



Agosto - 2025

# Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Buenavista del Norte

*Planes Sectoriales*

*Memoria propositiva*



## Índice

<b>1</b>	<b>Introducción</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Objetivos y estrategias</b>	<b>6</b>
2.1	Objetivos	6
2.2	Definición inicial de estrategias	7
2.2.1	Estrategias específicas	8
<b>3</b>	<b>Breve exposición del diagnóstico del PMUS</b>	<b>11</b>
<b>4</b>	<b>Análisis de escenarios</b>	<b>12</b>
4.1	Definición de escenarios	12
4.2	Proyecciones de variables socioeconómicas	13
4.2.1	Población	13
4.2.2	Índice de motorización	14
4.2.3	Composición del Parque de Vehículos por Combustible	15
4.2.4	Emisiones GEI	16
<b>5</b>	<b>Modelo de ordenación de la movilidad</b>	<b>19</b>
5.1	Jerarquía viaria	19
5.2	Aparcamientos	21
5.3	Red de transporte público	21
5.4	Red peatonal	22
5.5	Red ciclista y VMP	22
5.6	Red de distribución de mercancías	23
5.7	Movilidad eléctrica	24
5.8	Modelo de movilidad	24
<b>6</b>	<b>Planes Sectoriales (PS)</b>	<b>25</b>
6.1	PS1. Control, ordenación del tráfico, estructura viaria y seguridad vial	27
6.1.1	Objetivos generales	27
6.1.2	Propuestas de medidas y actuaciones	27
6.1.3	Ficha de medidas del PS	38
6.2	PS2. Gestión y regulación del estacionamiento	41
6.2.1	Objetivos generales	41
6.2.2	Propuestas de medidas y actuaciones	41
6.2.3	Ficha de medidas del PS	45
6.3	PS3. Potenciación del transporte público	46
6.3.1	Objetivos generales	46
6.3.2	Propuestas de medidas y actuaciones	46
6.3.3	Ficha de medidas del PS	49
6.4	PS4. Movilidad peatonal	50
6.4.1	Objetivos generales	50
6.4.2	Propuestas de medidas y actuaciones	50
6.4.3	Ficha de medidas del PS	54
6.5	PS5. Movilidad escolar	55
6.5.1	Objetivos generales	55
6.5.2	Propuestas de medidas y actuaciones	56
6.5.3	Ficha de medidas del PS	60
6.6	PS6. Movilidad ciclista y VMP	61
6.6.1	Objetivos generales	61
6.6.2	Propuestas de medidas y actuaciones	61
6.6.3	Ficha de medidas del PS	64
6.7	PS7. Mejora de la distribución de mercancías	65
6.7.1	Objetivos generales	65
6.7.2	Propuestas de medidas y actuaciones	65
6.7.3	Ficha de medidas del PS	67
6.8	PS8. Políticas urbanísticas y espacio ciudadano	68
6.8.1	Objetivos generales	68
6.8.2	Propuestas de medidas y actuaciones	68
6.8.3	Ficha de medidas del PS	71
6.9	PS9. Calidad ambiental y ahorro energético	72
6.9.1	Objetivos generales	72
6.9.2	Propuestas de medidas y actuaciones	72
6.9.3	Ficha de medidas del PS	75
6.10	PS10. Accesibilidad universal	76
6.10.1	Objetivos generales	76
6.10.2	Propuestas de medidas y actuaciones	76
6.10.3	Ficha de medidas del PS	77
6.11	PS11. Gestión y fomento de la movilidad	78
6.11.1	Objetivos generales	78
6.11.2	Propuestas de medidas y actuaciones	78
6.11.3	Ficha de medidas del PS	83
6.12	PS12. Movilidad eléctrica	85
6.12.1	Objetivos generales	85
6.12.2	Propuestas de medidas y actuaciones	85
6.12.3	Ficha de medidas del PS	90
6.13	PS13. Smart Mobility	91
6.13.1	Objetivos generales	91
6.13.2	Propuestas de medidas y actuaciones	92
6.13.3	Ficha de medidas del PS	93
<b>7</b>	<b>Definición de indicadores</b>	<b>94</b>

7.1	Indicadores de evolución y seguimiento .....	94
7.2	Indicadores por medida .....	94
<b>8</b>	<b>Programa presupuestario y programación temporal.....</b>	<b>96</b>
8.1	Programa presupuestario .....	96
8.2	Programación temporal .....	96
<b>9</b>	<b>Evaluación ambiental y reducción de emisiones GEI.....</b>	<b>98</b>
9.1	Desarrollo sostenible.....	98
9.2	Estimación de emisiones por escenarios .....	98
9.2.1	Escenario actual.....	99
9.2.2	Situación tendencial .....	99
<b>10</b>	<b>Programa de comunicación y participación ciudadana .....</b>	<b>102</b>

## Índice de tablas

Tabla 1.	Objetivos e indicadores de movilidad.....	6
Tabla 2.	Estrategias y ejes vertebradores para la eficiencia y la sostenibilidad .....	10
Tabla 3.	Estrategias y ejes vertebradores para el desarrollo urbano equilibrado .....	10
Tabla 4.	Estrategias y ejes vertebradores para la seguridad y calidad urbana .....	10
Tabla 5.	Estrategias y ejes vertebradores para el cambio de conductas de movilidad .....	10
Tabla 6.	Crecimiento poblacional proyectado .....	13
Tabla 7.	Proyección de la población de Tenerife 2009 – 2019.....	14
Tabla 8.	Evolución del índice de motorización .....	15
Tabla 9.	Proyección del índice de motorización.....	15
Tabla 10.	Emisiones GEI y variaciones relativas respecto a los niveles de emisiones en España.....	18
Tabla 11.	Emisiones GEI proyectadas .....	18
Tabla 12.	Matriz de funciones del viario .....	20
Tabla 13.	Identificación de los Planes Sectoriales por desarrollar .....	25
Tabla 14.	Resumen de medidas y actuaciones del PS1 .....	27
Tabla 15.	Ficha M1.1 A01 .....	38
Tabla 16.	Ficha M1.2 A02, A03 y A04 .....	39
Tabla 17.	Ficha M1.3 A05.....	39
Tabla 18.	Ficha M1.4 A06, A07, A08 y A09.....	40
Tabla 19.	Ficha M1.5 A10.....	40
Tabla 20.	Resumen de medidas y actuaciones del PS2 .....	41
Tabla 21.	Ficha M2.1 A01 y A02.....	45
Tabla 22.	Ficha M2.2 A03.....	45

Tabla 23.	Ficha M2.3 A04 .....	46
Tabla 24.	Resumen de medidas y actuaciones del PS3.....	46
Tabla 25.	Ficha M3.1 A01 .....	49
Tabla 26.	Ficha M3.2 A02 y A03 .....	49
Tabla 27.	Resumen de medidas y actuaciones del PS4.....	50
Tabla 28.	Exigencias de diseño de itinerarios principales .....	51
Tabla 29.	Ficha M4.1 A01 .....	54
Tabla 30.	Ficha M4.2 A02 y A03 .....	54
Tabla 31.	Ficha M4.3 A04 y A05 .....	55
Tabla 32.	Resumen de medidas y actuaciones del PS5.....	56
Tabla 33.	Información a recopilar por sector.....	57
Tabla 34.	Ficha M5.1 A01 .....	60
Tabla 35.	Ficha M5.2 A02 .....	60
Tabla 36.	Resumen de medidas y actuaciones del PS6.....	61
Tabla 37.	Ficha M6.1 A01 .....	64
Tabla 38.	Ficha M6.2 A02 .....	64
Tabla 39.	Resumen de medidas y actuaciones del PS7.....	65
Tabla 40.	Ficha M7.1 A01 .....	67
Tabla 41.	Ficha M7.2 A02 .....	67
Tabla 42.	Resumen de medidas y actuaciones del PS8.....	68
Tabla 43.	Puesta en marcha para la implementación de mejoras a través del urbanismo táctico .....	69
Tabla 44.	Ficha M8.1 A01 .....	71
Tabla 45.	Ficha M8.2 A02 .....	71
Tabla 46.	Resumen de medidas y actuaciones del PS9.....	72
Tabla 47.	Ficha M9.1 A01 .....	75
Tabla 48.	Ficha M9.2 A02 .....	75
Tabla 49.	Resumen de medidas y actuaciones del PS10 .....	76
Tabla 50.	Ficha M10.1 A01.....	77
Tabla 51.	Resumen de medidas y actuaciones del PS11 .....	78
Tabla 52.	Fuente: Elaboración propia.....	78
Tabla 53.	Perfiles técnicos necesarios para la Oficina de Movilidad.....	79
Tabla 54.	Ficha M11.1 A01.....	83
Tabla 55.	Ficha M11.2 A02.....	84
Tabla 56.	Ficha M11.2 A03.....	84
Tabla 57.	Resumen de medidas y actuaciones del PS12 .....	85
Tabla 58.	Fuente: Elaboración propia.....	85
Tabla 59.	Calendario propuesto para la renovación de la flota de taxis.....	89
Tabla 60.	Ficha M12.1 A01.....	90
Tabla 61.	Ficha M12.2 A02.....	90

Tabla 62.	Ficha M12.3 A03 .....	91
Tabla 63.	Resumen de medidas y actuaciones del PS13.....	92
Tabla 64.	Ficha M13.1 – A01.....	93
Tabla 65.	Indicadores de evolución y seguimiento del PS1.....	94
Tabla 66.	Indicadores de evolución y seguimiento del PS2.....	94
Tabla 67.	Indicadores de evolución y seguimiento del PS3.....	94
Tabla 68.	Indicadores de evolución y seguimiento del PS4.....	94
Tabla 69.	Indicadores de evolución y seguimiento del PS5.....	94
Tabla 70.	Indicadores de evolución y seguimiento del PS6.....	94
Tabla 71.	Indicadores de evolución y seguimiento del PS7.....	95
Tabla 72.	Indicadores de evolución y seguimiento del PS8.....	95
Tabla 73.	Indicadores de evolución y seguimiento del PS9.....	95
Tabla 74.	Indicadores de evolución y seguimiento del PS10 .....	95
Tabla 75.	Indicadores de evolución y seguimiento del PS11 .....	95
Tabla 76.	Indicadores de evolución y seguimiento del PS12 .....	95
Tabla 77.	Indicadores de evolución y seguimiento del PS13 .....	95
Tabla 78.	Resumen del programa presupuestario desglosado por planes sectoriales.....	96
Tabla 79.	Programación temporal de las medidas .....	97
Tabla 80.	Estimación de viajes por tipo de combustible.....	99
Tabla 81.	Consumo medio y emisiones por carburante.....	99
Tabla 82.	Cálculo de emisiones de CO <sub>2</sub> por kilómetro recorrido para Buenavista del Norte .....	99
Tabla 83.	Impacto energético y medioambiental sobre porcentaje de reducción GEI .....	100
Tabla 84.	Estimación de reducción de emisiones por medida .....	101

## Índice de Figuras

Figura 1.	Portada PMUS 2022 .....	5
Figura 2.	Estructura del PMUS de Buenavista del Norte .....	5
Figura 3.	Espacio estancial en Buenavista del Norte.....	7
Figura 4.	Ejemplo de viario urbano en Buenavista del Norte.....	11
Figura 5.	Escenarios temporales .....	12
Figura 6.	Pirámides de población para España en 2020, 2050 y 2070 .....	13
Figura 7.	Proyección de la población de Tenerife 2009 – 2019.....	14
Figura 8.	Evolución del número de vehículos en Buenavista del Norte.....	14
Figura 9.	Evolución del índice de motorización .....	15
Figura 10.	Composición del parque de vehículos de Buenavista del Norte en 2031 .....	16
Figura 11.	Variación de las emisiones proyectadas .....	17

Figura 12.	Evolución temporal de GEI hasta 2050 por sectores de actividad .....	17
Figura 13.	Imágenes extraídas del Resumen del Plan de Acción Conjunto Isla Baja.....	18
Figura 14.	Estructura viaria insular de Buenavista del Norte .....	19
Figura 15.	Intervenciones en viario propuestas .....	20
Figura 16.	Propuestas de aparcamientos.....	21
Figura 17.	Propuestas de transporte público.....	22
Figura 18.	Propuesta de mejora de los itinerarios peatonales .....	22
Figura 19.	Potenciación de la seguridad de itinerarios ciclistas más frecuentados.....	23
Figura 20.	Propuesta de DUM.....	23
Figura 21.	Propuesta de implantación de puntos de recarga de vehículos eléctricos .....	24
Figura 22.	Prioridades requeridas para reducir el coste del desplazamiento por kilómetro .....	25
Figura 23.	Ejemplo de sección viaria destinada principalmente al uso vehicular en Buenavista del Norte.....	27
Figura 24.	Vehículos estacionados en una vía estrecha en Buenavista del Norte.....	28
Figura 25.	Jerarquía viaria en el casco de Buenavista del Norte .....	28
Figura 26.	Jerarquía viaria propuesta en medianías de Buenavista del Norte.....	29
Figura 27.	Sentidos de circulación afectados con las nuevas propuestas .....	30
Figura 28.	Propuesta de sentidos de circulación .....	30
Figura 29.	TF-42 con TF-445, C/La Cancela y C/La Alhóndiga .....	30
Figura 30.	Ejemplo de intersección guiada para mejorar la fluidez circulatoria .....	31
Figura 31.	Conexión entre C/La Alhóndiga y Camino La Crucita.....	31
Figura 32.	Ejemplo de campaña de fomento de seguridad vial en los VMP.....	33
Figura 33.	Ejemplo de medidas de pacificación del tráfico.....	33
Figura 34.	Ejemplo de distintas técnicas de calzado del tráfico.....	34
Figura 35.	Ejemplo de calzado del tráfico con señalización unificada .....	34
Figura 36.	Ejemplo de aplicación de paso peatonal elevado.....	35
Figura 37.	Ejemplo de refugio para peatones.....	35
Figura 38.	Ejemplo de intersección guiada con múltiples modos de desplazamiento .....	35
Figura 39.	Ejemplo de vía con zona azul.....	36
Figura 40.	Ejemplo de espejo de visibilidad en carretera .....	36
Figura 41.	Ejemplo de campaña de educación vial .....	36
Figura 42.	Ejemplo de control de tráfico.....	36
Figura 43.	Elementos de balizamiento en Buenavista del Norte .....	37
Figura 44.	Ejemplo de radar pedagógico .....	37
Figura 45.	Estacionamiento de vehículo en cruce con baja visibilidad .....	41
Figura 46.	Ejemplo de aparcamiento con zonas verdes.....	42
Figura 47.	Sistema de información de aparcamientos en Santa Cruz de Tenerife.....	42
Figura 48.	Propuesta de aparcamientos localizados.....	43
Figura 49.	Señalización horizontal de Zona ORA .....	44
Figura 50.	Señalización vertical de Zona ORA .....	44

Figura 51.	Estación de guaguas de Buenavista del Norte.....	46	Figura 90.	Puntos de recarga de vehículos eléctricos .....	86
Figura 52.	Ejemplo de parada accesible .....	47	Figura 91.	Vehículo eléctrico en proceso de recarga.....	87
Figura 53.	Recomendaciones de Accesibilidad y Supresión de Barreras en paradas de guaguas .....	47	Figura 92.	Ejemplo de jornada de promoción de vehículos eléctricos .....	88
Figura 54.	Parada del transporte a la demanda del servicio de Candelaria .....	48	Figura 93.	Ejemplo de app de planificación de rutas.....	88
Figura 55.	Responsables del Cabildo de Tenerife en materia de transportes .....	48	Figura 94.	Ejemplo de aplicación de vehículos de alquiler compartidos .....	92
Figura 56.	Espacio con adaptación a la movilidad peatonal en Buenavista del Norte .....	50	Figura 95.	Ejemplo de app en funcionamiento para la gestión del transporte público de Buenavista del Norte.....	92
Figura 57.	Ejemplo de viario en plataforma única en Buenavista del Norte .....	52	Figura 96.	Comparativo de emisiones por viaje.....	99
Figura 58.	Propuesta de mejora de los itinerarios peatonales.....	52	Figura 97.	Propuesta del PMUS de Buenavista del Norte de Evaluación Ambiental y reducción GEI .....	100
Figura 59.	Red Ciudades que Caminan.....	53	Figura 98.	Proceso simplificado de participación ciudadana .....	102
Figura 60.	Ejemplos de alumnos de edades variadas caminando al centro escolar.....	55	Figura 99.	Ejemplo de campaña de comunicación para el proceso informativo desarrollado durante la elaboración del PMUS	103
Figura 61.	Ejemplo de fomento del camino escolar seguro.....	56			
Figura 62.	Metodología de Trabajo del Camino Escolar Seguro.....	57			
Figura 63.	Ejemplo de propuesta de señalización en centro escolar de Majadahonda.....	58			
Figura 64.	Ejemplo de intervención en Camino Escolar Seguro.....	58			
Figura 65.	Ejemplo de apeadero educativo en Tegueste .....	59			
Figura 66.	Entorno del colegio Nicolás Díaz Dorta.....	59			
Figura 67.	Ejemplo de aparcabicis.....	61			
Figura 68.	Ejemplo de anclaje de bicicleta de manera adecuada.....	62			
Figura 69.	Itinerarios peatonales y aparcabicis propuestos en el casco de Buenavista del Norte .....	62			
Figura 70.	Señalización vertical de ciclocalle .....	63			
Figura 71.	Zona comercial de Buenavista del Norte.....	65			
Figura 72.	Ejemplo de vehículos de reparto de mercancías eléctricos.....	66			
Figura 73.	Mezcla de actividad industrial y residencial en Buenavista del Norte .....	66			
Figura 74.	Urbanismo táctico en San Cristóbal de La Laguna.....	68			
Figura 75.	Ejemplo de urbanismo táctico en área de restauración.....	69			
Figura 76.	Espacio público en Buenavista del Norte .....	70			
Figura 77.	Señalización ZBE .....	72			
Figura 78.	Distintivos ambientales por tipo de vehículo .....	73			
Figura 79.	Curso de conducción eficiente de vehículos eléctricos urbanos.....	74			
Figura 80.	Falta de accesibilidad en Buenavista del Norte .....	76			
Figura 81.	Infografía de localización de paradas de transporte público .....	77			
Figura 82.	Campaña de comunicación del Foro de Movilidad Sostenible y Conectividad de Canarias.....	78			
Figura 83.	Imagen representativa de la participación ciudadana .....	80			
Figura 84.	Cartel de la SEM 2025.....	80			
Figura 85.	Ejemplo de campaña de sensibilización en movilidad .....	81			
Figura 86.	Ejemplo de campaña de sensibilización en movilidad .....	82			
Figura 87.	Foro de movilidad escolar del proyecto STARS.....	83			
Figura 88.	Ejemplo de punto de recarga urbano de vehículo eléctrico .....	85			
Figura 89.	Ejemplo de vehículo eléctrico en punto de recarga público.....	86			

## 1 Introducción

En Buenavista del Norte, y siguiendo las directrices de la Guía Metodológica para la Elaboración de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Municipios Canarios, se presenta este documento. Su propósito es detallar los Planes Sectoriales del PMUS, que comprenden una serie de Medidas y Actuaciones diseñadas para transformar radicalmente la forma en que los ciudadanos se desplazan dentro del municipio.



Figura 1. Portada PMUS 2022  
 Fuente: Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Buenavista del Norte 2022

La guía propone 16 Planes Sectoriales, cada uno de los cuales agrupa medidas y actuaciones específicas que se implementarán a lo largo de un período de seis años, la duración estimada para el desarrollo completo del PMUS. Estas medidas abarcan un amplio espectro de intervenciones: desde obras de infraestructura y acciones de urbanismo táctico hasta la mejora de la señalización, la actualización de ordenanzas municipales y, crucialmente, campañas de promoción, educación y sensibilización ciudadana.

Estas últimas son fundamentales para fomentar la Participación Ciudadana y la Gobernanza efectiva del PMUS, asegurando que los residentes de Buenavista del Norte sean partícipes activos en este proceso de cambio. El PMUS comienza con una fase exhaustiva de Análisis y Diagnóstico. Durante esta etapa, se identifican las carencias y oportunidades específicas de la movilidad local en Buenavista del Norte. Se recopila información vital sobre los condicionantes socioeconómicos y territoriales que influyen en los desplazamientos, se analizan las características de la oferta y la demanda de transporte, y se realiza una valoración de los principales problemas y conflictos actuales.

Este diagnóstico inicial también permite identificar potenciales mejoras para el municipio, lo que es esencial para jerarquizar las intervenciones y asegurar que los recursos se destinen a las áreas de mayor impacto. Tras la fase de diagnóstico, se procede a la siguiente etapa: la Elaboración del PMUS. Aquí, se presenta la propuesta detallada de Planes Sectoriales, con sus Medidas y Actuaciones correspondientes. Una vez seleccionadas y descritas, se establece su programación temporal y presupuestaria, lo que garantiza una hoja de ruta clara para su ejecución. Además, se define un marco para su evaluación, permitiendo medir la efectividad de las intervenciones.

Finalmente, se establecerá un plan de seguimiento del PMUS. Este plan detallará los indicadores clave que permitirán evaluar de forma continua tanto el grado de cumplimiento de las acciones propuestas como la consecución de los objetivos planteados. El propósito primordial del PMUS en Buenavista del Norte es diseñar una planificación integral de actuaciones, tanto físicas como de sensibilización, para guiar al municipio y a sus ciudadanos hacia una movilidad urbana verdaderamente sostenible, buscando una transformación efectiva y duradera en los próximos años.

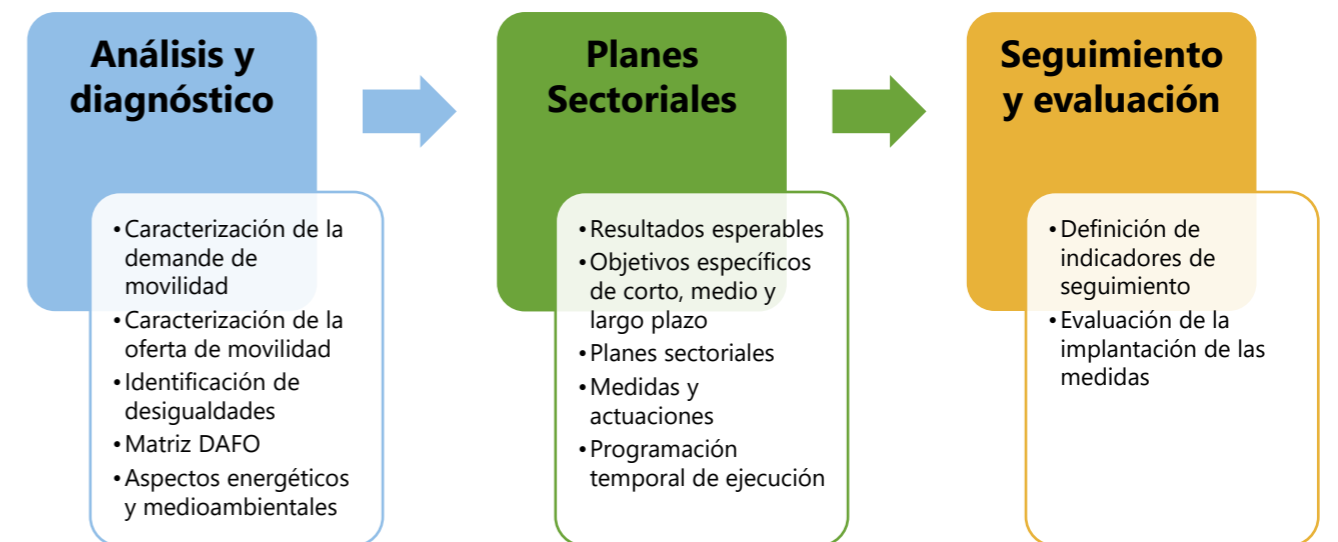


Figura 2. Estructura del PMUS de Buenavista del Norte  
 Fuente: Elaboración propia

## 2 Objetivos y estrategias

Para lograr la ambiciosa meta de transformar la movilidad en Buenavista del Norte, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) se ha estructurado en torno a ocho objetivos fundamentales. Estos objetivos no solo buscan mejorar la eficiencia de los desplazamientos, sino también fomentar un cambio cultural hacia modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente y la calidad de vida de los ciudadanos.

### 2.1 Objetivos

- **1. Fomentar los modos no motorizados: impulsando la sostenibilidad social y económica**

El primer objetivo estratégico es fomentar activamente los viajes realizados en modos no motorizados, como caminar o usar la bicicleta, en detrimento del uso de vehículos motorizados. La meta es clara: trascender la mera comodidad y priorizar la sostenibilidad social y económica del sistema de movilidad. Esto implica no solo crear infraestructuras seguras y atractivas para peatones y ciclistas, sino también promover los beneficios para la salud, la reducción de la contaminación y el ahorro económico que conlleva prescindir del coche para trayectos cortos y medianos. Se buscará una transformación profunda en los hábitos de desplazamiento de la población, haciendo de la movilidad activa la opción preferente.

- **Potenciar el transporte público: construyendo un sistema multimodal competitivo**

Un pilar central del PMUS es aumentar significativamente la participación del transporte público en el reparto modal, reduciendo la dependencia del automóvil. Para lograrlo, se desarrollará un sistema de transporte con concepción multimodal, donde la guagua o el transporte colectivo se integre de forma fluida con otros medios de transporte. Esto implica mejorar las frecuencias, ampliar las rutas, optimizar la comodidad y la seguridad de las paradas, e implementar sistemas de información en tiempo real que hagan del transporte público una alternativa realmente competitiva y atractiva para los ciudadanos de Buenavista del Norte, no solo para aquellos que no tienen otra opción.

- **Recuperar el protagonismo del peatón: hacia una distribución equitativa del espacio público**

Este objetivo busca alcanzar una distribución más equitativa del espacio público, priorizando la convivencia armónica entre todos los modos de transporte y, fundamentalmente, recuperando el protagonismo del peatón frente al coche. Se trata de diseñar un entorno urbano donde el ciudadano que camina se sienta seguro, cómodo y valorado. Esto implica ampliar y mejorar aceras, crear zonas peatonales, instalar mobiliario urbano accesible, asegurar la continuidad de los itinerarios y pacificar el tráfico en áreas residenciales y comerciales, devolviendo las calles a las personas.

- **Promover vehículos limpios: reduciendo emisiones y contribuyendo al clima**

El PMUS de Buenavista del Norte se compromete a promocionar la utilización de vehículos limpios con el fin primordial de reducir las emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero producidas por el tráfico en el municipio. Esto incluye incentivar la compra y el uso de vehículos eléctricos o híbridos, fomentar la instalación de puntos de recarga, y explorar la viabilidad de flotas municipales y de transporte público con tecnologías más sostenibles. El objetivo es contribuir activamente a la mejora de la calidad del aire y a la lucha contra el cambio climático a nivel local.

- **Gestión integral de la movilidad: priorizando lo sostenible por eficiencia, no por comodidad**

Se introducirán medidas de gestión de la movilidad para establecer un modelo de planificación y gestión integral que promueva el uso preferente de los modos sostenibles. Esto significa fomentar el desplazamiento a pie, en bicicleta o Vehículos de Movilidad Personal (VMP) y en transporte público, siguiendo ese orden de prioridad. El objetivo es que el uso del coche se reserve únicamente para los casos de mayor eficiencia, es decir, cuando no existan alternativas sostenibles viables, y no simplemente por comodidad o inercia. Esta gestión busca desincentivar el uso innecesario del vehículo.

- **Smart Mobility: transformando la concepción de los viajes**

El PMUS aspira a mejorar la concepción de los viajes por parte de los usuarios, garantizando que las decisiones sobre el modo y la forma de realizarlos encajen en un modelo de transporte sostenible y competitivo, lo que se denomina "Smart Mobility". Esto implica la integración de tecnología y datos para ofrecer información en tiempo real sobre rutas, tiempos de viaje y opciones de transporte. Se buscará empoderar a los ciudadanos con herramientas digitales que les permitan tomar decisiones informadas, eficientes y sostenibles sobre sus desplazamientos, optimizando así todo el sistema de movilidad del municipio.

- **Integración urbanística y movilidad: diseñando un crecimiento inteligente**

Un objetivo clave es la integración y coordinación de las políticas de movilidad y las políticas urbanísticas. La meta es reducir la longitud de los viajes diarios y facilitar el acceso al transporte público y a la movilidad no motorizada. Esto se logrará a través de un crecimiento urbanístico inteligente que promueva la mezcla de usos del suelo (residencial, comercial y servicios, desplazando la actividad industrial a espacios propios) y la densificación en áreas estratégicas. Al acercar los lugares de residencia a los de trabajo, estudio y ocio, se disminuye la necesidad de largos desplazamientos y se incentiva el uso de modos sostenibles.

- **Seguridad vial: hacia cero víctimas de accidentes**

Finalmente, un objetivo ineludible del PMUS es reducir drásticamente la accidentalidad en todos los modos de transporte, con la ambiciosa visión de cero víctimas de accidentes en el conjunto del municipio. Esto se abordará mediante la mejora del diseño de las infraestructuras, la implementación de medidas de pacificación del tráfico, campañas de educación vial, el refuerzo de la señalización y la vigilancia. La seguridad de todos los usuarios de la vía, desde los peatones más vulnerables hasta los conductores, es una prioridad máxima para Buenavista del Norte.

Objetivo	Indicador
Viajes en modos no motorizados	Nuevos usuarios de bicicletas y VMP
Aumentar la participación del Transporte Público	Nuevos usuarios en el transporte público
Distribución equitativa del espacio público y mejorar la convivencia	Espacio ganado al coche
Promocionar la utilización de vehículos limpios	Nuevos vehículos de energías alternativas
Introducción de medidas de gestión de la movilidad	Acciones implementadas del PMUS
Mejora de la concepción de los viajes por parte de los usuarios	Mejorar el grado de satisfacción del usuario de transporte público y de todos los modos de desplazamiento sostenible
Integración y coordinación de las políticas de movilidad y las urbanísticas	Actuaciones infraestructurales con carácter urbanístico del espacio público, de calidad humana y uso del suelo para la viajes cortos
Reducir la accidentalidad	Cero víctimas y accidentes

Tabla 1. Objetivos e indicadores de movilidad  
Fuente: Elaboración propia

## 2.2 Definición inicial de estrategias

Para alcanzar los ambiciosos objetivos previamente establecidos en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Buenavista del Norte, se han diseñado una serie de estrategias generales. Estas no solo buscan reconfigurar la infraestructura física, sino también transformar la cultura y los hábitos de desplazamiento de sus ciudadanos, consolidando un municipio más eficiente, equitativo y respetuoso con el medio ambiente.

- **1. Modelo de movilidad sostenible: priorizando el desplazamiento activo y el transporte público**

La primera estrategia fundamental se centra en potenciar un modelo urbano verdaderamente sostenible. Esto implica fomentar activamente los desplazamientos a pie y en bicicleta para los trayectos de proximidad dentro del municipio. Buenavista del Norte, con su encanto y dimensiones, es un lugar idóneo para redescubrir la movilidad activa, mejorando la salud de sus habitantes y reduciendo la huella de carbono. Para los trayectos más largos o hacia el exterior, la estrategia se inclina por el transporte público, promoviendo su uso como la opción preferente.

Se buscará una complementariedad inteligente entre estos modos, de modo que el coche particular se utilice solo cuando sea estrictamente necesario. Esta adopción de un modelo de movilidad sostenible se traduce en minimizar los impactos negativos del transporte sobre la ciudad y el medio ambiente. Esto implica:

- Fomento de modos más sostenibles: Impulsar el uso de la bicicleta y los desplazamientos a pie.
- Prioridad al transporte público: Promover el uso del transporte público en los desplazamientos motorizados.
- Reducción del impacto vehicular: Gestión de la ocupación del espacio público para el estacionamiento y la circulación, así como una reducción de las emisiones de gases contaminantes de los vehículos.

Al implementar estas medidas, el entorno de Buenavista del Norte se convertirá en un lugar más sostenible y amigable, propicio para el disfrute de sus espacios públicos. Además, se optimizarán los recursos disponibles para garantizar la eficiencia y la sostenibilidad a largo plazo del modelo de movilidad.

- **2. Urbanismo equilibrado: rediseñando el espacio para todos**

La segunda estrategia se enfoca en un urbanismo equilibrado y adaptado. El municipio de Buenavista del Norte posee condiciones idóneas para la movilidad activa, y es crucial que el diseño de sus espacios lo refleje. Esto significa mejorar el tránsito peatonal y ciclista a través de:

- Reparto equitativo del espacio público: Redefiniendo las calles para asignar más espacio a peatones, ciclistas y zonas de esparcimiento.
- Mejora de la calidad urbana: Creando entornos más atractivos, seguros y con zonas de estancia agradables que inviten a pasear y disfrutar.
- Accesibilidad universal: Garantizando que todos los ciudadanos, sin importar su edad o condición física, puedan moverse con autonomía. Implica eliminar barreras arquitectónicas y diseñar infraestructuras inclusivas.

El desarrollo urbano equilibrado también persigue la reducción de la longitud de los desplazamientos y de todos aquellos viajes sin valor añadido. Para ello, se promoverá un urbanismo de proximidad que fomente una ciudad compacta con mezcla de usos (residenciales, comerciales, de servicios, etc.). Al acercar los puntos de interés cotidianos, se reduce la necesidad de largos trayectos y se potencia el uso de modos de transporte sostenibles.



Figura 3. Espacio estancial en Buenavista del Norte  
Fuente: Elaboración propia

- **3. Concienciación: cultivando una nueva cultura de movilidad**

La tercera estrategia, pero no menos importante, es la concienciación ciudadana. La transformación hacia una movilidad sostenible no puede lograrse sin la implicación activa de la población. Para ello, se establecerán medidas de sensibilización y fomento de la movilidad sostenible a través de diversas acciones:

- Campañas dirigidas a la población general: Informando sobre los beneficios de los modos sostenibles, tanto para el individuo como para la comunidad.
- Programas específicos para colectivos: Especialmente la población escolar, para educar desde edades tempranas sobre hábitos de movilidad responsable y segura.
- Uso de nuevas tecnologías: Introducir y promocionar herramientas digitales que ofrezcan información en tiempo real, faciliten la planificación de rutas intermodales y promuevan una concepción más inteligente de los viajes.

Esta estrategia de cambio en las conductas de movilidad busca que la ciudadanía adopte nuevas actitudes y comportamientos, impulsando un mayor uso de los modos de transporte sostenibles y las combinaciones intermodales, y reduciendo su dependencia del automóvil. Las medidas blandas o de gestión de la movilidad se combinarán con las mejoras físicas para maximizar los resultados.

- **4. Mejora de la seguridad y la calidad urbana**

Finalmente, la combinación del elevado número de desplazamientos en el municipio, las diferentes características de cada modo y el uso compartido del espacio público a menudo generan situaciones de conflicto y riesgo. Por ello, se persigue adoptar un modelo de movilidad con un reparto equitativo del espacio público y que sea más seguro, protegiendo a todos los usuarios, especialmente a los más vulnerables. Esto implica:

- Reducción de la accidentalidad: Con el objetivo último de cero víctimas de accidentes en el conjunto del municipio.
- Accesibilidad universal: Garantizando que todos los ciudadanos, independientemente de sus características tengan derecho a desplazarse y puedan hacerlo con plena autonomía y seguridad en el sistema de transporte.

La meta final del PMUS para Buenavista del Norte es clara y ambiciosa: alcanzar un municipio más sostenible mediante la adopción de un modelo de movilidad que sea:

- Más eficiente desde el punto de vista económico y funcional.
- Más equitativo desde el punto de vista social, garantizando la accesibilidad universal.
- Más protector desde el punto de vista ambiental, reduciendo la contaminación y la huella ecológica.

### 2.2.1 Estrategias específicas

Las estrategias generales para el desarrollo de una movilidad urbana más sostenible se concretan en una serie de estrategias específicas que guiarán las líneas de actuación y propuestas. Estas acciones están diseñadas para alcanzar los objetivos definidos en nuestro plan, promoviendo un entorno urbano más eficiente, accesible y respetuoso con el medio ambiente.

#### Gestión Integral de la Movilidad

Para optimizar la gestión de la movilidad en Buenavista del Norte, se busca la implementación de las siguientes acciones:

- Desarrollo e Implementación del PMUS: Implantar una Oficina Técnica de Movilidad dedicada a liderar y supervisar la formulación e implementación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Esta oficina será el motor para la transformación de la movilidad local.
- Ordenanza de Movilidad Sostenible: Promulgar una Ordenanza de Movilidad Sostenible que establezca el marco legal y normativo para fomentar prácticas de desplazamiento eficientes y respetuosas.
- Movilidad como Servicio (MaaS): Explorar e implementar soluciones de Movilidad como Servicio (MaaS) para integrar diversas opciones de transporte en una única plataforma, facilitando la planificación y el pago de viajes.
- Fomento de la Movilidad Compartida: Impulsar el uso de sistemas de movilidad compartida, incluyendo coches, bicicletas y patinetes, para reducir la dependencia del vehículo privado y optimizar el uso del espacio público.
- Planes de Movilidad Dirigidos: Promover la elaboración de planes y programas de movilidad sostenible adaptados a contextos específicos. Esto incluye iniciativas como el "Camino Escolar" para fomentar la movilidad activa en escolares, así como planes de movilidad específicos para centros de trabajo y áreas de actividad económica.
- Gestión del Transporte Turístico: Desarrollar estrategias para gestionar de forma eficiente el transporte turístico, minimizando su impacto en la movilidad local y promoviendo opciones sostenibles para visitantes.

#### Urbanismo para la Movilidad

La planificación urbana juega un papel fundamental en la configuración de la movilidad. Las acciones incluyen:

- Integración de Políticas de Movilidad: Garantizar la integración y coordinación de las políticas de movilidad con la ordenación del territorio, asegurando que el desarrollo urbano favorezca patrones sostenibles.
- Promoción del Urbanismo Inteligente: Fomentar un urbanismo inteligente que promueva la mezcla de usos del suelo y densificación urbana. Contribuirá a un modelo de ciudad más compacta, reduciendo los desplazamientos.
- Jerarquía Vial y Reparto Equitativo: Establecer una jerarquía viaria clara y un reparto equitativo de los espacios de la vía pública. Estos criterios serán de obligado cumplimiento en los nuevos desarrollos y servirán como modelo para las intervenciones en el viario ya consolidado.

- Accesibilidad Universal: Asegurar la accesibilidad universal al sistema de movilidad, trabajando en la eliminación progresiva de las barreras urbanísticas en las zonas consolidadas para garantizar que todas las personas puedan moverse libremente.

#### Impulso de la Movilidad Peatonal

Priorizar al peatón es esencial para una ciudad más humana y sostenible. Las estrategias incluyen:

- Red de Itinerarios Peatonales Prioritarios: Crear una red de itinerarios peatonales prioritarios que conecten puntos clave de la ciudad de forma segura, accesible y eficiente.
- Mejora de la Permeabilidad y Cohesión Urbana: Buscar mejorar la permeabilidad y cohesión urbana peatonal, eliminando obstáculos y creando conexiones que faciliten los desplazamientos a pie.
- Garantía de la Accesibilidad Universal: Asegurarse de que todos los itinerarios peatonales sean accesibles para todas las personas, independientemente de sus capacidades.
- Reducción de Conflictos en Espacios Peatonales: Implementar medidas para reducir los conflictos de uso del espacio público en áreas peatonales, promoviendo la convivencia y la seguridad.
- Señalización de Itinerarios: Mejorar la señalización de los itinerarios para facilitar la orientación y el uso de la red.
- Mejora de la Seguridad Vial en Cruces: Aumentar la seguridad vial en los cruces peatonales mediante una mejor señalización y semaforización, priorizando la protección de los peatones.
- Fomento de la Movilidad a Pie en Colegios: Intensificar el fomento de la movilidad a pie en los colegios a través de iniciativas como el "Camino Escolar Seguro".

#### Fomento de la Movilidad Ciclista y VMP

Promover la bicicleta y los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) es clave para reducir la congestión y la contaminación. Las acciones por seguir son:

- Consolidación de la Red Ciclista: Consolidar una red ciclista, eliminando itinerarios parciales y conectando tramos existentes. Introducir nuevos conceptos como las "ciclocalles" o "ciclocarriles" para mejorar la integración de la bicicleta en el tráfico.
- Aumento de Aparcamientos para Bicicletas: Incrementar el número de plazas de aparcamiento para bicicletas tanto en el viario como en paradas de transporte público, adaptando la oferta a la demanda y fomentando la intermodalidad.
- Adaptación de la Normativa Ciclista: Actualizar y adaptar la normativa ciclista municipal para reflejar las nuevas realidades y necesidades en el uso de la bicicleta y los VMP.
- Fomento de la Logística Urbana en Bicicleta: Impulsar el uso de la bicicleta para la logística urbana, promoviendo su uso en servicios de reparto de última milla.

#### Optimización del Transporte Público

Un transporte público eficiente es la columna vertebral de una movilidad sostenible. Las iniciativas incluyen:

- Mejora de la Velocidad Comercial: Implementar medidas para mejorar la velocidad comercial del transporte público, incluyendo nuevos criterios de diseño y accesibilidad de las paradas, y la eliminación de aparcamientos en viario con líneas de alta frecuencia en las proximidades de los espacios reservados.

- **Mejora de la Intermodalidad:** Fomentar la intermodalidad del transporte público mediante la creación de nodos intermodales, reduciendo así la presión del vehículo privado en el centro de la ciudad.
- **Aparcamientos Disuasorios:** Crear aparcamientos disuasorios en las proximidades de las paradas de transporte público para potenciar su uso y la intermodalidad.
- **Accesibilidad Universal al Transporte Público:** Garantizar la accesibilidad de todos los ciudadanos al sistema de transporte público, mejorando la infraestructura y los vehículos.

### Gestión de la Circulación y el Viario

Abordar los desafíos de la circulación es fundamental. Las estrategias en este ámbito son:

- **Gestión del Tráfico Externo:** Abordar los problemas generados por el tráfico procedente de otros municipios mediante la gestión de la demanda en los accesos al casco de Buenavista del Norte.
- **Consolidación de la Jerarquización Viaria:** Consolidar la jerarquización del viario, mejorando la fluidez del tráfico en las vías principales y penalizando el tráfico de paso en las vías locales para priorizar a peatones y VMP.
- **Reordenación del Tráfico Local:** Reordenar el tráfico y los sentidos de circulación en el viario local para favorecer una mejor fluidez y reducir la congestión.
- **Creación de Conexiones Viarias:** Crear conexiones en viarios sin salida para generar mallas circulatorias más eficientes y distribuir mejor el tráfico.

### Regulación del Aparcamiento

Una gestión inteligente del aparcamiento es crucial para disuadir el uso excesivo del vehículo privado. Las acciones clave son:

- **Red de Aparcamientos para Residentes:** Diseñar e implementar una red de aparcamientos para residentes en las zonas más congestionadas, priorizando las necesidades de los vecinos.
- **Red de Aparcamientos Disuasorios Urbanos:** Implementar una red de aparcamientos disuasorios en el casco urbano con el objetivo de facilitar los transbordos al transporte público y reducir la congestión en el centro.
- **Regulación del Aparcamiento en Superficie:** Establecer una regulación del aparcamiento en superficie orientada al tipo de usuario y la localización, con un control efectivo de la duración máxima del estacionamiento para fomentar la rotación.
- **Reducción de la Indisciplina Viaria:** Implementar medidas para la reducción de la indisciplina viaria en los estacionamientos, mediante una mayor vigilancia y sanciones efectivas.

### Optimización del Transporte de Mercancías

La distribución urbana de mercancías requiere un enfoque específico. Las estrategias son:

- **Cambio en el Modelo de Distribución Urbana de Mercancías:** Proponer un cambio en el modelo actual de Distribución Urbana de Mercancías (DUM) en el casco urbano en lo referente a los horarios de reparto.
- **Criterios de Optimización de Carga y Descarga:** Establecer criterios para la optimización de la carga y descarga en el resto del municipio, buscando la eficiencia y minimizando las afecciones.

- **Normativa para Operaciones de Carga y Descarga:** Desarrollar una normativa específica para regular las operaciones de carga y descarga y la circulación de vehículos pesados (limitación de horario, tipología de vehículos, etc.).
- **Mejora de la Señalización para Vehículos Pesados:** Mejorar la señalización referente a vehículos pesados en las vías de acceso a entornos urbanos consolidados para optimizar su circulación.

### Promoción de la Seguridad Vial

La seguridad de todos los usuarios de la vía es una prioridad. Las acciones en seguridad vial incluyen:

- **Limitación de Velocidad y Calmado de Tráfico:** Limitar la velocidad en las vías de mayor accidentalidad e implantar medidas de calmado de tráfico para reducir el riesgo de siniestros.
- **Mejora de la Seguridad en Cruces Peligrosos:** Mejorar la seguridad vial en cruces de alta intensidad, baja visibilidad o fuertes pendientes, identificando y actuando sobre los puntos negros.
- **Campañas de Educación Vial:** Realizar campañas de Educación Vial dirigidas a toda la ciudadanía, promoviendo comportamientos seguros y responsables.
- **Cursos de Formación en Conducción Segura y Eficiente:** Ofrecer cursos de formación en conducción eficiente y segura en el municipio para fomentar prácticas de conducción que reduzcan el riesgo y el impacto ambiental.

### Compromiso con el Medioambiente y la Energía

La movilidad sostenible está intrínsecamente ligada a la protección del medio ambiente. Las acciones en este ámbito son:

- **Incentivos para Vehículos Menos Contaminantes:** Impulsar la adquisición de vehículos menos contaminantes mediante bonificaciones fiscales a empresas y particulares, así como tarifas bonificadas en zonas de estacionamiento regulado y aparcamientos públicos.
- **Gestión de Puntos de Recarga:** Determinar el modelo de gestión de los puntos de recarga en la vía pública para vehículos eléctricos, facilitando su uso y expansión.
- **Flota Municipal Sostenible:** Impulsar la adquisición de vehículos municipales menos contaminantes, liderando con el ejemplo en la transición hacia una movilidad más ecológica.
- **Incentivos para la Renovación de Flota de Taxis:** Introducir incentivos a la renovación en la flota de taxis para promover la adopción de vehículos más eficientes y menos contaminantes.

### Concienciación, Educación y Sensibilización Ciudadana

La participación ciudadana es clave para el éxito de cualquier plan de movilidad. Las acciones en este campo son:

- **Campañas de Fomento de la Movilidad Sostenible y Segura:** Realizar campañas continuas de fomento de la movilidad sostenible y segura, destacando sus beneficios para la salud, el medio ambiente y la calidad de vida.
- **Fomento de la Movilidad Ciclista: Concienciación y Sensibilización:** Lanzar iniciativas específicas para concienciar y sensibilizar sobre los beneficios de la movilidad ciclista, promoviendo su uso y respeto en la vía.
- **Campañas de Educación Vial:** Mantener y ampliar las campañas de Educación Vial, abarcando diversos temas relacionados con la seguridad y el respeto en la vía.
- **Intensificación de Controles de Indisciplina Viaria:** Intensificar las campañas de control de la indisciplina viaria, incluyendo controles de alcoholemia y de elementos de seguridad, para garantizar el cumplimiento de las normas.

Estas estrategias específicas, junto con las actuaciones concretas que conllevan, serán detalladas y desarrolladas en los correspondientes Planes Sectoriales. La interrelación entre los distintos ejes vertebradores y las estrategias demuestra que las actuaciones de cada eje contribuirán de manera conjunta a la consecución de los objetivos generales del Plan de Movilidad.

Mejorar la eficiencia y sostenibilidad del modelo de movilidad				
Estrategias	Fomentar la realización de viajes en modos no motorizados	Aumentar la participación del transporte público y la intermodalidad	Reducir el impacto de los vehículos que circulan por el municipio	Optimizar los recursos disponibles
Gestión de la movilidad				
Urbanismo				
Movilidad peatonal				
Movilidad ciclista				
Transporte público				
Circulación y viario				
Aparcamiento				
Transporte de mercancías				
Seguridad vial				
Medioambiente y Energía				
Concienciación, educación y sensibilización ciudadana				

Tabla 2. Estrategias y ejes vertebradores para la eficiencia y la sostenibilidad  
Fuente. Elaboración propia

Mejorar la seguridad y la calidad urbana			
Estrategias	Aumentar y potenciar una movilidad segura	Reducir la accidentalidad	Fomentar y mejorar la calidad de los servicios de transporte
Gestión de la movilidad			
Urbanismo			
Movilidad peatonal			
Movilidad ciclista			
Transporte público			
Circulación y viario			
Aparcamiento			
Transporte de mercancías			
Seguridad vial			
Medioambiente y Energía			
Concienciación, educación y sensibilización ciudadana			

Tabla 4. Estrategias y ejes vertebradores para la seguridad y calidad urbana  
Fuente. Elaboración propia

Alcanzar un desarrollo urbano equilibrado				
Estrategias	Integración y coordinación de las políticas de movilidad en la ordenación del territorio	Promoción del urbanismo inteligente	Alcanzar una distribución equitativa del espacio público y mejora de la convivencia modal	Garantizar la accesibilidad universal
Gestión de la movilidad				
Urbanismo				
Movilidad peatonal				
Movilidad ciclista				
Transporte público				
Circulación y viario				
Aparcamiento				
Transporte de mercancías				
Seguridad vial				
Medioambiente y Energía				
Concienciación, educación y sensibilización ciudadana				

Tabla 3. Estrategias y ejes vertebradores para el desarrollo urbano equilibrado  
Fuente. Elaboración propia

Lograr un cambio en conductas de movilidad		
Estrategias	Promover medidas de formación, sensibilización y concienciación	Introducir y promover las nuevas tecnologías en la movilidad
Gestión de la movilidad		
Urbanismo		
Movilidad peatonal		
Movilidad ciclista		
Transporte público		
Circulación y viario		
Aparcamiento		
Transporte de mercancías		
Seguridad vial		
Medioambiente y Energía		
Concienciación, educación y sensibilización ciudadana		

Tabla 5. Estrategias y ejes vertebradores para el cambio de conductas de movilidad  
Fuente. Elaboración propia

### 3 Breve exposición del diagnóstico del PMUS

Buenavista del Norte, situado estratégicamente en la comarca de Ycoden-Daute-Isla Baja en Tenerife, es un punto clave como atractor de movilidad a pesar de su carácter remoto. Su acceso principal es la TF-42, que lo conecta con la zona costera de Isla Baja (Los Silos y Garachico).

