporte y se renovará el sistema de ayuda a la explotación (SAE) a los operadores transportes interurbanos de Tenerife S.A.

Además, se creará y desarrollará una plataforma web con aplicaciones en telefonía móvil, para compartir el vehículo (carpooling) o para fomentar la utilización de vehículos de alquiler por tiempo limitado (carsharing).

Con todas estas medidas se persigue favorecer la movilidad sostenible, potenciar el intercambio modal entre el vehículo privado y el transporte público para disminuir la congestión, fomentar recursos tecnológicos que permitan reducir el consumo, las emisiones, el tráfico y mejorar la calidad de vida y mejorar la competitividad del transporte público.

Programa "Estrategia de Movilidad Sostenible"

(Administraciones participantes: Cabildo de Tenerife y los 31 ayuntamientos de la isla)

Este programa está destinado a impulsar la implantación del vehículo eléctrico en la isla, favoreciendo con ello la movilidad sostenible. Se alinea con el eje 8 'energías renovables' y con el eje 10 'mejora de la competitividad de la economía insular'.

Implantación de puntos de recarga para vehículos eléctricos.

Tiene como objetivo dotar a la isla de una infraestructura necesaria para fomentar el uso generalizado del vehículo eléctrico, impulsando a su vez los esfuerzos de las empresas locales en el despliegue de esta infraestructura.

Programa “Zonas Comerciales Abiertas” (Administraciones participantes: Cabildo de Tenerife y los 31 ayuntamientos de la isla)

Programa de acciones para la mejora y modernización de los espacios urbanos en los que tradicionalmente se ha ubicado el comercio local mediante la creación de Zonas Comerciales Abiertas en los municipios de la isla.

Entre las actuaciones previstas figura la remodelación de las principales áreas comerciales mejorando las calles y su entorno.

Programa “Estrategia de Desarrollo Industrial”

(Administraciones participantes: Cabildo de Tenerife y los 31 ayuntamientos de la isla)

El Programa ‘Estrategia de Desarrollo Industrial’ llevará a cabo obras de rehabilitación y mejora de los espacios públicos de los polígonos industriales y de los servicios e infraestructuras necesarias para que puedan desarrollarse adecuadamente las actividades para las que fueron concebidos.

Programa Tenerife DIGITAL

Tenerife Isla Inteligente (Proyecto Tenerife Smart Island)

- Movilidad Inteligente

La Línea de Actuación de Movilidad Inteligente se plantea como uno de los complementos indispensables para conseguir un destino inteligente. El objetivo es implantar un modelo de movilidad inteligente.

Programa de mejora de recorridos ciclistas

El Programa de Mejora de Recorridos Ciclistas surge de la necesidad de conseguir un entorno que promueva el uso de la bicicleta en condiciones de seguridad, y con ello promover en la isla la movilidad sostenible

- 7.1.1. Mejora de corredores altamente frecuentados por ciclistas

Actuaciones necesarias para la correcta habilitación de los corredores más frecuentados por el colectivo ciclista.

Programa de Carreteras

El programa tiene como objetivo favorecer la conectividad y la cohesión de los territorios, así como la agilización de la movilidad.

Este programa se divide, a su vez, en tres subprogramas:

- Carreteras insulares
- Mejoras en carreteras regionales
- Conservación de carreteras

12.

Seguimiento y evaluación

12.1. Introducción

Las competencias en materia de ordenación y regulación del tráfico, de prestación del servicio de transporte público, la planificación urbanística y la protección del medio ambiente dentro del marco municipal, de acuerdo con la legislación vigente, corresponde al Municipio.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) incluye la realización de programas y medidas que se encuadran en los siguientes planes sectoriales:

- Movilidad peatonal
- Movilidad escolar
- Movilidad ciclista
- Potenciación del transporte público
- Control, ordenación del tráfico y estructura de la red viaria
- Infraestructuras y gestión del estacionamiento
- Mejoras de la distribución urbana de mercancías
- Calidad ambiental y ahorro energético
- Accesibilidad universal
- Mejoras de la seguridad vial
- Buenas prácticas de movilidad
- Movilidad eléctrica y de energía limpia
- Smart mobility y movilidad colaborativa
- Comunicación y formación para el cambio de hábitos

A continuación se relacionan estas actuaciones que se han procedido a ejecutar de forma progresiva, ordenadas por el criterio del planificador y con la referencia a estos grupos determinados en el Plan de Movilidad, indicando el plazo de implantación, su coste económico, una descripción de la medida y los indicadores de seguimiento. Los indicadores se establecen para un escenario base 2019, un escenario tendencial a 2025 sin aplicación de

las medidas del PMUS y un escenario a 2025 incluyendo las medidas del PMUS. Dichos indicadores permitirá la valoración previa de sus resultados, de cara al posterior seguimiento y evaluación periódica, prevista en el Plan por la Oficina de Movilidad.

El grado de consecución de los objetivos específicos determinados para cada grupo de acciones, determinará si deben tomarse las correcciones oportunas, estimándose como fecha de referencia general enero de cada año. Posteriormente, según el documento de PMUS, los indicadores de seguimiento nos cuantificarán los efectos de los objetivos generales y específicos que se alcancen en los horizontes temporales establecidos.

12.2. Organización del seguimiento, evaluación y comunicación

Para el seguimiento y coordinación del desarrollo de las actuaciones y del PMUS, en general, se creará la "Oficina de Movilidad" cuyos objetivos, funciones y organización se establecen en el Plan Sectorial de la Oficina de Movilidad.

El documento de constitución de la Oficina de Movilidad deberá detallar sus funciones, los hechos que motivan su creación, una propuesta de organigrama y cuál es su dependencia orgánica dentro del Gobierno Municipal. Esto no es óbice para que la Corporación pueda añadir o, modificar a su criterio, cuantos aspectos considere conveniente en pro de la mayor eficiencia operativa de la Oficina, así como en aras a garantizar su perdurabilidad en el tiempo.

La Oficina de Movilidad debería depender orgánicamente de la Concejalía competente en materia de transportes del Ayuntamiento.

Finalmente, entre los objetivos de gestión de la Oficina de Movilidad, figura el favorecer la coordinación y cooperación entre administraciones públicas, fomentando la colaboración institucional entre las diferentes partes con competencia en la movilidad y el transporte, asegurando el desarrollo de las medidas de movilidad sostenible en el municipio.

12.3. Panel de indicadores

Se establece un panel o conjunto de indicadores de seguimiento y evaluación para la ejecución de la estrategia, organizados en ámbitos o áreas objeto de seguimiento y evaluación.

Los indicadores de seguimiento y evaluación van asociados a cada uno de los planes sectoriales en los que se desarrollan los objetivos generales y específicos del PMUS y deben servir para que todos los agentes interesados en su implementación (y muy especialmente al órgano encargado del seguimiento del Ayuntamiento de Los Realejos, además del resto de Administraciones Públicas) puedan cuantificar su grado de compromiso en relación con cada uno de ellos, a través del establecimiento de unos resultados a alcanzar en el ámbito temporal de aplicación establecido en el presente plan.

Su elección atiende a los sistemas de indicadores de la Guía metodológica del Gobierno de Canarias, la Guía práctica del IDAE, al sistema de indicadores para el período de programación 2014-2020 para los Fondos FEDER (economía baja en carbono, transporte sostenible y desarrollo urbano integrado y sostenible), así como otros conjuntos de indicadores de especial relevancia y pertinentes con las políticas y objetivos establecidos. De esta forma, el sistema de indicadores da respuesta de manera coherente y consistente al enfoque a resultados introducido en la Política de Cohesión 2014-2020. Igualmente, se ha tenido en cuenta los indicadores de la nueva Agenda Urbana Española (AUE) y a los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de la ONU (ODS 11, ODS 7, y otros). Por todo ello, servirán de base para dar respuesta a los requerimientos de información de las distintas políticas y compromisos asumidos y permitirán un análisis y evaluación a nivel supramunicipal.

En cuanto al ámbito temporal de los indicadores, partiendo de la situación actual, se establecen dos fechas de referencia para cuantificar los resultados del proceso: 2023 y 2025.