El municipio atrae a un turismo tranquilo y conectado con la naturaleza gracias a su casco histórico bien conservado, el faro, Punta de Teno, Masca y el campo de golf. La orografía, marcada por las pendientes del macizo de Teno, condiciona su crecimiento, obligando a vías sinuosas en dirección vertical. Horizontalmente, a lo largo de la costa, el desarrollo es más continuo. La ciudad se extiende en "capas" paralelas a la costa, con la accesibilidad variando entre zonas. A pesar de la orografía, las condiciones climáticas son favorables para la movilidad activa (caminar, VMP).

La dispersión poblacional, resultado de un desarrollo sin planificación, ha creado núcleos residenciales con escasez de servicios culturales o educativos, predominando las construcciones bajas y dispersas. Esto genera la necesidad de mejorar las vías de conexión y el transporte público para garantizar la accesibilidad a los servicios esenciales. El análisis DAFO de la movilidad en Buenavista del Norte revela varios puntos clave:

- Debilidades: Barreras infraestructurales, fuertes pendientes que dificultan la movilidad vertical, núcleos diseminados, polarización de usos (predominio residencial).
- Amenazas: Viajes cortos en vehículo privado por falta de competitividad de otros modos, falta de equipamientos en barrios periféricos.
- Fortalezas: Condiciones climáticas favorables para la movilidad activa, municipio atractor de viajes.
- Oportunidades: Ubicación privilegiada para el control de viajes internos, reclamo turístico del norte de Tenerife, creciente concienciación hacia la sostenibilidad, capacidad de mejora por optimización del reparto modal.



Figura 4. Ejemplo de viario urbano en Buenavista del Norte  
Fuente: Elaboración propia

La TF-42 y el resto de viario insular es el principal del municipio. Se asemeja a una "espina de pescado", con ramales que a menudo son sin salida o inconexas, concentrando el tráfico en las arterias principales. La circulación es más eficiente en dirección horizontal que vertical. Existen problemas puntuales de congestión en horas punta, debido a la confluencia de desplazamientos obligados y los generados por usos comerciales, turísticos e industriales.

La calidad de la infraestructura vial varía: buena en el casco urbano (aunque con señalización deficiente por falta de mantenimiento), pero considerablemente peor en barrios periféricos y zonas rurales, con pavimento en mal estado, falta de señalización, calzadas irregulares y ausencia de iluminación. La mejora de estas vías es crucial para la fluidez y seguridad.

La disponibilidad limitada de aparcamientos localizados y la preferencia por estacionar cerca del destino fomentan el tráfico de agitación y la ocupación de espacios peatonales. Hay una ausencia significativa de aparcamientos disuasorios conectados con el transporte público, lo que perpetúa el uso del vehículo privado en una única etapa. Las medidas de regulación existentes no están aplicadas. En los barrios periféricos, el aparcamiento es informal, sin señalización adecuada, lo que dificulta la circulación y aumenta el riesgo de accidentes.

El servicio de transporte público se centraliza en el transporte colectivo por carretera (TITSA), que conecta el municipio con la Isla Baja y el norte de Tenerife. Buenavista carece de transporte urbano local, salvo servicio discrecional a determinados colectivos. La dispersión poblacional genera recorridos largos e ineficientes, tiempos de espera prolongados y necesidad de transbordos, desincentivando su uso. La escasa intermodalidad (falta de aparcamientos disuasorios) provoca que muchos usuarios sean "cautivos del servicio". El transporte público no compite eficazmente con el vehículo privado.

La estación de guaguas es deficiente (solo como aparcamiento y punto de espera) y las paradas carecen de marquesinas, asientos, información clara, iluminación y seguridad (falta de pasos de peatones). No existen carriles exclusivos ni medidas de prioridad para el transporte público, lo que afecta su competitividad. La incompatibilidad de sistemas de pago en la ruta a Punta de Teno dificulta la interoperabilidad. El servicio de taxi es limitado debido a su elevado coste.

La mayor intensidad peatonal se concentra en el casco histórico y zonas céntricas, con aceras que permiten itinerarios relativamente continuos, aunque no del todo accesibles. Paseos marítimos y zonas costeras también atraen caminantes. Las barreras físicas y la orografía dificultan la permeabilidad entre barrios y niveles altitudinales, especialmente en la movilidad vertical, forzando el uso de modos motorizados para distancias cortas. Fuera de las zonas centrales, la movilidad peatonal es mínima y precaria: falta de aceras, diseño deficiente y discontinuidades. La carencia de pasos de peatones adecuados genera inseguridad, especialmente para personas con diversidad funcional. Aunque ha habido mejoras en zonas peatonales, se han centrado en núcleos densos, abandonando barrios periféricos y creciendo la disparidad en accesibilidad.

La orografía accidentada es el principal condicionante para la movilidad activa. La creación de infraestructura segregada para bicicletas y VMP se considera inviable por el bajo uso potencial y la falta de espacio en las vías. Las pendientes pronunciadas desincentivan su uso para trayectos diarios. A pesar de esto, las vías urbanas locales y residenciales con pendientes suaves o medias ofrecen potencial para el uso ciclable, especialmente si se implementan medidas de pacificación del tráfico (reducción de velocidad, señalización, priorización de peatones y ciclistas).

El principal obstáculo es la ausencia de estacionamientos habilitados y seguros para bicicletas y VMP (con posibilidad de recarga). La falta de estos aparcamientos desincentiva su uso. Los desafíos principales incluyen la percepción de la bicicleta como un modo de ocio/deporte, una red ciclista escasa y discontinua, y la falta de seguridad e integración en el viario actual debido a las altas velocidades, recorridos sinuosos y falta de iluminación.

## 4 Análisis de escenarios

Para anticipar la evolución futura de la movilidad en el municipio de Buenavista del Norte, se ha desarrollado una metodología de definición de escenarios. Estos escenarios permiten visualizar y analizar el impacto de implementar (o no) las diversas medidas propuestas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) a lo largo del tiempo. Cada escenario representa un momento temporal clave, donde se activan o se excluyen las estrategias y acciones definidas.

En la elaboración del PMUS se han establecido un total de dos escenarios fundamentales:

- **Escenario Base:** Este escenario representa una estimación realista de la situación a corto plazo si las tendencias y proyectos actuales en el municipio se mantuvieran sin la intervención activa del PMUS. Es decir, ofrece una línea de base para entender las consecuencias de la inacción y los desafíos que persistirían o se agravarían en ausencia de las medidas planificadas.
- **Escenarios del Plan:** Estos escenarios reflejan la implementación progresiva de las medidas del PMUS, divididas en fases temporales para una gestión y seguimiento más efectivos:
  - Corto Plazo (0 - 2 años): Incluye aquellas medidas que son de implantación inmediata o que requieren un periodo de ejecución breve. Estas acciones están diseñadas para generar un impacto rápido y sentar las bases para transformaciones futuras.
  - Medio Plazo (2 - 4 años): Contempla las medidas que, por su complejidad o recursos requeridos, se pueden implementar en un horizonte intermedio. Estas acciones buscan consolidar los avances del corto plazo y abordar retos de mayor envergadura.
  - Largo Plazo (4 - 6 años): Engloba las medidas más ambiciosas y estructurales, aquellas que requieren una planificación y ejecución a más largo plazo. Estas acciones están orientadas a lograr una transformación profunda y duradera del modelo de movilidad del municipio.

El escalado temporal planteado no solo facilita la consecución de los objetivos marcados en el PMUS, sino que también es crucial para el estudio y seguimiento evolutivo de los mismos. Al disponer de estos marcos temporales, se obtiene la flexibilidad necesaria para la toma de decisiones en las políticas de actuación, lo que permite mejorar o reconducir cualquier desviación que pueda surgir durante la implementación. La comparación entre estos escenarios se lleva a cabo desde una perspectiva multidimensional, asegurando una evaluación integral del impacto del PMUS:

- **Evaluación Técnica:** Se realiza una comparación rigurosa entre escenarios utilizando variables equitativas y cuantificables. Esto permite medir el rendimiento de las diferentes medidas en términos de eficiencia del transporte, reducción de la congestión, mejora de la accesibilidad, entre otros indicadores técnicos.
- **Evaluación Social:** Tras el análisis técnico, se procede a un proceso de valoración social, fundamentalmente basado en la información y percepciones obtenidas a través del proceso de participación ciudadana. Esto asegura que las soluciones propuestas resuelven las necesidades y expectativas de los habitantes, promoviendo una movilidad inclusiva.
- **Evaluación Ambiental:** Se lleva a cabo una evaluación ambiental exhaustiva del sistema de transportes. Este análisis permite cuantificar la reducción esperada de emisiones contaminantes, el ahorro en consumos energéticos y la disminución de los niveles de ruido ambiental, elementos clave para un municipio más sostenible y saludable.

Este enfoque metodológico garantiza que el PMUS de Buenavista del Norte no solo sea un documento de planificación, sino una hoja de ruta dinámica y adaptable, capaz de responder a los desafíos futuros y consolidar un modelo de movilidad verdaderamente sostenible.



Figura 5. Escenarios temporales  
Fuente: Elaboración propia

### 4.1 Definición de escenarios

Para comprender y proyectar la evolución futura de la movilidad en Buenavista del Norte, las diversas propuestas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) se agrupan para definir escenarios comparativos. El objetivo es contrastar un escenario que incorpora la implementación de todas las medidas propuestas con un escenario base, el cual representa la situación esperada sin la intervención del PMUS. La caracterización de estos escenarios se basa en la definición de horizontes temporales específicos. Para cada medida del Plan, se establece un plazo estimado para su finalización, marcando un horizonte temporal total de seis años.

En la elaboración del PMUS se han definido dos escenarios principales: un escenario base, denominado tendencial o "do nothing", que proyecta cómo evolucionaría la movilidad siguiendo las tendencias actuales, y un escenario futuro (o corregido), que resulta de la aplicación de todas las medidas seleccionadas y planificadas.

#### Escenario Tendencial o "Do Nothing": Un Retrato del Futuro sin Intervención

Este escenario teórico permite visualizar las consecuencias de no implementar ninguna medida específica de movilidad. Es una proyección de lo que ocurriría si el municipio continuara su desarrollo sin una planificación activa y estratégica de la movilidad sostenible. El escenario tendencial se define por las siguientes hipótesis clave:

- **Mantenimiento del Modelo de Urbanización Actual:** Se asume que no habrá cambios significativos en el patrón de crecimiento urbano, lo que podría implicar una continuidad en la expansión dispersa y una baja densidad, lo cual a menudo fomenta la dependencia del vehículo privado y alarga los desplazamientos.
- **Previsión de Variables Socioeconómicas:** Aunque factores como el crecimiento demográfico, la evolución económica y los hábitos de consumo influyen de manera crucial en la movilidad, en este escenario se consideran invariantes. Se asume que su impacto continuaría su trayectoria actual sin ser modulado por nuevas políticas.
- **Persistencia de Restricciones a la Inversión en Infraestructuras:** Se considera que la situación económica de los últimos años, que ha limitado la inversión en nuevas infraestructuras de transporte, seguiría condicionando el desarrollo de la red viaria y de transporte público. Esto podría resultar en una falta de mejoras necesarias y una mayor presión sobre las infraestructuras existentes.
- **Continuidad de Políticas a Favor del Automóvil:** Se prevé una persistencia en la aplicación de políticas y una planificación territorial que prioriza el uso y la infraestructura para el automóvil. Esto podría traducirse en mayores espacios dedicados al coche, menor inversión en modos alternativos y un aumento en la congestión y la contaminación. En esencia, este escenario proyecta un futuro donde los problemas de movilidad actuales se agudizarían.

### Escenario Corregido o Escenario del Plan: La Visión Transformadora

Este es el escenario de referencia y el objetivo del PMUS. En contraste con el escenario tendencial, el escenario corregido contempla la aplicación integral de todas las medidas y acciones propuestas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Va más allá de las tendencias históricas al incorporar una visión proactiva y transformadora. Este escenario se construye considerando:

- Integración de Planes y Proyectos Aprobados: Incluye todas aquellas medidas de movilidad y urbanismo que ya están aprobadas, en ejecución o previstas por otras planificaciones municipales o regionales. Esto asegura la coherencia y sinergia entre diferentes instrumentos de planificación.
- Aplicación de Medidas Seleccionadas del PMUS: La principal diferencia radica en la implementación sistemática de las diferentes medidas estratégicas definidas en el PMUS. Esto abarca desde la promoción del transporte público, la mejora de la infraestructura peatonal y ciclista, la gestión inteligente del aparcamiento, hasta la regulación de la distribución de mercancías y las campañas de concienciación.
- Superación de Tendencias Negativas: A diferencia del escenario "do nothing", este escenario busca corregir y revertir las tendencias negativas identificadas, como la dependencia excesiva del coche o la degradación ambiental. La aplicación de las medidas pretende generar un cambio significativo en los patrones de movilidad y en la calidad de vida urbana.

La comparación entre estos dos escenarios (el tendencial y el corregido) es fundamental para demostrar los beneficios esperados del PMUS en términos de reducción de la congestión, mejora de la calidad del aire, fomento de la actividad física, aumento de la accesibilidad y creación de un entorno urbano más sostenible y habitable para los ciudadanos.

## 4.2 Proyecciones de variables socioeconómicas

Comprender la movilidad urbana en Buenavista del Norte requiere un análisis profundo de diversas variables explicativas clave. Factores como la población, el empleo y el índice de motorización son esenciales para desentrañar los patrones de desplazamiento de los habitantes, es decir, cómo y por qué se mueven dentro del municipio. Este análisis nos permite anticipar las necesidades futuras y diseñar estrategias efectivas.

A continuación, se detallan las hipótesis y criterios utilizados para establecer las proyecciones de las variables socioeconómicas más influyentes sobre la movilidad, con un horizonte temporal fijado en el año 2031. Se examinarán las tendencias esperadas para los próximos años, determinando valores clave para este año horizonte. Además de las variables demográficas y económicas, se considerarán otros factores interrelacionados con la movilidad, como la demanda diaria total de vehículo privado, la composición del parque de vehículos y las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Estos elementos serán cruciales para evaluar el modelo de movilidad actual dentro del escenario tendencial y, posteriormente, contrastarlo con el escenario de aplicación del Plan.

### 4.2.1 Población

Para estimar la población futura de Buenavista del Norte, se ha adoptado una metodología que integra perspectivas complementarias en el cálculo de las proyecciones.

- Proyección INE (Instituto Nacional de Estadística): Esta proyección se basa en los datos y modelos demográficos publicados por el INE a 1 de enero de cada año, con un alcance temporal que va de 2020 a 2070. Las proyecciones del INE reflejan la evolución demográfica de España asumiendo el mantenimiento de las tendencias actuales, incluyendo nacimientos, defunciones y, de manera muy relevante, los saldos migratorios.

Aunque no son una "predicción" en el sentido estricto, ofrecen un marco robusto para entender las dinámicas demográficas generales. El INE elabora estas proyecciones a partir de un consenso entre demógrafos de toda España, quienes a través de encuestas establecen las hipótesis de comportamiento futuro de los principales parámetros demográficos. Un hallazgo significativo de esta consulta es la previsión de un aumento sostenido del saldo migratorio de España con el exterior. Este incremento se proyecta como el principal motor de un crecimiento poblacional continuo a lo largo del periodo analizado, a pesar de coyunturas específicas como la crisis sanitaria de 2020 por la Covid-19.

La proyección también pone de manifiesto el proceso de envejecimiento de la población residente en España. Por ejemplo, el grupo de edad más numeroso en 2020 (nacidos en los años 1970-1979, entre 40 y 49 años) se mantendría como el más numeroso en 2050 (con edades entre 70 y 79 años). Sin embargo, hacia los últimos años de la proyección (2070), se anticipa un cierto rejuvenecimiento poblacional a medida que las generaciones con mayor fecundidad (como las de los años 70 del siglo XX) vayan disminuyendo. Así, en 2070, los grupos de edad más numerosos se situarían entre los 55 y 64 años (nacidos entre 2005 y 2014). Respecto a la población en edad de trabajar (20 a 64 años), que en 2020 representaba el 60,8% del total, se proyecta un descenso al 51,9% en 2050, con una recuperación parcial hasta el 54,4% en 2070.

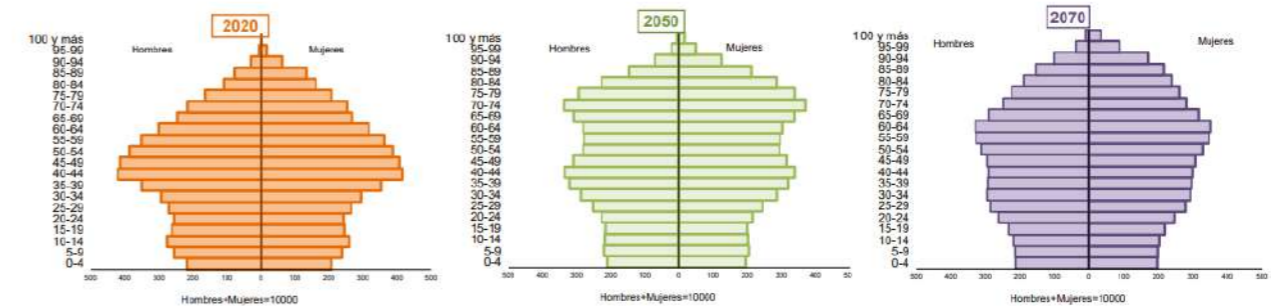


Figura 6. Pirámides de población para España en 2020, 2050 y 2070  
Fuente: INE

Manteniendo las tendencias demográficas actuales, se observa una evolución poblacional dispar entre las comunidades autónomas en los próximos 15 años. Mientras que ocho comunidades experimentarían aumentos de población, nueve registrarían descensos. Los mayores incrementos relativos se proyectan en Islas Baleares (14,9%), la Comunidad de Madrid (9,1%) y, de manera relevante para el estudio, Canarias (8,4%). En contraste, los descensos más acentuados se prevén en el Principado de Asturias (-10,0%), Castilla y León (-10,0%) y Extremadura (-8,3%).

Detallando los datos estimados para Canarias, la proyección del INE indica lo siguiente para 2035:

	Población residente a 1 de enero		Crecimiento	
	2020	2035	Absoluto	Relativo (%)
<b>Total nacional</b>	47.332.614	48.284.479	951.865	2,0%
<b>Canarias</b>	2.236.993	2.425.581	188.588	8,4%

Tabla 6. Crecimiento poblacional proyectado  
Fuente: INE

Se ha desarrollado una proyección poblacional tendencial local que permite estimar el crecimiento demográfico del municipio bajo una hipótesis específica y crucial: la ausencia de nuevos desarrollos urbanísticos o de una ampliación significativa de su territorio. Este enfoque ayuda a aislar los factores endógenos de crecimiento y comprender la dinámica poblacional intrínseca del área, sin la influencia de grandes proyectos de expansión.

Para lograr esta proyección se han modelado estadísticos de regresión. Se han analizado las relaciones entre diversas variables clave: el tamaño medio del hogar, la población total y el tiempo. Tras un exhaustivo análisis, se ha observado un mayor grado de fiabilidad o bondad del ajuste ( $R^2$ ) en la relación entre el tamaño medio del hogar y el tiempo mediante una regresión polinómica. Este hallazgo sugiere que la evolución del tamaño de los hogares a lo largo del tiempo es un indicador más predecible y robusto para proyectar la población en este escenario particular.

La base para esta proyección se fundamenta en la evolución del tamaño medio familiar en los últimos años, específicamente entre 2009 y 2019. Este periodo fue elegido estratégicamente para excluir los efectos atípicos y distorsionadores de la pandemia sanitaria provocada por el Covid-19, garantizando que las tendencias observadas sean más representativas de un comportamiento demográfico estable.

Los datos de este periodo revelan una tendencia de descenso prolongado en el tiempo del tamaño medio del hogar. Esta dinámica está en clara concordancia con las tendencias poblacionales observadas a nivel nacional en España. Una de las causas principales identificadas para este descenso es la tendencia de la población a desplazarse a vivir al área metropolitana de las capitales. Este fenómeno se explica, en gran medida, por una equiparación en el precio de las viviendas entre las zonas periféricas y las urbanas, así como por la búsqueda de mayores oportunidades laborales y servicios en las grandes urbes.

A partir de esta evolución del tamaño medio familiar, se ha procedido a calcular la proyección de la población de Tenerife por comarcas. Aunque estos datos, al ser una proyección tendencial sin expansión urbanística, no coincidan directamente con el crecimiento real experimentado en los últimos 15 años, esta metodología es altamente valiosa para estimar la proyección futura bajo el escenario específico de "no desarrollo". Proporciona una línea de base sólida para comprender la dinámica demográfica interna y su impacto en la movilidad en un escenario de contención territorial.

AÑO	Tenerife	%	Área Metropolitana	%	Norte	%	Sur	%
2019	1.043.895	1,06	436.581	0,63	268.568	0,93	338.746	1,73
2018	1.032.905	1,10	433.838	0,65	266.092	0,97	332.975	1,79
2017	1.021.684	1,12	431.033	0,66	263.538	0,99	327.113	1,83
2016	1.010.372	1,15	428.195	0,67	260.948	1,03	321.229	1,90
2015	998.881	1,18	425.340	0,68	258.287	1,07	315.254	1,96
2014	987.201	1,23	422.474	0,69	255.547	1,14	309.180	2,07
2013	975.181	1,30	419.599	0,71	252.665	1,22	302.917	2,21
2012	962.647	1,37	416.658	0,71	249.627	1,29	296.362	2,38
2011	949.629	1,46	413.709	0,73	246.443	1,39	289.477	2,60
2010	935.918	1,57	410.699	0,75	243.076	1,48	282.143	2,86
2009	921.452	1,87	407.622	0,89	239.535	1,65	274.294	3,56

Tabla 7. Proyección de la población de Tenerife 2009 – 2019  
Fuente: ISTAC

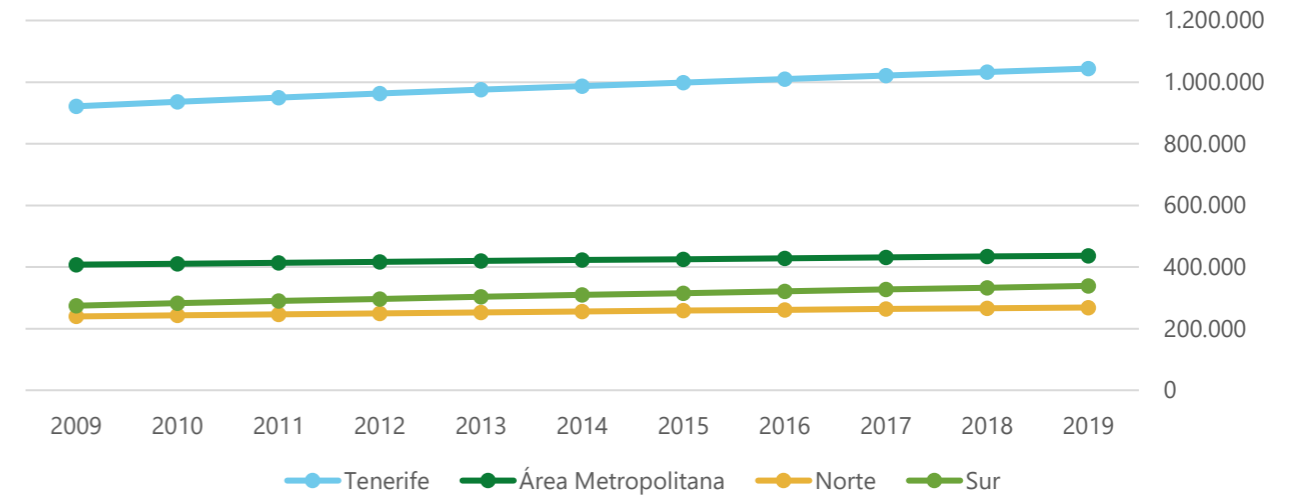


Figura 7. Proyección de la población de Tenerife 2009 – 2019  
Fuente: ISTAC

Suponiendo que continúa la tendencia de disminución del tamaño medio familiar y que no existen nuevos desarrollos, por lo que se mantiene el mismo número de viviendas y el reparto de la población entre las macrozonas, la población proyectada en Buenavista del Norte mantendría la ligera tendencia a la baja actual, teniendo una población en el escenario del PMUS variable entre los 4.500 y 4.900 habitantes. La población futura, no obstante, podría verse influida por la culminación de los trabajos del cierre del Anillo Insular, lo que mejoraría la movilidad del norte de Tenerife con el sur de la isla, lo que podría producir un crecimiento de la población por encima de las expectativas.

La proyección del INE y la tendencial implican aumento de la población en los próximos años pero estimando una desaceleración respecto al crecimiento de los últimos 15 años, sin atender a posibles condicionantes externos que pudieran alterar el resultado.

#### 4.2.2 Índice de motorización

El índice de motorización es un indicador esencial para comprender la dependencia del vehículo privado en un municipio; se define como el número de vehículos por cada 1.000 habitantes. Para el caso de Buenavista del Norte, es fundamental contar con datos actualizados y específicos de su parque vehicular para obtener una imagen precisa de la situación.

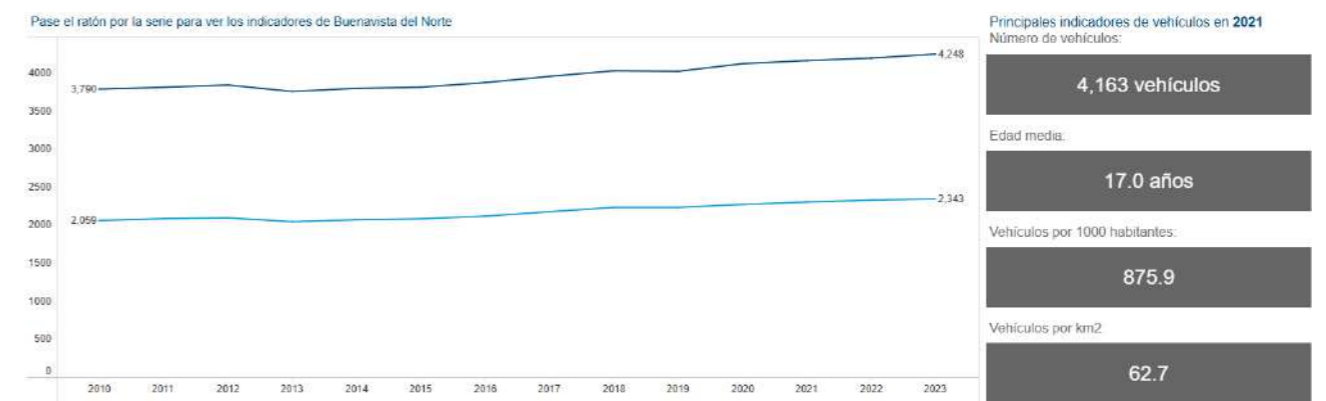


Figura 8. Evolución del número de vehículos en Buenavista del Norte  
Fuente: ISTAC

AÑO	Índice de Motorización	Número de vehículos
2013	769,5	3.758
2014	782,1	3.800
2015	789,9	3.814
2016	807,8	3.875
2017	832,0	3.956
2018	843,2	4.029
2019	840,4	4.022
2020	864,9	4.122
2021	875,9	4.163
2022	890,7	4.195
2023	901,9	4.248

Tabla 8. Evolución del índice de motorización  
 Fuente: ISTAC

Analizando los datos anteriores se han calculado las tasas medias de crecimiento anual acumulado (TMCA) del número de vehículos totales en el municipio para un periodo de 16, 10 y de 5 años.

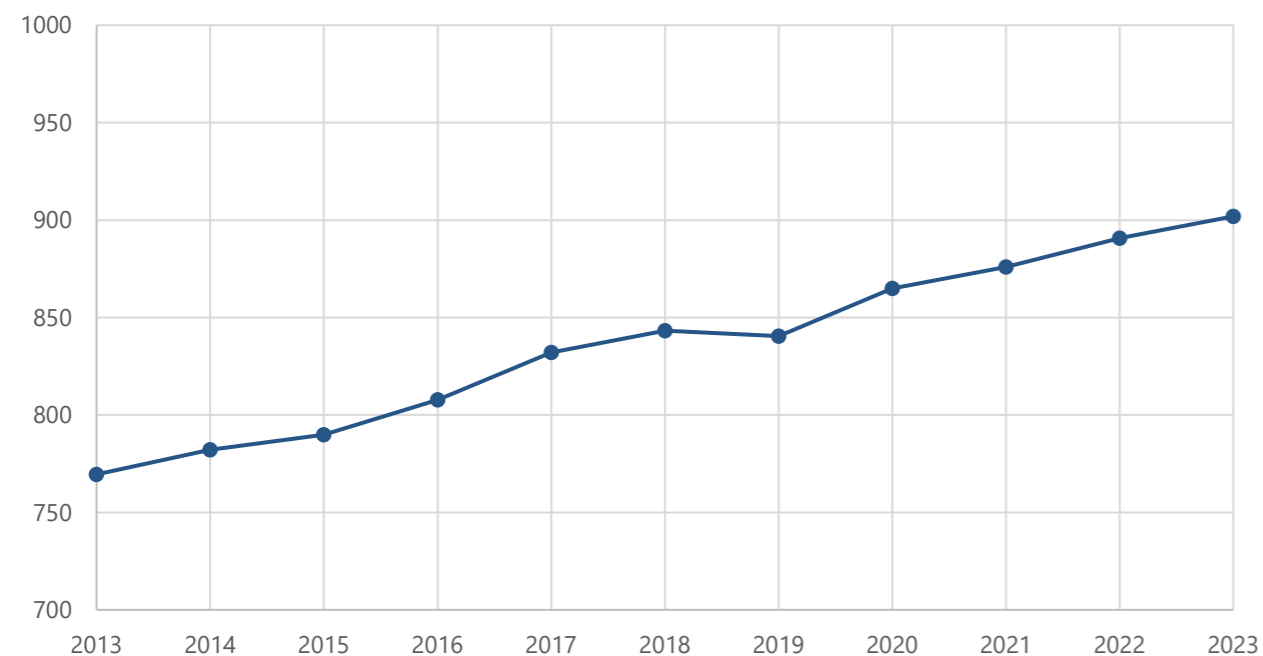


Figura 9. Evolución del índice de motorización  
 Fuente: ISTAC

Observándose una tasa de crecimiento elevada a 16 años y previéndose que el crecimiento del número de vehículos en los próximos años no será tan alto, se asume la hipótesis de que el crecimiento será como el de los últimos 5 años de los que se disponen datos. Por tanto, para calcular la proyección del número de vehículos a 2031, se toma una tasa media de crecimiento anual acumulado de 1,70%.

En cuanto a la población futura se ha considerado la proyección tendencial calculada anteriormente, resultando la siguiente proyección del índice de motorización en Buenavista del Norte:

AÑO	Índice de Motorización	Número de vehículos
2024	917,2	4320
2025	932,8	4394
2026	948,7	4468
2027	964,8	4544
2028	981,2	4622
2029	997,9	4700
2030	1014,9	4780
2031	1032,1	4861

Tabla 9. Proyección del índice de motorización  
 Fuente: Elaboración propia

El índice de motorización, por lo tanto, se aproximaría a lo largo de los años, si la tendencia continúa como hasta ahora, a los 1.000 vehículos cada 1.000 habitantes para el año 2030, una cifra cercana a la de un vehículo por habitante, un escenario realmente peligroso de congestión de vehículos, especialmente en territorios rurales dispersos, lo que indica varios vehículos por núcleo familiar.

#### 4.2.3 Composición del Parque de Vehículos por Combustible

El tipo de combustible que utilizan los vehículos es un factor fundamental a la hora de evaluar la sostenibilidad de un sistema de movilidad. A pesar de que los vehículos de gasolina siguen dominando el panorama actual, un análisis de su evolución a lo largo del tiempo revela tendencias interesantes.

En los últimos diez años, si bien los vehículos de gasoil han experimentado un incremento, este no ha logrado superar el constante crecimiento de los vehículos de gasolina. No obstante, es crucial señalar el surgimiento de un pequeño, pero creciente, porcentaje de vehículos que utilizan combustibles alternativos. Aunque su participación en el parque automovilístico total de Buenavista del Norte es aún marginal, esta tendencia al alza es una respuesta directa a los recientes cambios legislativos que priorizan la matriculación de vehículos con menores emisiones de CO<sub>2</sub> sobre aquellos con menores emisiones contaminantes en general. Esto marca un cambio significativo en la dirección de la política de movilidad.

A diferencia de las proyecciones de población o del índice de motorización, que suelen ser más estáticas sin la intervención de factores externos, la composición del parque de vehículos proyectada sí muestra una variabilidad considerable en función de los escenarios considerados. Dentro de un escenario tendencial para el año 2031, se anticipan las siguientes tendencias clave:

- Disminución de la cuota de participación de los vehículos diésel: Se espera una reducción en la presencia de vehículos que utilizan este tipo de combustible.
- Reducción de vehículos de gasolina en favor de combustibles alternativos: La cuota de vehículos de gasolina comenzará a ceder terreno ante el avance de las opciones más sostenibles.
- Aumento progresivo de vehículos con combustibles alternativos: Esta categoría experimentará un crecimiento constante, con una participación destacada de los vehículos híbridos enchufables y eléctricos. Estos últimos resultan cada vez más atractivos para los consumidores debido a sus menores costes operativos a largo plazo.

Recientemente, la Unión Europea ha establecido un ambicioso objetivo: una reducción del 37,5% en las emisiones de CO<sub>2</sub> para 2030 en los nuevos coches fabricados, tomando como referencia el año 2019. Sin embargo, es importante matizar que esta medida no tendrá un impacto significativo en la composición del parque de vehículos español en el horizonte de 2030. La razón principal radica en la lentitud de la renovación del parque automovilístico en España; según datos de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), la edad media de los vehículos en 2022 fue de 11,95 años, siendo la de Buenavista del Norte próxima a los 16 años. Esta longevidad del parque existente ralentiza la integración de las nuevas tecnologías más limpias.

Para estimar la composición del parque automovilístico en el escenario tendencial y considerando las particularidades expuestas, se ha adoptado una metodología específica: se prevé una disminución en la cuota de los vehículos diésel, y se calcula la tasa media anual de crecimiento para los últimos diez años tanto para los vehículos de gasolina como para aquellos cuyo tipo de carburante no está especificado. El resto de los vehículos se consideran englobados en la categoría de combustibles alternativos, consolidando así una visión proyectada de la movilidad futura.

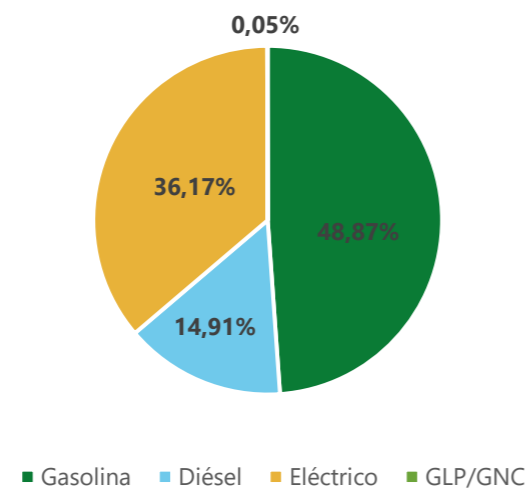


Figura 10. Composición del parque de vehículos de Buenavista del Norte en 2031  
Fuente: Elaboración propia

Se estima que en el escenario tendencial la cuota de turismos diésel disminuirá un 60% y los gasolina perderán aproximadamente un 15%, ganando en los próximos años los vehículos de combustibles alternativos, principalmente los eléctricos, dicha cuota de manera progresiva. Aún así, el 65% del parque vehicular seguirá siendo de combustibles fósiles, con aproximadamente un 50% de total de vehículos de gasolina.

#### 4.2.4 Emisiones GEI

Las Proyecciones de Emisiones a la Atmósfera representan una herramienta crucial para la prospectiva ambiental, delineando posibles escenarios de evolución de las emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos. En España, el Informe de Proyecciones de emisiones de gases a la atmósfera para el periodo 2015-2050 es un documento fundamental. Fue elaborado por el Sistema Español de Inventarios y Proyecciones (SEI), adscrito a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente. Esta competencia se asumió en virtud del Acuerdo CDGAE del 8 de febrero de 2007.

Presentado en marzo de 2017, este informe se basa en los datos históricos de emisiones del Inventario Español para la serie 1990-2014. A partir de esta base, proyecta los principales resultados de las emisiones de gases a la atmósfera desde el año 2015 y establece horizontes temporales clave para los años 2020, 2030, 2040 y 2050.

Es importante destacar que estas proyecciones no son vinculantes y representan solo uno entre una multitud de escenarios posibles. Su función principal es servir como un indicador de los objetivos de reducción de emisiones que España ha asumido en materia de emisiones atmosféricas. Además, proporcionan una base analítica esencial para la posterior elaboración de planes, programas y estrategias. Estas iniciativas tienen como fin último diseñar y aplicar medidas y políticas destinadas a la reducción efectiva de emisiones y la protección de la atmósfera. Las proyecciones de emisiones están profundamente influenciadas por el escenario de contorno. Este escenario se define por una serie de variables críticas:

- Previsiones de crecimiento económico de España hasta 2050: El desarrollo económico impacta directamente en los niveles de actividad y, por ende, en las emisiones.
- Variación de la población: El tamaño y la distribución de la población influyen en la demanda de energía, transporte y otros servicios.
- Impacto previsible de las medidas y políticas vigentes: Las políticas y normativas ya implementadas, o en proceso, para la reducción de emisiones juegan un papel crucial en la trayectoria futura de las emisiones.

En general, ante un escenario de crecimiento económico estable y continuado a lo largo de todo el periodo proyectado, se espera que las variables de actividad que generan emisiones tiendan al alza. Sin embargo, sobre este aumento inicial, se ha incorporado el efecto mitigador de las políticas y medidas de reducción y abatimiento ya existentes. Para ello, se ha realizado una exhaustiva recopilación de las principales medidas vigentes y se ha proyectado su posible impacto en los niveles de emisiones.

Esta proyección de emisiones incorpora el impacto potencial de un amplio conjunto de medidas y políticas orientadas a la reducción de estas emisiones. Entre las más destacadas se encuentran:

#### Energía y Producción:

- Sustitución progresiva del consumo de carbón en centrales térmicas a partir del año 2024.
- La planificación energética del Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital, que se extiende hasta 2050.
- Implementación de la Directiva de Grandes Instalaciones de Combustión y el Plan Nacional Transitorio.
- Aplicación de la Directiva sobre Pequeñas y Medianas Instalaciones de Combustión.
- Normativa relativa a la reducción en el uso de gases fluorados y el Acuerdo voluntario de reducción de SF<sub>6</sub> en el sector eléctrico.

#### Transporte y Movilidad:

- Normativa sobre las tecnologías EURO en vehículos de transporte por carretera, incluyendo la renovación del parque automovilístico y la incorporación gradual de modelos con tecnología EURO 6.
- La Estrategia Integral para el Impulso del Vehículo Eléctrico en España, los Planes MOVES, y la Estrategia de Impulso al vehículo con combustibles alternativos.
- Implantación de sistemas de gestión de flotas de vehículos y cursos de conducción eficiente.
- Ayudas para la financiación de planes de movilidad urbana y empresarial.
- Reglamentos europeos (333/2014 y 253/2014) con objetivos de reducción de emisión para 2020.

### Agricultura y Residuos:

- Plan de reducción del uso de fertilizantes nitrogenados.
- Plan Estatal Marco de Gestión de Residuos del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

### Construcción y Eficiencia Energética:

- Plan Estatal de Vivienda y Rehabilitación.
- Código Técnico de Edificación y Reglamento de las Instalaciones Térmicas de los Edificios, junto con planes y medidas de rehabilitación de viviendas y de introducción de eficiencia energética en edificios.

### Iniciativas Transversales:

- Planes de Impulso al Medio Ambiente (PIMA) Aire, Tierra, Sol, Transporte.
- Plan de Acción de Ahorro y Eficiencia en el sector industrial.
- Proyectos Clima.
- Potencial impacto del Plan Estratégico de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI).
- Programas operativos de las Comunidades Autónomas, de Desarrollo Rural y de crecimiento sostenible.

Como se mencionó, la Unión Europea ha alcanzado un acuerdo significativo: los coches nuevos fabricados a partir de 2030 deberán reducir sus emisiones un 37,5% respecto a los niveles de 2021. Si bien es cierto que un parque móvil más joven tiende a ser menos contaminante, esta medida acelerará la implantación de vehículos con combustibles alternativos que emiten menos contaminantes. Dado el ritmo de renovación del parque automovilístico, se estima que el efecto sustancial de esta medida tardará al menos un par de décadas en hacerse plenamente visible en las estadísticas de emisiones.

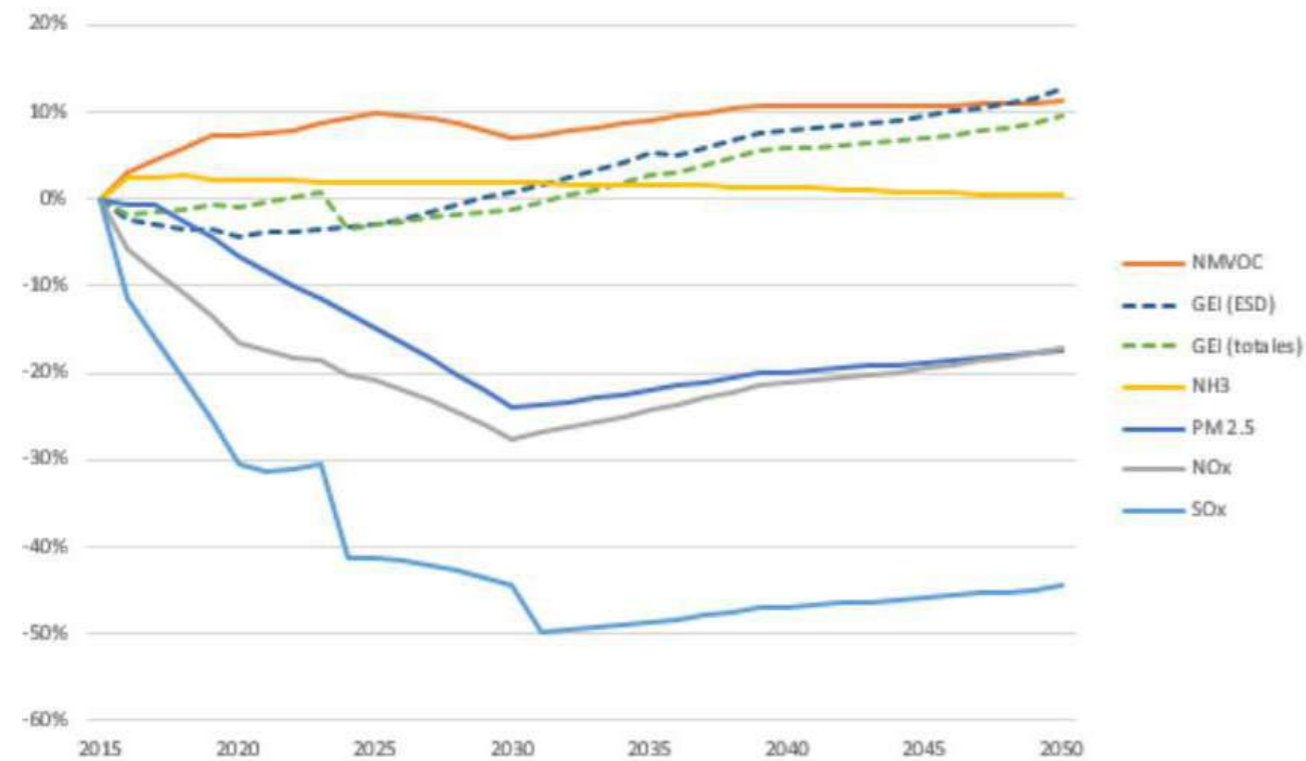


Figura 11. Variación de las emisiones proyectadas  
Fuente: SEI

Las proyecciones de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) para el periodo 2015-2050 en España revelan una tendencia ascendente a lo largo de este lapso. Esta evolución está fuertemente influenciada por el crecimiento sostenido de las variables de actividad económica, inmersas en una etapa de expansión. Inicialmente, hasta el año 2030, se anticipa una ligera reducción de las emisiones, aproximadamente de un 1%.

Esta disminución se atribuye fundamentalmente a los cambios en el mix energético y al impacto de las medidas de mitigación ya implementadas. Sin embargo, a partir de 2030, la trayectoria de las emisiones experimenta un cambio, proyectándose un aumento que las situaría en niveles un 10% superiores a los de 2015 para el año 2050. A pesar de este incremento respecto a 2015, es importante destacar que las emisiones de 2050 representarían una reducción del 16% en comparación con los niveles de 2005, lo que indica un progreso a largo plazo en la descarbonización.

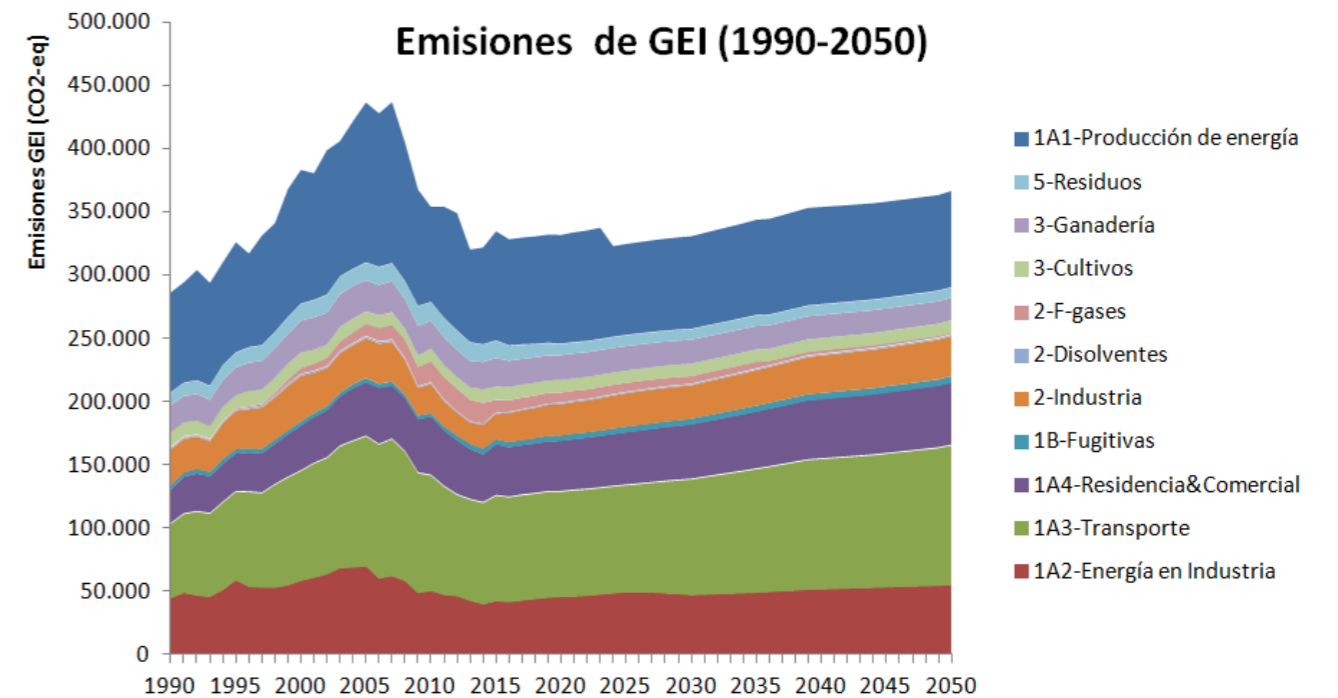


Figura 12. Evolución temporal de GEI hasta 2050 por sectores de actividad  
Fuente: Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente

La proyección de las emisiones de GEI para el periodo 2015-2050 está intrínsecamente ligada al crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB). Se estima que las emisiones globales de estos gases alcanzarán los 366 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> equivalente (CO<sub>2</sub>-eq) en 2050. Analizando estas cifras en perspectiva, se prevé una reducción del 17% en las emisiones de 2050 en comparación con las de 2005. No obstante, al contrastar con los niveles de 2015, se observa un incremento del 9%. En términos de promedio anual para todo el periodo proyectado (2015-2050), se anticipa un ligero aumento global de las emisiones del 0,3% de media cada año.

Este análisis subraya el desafío que representa equilibrar el crecimiento económico con los objetivos de reducción de emisiones. Si bien las medidas actuales logran una leve contención inicial, la persistencia del crecimiento de la actividad económica impulsa un repunte de las emisiones a largo plazo. Esto pone de manifiesto la necesidad de implementar políticas de mitigación más ambiciosas y disruptivas que desacoplen de manera más efectiva el crecimiento del PIB de las emisiones de GEI para lograr los objetivos climáticos a largo plazo.

GEI	Emisiones inventariadas				Emisiones proyectadas			
	AÑO	1990	2000	2005	2015	2020	2030	2050
Emisiones (millones de t CO <sub>2</sub> -eq)		287	385	439	335	333	330	366
Variación respecto a 2005					-24%	-24%	-25%	-17%
Variación respecto a 2015						-1%	-1%	9%
Variación media anual entre 2015 y 2050								0,3%

Tabla 10. Emisiones GEI y variaciones relativas respecto a los niveles de emisiones en España  
Fuente: Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente

A continuación, se incluye una tabla con el detalle de emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero proyectadas por sectores según se recoge en el Informe de Proyecciones de emisiones de gases a la atmósfera:

AÑO	2020	2025	2030	2040	2050
Total sin LULUCF*	332.909	324.359	330.393	353.671	366.260
Total con LULUCF*	299.861	293.460	300.654	324.415	337.297
1. Energía	263.749	256.188	263.839	288.354	300.986
1.A. Combustión de combustibles	258.985	251.296	258.809	283.048	295.524
1.A.1. Industrias energéticas	86.248	71.889	73.128	76.820	76.002
1.A.2. Industrias manufactureras	45.814	49.449	47.352	51.875	55.304
1.A.3. Transporte	87.075	88.816	95.678	107.533	114.985
1.A.4. Otros sectores	39.848	41.142	42.651	46.820	49.233
1.A.5. Otros	0	0	0	0	0
1.B. Emisiones fugitivas de combustibles	4.764	4.892	5.030	5.306	5.462
1.C. Transporte y almacenamiento de CO <sub>2</sub>	0	0	0	0	0
2. Procesos industriales	32.445	32.954	31.893	31.612	32.476
2.A, B, C. Industrias manufactureras	23.196	24.695	24.672	27.825	29.958
2.D. Productos no energéticos derivados de combustibles y uso de disolventes	907	901	896	937	961
2.E, F. Productos sustitutos de sustancias que agotan la capa de ozono	7.859	6.650	5.442	2.055	816
2.G, H. Producción y uso de otras sustancias	483	708	883	795	741
3. Agricultura	28.444	27.700	27.331	26.529	25.754
3.A, B. Ganadería	19.569	19.037	18.669	17.892	17.215
3.C, D, F, G, H. Cultivos	8.875	8.663	8.662	8.637	8.539
4. Usos de la tierra, cambios de uso y bosques	-33.048	-30.899	-29.739	-29.256	-28.963
4.A. Tierras forestales	-32.970	-30.009	-28.844	-28.211	-27.865
4.B. Tierras de cultivo	-1.584	-1.903	-2.216	-2.838	-3.459
4.C. Tierras de pasto	2.338	2.469	2.601	2.864	3.127
4.D. Humedales	6	6	8	6	8
4.E. Asentamientos	992	912	833	589	523
4.F. Otras tierras	0	0	0	0	0
4.G. Productos madereros	-1.830	-2.374	-2.121	-1.666	-1.297
4.H. Otros	-	-	-	-	-
5. Residuos	8.271	7.517	7.330	7.176	7.044

\* LULUCF siglas en inglés de absorciones derivadas del sector forestal, los usos de la tierra y de los cambios de uso de la tierra

Tabla 11. Emisiones GEI proyectadas  
Fuente: Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente

Se observa que las proyecciones de las emisiones del sector Transporte presentan una tendencia ascendente desde 2015 hasta el año 2050. En el caso concreto de Buenavista del Norte, para el año 2024 no se dispone aún de datos oficiales de los niveles de emisiones de gases de efecto invernadero originados por sectores de actividad. La información más reciente y detallada corresponde a la recogida en el Plan de Acción por el Clima y la Energía Sostenibles (PACES) de Isla Baja en el cual se realiza un Inventario de Emisiones de Referencia (IER) con datos referentes a 2014.

## Resumen de resultados del Inventario de Emisiones de Referencia

Año de referencia 2011

El año de referencia es el año más cercano a 1990 en el que se han podido recoger los datos más fiables y completos para todos los municipios.

Concepto	Buenavista del Norte	Garachico	Los Silos	Isla Baja
Consumo de Energía (MWh)	37.652	37.235	35.448	110.336
Consumo per cápita (MWh/habitante)	7,4	7,0	6,7	7,0
Emisiones (Tm de CO <sub>2</sub> )	13.199,90	13.673,55	12.947,15	39.820,60
Emisiones per cápita (Tm/habitante)	2,6	2,6	2,5	2,5

Sector	Electricidad	Gasoil	GLP	Diésel	Gasolina	TOTAL
Terciario	2.564	115	700	0	0	3.378
Residencial	4.557	0	851	0	0	5.409
Transporte	0	0	0	16.521	12.344	28.865
<b>Total</b>	<b>7.121</b>	<b>115</b>	<b>1.551</b>	<b>16.521</b>	<b>12.344</b>	<b>37.652</b>

Sector	Electricidad	Gasoil	GLP	Diésel	Gasolina	TOTAL
Terciario	1.919,77	30,60	158,84	0	0	2.109,22
Residencial	3.412,54	0	193,26	0	0	3.605,80
Transporte	0	0	0	4.411,23	3.073,65	7.484,88
<b>Total</b>	<b>5.332,31</b>	<b>30,60</b>	<b>352,10</b>	<b>4.411,23</b>	<b>3.073,65</b>	<b>13.199,90</b>

Consumo de energía final por sectores y fuentes de energía del Municipio de Buenavista del Norte (Mwh)

Emisiones de CO<sub>2</sub> por sectores y fuentes de energía del Municipio de Buenavista del Norte (Tm de CO<sub>2</sub>)

Figura 13. Imágenes extraídas del Resumen del Plan de Acción Conjunto Isla Baja  
Fuente: PACES Conjunto Isla Baja

Al analizar las emisiones es posible observar que el transporte es mayoritario en emisiones en el municipio de Buenavista del Norte. Esto es debido a que el principal consumo energético en el municipio es por combustibles (gasóleo + gasolina), muy por encima del consumo de energía eléctrica de la sumatoria del sector terciario y residencial, lo que señala la importancia de una movilidad sostenible para reducir la dependencia energética del municipio y sus emisiones contaminantes derivadas.

## 5 Modelo de ordenación de la movilidad

El modelo de ordenación de la movilidad en Buenavista del Norte se encuentra intrínsecamente condicionado por la estrategia de movilidad insular delineada en los instrumentos de planeamiento de rango superior, como el Plan Insular de Ordenación del Territorio (PIOT), el Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras de Transporte (PTEOITS) o el Plan Insular de Movilidad Sostenible de la Isla de Tenerife (PIMSIT). Estos documentos clave contemplan la implantación de infraestructuras significativas, como el cierre del Anillo Insular, que, aunque no afecta directamente el municipio de Buenavista del Norte de la misma forma que a otros, sí influye en los flujos de tráfico y la conectividad general de la isla.



Figura 14. Estructura viaria insular de Buenavista del Norte  
Fuente: Grafcan

La introducción de estos nuevos sistemas de transporte y la reconfiguración del viario actual son elementos esenciales para asegurar la competitividad a largo plazo de Buenavista del Norte dentro de la comarca y en el conjunto de Tenerife. En lo que respecta a este Plan de Movilidad municipal, el objetivo principal es plantear actuaciones a corto y medio plazo, anticipando y gestionando las interacciones con la infraestructura insular y sus posibles repercusiones en el tejido urbano y rural del municipio.

Tal y como se desprende del estudio realizado en el documento de Análisis y Diagnóstico, el modelo de ordenación viaria de Buenavista del Norte gira en torno a la transcendencia del paso de la TF-42 y su conexión con la TF-445, TF-436 y otras vías locales. Estas vías son la espina dorsal del municipio, vertebrando sus diferentes núcleos de población. Sin embargo, este esquema de ordenación viaria a menudo presenta una jerarquía carente de una definición clara, lo que genera diversos desafíos.

Esta configuración viaria, además de poder generar una cierta incisión en el territorio, dificulta en ocasiones las conexiones fluidas entre diferentes zonas, lo que puede provocar desconexiones territoriales y fomentar una dependencia excesiva del vehículo privado para desplazamientos incluso cortos. Los problemas más destacados derivados de este esquema incluyen:

- Retenciones puntuales en las conexiones del viario local con la TF-42, especialmente en horas punta o durante eventos específicos.
- Déficit en los itinerarios peatonales, lo que resta calidad de vida y seguridad a los ciudadanos que optan por desplazamientos a pie, especialmente en las zonas urbanas y de mayor afluencia.
- Problemas de accesibilidad en cruces o pasos, o incluso la inexistencia de pasos seguros, lo que dificulta la movilidad de personas con movilidad reducida y la conexión entre barrios.
- Desconexión de núcleos de población con infraestructuras clave, ya sean residenciales, comerciales o de servicios, limitando el acceso y la cohesión territorial.

Para abordar estas problemáticas, se analiza en profundidad el modelo de movilidad actual de Buenavista del Norte, basándose en los parámetros de movilidad identificados y diagnosticados. Esto permitirá proponer soluciones que mejoren la fluidez del tráfico, promuevan modos de transporte más sostenibles y garanticen una mayor conectividad y accesibilidad para todos los habitantes y visitantes del municipio.

### 5.1 Jerarquía viaria

El Plan de Movilidad para Buenavista del Norte debe establecer un viario con una jerarquía clara, que guíe tanto a conductores como a peatones y fomente un uso más sostenible del espacio público. Esta jerarquía no es solo un mapa de calles; es un sistema cuidadosamente diseñado con pautas que se adapten a los usos esperados y a la función de cada vía dentro del conjunto del municipio.

Un diseño vial inteligente es crucial para eliminar el tráfico de paso innecesario del centro urbano, desviándolo eficientemente hacia las vías principales. Al mismo tiempo, debe fomentar activamente los viajes no motorizados. Esto implica la creación de una red peatonal cómoda y segura que conecte sin esfuerzo los principales puntos de interés y atracción dentro del casco urbano, desde comercios y servicios hasta zonas verdes y culturales. Una jerarquía vial bien definida no solo organiza el tráfico, sino que también establece el funcionamiento del espacio público en su totalidad.

Para el conductor, la comprensión de esta trama vial debe ser casi instantánea. Es decir, al entrar en una vía, el usuario debe percibir de manera casi inconsciente el comportamiento a adoptar: qué velocidad es la adecuada, cuáles son las preferencias de paso y cómo interactuar con el entorno. Esto no solo beneficia a quienes se desplazan en vehículo, sino que genera una mejora sustancial para todos los usuarios: tanto para el conductor de paso como para los peatones y los residentes que viven o transitan por los márgenes de estas vías. Una jerarquía clara promueve la seguridad vial, reduce la congestión y transforma las calles en espacios más habitables y amigables.

Esta jerarquía debe cumplir una serie de funciones esenciales, tal y como se ilustra en el siguiente esquema:

- Vías principales/de conexión: Diseñadas para un flujo de tráfico más rápido y volúmenes mayores, conectando los principales núcleos del municipio con las vías insulares.
- Vías colectoras: Que distribuyen el tráfico desde las vías principales hacia las zonas residenciales y comerciales, permitiendo velocidades moderadas.
- Vías locales/residenciales: Priorizan a los peatones y residentes, con límites de velocidad bajos y elementos de pacificación del tráfico para garantizar la seguridad y tranquilidad.
- Zonas de coexistencia/peatonales: Espacios donde el peatón tiene prioridad absoluta o exclusiva, promoviendo la vida social y comercial sin la injerencia del tráfico motorizado.

Funciones	Viario Exterior o Territorial	Viario Urbano de Conexión y Paso	Viario Local Colector	Viario Local Residencial	Viario Peatonal
Conexión interurbana	Función prioritaria	Función complementaria	Función inapreciable		
Conexión rodada intraurbana				Función prioritaria	Función inapreciable
Contemplación del entorno				Función prioritaria	Función inapreciable
Paisaje externo a edificios	Función inapreciable	Función complementaria	Función prioritaria	Función prioritaria	Función inapreciable
Circulación peatonal	Función complementaria	Función complementaria	Función prioritaria	Función prioritaria	Función inapreciable
Acceso rodado y peatonal	Función inapreciable	Función complementaria	Función prioritaria	Función prioritaria	Función inapreciable
Estancia y relación social	Función inapreciable	Función complementaria	Función prioritaria	Función prioritaria	Función inapreciable
Referencia parcelación	Función inapreciable	Función complementaria	Función prioritaria	Función prioritaria	Función inapreciable
Previsión del estacionamiento	Función inapreciable	Función inapreciable	Función inapreciable	Función inapreciable	Función inapreciable

Función prioritaria
Función complementaria
Función inapreciable

Tabla 12. Matriz de funciones del viario  
 Fuente: Elaboración propia

La jerarquía vial propuesta para Buenavista del Norte debe ser fácilmente reconocible para todos los usuarios. En este esquema, la TF-42 y el resto de viario insular desempeñan un papel fundamental. Son claves para eliminar el tráfico de paso innecesario del centro urbano, permitiendo que las vías interiores cumplan sus objetivos de priorizar a los peatones y la calidad de vida. Esta red territorial se conecta en diversos puntos con el viario urbano principal a través de vías colectoras. Es esencial analizar estos enlaces con minuciosidad, buscando mejorar los accesos a las vías insulares y asegurar que su señalización se adecúe a la normativa vigente. Esto garantizará flujos de tráfico más eficientes y seguros.

Una vez que se accede a los diferentes núcleos de Buenavista del Norte, las vías locales deben asegurar una correcta movilidad interna y una conexión fluida entre los distintos barrios. Con el objetivo de simplificar y mejorar el recorrido de los vehículos motorizados por la red viaria principal, se plantean modificaciones en sus secciones. Estas adaptaciones buscan evitar la congestión causada por la búsqueda de estacionamiento, garantizando así una mayor fluidez en los trayectos y una mejor conexión entre los principales centros de atracción del municipio.

Además, se contempla la ampliación de la red vial para completar las conexiones entre los núcleos residenciales periféricos y su integración con el casco urbano. La superposición de estas dos redes —la principal/colectora y la local— debe dar como resultado un modelo de movilidad claro, con ejes bien definidos y una conectividad eficiente entre todos los puntos.

Una vez establecidas las conexiones principales, el viario secundario tendrá la función de garantizar el acceso a los destinos finales de los usuarios, además de ofrecer alternativas de estacionamiento que complementen la estrategia general. Para lograr estos objetivos, se llevarán a cabo las siguientes acciones en la ordenación de la red urbana local:

- Ordenación de cruces e intersecciones: Cada caso se estudiará detalladamente para minimizar las interferencias con los itinerarios no motorizados, asegurando la seguridad y fluidez de peatones y ciclistas.
- Adaptación de secciones y planta: Se modificarán las características físicas de las calles para potenciar el uso de modos de transporte no motorizados. Esto incluye la reducción de la velocidad de los vehículos, especialmente en zonas residenciales, lo que contribuye a mejorar la seguridad vial y las características ambientales del entorno.
- Regulación del aparcamiento en superficie: Se implementará una política de aparcamiento regulado con el fin de desincentivar el uso intensivo del vehículo privado para viajes recurrentes y evitar la ocupación prolongada de la vía pública, fomentando la rotación de vehículos.

Todas estas intervenciones en el casco urbano implicarán una reducción del espacio actualmente destinado al estacionamiento en favor de una mayor superficie para el peatón. Para compensar esta reducción y facilitar la movilidad, se proyecta la creación de aparcamientos disuasorios en varios puntos de la periferia del municipio, complementados con un sistema de estacionamiento regulado que asegure la constante rotación de vehículos.

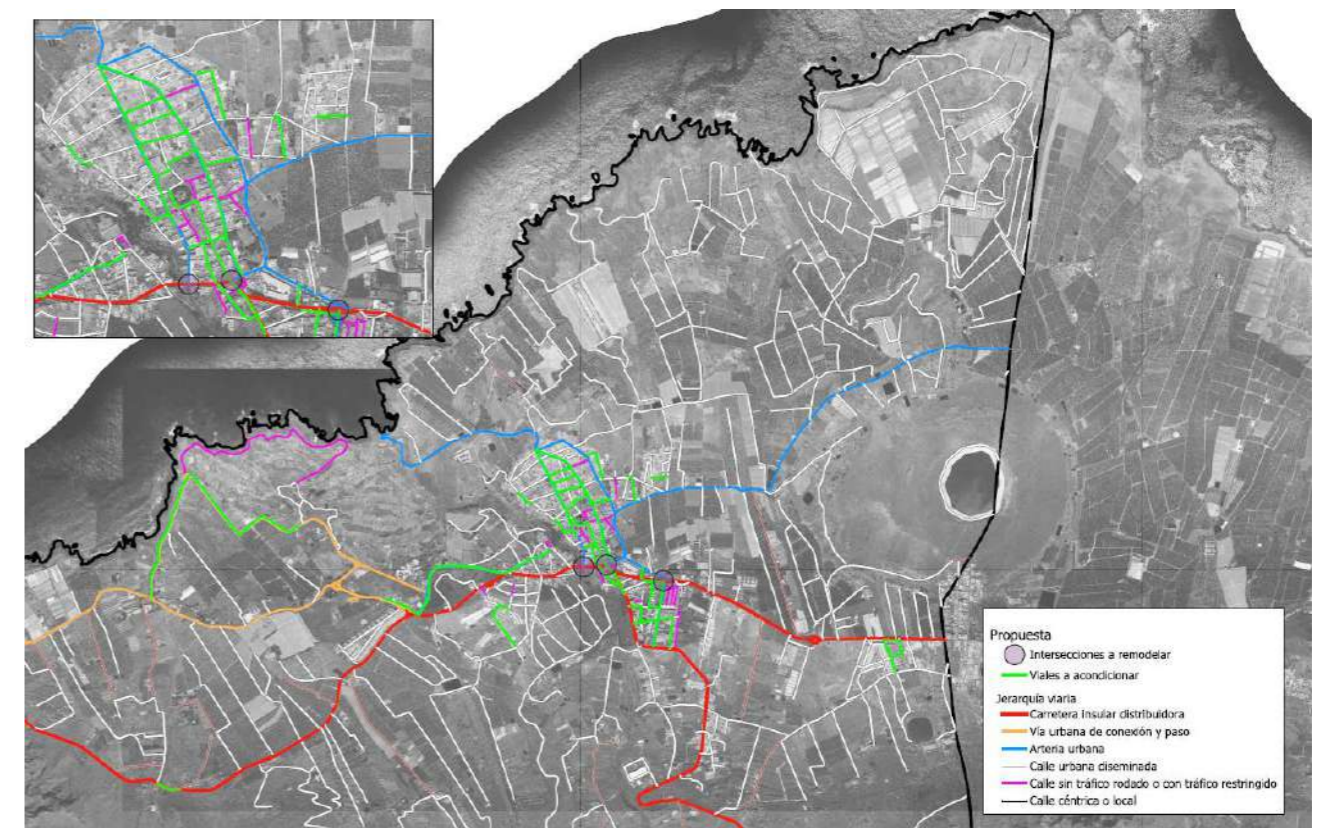


Figura 15. Intervenciones en viario propuestas  
 Fuente: Elaboración propia

## 5.2 Aparcamientos

Un pilar fundamental para mejorar la movilidad en el municipio es el fomento de la red de aparcamientos inteligentemente diversificada. Esta red debe contemplar diferentes modalidades para optimizar el uso del espacio y reducir la congestión:

- **Aparcamientos de libre disposición:** Se ubicarán principalmente en las zonas más residenciales, ofreciendo comodidad a los vecinos sin generar un impacto negativo en el flujo de tráfico.
- **Zonas de estacionamiento limitado con regulación horaria:** Estas se destinarán a las ubicaciones más comerciales o de servicios. El objetivo es fomentar la rotación de vehículos, asegurando que siempre haya plazas disponibles para clientes y visitantes de corta estancia, impulsando así la actividad económica local.
- **Aparcamientos disuasorios:** Su prioridad será absorber un gran volumen de vehículos, especialmente los de visitantes. Al situarlos estratégicamente en la periferia o junto a estaciones de transporte público, estos aparcamientos ayudarán a eliminar el "tráfico de agitación" del centro del municipio, liberando espacio y mejorando la calidad del aire y el confort peatonal.

La regulación de las zonas de estacionamiento limitado es un factor crítico para su éxito. No basta con una ordenanza; debe estar acompañada de medidas sancionadoras claras y efectivas. Sin un refuerzo negativo ante el incumplimiento, la indisciplina viaria tiende a establecerse como norma, desvirtuando el propósito de la regulación. La implementación de un sistema de control y sanción adecuado garantizará que cumplan la función de promover la rotación y el uso del espacio. Los aparcamientos disuasorios deben ubicarse fuera de los principales núcleos de circulación peatonal, pero siempre en sus proximidades. Esto permitirá que los usuarios puedan llegar cómodamente a pie a sus destinos finales, ya sean zonas comerciales, puntos de interés turístico o centros de servicios. La clave es que el trayecto desde el aparcamiento hasta el destino sea corto, seguro y agradable, incentivando su uso.

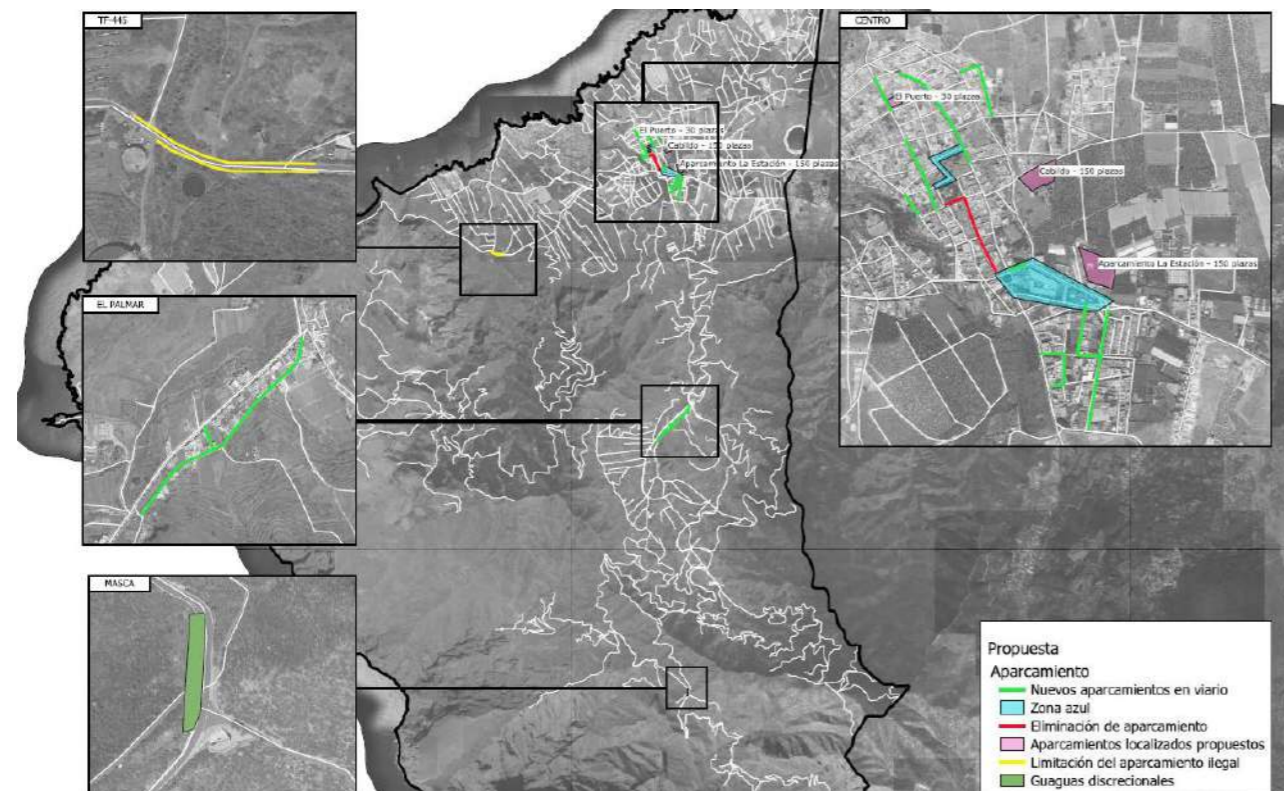


Figura 16. Propuestas de aparcamientos  
Fuente: Elaboración propia

La regulación tarifaria de estos aparcamientos es primordial para garantizar su utilización óptima en función de la demanda esperada. Un precio competitivo y adaptado a las necesidades de los usuarios, que puede variar según la temporada o la duración de la estancia, incentivará a los visitantes a dejar su vehículo en estos puntos y disfrutar del municipio a pie, reduciendo así la presión sobre el estacionamiento en el centro.

## 5.3 Red de transporte público

En el ámbito del transporte público, el Plan de Movilidad para Buenavista del Norte busca establecer un esquema de actuación que, por un lado, favorezca un reparto modal más equilibrado hacia los medios de transporte colectivo y, por otro, se adapte mejor a los requerimientos de movilidad específicos de los usuarios de las zonas de medianías y barrios periféricos del municipio. La meta es ofrecer soluciones que conecten eficientemente a todos los ciudadanos, reduciendo la dependencia del vehículo privado y promoviendo opciones más sostenibles.

Este esquema parte de la premisa de que la Estación de Guaguas juega un papel central en la red de transporte público del noroeste de Tenerife. Por ello, es crucial que las conexiones de las vías principales con esta infraestructura sean lo más eficientes posible, garantizando un tránsito fluido y rápido para los usuarios que se desplazan desde y hacia el municipio. Para lograr una organización óptima de los servicios ofrecidos, especialmente por empresas como TITSA y los taxis municipales, es indispensable la coordinación entre todos los operadores. Esto implica:

- **Conexiones ajustadas por horarios:** Sincronizar los tiempos de llegada y salida para minimizar los tiempos de espera y maximizar la eficiencia de los transbordos.
- **Calidad de servicio similar entre empresas:** Asegurar que los estándares de confort, seguridad y fiabilidad sean uniformes, independientemente del operador (TITSA, transporte a la demanda, transporte discrecional local).
- **Unificación de métodos de pago:** La posibilidad de establecer un único criterio o sistema de pago (por ejemplo, una tarjeta de transporte integrada) simplificaría enormemente la experiencia del usuario.
- **Sistema de transporte a la demanda real:** Estudiar la implementación de un servicio flexible que se ajuste a las necesidades específicas de las zonas menos pobladas, optimizando recursos y ofreciendo soluciones donde el transporte regular podría ser menos eficiente.

Adicionalmente, y como medida clave para potenciar el uso del transporte público, se propone el acondicionamiento de las paradas y zonas de espera de usuarios. Es una realidad que, en muchas ocasiones, estas paradas carecen de infraestructuras básicas como señalización vertical de información, bancos, asientos de espera o pasos de peatones que conecten ambos márgenes, lo que desincentiva su uso.

Mejorar estos espacios no solo aporta comodidad, sino también seguridad y una imagen más moderna del servicio. A su vez, es fundamental mejorar las conexiones peatonales desde las paradas hasta los núcleos urbanos de las proximidades. Esto incluye actuaciones sobre Acerados, señalización que delimite espacios seguros para circular a pie, iluminación adecuada y eliminación de barreras arquitectónicas.

El objetivo es garantizar que el trayecto desde el punto de origen hasta la parada, y desde la parada hasta el destino final, sea accesible, seguro y agradable para todos los usuarios, fomentando así que más personas opten por el transporte público como su principal medio de desplazamiento.

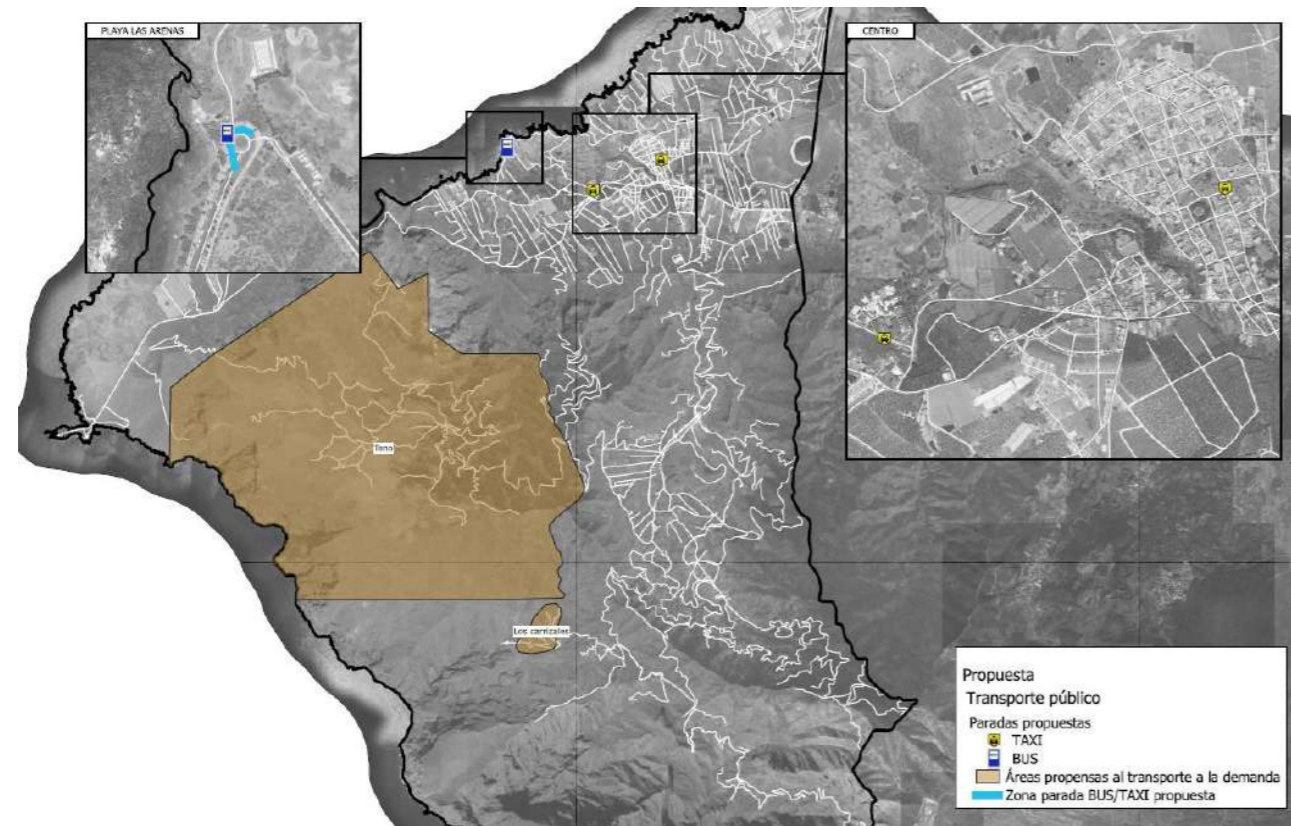


Figura 17. Propuestas de transporte público  
Fuente: Elaboración propia

## 5.4 Red peatonal

Los desplazamientos a pie tienen un peso fundamental en el casco urbano de Buenavista del Norte, tanto para residentes como para visitantes, especialmente en los viajes internos. Este es un valor crucial que justifica plenamente la conservación y potenciación del espacio destinado a los peatones. En un municipio con el encanto y la idiosincrasia de Buenavista, caminar es más que un medio de transporte; es una forma de vivir y experimentar el entorno.

Actualmente, la red peatonal no siempre ofrece las mejores alternativas, especialmente en materia de accesibilidad. Existen deficiencias que impiden garantizar un itinerario continuo a lo largo de toda su área residencial y comercial. A menudo, hay carencias en la conexión con los principales centros de atracción, así como con la zona costera del municipio y los barrios de medianías. Es decir, la experiencia de caminar puede ser fragmentada e incómoda, limitando la autonomía de los usuarios y el disfrute del municipio. Para mejorar la conectividad, especialmente entre la parte alta del municipio y la zona costera, y para integrar los espacios libres situados en los márgenes de la TF-42 en una red de corredores ambientales, se propone la habilitación y restauración de senderos.

Estos senderos permitirán una circulación a pie segura y agradable, fuera de las vías de prioridad vehicular, ofreciendo alternativas escénicas y saludables para el desplazamiento. Adicionalmente, se pretende aumentar el número de vías peatonales en el casco urbano, creando un itinerario continuo en la principal zona comercial de la localidad. Esto no solo mejorará la experiencia de compra y paseo, sino que también fomentará la vida social y la dinamización del comercio local. A su vez, se contempla la mejora del acerado en puntos estrechos o inexistentes, pero con gran afluencia de peatones, garantizando así la seguridad y el confort en áreas críticas.

Un paso esencial en esta estrategia es incentivar la realización de un estudio de accesibilidad exhaustivo. Este estudio debe abordar las particularidades de cada calle y cruce de manera individual, identificando barreras arquitectónicas y proponiendo soluciones específicas. El objetivo es asegurar que la red peatonal sea verdaderamente inclusiva, permitiendo que personas con movilidad reducida, carritos de bebé o cualquier otra necesidad específica puedan desplazarse por Buenavista del Norte con total autonomía y seguridad.

La suma de estas intervenciones transformará la experiencia peatonal en Buenavista del Norte, haciendo del caminar una opción más atractiva, segura y eficiente para todos.

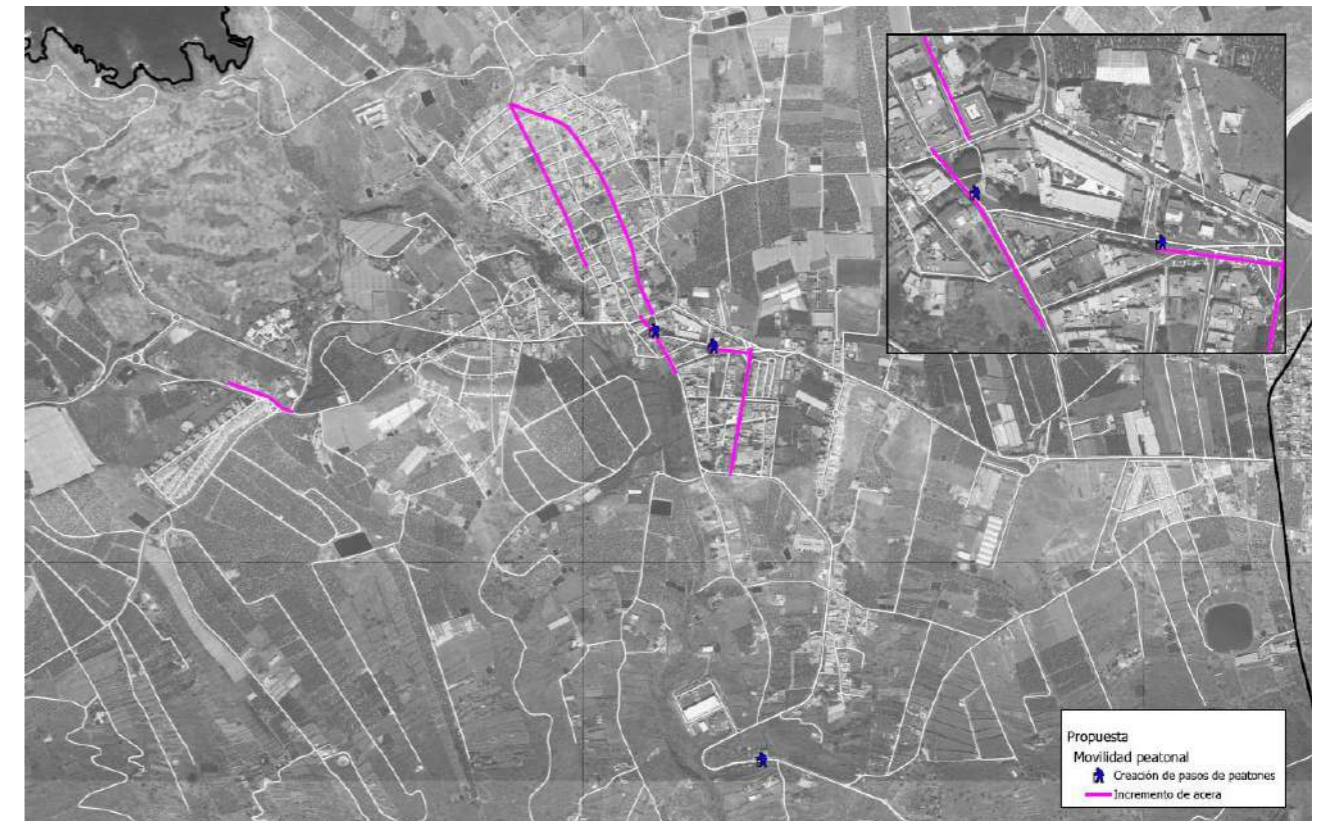


Figura 18. Propuesta de mejora de los itinerarios peatonales  
Fuente: Elaboración propia

## 5.5 Red ciclista y VMP

Actualmente, Buenavista del Norte no cuenta con una red de itinerarios ciclistas segregados, y su impacto como vía de conexión con centros de interés es limitado. Para subsanar esta deficiencia, se propone la creación de una red de itinerarios ciclables en el municipio. Esta red incluirá vías compartidas entre vehículos, bicicletas y Vehículos de Movilidad Personal (VMP), donde se establecerá una clara señalización de advertencia sobre la presencia de estos últimos. El objetivo es promover la convivencia y la seguridad de todos los usuarios de la vía.

En estas vías compartidas, las velocidades de circulación estarán limitadas a 30 km/h en la medida de lo posible. Esta medida, conocida como "Zona 30", busca reducir el riesgo de accidentes y hacer que el entorno sea más seguro y amigable para ciclistas y peatones. Al reducir la velocidad del tráfico motorizado, se fomenta una mayor interacción y respeto entre los diferentes modos de transporte.

Para complementar esta red ciclista y promover un intercambio modal sostenible, se propone la implantación de aparcabicis seguros en los principales centros de atracción de viajes. Esto incluye zonas comerciales, puntos turísticos, centros educativos y de salud, y cualquier otro lugar donde se genere un flujo significativo de personas. Estos aparcabicis permitirán el estacionamiento seguro de bicicletas y VMP en el espacio público, evitando su enganche a mobiliario urbano (que puede dañarlo o impedir el paso) o su ubicación en espacios que puedan entorpecer los itinerarios peatonales adyacentes.

La disponibilidad de aparcamientos seguros es fundamental para que más personas se animen a utilizar la bicicleta o VMP como medio de transporte. Un ciclista necesita la certeza de que su vehículo estará protegido mientras realiza sus actividades. Esta medida no solo beneficia a los usuarios de la bicicleta, sino que también contribuye a mantener el orden y la estética del espacio público.

Al desarrollar esta red ciclista y dotarla de la infraestructura necesaria, Buenavista del Norte dará un paso significativo hacia un modelo de movilidad más sostenible, saludable y respetuoso con el medio ambiente.

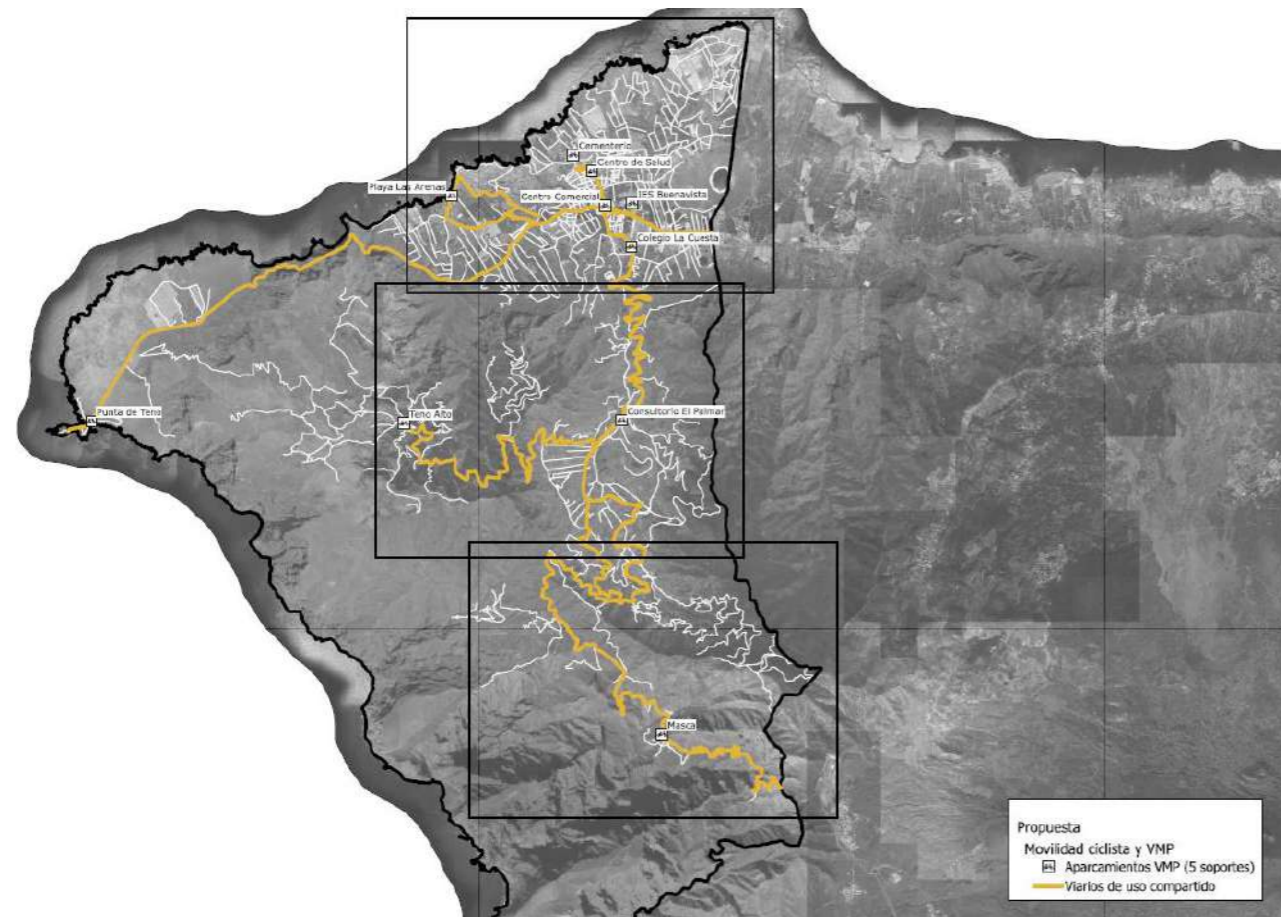


Figura 19. Potenciación de la seguridad de itinerarios ciclistas más frecuentes  
Fuente: Elaboración propia

## 5.6 Red de distribución de mercancías

La expansión de las zonas peatonales busca mejorar la calidad de vida de los residentes y visitantes, promoviendo un entorno más seguro, accesible y menos contaminado.

Paralelamente, la restricción del estacionamiento busca reducir la congestión vehicular y optimizar el uso del espacio público. Sin embargo, estas medidas impactan directamente la logística de distribución de mercancías, fundamental para el comercio local. Una planificación deficiente podría afectar negativamente a los negocios, incrementando sus costos operativos y dificultando el abastecimiento.

Los principales objetivos de esta propuesta son garantizar el abastecimiento eficiente de los comercios y negocios ubicados en el casco urbano, minimizar la interferencia de las operaciones de carga y descarga con el flujo peatonal y vehicular, optimizar el uso del espacio público, equilibrando las necesidades comerciales con el disfrute ciudadano y reducir el impacto ambiental y acústico asociado a la distribución de mercancías. Para la definición de los nuevos puntos de carga y descarga, se considerarán los siguientes criterios:

- Proximidad a las zonas comerciales: Los puntos deben estar ubicados estratégicamente para minimizar los tiempos de transporte de mercancías a pie.
- Capacidad y accesibilidad: Las nuevas zonas deben poder albergar un número adecuado de vehículos y permitir maniobras seguras, evitando la congestión y el bloqueo de vías.
- Impacto en el tráfico: Se buscará ubicar estos puntos en lugares que generen la menor interrupción posible al flujo de tráfico general y al transporte público.
- Seguridad: Se garantizará la seguridad de peatones y trabajadores durante las operaciones de carga y descarga.

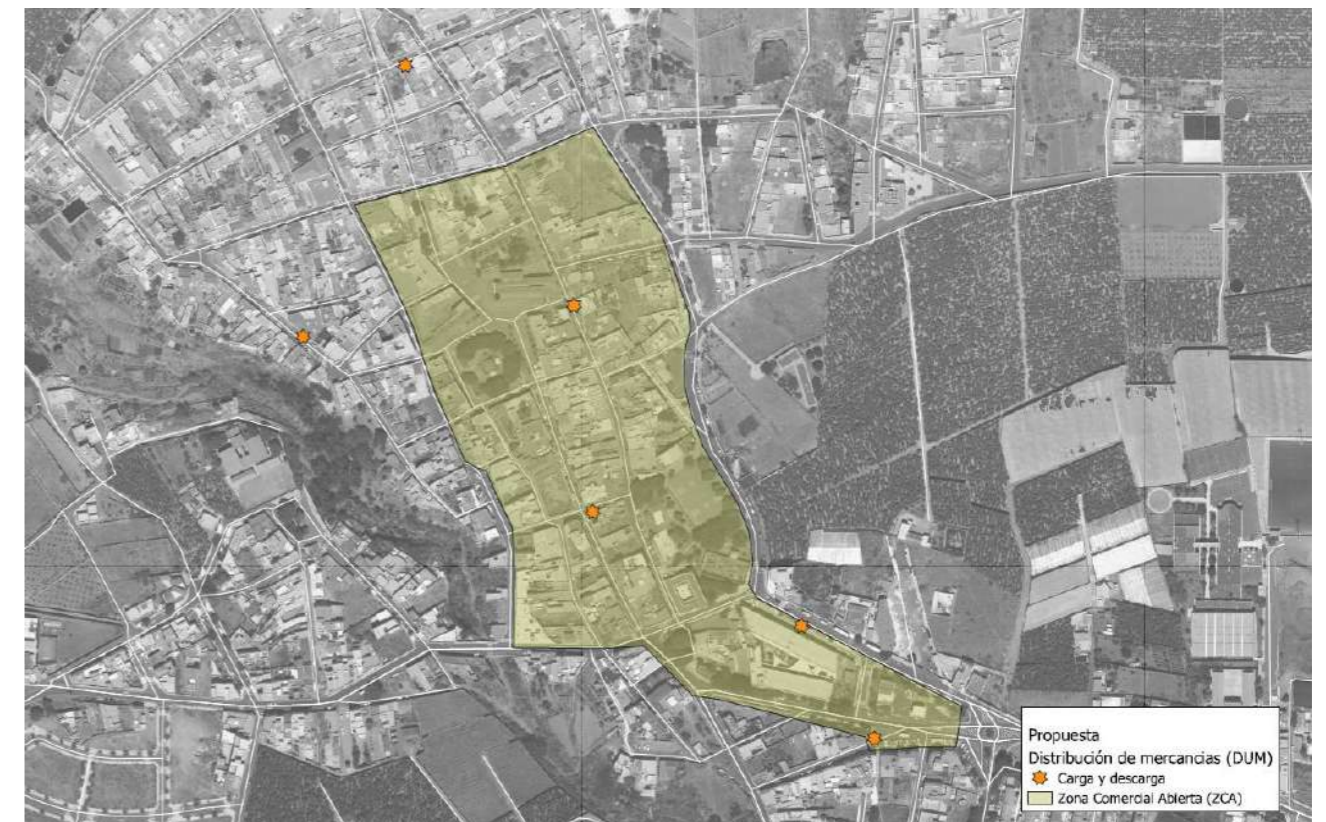


Figura 20. Propuesta de DUM  
Fuente: Elaboración propia

Además, se implementará una regulación horaria estricta para cada punto de carga y descarga. Esta regulación podría variar en función de la zona, el tipo de negocio o la densidad de tráfico peatonal, buscando concentrar las operaciones en franjas horarias de menor afluencia.