En concreto, el PMUS de Los Realejos contiene:

- Indicadores de productividad.
- Indicadores de resultado.
- Indicadores financieros.

Y en diferentes ámbitos temáticos:

- Indicadores modales.
- Indicadores energéticos.
- Indicadores ambientales.
- Indicadores sociales y económicos.

12.3. Impacto

A continuación se describen los principales impactos y beneficios aportados por el Plan de Movilidad Urbana Sostenible Los Realejos, en las diferentes dimensiones económica, social, medioambiental e institucional, son:

Impacto económico

Ahorro de costes y creación de beneficios económicos

- Disminución de atascos y la congestión de tráfico.
- Mejora de la imagen y atractivo de las ciudades.
- Atracción de nuevos negocios e inversores.
- Facilitación de la movilidad y mejora del acceso.
- Utilización más eficaz de los recursos públicos, al incluir medidas de gestión de la movilidad de menor coste .

Impacto social

Mejora de la calidad de vida y salud de los ciudadanos

- Recuperación del espacio público. Aumento del espacio disponible para el peatón e integración de la bicicleta en la ciudad.
- Integración de las redes peatonales y ciclistas para conectar barrios.
- Reducción del número de accidentes
- Mejora de las condiciones de accesibilidad.
- Mejora de los servicios de transporte público y reducción del tiempo de los viajes.
- Disminución de la exclusión social
- Aumento de los hábitos saludables y autonomía de la población escolar

Impacto medioambiental

Mejora de la calidad del medioambiente urbano

- Disminución del consumo de energías no renovables, promoviendo el uso de otras energías más limpias.
- Reducción y control del ruido por tráfico rodado.
- Mejora/mantenimiento de la calidad del aire en el medio urbano .
- Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI).
- Reducción de la ocupación creciente de las infraestructuras de transporte y de los procesos de fragmentación de hábitats.

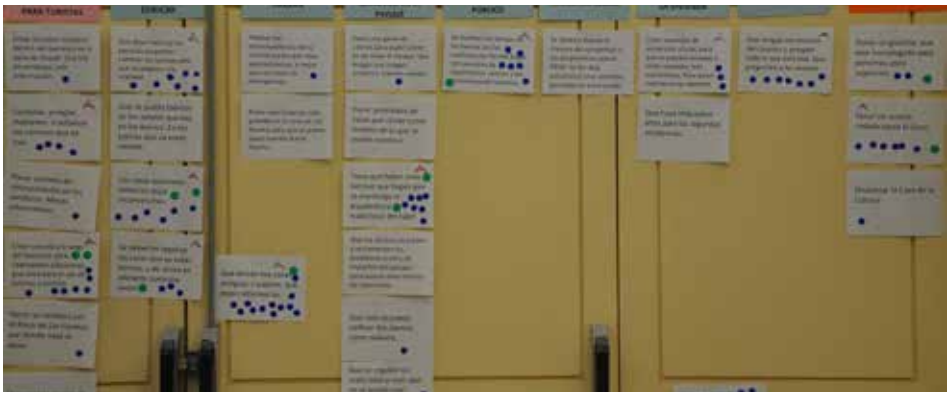
Impacto institucional

Mejora de la planificación y gestión municipal

- Utilización más eficaz de los recursos públicos, al incluir medidas de gestión de la movilidad de menor coste.
- Visión común de una nueva cultura de la movilidad en el municipio.
- Mayor cumplimiento efectivo de las obligaciones legales y compromisos adquiridos.
- Buen gobierno y mejora de la imagen de la corporación.

13.

Anexos



13.1. Programa de participación ciudadana

13.1.1. Consideraciones iniciales

Como medio con el que fomentar la participación pública, alcanzar fórmulas de consenso, y garantizar el interés general de las determinaciones a recoger en el PMUS, se propuso desde el inicio la posibilidad de desarrollar un Programa de Participación, como la mejor fórmula con la que alcanzar estos objetivos. En este sentido, parte de los esfuerzos y tareas del Equipo Redactor del PMUS se han centrado en esta tarea, como recurso con el que descubrir y conocer el diagnóstico de la situación municipal y la mejor de las opciones propuestas y alternativas que en este proceso se planteen.

En este punto cabe decir que el programa de Programa de Participación ha estado fuertemente condicionado por los plazos administrativos de la convocatoria de la subvención pública a la que el Ayuntamiento se había acogido para sufragar los costes del PMUS. En este sentido se ha contado con únicamente dos semanas para el desarrollo del Programa de Participación.

En relación a la planificación y puesta en práctica de este programa, se ha tenido en cuenta la naturaleza específica de Los Realejos, en sus diferentes componentes social, ambiental, territorial y económico. El municipio de Los Realejos se distingue socialmente por poseer un tejido asociativo con un importante arraigo, a la vez que con alto grado de consolidación. En ese sentido cuenta con un extenso número de colectivos, compuestos 22 asociaciones de vecinos, por 40 clubes deportivos, 13 escuelas deportivas, 58 colectivos culturales, 12 AMPAs, 5 colectivos juveniles, 13 musicales, 8 sociales, y 5 de mayores.

La estructura territorial de Los Realejos presenta tres sectores bien diferenciados. Uno, el escarpe oriental del macizo de Tigaiga. Otro, el comprendido entre dicho escarpe y los

barrancos de Ruiz y Hondo, constituido por una especie de altiplano que forma la mitad oriental del conjunto del macizo, y por último el sector correspondiente al Valle de La Orotava.

Si bien se observa un variable grado de entidad y consolidación del espacio por la edificación y de vínculo directo a actividades agrícolas, en todos estos asentamientos la edificación tiene un origen común, que se relaciona con la agricultura y ganadería. En la actualidad, estas dos actividades económicas del sector primario se encuentran en fase de regresión en determinados sectores del municipio y en fase de estabilidad en otros ámbitos, aunque es el cultivo a tiempo parcial el que desempeña un destacado papel en el mantenimiento del paisaje cultural asociado al recurso agropecuario.

El sistema viario está formado por un eje principal definido por la TF-5, en parte autovía y en parte carretera, a su paso por el término municipal, desde el que se realizan las conexiones a un sistema secundario formado por las vías de carácter insular y comarcal, abriéndose en un sistema ramificado hacia el sistema terciario de carácter urbano y agrícola, tal y como se puede apreciar en la imagen siguiente y en los planos de información de este documento.

En relación a sus entidades y núcleos de población, cuenta con una importante estructura de núcleos urbanos consolidados en cuya tipología se incluyen las urbanizaciones situadas principalmente en la zona costera del municipio caracterizadas por el uso residencial: La Cartaya, La Longuera, El Toscal, La Higuerita, El Jardín, La Montañeta, La Zamora, La Ferruja, La Carrera, Realejo Alto, Realejo Bajo, San Agustín, San Benito, San Vicente y Tigaiga. Otros enclaves con origen vinculado a las actividades agrarias tradicionales y que en los últimos años han ido perfilando cierto carácter urbano con uso residencial permanente son: Cruz Santa, Icod el Alto y Palo Blanco.

Por otro lado, como enclaves con un perfil de población rural se encuentra una tipología de ocupación del territorio hay que distinguir entre los asentamientos rurales, con un poblamiento importante y concentrado a borde de la red viaria de la zona de medianías fundamentalmente; y las edificaciones dispersas localizadas generalmente en las medianías y sectores de contacto con la Corona Forestal, en algunos casos de difícil accesibilidad. En este sentido, se clasifican como asentamientos rurales los siguientes núcleos poblacionales: La Lora-Los Placeres, La Treviña-Castilleja, El Sauce, La Piñera-Lomo de los Ajos, Los Quintos, La Tanquera, Lomo de La Viuda, El Viñático, Camino Viejo Las Llanadas, El Molino, El Brezal-Cuatro Caminos, Mazapé-La Sobrera, Lomo Marquez-La Corona-La Grimona y Juan Guardia-El Andén.