En ciertos casos, y para preservar la funcionalidad de las zonas más céntricas o estrechas, se valorará la limitación de las dimensiones de los vehículos autorizados, fomentando el uso de furgonetas más pequeñas o vehículos de reparto eléctricos de última milla.

### 5.7 Movilidad eléctrica

La promoción de la movilidad eléctrica entre residentes y visitantes en Buenavista del Norte tiene como objetivo principal la reducción de emisiones y la creación de un entorno más sostenible. Este fin se logra, fundamentalmente, mediante la promoción, implantación y fomento de puntos de recarga de vehículos eléctricos (VE) estratégicamente ubicados en el viario público y en los estacionamientos disuasorios del municipio.

Para facilitar la transición hacia el vehículo eléctrico, se propone la creación de una red de cargadores de media y alta potencia distribuidos por todo el término municipal. Esta red buscará no solo satisfacer la demanda actual, sino también anticipar el crecimiento futuro del parque de vehículos eléctricos en la isla.

La clave de esta iniciativa radica en la utilización integrada de los puntos de recarga, permitiendo que cualquier usuario, independientemente de la marca de su vehículo o de su proveedor de energía, pueda acceder a ellos de forma sencilla y eficiente.

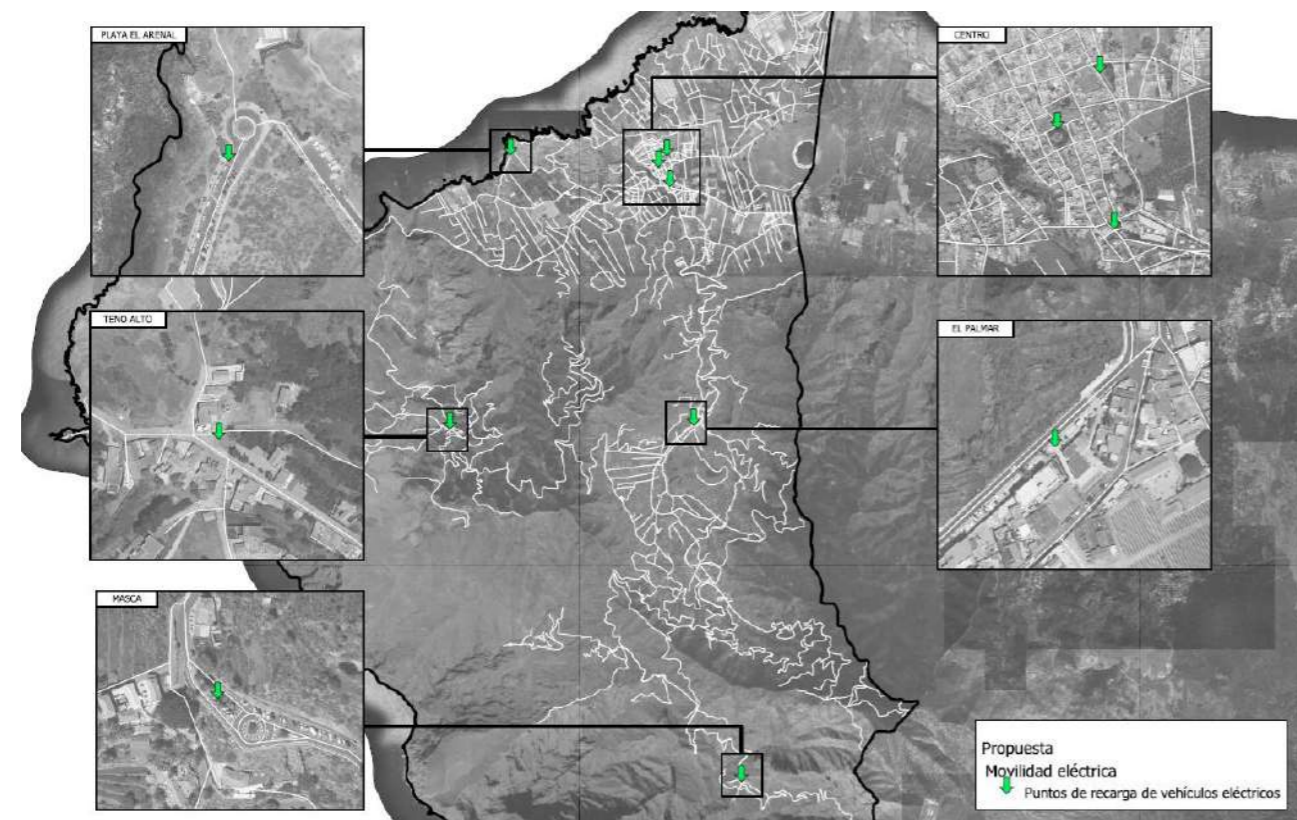


Figura 21. Propuesta de implantación de puntos de recarga de vehículos eléctricos  
Fuente: Elaboración propia

### 5.8 Modelo de movilidad

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) propuesto para Buenavista del Norte redefine la forma de desplazarse por el municipio. Su eje central es la mejora de la intermodalidad, fomentando la combinación inteligente de diferentes medios de transporte para optimizar los trayectos. Se les da un mayor protagonismo a los medios de transporte no motorizados, como caminar o la bicicleta, reconociendo su valor para la salud, el medio ambiente y la cohesión social.

El PMUS se enfoca en mejorar las conexiones entre los distintos núcleos urbanos y rurales de Buenavista del Norte. Esto implica no solo optimizar las rutas existentes, sino también complementar la red actual con actuaciones detalladas en los diferentes planes sectoriales. Así, se garantiza una cobertura integral y eficiente que satisfaga las necesidades de movilidad de todos los residentes y visitantes. Las intervenciones específicas, que se desarrollarán en planes como el de infraestructura peatonal o el de carriles bici, buscarán crear un entramado coherente y seguro para los desplazamientos.

Este modelo no solo persigue una mejora sustancial en la movilidad tanto para locales como para visitantes, sino que va más allá. Busca integrar de manera adecuada los modos de movilidad más sostenibles, haciendo que la elección de caminar, pedalear o usar el transporte público sea la opción más cómoda y atractiva. Con ello, se aspira a generar nuevos hábitos de desplazamiento en el entorno, promoviendo un estilo de vida más activo y respetuoso con el paisaje único.

Además, el PMUS se centra en coordinar de manera efectiva y segura todas las alternativas de desplazamiento existentes. Esto significa que los diferentes modos de transporte trabajarán en armonía, minimizando conflictos y maximizando la eficiencia. Por último, y no menos importante, se busca favorecer, en la medida de lo posible, una mejor accesibilidad a los sistemas de transporte. Esto se traduce en eliminar barreras físicas y promover soluciones que garanticen que la movilidad sostenible sea una opción viable y cómoda para personas de todas las capacidades en Buenavista del Norte.

## 6 Planes Sectoriales (PS)

Como se identificó en nuestro diagnóstico, el modelo de movilidad actual en Buenavista del Norte depende en gran medida del automóvil privado. Esta dependencia tiene múltiples impactos negativos en el medio ambiente, la salud pública y la equidad social. Las emisiones de gases contaminantes deterioran la calidad del aire, la congestión vehicular aumenta el estrés y el sedentarismo, y la priorización del coche a menudo margina a quienes no tienen acceso a una alternativa.

Además, la experiencia ha demostrado que una mayor oferta de infraestructuras viales tiende a inducir una mayor demanda de vehículos. Esto significa que invertir exclusivamente en la construcción de más carreteras o ampliación de vías no resuelve los problemas de movilidad y tráfico de una ciudad; de hecho, a menudo los agrava a largo plazo. Es un ciclo insostenible que se debe romper.

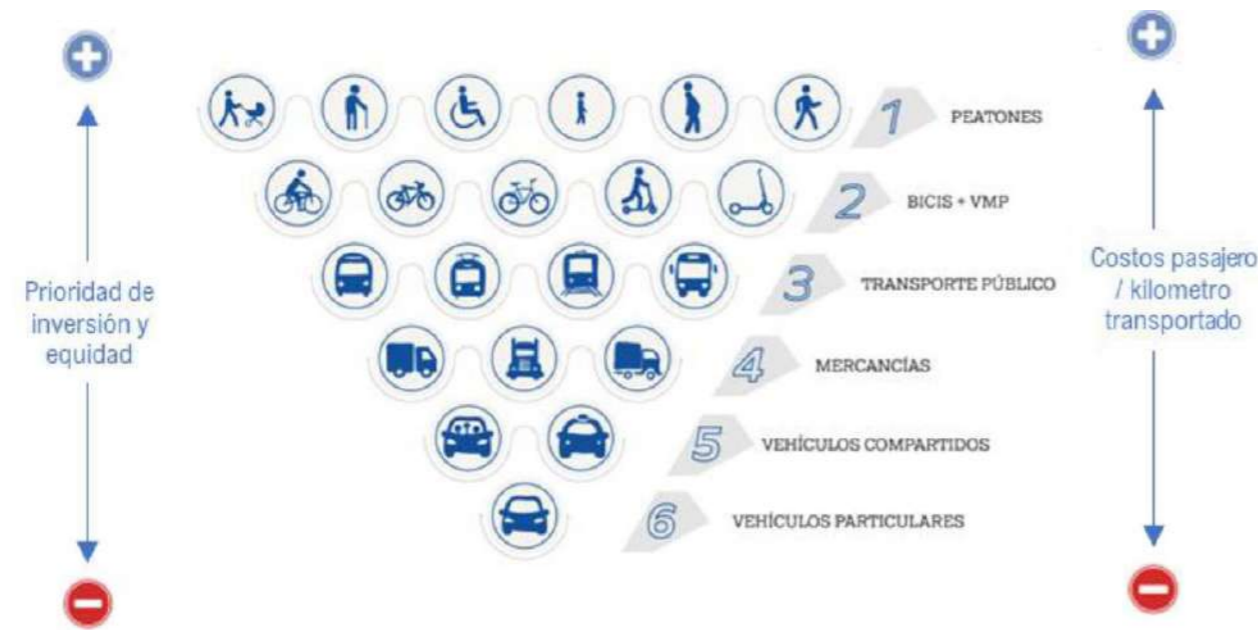


Figura 22. Prioridades requeridas para reducir el coste del desplazamiento por kilómetro  
Fuente: Elaboración propia

El objetivo principal del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) es precisamente romper con este ciclo y definir un nuevo modelo de movilidad que sea más amable, sostenible y seguro para todos los habitantes y visitantes de Buenavista del Norte. Este nuevo modelo se cimentará en los siguientes pilares clave:

- **El Peatón como Protagonista:** Se dará un nuevo tratamiento al espacio público, priorizando a los peatones. Esto implica crear más zonas peatonales, mejorar las aceras, garantizar la accesibilidad universal y diseñar espacios urbanos que inviten a caminar y disfrutar de la ciudad a pie.
- **Redescubriendo la Bicicleta y los Vehículos de Movilidad Personal (VMP):** Fomentar activamente el uso de la bicicleta y otros VMP como modos de transporte urbano esenciales. Esto se logrará mediante la expansión de la red de itinerarios ciclistas, la mejora de la seguridad para ciclistas y usuarios de VMP, y la promoción de sistemas de alquiler y compartición.
- **Discriminación Positiva del Transporte Colectivo:** Entre los modos de transporte motorizados, el transporte público será prioridad. Guaguas y futuros sistemas de transporte colectivo recibirán un trato preferencial en términos de infraestructura, fluidez y frecuencia. Se reconoce que es un modo más eficiente desde el punto de vista energético, ambiental, social y económico que el automóvil individual.

- **Promoción de un Modelo de Ciudad Más Compacto:** Impulsar un modelo de desarrollo urbano que favorezca la compacidad. Esto significa que los servicios esenciales (comercios, escuelas, centros de salud) estarán más cerca de las viviendas, satisfaciendo las necesidades diarias con desplazamientos más cortos y autónomos, reduciendo la necesidad de usar el coche.
- **Implantación de Medidas de Gestión de la Demanda:** Complementar las inversiones en infraestructura con medidas de gestión de la demanda. Estas acciones buscarán incentivar una mayor participación de los modos de transporte más sostenibles, desincentivando el uso innecesario del vehículo privado a través de herramientas como tarifas de estacionamiento, zonas de bajas emisiones o fomento del coche compartido.

Estas prioridades se alinean con la necesidad de reducir el coste de desplazamiento por kilómetro, buscando la eficiencia en cada trayecto. Este ambicioso cambio de paradigma, desde un entorno históricamente concebido para priorizar la circulación de vehículos, será un proceso gradual. La planificación de la movilidad deberá ir de la mano de otras disciplinas fundamentales como el urbanismo, el medio ambiente y la salud pública. La colaboración interdepartamental será esencial para asegurar una transición coherente y exitosa.

Los criterios empleados en la redacción de este PMUS se basan en la sólida "Guía para la Elaboración de Planes de Movilidad Urbana Sostenible para los municipios canarios", elaborada por la Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias. Dicha guía establece un marco de 16 planes sectoriales. Sin embargo, para facilitar la cohesión e integración de todas las medidas propuestas, se han agrupado estos planes de manera estratégica en 13 bloques:

ID	PLAN SECTORIAL
PS1	Control, ordenación del tráfico, estructura de la red viaria y seguridad vial
PS2	Gestión y regulación del estacionamiento
PS3	Potenciación del transporte público
PS4	Movilidad peatonal
PS5	Movilidad escolar
PS6	Movilidad ciclista y VMP
PS7	Mejora de la distribución urbana de mercancías
PS8	Mejoras de integración de la movilidad sostenible en políticas urbanísticas y de espacio público
PS9	Mejora de la calidad ambiental y ahorro energético
PS10	Accesibilidad universal
PS11	Gestión y fomento de la movilidad
PS12	Movilidad eléctrica
PS13	Smart Mobility

Tabla 13. Identificación de los Planes Sectoriales por desarrollar  
Fuente: elaboración propia

### PS1. Control, Ordenación del Tráfico, Estructura de la Red Viaria y Seguridad Vial

Este plan se centra en la gestión del vehículo privado y la infraestructura vial que soporta el tráfico motorizado. Sus medidas buscan optimizar el flujo vehicular, reducir la congestión y, fundamentalmente, mejorar la seguridad vial para todos los usuarios, tanto motorizados como no motorizados. Esto incluye la señalización, semaforización, y el diseño de las vías para promover una circulación más segura y eficiente.

## **PS2. Gestión y Regulación del Estacionamiento**

Aquí se recogen todas las acciones destinadas a la ordenación del aparcamiento en el municipio. El objetivo principal es disminuir el uso del vehículo particular para favorecer una mayor adopción de modos de transporte más sostenibles. Esto podría implicar la creación de zonas de estacionamiento regulado, tarificación progresiva o la promoción de aparcamientos disuasorios en las entradas de la ciudad.

## **PS3. Potenciación del Transporte Público**

Este plan es crucial para aumentar el reparto modal del transporte público, es decir, lograr que más personas elijan la guagua como su opción principal de desplazamiento. Se enfoca en mejorar la calidad de los servicios, lo que abarca desde la modernización de la flota y la ampliación de horarios, hasta la optimización de rutas y la mejora de la experiencia del usuario en paradas y estaciones.

## **PS4. Movilidad Peatonal**

En este plan, se identifican las infraestructuras que sirven de soporte a los grandes flujos peatonales, como aceras amplias, paseos y zonas peatonales. Se incluyen medidas para el fomento de este tipo de desplazamientos, promoviendo una ciudad más caminable, accesible y agradable para los viandantes. Esto puede implicar la eliminación de barreras arquitectónicas, la mejora de la iluminación y la creación de entornos más seguros para el peatón.

## **PS5. Movilidad Escolar**

El plan de movilidad escolar busca mejorar las infraestructuras en el entorno de los colegios para garantizar la seguridad de los alumnos. También aborda la indisciplina que el uso del coche privado provoca a las puertas de los centros escolares, fomentando alternativas más sostenibles. Otro pilar importante es el cambio de actitudes de los escolares, promoviendo su autonomía para ir andando o en bicicleta a la escuela, siempre tomando como referencia su capacidad y seguridad sin la supervisión de adultos.

## **PS6. Movilidad Ciclista y VMP**

Este plan sectorial persigue un cambio modal significativo para la población residente y visitante de Buenavista del Norte. Busca que la bicicleta y los Vehículos de Movilidad Personal (VMP), como patinetes eléctricos, tengan una mayor participación en los desplazamientos diarios. Esto se logrará a través de acciones de fomento (campañas de concienciación, ayudas a la compra) y la ejecución de nueva infraestructura dedicada y segura, como carriles bici segregados.

## **PS7. Mejora de la Distribución de Mercancías**

La distribución de mercancías es vital para la economía local, pero puede generar congestión. Este plan incorpora medidas destinadas a la ordenación de los aparcamientos para carga y descarga, estableciendo horarios e itinerarios específicos para vehículos pesados y transporte de mercancías. El objetivo es disminuir la congestión en zonas urbanas, garantizando al mismo tiempo el abastecimiento eficiente de comercios y negocios.

## **PS8. Mejoras de Integración de la Movilidad Sostenible en las Políticas Urbanísticas y Espacio Ciudadano**

Este plan es fundamental, ya que recoge las actuaciones que deben llevarse a cabo desde el Planeamiento urbanístico, la principal herramienta para la localización de usos y actividades. Reconoce la implicación directa del diseño urbano con la producción de viajes y busca fomentar un desarrollo urbano que reduzca la necesidad de desplazamientos largos y motorizados, promoviendo ciudades más compactas y con servicios accesibles a pie o en bicicleta.

## **PS9. Mejora de la Calidad Ambiental y Ahorro Energético**

Este plan agrupa todas las medidas relacionadas con la mejora y disminución de la contaminación e impacto ambiental. Se enfoca principalmente en la reducción y limitación del uso del vehículo privado, promoviendo alternativas más limpias y eficientes desde el punto de vista energético, como el transporte público y la movilidad activa.

## **PS10. Accesibilidad Universal**

En este plan, se recogen todas las acciones dirigidas a garantizar que el espacio urbano sea plenamente accesible. Se busca cumplir con la normativa vigente para que la población local y los visitantes, independientemente de su edad o condición física, puedan desplazarse de manera autónoma y segura por todo el municipio. Esto implica la eliminación de barreras arquitectónicas en aceras, edificios públicos y sistemas de transporte.

## **PS11. Gestión y Fomento de la Movilidad**

Este plan engloba las acciones dedicadas a la promoción del uso de los modos colectivos de transporte frente a los modos privados, así como el fomento de la movilidad sostenible en general. Incluye campañas de concienciación, programas educativos y la difusión de información sobre las ventajas de los desplazamientos más respetuosos con el medio ambiente.

## **PS12. Movilidad Eléctrica**

Este plan es vital para el futuro de la movilidad en Buenavista del Norte. Incorpora todas las medidas y acciones encaminadas al fomento de la electrificación de los vehículos, tanto los de la flota municipal como los particulares. Además, contempla la implantación de una red robusta y accesible de puntos de recarga eléctrica en todo el municipio para eliminar las barreras a la adopción de vehículos eléctricos.

## **PS13. Smart Mobility**

Finalmente, el plan de Smart Mobility tiene como objetivos principales la promoción de una movilidad sostenible a través de la tecnología. Busca garantizar que la accesibilidad, los sistemas de transporte, los problemas ambientales y la gestión del aparcamiento respondan a las necesidades económicas, sociales y medioambientales del municipio de manera inteligente y eficiente, utilizando datos y soluciones digitales para optimizar la movilidad urbana.

## 6.1 PS1. Control, ordenación del tráfico, estructura viaria y seguridad vial

Un PMUS, o Plan de Movilidad Urbana Sostenible, suele centrarse en promover el transporte público y los medios de transporte no motorizados. Sin embargo, en un municipio como Buenavista del Norte, es poco realista pensar que todas las necesidades de desplazamiento puedan ser cubiertas únicamente por estos medios. Dada la estructura y las características de los asentamientos del municipio, el vehículo privado sigue siendo un pilar fundamental para la movilidad de sus habitantes.

Reconociendo la importancia del vehículo privado, se hace imprescindible la creación de un Plan Sectorial de Control, Ordenación del Tráfico y Estructura Viaria en Buenavista del Norte. Este plan busca abordar las necesidades actuales del municipio, adaptando la infraestructura viaria para un uso más seguro y compartido.



Figura 23. Ejemplo de sección viaria destinada principalmente al uso vehicular en Buenavista del Norte  
Fuente: Elaboración propia

### 6.1.1 Objetivos generales

Las principales medidas que se plantean para este plan sectorial son:

- Creación de espacios compartidos: Se busca concebir las calles como espacios en los que convivan de manera segura los vehículos privados, el transporte público, las bicicletas, los vehículos de movilidad personal y los peatones. Esto implica rediseñar y regular las vías para que todos los usuarios puedan moverse de forma segura y cómoda.
- Pacificación del tráfico: Es crucial evitar que el tráfico rodado se convierta en una barrera peligrosa para los peatones y otros modos de transporte no motorizados. Para lograrlo, se propone mantener la velocidad de circulación por debajo de 50 km/h en las vías urbanas principales y de 30 km/h en el resto de las calles, especialmente en zonas residenciales o en el centro urbano.

- Elaboración de una Ordenanza de Movilidad: Se considera esencial la creación de una ordenanza específica que sirva como marco regulatorio para todas estas medidas, garantizando su correcta implementación y aplicación.

La experiencia demuestra que la señalización por sí sola no es suficiente para regular la velocidad de los vehículos, especialmente en vías donde la geometría de la calle facilita velocidades altas. Por ello, el plan sectorial propone la implementación de medidas físicas de pacificación del tráfico. Estas medidas, integradas en el diseño de las calles, buscan reducir la velocidad de los vehículos de manera natural y sostenida, lo que a su vez disminuye las externalidades negativas del tráfico, como el ruido, la contaminación y los accidentes.

Moderando la velocidad de circulación, se reduce significativamente el número de accidentes, muertes y heridos graves. Además, estas medidas abren la puerta a la posibilidad de restringir el tráfico de vehículos privados en aquellas zonas donde existan alternativas de transporte público o no motorizado eficientes y confortables. En definitiva, todas estas acciones buscan crear un entorno más seguro, sostenible y amable para todos los habitantes y visitantes de Buenavista del Norte, promoviendo una movilidad más equilibrada y de convivencia.

### 6.1.2 Propuestas de medidas y actuaciones

ID. Med	Medidas	Actuaciones	ID. Act
M1.1	Jerarquía viaria	Adaptación de la red viaria existente	A01
M1.2	Estructura de la red viaria	Reordenación de los sentidos de circulación de las vías urbanas	A02
		Estudio de las intersecciones más frecuentadas	A03
		Acondicionamiento de viales existentes	A04
M1.3	Ordenanza de Movilidad	Creación de la Ordenanza Municipal de Movilidad Sostenible	A05
M1.4	Pacificación del tráfico	Plan Especial regulador de Calmado de Tráfico	A06
		Ordenanza sobre la regulación de medidas de calmado de tráfico	A07
		Desarrollo de un catálogo homogéneo de medidas de calmado de tráfico	A08
		Incorporación de elementos de calmado de tráfico en viario urbano	A09
M1.5	Control del tráfico	Realización de controles de tráfico y campañas de seguridad vial	A10

Tabla 14. Resumen de medidas y actuaciones del PS1  
Fuente: Elaboración propia

#### M1.1 Jerarquía vial

En la actualidad, el vehículo motorizado ha acaparado el protagonismo en los desplazamientos diarios de la población de Buenavista del Norte. Este enfoque en el coche ha condicionado el diseño urbano y la distribución del espacio, lo que ha limitado las opciones de transporte para los habitantes del municipio.

Para revertir esta situación, es crucial buscar medidas viarias que promuevan un reparto modal óptimo, eficiente y sostenible. El objetivo no es eliminar el coche, sino reequilibrar su papel en la movilidad del municipio. Esto implica crear un entorno en el que otros medios de transporte, como el transporte público, la bicicleta o el desplazamiento a pie, sean opciones atractivas, seguras y viables para la población.

Este cambio de paradigma busca construir un municipio más habitable, donde la calidad de vida de los habitantes y visitantes sea la prioridad. Un reparto modal más equilibrado se traduce en:

- Menos contaminación y ruido: La reducción del número de coches en circulación disminuye la huella de carbono y la contaminación acústica.
- Más seguridad: Calles con menos tráfico y velocidades más bajas son más seguras para peatones y ciclistas.
- Espacios públicos de calidad: Al reducir el espacio dedicado al coche, se pueden crear nuevas zonas verdes, plazas y áreas de esparcimiento para el disfrute de todos.

En resumen, se trata de una estrategia integral que va más allá de la mera regulación del tráfico, con el objetivo de transformar Buenavista del Norte en un municipio donde la movilidad sea una herramienta para mejorar la vida de sus ciudadanos, en lugar de un problema.



Figura 24. Vehículos estacionados en una vía estrecha en Buenavista del Norte  
Fuente: Elaboración propia

#### A01 Adaptación de la red viaria existente

En la reordenación de la red viaria se plantean una nueva jerarquía, donde se dividen las vías en función de la prioridad de circulación, diferenciando entre:

- Carretera insular distribuidora: máxima velocidad de circulación vehicular y limitación de interferencias con otros modos de desplazamiento de baja velocidad.
- Vía urbana de conexión y paso: ubicado en el centro de los principales núcleos urbanos, soportan la mayoría del tráfico rodado de acceso al municipio.

- Arteria urbana: de menor rango, extienden la malla de circulación hacia los barrios residenciales periféricos menos poblados.
- Calles céntricas o locales: de un uso eminentemente residencial, adaptadas a la circulación a baja velocidad y priorizando los modos de movilidad activa y el transporte público.
- Calles urbanas diseminadas: de escaso uso, conectan el territorio diseminado, muchas veces sin contar con un diseño de calidad (sin iluminación o asfalto).

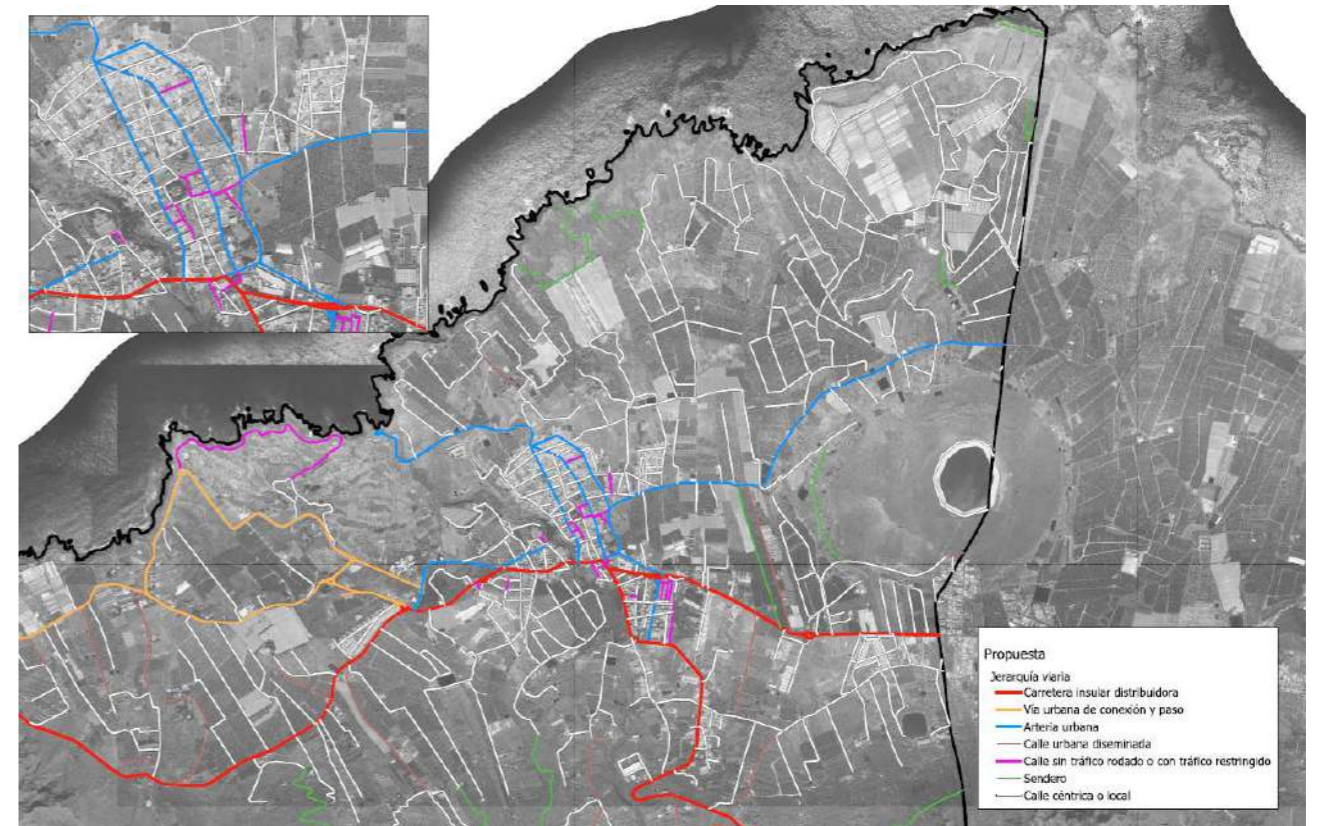


Figura 25. Jerarquía viaria en el casco de Buenavista del Norte  
Fuente: Elaboración propia

Una de las propuestas principales, y que ayudaría a vertebrar de mejor manera la trama viaria, es la consideración de que los tramos de vías insulares que atraviesan las zonas residenciales del municipio pasasen a catalogarse como travesías, permitiendo un tratamiento de la sección más adecuado a las necesidades del municipio y ganando en integración de los distintos modos de movilidad a ambos lados de dichas carreteras.

De igual modo, se propone la continuación de la conexión de la vía de servicio desde la C/Doña Clotilde "La Curandera" hasta la intersección giratoria de la TF-42 con Dauteflor, para permitir un mejor acceso y evacuación de ese ámbito residencial con una vía de alto carácter insular, mejorando la seguridad vial.

En Buenavista del Norte, se propone una nueva ordenación de las vías basada en una jerarquía clara. Este enfoque busca reorganizar el espacio público para dar cabida a todos los usuarios, no solo a los vehículos motorizados. Para lograrlo, se ha establecido una serie de secciones transversales tipo para las calles urbanas, que servirán como guía para futuras intervenciones y que se encuentran detalladas por anchura y tipología en el "ANEXO IV Jerarquía viaria y secciones tipo".

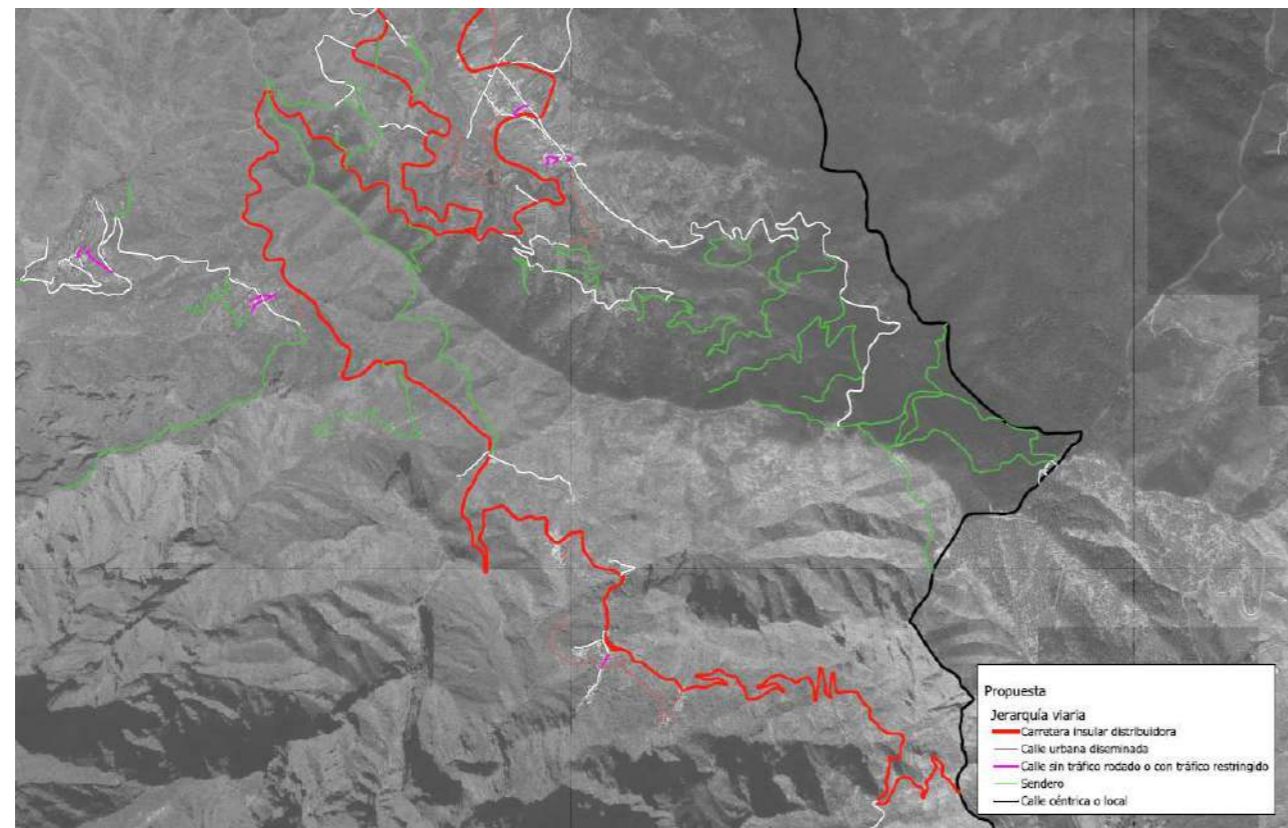
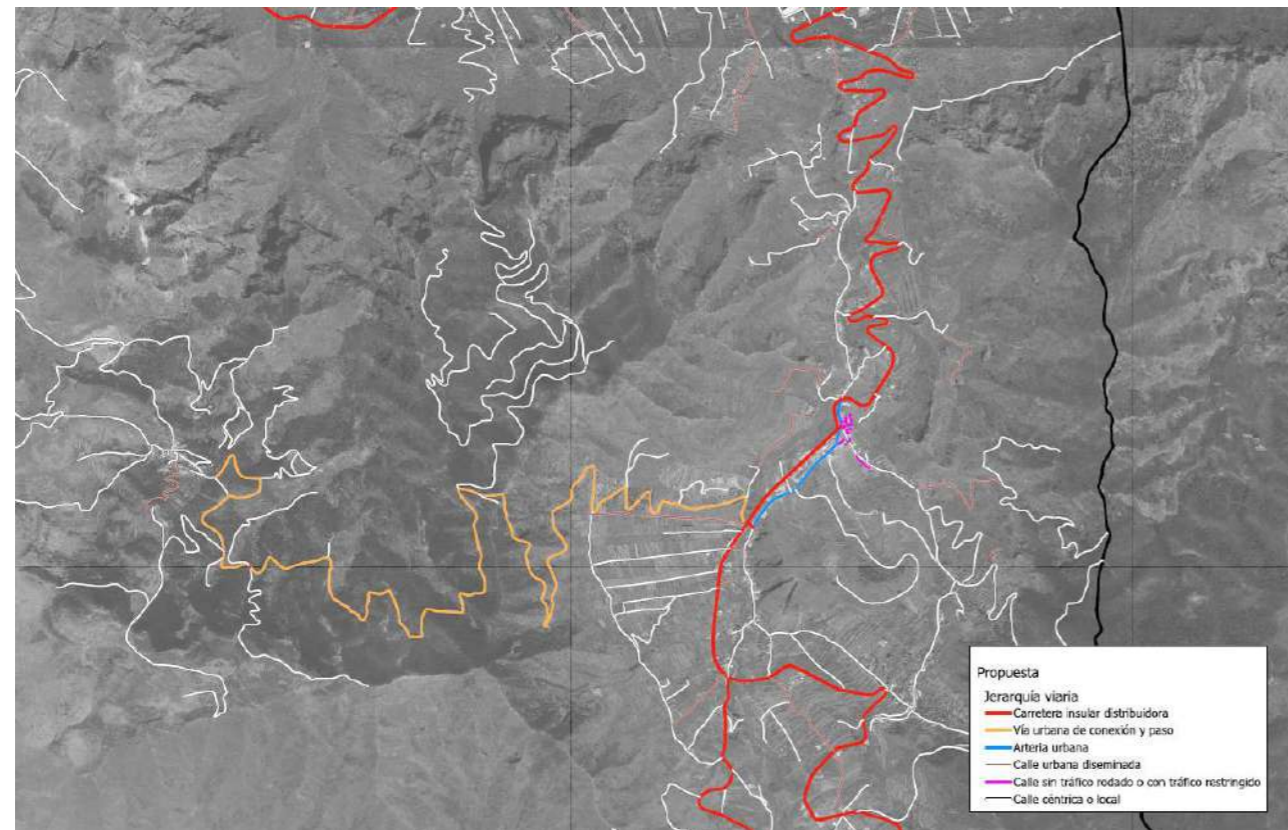


Figura 26. Jerarquía viaria propuesta en medianías de Buenavista del Norte  
Fuente: Elaboración propia

Dadas las variaciones en las calles de Buenavista del Norte, que se ven limitadas por la topografía y la arquitectura consolidada, se han diseñado una serie de secciones tipo. Estas secciones se adaptan a la anchura disponible y al uso principal de cada vía, estableciendo las dimensiones mínimas para la correcta circulación de peatones, ciclistas y vehículos.

Estas secciones tipo no son esquemas definitivos, sino orientaciones generales. Cada proyecto de intervención se adaptará a las circunstancias específicas de la zona, asegurando que cada calle se transforme de la mejor manera posible. Con la implementación de estas secciones tipo, se pretende:

- Promover la seguridad: Al delimitar claramente los espacios para cada modo de transporte, se reducen los conflictos y se minimiza el riesgo de accidentes.
- Fomentar la movilidad sostenible: Se busca hacer más atractivo el uso de la bicicleta y los desplazamientos a pie, mejorando la infraestructura para estos modos.
- Mejorar la calidad de vida: Al recuperar espacio para los peatones y reducir la velocidad de los vehículos, las calles se vuelven más agradables y seguras para los residentes.

El objetivo final es transformar la infraestructura viaria para que responda a las necesidades de todos los habitantes y visitantes de Buenavista del Norte, creando un municipio más seguro y habitable.

### M1.2 Estructura de la red viaria

La ampliación y mejora de la infraestructura vial se presenta como una estrategia clave para gestionar de forma eficiente y segura el tráfico. El objetivo principal es consolidar una jerarquía clara de las calles, dirigiendo cada tipo de tráfico hacia la vía más adecuada. Esta jerarquía establece tres tipos de vías:

- Vías principales: Diseñadas para un flujo de tráfico más rápido y voluminoso. Su mejora busca hacerlas más atractivas para los conductores, reduciendo así la necesidad de usar otras vías.
- Vías secundarias: Actúan como intermediarias, conectando las principales con las locales.
- Vías locales: Son las calles residenciales. La intención es desincentivar su uso como atajos, lo que ayuda a reducir la velocidad y a crear un ambiente más tranquilo y seguro para los vecinos.

Al implementar esta jerarquía, se consigue una mayor seguridad vial, especialmente para los usuarios más vulnerables como peatones y ciclistas. Al desviar el tráfico de paso de las zonas residenciales, se reduce el riesgo de accidentes y se fomenta un entorno más seguro para el disfrute de todos.

Esta medida no solo busca mejorar la fluidez del tráfico, sino también aumentar la velocidad de trayecto en las vías principales, lo que a su vez desincentiva el uso de las calles locales como atajos. En definitiva, se trata de una estrategia integral que beneficia a conductores, peatones y ciclistas, creando un sistema de movilidad más lógico y seguro en Buenavista del Norte.

### A02 Reordenación de los sentidos de circulación de las vías urbanas

En Buenavista del Norte, la propuesta de reconfiguración de los viales existentes busca mejorar la fluidez y la seguridad del tráfico. Actualmente, muchas calles de doble sentido son demasiado estrechas, lo que provoca continuas detenciones cuando dos vehículos intentan cruzarse. Este problema se agrava con el estacionamiento irregular, que reduce aún más el espacio disponible.

Para resolver estos problemas, se propone la creación de nuevos bucles circulatorios seguros y continuos. Esto implica modificar el sentido de circulación de algunas vías existentes, transformando calles de doble sentido en calles de sentido único. Esta medida tiene varias ventajas:

- Mejor reparto del espacio: Al tener un solo sentido de circulación, se puede destinar el ancho total de la calle de forma más eficiente.
- Zonas de estacionamiento seguras: Es posible delimitar con señalización horizontal zonas de aparcamiento en puntos seguros de la vía, evitando el estacionamiento irregular.
- Sendas peatonales seguras: Se pueden crear sendas peatonales delimitadas para mejorar la seguridad de los peatones, que son los usuarios más vulnerables.



Figura 27. Sentidos de circulación afectados con las nuevas propuestas  
Fuente: Elaboración propia

Aunque en el documento se muestra una ilustración de las principales vías afectadas, es importante recalcar que estas propuestas no son definitivas. La idea es tener una base para futuras intervenciones, que se adaptarán a las necesidades específicas de cada zona.

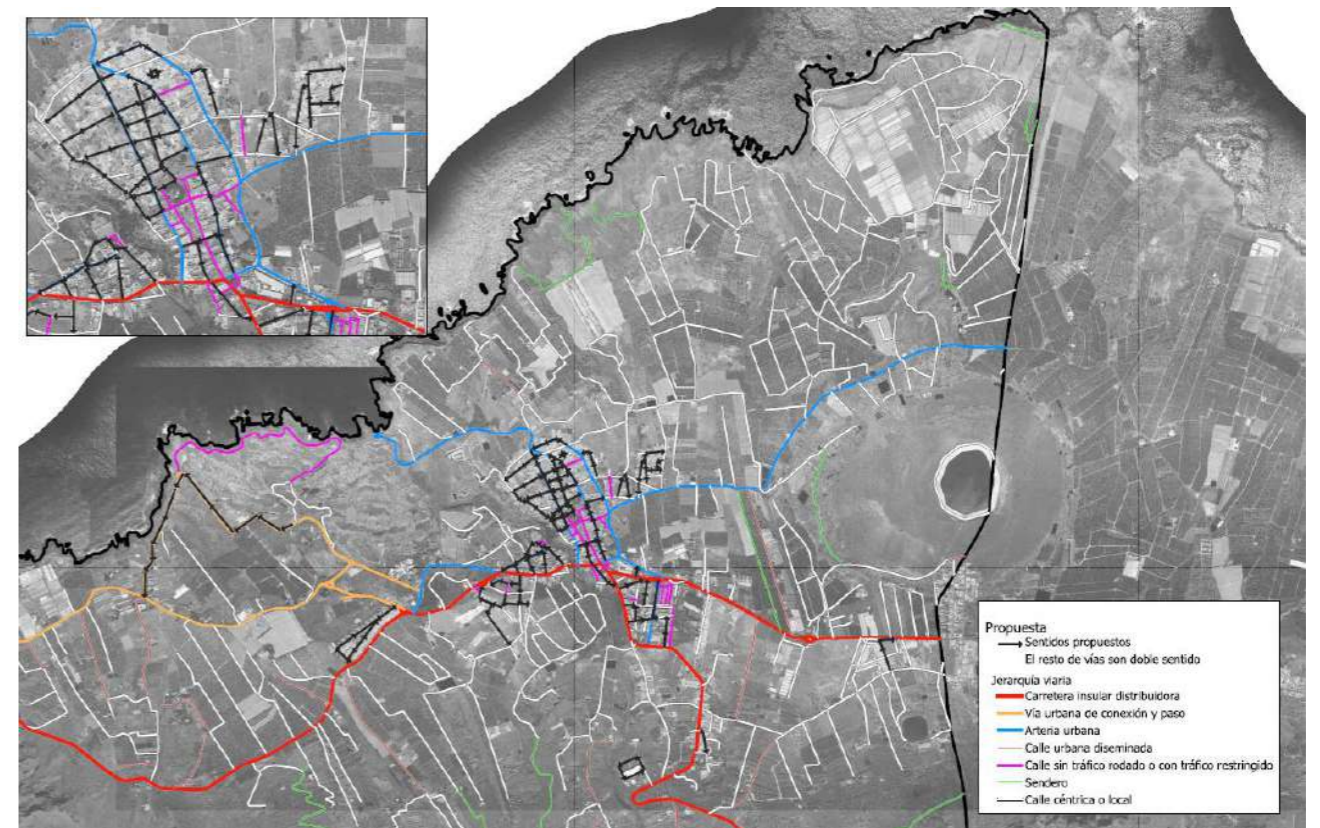


Figura 28. Propuesta de sentidos de circulación  
Fuente: Elaboración propia

### A03 Estudio de las intersecciones más frecuentadas

Los flujos de tráfico en vías principales a menudo causan problemas en las intersecciones, lo que puede provocar retenciones significativas y colapsos. Para abordar estos desafíos en Buenavista del Norte, se ha identificado la necesidad de rediseñar varias intersecciones clave.



Figura 29. TF-42 con TF-445, C/La Cancela y C/La Alhóndiga  
Fuente: Elaboración propia

Se propone el estudio y diseño de nuevas intersecciones en varios puntos estratégicos del municipio. El objetivo es mejorar el flujo de vehículos en estas áreas, haciendo la circulación más fluida y segura para todos. Se considerará el uso de diferentes tipos de regulación, como enlaces o rotondas para optimizar cada intersección. Las principales intersecciones que se han detectado como conflictivas y que requieren un rediseño son:

- **TF-42 con Avda. Constitución y C/La Cancela:** Actualmente dispone de una intersección giratoria de pequeño tamaño que no funciona como tal. La propuesta pasaría por aprovechar el espacio disponible en la intersección para implantar una glorieta de mayores dimensiones que permitiese gestionar de manera eficiente los distintos movimientos en el cruce al mismo tiempo que ayuda a reducir la velocidad de circulación para acceder al casco del municipio desde el viario insular de mayor velocidad, indicando que se adentra en una trama urbana.
- **TF-42 con TF-445, C/La Cancela y C/La Alhóndiga:** Con la propuesta de peatonalización de la C/La Alhóndiga se reduce el número de movimientos en la intersección, permitiendo establecer itinerarios más continuos y priorizar la circulación entre la TF-445 y la C/La Cancela, estableciendo señalización de parada en la TF-42 para calmar las velocidades de circulación a través de un ceda el paso.
- **TF-445 con C/El Puerto:** La propuesta pasaría por eliminar el aparcamiento presente en esa intersección para permitir desviar el eje en la TF-445 a esta zona y ganar visibilidad de cruce a los vehículos que circulan por la C/El Puerto, especialmente aquellos que se incorporan al viario insular.
- **TF-436 con C/Los Llanitos, C/Susana y C/La Esquina:** El acceso a El Palmar por esta intersección, de amplia sección y sin una señalización clara en la que se permiten todo tipo de movimientos y se incluye el aparcamiento, genera situaciones de peligro ante el cruce de vehículos, especialmente en los giros a izquierda. Se propone que con la reestructuración de sentidos propuesta se incluya un mejor tratamiento de la sección viaria, con indicación clara de los puntos de cruce y zonas de circulación y estacionamiento.



Figura 30. Ejemplo de intersección guiada para mejorar la fluidez circulatoria  
Fuente: Cesvimap

Este rediseño no solo busca evitar los atascos, sino que también tiene como prioridad garantizar una conducción segura, especialmente para los vehículos pesados, y reducir las altas velocidades de circulación del resto de vehículos. Un diseño adecuado de las intersecciones permite que los camiones y guaguas puedan girar y circular sin dificultades, mejorando la seguridad de todos los usuarios de la vía. Con estas mejoras, se espera que el tráfico en Buenavista del Norte sea más fluido, reduciendo las retenciones y mejorando la experiencia de conducción para todos.

#### A04 Acondicionamiento de viales existentes

Además de las propuestas generales de mejora de la movilidad, se plantean una serie de actuaciones puntuales en calles específicas de Buenavista del Norte. Estos proyectos buscan acondicionar viales existentes para usos concretos, mejorando así la calidad de vida y la seguridad de los vecinos. Se destacan tres intervenciones clave:

- **Conexión entre El Tejar y Triana:** Se acondicionará este camino para permitir la circulación de vehículos pesados que accedan a las fincas próximas a la instalación hotelera del municipio al mismo tiempo que se garantizará la accesibilidad, en la medida de lo posible, de los peatones para generar un itinerario seguro complementario al viario insular. Esta medida mejorará la conectividad y el acceso a pie entre estas zonas.
- **Mejora del Camino de La Vega:** Con una mejora en el pavimento y tratamiento en accesibilidad (barandillas, iluminación, etc.), se busca dar continuidad al itinerario peatonal que conecte el casco de Buenavista del Norte con el barrio de Triana y, en conexión con el tramo anterior, con la urbanización de El Tejar y el complejo hotelero local. Se dará prioridad a los peatones. Esto creará un espacio más seguro y tranquilo, fomentando el paseo y la vida en la calle.
- **Conexión entre C/La Alhóndiga y Camino La Crucita:** La propuesta de peatonalización de la C/La Alhóndiga generará un espacio peatonal atractivo para las personas. Esta propuesta busca conectar peatonalmente la zona residencial de La Crucita con el casco a través de un itinerario peatonal accesible por la TF-436, fomentando la movilidad activa y reduciendo la necesidad de uso del vehículo privado en desplazamientos internos.



Figura 31. Conexión entre C/La Alhóndiga y Camino La Crucita  
Fuente: Elaboración propia

### M1.3 Ordenanza de Movilidad

Para que la movilidad de Buenavista del Norte funcione de forma organizada y segura, es fundamental contar con una estructura legal que regule los desplazamientos. Con este objetivo en mente, se propone la creación de una Ordenanza de Movilidad Municipal. Esta ordenanza sería un documento legal que establecería las reglas de juego para todos los usuarios de la vía. Su propósito principal es asegurar un control efectivo y justo de las características de la movilidad en el municipio. Algunos de los aspectos que regularía la ordenanza son:

- Los vehículos de movilidad personal (VMP): Como los patinetes eléctricos, que cada vez son más populares.
- El transporte público: Estableciendo normas para su funcionamiento y convivencia con otros medios de transporte, incluidas las características de un transporte a la demanda local.
- El uso de la bicicleta: Fomentando su uso y estableciendo las bases para la creación de infraestructuras ciclistas.
- El estacionamiento: Regulando el aparcamiento en la vía pública para evitar el caos y facilitar la fluidez del tráfico, y primando los criterios de uso de vados y reservas de estacionamiento en vía pública.
- Las zonas peatonales y áreas estanciales: Garantizando que se adapten con criterios de accesibilidad y que se respete su uso por el resto de los modos de desplazamiento.

En definitiva, la Ordenanza de Movilidad Municipal es una herramienta clave para garantizar que todas las propuestas de mejora en la movilidad se implementen de manera coherente y se mantengan en el tiempo.

#### A05 Creación de la Ordenanza municipal de Movilidad Sostenible

El concepto de movilidad sostenible ha evolucionado a nivel europeo desde los años 90, impulsado por organismos internacionales como la ONU, la OMS y la OCDE. El objetivo es claro: garantizar el derecho de la ciudadanía a moverse de forma segura, con el menor impacto ambiental posible. Este enfoque es un pilar fundamental para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 2030.

A nivel europeo, documentos como el *Libro Verde: Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana*, el *Acuerdo de París* y la *Estrategia Europea de Bajas Emisiones* abogan por reducir el espacio para el automóvil y promover modos de transporte alternativos. Estas directrices buscan disminuir la contaminación en las ciudades y mejorar la calidad del aire, tal como se establece en la Directiva 2008/50/CE.

La legislación española se ha alineado con estas directrices a través de la *Ley de Economía Sostenible* y la *Ley de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera*. Además, la *Estrategia Española de Movilidad Sostenible* y la *Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030* de la DGT trazan el camino para transformar el modelo de movilidad actual en uno más eficiente, seguro y competitivo.

Para Buenavista del Norte, estos avances legislativos, junto con los cambios demográficos, sociales y tecnológicos, hacen imprescindible la creación de una Ordenanza de Movilidad Sostenible Municipal. Este documento normativo será el reflejo de una nueva política de movilidad que busca integrar todas las formas de desplazamiento, priorizando a los usuarios más vulnerables y a aquellos con menor impacto ambiental. Los principales objetivos de la Ordenanza de Movilidad para Buenavista del Norte son:

- Favorecer y facilitar la movilidad sostenible y segura.
- Adaptar la normativa local a las leyes nacionales y europeas.

- Modernizar y simplificar la regulación para que sea fácil de entender.
- Reforzar la sostenibilidad medioambiental urbana.

Para lograrlo, la ordenanza se basará en las siguientes directrices:

- Protección y seguridad del peatón: Se dará máxima prioridad a las personas con movilidad reducida (PMR).
- Impulso a la movilidad ciclista y de VMP: Se fomentará el uso de bicicletas y vehículos de movilidad personal, como los patinetes eléctricos.
- Fomento del transporte público colectivo.
- Nuevas regulaciones para el estacionamiento, tanto para vehículos de uso general como para motocicletas, ciclomotores y la recarga de vehículos eléctricos.
- Actualización y simplificación del régimen de infracciones y sanciones.
- Actualización y ejecución de los sistemas de recaudación aplicados al transporte (impuestos de circulación, vados por atravesar espacios peatonales, etc.), que permitan revertir los ingresos en mejoras en materia de movilidad

La ordenanza incluirá un apartado detallado sobre los VMP, estableciendo directrices claras para su uso, como: velocidad máxima a 25 km/h, tal como lo define el Reglamento General de Vehículos, deberán llevar timbre, luces y elementos reflectantes homologados, solo pueden circular personas mayores de 15 años, con algunas excepciones para menores acompañados y con casco. uso del casco obligatorio para menores de 18 años, al circular por carriles de velocidad limitada a 30 km/h o para actividades económicas, se prohibirá su uso con auriculares, bajo los efectos del alcohol o drogas, se detallarán las calles y espacios por donde pueden circular, priorizando la seguridad y convivencia con peatones.

Además, se regularán las actividades económicas que utilicen VMP, como las visitas turísticas, los servicios de reparto de paquetería o los servicios de arrendamiento sin base fija (patinetes compartidos). Se exigirá el uso de seguro de responsabilidad civil, homologación de los vehículos y la obtención de una autorización municipal para su estacionamiento en el espacio público.

La elaboración de esta ordenanza seguirá un riguroso proceso legal para garantizar la participación ciudadana y la legalidad del texto. El procedimiento incluye:

- **Consulta pública previa:** Los ciudadanos podrán dar su opinión sobre la necesidad y los objetivos de la ordenanza a través de la web del Ayuntamiento.
- **Elaboración de un borrador inicial.**
- **Publicación del borrador:** Para recabar aportaciones adicionales de los interesados.
- **Informes previos:** Obtención de informes técnicos y jurídicos.
- **Aprobación inicial** por el Pleno de la Corporación.
- **Información pública:** El texto se expondrá durante 30 días para que se presenten reclamaciones y sugerencias.
- **Resolución de alegaciones:** El Ayuntamiento estudiará todas las reclamaciones y sugerencias para incorporarlas al texto definitivo si procede.
- **Aprobación definitiva** por el Pleno.

Con estos pasos, Buenavista del Norte sentará las bases para una movilidad más segura, sostenible y adaptada a las necesidades del siglo XXI, beneficiando a todos sus habitantes y visitantes.

**Torrejón de Ardoz**  
AYUNTAMIENTO

# NORMATIVA patinetes eléctricos vehículos movilidad personal VMP

- PROHIBIDO CIRCULAR SIN EL CASCO HOMOLOGADO**
- PROHIBIDO CIRCULAR MENORES DE 14 AÑOS**
- SÓLO PUEDE CIRCULAR UNA PERSONA. NO PUEDE IR ACOMPAÑANTE**
- NO SE PUEDE CONDUCIR SI SE CONSUME ALCOHOL Y/O DROGAS. LOS CONDUCTORES ESTAN OBLIGADOS A SOMETERSE A LAS PRUEBAS DE DETECCIÓN.**
- PROHIBIDO CIRCULAR POR ACERAS, CALLES PEATONALES, PLAZAS Y PARQUES, SÓLO SE PODRÁ CIRCULAR POR LA CALZADA SIN SUPERAR LOS 25 KM/H Y TAMBIÉN POR EL CARRIL BICI**
- EL VEHÍCULO DEBE TENER ILUMINACIÓN EN PARTE DELANTERA Y TRASERA. EN CONDUCCIÓN NOCTURNA DEBERÁ TENER ALUMBRADO O PRENDAS REFLECTANTES**
- PROHIBIDO CONDUCIR USANDO EL TELÉFONO MÓVIL O AURICULARES**

**A PARTIR DEL 1 DE JULIO SU INCUMPLIMIENTO SE SANCIONARÁ CON MULTAS DE 200 €.**  
PARA LOS INFRACTORES MENORES DE 18 AÑOS SERÁN LOS PADRES LOS QUE RESPONDERÁN POR ELLOS

Figura 32. Ejemplo de campaña de fomento de seguridad vial en los VMP  
Fuente: Ayuntamiento de Torrejón de Ardoz

### M1.4 Pacificación del tráfico

La pacificación del tráfico es una medida fundamental para mejorar la seguridad de todos en Buenavista del Norte. Su principal objetivo es reducir la velocidad de los vehículos, lo que tiene un impacto directo y positivo en la seguridad vial.

Cuando un vehículo circula a una velocidad más baja, la distancia de detención en caso de peligro se acorta significativamente. Esto da más tiempo al conductor para reaccionar ante imprevistos, como la aparición repentina de un peatón o un ciclista, reduciendo considerablemente las probabilidades de un accidente.

Además, en el lamentable caso de que se produzca una colisión, la baja velocidad es crucial para reducir la gravedad de las lesiones. Las probabilidades de supervivencia de una persona atropellada aumentan drásticamente cuando la velocidad del vehículo es menor, haciendo que un incidente potencialmente fatal se convierta en uno menos grave.

En esencia, la pacificación del tráfico no solo se trata de hacer las calles más tranquilas, sino de convertirlas en espacios de convivencia y respeto, donde la seguridad de los más vulnerables —peatones, ciclistas y personas mayores— esté garantizada.



Figura 33. Ejemplo de medidas de pacificación del tráfico  
Fuente: Levante EMV

### A06 Plan Especial regulador de Calmado de Tráfico

La reducción de la velocidad del tráfico se presenta como una medida esencial, económicamente viable y técnicamente sencilla para mitigar los impactos negativos del tráfico en Buenavista del Norte. Al limitar la velocidad a 30 km/h o incluso a 20 km/h en ciertos tramos, se logran resultados notables, como la disminución de la contaminación acústica y del aire, y una considerable reducción del riesgo de accidentes y un mayor agrado de uso para peatones y viandantes.

Esta pacificación del tráfico no solo hace las calles más seguras, sino que también aumenta la habitabilidad de las zonas, transformando las vías de simples lugares de paso a espacios de encuentro y recreo. Cuando las personas se sienten seguras y cómodas en las calles, estas adquieren un valor propio, convirtiéndose en un destino en sí mismas. Para lograr que los vehículos circulen a velocidades moderadas, se propone una serie de actuaciones que fomentan la convivencia entre peatones y vehículos, al tiempo que disuaden el uso excesivo del automóvil. Las medidas más exitosas para el calmado del tráfico incluyen:

- Elementos sobre la calzada: Construcción de lomos de asno, badenes o resaltos peatonales, que obligan a los vehículos a reducir la velocidad.
- Diseño de itinerarios sinuosos: Creación de calles con curvas suaves, isletas o retranqueos, que evitan la aceleración.
- Disminución del ancho de calzada: Un menor ancho de calle, junto con la implantación de carriles bici, ha demostrado ser muy efectivo para moderar la velocidad.
- Cambio de pavimento: La instalación de diferentes texturas en el pavimento advierte a los conductores de que están entrando en una zona con prioridad peatonal.
- Señalizaciones y cambios de sentido: La alteración de los sentidos de circulación o la instalación de señales específicas impide el uso de calles residenciales como atajos.



Figura 34. Ejemplo de distintas técnicas de calmado del tráfico  
Fuente: Elperiodic.com

Para implementar estas medidas de forma efectiva en Buenavista del Norte, es crucial identificar los ejes prioritarios. Se propone que las actuaciones se centren en:

- El viario urbano local y básico del municipio.
- Calles de sentido único.
- Entradas a las zonas urbanizadas.

- Calles con alta densidad residencial.
- Itinerarios de caminos escolares, para garantizar la seguridad de los infantes.

Para llevar a cabo estas iniciativas, será necesario la elaboración de un "Plan Especial regulador del Calmado del Tráfico". Este documento detallará las acciones a implementar para mejorar la movilidad, tanto en las áreas ya urbanizadas como en futuras zonas a desarrollar, asegurando un enfoque coherente y estratégico.

#### A07 Ordenanza sobre la regulación de medidas de calmado de tráfico

Para garantizar la correcta implementación de las medidas de pacificación del tráfico en Buenavista del Norte, se propone la creación de un capítulo específico dentro de la futura Ordenanza de Movilidad Sostenible. Este capítulo, denominado "Regulación de Medidas de Calmado del Tráfico", establecerá las normas y directrices que deben cumplir estas actuaciones. Este marco normativo, inspirado en la experiencia de otras ciudades españolas que ya lo aplican, busca:

- Homogeneidad: Asegurar que todas las medidas de calmado del tráfico, como los lomos de asno, las rotondas o los cambios de pavimento, sigan un mismo patrón de diseño y señalización, facilitando la comprensión por parte de conductores y peatones y generando una identidad única y reconocible en el municipio.
- Seguridad: Establecer los criterios técnicos que garanticen que estas intervenciones sean seguras para todos los usuarios de la vía, incluyendo ciclistas y vehículos de movilidad personal.
- Coherencia: Integrar estas medidas con el resto de la normativa de movilidad, como las zonas de baja velocidad o las zonas peatonales, para crear un sistema de circulación coherente en todo el municipio.

En definitiva, la creación de este capítulo específico en la ordenanza es un paso clave para que las medidas de pacificación del tráfico se implementen de manera efectiva y contribuyan a un Buenavista del Norte más seguro y habitable para todos.



Figura 35. Ejemplo de calmado del tráfico con señalización unificada  
Fuente: El Diario Vasco

### A08 Desarrollo de un catálogo homogéneo de medidas de calmado de tráfico

Para llevar a cabo la pacificación del tráfico de forma eficiente en Buenavista del Norte, es necesario desarrollar un catálogo de medidas de calmado. Este catálogo servirá como una guía detallada, recopilando y adaptando la normativa estatal, autonómica y municipal existente sobre el tema.

Una vez que se haya creado el catálogo, el siguiente paso será normalizar las medidas. Esto implica definir con precisión las características de diseño que debe cumplir cada intervención, como la altura de los lomos de asno, el ancho de los resaltos peatonales o las dimensiones de las mini glorietas. También se deberá analizar en qué casos es más conveniente implementar cada medida, para asegurar que se aplique la solución más adecuada en cada situación.

Antes de implementar nuevas medidas, es fundamental realizar un análisis exhaustivo de las intervenciones ya existentes en el municipio. Este diagnóstico permitirá determinar si las medidas actuales cumplen con la normativa y si son las óptimas para cada lugar. De esta manera, se podrán corregir las deficiencias y adaptar las soluciones para que sean más efectivas. Entre las principales medidas para calmar el tráfico a incorporar en el catálogo se encuentran:

- Exceso de velocidad:
  - Pórtico de entrada
  - Estrechamiento de carriles
  - Bandas sonoras
  - Lomos
  - Almohadas
  - Desviación del eje de la trayectoria
  - Diferencias en el pavimento
  - Paso peatonal elevado



Figura 36. Ejemplo de aplicación de paso peatonal elevado  
Fuente: La Rioja

- Inseguridad de los peatones y ciclistas frente a los vehículos:
  - Iluminación y señalización luminosa de pasos de cebra
  - Refugios para peatones
  - Pasarelas peatonales / Pasos bajo nivel
  - Barreras físicas entre acera y calzada
  - Peatonalización
  - Orejas
  - Carriles bici
  - Pilonas / Jardineras y Plataforma de Guagua



Figura 37. Ejemplo de refugio para peatones  
Fuente: Road Safety Toolkit

- Peligrosidad en los movimientos de giro:
  - Rotondas, micro rotondas y rotondas guiadas
  - Semaforización



Figura 38. Ejemplo de intersección guiada con múltiples modos de desplazamiento  
Fuente: Diario de Avisos

- Vehículos estacionados
  - Aparcamiento
  - Controles de Estacionamiento



Figura 39. Ejemplo de vía con zona azul  
Fuente: Canarias7

- Condiciones de visibilidad deficiente
  - Señalizaciones / Marcas reflectantes
  - Balizamiento y Espejos



Figura 40. Ejemplo de espejo de visibilidad en carretera  
Fuente: López Parra Ferrería

- Falta de concienciación social
  - Campañas preventivas
  - Educación vial



Figura 41. Ejemplo de campaña de educación vial  
Fuente: DGT

- Indisciplina varía
  - Control de velocidad
  - Control de Alcohol y Drogas



Figura 42. Ejemplo de control de tráfico  
Fuente: Las Provincias

### A09 Incorporación de elementos de calmado de tráfico en viario urbano

Una vez que se haya establecido el marco normativo y el catálogo de medidas de pacificación, es crucial realizar un estudio detallado de propuestas de actuación para Buenavista del Norte. Este estudio debe ser un plan de acción que evalúe y corrija las deficiencias de los elementos de calmado de tráfico ya existentes, al tiempo que establece una línea clara a seguir para futuras intervenciones. El objetivo es aplicar las medidas más adecuadas en función del tipo de vía y de las actividades que se desarrollen en ella.

De forma preliminar, se propone la colocación de elementos físicos de calmado de tráfico en el viario urbano básico. Estas son las calles donde la velocidad de circulación suele ser más alta y, por lo tanto, el riesgo es mayor. Asimismo, se priorizará la implementación de estas medidas en entornos especialmente sensibles, como:

- Intersecciones: Para evitar el colapso del tráfico y garantizar la prioridad de paso de forma segura.
- Pasos de peatones y ciclistas: Para proteger a los usuarios más vulnerables y darles un espacio seguro para cruzar.
- Zonas escolares: Para garantizar la seguridad de los niños y las familias en su camino al colegio.

Estas actuaciones iniciales sentarán las bases para que el municipio transforme sus calles en espacios más seguros y habitables, en línea con los objetivos de una movilidad sostenible.



Figura 43. Elementos de balizamiento en Buenavista del Norte  
Fuente: Elaboración propia

### M1.5 Control de tráfico

Con el crecimiento y desarrollo de las ciudades, aumenta el número de desplazamientos y, lamentablemente, también las irregularidades en el entorno urbano. Estas irregularidades suponen un riesgo para todos los usuarios de la vía pública.

De acuerdo con la legislación, los municipios tienen un papel clave en la planificación y ejecución de la seguridad vial urbana. La nueva Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030 de España subraya la importancia de este aspecto, con el objetivo de lograr una movilidad segura, especialmente para los usuarios más vulnerables como peatones y ciclistas.

En este contexto, para reducir las infracciones y garantizar un mayor nivel de seguridad en Buenavista del Norte, se plantea la necesidad de implementar y mejorar los controles y las campañas de concienciación.

Estas medidas no solo buscan sancionar, sino también educar y prevenir. A través de una mayor presencia y campañas informativas, se busca reducir la indisciplina y fomentar una cultura de respeto y prudencia entre todos los usuarios de la vía. De esta manera, se pretende crear un entorno más seguro para todos en Buenavista del Norte, donde la prioridad sea la protección de las personas.

### A10 Realización de controles de tráfico y campañas de seguridad vial

Para garantizar la seguridad de todos los usuarios de la vía en Buenavista del Norte, se propone la implementación de una serie de controles y campañas que buscan reducir las irregularidades y promover una cultura de respeto y prudencia. Estas acciones se centran en los puntos más críticos y en los comportamientos de riesgo más comunes.

Se llevarán a cabo controles periódicos con un enfoque específico en:

- Velocidad: Se intensificarán los controles de velocidad, especialmente en las inmediaciones de los centros escolares y en zonas con un alto índice de accidentes. El objetivo es disuadir la conducción temeraria y proteger a los usuarios más vulnerables.
- Elementos de seguridad: Se vigilará el uso del cinturón de seguridad, el casco y los sistemas de retención infantil, que son cruciales para reducir la gravedad de las lesiones en caso de accidente.
- Factores de riesgo: Se realizarán controles de alcoholemia y del uso del teléfono móvil, que son las principales causas de distracción y siniestralidad al volante.



Figura 44. Ejemplo de radar pedagógico  
Fuente: DGT

Además de los controles, se lanzarán campañas informativas para fomentar la convivencia y el respeto entre todos los usuarios de la vía:

- Respeto a los modos blandos: Se promoverá el respeto de los pasos específicos por parte de los peatones, y se concienciará a motoristas y ciclistas sobre la importancia de respetar las aceras como espacio exclusivo para los viandantes.
- Convivencia en la calzada: Se educará sobre cómo compartir de forma segura la calzada entre coches, bicicletas y vehículos de movilidad personal (VMP). Se hará especial énfasis en:
  - Circulación de ciclistas: Los ciclistas deben ocupar la parte del carril que necesiten para garantizar su seguridad, preferiblemente el lateral derecho.
  - Adelantamientos: Los vehículos a motor deberán guardar una distancia lateral mínima de 1,5 metros al adelantar a un ciclista y una distancia prudencial de al menos 5 metros al circular detrás de ellos.

Como medida complementaria y educativa, se considera la instalación de radares informativos o pedagógicos. Estos dispositivos no sancionan, sino que muestran la velocidad a la que circula el vehículo, alertando al conductor si supera el límite establecido. La ventaja de estos radares es doble:

- Prevención: Disuaden los excesos de velocidad de manera no punitiva, lo que fomenta el respeto de los límites de forma voluntaria.
- Análisis: Permiten registrar y analizar los datos de velocidad para identificar los puntos más conflictivos y, si es necesario, tomar medidas correctivas adicionales.

El carácter no sancionador de estos radares mejora su aceptación por parte de la ciudadanía y refuerza su capacidad de concienciación, contribuyendo de forma decisiva a la reducción de accidentes en Buenavista del Norte.

### 6.1.3 Ficha de medidas del PS

MEDIDA	M1.1 A01	Adaptación de la red viaria existente
OBJETIVOS	1 3 5 8	Fomentar los viajes en modos no motorizados Recuperar el protagonismo del peatón Gestión integral de la movilidad Seguridad vial
<b>PROBLEMÁTICA Y DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>		

En Buenavista del Norte, la predominancia del vehículo motorizado en los desplazamientos diarios ha condicionado el diseño urbano, favoreciendo al coche y limitando las opciones de transporte para la ciudadanía.

Ante esta situación, se hace evidente la necesidad de implementar medidas viarias que promuevan un reparto modal óptimo, eficiente y sostenible. El objetivo es crear un municipio más habitable y con una mejor calidad de vida para sus habitantes y visitantes. Esto implica reequilibrar el uso del espacio público, haciendo que otros medios de transporte, como el transporte público, la bicicleta o los desplazamientos a pie, sean opciones atractivas, seguras y viables para todos.

INTERVENCIÓN PROPUESTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Carretera insular distribuidora</li> <li>- Vía urbana de conexión y paso y arterias urbanas</li> <li>- Calles locales colectoras-distribuidoras y calles urbanas diseminadas</li> </ul>				
EFFECTO ESPERADO	Crear una red de vías prioritarias para la circulación de vehículos y una red local donde se prioricen los modos de movilidad activa.				
PLAZO	Corto	Medio	Largo	PRESUPUESTO (€)	15.000 €
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento Policía Local		INDICADORES DE EVOLUCIÓN	Número de vías donde se cometen actuaciones de nueva señalización	
PRIORIDAD	Baja		Media	Alta	
PRECEDENTES	M1.3 A05 Creación de la Ordenanza Municipal de Movilidad Sostenible				

INFORMACIÓN GRÁFICA



Tabla 15. Ficha M1.1 A01  
Fuente: Elaboración propia

MEDIDA	M1.2 A02 M1.2 A03 M1.2 A04	Estructura de la red viaria
OBJETIVOS	1 3 5 8	Fomentar los viajes en modos no motorizados Recuperar el protagonismo del peatón Gestión integral de la movilidad Seguridad vial
<b>PROBLEMÁTICA Y DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>		

En Buenavista del Norte, la prominencia del vehículo motorizado en los desplazamientos diarios ha condicionado el diseño urbano, favoreciendo al coche y limitando las opciones de transporte para la ciudadanía. Ante esta situación, se hace evidente la necesidad de implementar medidas viales que promuevan un reparto modal óptimo, eficiente y sostenible. El objetivo es construir un municipio más habitable y con una mejor calidad de vida para sus habitantes y visitantes. Esto implica reequilibrar el uso del espacio público, haciendo que otros medios de transporte como el transporte público, la bicicleta y los desplazamientos a pie sean opciones atractivas, seguras y viables para todos.

INTERVENCIÓN PROPUESTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cambio de sentido de vías para lograr una malla fluida de circulación y conversión de vías de doble sentido en vías de un sentido</li> <li>- Remodelación de intersecciones y acondicionamiento de viales</li> </ul>				
EFFECTO ESPERADO	Crear una red mallada, continua, segura y accesible que permita la circulación integral a través del municipio				
PLAZO	Corto	Medio	Largo	PRESUPUESTO (€)	2.300.000 €
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento Cabildo de Tenerife		INDICADORES DE EVOLUCIÓN	Número de vías afectadas por las modificaciones realizadas	
PRIORIDAD	Baja		Media	Alta	
PRECEDENTES	M1.1 A01 Adaptación de la red viaria existente				



Tabla 16. Ficha M1.2 A02, A03 y A04  
 Fuente: Elaboración propia

MEDIDA	M1.3 A05	Ordenanza de Movilidad
OBJETIVOS	1 3 5 8	Fomentar los viajes en modos no motorizados Recuperar el protagonismo del peatón Gestión integral de la movilidad Seguridad vial
<b>PROBLEMÁTICA Y DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>		

En Buenavista del Norte, la estrategia de movilidad del ayuntamiento debe alinearse con los objetivos de la normativa europea y nacional. El propósito principal es lograr un equilibrio entre los distintos medios de transporte y devolver el espacio público a los ciudadanos. Para alcanzar estos objetivos, es esencial contar con una herramienta normativa que organice el espacio público. Esta nueva normativa busca un cambio profundo en la movilidad del municipio, haciéndolo más ordenado, equitativo y protector. El plan se centrará en:

- Transporte público: Crear un sistema de transporte público moderno y de calidad.
- Estacionamiento: Facilitar la rotación del aparcamiento para redistribuir de forma más eficiente el espacio público.
- Jerarquía de viales: Organizar las calles por jerarquía y proteger las conexiones clave para garantizar la fluidez del tráfico.
- Movilidad sostenible: Potenciar los modos de transporte no contaminantes y devolver el protagonismo al peatón.

INTERVENCIÓN PROPUESTA	- Creación de una Ordenanza de Movilidad municipal				
EFFECTO ESPERADO	Transformar Buenavista del Norte en un municipio donde la movilidad sea más fluida, segura y sostenible para todos.				
PLAZO	Corto	Medio	Largo	PRESUPUESTO (€)	15.000 €
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento		INDICADORES DE EVOLUCIÓN	Aprobación de la Ordenanza	
PRIORIDAD	Baja		Media	Alta	
PRECEDENTES	Ninguno				



INFORMACIÓN GRÁFICA

Tabla 17. Ficha M1.3 A05  
 Fuente: Elaboración propia


<b>MEDIDA</b>	M1.4 A06 M1.4 A07 M1.4 A08 M1.4 A09	Pacificación del tráfico			
<b>OBJETIVOS</b>	1 3 5 8	Fomentar los viajes en modos no motorizados Recuperar el protagonismo del peatón Gestión integral de la movilidad Seguridad vial			
<b>PROBLEMÁTICA Y DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>					
<p>La gestión del tráfico y la seguridad vial son parte de un objetivo más amplio: calmar la circulación manteniendo un equilibrio entre la movilidad de todas las personas. Esto implica respetar el buen funcionamiento del transporte público y racionalizar el uso del vehículo privado. Para lograrlo, se propone la incorporación de elementos físicos de pacificación del tráfico en las vías urbanas. Estas herramientas son flexibles y de bajo coste, pero tienen una gran influencia en la circulación. Permiten responder a las necesidades de la trama urbana, facilitando la convivencia y ofreciendo mayor libertad de movimiento. Además, estas medidas fomentan un comportamiento más respetuoso en el entorno, reduciendo las molestias causadas por el uso excesivo del vehículo privado y creando un ambiente más agradable y seguro para todos.</p>					
<b>INTERVENCIÓN PROPUESTA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Redacción del "Plan Especial regulador del Calmado de Tráfico"</li> <li>- Desarrollo de un Catálogo de medidas de calmado del tráfico</li> </ul>				
<b>EFFECTO ESPERADO</b>	Reducir la velocidad de circulación y los efectos adversos de la siniestralidad en el viario municipal				
<b>PLAZO</b>	Corto	<b>Medio</b>	Largo	<b>PRESUPUESTO (€)</b>	50.000 €
<b>AGENTES IMPLICADOS</b>	Ayuntamiento Policía Local		<b>INDICADORES DE EVOLUCIÓN</b>	Aprobación del Plan Especial regulador	
<b>PRIORIDAD</b>	Baja		<b>Media</b>	Alta	
<b>PRECEDENTES</b>	M1.2 Estructura de la red viaria				
<b>INFORMACIÓN GRÁFICA</b>					

Tabla 18. Ficha M1.4 A06, A07, A08 y A09  
Fuente: Elaboración propia

<b>MEDIDA</b>	M1.5 A10	Control del tráfico			
<b>OBJETIVOS</b>	5 8	Gestión integral de la movilidad Seguridad vial			
<b>PROBLEMÁTICA Y DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>					
<p>En Buenavista del Norte, el aumento de la movilidad urbana ha traído consigo un incremento de las irregularidades, lo que genera riesgos para todas las personas en la vía pública. El objetivo principal de esta medida es lograr una movilidad segura, especialmente para los usuarios más vulnerables, como peatones y ciclistas. Para ello, se propone la implementación y mejora de controles y campañas que ayuden a reducir las infracciones. A través de estas acciones, se busca no solo sancionar, sino también educar y concienciar, fomentando un comportamiento más disciplinado y respetuoso en las calles de Buenavista del Norte, lo que contribuirá a crear un entorno más seguro para todos.</p>					
<b>INTERVENCIÓN PROPUESTA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realización de controles de todo tipo en carretera</li> <li>- Creación y fomento de campañas de educación vial</li> <li>- Implantación de radares informativos / pedagógicos</li> </ul>				
<b>EFFECTO ESPERADO</b>	Conseguir una mayor concienciación de la seguridad a la hora de realizar los desplazamientos urbanos				
<b>PLAZO</b>	Corto	<b>Medio</b>	Largo	<b>PRESUPUESTO (€)</b>	30.000 €
<b>AGENTES IMPLICADOS</b>	Ayuntamiento Centros Escolares Asociaciones de vecinos Policía Local		<b>INDICADORES DE EVOLUCIÓN</b>	Número de controles Número de campañas Número de radares	
<b>PRIORIDAD</b>	Baja		<b>Media</b>	<b>Alta</b>	
<b>PRECEDENTES</b>	M1.2 Estructura de la red viaria				
<b>INFORMACIÓN GRÁFICA</b>					

Tabla 19. Ficha M1.5 A10  
Fuente: Elaboración propia

## 6.2 PS2. Gestión y regulación del estacionamiento

El aparcamiento es un elemento fundamental en cualquier Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), ya que su gestión impacta directamente en los objetivos generales de un municipio. En Buenavista del Norte, la ausencia de una regulación adecuada del estacionamiento genera problemas principales, tal y como se detalla en el presente apartado.

### 6.2.1 Objetivos generales

En primer lugar, la falta de gestión hipoteca una gran parte del espacio público municipal en favor del vehículo privado. Permitir el aparcamiento libre en superficie crea una situación paradójica: la compra de un coche parece otorgar el derecho a ocupar un espacio público de 8 a 10 metros cuadrados de forma gratuita. Este espacio, que tiene un coste muy elevado, podría ser utilizado para otros fines que beneficien a toda la ciudadanía.

En segundo lugar, la ausencia de una regulación clara fomenta la ilegalidad en sus diversas formas, con graves consecuencias para la seguridad y la accesibilidad. Esto incluye:

- Aparcamiento en doble fila, que dificulta el tránsito y genera atascos.
- Ocupación de bordillos y pasos de cebra, lo que perjudica la accesibilidad, especialmente para las personas con movilidad reducida.
- Estacionamiento en rotondas y cruces, que reduce la visibilidad, aumenta la peligrosidad y el riesgo de accidentes.
- Aparcamiento en zonas de poca visibilidad, creando puntos de inseguridad para todos los usuarios.



Figura 45. Estacionamiento de vehículo en cruce con baja visibilidad  
Fuente: Elaboración propia

Para abordar estos problemas, se propone la creación de un Plan Sectorial de Gestión y Regulación de Estacionamiento. Sus objetivos son reducir el uso del vehículo privado, fomentar el transporte público y los modos activos (caminar, ir en bicicleta), y mejorar las condiciones de accesibilidad y movilidad para todos. Los objetivos específicos del plan incluyen:

- Regular el estacionamiento: Se crearán zonas de rotación para facilitar el acceso y zonas para residentes.
- Implantar aparcamientos disuasorios: Se habilitarán espacios en las entradas al municipio para que los conductores dejen sus vehículos y utilicen otros medios de transporte para acceder al centro.
- Reducir el aparcamiento ilegal: Se tomarán medidas para eliminar el estacionamiento de vehículos sobre aceras y áreas peatonales, recuperando el espacio para los viandantes.
- Crear zonas estanciales: Se eliminarán plazas de aparcamiento en ciertas áreas para transformarlas en zonas de ocio y convivencia para los ciudadanos.

Con la implementación de este plan, Buenavista del Norte podrá gestionar de forma más eficiente el estacionamiento, mejorando la seguridad, la accesibilidad y la calidad de vida de sus habitantes.

### 6.2.2 Propuestas de medidas y actuaciones

ID. Med	Medidas	Actuaciones	ID. Act
M2.1	Reubicación y mejoras de aparcamientos	Incorporación de vegetación en bolsas de estacionamiento	A01
		Señalización de acceso a bolsas de aparcamientos	A02
M2.2	Aparcamientos disuasorios	Habilitación de aparcamientos disuasorios públicos	A03
M3.3	Zonas de Aparcamiento Regulado	Regulación del aparcamiento en la vía pública	A04

Tabla 20. Resumen de medidas y actuaciones del PS2  
Fuente: Elaboración propia

#### M2.1 Reubicación y mejoras de aparcamientos

En Buenavista del Norte, la alta concentración de vehículos en el casco urbano ha llevado a que grandes áreas de estacionamiento queden subutilizadas durante gran parte del día, ocupando un espacio público que podría tener un mejor uso. Para abordar este problema, se propone una medida innovadora: reutilizar las plazas y bolsas de estacionamiento a través de actuaciones a pequeña escala, fáciles de implementar y de carácter temporal. El objetivo es revitalizar estos espacios, transformándolos en áreas verdes y zonas de ocio.

De esta manera, se pueden crear dinámicas sociales positivas, ganando espacios públicos para el disfrute y el esparcimiento de los vecinos y visitantes. Estas nuevas zonas verdes no solo embellecerán el municipio, sino que también contribuirán a la salud y al bienestar de todos, recuperando un espacio que antes estaba reservado para los coches.

#### A01 Incorporación de vegetación en bolsas de estacionamiento

La incorporación de la vegetación es una medida clave no solo por su valor estético o por la sombra que proporciona, sino por sus múltiples beneficios para mitigar los impactos de la urbanización y hacer del municipio un lugar más sostenible. Integrar más vegetación en las áreas urbanas ofrece una serie de ventajas directas para la calidad de vida de los habitantes:

- Mejora de la calidad del aire: Las plantas y árboles absorben dióxido de carbono y otros gases contaminantes, además de atrapar el polvo y el humo, lo que hace el aire más limpio y respirable.
- Aumento de la biodiversidad: La vegetación crea nuevos hábitats para la fauna local, contribuyendo a la biodiversidad urbana.
- Mitigación del calor: Ayuda a reducir el efecto de "isla de calor urbana", enfriando el aire y haciendo las calles más agradables en los días calurosos.

- Beneficios para la salud: La presencia de espacios verdes tiene un impacto positivo en la salud física y mental, reduciendo el estrés y la tensión arterial.
- Reducción de riesgos de inundaciones: La vegetación ayuda a absorber el agua de lluvia, disminuyendo el riesgo de inundaciones en el municipio.

Para aprovechar estos beneficios, se propone una iniciativa innovadora: transformar las extensas bolsas de estacionamiento de Buenavista del Norte en "estacionamientos verdes". La idea es que estos espacios, que actualmente están infrautilizados, se renaturalicen con vegetación. Esta medida busca mitigar las consecuencias del cambio climático a nivel local y visibilizar la urgente necesidad de transformar Buenavista del Norte en una localidad más verde, saludable y resiliente.



Figura 46. Ejemplo de aparcamiento con zonas verdes  
Fuente: Interlace Hub

### A02 Señalización de acceso a bolsas de aparcamientos

Uno de los mayores problemas del tráfico en Buenavista del Norte es el llamado "tráfico de agitación". Este fenómeno ocurre cuando los conductores dan vueltas buscando un lugar para aparcar, lo que aumenta la congestión, el ruido y la contaminación. Para evitar esta situación, se propone la implementación de un sistema de información en tiempo real sobre el aparcamiento. Este sistema informaría a los conductores, a través de paneles informativos, sobre la ubicación de los aparcamientos públicos y el número de plazas libres disponibles. Esta información permitiría a los conductores decidir su destino de antemano, reduciendo el tiempo de búsqueda y, por tanto, el tráfico de agitación.

Además, este sistema de gestión inteligente del aparcamiento puede ser una herramienta clave para promover la intermodalidad. La información se podría canalizar hacia los aparcamientos disuasorios, animando a los conductores a dejar su vehículo en las afueras del casco urbano y a continuar el "recorrido de la última milla" en transporte público o a pie.

Este sistema requeriría una gestión integral de los aparcamientos. Los datos sobre las plazas libres se enviarían a un sistema centralizado de gestión del tráfico, que a su vez los mostraría en los paneles informativos. Esto se lograría a través de sensores en cada plaza o en la entrada de los aparcamientos, que mandarían la información en tiempo real.

Con la implementación de este sistema, Buenavista del Norte daría un paso importante hacia una movilidad más ordenada, eficiente y sostenible, mejorando la experiencia tanto de conductores como de peatones.



Figura 47. Sistema de información de aparcamientos en Santa Cruz de Tenerife  
Fuente: El Día

### M2.2 Aparcamientos disuasorios

El alto volumen de desplazamientos y los hábitos de sus habitantes, que varían en épocas de vacaciones, muestran una gran dependencia del vehículo privado. Según los datos analizados, la mayoría de los desplazamientos se hacen en coche, y la vía pública se usa para estacionar vehículos casi todo el día. La búsqueda de aparcamiento en zonas céntricas genera el llamado tráfico de agitación, que no solo reduce la calidad de vida de esas áreas, sino que también monopoliza un espacio público muy valioso.

Este problema se intensifica en periodos vacacionales, cuando el número de vehículos en el municipio aumenta. El objetivo del plan de movilidad es abordar esta situación para reducir la dependencia del coche y recuperar el espacio público para el disfrute de todos.

#### A03 Habilitación de aparcamientos disuasorios públicos

En Buenavista del Norte, la habilitación de aparcamientos disuasorios es una medida estratégica para resolver los problemas de tráfico en el casco urbano. El objetivo es reducir la entrada de vehículos privados en las zonas más céntricas y, de esta manera, proteger la calidad de vida de los residentes y visitantes. Al facilitar el estacionamiento en las afueras, se busca descongestionar el centro, haciéndolo más amigable y competitivo.

Estos aparcamientos se ubicarán estratégicamente cerca de las vías principales de acceso al municipio, a una distancia que permita a los usuarios llegar al centro a pie sin grandes esfuerzos. El diseño de estos espacios considerará varios aspectos esenciales:

- Regeneración urbana: Se concebirán como elementos que minimicen su impacto ambiental, integrándose con el entorno a través de zonas verdes.
- Integración paisajística: Se utilizará vegetación para reducir el impacto visual y sonoro, ayudando a la absorción de CO<sub>2</sub> y mejorando la estética del lugar.
- Seguridad y confort: Los accesos estarán dimensionados para una circulación fluida y las plazas tendrán un tamaño adecuado. Se priorizará una iluminación uniforme para evitar zonas oscuras y se señalarán claramente los puntos importantes, como las salidas y los pasillos peatonales, que se resaltarán con una iluminación diferente.
- Conectividad: Se diseñarán rutas peatonales claras y seguras que conecten los aparcamientos con las paradas de transporte público, con la recomendación de que el recorrido no supere los 200 metros.

La gestión de estos aparcamientos se basará en la incentivación del uso y en la priorización de las estancias largas: los estacionamientos serán gratuitos para fomentar su uso, salvo aquellos que se utilicen como punto de intercambio, que podrán tener un coste simbólico para el mantenimiento de la infraestructura, se limitará su acceso para evitar que sean utilizados por residentes o comercios cercanos como aparcamientos de larga duración. Se proporcionará información sobre la disponibilidad de plazas a través de aplicaciones móviles y paneles informativos en las vías de acceso, reduciendo el tráfico de agitación. Se contempla la posibilidad de incluir plazas para la distribución local de mercancías, puntos de recarga para vehículos eléctricos y espacios reservados para caravanas.

Para garantizar la correcta implementación de esta medida, se recomienda realizar un estudio exhaustivo del aparcamiento en Buenavista del Norte. Este estudio analizará la ocupación, rotación y tiempo de permanencia de los vehículos para determinar la ubicación y los servicios más adecuados para estos aparcamientos. Los principales espacios propuestos son:

- Estación de guaguas: 150 plazas.
- C/Petronila Dorta Hernández: 150 plazas.
- C/El Puerto: 30 plazas.

En total, se prevé la implantación de 330 plazas de aparcamiento adicionales en el municipio, lo que ayudaría a reducir la carga sobre el aparcamiento en viario, especialmente para los visitantes de Masca y Punta de Teno que realicen trasbordo en la estación o para los trabajadores que comparten vehículo y estacionan actualmente en viario público.

### M2.3 Zonas de Estacionamiento Regulado

Para abordar la problemática del estacionamiento en viario de manera efectiva, se propone la creación de Zonas de Estacionamiento Regulado. Esta medida busca organizar el estacionamiento en el municipio con los siguientes objetivos principales:

- Fomentar la rotación de vehículos para que el acceso a comercios y servicios sea más fluido.
- Reducir el tráfico de agitación, disminuyendo así la contaminación y el ruido en las áreas urbanas.
- Liberar espacio público que actualmente está ocupado por vehículos estacionados por largos periodos.
- Incentivar el uso de aparcamientos disuasorios para estancias prolongadas, promoviendo la intermodalidad y el transporte sostenible.

En definitiva, las zonas de estacionamiento regulado son una herramienta clave para hacer de Buenavista del Norte un municipio más ordenado, accesible y justo, donde el espacio público se redistribuya en beneficio de todos los ciudadanos.

### A06 Regulación del aparcamiento en la vía pública

En Buenavista del Norte, la regulación del estacionamiento se ha convertido en una pieza clave para gestionar la movilidad. Ofrecer aparcamiento ilimitado en la vía pública genera un "efecto llamada" que atrae más coches al centro, provocando atascos y contaminación. Por eso, se propone un sistema de estacionamiento regulado como una herramienta para disuadir el uso del coche para estancias largas, especialmente para vehículos de alquiler utilizados por turistas. Este sistema no actúa de forma aislada. Forma parte de un conjunto de medidas que incluyen:

- La habilitación de aparcamientos disuasorios en las afueras.
- La mejora de la movilidad peatonal y ciclista.
- Campañas de concienciación.
- Una política sancionadora clara para el estacionamiento ilegal.

La implementación de este plan será progresiva para evaluar su impacto y funcionamiento antes de que se considere definitivo. La ordenanza de Buenavista del Norte establecerá dos tipos de zonas de regulación:

- Zona Verde o para Residentes: Destinada a los residentes con autorización, que podrán estacionar de forma gratuita y sin límite de tiempo. Otros usuarios podrán aparcar por un tiempo máximo de dos horas.
- Zona Azul o de Rotación: Cualquier usuario podrá estacionar un máximo de dos horas.

La regulación del estacionamiento se aplicará a todos los vehículos dentro del horario establecido, con las siguientes excepciones:

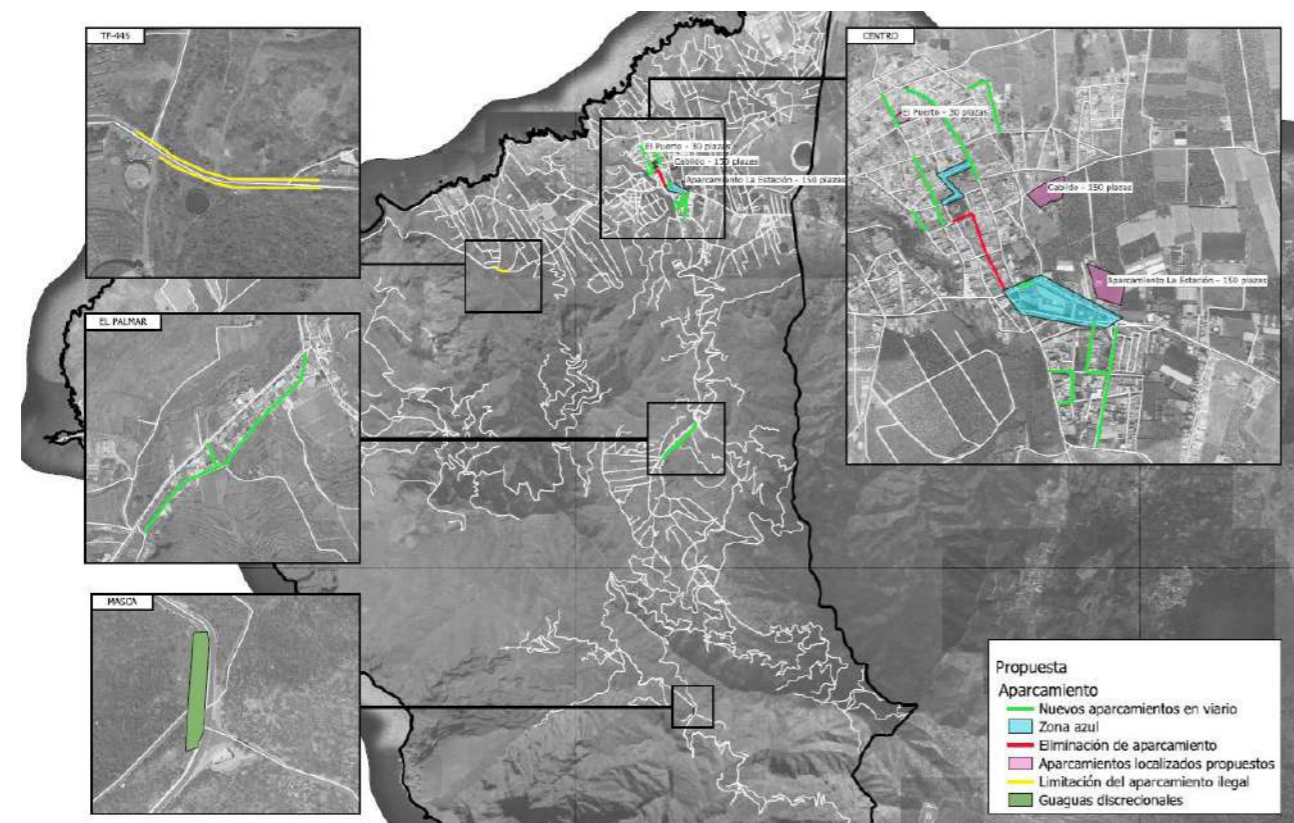


Figura 48. Propuesta de aparcamientos localizados  
Fuente: Elaboración propia

- Vehículos de dos ruedas: Motocicletas, ciclomotores y bicicletas podrán estacionar de forma gratuita e ilimitada en plazas específicas. Si no las hubiera, se les permitirá aparcarse en la calzada, sin obstaculizar el paso.
- Servicios esenciales: Vehículos sanitarios, de asistencia a mayores y de reparto (en su horario).
- Movilidad reducida: Los vehículos con tarjeta de PMR estarán exentos.