13.1.2. Objetivos

Los principales objetivos del Programa de Participación son los siguientes:

- Enriquecer el PMUS con una amplia participación ciudadana, dando valor a la visión del tipo de municipio que desea la ciudadanía.
- Incorporar al PMUS los valores que preocupan a la ciudadanía en relación a la movilidad, y que progresivamente van arraigando en la sociedad.
- Incrementar la legitimidad del PMUS al adquirir las características de un proyecto inclusivo para la ciudadanía.
- Garantizar que la ciudadanía adquiera un papel protagonista y no subsidiario de los asuntos públicos.
- Introducir en el sistema democrático elementos de racionalidad, control, compromiso y efectividad.

Para ello el Equipo dispuesto para el desarrollo del Programa de Participación reúne las competencias que un proyecto de este tipo requiere y que se resumen en los siguientes puntos:

- Conocimiento del territorio y de los aspectos sociales y económicos del mismo.
- Facilitador de la participación, potenciando la comunicación con iniciativas integradoras, plurales, de carácter positivo y constructivo.
- Dinamizador de diálogo y confluencia usando elementos como claridad, información, comunicación y transparencia.
- Capacidad de desarrollar y mantener un ambiente de confianza y compromiso entre los participantes.
- Capacidad de generar consenso.
- Flexibilidad en la aplicación de metodologías, adecuando las mismas a las necesidades del proceso.

13.1.3. Agentes participantes y planificación del programa de participación

Los agentes previstos

El Ayuntamiento de Los Realejos cuenta con un importante desarrollo institucional de la participación ciudadana. En este sentido cuenta con un reglamento municipal de participación ciudadana, a partir del cual se ha estructurado y definido la figura de las Mesas Comunitarias territoriales de participación.

Estas Mesas Comunitarias se constituyen como la herramienta de participación con la que actualmente cuanta el municipio, y se distribuyen en las siguientes áreas territoriales:

- La Montaña-La Zamora-La Cartaya-La Cruz Santa
- Icod el Alto
- Realejo Alto-San Benito-El Horno-El Mocán-Las Toscas de Romero
- Toscal Longuera
- San Agustín-Realejo Bajo-Tigaiga-Barroso-San Vicente-La Carrera-El Jardín
- Palo Blanco-Las Llanadas-La Ferruja-Placeres.

Teniendo en cuanta la condicionante temporal con la que se partía en la definición y panificación del presente programa, se estimó la conveniencia de trabajar con esta estructura ya creada. Se ha asumido que si bien la participación está limitada a determinadas personas, sin lugar a dudas la composición de las Mesas Comunitarias responde una representatividad de la sociedad civil municipal.

Acciones de información y comunicación del proceso

Toda forma de asociación, organización o actividad social necesitan de la comunicación. En términos generales, dos grandes ejes vertebran la acción comunicativa de este programa:

- Como criterio de actuación, ya que persigue mejoras que precisan del apoyo y sensibilización de la sociedad.
- Para conseguir recursos humanos, vecinos y vecinas sin los cuales no existe el proceso participativo.

Tanto en uno como en el otro caso, la credibilidad del programa de participación proviene de la calidad (y coherencia) de su propia actuación, pero necesita de acciones de comunicación y de un comportamiento transparente que genere confianza.

La comunicación (externa e interna) no es, pues, solamente una cuestión de marketing para obtener beneplácito o de eficiencia organizativa, sino que afecta a la capacidad para cumplir los propios objetivos del programa de participación. Tiene un innegable valor estratégico.

En este sentido, y nuevamente condicionados por la limitación temporal con la que se ha contado, la comunicación se ha reducido al envío de un escrito de invitación a la participación que se recoge a continuación:

Página Web del PMUS

La invitación fue gestionada por parte de los servicios municipales, utilizando diferentes vías de comunicación, entre las que se encuentran el correo electrónico y la difusión por grupos de whatsapp creados en torno a las Mesas Comunitarias.

Estimado/a vecino/a,

Nos dirigimos a ustedes, miembros representantes en la Mesas Comunitarias, para invitarles a participar en el contenido y determinaciones del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Los Realejos que estamos elaborando.

Se trata de un plan estratégico que tiene como objetivo general la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles dentro del Municipio, y cuyo mayor interés consiste en recoger una serie de medidas concretas que se prevén acometer en los próximos años.

Entre las diferentes medidas que se recogen en el borrador el plan ya elaborado, entendemos que una parte importante de estas pueden verse sometidas a un proceso de participación pública con vistas a ajustar y mejorar sus determinaciones.

Con vistas a facilitar este proceso de participación que estamos abriendo, hemos elaborado un "Documento Resumen del PMUS", en el que se detalla la síntesis del diagnóstico, los objetivos, y las medidas que inicialmente se recogen. Además hemos creado un "Documento de Aportaciones Ciudadanas", en el que les invitamos a participar tanto de manera individual como colectivo. Ambos documentos se encuentran en la página web pmuslosrealejos.com.

Nos gustaría contar con el mayor número de aportaciones posibles, y en ese sentido les animamos a que conozcan el "Documento Resumen del PMUS" y rellenen el "Documento de Aportaciones Ciudadanas".

Para culminar esta fase de participación, tenemos previsto la celebración de un Taller el lunes 17 de junio, en la Casa de La Cultura, de 18.00 a 20.00 horas, al que están invitados los representantes de las Mesas Comunitarias, así como el personal técnico de las diferentes áreas municipales que operan sobre el contenido del PMUS.

En este Taller, además de aclarar las posibles dudas que se planteen sobre el PMUS, se expondrán las aportaciones recibidas tanto por la ciudadanía como por las diferentes áreas técnicas municipales, y se dedicará mayor tiempo a debatir, concretar, y priorizar las diferentes aportaciones que se hagan al borrador del plan.
Confiamos en que compartan con nosotros la importancia de participar en la elaboración de este plan de gran importancia para el municipio, y en ese sentido insistimos en animarles a participar tanto a través del "Documento de Aportaciones Ciudadanas" como en el Taller del día 17.

Reciban un cordial saludo,

Página Web del PMUS. www.pmuslosrealejos.org

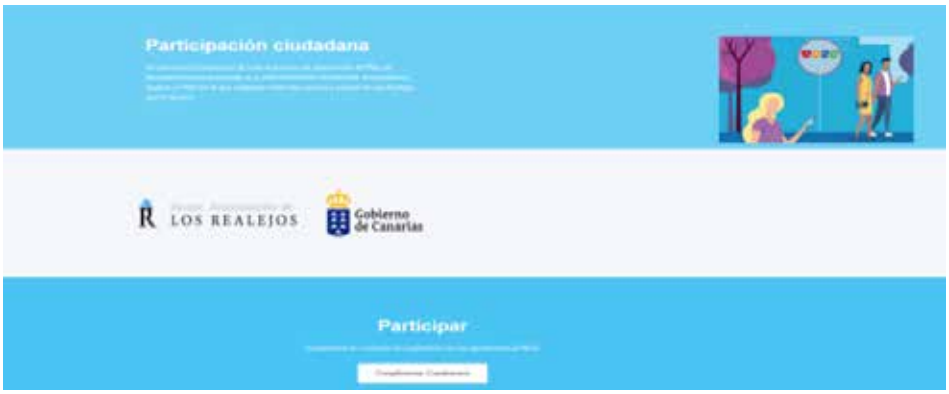
Se ha diseñado y habilitado una página web con el dominio pmuslosrealejos.org, la cual se ha constituido en una herramienta fundamental del proceso de participación.

Esta página se estructura en los siguientes bloques:

- Objetivos del PMUS: a nivel informativo se expone públicamente la naturaleza del plan, objetivos y fases de desarrollo.
- Metodología: recoge la metodología para su implementación, tanto el desarrollo de consultoría como las fases abiertas a la participación.
- Participación Ciudadana: recoge las diferentes herramientas y espacios habilitados para la participación, entre los que destaca la posibilidad de contestar on line a un documento de aportaciones ciudadanad desde el propio soporte web.

El objetivo de esta herramienta es tener acceso a toda la información vinculada con la redacción del PMUS y el Programa de Participación.

Existe la propuesta de alargar la vigencia de esta página web, de cara a publicar el contenido del documento definitivo del PMUS, así como aspectos que tengan que ver con su desarrollo, gestión y ejecución, evaluación de las actuaciones, etc.