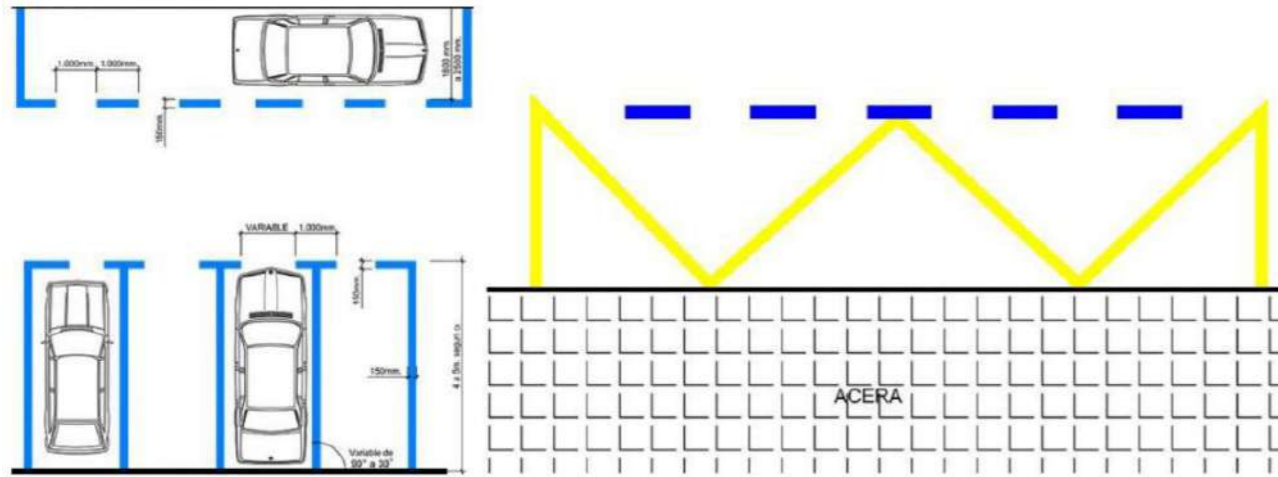


Figura 49. Señalización horizontal de Zona ORA  
Fuente: DGT

Se propone un horario preliminar de aplicación de lunes a viernes de 9:00 a 14:00 horas y de 17:00 a 20:00 horas, y los sábados de 9:00 a 14:00 horas. Los domingos y festivos no habrá regulación. Las zonas reguladas se señalizarán con la señal vertical R-309 y las líneas horizontales de color azul, siguiendo la normativa vigente.

Para asegurar el cumplimiento, se implementarán medidas de control y vigilancia, como sistemas de videovigilancia y un incremento en las sanciones por estacionamiento ilegal. Estas medidas se acompañarán de campañas de concienciación para educar a la población sobre los beneficios de un estacionamiento ordenado. De manera preliminar, se proponen las siguientes zonas de regulación:

- Zona Verde: Avda. La Constitución, C/San Antonio, Avda. Daute, C/El Perdón.
- Zona Azul: C/La Centinela, C/Verde, C/El Puerto y Zona Comercial

Aunque se regulen estas áreas, el objetivo final es reducir el número de plazas de aparcamiento en los centros urbanos para ganar espacio público. Para ello, se compensará esta reducción con la ampliación de la oferta de aparcamientos públicos en los alrededores, como los aparcamientos disuasorios, permitiendo así que el municipio evolucione hacia un modelo más sostenible y centrado en las personas.



Figura 50. Señalización vertical de Zona ORA  
Fuente: DGT

6.2.3 Ficha de medidas del PS

MEDIDA	M2.1 A01 M2.1 A02	Reubicación y mejoras de aparcamiento			
OBJETIVOS	3 5 8	Recuperar el protagonismo del peatón Gestión integral de la movilidad Integración urbanística y movilidad			
<b>PROBLEMÁTICA Y DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>					
<p>La alta demanda de circulación y el uso intensivo del vehículo privado han llevado a una situación en la que gran parte de la infraestructura vial está congestionada. En el caso específico del estacionamiento, esto se traduce en extensas áreas de aparcamiento que, fuera de los picos de demanda, quedan subutilizadas, desaprovechando un valioso espacio público.</p> <p>Para resolver este problema, se propone una medida innovadora: reutilizar las zonas de aparcamiento con menor uso para transformarlas en espacios de convivencia. La idea es que estas áreas, que actualmente están infrutilizadas, se reconviertan en lugares de encuentro, ocio y esparcimiento para los ciudadanos.</p> <p>Esta iniciativa busca recuperar un espacio que antes estaba destinado exclusivamente al coche para devolverlo a las personas. Al hacerlo, se fomenta la vida social, se mejora la calidad del aire y se crea un entorno más humano y habitable para todos en Buenavista del Norte.</p>					
INTERVENCIÓN PROPUESTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Incorporación de vegetación en las bolsas de estacionamiento</li> <li>- Mejora de la señalización de acceso a los aparcamientos</li> </ul>				
EFECTO ESPERADO	Mejorar el espacio ciudadano destinado al aparcamiento y crear puntos de convivencia ciudadana				
PLAZO	Corto	Medio	Largo	PRESUPUESTO (€)	30.000 €
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento		INDICADORES DE EVOLUCIÓN	Número de plazas de aparcamiento afectadas	
PRIORIDAD	Baja		Media	Alta	
PRECEDENTES	M1.3 A05 Creación de la Ordenanza Municipal de Movilidad sostenible				
INFORMACIÓN GRÁFICA					

Tabla 21. Ficha M2.1 A01 y A02  
Fuente: Elaboración propia

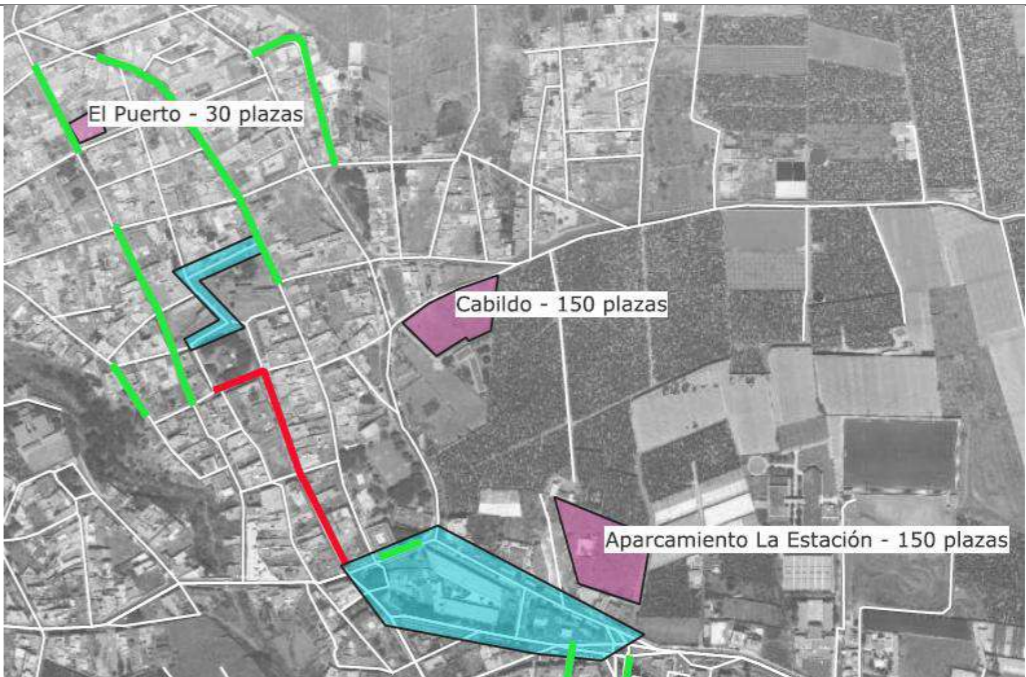
MEDIDA	M2.2 A03	Aparcamiento disuasorio			
OBJETIVOS	3 5 7	Recuperar el protagonismo del peatón Gestión integral de la movilidad Integración urbanística y movilidad			
<b>PROBLEMÁTICA Y DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>					
<p>En Buenavista del Norte, los datos del diagnóstico muestran que la mayoría de los desplazamientos se realizan en coche privado, el cual suele permanecer estacionado en la vía pública casi todo el día, especialmente en zonas céntricas.</p> <p>La facilidad para acceder en coche a las áreas urbanas, junto con la falta de regulación del aparcamiento, aumenta la demanda de plazas y provoca el conocido "tráfico de agitación". Para resolver este problema, se plantea la habilitación de aparcamientos disuasorios en puntos estratégicos del casco urbano y en las zonas residenciales más densas. Estos aparcamientos buscan reducir la intrusión del coche en las áreas más concurridas, liberando espacio público y mejorando la calidad de vida de residentes y visitantes.</p>					
INTERVENCIÓN PROPUESTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Creación de nuevos aparcamientos disuasorios</li> <li>- Ajuste de los precios de los aparcamientos públicos</li> <li>- Bonificaciones a los usuarios habituales de los aparcamientos públicos</li> </ul>				
EFECTO ESPERADO	Evitar el tráfico de agitación en el entorno de los núcleos comerciales y de servicios de alta demanda				
PLAZO	Corto	Medio	Largo	PRESUPUESTO (€)	330.000 €
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento Cabildo de Tenerife		INDICADORES DE EVOLUCIÓN	Número de aparcamientos disuasorios creados	
PRIORIDAD	Baja		Media	Alta	
PRECEDENTES	M1.3 A05 Creación de la Ordenanza Municipal de Movilidad sostenible				
INFORMACIÓN GRÁFICA	 <p>El Puerto - 30 plazas Cabildo - 150 plazas Aparcamiento La Estación - 150 plazas</p>				

Tabla 22. Ficha M2.2 A03  
Fuente: Elaboración propia


MEDIDA	M2.3 A04		Zonas de Aparcamiento Regulado	
OBJETIVOS	3	5	7	Recuperar el protagonismo del peatón Gestión integral de la movilidad Integración urbanística y movilidad
<b>PROBLEMÁTICA Y DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>				
<p>En Buenavista del Norte, la gestión del estacionamiento es un factor clave en la movilidad. Ofrecer más espacio para aparcar en la vía pública suele provocar un "efecto llamada", que atrae a más vehículos y, en consecuencia, aumenta el tráfico. Por ello, se propone la regulación del estacionamiento como una forma de disuadir el uso del coche para estancias prolongadas en las zonas urbanas. Esta medida tiene como objetivos principales:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Garantizar el estacionamiento para los residentes.</li> <li>• Favorecer la rotación de vehículos para facilitar el acceso a comercios y servicios.</li> <li>• Reducir el tráfico generado por la búsqueda de aparcamiento.</li> </ul> <p>Con esta regulación, se busca una gestión más eficiente del espacio público, beneficiando a toda la comunidad.</p>				
INTERVENCIÓN PROPUESTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Creación y regulación de zonas verdes</li> <li>- Creación y regulación de zonas azules</li> </ul>			
EFFECTO ESPERADO	Fomentar la rotación de vehículos y un uso más razonable del espacio público destinado a estacionamiento			
PLAZO	Corto	Medio	Largo	PRESUPUESTO (€)
				15.000 €
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento		INDICADORES DE EVOLUCIÓN	Número de plazas de aparcamiento reguladas
PRIORIDAD	Baja		Media	Alta
PRECEDENTES	M1.3 A05 Creación de la Ordenanza Municipal de Movilidad sostenible			
INFORMACIÓN GRÁFICA				

Tabla 23. Ficha M2.3 A04  
Fuente: Elaboración propia

### 6.3 PS3. Potenciación del transporte público

La congestión vehicular y las dificultades para encontrar aparcamiento han transformado el papel del transporte público. Este, que en el pasado era una opción secundaria, se ha ido consolidando como una alternativa eficiente y cómoda al vehículo privado.



Figura 51. Estación de guaguas de Buenavista del Norte  
Fuente: Elaboración propia

#### 6.3.1 Objetivos generales

Gracias a la coordinación de tarifas y líneas, las nuevas tecnologías en vehículos y sistemas, y medidas como los carriles bus o la prioridad en intersecciones, el transporte público se ha posicionado como una opción competitiva. En la elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Buenavista del Norte, el transporte público es considerado la forma más práctica y eficiente de desplazarse, especialmente para conectar los distintos núcleos de población y acceder a zonas clave como comercios, equipamientos y lugares de ocio o visita, como Masca o Punta de Teno.

Además de su eficiencia, el transporte público en Buenavista del Norte se entiende como un derecho y una herramienta de integración social. Ofrece a los ciudadanos la posibilidad de acceder a lugares fuera del alcance de los desplazamientos a pie o en bicicleta, mejorando su calidad de vida sin la necesidad de tener un vehículo. Su desarrollo es, por tanto, fundamental para garantizar la equidad en la movilidad y construir un municipio más cohesionado.

#### 6.3.2 Propuestas de medidas y actuaciones

ID. Med	Medidas	Actuaciones	ID. Act
M3.1	Mejoras en paradas de guaguas y taxi	Adecuación de las paradas de transporte público	A01
M3.2	Mejoras en la red del servicio de guaguas	Estudio de prestación del transporte a la demanda	A02
		Coordinación entre los servicios de transporte público	A03

Tabla 24. Resumen de medidas y actuaciones del PS3  
Fuente: Elaboración propia

### M3.1 Mejoras en paradas de guaguas y de taxi

La accesibilidad e inclusión son pilares fundamentales para el transporte público. El Real Decreto 1544/2007 establece las condiciones para el diseño de las paradas de guaguas, asegurando que sean accesibles y no discriminatorias para personas con discapacidad. Estas directrices son cruciales para un municipio que busca garantizar la movilidad de todos sus habitantes. Para cumplir con la normativa y mejorar la experiencia de los usuarios, las paradas de guaguas en Buenavista del Norte deben incorporar una serie de características técnicas:

- Señalización táctil y visual: Se instalará una franja de detección táctil de 120 cm de ancho en el pavimento, con un contraste de color elevado, que guíe a las personas con discapacidad visual. Cerca del bordillo, se colocará una segunda franja de 40 cm de ancho, de color amarillo vivo.
- Información clara y en Braille: La información sobre las líneas de autobús, incluyendo la identificación, denominación y esquema de recorrido, tendrá caracteres grandes (mínimo 14 cm de alto) y contraste visual. Además, esta información se transcribirá al sistema Braille en los postes de las paradas.
- Espacio seguro para el embarque: La zona de la calzada en la parada debe estar protegida para evitar que los vehículos la invadan, garantizando que el autobús pueda aproximarse correctamente y desplegar su rampa motorizada sin obstáculos.
- Marquesinas accesibles: El diseño de las marquesinas debe permitir un ancho libre de paso de al menos 90 cm. Si cuentan con cerramientos de vidrio, estos deberán tener dos bandas horizontales de colores vivos para ser detectados fácilmente por personas con discapacidad visual. El espacio interior de la marquesina se diseñará para que las personas con movilidad reducida puedan moverse sin problemas.
- Información sonora: Cuando se instalen pantallas informativas sobre la llegada de los autobuses, estas se complementarán con información sonora que se active a demanda de un usuario con discapacidad visual.
- Comodidad: Las paradas contarán con un asiento y un apoyo isquiático para la comodidad de los usuarios que esperan el autobús.

La adaptación de las paradas a estas normativas es un paso esencial para hacer del transporte público de Buenavista del Norte un servicio verdaderamente inclusivo y accesible para toda la ciudadanía.



Figura 52. Ejemplo de parada accesible  
Fuente: Zicla

### A01 Adecuación de las paradas de transporte público

En Buenavista del Norte, para cumplir con el Real Decreto 1544/2007 y garantizar un transporte público accesible para todos, es necesario realizar una serie de mejoras en las paradas. Actualmente, el pavimento de muchas paradas no cuenta con los elementos de accesibilidad requeridos por la normativa. Por ello, se propone:

- Sustituir el pavimento de todas las paradas para incluir una franja de detección táctil con acanaladuras, que se extenderá por todo el ancho de la acera. Esta franja, con un contraste cromático visible, ayudará a las personas con discapacidad visual a identificar la parada.
- Instalar una franja táctil de color amarillo de al menos 40 cm de ancho junto al bordillo, para delimitar de forma segura la zona de espera.

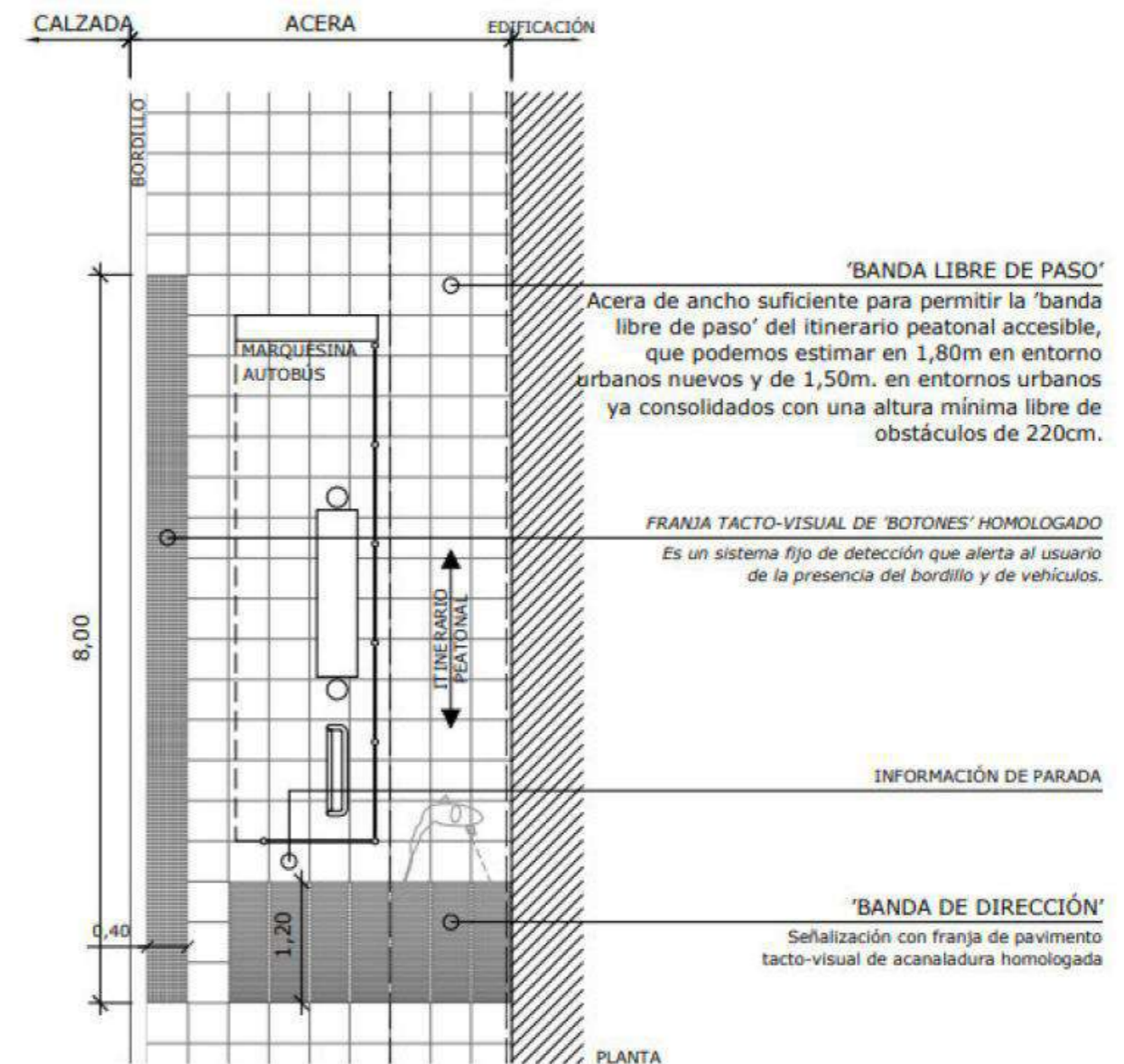


Figura 53. Recomendaciones de Accesibilidad y Supresión de Barreras en paradas de guaguas  
Fuente: Manual de Accesibilidad para espacios públicos urbanizados

Estas medidas siguen las directrices del Anexo V del RD 1544/2007, un paso fundamental para hacer del transporte público de Buenavista del Norte un servicio inclusivo. Además de la accesibilidad, se han detectado deficiencias en el confort de algunas paradas, especialmente en aquellas con mayor afluencia de personas. Para resolverlo, se propone:

- Aumentar el número de marquesinas y apoyos en las paradas más concurridas, para proteger a los usuarios del sol o la lluvia y ofrecerles un lugar donde sentarse durante la espera.
- Adaptar las paradas que carecen de infraestructura, modificando su ubicación si fuera necesario para garantizar que cumplan con los criterios mínimos de seguridad y comodidad.

Estas acciones buscan mejorar la experiencia de los usuarios y hacer del transporte público de Buenavista del Norte una opción más atractiva y funcional para todos.

### M3.2 Mejoras en la red de servicio de guaguas

En Buenavista del Norte, el servicio de transporte público de guaguas interurbanas, operado por TITSA, se enfoca principalmente en conectar el municipio con el resto de la comarca. Este servicio se complementa con el servicio de transporte discrecional que ofrece la corporación local. Para los habitantes de los núcleos de medianías y de baja densidad, el transporte público resulta ser una opción poco práctica. La falta de conexiones frecuentes y directas en estas zonas lleva a muchas personas a depender del vehículo privado, un modo de transporte más contaminante.

Esta situación subraya la necesidad de mejorar y expandir el servicio de transporte público en Buenavista del Norte, especialmente en las zonas rurales. Al hacerlo, se ofrecerá una alternativa real y eficiente, fomentando una movilidad más sostenible para todos los residentes del municipio.

#### A02 Estudio de prestación del transporte público a la demanda

En Buenavista del Norte, para resolver la falta de conexión en las zonas de baja densidad, se propone un estudio para implementar un servicio de transporte público a demanda. El objetivo es acercar a todos los ciudadanos a la red principal de guaguas y viceversa, garantizando la movilidad para quienes viven en áreas más dispersas. Este servicio permitiría a los habitantes reservar un viaje, a través de una llamada telefónica o una aplicación móvil, para ser recogidos en su casa y llevados a la parada de guagua más cercana, y luego ser devueltos a casa. La prestación de este servicio podría ser operada por los taxistas locales, por el servicio de conductores propio, o incluso por TITSA.

Esta propuesta se basa en el éxito de proyectos similares en otras localidades. Recientemente, el Cabildo de Tenerife ha puesto en marcha un proyecto piloto llamado 'tuwawa' en Arico y Fasnía, municipios con características geográficas similares a las de Buenavista del Norte, como prueba piloto para su extensión en otros territorios.

Este servicio utiliza microbuses para recoger a los vecinos y llevarlos a la red interurbana de TITSA. Las reservas se pueden hacer con antelación a través de una aplicación móvil o por teléfono, y el pago se realiza con la tarjeta Ten+. El éxito de este proyecto piloto en la isla ha demostrado que es una solución efectiva para la dispersión poblacional, y se espera que se replique en otros territorios. Otro ejemplo de éxito se encuentra en el municipio de Candelaria, donde un servicio de transporte a demanda lleva más de 15 años operativo. En este sentido, se plantea la posibilidad de compartir la implementación de este servicio con otros municipios de la Comarca de la Isla Baja, como Garachico, El Tanque y Los Silos, para ofrecer una solución de movilidad integral y eficiente en toda la zona.



Figura 54. Parada del transporte a la demanda del servicio de Candelaria  
Fuente: Turismo Sostenible

#### A03 Coordinación entre los servicios de transporte público

La gestión del transporte público se ve afectada por la falta de coordinación entre las diferentes empresas que operan en el municipio. Esta descoordinación en horarios, recorridos y servicios puede dificultar los desplazamientos de los ciudadanos. Para resolver este problema, se propone la creación de un ente coordinador del transporte público. Este organismo tendría la función de armonizar la labor de las distintas empresas, asegurando que sus servicios se complementen en lugar de competir. Sus responsabilidades incluirían:

- Coordinar las zonas de operación, para evitar duplicidades y garantizar una cobertura más amplia.
- Ajustar los horarios y los recorridos, facilitando las conexiones y los transbordos.
- Optimizar la ubicación de las paradas, para que sean más accesibles y funcionales.



Figura 55. Responsables del Cabildo de Tenerife en materia de transportes  
Fuente: Diario de Tenerife

### 6.3.3 Ficha de medidas del PS


<b>MEDIDA</b>	<b>M3.1 A01</b>	Mejoras en paradas de guaguas y taxi			
<b>OBJETIVOS</b>	2 3 7 8	Potenciar el transporte público Recuperar el protagonismo del peatón Gestión integral de la movilidad Seguridad vial			
<b>PROBLEMÁTICA Y DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>					
<p>En Buenavista del Norte, la accesibilidad en el transporte público es una prioridad. El Real Decreto 1544/2007 establece directrices para garantizar que las paradas de autobús (guaguas) sean accesibles y no discriminatorias para personas con discapacidad.</p> <p>Actualmente, las paradas en el municipio no cumplen con todas estas exigencias. Por ello, se tomarán medidas correctivas, que incluyen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sustitución del pavimento: Se instalarán franjas de detección táctil y visual, como las franjas acanaladas y las franjas amarillas junto al bordillo, para guiar a las personas con discapacidad visual.</li> <li>Mejoras de confort: Se colocarán más marquesinas, apoyos y asientos en las paradas con mayor afluencia, protegiendo a los usuarios del sol y la lluvia.</li> </ul> <p>Estas acciones buscan hacer del transporte público en Buenavista del Norte un servicio más inclusivo y cómodo para todos sus habitantes.</p>					
<b>INTERVENCIÓN PROPUESTA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Colocación de franja de detección podotáctil</li> <li>Incorporación de asientos o apoyos isquiáticos</li> <li>Elementos de sombra y protección en las paradas</li> </ul>				
<b>EFFECTO ESPERADO</b>	Conseguir zonas de espera más agradables para el fomento del transporte público con garantías de comodidad.				
<b>PLAZO</b>	Corto	Medio	Largo	<b>PRESUPUESTO (€)</b>	100.000 €
<b>AGENTES IMPLICADOS</b>	Ayuntamiento TITSA Conductores propios Taxi municipal		<b>INDICADORES DE EVOLUCIÓN</b>	Número de paradas afectadas	
<b>PRIORIDAD</b>	Baja		Media	Alta	
<b>PRECEDENTES</b>	Ninguna				
<b>INFORMACIÓN GRÁFICA</b>					

Tabla 25. Ficha M3.1 A01  
Fuente: Elaboración propia

<b>MEDIDA</b>	<b>M3.2 A02</b> <b>M3.2 A03</b>	Mejora en la red del servicio de guaguas			
<b>OBJETIVOS</b>	2 3 7 8	Potenciar el transporte público Recuperar el protagonismo del peatón Gestión integral de la movilidad Seguridad vial			
<b>PROBLEMÁTICA Y DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>					
<p>En Buenavista del Norte, el servicio de transporte público de guaguas, operado por TITSA se enfoca principalmente en la conexión interurbana. Esto deja a los residentes de las zonas de medianías de baja densidad con un servicio poco práctico, ya que no existen conexiones con horarios flexibles. Como resultado, muchas personas optan por el vehículo privado, un medio de transporte más contaminante.</p> <p>Para resolver esta situación, se propone estudiar la creación de un servicio de transporte público urbano a demanda. Este servicio busca acercar a los ciudadanos de sus casas a la red principal de guaguas y viceversa, garantizando la movilidad en las zonas más dispersas. De esta forma, se ofrece una alternativa viable y sostenible al vehículo privado, mejorando la accesibilidad para todos los habitantes del municipio.</p>					
<b>INTERVENCIÓN PROPUESTA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Estudio de prestación de un servicio de transporte urbano a la demanda en Buenavista del Norte</li> <li>Unificar los métodos de pago y abono de los servicios de transporte municipal ofrecidos</li> </ul>				
<b>EFFECTO ESPERADO</b>	Conseguir mejorar los servicios locales de movilidad colectiva y llegar a los núcleos residenciales periféricos con mayor calidad.				
<b>PLAZO</b>	Corto	Medio	Largo	<b>PRESUPUESTO (€)</b>	60.000 €
<b>AGENTES IMPLICADOS</b>	Ayuntamiento TITSA Taxi Cabildo de Tenerife		<b>INDICADORES DE EVOLUCIÓN</b>	Área de influencia del transporte público	
<b>PRIORIDAD</b>	Baja		Media	Alta	
<b>PRECEDENTES</b>	M1.3 A05 Creación de la Ordenanza Municipal de Movilidad Sostenible				
<b>INFORMACIÓN GRÁFICA</b>					

Tabla 26. Ficha M3.2 A02 y A03  
Fuente: Elaboración propia

## 6.4 PS4. Movilidad peatonal

En Buenavista del Norte, aunque la movilidad peatonal es relativamente baja, es un pilar fundamental para el desarrollo sostenible del municipio. La movilidad a pie es la forma de desplazamiento más sostenible, y fomenta la convivencia y la vitalidad de la vida urbana. El diagnóstico de la movilidad en Buenavista del Norte ha identificado problemas graves en los itinerarios peatonales, con aceras discontinuas, barreras y una infraestructura inexistente en las zonas periféricas. Esta situación impide que todas las personas, incluidas aquellas con muletas, en silla de ruedas o con carritos de bebé, puedan desplazarse de forma segura y cómoda.

### 6.4.1 Objetivos generales

Para resolverlo, se propone la creación de un Plan Sectorial de Movilidad Peonatal con el objetivo de incrementar los desplazamientos a pie en condiciones de máxima seguridad y accesibilidad. Esto se logrará mediante:

- El diseño de itinerarios peatonales: Se crearán rutas continuas y accesibles que conecten barrios, zonas residenciales y turísticas.
- La regulación de calles y espacios: Se gestionarán los espacios para eliminar los obstáculos que limitan la movilidad de los peatones.

Para que el peatón ocupe la parte más alta de la pirámide de la movilidad, es imprescindible la regeneración de los espacios públicos. Contar con entornos de calidad es un derecho ciudadano que estimula el encuentro libre y espontáneo, fomenta la interacción social y mejora la calidad de vida urbana. El Plan Sectorial de Movilidad Peonatal buscará la construcción y regeneración de espacios públicos que inviten a la permanencia de manera cómoda y segura, convirtiendo a Buenavista del Norte en un municipio más inclusivo y centrado en las personas.



Figura 56. Espacio con adaptación a la movilidad peatonal en Buenavista del Norte  
Fuente: Elaboración propia

### 6.4.2 Propuestas de medidas y actuaciones

ID. Med	Medidas	Actuaciones	ID. Act
M4.1	Diseño de una red de itinerarios peatonales	Diseño y publicación de mapas y MUPIS	A01
M4.2	Creación y mejora de itinerarios peatonales de conexión	Adecuación de los corredores peatonales	A02
		Plataformas únicas y peatonalizaciones	A03
M4.3	Fomento de la Movilidad Peonatal	Adhesión a la Red de Ciudades que Caminan	A04
		Campañas de fomento de la movilidad peatonal	A05

Tabla 27. Resumen de medidas y actuaciones del PS4  
Fuente: Elaboración propia

#### M4.1 Diseño de una red de itinerarios peatonales

La creación de una red de itinerarios peatonales es esencial para conectar el territorio urbano y garantizar que todos los nodos de comunicación, equipamientos y espacios públicos estén al alcance de todas las personas. El objetivo principal es configurar un modelo de movilidad sostenible, haciendo que los desplazamientos a pie sean la opción preferente y reduciendo así la dependencia del vehículo privado. Esta iniciativa busca sistematizar y ampliar las mejoras peatonales que ya se han realizado en el municipio. Para ello, se diseñará una red de itinerarios peatonales con varios objetivos clave:

- Devolver el protagonismo al peatón: Se busca priorizar a la persona que camina por encima de cualquier otro modo de transporte.
- Recuperar espacio público: Se reordenarán las calles para que el espacio, que a menudo está ocupado por coches, se destine al uso de los peatones.
- Facilitar los desplazamientos: Se crearán rutas continuas, seguras y accesibles que conecten puntos de interés como centros educativos, deportivos, comerciales y culturales.
- Calmar el tráfico: Al potenciar el desplazamiento a pie, se contribuye a reducir la velocidad de los vehículos y a crear un entorno más tranquilo y seguro.

Además de sus beneficios directos, la red peatonal servirá para visualizar las oportunidades de transformación urbana que tiene el municipio. Se podrán coordinar futuros proyectos de urbanización para asegurar que las calles y espacios públicos no solo sean lugares de tránsito, sino también de encuentro y de vida social. Con esta medida, Buenavista del Norte dará un paso firme hacia un modelo de ciudad más sostenible, saludable y centrado en las personas, donde caminar sea la forma más cómoda y segura de moverse.

#### A01 Diseño y publicación de mapas y MUPIS

Una vez que se haya diseñado la red de itinerarios peatonales en Buenavista del Norte, el siguiente paso es darla a conocer a la ciudadanía para fomentar su uso. Para ello, se publicarán mapas y se instalarán puntos de información estratégicos que sirvan como guía para los peatones. La red de itinerarios se promocionará a través de Mapas y puntos de información (MUPI): Se colocarán en lugares clave como paradas de guaguas y espacios públicos.

Estos puntos de información mostrarán los recorridos, facilitando a los vecinos y visitantes la información sobre los caminos más directos y accesibles entre diferentes puntos de interés. La red de itinerarios peatonales se ha diseñado con un doble enfoque:

- **Recorridos Principales:** Son las rutas clave que conectan las zonas más importantes del municipio, como el centro, los equipamientos públicos y las áreas comerciales.
- **Recorridos Complementarios:** Son las rutas que conectan las zonas principales con otros puntos de interés, permitiendo una mayor capilaridad y acceso a toda la red urbana.

Con esta estrategia, se busca que Buenavista del Norte se convierta en un municipio más fácil de recorrer a pie, fomentando una movilidad saludable y sostenible para todos. Las recomendaciones en los itinerarios principales son:

ÁMBITO	CRITERIO	RECOMENDACIONES DE ACTUACIÓN
Sección transversal	Ancho efectivo	Ancho mínimo libre óptimo: 3 m, que permite el cruce de dos viandantes. Ancho deseable: mayor o igual a 4 m, que permite el cruce de grupos de viandantes.
	Pendiente transversal	Pendientes que no sobrepasen el 2%.
Perfil longitudinal	Rampa máxima	Evitar los tramos de calle con pendiente longitudinal superior al 6%.
Puntos singulares	Intersecciones	Las intersecciones con calzadas deberán hacerse a rasante de acera, de modo que las personas usuarias no estén sometidas a los inconvenientes de los rebajes, rampas y bordillos, sino que sean los vehículos los que sean conscientes de que ocupan un espacio peatonal. La anchura de paso en las intersecciones será, en la medida de lo posible, igual a la anchura del itinerario. En el caso de avenidas o ejes viales estructurantes se deberá ampliar las esquinas u "orejas" para impedir el aparcamiento y mejorar la visibilidad de las personas usuarias.
	Pasos peatonales	Dependiendo de la importancia del eje viario, las intensidades de vehículos y viandantes, y el tipo de intersección que se trate, se recomienda: Resolver mediante pasos de viandantes las situaciones con tráfico vehicular e intensidades peatonales bajas o medias. Resolver mediante pasos semaforizados las situaciones con tráfico de vehículos medio e intensidad peatonal media o alta. Resolver con pasos a distinto nivel en principales ejes viarios urbanos con velocidades de tráfico muy altas. Utilizar pasos sobre reductores de velocidad en calles y recintos con templado de tráfico.
Mobiliario urbano	Elementos estanciales	Áreas de descanso adecuadas y adaptadas a todas las personas, dotadas de mobiliario urbano con criterios de sostenibilidad y construidos por entidades de carácter local, ubicados en áreas que no obstaculicen la visibilidad ni tránsito de personas.
	Elementos de paso	Albergar mobiliario mínimo para las funciones concretas de cada tramo viario, por ejemplo: farolas, papeleras, alcorques de pequeño tamaño (fuera de la calzada y, si es posible, que sean drenantes de pluviales).
	Elementos de confort	Refugios ante inclemencias meteorológicas. Mobiliario que ayude a reducir la tensión acústica y visual que generan los vehículos en el espacio urbano.
Materiales y acabados	Elementos horizontales	El pavimento de los itinerarios peatonales será duro y estable. Se dispondrán de losetas especiales (con textura diferente) en toda la superficie de acera. Las rampas o vados deberán ser de material podotáctil y antideslizante con una pendiente que no sobrepase el 10%. Se utilizará la diferenciación de textura y color para informar del encuentro con otros modos de transporte. Así como de elementos de drenaje superficial de plataforma y márgenes de acera.
	Elementos verticales	Se dispondrán de elementos de seguridad como bordillos, bolardos o elementos luminiscentes de delimitación del itinerario. Las señales de tráfico, semáforos, postes de iluminación, o cualesquiera otros elementos verticales de señalización que deban colocarse en un itinerario o espacio de acceso peatonal se dispondrán y diseñarán de forma que no entorpezcan la circulación y puedan ser usados con la máxima comodidad.
Vegetación	Arbolado	Implantación de árboles o arbustos adaptadas a la mediterraneización del clima (objetivo condiciones climáticas del 2050) y, si es posible, que proporcionen sombra durante la mayor parte del año.

Tabla 28. Exigencias de diseño de itinerarios principales  
Fuente: Elaboración propia

Aunque los itinerarios complementarios mantendrán características similares a los principales en términos de diseño, se adaptarán a las peculiaridades de cada calle. Esto significa que las intervenciones serán más flexibles y ajustadas al espacio disponible. Se recomienda utilizar vegetación de menor tamaño y una cantidad reducida de mobiliario urbano, priorizando siempre la funcionalidad y la accesibilidad.

La imagen que se muestra pone en evidencia la necesidad de actuaciones de mejora en la infraestructura peatonal de casi la totalidad del municipio. Por ello, estos itinerarios complementarios son esenciales para:

- Conectar áreas residenciales con los recorridos principales.
- Mejorar la accesibilidad en calles que actualmente tienen deficiencias.
- Crear una red peatonal coherente que invite a los ciudadanos a caminar y a explorar todo el municipio de forma segura.

Con estas medidas, Buenavista del Norte dará un paso firme hacia un modelo de ciudad más sostenible y centrado en el peatón, donde todas las calles, sin importar su tamaño, se integren en un único sistema de movilidad a pie.

#### M4.2 Creación y mejora de itinerarios peatonales de conexión

La principal meta es la recuperación de espacios para el peatón, reduciendo el dominio del vehículo privado. Esto se logrará mediante la creación de itinerarios peatonales de alta calidad, diseñados con criterios de accesibilidad universal para mejorar la conexión tanto dentro de los barrios como entre ellos.

Este plan presentará una serie de actuaciones para mejorar la movilidad peatonal en las zonas residenciales. El objetivo es eliminar obstáculos que impiden un tránsito cómodo y seguro para todos. Para ello, se unificará la imagen de las calles con pavimentos uniformes, de calidad y con una estética cuidada. Estas mejoras seguirán los criterios de diseño y accesibilidad ya detallados en las medidas anteriores, asegurando que todos los espacios sean funcionales, seguros e inclusivos.

#### A02 Adecuación de los corredores peatonales

En Buenavista del Norte, la estrategia de movilidad peatonal se adaptará a las características de cada zona, con el objetivo de hacer que caminar sea una experiencia segura, cómoda y agradable para todos.

En el casco urbano y las zonas residenciales, la prioridad es crear itinerarios amplios y atractivos. Se potenciarán los paseos peatonales con ornamentación y una mayor cantidad de mobiliario urbano, como bancos y zonas de sombra. La idea es que las calles no sean solo lugares de paso, sino también zonas de estancia y de encuentro, que inviten a los ciudadanos a quedarse y disfrutar del entorno.

La zona costera y comercial, que suele ser frecuentada por familias y personas de todas las edades, requiere una atención especial. Aquí se fomentarán los itinerarios con zonas de sombra y de descanso, ideales para el ocio y el esparcimiento. Se implementarán medidas de accesibilidad universal para facilitar el movimiento de personas con carritos de compra, carritos de bebé o sillas de ruedas, garantizando que todos puedan disfrutar de estos espacios.

En los barrios periféricos, el objetivo es mejorar la conexión entre ellos. Se diseñarán itinerarios peatonales a través de sendas seguras, que permitan a los vecinos moverse a pie entre barrios. El diseño de estas sendas tendrá en cuenta las características del terreno para garantizar la seguridad, creando un espacio reservado y protegido para los peatones, independientemente de la orografía del lugar.

### A03 Plataformas únicas y peatonalizaciones

La dimensión de las calles a menudo dificulta la creación de aceras anchas que cumplan con la normativa de accesibilidad, al tiempo que permiten el flujo de vehículos y estacionamiento. Para solucionar este problema, se propone la implementación de calles de coexistencia con plataforma única. Esta solución, respaldada por la normativa actual, sitúa al mismo nivel a peatones, vehículos, bicicletas y patinetes, dando prioridad a los viandantes. De esta forma, el ancho de la calle se convierte en un itinerario peatonal completo, superando las limitaciones de espacio.

Para garantizar la seguridad y la fluidez en estas calles, la implementación de plataformas únicas debe ir acompañada de una serie de actuaciones clave:

- Elementos de pacificación del tráfico: Se colocarán elementos disuasorios y podotáctiles para garantizar la seguridad de los peatones.
- Pavimento unificado: Se utilizará un pavimento antideslizante, sin resaltos y con una textura y color diferenciados para marcar las zonas peatonales.
- Señalización: Se señalarán de forma clara las intersecciones y las salidas de garajes para prevenir accidentes.

Actualmente, existen algunas calles con plataforma única en Buenavista del Norte, pero carecen de estos elementos esenciales. La propuesta es llevar a cabo estas mejoras en las calles existentes y en las futuras, para crear una red peatonal conectada y segura que vertebré el casco urbano.



Figura 57. Ejemplo de viario en plataforma única en Buenavista del Norte  
Fuente: Elaboración propia

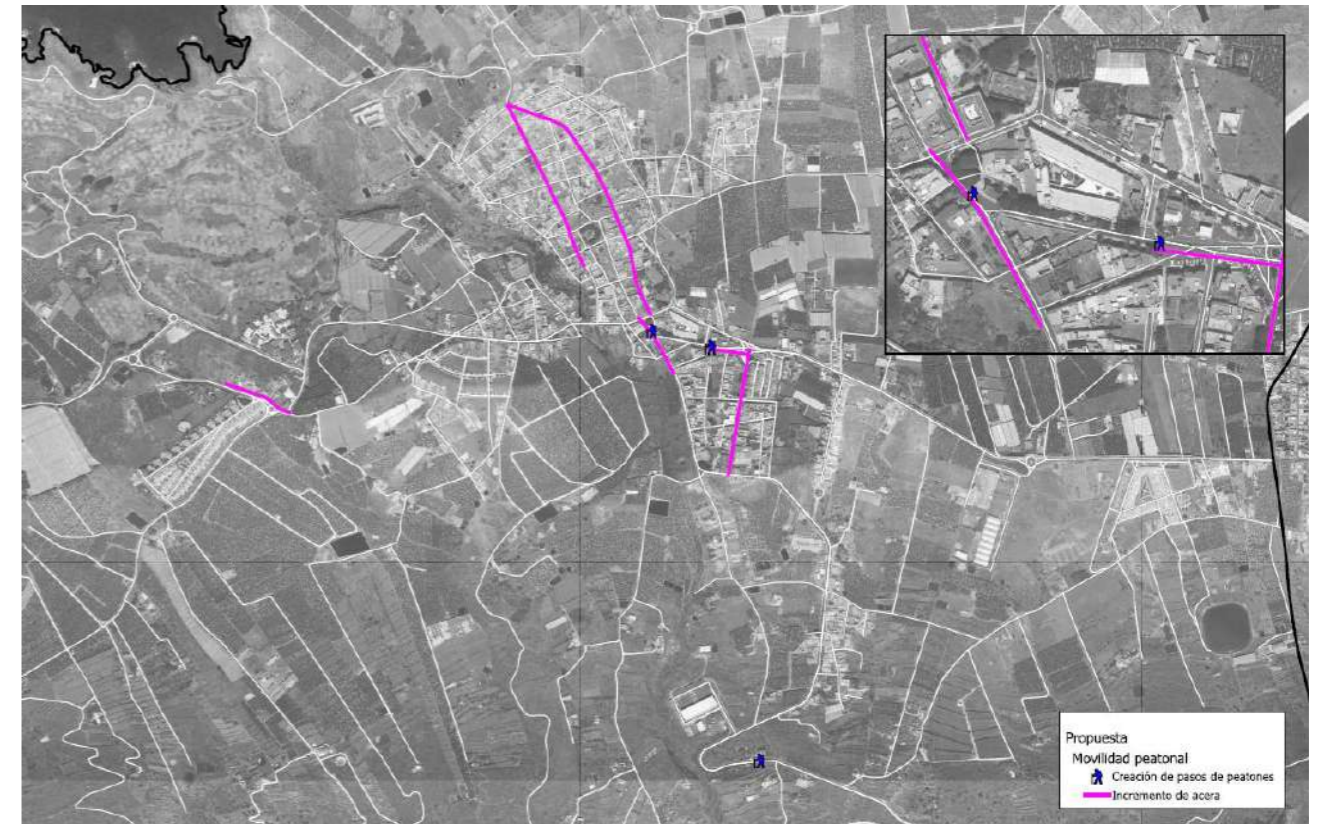


Figura 58. Propuesta de mejora de los itinerarios peatonales  
Fuente: Elaboración propia

En Buenavista del Norte, la peatonalización progresiva de las calles es una estrategia fundamental para crear espacios urbanos más agradables para la ciudadanía. Al limitar el acceso del vehículo privado a la carga y descarga o a servicios especiales, se consiguen múltiples beneficios que mejoran la calidad de vida en el municipio:

- Reducción de la contaminación: Al eliminar los vehículos a motor de estas zonas, se reduce la cantidad de gases contaminantes, el ruido y las vibraciones, lo que se traduce en un aire más limpio y un ambiente más tranquilo.
- Dinamismo comercial: Una peatonalización bien planificada y ejecutada en el lugar adecuado puede revitalizar la actividad comercial, impulsando la economía local y aumentando el valor de las propiedades.
- Fortalecimiento de la identidad: Estos espacios se convierten en lugares de tranquilidad y pertenencia para los vecinos, reforzando la identidad comunitaria y el orgullo local.
- Vitalidad cultural: Las calles peatonales se transforman en escenarios para actuaciones artísticas, eventos culturales y encuentros sociales, creando una atmósfera vibrante y un punto de referencia para residentes y visitantes.

Para llevar a cabo la peatonalización de forma exitosa, se propone una estrategia dividida en dos fases, pensadas para una ejecución flexible y progresiva.

#### Fase 1: Actuaciones semipermanentes y reversibles

En esta primera etapa, se realizarán actuaciones a pequeña escala, de fácil implementación y de carácter temporal. El objetivo es evaluar su impacto antes de tomar decisiones definitivas. La idea es sustituir progresivamente plazas de aparcamiento por espacios peatonales provisionales.

Para ello, se eliminará el estacionamiento o se cambiará su distribución, utilizando elementos como maceteros, pintura en el pavimento y mobiliario urbano para delimitar y embellecer los nuevos espacios. Esta fase permitirá un aprendizaje continuo, ajustando y perfeccionando la medida antes de pasar a la siguiente etapa.

## Fase 2: Consolidación y prioridad total para los peatones

Una vez que los resultados de la primera fase se hayan evaluado positivamente, se pasará a un nivel de intervención más profundo. En esta etapa, la prioridad total se le otorgará al peatón, ofreciendo mejores condiciones de movilidad que para el vehículo privado. Esto implica crear más rutas exclusivas para caminar que vías destinadas al tráfico a motor, consolidando así el cambio de modelo y haciendo de Buenavista del Norte un municipio verdaderamente centrado en las personas.

### M4.3 Fomento de la Movilidad Peatonal

Los peatones son la base de la movilidad urbana. Una planificación que los priorice crea un efecto positivo en todo el sistema de transporte: fortalece el uso del transporte público y de medios activos como la bicicleta, y dinamiza el comercio local. Darle protagonismo al peatón no solo refuerza la igualdad de oportunidades y la autonomía de los ciudadanos, sino que también contribuye a un municipio más respetuoso con el medio ambiente. Para fomentar este hábito, es clave:

- Promocionar los trayectos a pie y animar a la población a descubrir nuevas rutas.
- Demostrar que las distancias son más cortas de lo que parecen, especialmente en el casco urbano.
- Informar sobre los beneficios de caminar un mínimo de 30 minutos al día para combatir el sedentarismo.

Aunque la orografía de Buenavista del Norte presenta desafíos, muchos vecinos ya caminan en su día a día. Fomentar y reconocer este hábito es fundamental para consolidar estas decisiones y animar a que más personas se sumen a una movilidad más sostenible y saludable.

#### A04 Adhesión a la Red de Ciudades que Caminan

La adhesión a la Red de Ciudades que Caminan es una medida estratégica para promover un modelo de movilidad más humano y sostenible. Esta asociación internacional sin ánimo de lucro busca que los peatones sean los protagonistas del espacio público, impulsando la mejora de la caminabilidad en los municipios que la integran. Ser parte de esta red implicaría para Buenavista del Norte un firme compromiso con la mejora de su espacio público. Los proyectos se enfocarían en:



Figura 59. Red Ciudades que Caminan  
Fuente: Ciudades que Caminan

- Movilidad sostenible: Fomentar el desplazamiento a pie y el uso de la bicicleta.
- Accesibilidad universal: Garantizar que todas las personas, sin importar sus capacidades, puedan moverse.
- Seguridad vial: Reducir los riesgos para los peatones.
- Calidad ambiental: Mejorar la calidad del aire y del entorno urbano.
- Autonomía infantil: Crear espacios seguros para que los niños puedan moverse por sí mismos.