13.1.4. Metodología

Para llevar a cabo estos objetivos generales, y con la condición temporal del desarrollo del programa en un margen de dos semanas, se estable un marco de participación a medida de las necesidades y realidades sociales del conjunto del territorio municipal. Se apuesta por un modelo de participación abierto e integral que incorpora todo el abanico posible, desde los ciudadanos asociados agrupados en estructuras asociativas (de carácter profesional, vecinal, cultural, etc.) hasta los ciudadanos no asociados, pero siempre integrantes en alguna de las Mesas Comunitarias.

Este proceso participativo se desarrollará mediante la suma de distintas metodologías que, en ningún momento se aplicarán de forma dogmática. Las metodologías entendidas como el conjunto de maneras de hacer y conjunto de herramientas y técnicas para su desarrollo, se adaptarán en todo momento a los intereses y necesidades de los grupos de trabajo. Así, entre otras, se empleará la metodología deliberativa que permite obtener resultados consensuados de forma eficaz.

En relación a las técnicas e instrumentos, cabe considerar que se han usado cauces de expresión no condicionados que se sustentan en técnicas no directivas en dinámicas grupales, se han generado dinámicas de grupo en un ambiente facilitador de la libre expresión, la reflexión y el aprendizaje cooperativo, se ha fomentado la curiosidad por la innovación y la multiplicidad de puntos de vista, y se ha entendido las personas, más allá que “fuentes de información”, son “actores del proceso”.

Con el Ayuntamiento.

A partir de lo expuesto, se propone que el Ayuntamiento juegue un doble papel: (1) como ente gestor responsable e impulsor del proceso de redacción del PMUS, y (2) como agente participante en el propio proceso. Su papel de gestor, lo desarrollará en el marco de una Comisión de Seguimiento que se propone constituir y se define a continuación, y el papel de agente participante de las determinaciones del PMUS lo desempeñará en los encuentros que se planifican (y se describen más adelante) para los miembros del Ayuntamiento.

Comisión de Seguimiento.

A lo largo de la elaboración de los trabajos el Equipo Redactor ha desempeñado una actuación proactiva en orden a presentar al Ayuntamiento la situación del proceso de trabajo. Para ello y con el fin de supervisar la marcha de los trabajos, se han realizado diferentes encuentros de carácter técnico y administrativo. Estos encuentros han tenido el formato de una Comisión de Seguimiento, que ha tenido las siguientes características:

a. Funciones-objetivos:

- Definir y concretar los agentes sociales, económicos y culturales representativos que han de participar en el proceso.

b. Composición:

- Por parte del Ayuntamiento: los cargos responsables de este trabajo, representante del servicio jurídico, y técnicos designados para el seguimiento del PMUS.
- Por parte del Equipo Redactor: el coordinador, y/o los responsables técnicos y de la puesta en práctica del programa de participación.

c. Formato y periodicidad de las reuniones:

- Se llagaron a convocar dos reuniones, partiendo de una primera e inicial antes de iniciar a redactar los trabajos, en donde se acordó el alcance del documento y se resolvieron dudas y cuestiones de partida.

Posteriormente, y ya con un primer borrador del PMUS ya redactado, se convocó una segunda reunión que se produjo a la semana siguiente de la celebración de las elecciones municipales, que condicionaron igualmente la puesta en práctica del programa de participación al contar con las limitaciones que se contaban de cara a publicitar el arranque del programa. En esta segunda reunión se concretó el diseño y la planificación del programa de participación.

Por otro lado, se facilitó a los diferentes técnicos de las áreas municipales, un documento borrador del PMUS, que se acompañaba del siguiente documento de aportaciones técnicas:

APORTACIONES DEL PERSONAL TÉCNICO MUNICIPAL AL DOCUMENTO DE BORRADOR DEL PMUS

DATOS INICIALES

1. Nombre y apellidos:
2. Formación / puesto que ocupa:
3. Área municipal:

DIAGNÓSTICO BÁSICO GENERAL

1. ¿A nivel general, qué problemas encuentra en el sistema de movilidad municipal?
2. ¿Cuáles son, según su opinión, los principales problemas de la movilidad en relación a su área de trabajo municipal?

APORTACIONES AL DOCUMENTO RESUMEN DEL PMUS

En relación al “Documento de Borrador del PMUS”, exponga las consideraciones que estime conveniente en relación a los diferentes Planes Sectoriales de este, diferenciando si así lo desea, aportaciones para las diferentes medidas que en ellos se recogen:

Nos interesa que se centre en aquellos Planes Sectoriales que operen sobre el contenido del área municipal en la que usted tenga responsabilidad.

1. Plan Sectorial de Movilidad Peatonal:
2. Plan Sectorial de la Movilidad Escolar:
3. Plan Sectorial de la Movilidad Ciclista:
4. Plan Sectorial de Potenciación del Transporte Público:
5. Plan Sectorial de Control, Ordenación del Tráfico y Estructura de la Red Viaria:
6. Plan Sectorial de Infraestructuras y Gestión del Estacionamiento:
7. Plan Sectorial de Mejoras de la Distribución Urbana de Mercancías:
8. Plan Sectorial de Calidad Ambiental y Ahorro Energético:
9. Plan Sectorial de Accesibilidad Universal:
10. Plan Sectorial de Mejoras de la Seguridad Vial:
11. Plan Sectorial de Buenas Prácticas de Movilidad:
12. Plan Sectorial de Oficina de Movilidad:
13. Plan Sectorial de Movilidad Eléctrica y de Energía Limpia:
14. Plan Sectorial de Smart Mobility y Movilidad Colaborativa:
15. Plan Sectorial de Comunicación y Formación para el Cambio de Hábitos:

El objetivo de este documento consistía en recabar las opiniones y aportaciones desde las diferentes áreas municipales, con vistas a corregir posibles errores o incongruencias, y realizar las aportaciones que se consideraran.

Además se invitaba a estos técnicos municipales a participar del taller que se preveía para la siguiente semana.

.

Con los agentes ciudadanos.

Tal y como se ha expuesto anteriormente, por las razones expuestas, se ha contado exclusivamente con los miembros de las Mesas Comunitarias, y la vía para comunicar el proceso de redacción del PMUS y del programa de participación que se habilitaba, fue el envío de una carta de invitación, a la que se adjuntó un documento de resumen ejecutivo del borrador del PMUS que tenía los siguientes objetivos:

- Informar de la redacción del PMUS y del inicio de la puesta en práctica del programa de participación.
- Dar a conocer la página web creada para tal fin.
- Informar de manera inicial de la naturaleza del PMUS, su alcance, objetivos, estrategia, y diagnóstico y propuestas iniciales, recogidas en el documento de resumen del PMUS (en versión borrador inicial) que se les enviaba.
- Invitar a la participación a partir de las dos vías que se proponían en el escrito de invitación:

1. Responder al documento de aportaciones ciudadanas que se facilitaba a través de la herramienta on line habilitada en la web.
2. Con la presencia en el taller de participación que se convocaba.

Aportaciones particulares previas

Con el documento de aportaciones ciudadanas se pretende alcanzar los siguientes objetivos:

- Descubrir las posiciones y estrategias de los dirigentes sociales.
- Completar la información sobre la problemática.
- Conocer las relaciones que hay entre administraciones, las asociaciones y el resto de la gente.
- Preparar el terreno para la realización práctica y efectiva de del taller posterior.

En contenido del documento de aportaciones ciudadanas que se les hizo llegar a los miembros de las Mesas Comunitarias es el siguiente:

APORTACIONES CIUDADANAS AL DOCUMENTO DE BORRADOR DEL PMUS
DATOS INICIALES

1. Nombre y apellidos.
2. Colectivo que representa (en su caso):
3. Edad.
4. Ámbito territorial de domicilio.

Marcar con una X el correspondiente:
( ) La Montaña-La Zamora-La Cartaya-La Cruz Santa,
( ) Icod el Alto,
( ) Realejo Alto-San Benito-El Horno-El Mocán-Las Toscas de Romero,
( ) Toscal Longuera,
( ) San Agustín-Realejo Bajo-Tigaiga-Barroso-San Vicente-La Carrera-El Jardín, y
( ) Palo Blanco-Las Llanadas-La Ferruja-Placeres.

DIAGNÓSTICO BÁSICO GENERAL

1. ¿A nivel general, qué problemas encuentra en el sistema de movilidad municipal?
2. ¿Cuáles son, según su opinión, los principales problemas de la movilidad en su barrio?

APORTACIONES AL DOCUMENTO RESUMEN DEL PMUS

En relación al “Documento Resumen del PMUS”, exponga las consideraciones que estime conveniente en relación a los diferentes Planes Sectoriales que se indican a continuación, diferenciando si así lo desea, aportaciones para las diferentes medidas que en ellos se recogen:

1. Plan Sectorial de Movilidad Peatonal:
2. Plan Sectorial de la Movilidad Escolar:
3. Plan Sectorial de la Movilidad Ciclista:
4. Plan Sectorial de Potenciación del Transporte Público:
5. Plan Sectorial de Control, Ordenación del Tráfico y Estructura de la Red Viaria:

Como se puede observar, únicamente se ha pedido la opinión ciudadana acerca de aquellos planes sectoriales que se entendieron de mayor importancia de cara a someter a la participación sus determinaciones.

Sesión de participación directa: taller

En el formato de taller participativo se posibilita el contacto con la realidad social a través del enfrentamiento con problemas específicos y definidos de la comunidad. La utilización de este método tiene como cometido dar respuesta a preguntas planteadas en las consignas de trabajo, teniendo en cuenta la opinión de todos los miembros del grupo.

En el taller se ha pretendido combinar:

- Prospectiva: crear una visión de futuro mediante la creación de escenarios posibles.
- La generación de ideas para la acción: el qué hacer.
- Este Taller trata de conseguir una participación que sea:

1. Eficaz: se realiza en un día y medio o dos días de trabajo.
2. Democrática: todas las personas participantes toman parte en igualdad de condiciones.
3. Trasparente: se considera y escribe todo lo que se dice en las sesiones.
4. Con visión de futuro: planteándose escenarios futuros.
5. Para la toma de decisiones.

En el formato de taller participativo se posibilita el contacto con la realidad social a través del La metodología específica prevista para el taller se planteó de manera flexible, ya que se desconocía el número de personas que asistirían, ni sus perfiles, ni sus intereses particulares. En cualquier caso se planteó la siguiente estructura para el talle:

Tras una presentación inicial por parte del concejal responsable de la redacción del PMUS, se dio paso a una breve presentación del contenido, naturaleza, alcance, objetivos y planes sectoriales del borrador del PMUS que se tenía elaborado previamente.

- A continuación se dio un turno de palabra a las personas asistentes para que expresaran sus inquietudes, dudas y aportaciones de cara al PMUS.
- Por último se dinamizaron tres grupos de trabajo temáticos, en los que se trabajaron los tres grandes bloques que se sometieron a la participación ciudadana:

1. Plan Sectorial de Movilidad Peatonal.
2. Plan Sectorial de Movilidad Ciclista.
3. Plan Sectorial de Accesibilidad Universal.

- Cada grupo contó con una persona facilitadora, que a su vez era miembro del equipo redactor.
- Se contó con la herramienta de disponer de un mapa de cada uno de los tres planes sectoriales, en

los que se recogía los trazados correspondientes al contenido propositivo de cada una de las medidas.

En pequeños grupos, de entre tres y cuatro personas, se discutió el contenido de cada uno de programas propuestos, señalando en el mapa las nuevas propuestas, y sus correspondientes anotaciones.

13.1.5. Resultados obtenidos

De las aportaciones previas vecinales

¿Cuáles son, según su opinión, los principales problemas de la movilidad en su barrio?

Mejorar accesibilidad a la biblioteca, oficina servicios sociales y asociaciones encima del tanatorio.
Hace falta un paso de peatón, en la carretera general de la Punta, junto a la Rotonda, ahí cruza mucha gente a diario y el paso de peatón más próximo está en las barriadas.
Los principales problemas de la movilidad en mi barrio y en general en casi todo el pueblo, calles estrechas, donde tenemos que circular compartiendo la vía con todo tipo de vehículos y usuarios. Ejemplo callejón de los Cuartos donde coinciden vehículos pesados con peatones y ciclistas no habiendo anchura suficiente para el paso simultáneo de dos de estos vehículos pesados, no hay zona peatonal con el consiguiente riesgo para la seguridad de estos usuarios más vulnerables.
Falta de vías alternativas de salida-entrada del pueblo. Diseño mejorable de las existentes dando prioridad a la fluidez y quizás no tanto a la estética. Creo que se podría dar más fluidez si se consiguiera mejorar la conexión de la autopista por la higuerita dando más anchura a la vía para que pudieran usarla los vehículos pesados. En la salida-entrada por la calle los Barros si en lugar de la jardinera central hubiesen diseñado un carril reversible, se hubiese podido dar más fluidez y, entre otras cosas, cuando un vehículo prioritario en servicio de urgencia se encuentre con retenciones tendría por donde continuar. Tenemos Un polígono industrial sin vías de comunicación en condiciones apropiadas hacia la autopista, etc..
El problema de ir en un vehículo que no sea a motor son las pendientes y que no disponemos de zonas habilitadas a la bicicletas por ejemplo, y luego hay zonas que no se puede ni ir caminando.
Yo pienso que en el municipio tenemos muchas calle en la que es necesario la regulación del tráfico por semáforos ...
Aceras intransitables , a veces por los obstáculos y otras por los coches que las invaden
El principal problema es que los núcleos no están unidos ya que se forman alrededor de la carretera general, además no hay espacio para la utilización de bicicletas...
Las carreteras no están adaptadas para que circulen las bicicletas, ni siquiera los

peatones...
Se necesitaría una pasarela como la que existe en Icod el Alto, que conecte los tres núcleos del distrito VI.
El Realejo no es un pueblo llano, todo lo contrario está formado por cuestas por lo que hace difícil el uso de bicicletas o caminar.

1. Plan Sectorial de Movilidad Peatonal:

Faltan aceras, pasos de peatones, que serían de las medidas más fáciles de ejecutar y menos costosas. Por ejemplo, a ambos lados de la rotonda de San Benito, los vecinos, y sobre todo nuestros mayores y niños, a la hora de cruzar, bien para coger la guagua, tirar la basura, etc. se juegan la vida tan solo por la falta unos pasos de peatones. Falta de mejora en la iluminación nocturna en especial en pasos de peatones, en curvas donde no existen aceras, etc.
Acondicionar todas aquellas vias que no tienen ni siquiera una acera para el paso de peatones.
Zonas peatonales si ...pero con la autorización para que puedan circular los taxis ...porque...pues porque todos queremos llegar en coche hasta la puerta ...
En los tramos urbanos hay zonas de difícil tránsito para peatones
Peatonalización de la AV los remedios, favorecería el comercio
Peatonales Urbanos la Avenidad de Remedios desde el olivo hasta la Doctor Gonzalez. (Peatonalizarla)
Tramo Peatonal Rural desde Placeres hasta la entrada de Las Llanadas (colocación de una pasarela lateral „tipo Icod El Alto“)
Encuentro en los principales núcleos del municipio un buen sector peatonal.

2. Plan Sectorial de la Movilidad Escolar:

Todo lo que se pueda hacer para mejorar la movilidad y seguridad de los escolares. Bienvenido sea. Pero habría que incentivar la movilidad a pie de los escolares mejorando las áreas peatonales destinadas especialmente a ese fin, o las bicicletas o el transporte colectivo. Se generan muchos desplazamientos y atascos a las entradas y salidas de padres que llevan a sus hijos en sus coches.
Fomentar el uso de bicicletas.
Todos llevamos a nuestro hijos en coche a la misma hora hasta la puerta del colegio nos despedimos y nos vamos que significa eso que las colas son kilométricas pues bien transporte colectivo para los colegios....
Camino escolar seguro
Creación de un camino seguro para los niños alrededor del colegio, y presencia policial a la entrada y la salida
Que la policía esté en la entra y salida del colegio, ya que en nuestra zona es complicado la colocación de un carril seguro

3. Plan Sectorial de la Movilidad Ciclista:

En este apartado quiero hacer mención a los vehículos de movilidad personal que ya se están viendo por el municipio (los patines eléctricos) son vehículos que vienen para quedarse y que surgen de las nuevas

necesidades de movilidad pero añaden un peligro más para todos y habrá que regularlos.
Realizar y fomentar la creación de un carril bici en toda la isla.
No vivimos en un municipio adecuado para ir en bici....
Creo que primero lo tendríamos que implantar en los más pequeños(colegios)
Creación de carril bici desde los realejos hasta la rotonda de la marzagana
Carril Bici desde El Realejo hasta la Rotonda del bosquito y desde El Castillo hasta la higuerita
El Realejo no cuenta con una vía para ciclistas y ello implica que estos invadan las aceras peatonales ocasionando riesgo de accidentes. En muchas ocasiones van por la vía y esto crea colas ya que ocupan parte de ella.