Para unirse a la Red de Ciudades que Caminan, el Ayuntamiento de Buenavista del Norte deberá cumplir con los trámites:

- Aprobación del acuerdo: El órgano de gobierno municipal deberá aprobar la integración, designar a un representante y comprometerse a pagar las cuotas anuales.
- Suscripción de principios: Se deberá firmar la Carta Internacional del Caminar y los Principios de la Red de Ciudades que Caminan, comprometiéndose a seguir sus directrices.

Al unirse a la Red, Buenavista del Norte tendrá acceso a una serie de servicios de apoyo que facilitarán el desarrollo de sus proyectos de movilidad: La Red proporciona ideas y materiales para que cada municipio pueda crear sus propias campañas de promoción de la caminabilidad.

Se organizan foros, congresos y talleres para que las ciudades puedan intercambiar conocimientos y buenas prácticas. La Red actúa como portavoz de sus miembros, difundiendo sus proyectos y logros a nivel nacional e internacional. El municipio podrá participar en proyectos comunes sin coste adicional, como Metrominutos (mapas de tiempo a pie) o City4Kids (iniciativas para escolares), que ya han demostrado su éxito en otras ciudades.

#### A05 Campañas de fomento de la movilidad peatonal

En **Buenavista del Norte**, la información a la ciudadanía es un pilar fundamental para promover una movilidad sostenible. No basta con implementar cambios; es esencial que los vecinos y visitantes comprendan por qué se realizan y cómo pueden beneficiarse de ellos. Para lograrlo, se diseñarán campañas de comunicación con objetivos claros y dirigidas a públicos específicos, como turistas, mujeres, niños o residentes en general. Estas campañas buscan ir más allá de la simple promoción, conectando la movilidad sostenible con las experiencias diarias de las personas.

El objetivo principal es proporcionar información útil para que cada persona pueda tomar la mejor decisión sobre cómo moverse por el municipio. Por ejemplo, una campaña podría:

- Promocionar un nuevo itinerario peatonal, mostrando sus beneficios y la ruta completa.
- Celebrar una fecha conmemorativa, como el Día Sin Coches, para sensibilizar sobre las ventajas de otros medios de transporte.
- Informar sobre los beneficios del transporte público y los aparcamientos disuasorios, facilitando su uso.

Estas campañas, concentradas en periodos de tiempo definidos, serán clave para construir una cultura de movilidad más consciente y activa en Buenavista del Norte.

6.4.3 Ficha de medidas del PS

MEDIDA	M4.1 A01	Diseño de una red de itinerarios peatonales
OBJETIVOS	1 3 5 8	Fomentar los modos no motorizados Recuperar el protagonismo del peatón Gestión integral de la movilidad Seguridad vial
<b>PROBLEMÁTICA Y DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>		

En Buenavista del Norte, el objetivo principal es diseñar una red de itinerarios peatonales que conecte el municipio, haciendo que los puntos clave como centros educativos, deportivos, culturales y mercados sean accesibles para todos.

Esta red busca establecer un modelo de movilidad sostenible, garantizando un fácil acceso a las actividades cotidianas a pie y reduciendo la dependencia del vehículo motorizado.

La iniciativa continuará y ampliará los esfuerzos previos de mejora peatonal en el municipio. Al crear esta red, se podrán coordinar mejor los futuros proyectos urbanísticos, asegurando que contribuyan a un municipio más caminable, accesible y conectado.

INTERVENCIÓN PROPUESTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diseño de una red peatonal continua y accesible</li> <li>- Creación de mapas de información</li> <li>- Colocación de mapas en puntos del itinerario peatonal</li> </ul>				
EFFECTO ESPERADO	Conseguir una mayor movilidad a pie para los recorridos de corta distancia o duración				
PLAZO	Corto	Medio	Largo	PRESUPUESTO (€)	15.000 €
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento		INDICADORES DE EVOLUCIÓN	Número de recorridos identificados	
PRIORIDAD	Baja		Media	Alta	
PRECEDENTES	M1.3 A05 Creación de la Ordenanza Municipal de Movilidad Sostenible				

INFORMACIÓN GRÁFICA



Tabla 29. Ficha M4.1 A01 Fuente: Elaboración propia

MEDIDA	M4.2 A02 M4.2 A03	Creación y mejora de itinerarios peatonales de conexión
OBJETIVOS	1 3 5 8	Fomentar los modos no motorizados Recuperar el protagonismo del peatón Gestión integral de la movilidad Seguridad vial
<b>PROBLEMÁTICA Y DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>		

En Buenavista del Norte, esta medida establece las principales actuaciones para mejorar la movilidad peatonal en los barrios. El objetivo es equilibrar el espacio de las calles, priorizando a los modos de transporte no motorizados. Para ello, se diseñarán y articularán itinerarios peatonales de alta calidad, con un enfoque en la accesibilidad universal, con el fin de mejorar la conexión tanto dentro de cada barrio como entre ellos.

INTERVENCIÓN PROPUESTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mejora de los corredores peatonales entre barrios próximos</li> <li>- Creación de vías de plataforma única</li> <li>- Peatonalización progresiva de calles del casco urbano</li> </ul>				
EFFECTO ESPERADO	Conseguir espacios peatonales más agradables para la circulación a pie en el municipio				
PLAZO	Corto	Medio	Largo	PRESUPUESTO (€)	500.000 €
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento Cabildo de Tenerife		INDICADORES DE EVOLUCIÓN	Número de calles intervenidas	
PRIORIDAD	Baja		Media	Alta	
PRECEDENTES	M1.1 A01 Adaptación de la red viaria existente				

INFORMACIÓN GRÁFICA



Tabla 30. Ficha M4.2 A02 y A03 Fuente: Elaboración propia


MEDIDA	M4.3 A04 M4.3 A05	Fomento de la Movilidad Peatonal			
OBJETIVOS	1 3 5 8	Fomentar los modos no motorizados Recuperar el protagonismo del peatón Gestión integral de la movilidad Seguridad vial			
<b>PROBLEMÁTICA Y DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>					
<p>En Buenavista del Norte, los peatones son el pilar de la movilidad urbana. Al priorizar al peatón en la planificación, se fortalecen otros modos de transporte sostenible, como el transporte público y los vehículos de movilidad personal, y se dinamiza el comercio local. Para fomentar que más personas caminen, es esencial desarrollar estrategias que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Promuevan trayectos a pie e inviten a los ciudadanos a descubrir nuevos itinerarios.</li> <li>• Muestren que las distancias son más cortas de lo que parecen.</li> <li>• Eduquen sobre los beneficios de caminar al menos 30 minutos al día, combatiendo el sedentarismo y mejorando la salud.</li> </ul> <p>Estas acciones buscan que caminar se convierta en una costumbre para los habitantes, mejorando su calidad de vida y la sostenibilidad del municipio.</p>					
INTERVENCIÓN PROPUESTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adhesión a la Red de Ciudades que Caminan</li> <li>- Creación del mapa "Metrominuto Buenavista del Norte"</li> <li>- Realización de campañas de fomento de la movilidad a pie</li> </ul>				
EFFECTO ESPERADO	Conseguir una mayor implicación de la ciudadanía en los viajes a pie en el municipio				
PLAZO	Corto	Medio	Largo	PRESUPUESTO (€)	15.000 €
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento		INDICADORES DE EVOLUCIÓN	% de desplazamientos a pie	
PRIORIDAD	Baja		Media	Alta	
PRECEDENTES	M4.2 A03 Plataformas únicas y peatonalizaciones				
INFORMACIÓN GRÁFICA					

Tabla 31. Ficha M4.3 A04 y A05  
 Fuente: Elaboración propia

## 6.5 PS5. Movilidad escolar

Hace algunas décadas, era común en ciudades y pueblos pequeños que los niños y niñas caminaran al colegio, formando grupos espontáneos que fomentaban su autonomía y desarrollo social. Esta tradición, tan arraigada en la cultura urbana mediterránea y europea, ha ido desapareciendo en Buenavista del Norte debido a varios factores. La consolidación de un modelo urbanístico centrado en el automóvil ha normalizado la idea de vivir lejos del colegio, sin que se perciba como una pérdida de calidad de vida. Además, la percepción de un mayor riesgo en el espacio público y el aumento de la motorización familiar han incrementado la dependencia del vehículo privado, especialmente cuando no existen incentivos para su uso.

Sin embargo, el incremento de la congestión vehicular, los mayores tiempos de espera y una creciente conciencia medioambiental han puesto de manifiesto la necesidad de replantear este modelo. La movilidad por motivos educativos es uno de los principales generadores de desplazamientos urbanos en días lectivos, alcanzando picos de actividad durante las horas de entrada y salida de los centros escolares. Esta situación motiva la implementación de estrategias que reduzcan los impactos negativos, especialmente la inseguridad vial y la concentración de emisiones contaminantes en el entorno de los colegios.



Figura 60. Ejemplos de alumnos de edades variadas caminando al centro escolar  
 Fuente: Cerrito FM

### 6.5.1 Objetivos generales

En este contexto, surge la necesidad de actuar a favor de un escenario deseable: una ciudad con menos vehículos y, por tanto, con menor contaminación atmosférica y acústica. Una de las medidas más populares para lograrlo son los Caminos Escolares Seguros, itinerarios estratégicamente definidos que garantizan el acceso peatonal de los alumnos residentes en las cercanías del centro educativo.

Más allá de buscar un cambio modal y reducir los impactos ambientales, sociales y económicos, estas estrategias están vinculadas con la formación de una ciudadanía más conectada con su entorno y comprometida con el desarrollo sostenible de su comunidad.

El Plan Sectorial de Movilidad Escolar de Buenavista del Norte agrupa las medidas dirigidas a los centros educativos del municipio en materia de movilidad sostenible. Su objetivo es crear las condiciones adecuadas para los desplazamientos cotidianos de los escolares, estableciendo una serie de Caminos y Entornos Escolares Seguros.

El objetivo general de este plan es lograr cambios tanto físicos como subjetivos a través de intervenciones permanentes a corto plazo. Se busca establecer pautas para implementar rutas seguras al colegio, además de mejorar el reparto modal de viajes hacia los centros educativos, reduciendo principalmente los desplazamientos en vehículo privado. Los objetivos específicos de este plan son:

- Construir un entorno seguro y amigable: Garantizar el acceso de los alumnos a los centros educativos con las máximas condiciones de accesibilidad, seguridad vial y confort.
- Facilitar la autonomía de los escolares: Fomentar la autonomía de los niños en sus trayectos cotidianos y su participación en los cambios de las nuevas pautas de movilidad.
- Incrementar los desplazamientos activos: Promover hábitos saludables de movilidad activa, como caminar y el uso de la bicicleta.
- Reducir el tráfico generado por los centros educativos y mejorar la calidad ambiental: Disminuir la congestión y la contaminación en las cercanías de las escuelas.
- Promover el acceso en modos sostenibles: Especialmente a pie, para lograr un uso más racional del vehículo privado en los desplazamientos escolares.

### 6.5.2 Propuestas de medidas y actuaciones

ID. Med	Medidas	Actuaciones	ID. Act
M5.1	Camino Escolar Seguro	Establecimiento de Caminos Escolares Seguros en las inmediaciones de los centros	A01
M5.2	Intervenciones en el espacio urbano para la mejora de la movilidad	Actuaciones de infraestructura, señalización, iluminación y mobiliario urbano	A02

Tabla 32. Resumen de medidas y actuaciones del PS5  
Fuente: Elaboración propia

#### M5.1 Camino Escolar Seguro

En Buenavista del Norte, la llegada de estudiantes y sus acompañantes a los centros educativos genera un gran número de desplazamientos diarios en vehículo privado. Este hábito provoca un aumento de emisiones contaminantes y ruido, y limita la autonomía de los niños en sus trayectos cotidianos. Además de condicionar su salud, también afecta su integración en el entorno y la sociedad.

Los Caminos Escolares Seguros son una herramienta para cambiar la forma en que los niños perciben su entorno. Más que simples itinerarios, son un proceso de sensibilización sobre la movilidad sostenible que mejora la calidad de vida de los menores y de la ciudadanía en general.

Es crucial sensibilizar a las futuras generaciones de adultos sobre la movilidad sostenible. Los niños influyen directamente en los hábitos de sus familias y, al fomentar el uso de modos de transporte activos, desarrollan una mayor independencia y adoptan costumbres más saludables. La bicicleta y los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) son opciones atractivas para los escolares cuando las distancias y el entorno lo permiten. En el municipio, el área educativa del CEIP Nicolás Díaz Dorta, cerca del casco urbano y el centro de salud, o el IES Buenavista, junto al pabellón deportivo y el campo de fútbol, son lugares ideales para promover estas alternativas.

Actualmente, muchos colegios sufren aglomeraciones de vehículos en las horas de entrada y salida, lo que genera problemas de acceso. Sin embargo, existe un amplio margen para que los estudiantes cambien el coche por el caminar, la bicicleta o los VMP.



Figura 61. Ejemplo de fomento del camino escolar seguro  
Fuente: El Periódico

#### A01 Establecimiento de Caminos Escolares Seguros en las inmediaciones de los centros

Para abordar los desafíos de la movilidad escolar, Buenavista del Norte propone retomar la iniciativa de los Caminos Escolares Seguros utilizando la metodología del programa STARS (*Sustainable Travel Accreditation and Recognition for Schools*). Este programa busca generar un cambio integral en los hábitos de transporte de los estudiantes, no solo mejorando la seguridad vial, sino también incentivando el uso de la bicicleta, los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) y los desplazamientos a pie.

El proyecto STARS actúa como un marco de referencia que permite canalizar diversas iniciativas de movilidad sostenible que algunos centros educativos ya están llevando a cabo. En España, el proyecto cuenta con el apoyo de entidades como el CENEAM, la DGT y el Ayuntamiento de Madrid, que ofrecen recursos y materiales gratuitos a los que los centros de Buenavista del Norte pueden acceder fácilmente.

Además, el municipio puede solicitar el asesoramiento de los coordinadores provinciales de la DGT, quienes están disponibles para guiar la implementación de la iniciativa. El programa STARS utiliza dos herramientas principales para lograr sus objetivos:

- **Acreditación del Centro:** Los centros educativos pueden obtener una acreditación (bronce, plata u oro) según su nivel de implicación y los resultados obtenidos en el cambio modal de los desplazamientos de alumnos y personal. Esta acreditación sirve como un reconocimiento al esfuerzo y los logros del centro.
- **Campañas entre iguales:** El programa fomenta la creatividad y la participación de los adolescentes, ya que son ellos quienes diseñan sus propias campañas de sensibilización para promover la movilidad sostenible entre sus compañeros, utilizando redes sociales y otros medios para amplificar su mensaje.

En Buenavista del Norte, se han identificado todos los centros escolares como susceptibles de implementar un proyecto de Camino Escolar Seguro. La propuesta es priorizar su puesta en marcha en los centros de Educación Primaria y Secundaria con mayor volumen de alumnos, o en aquellos que presenten más problemas de movilidad durante las horas de entrada y salida, asegurando así que los esfuerzos se concentren donde más se necesitan, como es el caso del IES Buenavista.

No se incluirán en proyectos de Camino Escolar Seguro las guarderías (hasta los 3 años), por su carácter de movilidad dependiente y no autónoma. Lo mismo ocurre, pero por tratarse básicamente de centros con un alumnado mayoritariamente de edades diversas, las escuelas especializadas (centros formativos u ocupacionales). La metodología de trabajo para la puesta en marcha de los Caminos Escolares Seguros es la siguiente:

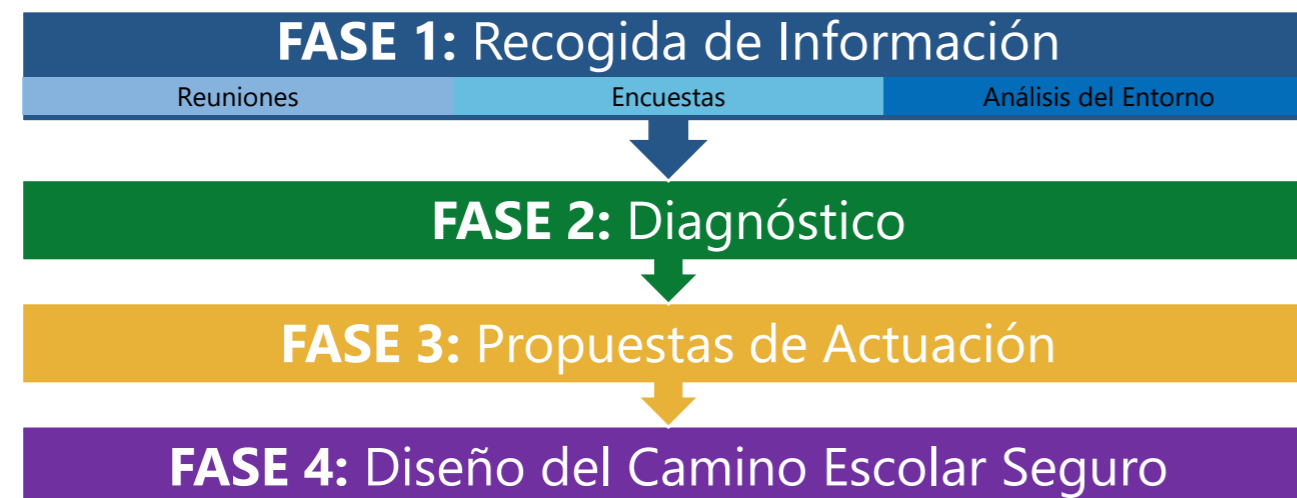


Figura 62. Metodología de Trabajo del Camino Escolar Seguro  
Fuente: Elaboración propia

*Fase 1: Recogida de información para los Caminos Escolares Seguros de Buenavista del Norte*

Para implementar con éxito los Caminos Escolares Seguros, la primera fase del proyecto en Buenavista del Norte se centra en la recogida de información y la participación. El proceso comenzará con una serie de reuniones informativas en cada centro educativo seleccionado. El objetivo es presentar el proyecto a todos los actores clave: la dirección del centro, las AMPAS y cualquier otro implicado relevante. En estas sesiones se explicará qué es un Camino Escolar Seguro, cómo se va a desarrollar y de qué manera pueden participar.

De estas reuniones surgirá un grupo de trabajo multidisciplinar, que será el motor del proyecto. Este equipo estará formado por:

- Un representante del Ayuntamiento.
- Miembros del equipo directivo del centro escolar.
- Representantes de las AMPAS y asociaciones de estudiantes.
- Un órgano de participación estudiantil, centrado en la movilidad sostenible.
- Un representante de la Policía Local.

Paralelamente, se llevarán a cabo encuestas dirigidas al alumnado, a las familias y al profesorado. El objetivo de estas encuestas es obtener una imagen precisa y actualizada de la movilidad escolar en el municipio. Esta herramienta no solo permitirá caracterizar los desplazamientos, sino también conocer la opinión y las actitudes de la comunidad educativa sobre la movilidad.

Las encuestas se realizarán sobre una muestra estadísticamente representativa, con un margen de error del 5% y un intervalo de confianza del 95%. La información recopilada será fundamental para realizar un diagnóstico preciso y desarrollar propuestas que se ajusten a las necesidades reales de cada centro.

ALUMNADO	Hábitos de desplazamiento
	Recorridos habituales en plano
	Valoración sobre la seguridad del itinerario que realizan
FAMILIAS Y AMPAS	Hábitos de desplazamiento
	Opinión del itinerario que realizan para ir al centro educativo
	Opinión sobre los aspectos que tendrían que ser modificados
PROFESORADO Y PERSONAL DEL CENTRO	Hábitos de desplazamiento
	Opinión sobre el entorno del colegio
	Opinión sobre la educación vial en las aulas

Tabla 33. Información a recopilar por sector  
Fuente: Elaboración propia

En la primera fase de la implementación de los Caminos Escolares Seguros, un paso crucial para Buenavista del Norte es el análisis detallado del entorno de los centros educativos. Este proceso consta de dos acciones principales: una visita de campo exhaustiva y un análisis en profundidad para identificar problemas y definir soluciones. El objetivo final es detectar las fortalezas y debilidades del entorno para poder planificar las líneas de actuación más adecuadas.

Este análisis se centra en cuatro aspectos clave para el éxito del proyecto:

- **Circulación vehicular:** Se examinará la fluidez y el volumen del tráfico en las calles cercanas a los colegios, identificando posibles puntos de riesgo para los escolares.
- **Itinerarios peatonales:** Se evaluará la calidad y la seguridad de las aceras y pasos de peatones existentes, buscando áreas que necesiten mejoras para garantizar que los estudiantes puedan caminar de manera segura y cómoda.
- **Oferta de aparcamientos:** Se analizará la disponibilidad de plazas de estacionamiento en las proximidades. Una oferta insuficiente puede contribuir a la congestión y a estacionamientos indebidos, mientras que una oferta excesiva puede atraer más tráfico, por lo que se buscará un equilibrio adecuado.
- **Transporte público:** Se estudiará la accesibilidad y la frecuencia del transporte público en las cercanías de los centros educativos, con el objetivo de promover su uso como una alternativa sostenible al coche privado.

Con esta información, Buenavista del Norte podrá diseñar propuestas específicas para cada centro, garantizando un entorno más seguro y accesible para toda la comunidad educativa.

### Fase 2: Diagnóstico y análisis de la movilidad escolar en Buenavista del Norte

En esta segunda fase del proyecto, Buenavista del Norte se centrará en el diagnóstico a partir de los datos recopilados. Se explotarán los datos de las encuestas para caracterizar la movilidad de la comunidad escolar y se analizará el entorno de cada centro educativo utilizando los criterios y fichas previamente definidos. Este análisis exhaustivo permitirá obtener información clave, como:

- La distribución modal de los desplazamientos de los alumnos, es decir, cómo se mueven.
- Los motivos principales por los que se utiliza el vehículo privado para ir al colegio.
- Las razones del viaje posterior de los padres o tutores tras dejar a los niños en el centro.
- Los aspectos que dificultan o facilitan el camino, desde el punto de vista de los estudiantes y sus familias.
- El interés de los propios niños en ir solos al colegio, fomentando su autonomía.
- La identificación de obstáculos físicos o de percepción de seguridad en los itinerarios.
- Una ficha detallada con aspectos cuantitativos y cualitativos de cada ruta.

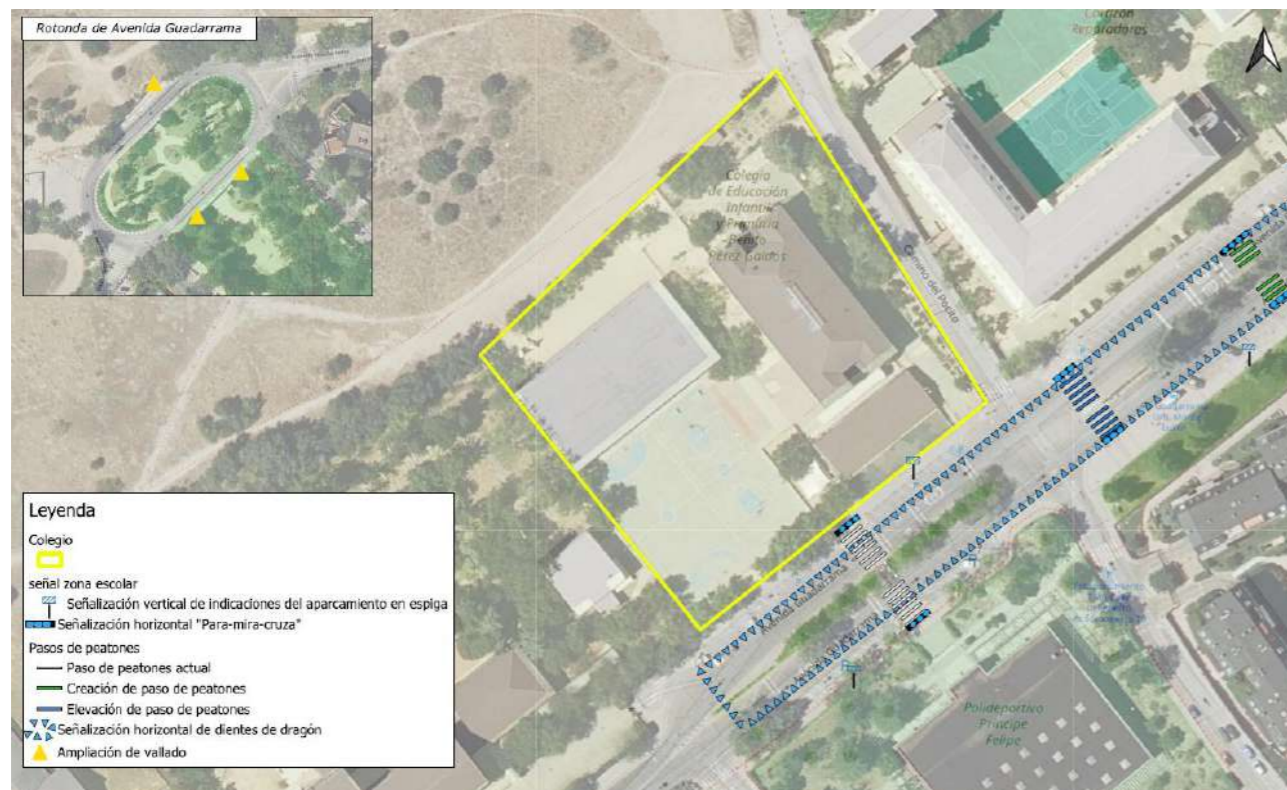


Figura 63. Ejemplo de propuesta de señalización en centro escolar de Majadahonda  
Fuente: Elaboración propia

A partir de los resultados obtenidos, se crearán las arañas de movilidad. Este método visual consiste en superponer los itinerarios de cada estudiante para identificar los tramos de calle más transitados. Se indicará con números cuántos alumnos usan cada tramo y se utilizarán colores más intensos para destacar las zonas con mayor afluencia. Esto permitirá a la administración municipal y a los centros educativos visualizar de forma clara y precisa los puntos críticos, lo que guiará la toma de decisiones para mejorar la seguridad y la accesibilidad de los Caminos Escolares Seguros.

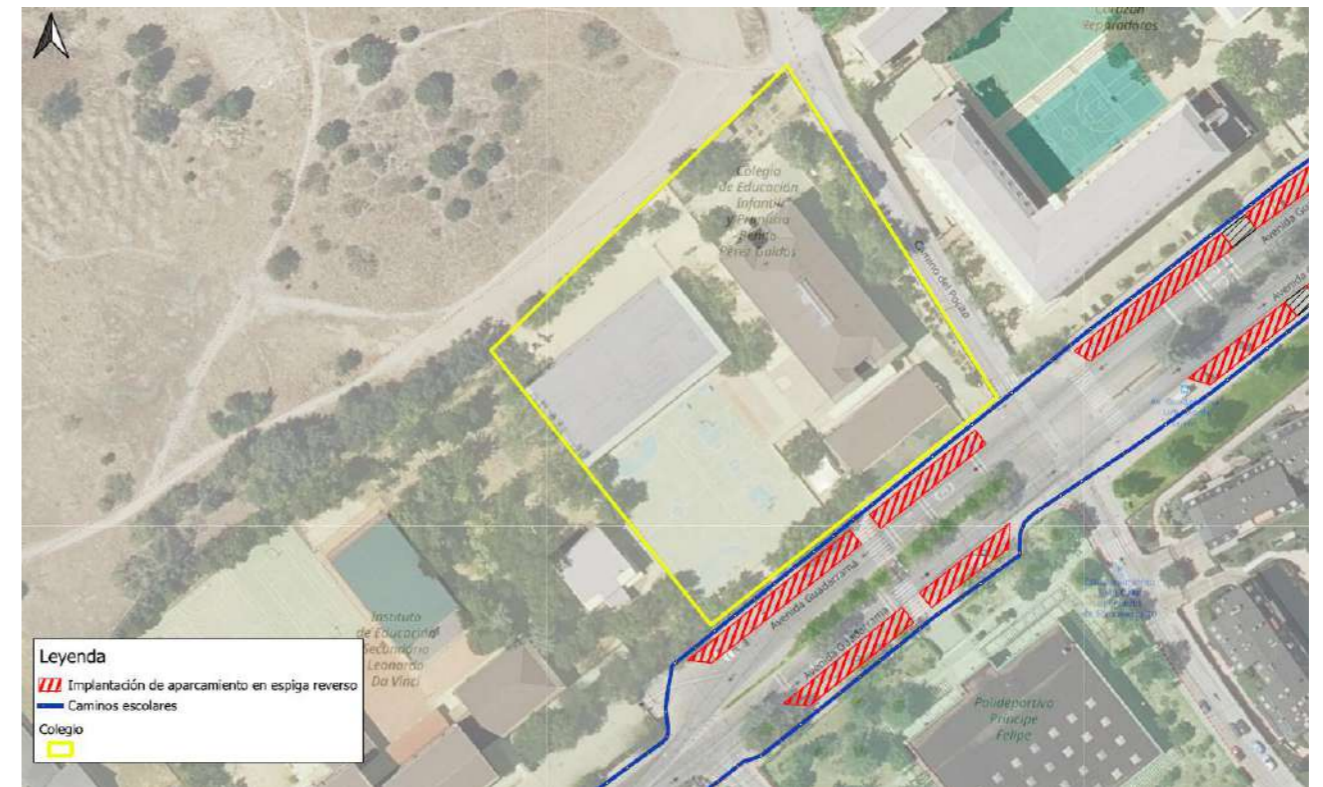


Figura 64. Ejemplo de intervención en Camino Escolar Seguro  
Fuente: Elaboración propia

### Fase 3: Propuestas para los Caminos Escolares en Buenavista del Norte

Una vez completado el diagnóstico, pasará a la Fase 3, la elaboración de un informe de propuestas para mejorar la movilidad y garantizar un entorno escolar más seguro. Estas propuestas se dividirán en tres categorías principales:

- Educativas: Acciones destinadas a incentivar la movilidad a pie, la autonomía de los alumnos y la educación en seguridad vial.
- Técnicas: Medidas concretas para mitigar o eliminar los riesgos detectados en la fase de diagnóstico.
- Divulgativas: Estrategias de comunicación para difundir las propuestas y sensibilizar a la comunidad.

### Fase 4: Diseño de los Caminos Escolares Seguros

La Fase 4 se centrará en el diseño de los Caminos Escolares Seguros. Se definirán los itinerarios y se implementarán actuaciones que mejoren la seguridad vial de los más pequeños. Estas intervenciones incluirán técnicas de Urbanismo Táctico, señalización específica y medidas de calmado de tráfico en el entorno de los centros educativos. Para el trazado de estos caminos, se tendrán en cuenta los siguientes aspectos clave:

- Ancho de acera: Se priorizarán aceras con un ancho mínimo de 2,00 metros para garantizar un tránsito seguro.
- Pendiente: Se buscarán rutas con pendientes inferiores al 5% para facilitar la accesibilidad.
- Intensidad y velocidad: Los caminos se trazarán en calles con baja intensidad y velocidad de vehículos para reducir el riesgo de accidentes.
- Puntos conflictivos: Se evitarán los tramos identificados como conflictivos en el diagnóstico para ofrecer una ruta más segura y tranquila.

Con estas medidas, Buenavista del Norte busca crear un entorno que fomente la autonomía de los niños y promueva una movilidad más sostenible y segura en toda la comunidad escolar.

### M5.2 Intervenciones en el espacio urbano para la mejora de la movilidad

En Buenavista del Norte, se están implementando una serie de acciones en línea con el plan de Caminos Escolares Seguros. Estas iniciativas buscan mejorar los espacios urbanos en los alrededores de los colegios, con el objetivo principal de reducir los riesgos y aumentar la seguridad de los alumnos.

La medida es una apuesta clara por fomentar la autonomía infantil, permitiendo que los niños y niñas se desplacen a sus centros educativos de forma más segura y por sí solos. Al crear entornos más amigables y protegidos, se contribuye a que los escolares desarrollen su independencia y se integren mejor en su comunidad.

#### A02 Actuaciones de infraestructura, señalización, iluminación y mobiliario urbano

Las autoridades de Buenavista del Norte proponen una serie de intervenciones puntuales para mejorar la seguridad vial en los entornos escolares del municipio. El objetivo principal es abordar los puntos críticos detectados en varios centros educativos, donde se han identificado problemas como pavimentos deteriorados, aceras insuficientes para el tránsito peatonal e invasión de vehículos en los espacios de acceso.

Las acciones propuestas se centran en reforzar y ampliar las rutas escolares seguras. Para ello, se plantea la instalación de nueva señalización vertical y horizontal que advierta a los conductores de que están circulando por una zona escolar. Además, se valora la creación de pasos peatonales sobreelevados y el aumento de los espacios peatonales, especialmente en aquellos itinerarios que carecen de una infraestructura propia para los viandantes. Cada actuación será evaluada de forma particular para cada centro educativo, considerando sus características de movilidad, el entorno en el que se ubica y la viabilidad de las mejoras de infraestructura. También se tendrá en cuenta la capacidad de estas medidas para disminuir las infracciones viales que se cometen habitualmente en estas zonas.



Figura 65. Ejemplo de apeadero educativo en Tegueste  
Fuente: Diario de Avisos

Entre las carencias más comunes que se han detectado, se encuentran:

- Vehículos estacionados en los accesos de los centros.
- Vías de acceso sin salida con aceras estrechas y en pendiente.
- Falta de itinerarios peatonales seguros, lo que obliga a los escolares a compartir la calzada con los vehículos.

Además de las mejoras de infraestructura, se propone la creación de apeaderos educativos, también conocidos como "Kiss & Ride". Se trata de zonas de estacionamiento reservadas en las cercanías de los centros escolares (no en la puerta principal), diseñadas para que los vehículos particulares puedan parar de manera rápida y segura para la bajada y subida de alumnos.

El funcionamiento de estos espacios es similar al de una parada de autobús, con un tiempo de estacionamiento limitado a un minuto. Desde estos apeaderos, se garantizará un itinerario peatonal continuo y seguro hasta el centro educativo.

Estas plazas solo estarán operativas durante la hora previa a la entrada y la hora posterior a la salida de los alumnos, pudiéndose usar como estacionamiento libre el resto del tiempo. Se estima que, si esta medida se implementa y funciona correctamente, cada plaza podría dar servicio a un mínimo de 60 vehículos por periodo, lo que ayudaría a gestionar de manera más eficiente el flujo de tráfico en las horas punta.



Figura 66. Entorno del colegio Nicolás Díaz Dorta  
Fuente: Elaboración propia

### 6.5.3 Ficha de medidas del PS

<b>MEDIDA</b>	<b>M5.1 A01</b>				Caminos Escolares Seguros	
<b>OBJETIVOS</b>	1	3	5	8	Fomentar los modos no motorizados Recuperar el protagonismo del peatón Gestión integral de la movilidad Seguridad vial	
<b>PROBLEMÁTICA Y DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>						
<p>En Buenavista del Norte, la movilidad por estudios representa un importante generador de desplazamientos durante los días lectivos, especialmente en las horas de entrada y salida. Ante esta situación, se hace necesario implementar estrategias que fomenten el uso de modos de transporte activos (caminar o ir en bicicleta), reduzcan la inseguridad vial y disminuyan la concentración de emisiones contaminantes en las zonas escolares.</p> <p>Una de las soluciones propuestas es la creación de Caminos Escolares Seguros, que son itinerarios diseñados para garantizar un acceso peatonal seguro para los estudiantes a sus centros educativos. Se trata de rutas que ofrecen las condiciones necesarias para que los niños y jóvenes puedan ir a la escuela a pie o en bicicleta de forma autónoma.</p> <p>Este programa está destinado principalmente a los centros de enseñanza primaria y secundaria. Las guarderías quedan excluidas debido a la dependencia de los infantes, al igual que los centros de enseñanza especializada que atienden a un amplio rango de edades. El objetivo es crear un entorno en el que los estudiantes se sientan seguros y animados a desplazarse de una manera más saludable y sostenible.</p>						
<b>INTERVENCIÓN PROPUESTA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realización de encuestas a alumnado, familias y profesorado</li> <li>- Diseño de itinerarios en función de los datos recopilados</li> <li>- Modificación de itinerarios peatonales para evitar conflictos</li> </ul>					
<b>EFFECTO ESPERADO</b>	Fomentar el desplazamiento a pie durante parte o todo el recorrido de los escolares a los centros educativos que implementen los Caminos Escolares Seguros					
<b>PLAZO</b>	<b>Corto</b>	Medio	Largo	<b>PRESUPUESTO (€)</b>		40.000 €
<b>AGENTES IMPLICADOS</b>	Ayuntamiento Centros Escolares AMPAS Policía Local		<b>INDICADORES DE EVOLUCIÓN</b>		Número de centros escolares con Camino Escolar Seguro	
<b>PRIORIDAD</b>	Baja		Media		<b>Alta</b>	
<b>PRECEDENTES</b>	M1.1 A01 Adaptación de la red viaria existente					
<b>INFORMACIÓN GRÁFICA</b>						

Tabla 34. Ficha M5.1 A01  
Fuente: Elaboración propia

<b>MEDIDA</b>	<b>M5.2 A02</b>		Intervenciones en espacios urbanos para mejora de la movilidad escolar			
<b>OBJETIVOS</b>	1	3	5	8	Fomentar los modos no motorizados Recuperar el protagonismo del peatón Gestión integral de la movilidad Seguridad vial	
<b>PROBLEMÁTICA Y DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>						
<p>Se han propuesto diversas intervenciones puntuales para mejorar la seguridad vial en los alrededores de varios colegios en Buenavista del Norte. El objetivo es solventar los puntos críticos detectados, como el pavimento en mal estado, la falta de espacio suficiente para los peatones y la necesidad de una mejor señalización.</p> <p>Las medidas buscan reforzar y ampliar las rutas escolares para garantizar un desplazamiento seguro. Entre las acciones planificadas se incluyen la instalación de señalización vertical y horizontal para advertir a los conductores que están en una zona escolar. Además, se valora la creación de pasos peatonales sobreelevados y el aumento de los espacios peatonales en los itinerarios hacia los centros educativos.</p> <p>Para complementar estas mejoras, también se considera la implementación de apeaderos educativos, que son zonas de parada rápida para que los padres puedan dejar a sus hijos de forma segura sin entorpecer el tráfico.</p>						
<b>INTERVENCIÓN PROPUESTA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Implantación de apeaderos educativos en los centros escolares</li> <li>- Ampliación de aceras y espacios peatonales en los centros escolares</li> <li>- Colocación de medidas de calmado de tráfico en las proximidades de los centros escolares</li> </ul>					
<b>EFFECTO ESPERADO</b>	Favorecer mediante medidas infraestructurales los desplazamientos a los centros escolares por movilidad activa.					
<b>PLAZO</b>	Corto	<b>Medio</b>	Largo	<b>PRESUPUESTO (€)</b>		100.000 €
<b>AGENTES IMPLICADOS</b>	Ayuntamiento Centros Escolares AMPAS Policía Local		<b>INDICADORES DE EVOLUCIÓN</b>		Número de actuaciones e intervenciones realizadas por centro escolar	
<b>PRIORIDAD</b>	Baja		Media		<b>Alta</b>	
<b>PRECEDENTES</b>	M5.1 A01 Camino Escolar Seguro					
<b>INFORMACIÓN GRÁFICA</b>						

Tabla 35. Ficha M5.2 A02  
Fuente: Elaboración propia

## 6.6 PS6. Movilidad ciclista y VMP

Actualmente, el uso de la bicicleta en Buenavista del Norte es testimonial. Este bajo uso se debe, en gran medida, a la falta de una infraestructura ciclista adecuada. El reconocimiento de la bicicleta y los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) como una alternativa de transporte viable es fundamental. A pesar de que la orografía del municipio puede ser un desafío,

### 6.6.1 Objetivos generales

El uso de la bicicleta y los VMP no solo ofrece beneficios para la salud física y mental, sino que también contribuye al bienestar de la comunidad. Estas son algunas de sus virtudes:

- **Sostenibilidad:** No generan contaminación atmosférica ni acústica y no producen residuos peligrosos.
- **Economía:** Son medios de transporte asequibles, tanto en su compra como en su mantenimiento. Su uso reduce el gasto sanitario y los costos ambientales.
- **Eficiencia:** Requieren una inversión en infraestructura significativamente menor que la de los vehículos motorizados.
- **Seguridad:** Son medios inherentemente seguros; la mayor parte de la inseguridad proviene de la interacción con otros vehículos y de la falta de infraestructura segura.
- **Rapidez:** Son ideales para distancias cortas, ya que no se ven afectados por la congestión del tráfico.
- **Espacio:** Ocupan mucho menos espacio que un coche. En el lugar de estacionamiento de un solo coche, se pueden aparcar hasta 10 bicicletas.
- **Accesibilidad:** Son fáciles de manejar para casi todas las edades y condiciones físicas, promoviendo la movilidad en personas de todas las generaciones.

El objetivo general del Plan Sectorial de Movilidad Ciclista y VMP de Buenavista del Norte es fomentar un cambio modal entre residentes y visitantes, logrando que la bicicleta y los VMP tengan una mayor participación en los desplazamientos diarios. Para ello, se implementarán las siguientes medidas: se creará una red de itinerarios ciclistas que garantice la continuidad, la conectividad y la seguridad, facilitando el acceso a puntos clave, se instalará una amplia red de aparcabicis en lugares estratégicos para fomentar su uso y se establecerá una normativa clara para el uso de patinetes y otros VMP, para garantizar la convivencia con peatones y otros vehículos. Los objetivos específicos del plan son:

- **Continuidad y conectividad de la red:** Garantizar que los tramos ciclistas estén interconectados de manera funcional y cómoda.
- **Conexión con equipamientos:** Asegurar que la red permita un acceso seguro a lugares importantes como centros educativos, sanitarios y de transporte público.
- **Integración con el diseño urbano:** Lograr que la red ciclista se integre de manera armoniosa con el resto de los modos de transporte.
- **Infraestructura segura:** Dotar al municipio de una infraestructura ciclista segura para aumentar los viajes en bicicleta.
- **Mayor espacio para modos no motorizados:** Ampliar la superficie dedicada a peatones y VMP, haciendo su uso más atractivo.
- **Regulación de los VMP:** Establecer una normativa que garantice la seguridad de todos los usuarios de la vía.

### 6.6.2 Propuestas de medidas y actuaciones

ID. Med	Medidas	Actuaciones	ID. Act
M6.1	Aparcabicis en la vía pública	Instalación de aparcamientos tipo U invertida	A01
M6.2	Fomento de la movilidad ciclista	Campañas de fomento de la bicicleta y los VMP	A02

Tabla 36. Resumen de medidas y actuaciones del PS6  
Fuente: Elaboración propia

#### M6.1 Aparcabicis en la vía pública

Para que la red de itinerarios ciclistas tenga un verdadero impacto en Buenavista del Norte, es imprescindible que vaya acompañada de una oferta de aparcamientos adecuada. En la actualidad, las opciones para estacionar bicicletas y patinetes son casi inexistentes o están mal señalizadas. El simple hecho de crear infraestructura ciclista no es suficiente; para que la ciudadanía elija la bicicleta como una alternativa de transporte, debe tener la tranquilidad de poder aparcarla de forma segura y cómoda.

Esta iniciativa se basa en la premisa de que la elección de un medio de transporte no solo depende de la calidad de la red viaria, sino también de la disponibilidad de aparcamiento. Por esta razón, se considera fundamental abordar este problema de manera integral.



Figura 67. Ejemplo de aparcabicis  
Fuente: Gerca

Los objetivos principales de esta actuación son:

- Potenciar la movilidad ciclista: Al ofrecer un lugar seguro donde aparcar, se elimina una de las principales barreras para quienes desean usar la bicicleta o los VMP en sus desplazamientos diarios.
- Dotar de infraestructura adecuada: Se creará y mejorará la red de aparcamientos, asegurando que estos espacios sean funcionales y estén correctamente señalizados, y que su uso sea compatible con el resto de los usuarios del espacio público.

Esta medida es un complemento esencial a la creación de una red de itinerarios ciclistas, lo que permitirá a Buenavista del Norte avanzar hacia una movilidad más sostenible y amigable para todos sus habitantes.

#### A01 Instalación de aparcamientos para bicicletas tipo U invertida

Para fomentar la movilidad ciclista en Buenavista del Norte, se propone un plan para la instalación de aparcamientos para bicicletas. Este plan se centra en tres acciones principales:

- Dimensionar el número de aparcabicis necesarios en el municipio.
- Instalar los aparcamientos en lugares estratégicos.
- Señalizar adecuadamente cada grupo de aparcamiento para su fácil identificación.

Siguiendo las recomendaciones del "Manual de aparcamientos de bicicletas" del IDAE, se ha optado por el soporte de tipo U-invertida, que es el más seguro y recomendado en Europa. Este diseño permite fijar tanto las ruedas como el cuadro de la bicicleta, garantizando una protección eficaz contra robos. Este modelo de aparcabicis es modular, lo que facilita su ampliación en el futuro si la demanda de ciclistas aumenta. En cuanto a la instalación, se puede realizar tanto en la calzada como en las aceras:

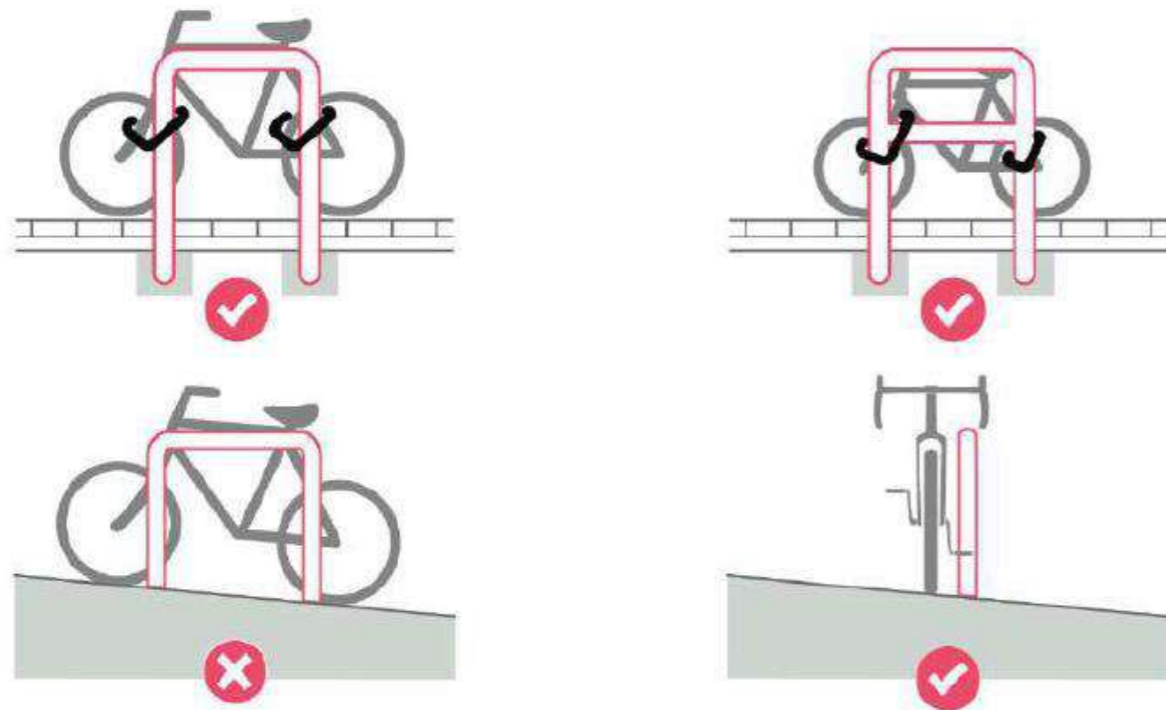


Figura 68. Ejemplo de anclaje de bicicleta de manera adecuada  
Fuente: Engineering Design Code for Cycle Infrastructure

- En calzada: Se pueden instalar 5 soportes de tipo U-invertida en el espacio de una plaza de aparcamiento de coche. Para protegerlos, se recomienda colocar bolardos o elementos que eviten la invasión de vehículos a motor.
- En acera: Se suelen instalar grupos de 3 a 5 anclajes, aunque el número puede variar según las necesidades y el espacio disponible. Se debe considerar la presencia de mobiliario urbano, como árboles o bancos, y decidir si se colocan de forma perpendicular u oblicua al bordillo.

Se propone la instalación de 10 aparcabicis, cada uno con 5 soportes, en ubicaciones estratégicas para cubrir las necesidades de movilidad del municipio:

- Centro de Salud
- Cementerio
- Centro Comercial
- Playa de Las Arenas
- Punta de Teno
- Colegio La Cuesta
- IES Buenavista
- Consultorio El Palmar
- Teno Alto
- Masca

Con esta medida, Buenavista del Norte busca proporcionar la infraestructura necesaria para que la bicicleta se consolide como una opción de transporte segura y práctica para todos.