4. Plan Sectorial de Potenciación del Transporte Público:

Bajar las tarifas y reducir la franja horario para reducir las esperas, el tranvía en Santa Cruz-Laguna es de 7 minutos
Si...potenciar el transporte público....
Mejorando las conexiones de las guaguas de las líneas urbanas con las interurbanas se utilizarían mucho mas
Aplicar el horario de la línea 330 por la noche y los fines de semana.
Mejorar las Marquesinas en los recorridos.
El aumento de autobuses interurbanos sería una solución así como un autobús que traslade pasajeros a la playa del Socorro durante todo el año.
5. Plan Sectorial de Control, Ordenación del Tráfico y Estructura de la Red Viaria:

En general el plan me parece muy interesante y necesario, sin duda hay que mejorar el espacio donde vivimos, hacerlos más respetuoso y menos agresivo.
No es tanto crear nuevas carreteras sino reducir el número de vehículos me refiero a la autovía Tf- Norte, no centralizando lo todo en el área metropolitana.
Semáforos ya...
Reestructurar las vías mas céntricas de cada zona
Una Rotonda en la salida de la hucha o controlar que no se salten la raya continua, que se la saltan hasta los policías. Poner de subida por fuera de la nave de real esa calle, como estaba antes.

Del taller de participación realizado

En la ronda previa de turno de palabra que se facilitó entre todas las personas asistentes, las consideraciones expresadas son las que se recogen fueron las siguientes:

- Se manifiesta la queja por la existencia de vecinos no solidarios, que llegan a no respetar los vados de algunos vecinos.
- Se manifiesta la queja por falta de aparcamientos en el antiguo colegio de la Cruz Santa.
- Se insiste en la falta de civismo en relación a los aspectos que han de favorecer la movilidad municipal. Se comenta acerca de la mala utilización en las zonas de carga y descarga. Se propone la creación de una campaña de consideración.

- Se plantea las dificultades que se presentan de cara a intervenir en Los Conjuntos Históricos, por las características propias de estos.
-
- Se comenta la existencia de una red municipal de Caminos Reales. Se propone tener en consideración y revalorizar.
-
- Se expresa el poco convencimiento en relación al uso del transporte compartido. Y se expresa que falta transporte público.
-
- Se vuelve a insistir en la falta de concienciación ciudadana de cara a solucionar los problemas existentes de movilidad.
-
- Se pone de relieve la existencia de un punto negro entorno al supermercado de Alteza, ya que está siempre bloqueado.
-
- En la zona periférica no existen guaguas a partir de las 20:00 horas. En concreto en la zona alta, donde opera la línea 330.
-
- Se vuelve a insistir de nuevo en el poco respeto que tienen algunas personas en relación al paso de vehículos pesados por el Conjunto Histórico de El Realejo Bajo.

Al margen de las propuestas concretas relativas a aspectos puntuales, destaca la insistencia en las manifestaciones que ponen de relevancia la falta generalizada de civismo en cuestiones que ver con la movilidad municipal. En este punto cobra mayor importancia parte de las medidas consideradas en el PMUS dirigidas a la concienciación ciudadana.

En relación a las consideraciones sobre cada uno de los planes sectoriales que se sometieron a la participación, se recogieron las siguientes aportaciones.

Plan Sectorial de Movilidad Peatonal

Se identificaron y propusieron inicialmente diferentes trazados en los que proponer la mejora de los itinerarios peatonales, si bien se aclaró por parte de la dinamización técnica, que el objetivo del PMUS no era el inventariar los recorridos peatonales existentes, sino plantear de manera jerárquica y estratégica, cuáles eran aquellos en los que convenía una actuación prioritaria.

En ese sentido se hicieron un buen número de aportaciones interesantes desde el punto de vista técnico, con respecto al documento de borrador que se presentaba, destacando las siguientes:

- Nuevo itinerario entre el barrio de San Vicente y la Ermita de El Socorro.
- Nuevo itinerario entre la zona urbana de San Agustín, a lo largo de la Calle García Estrada y Camino El Patronato, que conecta con La Longuera a través de un camino real.
- Inclusión del Camino El Burgado, que conecta de manera transversal los tres ejes peatonales constituidos

por el eje Toscal-Longuera, antigua Carretera del Norte, y Calle El jardín. Si bien se aclara que el tránsito a lo largo del barrio de la Higuerita la sección es muy estrecha y apenas cabe la banda de rodadura para vehículos a motor.

- Conexión de El Realejo Alto con Icod el Alto, a lo largo de la travesía El Pino y su prolongación a lo largo del Caserío La Azadilla. Se expone que el tramo que cuanta con mayores dificultades para el tránsito peatonal es el que se localiza entre el realejo Alto y el Caserío Madre Juana.

A este tramo se le une un ramal hacia el norte, a lo largo de la Calle Viera y Clavijo, hasta conectar con el Conjunto Histórico del Realejo Bajo.

- Se plantea incluir la Carretera Nueva que discurre entre el Realejo Alto y la Cruz Santa. Se aclara que si bien este tramo de encuentra relativamente bien acondicionado para el tránsito peatonal, conviene su inclusión al tratarse de un itinerario con mucho uso, y carece de algunas condiciones para ser considerado como óptimo para este fin.
- Inclusión del itinerario constituido por las calles El Natero y la Cartaya, que une a su vez el eje Realejo Alto – La Montañeta, con el barrio de la Cruz Santa.
- Prolongación del itinerario contemplado a lo largo de la Calle Real hacia el oeste hasta Lomo Andén.
- Prolongación del Itinerario contemplado en el documento de borrador entre los barrios de Palo Blanco y La Ferruja. Alcanzando hacia el este hasta la entrada de Las Llanadas, y hacia el oeste hasta Placeres.
- Incluir el itinerario que parte de las medianías, constituido por eje a lo largo del Camino Atravesado y el Camino La Piñera hasta la Carretera Nueva, llegando al núcleo de la Cruz Santa.
- Incluir el itinerario que parte desde Palo Blanco hasta el Realejo Alto a través del Camino El Catañero, Calle la Castilleja y Calle El Horno, en cuya prolongación se situaría la Calle El Sol.
- Además se propusieron una serie de camino de naturaleza rural, correspondiéndose con los siguientes:

1. o En Icod el Alto, por su margen norte, el itinerario que discurre por la Carretera La Fajana, Calle La Gallinera y Camino El Dornajo.
2. o En Icod el Alto, en su margen sur, el itinerario que discurre por la Calle El Lance y la Carretera La Corona.
3. o El itinerario que une Tigaiga con San Vicente a lo largo del Caserío los Quintos.

Plan Sectorial de Movilidad Ciclista

Sobre el documento de borrador inicial, se identificaron los siguientes nuevos tramos que se propusieron incluir como nuevas medidas en el programa de fomento de la movilidad ciclista:

- Incluir el tramo que discurre desde la zona urbana de San Agustín a lo largo de la Calle de la Constitución, prolongándose a lo largo de La Longuera y El Toscal hasta el Camino El Burgado.
- Incluir el tramo que partiendo desde San Agustín, discurre por la Carretera de San Vicente, y continuando por la Carrera Comarcal hasta el límite con San Juan de la Rambla.
- Prolongar los tramos que se planteaban inicialmente en La Montañeta, hasta el enlace con la Carretera de la Luz, que discurre hacia La Orotava.
- Incluir un tramo urbano que discurriría a lo largo de la Calle San Agustín uniendo la zona de San Agustín con el Realejo Alto.
- Incluir el tramo que discurre a lo largo de la Carretera Nueva, entre los núcleos de la Cruz Santa y Los realejos.

Plan Sectorial de Accesibilidad Universal

Se identificó la existencia de determinados puntos negros en cuanto a seguridad que no estaban identificados en el documento de borrador del PMUS con el que se trabajó. En este sentido se indicó para cada uno de estos puntos la actuación correspondiente necesaria, consistente principalmente en la eliminación de paso de peatones.

También se identificó la carencia de paradas de guaguas en puntos que se consideraron de especial importancia para las personas participantes, como por ejemplo en la zona del Alteza.

Se expuso la falta de aparcamientos accesibles en la zona de la Cruz Santa
Se propuso añadir elementos de accesibilidad en los Barrios De La Farruja y Las Llanadas.

En general se hicieron además propuestas a un nivel de detalle que no tiene encaje en el PMUS.

13.1.6. Conclusiones y consideraciones finales

Una vez estudiadas el conjunto de propuestas y aportaciones generadas a lo largo del proceso de participación por parte del equipo técnico del PMUS, se llega a las siguientes conclusiones:

- En relación a las propuestas referidas al Plan Sectorial de Movilidad Peatonal, se opta por descartar los trazados en el sentido de la máxima pendiente. De esta forma se trata de dar preferencia a los itinerarios con una menor pendiente, que además de unir

zonas urbanas a través de itinerarios ya existentes y concurridos, se trata de desplazamientos con vocación de ser utilizados por un mayor número de población.

En cualquier caso, se resalta su importancia en el sentido de que son estos trazados los que ayudan a constituir una malla real de estructura de movilidad peatonal, y en cualquier caso quedan reflejados en el presente documento de cara a una revisión futura del PMUS en donde se pueda plantear ampliar las actuaciones en este sentido.

Igual criterio se ha mantenido en relación a los itinerarios reflejados que discurren a lo largo de zonas rurales.

En líneas generales, con el resto de las aportaciones surgidas del proceso de participación se entiende que el documento ha mejorado, se ha enriquecido, reflejando con mayor compromiso las aspiraciones municipales en cuanto a tener un soporte de red de ejes habilitados para el tránsito peatonal.

- En relación a las propuestas del Plan Sectorial de Movilidad Ciclista, se han analizado las pendientes de los nuevos tramos propuestos, descartándose aquellos que superan la pendiente justificada en la memoria técnica del PMUS.
- En este sentido el criterio es priorizar la actuaciones en aquellos tramos en los que la pendiente permite el uso y disfrute de estas infraestructuras por un mayor número de población.
- En relación a las propuestas del Plan Sectorial de Accesibilidad Universal, estas se han incluido, modificando tanto los planos como las memorias del documento de borrador del PMUS.

Por parte del Equipo Redactor del PMUS se quiere destacar el compromiso y esfuerzo ofrecido por las personas participantes en el proceso. Frente a las dificultades sobrevenidas en relación a la poca disponibilidad de tiempo, se considera que ha habido un esfuerzo importante desde el principio, que se ha materializado en una serie importante de aportaciones al documento, que sin lugar a dudas, lo han mejorado cualitativamente.

13.2. Anexo 1. Planos

Nº	CÓDIGO	DENOMINACIÓN DEL PLANO	ESCALA
1	00	DISTRIBUIDOR DE PLANOS	1/30.000
2	AN-MP-01	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD PEATONAL	1/5.000
3	AN-MP-02	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD PEATONAL	1/5.000
4	AN-MP-03	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD PEATONAL	1/5.000
5	AN-MP-04	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD PEATONAL	1/5.000
6	AN-MP-05	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD PEATONAL	1/5.000
7	AN-MP-06	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD PEATONAL	1/5.000
8	AN-MP-07	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD PEATONAL	1/5.000
9	AN-MP-08	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD PEATONAL	1/5.000
10	AN-MP-11	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD PEATONAL	1/5.000
11	AN-MP-12	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD PEATONAL	1/5.000
12	AN-MP-13	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD PEATONAL	1/5.000
13	AN-MC-01	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD CICLISTA	1/5.000
14	AN-MC-02	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD CICLISTA	1/5.000
15	AN-MC-03	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD CICLISTA	1/5.000
16	AN-MC-04	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD CICLISTA	1/5.000
17	AN-MC-05	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD CICLISTA	1/5.000
18	AN-MC-06	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD CICLISTA	1/5.000
19	AN-MC-07	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD CICLISTA	1/5.000
20	AN-MC-08	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD CICLISTA	1/5.000
21	AN-MC-11	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD CICLISTA	1/5.000

Nº	CÓDIGO	DENOMINACIÓN DEL PLANO	ESCALA
22	AN-MC-12	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD CICLISTA	1/5.000
23	AN-SVEP-01	ANÁLISIS DEL SISTEMA VIARIO Y ESPACIO PÚBLICO	1/5.000
24	AN-SVEP-02	ANÁLISIS DEL SISTEMA VIARIO Y ESPACIO PÚBLICO	1/5.000
25	AN-SVEP-03	ANÁLISIS DEL SISTEMA VIARIO Y ESPACIO PÚBLICO	1/5.000
26	AN-SVEP-04	ANÁLISIS DEL SISTEMA VIARIO Y ESPACIO PÚBLICO	1/5.000
27	AN-SVEP-05	ANÁLISIS DEL SISTEMA VIARIO Y ESPACIO PÚBLICO	1/5.000
28	AN-SVEP-06	ANÁLISIS DEL SISTEMA VIARIO Y ESPACIO PÚBLICO	1/5.000
29	AN-SVEP-07	ANÁLISIS DEL SISTEMA VIARIO Y ESPACIO PÚBLICO	1/5.000
30	AN-SVEP-08	ANÁLISIS DEL SISTEMA VIARIO Y ESPACIO PÚBLICO	1/5.000
31	AN-SVEP-11	ANÁLISIS DEL SISTEMA VIARIO Y ESPACIO PÚBLICO	1/5.000
32	AN-SVEP-12	ANÁLISIS DEL SISTEMA VIARIO Y ESPACIO PÚBLICO	1/5.000
33	AN-SVEP-13	ANÁLISIS DEL SISTEMA VIARIO Y ESPACIO PÚBLICO	1/5.000
34	PS-MP-01	PLAN SECTORIAL DE LA MOVILIDAD PEATONAL	1/5.000
35	PS-MP-02	PLAN SECTORIAL DE LA MOVILIDAD PEATONAL	1/5.000
36	PS-MP-03	PLAN SECTORIAL DE LA MOVILIDAD PEATONAL	1/5.000
37	PS-MP-04	PLAN SECTORIAL DE LA MOVILIDAD PEATONAL	1/5.000
38	PS-MP-05	PLAN SECTORIAL DE LA MOVILIDAD PEATONAL	1/5.000
39	PS-MP-06	PLAN SECTORIAL DE LA MOVILIDAD PEATONAL	1/5.000
40	PS-MP-07	PLAN SECTORIAL DE LA MOVILIDAD PEATONAL	1/5.000
41	PS-MP-08	PLAN SECTORIAL DE LA MOVILIDAD PEATONAL	1/5.000
42	PS-MP-09	PLAN SECTORIAL DE LA MOVILIDAD PEATONAL	1/5.000
43	PS-MP-10	PLAN SECTORIAL DE LA MOVILIDAD PEATONAL	1/5.000
44	PS-MP-11	PLAN SECTORIAL DE LA MOVILIDAD PEATONAL	1/5.000

Nº	CÓDIGO	DENOMINACIÓN DEL PLANO	ESCALA
45	PS-MP-12	PLAN SECTORIAL DE LA MOVILIDAD PEATONAL	1/5.000
46	PS-MP-13	PLAN SECTORIAL DE LA MOVILIDAD PEATONAL	1/5.000
47	PS-MP-14	PLAN SECTORIAL DE LA MOVILIDAD PEATONAL	1/5.000
48	PS-MC-03	PLAN SECTORIAL DE LA MOVILIDAD CICLISTA	1/5.000
49	PS-MC-04	PLAN SECTORIAL DE LA MOVILIDAD CICLISTA	1/5.000
50	PS-MC-06	PLAN SECTORIAL DE LA MOVILIDAD CICLISTA	1/5.000
51	PS-MC-07	PLAN SECTORIAL DE LA MOVILIDAD CICLISTA	1/5.000
52	PS-MC-08	PLAN SECTORIAL DE LA MOVILIDAD CICLISTA	1/5.000
53	PS-CTV-02	PLAN SECTORIAL DE CONTROL, ORDENACIÓN DEL TRÁFICO Y ESTRUCTURA DE LA RED VIARIA	1/5.000
54	PS-CTV-03	PLAN SECTORIAL DE CONTROL, ORDENACIÓN DEL TRÁFICO Y ESTRUCTURA DE LA RED VIARIA	1/5.000
55	PS-CTV-04	PLAN SECTORIAL DE CONTROL, ORDENACIÓN DEL TRÁFICO Y ESTRUCTURA DE LA RED VIARIA	1/5.000
56	PS-CTV-06	PLAN SECTORIAL DE CONTROL, ORDENACIÓN DEL TRÁFICO Y ESTRUCTURA DE LA RED VIARIA	1/5.000
57	PS-CTV-07	PLAN SECTORIAL DE CONTROL, ORDENACIÓN DEL TRÁFICO Y ESTRUCTURA DE LA RED VIARIA	1/5.000
58	PS-CTV-08	PLAN SECTORIAL DE CONTROL, ORDENACIÓN DEL TRÁFICO Y ESTRUCTURA DE LA RED VIARIA	1/5.000
59	PS-IGE-01	PLAN SECTORIAL DE INFRAESTRUCTURAS Y GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO	1/5.000
60	PS-IGE-03	PLAN SECTORIAL DE INFRAESTRUCTURAS Y GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO	1/5.000
61	PS-AU-01	PLAN SECTORIAL DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	1/5.000
62	PS-AU-02	PLAN SECTORIAL DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	1/5.000
63	PS-AU-03	PLAN SECTORIAL DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	1/5.000
64	PS-AU-04	PLAN SECTORIAL DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	1/5.000
65	PS-AU-05	PLAN SECTORIAL DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	1/5.000
66	PS-AU-06	PLAN SECTORIAL DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	1/5.000
67	PS-AU-07	PLAN SECTORIAL DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	1/5.000

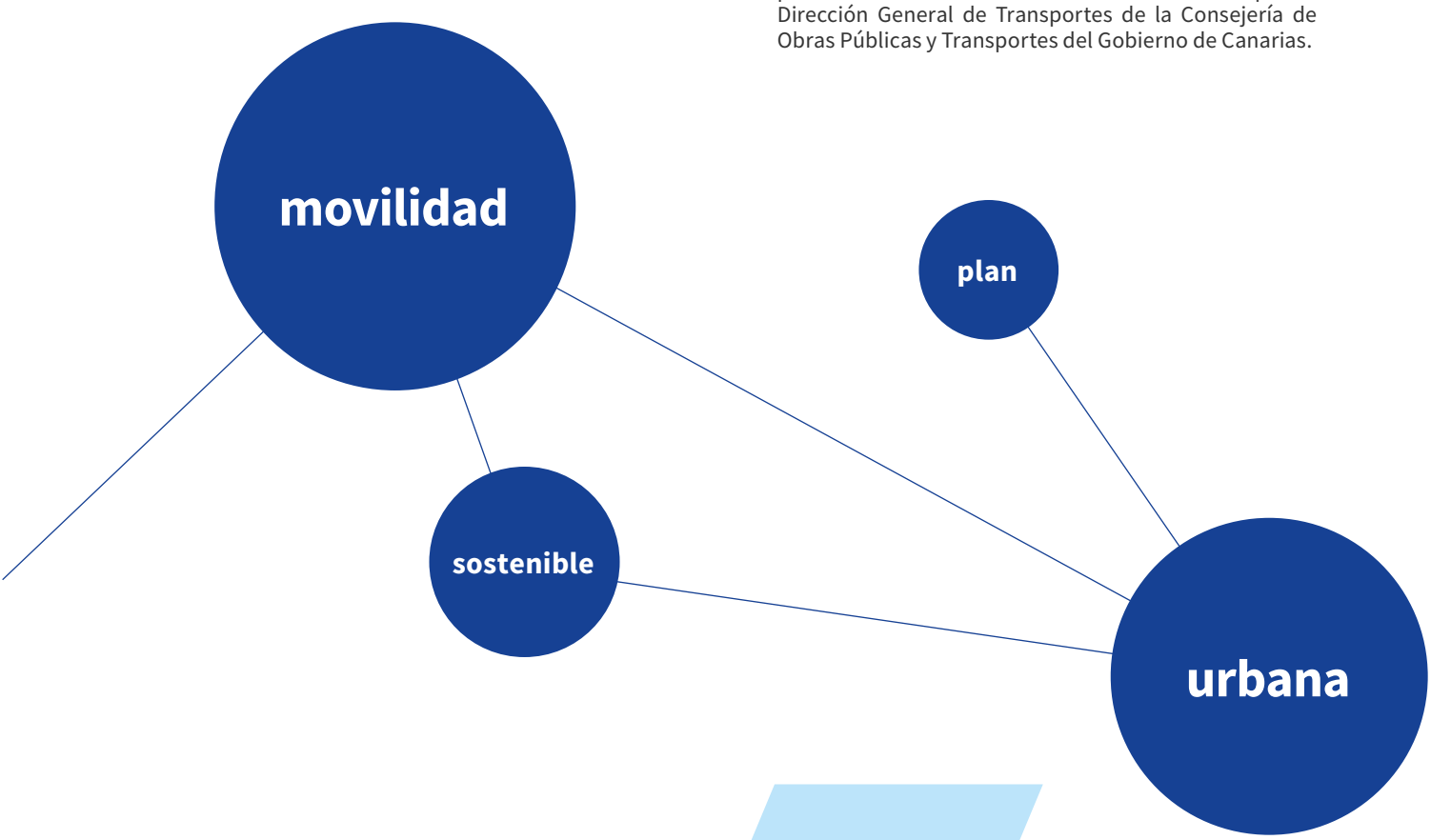
Nº	CÓDIGO	DENOMINACIÓN DEL PLANO	ESCALA
68	PS-AU-08	PLAN SECTORIAL DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	1/5.000
69	PS-AU-09	PLAN SECTORIAL DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	1/5.000
70	PS-AU-10	PLAN SECTORIAL DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	1/5.000
71	PS-AU-11	PLAN SECTORIAL DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	1/5.000
72	PS-AU-12	PLAN SECTORIAL DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	1/5.000
73	PS-AU-13	PLAN SECTORIAL DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	1/5.000
74	PS-AU-14	PLAN SECTORIAL DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	1/5.000
75	PS-ME-02	PLAN SECTORIAL DE MOVILIDAD ELÉCTRICA Y ENERGÍA LIMPIA	1/5.000
76	PS-ME-03	PLAN SECTORIAL DE MOVILIDAD ELÉCTRICA Y ENERGÍA LIMPIA	1/5.000
77	PS-ME-05	PLAN SECTORIAL DE MOVILIDAD ELÉCTRICA Y ENERGÍA LIMPIA	1/5.000
78	PS-ME-07	PLAN SECTORIAL DE MOVILIDAD ELÉCTRICA Y ENERGÍA LIMPIA	1/5.000
79	PS-ME-11	PLAN SECTORIAL DE MOVILIDAD ELÉCTRICA Y ENERGÍA LIMPIA	1/5.000

13.3. Anexo 2. Estudio energético del ahorro energético y reducción de emisiones de CO2

Excmo. Ayuntamiento de
LOS REALEJOS

Gobierno de Canarias

La redacción de este PMUS ha sido financiado parcialmente conforme subvención concedida por la Dirección General de Transportes de la Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias.



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Los Realejos (PMUS)

mosaeco
EXPERTOS EN DESARROLLO SOCIAL, ECONÓMICO Y AMBIENTAL