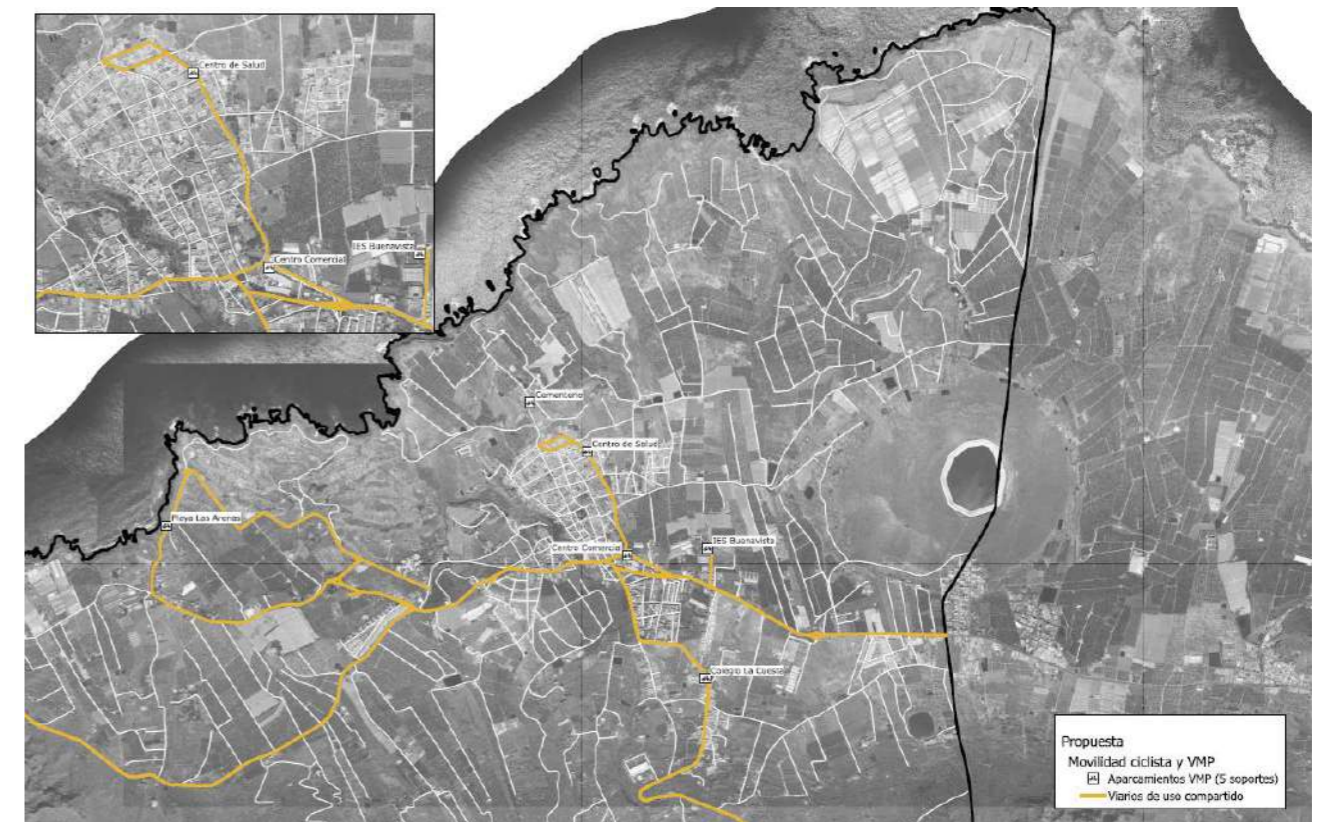


Figura 69. Itinerarios peatonales y aparcabicis propuestos en el casco de Buenavista del Norte  
Fuente: Elaboración propia

## M6.2 Fomento de la movilidad ciclista

Para que las políticas de movilidad sostenible tengan éxito en Buenavista del Norte, es fundamental trabajar en la información y la educación de la ciudadanía. Se ha demostrado que una promoción efectiva es clave para fomentar un cambio de hábitos.

El objetivo es mejorar el conocimiento de los habitantes sobre cómo circular en bicicleta y en Vehículos de Movilidad Personal (VMP) por el municipio. Al acercar información clara y útil, se busca no solo motivar a quienes aún no han adoptado estos medios de transporte, sino también fortalecer las decisiones de aquellos que ya se mueven de forma sostenible. De esta manera, se consolida una cultura de movilidad más limpia y saludable para todos.

Actualmente, la infraestructura ciclista del municipio es muy limitada. Esta falta de conexión y utilidad es un obstáculo significativo para que la ciudadanía opte por la bicicleta en sus desplazamientos diarios. El objetivo de esta medida es crear una red de itinerarios ciclables que dé servicio a los principales trayectos del municipio. Este nuevo diseño debe considerar los siguientes aspectos clave:

- Conformar una malla cerrada, completa y coherente: La red debe ser continua y funcional, permitiendo el desplazamiento seguro a los centros de interés más importantes, como comercios, centros de salud o colegios.
- Proyectar la red para que sea accesible para toda la ciudadanía: La infraestructura debe ser segura y cómoda para personas de todas las edades y habilidades, asegurando que todos puedan usar la bicicleta como una opción de movilidad real.
- 



Figura 70. Señalización vertical de ciclocalle  
Fuente: DGT

Con la creación de esta red, Buenavista del Norte busca no solo fomentar el uso de la bicicleta y los VMP, sino también mejorar la seguridad y la calidad de vida de sus habitantes, ofreciendo una alternativa de transporte sostenible, saludable y accesible para todos.

El diseño de las vías públicas se adaptará a las necesidades de estos medios de transporte, teniendo en cuenta las diferencias de velocidad y masa con respecto a los vehículos motorizados. La propuesta se centra en transformar una parte de los ejes de tráfico motorizado en ciclocalles o vías ciclables. Estas son vías tranquilas, con un límite de velocidad máxima de 30 km/h, donde coexisten diferentes tipos de vehículos, pero las bicicletas y los VMP tienen preferencia de circulación. El objetivo es integrar la movilidad activa de forma segura en las vías urbanas, sin comprometer la seguridad de nadie.

Para lograrlo, se implementará una señalización específica que incluya la velocidad máxima permitida, acompañada de un pictograma de bicicleta y flechas direccionales. Estas marcas viales se ubicarán al principio de cada vía y en los cruces, lo que permitirá crear una red ciclista de bajo costo y alta visibilidad, además de reducir la velocidad del tráfico. La señalización, tanto horizontal como vertical, es fundamental para garantizar la seguridad, eficacia y comodidad en la circulación. Para ello, deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- Claridad: Los mensajes deben ser fáciles de entender, evitando la sobrecarga de información.
- Sencillez: Se utilizará el mínimo de elementos necesarios para guiar a los usuarios.
- Uniformidad: Se mantendrá una señalización uniforme para facilitar su comprensión.

La red ciclista de Buenavista del Norte utilizará señalización horizontal (marcas longitudinales, transversales, flechas y otros símbolos) para regular el tráfico y guiar a los ciclistas. La señalización vertical, por su parte, se encargará de proporcionar información sobre puntos de interés, como nodos intermodales, parques, lugares turísticos, centros de trabajo y ocio. Se diseñarán señales con un formato, color y pictogramas estandarizados, con la altura adecuada para garantizar su visibilidad.

Para que las políticas de movilidad sostenible sean efectivas en Buenavista del Norte, la administración municipal considera fundamental la puesta en marcha de campañas de información dirigidas a públicos específicos. Estas campañas deben tener en cuenta a la comunidad turística, así como a los residentes, jóvenes, trabajadores y personas que se desplazan por motivos deportivos.

Las campañas deben ser planificadas para periodos concretos y con objetivos claros, como la promoción de un itinerario ciclista o la conmemoración de fechas importantes de movilidad sostenible. Entre estas fechas se destacan el Día Mundial de la Salud (7 de abril), el Día Mundial del Medio Ambiente (5 de junio), el Día de la Bicicleta (3 de junio) y la Semana Europea de la Movilidad (16-22 de septiembre), cuyo día central es el Día Mundial Sin Coche (22 de septiembre).

Para alcanzar al mayor número de personas, las campañas utilizarán diversos canales de difusión. Se emplearán medios tradicionales como prensa, radio y televisión, y se colocarán carteles y banderolas en espacios públicos, comerciales y en el transporte público.

Además, se sugiere la creación de materiales tangibles como folletos informativos y trípticos, y artículos de *merchandising* (lápices, pegatinas, libretas) que refuercen el mensaje y empoderen a la bicicleta en los espacios de trabajo y personales. Se propone comenzar la campaña el 3 de junio, Día de la Bicicleta, coincidiendo con la llegada del buen tiempo y el inicio de las vacaciones escolares, un momento ideal para aprovechar la reducción del tráfico. Para garantizar el éxito de la campaña, el logotipo debe ser sencillo, fácil de identificar y atractivo visualmente, evitando sobrecargarlo con información o conceptos complejos.

### 6.6.3 Ficha de medidas del PS

<b>MEDIDA</b>	<b>M6.1 A01</b>	Red de aparcabicis públicos
<b>OBJETIVOS</b>	1 3 4 8	Fomentar los modos no motorizados Recuperar el protagonismo del peatón Promover vehículos limpios Seguridad vial
<b>PROBLEMÁTICA Y DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>		

Para que la bicicleta y los vehículos de movilidad personal (VMP) se conviertan en una alternativa de transporte viable en Buenavista del Norte, es fundamental que los ciclistas puedan estacionar sus vehículos de forma segura. Por ello, la administración municipal propone la instalación de aparcabicicletas de tipo U-invertida.

Además de la instalación de los soportes, se reforzarán las medidas de seguridad en estos espacios. Se mejorará la iluminación y la señalización para que sean fácilmente identificables. En puntos estratégicos, se contempla la posibilidad de instalar sistemas de videovigilancia para garantizar la seguridad de las bicicletas y la tranquilidad de sus usuarios.

<b>INTERVENCIÓN PROPUESTA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Instalación de 10 puntos de aparcabicicletas en el municipio</li> <li>- Mejora del entorno de los aparcabicicletas con medidas de señalización y seguridad</li> </ul>			
<b>EFFECTO ESPERADO</b>	Fomentar los desplazamientos de corto recorrido en bicicleta o vehículos de movilidad personal de manera segura.			
<b>PLAZO</b>	Corto	<b>Medio</b>	Largo	<b>PRESUPUESTO (€)</b> 15.000 €
<b>AGENTES IMPLICADOS</b>	Ayuntamiento Asociaciones ciclistas Policía Local		<b>INDICADORES DE EVOLUCIÓN</b>	Número de aparcabicicletas instalados
<b>PRIORIDAD</b>	Baja		<b>Media</b>	Alta
<b>PRECEDENTES</b>	Ninguno			

INFORMACIÓN GRÁFICA



Tabla 37. Ficha M6.1 A01  
Fuente: Elaboración propia

<b>MEDIDA</b>	<b>M6.2 A02</b>	Fomento de la movilidad ciclista
<b>OBJETIVOS</b>	1 3 4 8	Fomentar los modos no motorizados Recuperar el protagonismo del peatón Promover vehículos limpios Seguridad vial
<b>PROBLEMÁTICA Y DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>		

La experiencia ha demostrado que la simple implementación de infraestructura para bicicletas y Vehículos de Movilidad Personal (VMP) no es suficiente para que la ciudadanía los utilice. En Buenavista del Norte, la administración municipal ha entendido que las acciones de promoción, sensibilización y educación son tan importantes como la construcción de carriles bici. De hecho, al inicio de una estrategia, estas acciones pueden ser incluso más cruciales.

Preparar a la opinión pública y despertar el interés por desplazarse en bicicleta o VMP es el primer paso. El objetivo es que los habitantes de Buenavista del Norte reflexionen y reconsideren su movilidad, lo que facilitará la adopción de futuros cambios. De esta manera, se busca sembrar las bases para una auténtica cultura ciclista, donde el uso de estos medios de transporte sea una opción natural y valorada por la comunidad.

<b>INTERVENCIÓN PROPUESTA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizar campañas de promoción y concienciación sobre el uso de la bicicleta y los vehículos de movilidad personal</li> <li>- Generar espacios para el uso de la bicicleta durante eventos locales</li> <li>- Señalizar los itinerarios ciclistas preferentes en el municipio</li> </ul>			
<b>EFFECTO ESPERADO</b>	Informar a la ciudadanía de las características del uso de la bicicleta en el municipio			
<b>PLAZO</b>	Corto	Medio	<b>Largo</b>	<b>PRESUPUESTO (€)</b> 15.000 €
<b>AGENTES IMPLICADOS</b>	Ayuntamiento Asociaciones ciclistas Policía Local		<b>INDICADORES DE EVOLUCIÓN</b>	Número de campañas realizadas Número de itinerarios señalizados
<b>PRIORIDAD</b>	Baja		<b>Media</b>	Alta
<b>PRECEDENTES</b>	M6.1 A01 Red de aparcabicis públicos			

INFORMACIÓN GRÁFICA



Tabla 38. Ficha M6.2 A02  
Fuente: Elaboración propia

## 6.7 PS7. Mejora de la distribución de mercancías

En Buenavista del Norte, la Distribución Urbana de Mercancías (DUM) es una actividad crucial para el funcionamiento diario del municipio. Esta actividad, que incluye los recorridos desde los almacenes logísticos hasta los establecimientos de hostelería, comercios y los domicilios de los clientes, es un sector en constante crecimiento. El auge del comercio electrónico, en particular, ha provocado cambios significativos en la operativa del servicio, con un aumento en el número de entregas y recogidas, plazos de entrega cada vez más cortos, un mayor número de entregas fallidas, y la necesidad de operar en horarios cada vez más amplios.

Esta situación genera impactos negativos en la calidad ambiental y urbana del municipio, incluyendo el aumento de la congestión del tráfico, la ocupación de espacios públicos, el incremento de la contaminación y una pérdida de eficiencia general en los procedimientos.

### 6.7.1 Objetivos generales

El Plan Sectorial de Mejora de la Distribución Urbana de Mercancías en Buenavista del Norte tiene como objetivo general lograr una distribución más eficiente y sostenible. Para ello, se busca reducir las externalidades negativas asociadas a las actividades de carga y descarga, como el ruido, las vibraciones, los olores y el impacto visual. Los objetivos específicos del plan son:

- Ambiental: Reducir el impacto medioambiental regulando el tonelaje y el tipo de vehículo utilizado, priorizando aquellos con menores emisiones.
- Congestión del tráfico: Disminuir el impacto que las operaciones de carga y descarga tienen en la fluidez del tráfico del municipio.
- Adecuación de la infraestructura: Adaptar la infraestructura existente para que responda de manera más eficiente a la oferta y la demanda del sector.

Con la implementación de este plan, Buenavista del Norte busca optimizar la distribución de mercancías, beneficiando tanto a los comercios y clientes como al medio ambiente y a la calidad de vida de todos sus habitantes.



Figura 71. Zona comercial de Buenavista del Norte  
Fuente: Elaboración propia

### 6.7.2 Propuestas de medidas y actuaciones

ID. Med	Medidas	Actuaciones	ID. Act
M7.1	Implementación de la DUM	Bonificación a las actividades logísticas sostenibles	A01
M7.2	Control de las áreas de carga y descarga	Estudio y criterios para la regulación de la carga y descarga	A02

Tabla 39. Resumen de medidas y actuaciones del PS7  
Fuente: Elaboración propia

#### M7.1 Implementación de la DUM

Tal como se ha diagnosticado, la distribución de mercancías (DUM) representa uno de los mayores desafíos para la movilidad en Buenavista del Norte. Los vehículos de reparto, especialmente los pesados, ocupan espacio público y generan ruidos, vibraciones y emisiones contaminantes, un problema particularmente acentuado en las calles estrechas del casco urbano. Todo ello sumado a, en ocasiones, la invasión de los espacios peatonales con la parada de estos vehículos

Una de las principales causas de este impacto es el uso de vehículos pesados y altamente contaminantes. Sin embargo, existe un gran potencial para cambiar esta situación. Según la Federación Europea de Ciclistas, hasta el 25% de todas las mercancías urbanas podrían ser entregadas en bicicleta. Este porcentaje se eleva al 50% cuando se trata de bienes ligeros, especialmente útiles en los repartos de comercio electrónico o en la distribución de última milla.

Aunque esta estimación no considera factores como la orografía o la falta de infraestructura ciclista segura, ofrece una visión clara del potencial para una distribución de mercancías más ecológica en Buenavista del Norte. Al explorar alternativas como la ciclogística, el municipio no solo podría reducir su huella ambiental, sino también liberar espacio, disminuir la congestión y mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Es fundamental desarrollar una infraestructura segura que permita a los transportistas de mercancías optar por vehículos menos contaminantes y más ágiles.

#### A01 Bonificación a las actividades logísticas sostenibles

Para mejorar la Distribución Urbana de Mercancías (DUM), Buenavista del Norte propone una serie de actuaciones complementarias y bonificaciones. Estas medidas buscan no solo optimizar la eficiencia, sino también reducir el impacto ambiental y la congestión del tráfico.

Una de las principales estrategias es el fomento de métodos de entrega sostenibles. Para ello, se promoverá el reparto a pie, se impulsará la implementación de sistemas de Click & Collect en los comercios locales y se instalarán lockers o taquillas como puntos de entrega y recogida de paquetes. Estas alternativas reducen la necesidad de vehículos para los últimos kilómetros del reparto, disminuyendo el tráfico y las emisiones. Además, el municipio introducirá un sistema de bonificaciones económicas para incentivar el uso de vehículos menos contaminantes:

- Se ofrecerá una bonificación del 75% en las tasas municipales a los vehículos de reparto con una carga útil menor a 3,5 toneladas que cuenten con etiquetas ambientales ECO o CERO.
- Esta bonificación podría ascender hasta el 85% para aquellos vehículos que, además de ser de combustibles alternativos, sean de pequeñas dimensiones y se utilicen para actividades logísticas que requieran el uso intensivo de las vías públicas, como el montaje de eventos.
- Finalmente, se bonificará el reparto de mercancías realizado en horario nocturno o a primera hora de la mañana. Esta medida busca aliviar la congestión del tráfico durante las horas punta, distribuyendo las operaciones logísticas a lo largo del día y la noche.

Con estas iniciativas, Buenavista del Norte se compromete a apoyar a los transportistas y comercios locales en su transición hacia prácticas más sostenibles, creando un entorno más limpio y eficiente para toda la comunidad.



Figura 72. Ejemplo de vehículos de reparto de mercancías eléctricos  
Fuente: Fiat Profesional

### M7.2 Control de las áreas de carga y descarga

En Buenavista del Norte, las operaciones de carga y descarga de mercancías tienen un impacto significativo en la movilidad urbana. Afectan directamente a la circulación de vehículos motorizados, como coches y guaguas, e indirectamente a los peatones y ciclistas. Además de los desafíos de convivencia con la movilidad general, existen problemas específicos relacionados con la logística, como las limitaciones de acceso por horario o tipo de vehículo en ciertas zonas, y el aumento de las exigencias por parte de los comerciantes en un mercado cada vez más competitivo.

El principal objetivo de esta iniciativa es encontrar un equilibrio entre los diferentes agentes involucrados en estas actividades y el resto de los usuarios del espacio público. Se busca mejorar las operaciones de distribución urbana de mercancías para apoyar al comercio local, sin sacrificar la calidad urbana y ambiental del municipio ni perjudicar las actividades de otros colectivos.

El diagnóstico realizado en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Buenavista del Norte identificó una gran disparidad de criterios en cuanto al tamaño y el horario de uso de las zonas de carga y descarga. La falta de un criterio unificado y planificado complica el uso correcto de estos espacios, tanto para los distribuidores como para los vehículos privados. Para abordar esta problemática, se propone la siguiente actuación. Se establecerá una regulación clara y unificada de las zonas de carga y descarga. Esta medida busca organizar los horarios, el tamaño de los vehículos permitidos y la ubicación de estas zonas, de manera que sean más eficientes y respetuosas con el entorno. La planificación de estos espacios permitirá una convivencia más armónica entre la actividad comercial y la vida diaria del municipio, asegurando que las necesidades de todos los usuarios del espacio público sean tomadas en cuenta.

### A02 Estudio y criterios para la regulación de la carga y descarga

Para mejorar la eficiencia y convivencia de las operaciones de carga y descarga, se ha propuesto en Buenavista del Norte la realización de un estudio de oferta y demanda de las plazas reservadas. Este estudio, que se actualizará cada cinco años, permitirá al municipio optimizar la gestión de estos espacios.

El estudio se enfocará en identificar todas las plazas de carga y descarga existentes, detallando sus características como horarios de uso, días permitidos y limitaciones de tiempo. También se analizará la demanda, evaluando el grado de ocupación y la frecuencia de estacionamientos ilegales. Esta información será crucial para determinar si es necesario crear más plazas o reforzar el control sobre el uso indebido de las mismas.

Una vez que se tenga información detallada sobre el reparto de mercancías en todos los núcleos de Buenavista del Norte, se podrán establecer criterios y directrices claras para optimizar la operativa logística.

Como parte del proceso, se abrirá un periodo para que las empresas puedan solicitar al Ayuntamiento la creación de nuevos espacios reservados, prestando especial atención a las áreas comerciales y hoteleras, donde la demanda de carga y descarga es más alta.

Además de la optimización de las zonas de carga y descarga, el plan también contempla una estrategia a largo plazo para reubicar la actividad industrial y comercial pesada. Se buscará trasladar estas operaciones, actualmente cercanas a zonas residenciales, a áreas industriales adecuadas para ello. Esta medida no solo mejorará la calidad de vida de los vecinos, reduciendo el ruido, la congestión y las emisiones, sino que también permitirá una distribución de mercancías más eficiente y menos intrusiva, mejorando la seguridad y la convivencia en todo el municipio.



Figura 73. Mezcla de actividad industrial y residencial en Buenavista del Norte  
Fuente: Google Streetview

### 6.7.3 Ficha de medidas del PS


<b>MEDIDA</b>	<b>M7.1 A01</b>	Bonificación a las actividades logísticas de última milla			
<b>OBJETIVOS</b>	4 5 8	Promover vehículos limpios Gestión integral de la movilidad Seguridad vial			
<b>PROBLEMÁTICA Y DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>					
<p>En Buenavista del Norte, el reparto de mercancías es una de las principales causas que afectan a la movilidad. Los vehículos pesados, a menudo altamente contaminantes, ocupan el espacio público y generan ruidos, vibraciones y emisiones, especialmente en las zonas más concurridas. Para abordar este problema, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) del municipio propone una solución innovadora. Se plantea la creación de una plataforma de distribución local que permita el reparto de productos en el casco urbano y las zonas comerciales más activas mediante vehículos sostenibles de última milla.</p> <p>Esta iniciativa busca reemplazar los vehículos grandes y contaminantes por opciones más ecológicas y eficientes, como vehículos eléctricos ligeros o bicicletas de carga. De esta manera, Buenavista del Norte no solo reducirá el impacto ambiental y acústico, sino que también mejorará la fluidez del tráfico y la calidad de vida de sus habitantes.</p>					
<b>INTERVENCIÓN PROPUESTA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Requisitos técnicos para la homologación de vehículos de distribución de última milla de pequeño tamaño.</li> <li>- Implantación de servicios de Click &amp; Collect.</li> <li>- Bonificaciones a las empresas de reparto con criterios ambientales.</li> </ul>				
<b>EFECTO ESPERADO</b>	Conseguir una reducción del número de desplazamientos de vehículos pesados contaminantes en las actividades de distribución de mercancías				
<b>PLAZO</b>	Corto	Medio	<b>Largo</b>	<b>PRESUPUESTO (€)</b>	20.000 €
<b>AGENTES IMPLICADOS</b>	Ayuntamiento Comerciantes locales Empresas de reparto		<b>INDICADORES DE EVOLUCIÓN</b>	Número de vehículos de reparto sostenibles. Número de plataformas de distribución de mercancías	
<b>PRIORIDAD</b>	<b>Baja</b>		Media	Alta	
<b>PRECEDENTES</b>	Ninguno				
<b>INFORMACIÓN GRÁFICA</b>					

Tabla 40. Ficha M7.1 A01  
Fuente: Elaboración propia

<b>MEDIDA</b>	<b>M8.2 A02</b>	Control de áreas de carga y descarga			
<b>OBJETIVOS</b>	3 5 7	Recuperar el protagonismo del peatón Gestión integral de la movilidad Integración urbanística y movilidad			
<b>PROBLEMÁTICA Y DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>					
<p>En Buenavista del Norte, el principal objetivo es encontrar un equilibrio en la distribución de mercancías que beneficie a todos. La meta es mejorar las operaciones logísticas en las zonas con alta demanda comercial sin sacrificar la calidad urbana y ambiental del municipio. El plan busca conciliar las necesidades de los comerciantes y transportistas con los intereses de otros usuarios del espacio público, como peatones y ciclistas. Al optimizar la distribución urbana de mercancías, se pretende reducir la congestión, la contaminación y el ruido, creando un entorno más justo y sostenible para todos los habitantes y visitantes de Buenavista del Norte.</p>					
<b>INTERVENCIÓN PROPUESTA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Estudio y criterios para la regulación de la carga y descarga</li> <li>- Reubicación y redimensionamiento de plazas</li> <li>- Reubicación de actividad industrial próxima a zonas residenciales</li> </ul>				
<b>EFECTO ESPERADO</b>	Mejora de las operaciones de distribución de mercancías con disponibilidad de puntos de carga y descarga adaptados a las necesidades de servicio.				
<b>PLAZO</b>	Corto	<b>Medio</b>	Largo	<b>PRESUPUESTO (€)</b>	15.000 €
<b>AGENTES IMPLICADOS</b>	Ayuntamiento Comerciantes locales		<b>INDICADORES DE EVOLUCIÓN</b>	Elaboración del estudio Número de plazas de carga y descarga afectadas Número de industrias desplazadas	
<b>PRIORIDAD</b>	<b>Baja</b>		Media	Alta	
<b>PRECEDENTES</b>	M1.3 A05 Creación de la Ordenanza Municipal de Movilidad Sostenible				
<b>INFORMACIÓN GRÁFICA</b>					

Tabla 41. Ficha M7.2 A02  
Fuente: Elaboración propia

## 6.8 PS8. Políticas urbanísticas y espacio ciudadano

Las ciudades y sus áreas residenciales se han expandido de forma desordenada a lo largo de los años, superando en muchos casos la planificación urbana original. Esta forma de crecimiento, a menudo anticuada y centrada en el acondicionamiento del territorio, ha llevado a una segregación funcional en muchos municipios, incluido Buenavista del Norte. Esta segregación dificulta la prestación de servicios básicos, como el transporte, y ha provocado la concentración de equipamientos esenciales, como centros educativos, en zonas de difícil acceso, lo que genera problemas de congestión y de seguridad vial en los desplazamientos cotidianos, especialmente en los de movilidad obligada.

La experiencia ha demostrado que la congestión no se resuelve simplemente con más infraestructuras para vehículos, como la ampliación de carriles o la construcción de más aparcamientos. Estas medidas, lejos de solucionar el problema, solo atraen más tráfico y agravan la congestión a largo plazo.

### 6.8.1 Objetivos generales

En este contexto, es necesario redefinir la gestión urbana. Se propone recuperar el concepto de barrio como una unidad social, de servicios, ocio y comercio. Para ello, Buenavista del Norte apuesta por el Urbanismo Táctico, una herramienta que busca redefinir el uso del espacio público con intervenciones de bajo coste y rápida implementación, pero de alto impacto.

A través del Plan Sectorial de Mejoras de Integración de la Movilidad Sostenible en políticas urbanísticas y espacio ciudadano, se busca potenciar los espacios públicos para que los ciudadanos se sientan motivados a caminar, usar la bicicleta, los vehículos de movilidad personal (VMP) y el transporte público. Este plan utilizará elementos como la pintura, el mobiliario urbano y cambios en la infraestructura para crear itinerarios más atractivos, seguros y de mayor calidad. El plan tiene como objetivos principales:

- Adecuar entornos más seguros: Garantizar la seguridad vial para los vecinos y visitantes, reduciendo los riesgos asociados a la circulación de vehículos.
- Facilitar la movilidad sostenible: Crear un entorno que promueva el uso de modos de transporte energéticamente eficientes.
- Mejorar la accesibilidad universal: Asegurar que las adecuaciones incluyan un enfoque de movilidad inclusiva para personas de todas las capacidades.
- Mejorar la calidad ambiental: Reducir el tráfico, las emisiones y el ruido para crear un entorno más saludable.
- Implicar a los vecinos: Hacer partícipes tanto a los residentes como a los comerciantes en la implementación de las nuevas pautas de movilidad en sus barrios y calles.

### 6.8.2 Propuestas de medidas y actuaciones

ID. Med	Medidas	Actuaciones	ID. Act
M8.1	Revitalización de los espacios con urbanismo táctico	Recuperación de espacios para la estancia de ciudadanos en los núcleos periféricos	A01
M8.2	Generar políticas, normativas y ordenanzas de integración con la movilidad	Planificar la movilidad en todas las actuaciones que se lleven a cabo en el espacio ciudadano	A02

Tabla 42. Resumen de medidas y actuaciones del PS8  
Fuente: Elaboración propia

### M8.1 Revitalizar los espacios con urbanismo táctico

En Buenavista del Norte, el Urbanismo Táctico se presenta como una estrategia de bajo costo y alto impacto para revitalizar los espacios públicos. Esta práctica, que ganó popularidad durante la pandemia de Covid-19, se basa en adecuar áreas urbanas para mejorar la circulación peatonal, fomentar la movilidad activa y crear zonas de estancia seguras y cómodas. De esta manera, se recupera el espacio para las personas, reduciendo el destinado a la circulación y el estacionamiento de vehículos.

El Urbanismo Táctico se enfoca en la reconstrucción de áreas deterioradas que no invitan a la permanencia, a menudo percibidas como solitarias o de mero tránsito. A través de intervenciones creativas y bien diseñadas, estos espacios pueden transformarse en lugares públicos inclusivos y seguros, mejorando la calidad de vida de los ciudadanos. Este enfoque ofrece múltiples beneficios:

- Soluciones locales y rápidas: Proporciona respuestas ágiles a los desafíos de planificación urbana, adaptándose a las necesidades específicas de cada barrio.
- Bajo costo y reversibilidad: Su naturaleza económica y temporal permite a la administración probar la aceptación y funcionalidad de un proyecto (como una peatonalización) antes de realizar una inversión mayor. En caso de no funcionar, las intervenciones pueden ser revertidas fácilmente.



Figura 74. Urbanismo táctico en San Cristóbal de La Laguna  
Fuente: Movilidad sostenible La Laguna

Es fundamental que el Urbanismo Táctico en Buenavista del Norte sea un proceso participativo. Las autoridades municipales deben involucrar a los vecinos, a los grupos más vulnerables y a las organizaciones sociales en todas las etapas del proyecto. Esta colaboración enriquece la visión del área, desde la identificación de problemas hasta el diseño de soluciones y la validación de las actuaciones. El diálogo con la comunidad garantiza que los cambios respondan a las necesidades reales y promuevan un sentido de pertenencia y corresponsabilidad.

### A01 Recuperación de espacios para la estancia de ciudadanos en los núcleos periféricos

En Buenavista del Norte, se propone la implementación de espacios de recuperación para la circulación y estancia de las personas, aplicando la estrategia de Urbanismo Táctico. Esta iniciativa se desarrollará tanto en el centro del municipio como en los núcleos de medianías y barrios periféricos. Los núcleos con mayor potencial para estas intervenciones son El Palmar, Masca y Teno Alto, como puntos piloto para expandir en el resto del municipio.

En estos barrios, los itinerarios peatonales no cumplen con la normativa vigente, a pesar del notable tránsito de peatones. Aunque el objetivo final es realizar obras civiles permanentes para mejorar las aceras, rebajar bordillos y añadir señalización podotáctil, en una primera fase se llevarán a cabo actuaciones provisionales y de bajo costo. Esto incluye la instalación de barandillas en zonas con pendientes pronunciadas, la colocación de bancos, la utilización de pintura y vegetación en áreas deterioradas, y la redelimitación del ancho de la calzada para dar más espacio a los peatones.



Figura 75. Ejemplo de urbanismo táctico en área de restauración  
Fuente: Ayuntamiento de Barcelona

Del mismo modo, se plantea recuperar espacios para el ciudadano en zonas céntricas, como la C/La Alhóndiga. Estas intervenciones buscan integrar la movilidad peatonal en la actividad diaria de Buenavista del Norte, con la posibilidad de extenderse a otros puntos de la localidad. Para cada intervención, se tendrán en cuenta diversos factores esenciales para garantizar su éxito:

- Uso de la zona: residencial, comercial, turístico, administrativo u ocio.
- Conectividad: Conexión con itinerarios peatonales, servicio de transporte público y otros modos de transporte.
- Condiciones físicas: Anchos de sección, pendientes, iluminación y pavimentación.

- Seguridad: Accesibilidad y seguridad para todos los usuarios.
- Infraestructuras cercanas: Proximidad de equipamientos accesibles, aparcamientos y espacios públicos existentes.

A continuación, se detallan los pasos y materiales para la gestión y puesta en marcha de estas mejoras en el espacio público mediante el Urbanismo Táctico, una estrategia que permitirá a Buenavista del Norte crear entornos más seguros y amigables para sus habitantes.

PREPARACIÓN	
1	Diseño de planos del área a intervenir
2	Realización de talleres ciudadanos y campañas informativas
EJECUCIÓN	
3	Cierre de la calle para la circulación de vehículos en un tramo horario concreto y durante los fines de semana de manera completa, ajustando el horario de uso de los servicios presentes en consecuencia (puntos de carga y descarga, reservas de espacio, acceso a aparcamientos, etc.)
4	Instalación de señalización vertical y horizontal diferenciadora de la zona de uso peatonal
5	Pintado del diseño táctico en el pavimento existente
6	Instalación de mobiliario urbano trasladable: bancos, jardineras, papeleras, zonas de sombra, etc.
7	Inauguración del espacio gestionado mediante urbanismo táctico
8	Acompañamiento durante las primeras jornadas de funcionamiento de las fuerzas y cuerpos de seguridad pertinentes para garantizar la seguridad de los usuarios
ELEMENTOS	
Señalización informativa de los horarios establecidos para el uso de la vía	
Medidas de calmado del tráfico de vehículos en las vías anexas a la zona estancial generada	
Establecimiento de áreas de estancia colectiva para favorecer la sociabilización de la ciudadanía	
OBSERVACIONES	
Necesidad de disponer de paradas de transporte público en las inmediaciones de las áreas estanciales	
Posibilidad de establecimiento de aparcamientos disuasorios en las inmediaciones del núcleo urbano afectado	

Tabla 43. Puesta en marcha para la implementación de mejoras a través del urbanismo táctico  
Fuente: Elaboración propia

### M8.2 Generar políticas, normativas y ordenanzas de integración con la movilidad

En Buenavista del Norte, la participación de la ciudadanía en los procesos de transformación del espacio público es esencial para fortalecer el sentido de comunidad. Una democracia urbana plena no puede existir si algún colectivo queda excluido de la toma de decisiones que le afectan. La participación es el nexo que une lo público y lo privado, reflejándose directamente en el territorio.

El espacio público se define como el lugar donde todos los ciudadanos tienen derecho a circular, estar y actuar, a diferencia del espacio privado donde estos derechos están restringidos. Es en el espacio público donde la heterogeneidad de la sociedad se encuentra e interactúa, y su apropiación a través de la participación de los ciudadanos lo convierte en un verdadero espacio colectivo. El gobierno de Buenavista del Norte, al ser la institución más cercana a los ciudadanos, es clave para fomentar esta participación. Un mayor involucramiento de la población no solo hace que el espacio público sea más inclusivo, sino que también fomenta un fuerte sentimiento de pertenencia, un símbolo de la identidad de la ciudadanía.

La ciudad también es un espacio de conflicto, donde las diferencias de intereses coexisten e interactúan. En lugar de ser un problema, este conflicto es una parte natural de la convivencia y un motor de la política. El espacio público se convierte en el escenario donde estas divergencias se manifiestan abiertamente, permitiendo el diálogo, la negociación y el consenso. El conflicto, en este sentido, es una oportunidad para fortalecer los lazos sociales y abrir nuevas vías de comunicación.



Figura 76. Espacio público en Buenavista del Norte  
Fuente: Ayuntamiento de Buenavista del Norte

La extrema mercantilización y el crecimiento descontrolado han llevado a muchas ciudades, incluyendo a Buenavista del Norte, a perder su escala humana. Esto se manifiesta a través de tres factores que deterioran el espacio ciudadano:

- **Fragmentación:** La separación de las funciones urbanas ha creado una "ciudad del fragmento", donde las grandes infraestructuras y las distancias entre los núcleos poblacionales obligan al uso del vehículo motorizado. Esto genera un despilfarro energético, mayor congestión y altos niveles de contaminación.
- **Disolución:** La expansión urbana descontrolada, impulsada por la zonificación, ha creado un modelo metropolitano que se apoya en el automóvil. Este modelo promueve un estilo de vida basado en la velocidad y en la dependencia del vehículo privado.
- **Mercantilización:** La privatización de servicios y espacios públicos, la especulación del suelo y la vivienda, y la zonificación en función del valor monetario han contribuido a la destrucción del espacio público como un lugar de encuentro ciudadano.

La combinación de estos tres procesos ha provocado que el espacio público pierda su función como lugar de interacción y pertenencia. En Buenavista del Norte, el desafío es revertir esta tendencia, apostando por una planificación urbana que priorice a las personas y fomente la participación de la comunidad en la construcción de un municipio más justo y sostenible.

#### **A02 Planificar la movilidad en todas las actuaciones que se lleven a cabo en el espacio ciudadano**

En Buenavista del Norte, la ciudadanía es quien finalmente se apropia del espacio público, transformándolo y, en consecuencia, impulsando la creación de nuevas políticas urbanísticas que reconozcan y regulen estos espacios. El enfoque de este plan de movilidad se basa en un estudio detallado de los diferentes espacios públicos, no solo desde una perspectiva objetiva de movilidad y accesibilidad, sino también desde un punto de vista funcional.

Para ello, se examinará el uso principal de cada espacio, se analizará cómo se transforma puntualmente para un uso secundario y se explorarán posibles usos alternativos que podrían asignársele. Por ejemplo, una plaza que se usa principalmente para pasear podría convertirse en un mercadillo durante el fin de semana, y, como uso alternativo, podría albergar un cine al aire libre.

El objetivo final de este estudio es fomentar una mayor movilidad hacia los espacios públicos existentes, convirtiéndolos en centros de atracción del municipio. Al dotarlos de nuevos usos, estos lugares se transformarán en espacios resilientes que evolucionarán con el tiempo, siempre basándose en sus características físicas y en la demanda de la comunidad.

De esta manera, las modificaciones implementadas beneficiarán a un mayor número de personas, aumentando la participación ciudadana y satisfaciendo las necesidades de una población más diversa. Esto no solo mejorará la calidad de los espacios públicos, sino que también hará intrínseco el desarrollo de nuevas políticas urbanísticas en Buenavista del Norte, que contemplarán la movilidad como un eje central para su correcto funcionamiento.

6.8.3 Ficha de medidas del PS

MEDIDA	M8.1 A01	Revitalización de los espacios con urbanismo táctico
OBJETIVOS	3 5 7	Recuperar el protagonismo del peatón Gestión integral de la movilidad Integración urbanística y movilidad
<b>PROBLEMÁTICA Y DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>		

En Buenavista del Norte, el Urbanismo Táctico se presenta como una solución para revitalizar los espacios públicos deteriorados. Esta estrategia se enfoca en transformar zonas solitarias y de rápido tránsito en lugares más inclusivos y seguros, que inviten a la permanencia. Para lograrlo, se diseñarán nuevos espacios de convivencia mediante intervenciones económicas, puntuales y reversibles, como la instalación de mobiliario urbano, vegetación o nueva señalización. El objetivo es claro: reducir el espacio dedicado a la circulación y el estacionamiento de vehículos para recuperarlo y destinarlo al tránsito y esparcimiento de los ciudadanos. De esta forma, Buenavista del Norte busca crear un entorno más humano y habitable para todos.

INTERVENCIÓN PROPUESTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Definición del ámbito de actuación</li> <li>- Implantación de señalización diferenciada que determine los nuevos espacios estanciales creados.</li> <li>- Colocación de mobiliario y puesta en funcionamiento del área estancial</li> </ul>				
EFECTO ESPERADO	Fomentar una mayor cohesión social de la ciudadanía con espacios destinados al esparcimiento en los principales núcleos residenciales del municipio.				
PLAZO	Corto	Medio	Largo	PRESUPUESTO (€)	150.000 €
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento Asociaciones de vecinos Comerciantes locales		INDICADORES DE EVOLUCIÓN		Incremento de personas en el espacio público Reducción de vehículos motorizados en circulación
PRIORIDAD	Baja		Media	Alta	
PRECEDENTES	M1.1 A01 Adaptación de la red viaria existente				



Tabla 44. Ficha M8.1 A01  
 Fuente: Elaboración propia

MEDIDA	M8.2 A02	Generar políticas, normativas y ordenanzas de integración con la movilidad
OBJETIVOS	3 5 7	Recuperar el protagonismo del peatón Gestión integral de la movilidad Integración urbanística y movilidad
<b>PROBLEMÁTICA Y DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>		

En Buenavista del Norte, se busca potenciar una mayor movilidad hacia los espacios públicos ya existentes. Esto se logrará dotándolos de nuevos usos que los conviertan en verdaderos centros de atracción para el municipio. El objetivo es crear espacios resilientes que, con el tiempo, puedan transformarse y adaptarse a las necesidades cambiantes de la comunidad, siempre respetando las características físicas del entorno. Estas modificaciones beneficiarán a un mayor número de personas y fomentarán una mayor participación ciudadana. Al satisfacer las necesidades de más vecinos y visitantes, el municipio mejorará la calidad de sus espacios públicos. De esta forma, la movilidad se convertirá en el eje central de las nuevas políticas urbanísticas y de desarrollo, asegurando el correcto funcionamiento de Buenavista del Norte en el futuro.

INTERVENCIÓN PROPUESTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Análisis de la movilidad en cualquier política a aplicar que afecte al espacio público</li> <li>- Integración de estudios de movilidad detallados en los espacios públicos existentes para determinar posibles usos y funcionalidades</li> </ul>				
EFECTO ESPERADO	Mejorar los espacios públicos existentes y favorecer la integración de la sociedad a través de políticas que integren la movilidad como factor fundamental de desarrollo.				
PLAZO	Corto	Medio	Largo	PRESUPUESTO (€)	15.000 €
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento Comerciantes locales Sector del transporte Ciudadanía general		INDICADORES DE EVOLUCIÓN		Número de políticas actualizadas con criterios de movilidad en su planificación
PRIORIDAD	Baja		Media	Alta	
PRECEDENTES	M1.3 A05 Creación de la Ordenanza Municipal de Movilidad Sostenible				



INFORMACIÓN GRÁFICA

Tabla 45. Ficha M8.2 A02  
 Fuente: Elaboración propia

## 6.9 PS9. Calidad ambiental y ahorro energético

En Buenavista del Norte, la necesidad de un Plan Sectorial de Calidad Ambiental y Ahorro Energético surge como respuesta a la alta dependencia del vehículo privado. Aunque es ideal promover el transporte público y los medios no motorizados, la estructura del municipio y sus asentamientos hacen que el vehículo privado siga siendo indispensable para ciertas necesidades de desplazamiento y transporte de mercancías. Es por ello por lo que, en lugar de eliminarlo, el plan busca optimizar su uso y mitigar sus efectos negativos.

Actualmente, la estructura viaria de Buenavista del Norte está organizada en torno a vías principales que sirven no solo al tráfico local, sino también al de otros municipios. Este flujo constante genera congestión, especialmente en los puntos de acceso al casco urbano. Esta situación no solo afecta a los residentes, sino que también tiene un impacto negativo en la calidad del aire y la tranquilidad del entorno.

Para abordar estos problemas, se prevé una nueva ordenación de la circulación que ayude a descongestionar el tráfico urbano. Sin embargo, en el contexto más amplio de la Ley de Cambio Climático, los municipios de más de 50.000 habitantes tienen la obligación de establecer una Zona de Bajas Emisiones (ZBE). Aunque Buenavista del Norte no cumple con este requisito demográfico, la implementación de medidas similares es un paso importante hacia un futuro más sostenible y con mejor calidad del aire. Este plan busca soluciones que no solo mejoren la fluidez del tráfico, sino que también contribuyan a la protección del medio ambiente y al bienestar general de los habitantes de Buenavista del Norte.

Se define Zona de Bajas Emisiones (ZBE) según lo indicado en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética de la siguiente manera:

*Se entiende por zona de baja emisión el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente."*

### 6.9.1 Objetivos generales

Aunque Buenavista del Norte no cumple actualmente con el requisito de población para implementar una Zona de Bajas Emisiones (ZBE) según la ley actual, es fundamental que el municipio tome medidas preventivas. Al definir una posible ubicación preliminar y comenzar a implementar acciones consecuentes, Buenavista del Norte se prepara para un futuro donde las normativas ambientales podrían ser más estrictas. Esto permitirá que, si en algún momento se requiere una ZBE, su implementación sea rápida y efectiva, ya que gran parte del trabajo ya estará en funcionamiento.

El propósito de este Plan Sectorial de Calidad Ambiental y Ahorro Energético es impulsar una movilidad más sostenible que beneficie al municipio en múltiples aspectos. Se busca mejorar la calidad ambiental y reducir el consumo energético, lo que no solo se traduce en un ahorro económico para la administración y los ciudadanos, sino que también disminuye la dependencia de fuentes de energía externas, garantizando la sostenibilidad a largo plazo.

Para lograr este propósito, se establecen los siguientes objetivos:

- Reducir el tráfico vehicular: Disminuir el número de coches en circulación dentro del casco urbano.
- Mejorar la calidad del aire: Bajar los niveles de contaminación en zonas urbanas densamente pobladas.

- Reducir la contaminación acústica: Bajar los niveles de ruido causados por el tráfico.
- Ampliar espacios peatonales: Liberar las calles de vehículos estacionados para crear más áreas para los peatones.
- Crear zonas de estancia: Generar espacios públicos más amplios y agradables para el disfrute de la comunidad.

Este plan representa un compromiso proactivo de Buenavista del Norte con el medio ambiente y la calidad de vida de sus habitantes. Al adelantarse a futuras normativas y trabajar en la mejora de la movilidad, el municipio no solo se adapta a los tiempos, sino que se posiciona como un referente en la búsqueda de soluciones sostenibles.

### 6.9.2 Propuestas de medidas y actuaciones

ID. Med	Medidas	Actuaciones	ID. Act
M9.1	Zona de Bajas Emisiones (ZBE)	Diseño funcional de una ZBE	A01
M9.2	Medidas de eficiencia energética	Promoción de cursos de conducción eficiente	A02

Tabla 46. Resumen de medidas y actuaciones del PS9  
Fuente: Elaboración propia

#### M9.1 Zona de Bajas Emisiones (ZBE)

Aunque Buenavista del Norte no está obligado por ley a establecer una Zona de Bajas Emisiones (ZBE) debido a su población, la administración municipal considera crucial anticiparse a las futuras normativas. El objetivo principal de una ZBE es reducir las emisiones contaminantes para mejorar la calidad del aire y, por ende, la salud pública. En la actualidad, en el municipio los valores límite de contaminación solo se superan en episodios de calima, pero el transporte es el principal sector de emisiones de la localidad. La Agencia Europea de Medio Ambiente ha destacado la grave problemática global, cifrando en 38.500 las muertes prematuras anuales en España por causas relacionadas con la contaminación.

Por todas estas razones, Buenavista del Norte debe redoblar sus esfuerzos para iniciar una transición hacia un modelo de movilidad más sostenible. Este cambio no solo actuará como una palanca para la transformación social y económica, sino que también permitirá recuperar espacio público para los ciudadanos, reduciendo el uso del vehículo privado.



Figura 77. Señalización ZBE  
Fuente: DGT

La implementación de Zonas de Bajas Emisiones fomenta otras iniciativas de movilidad sostenible, como:

- Carriles ciclables e itinerarios peatonales seguros y accesibles.
- Aparcamientos disuasorios en las entradas del municipio.
- Sistemas de gestión digital que optimicen las inversiones.

Además, para facilitar la identificación de estas zonas, la Dirección General de Tráfico (DGT) ha creado una nueva señalización vertical. Esta señal, homogénea y fácil de reconocer, informará a los ciudadanos cuando se aproximen o accedan a una ZBE y les comunicará las restricciones de circulación aplicables. De esta manera, se busca garantizar una transición ordenada y bien comunicada para todos los habitantes y visitantes de Buenavista del Norte.

#### A01 Diseño funcional de una ZBE

Aunque el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Buenavista del Norte no incluye la implementación inmediata de una Zona de Bajas Emisiones (ZBE), sí delimita un área dentro del casco urbano para empezar a realizar actuaciones que preparen el terreno para una futura implementación. El objetivo es adaptar el entorno con la antelación suficiente, evitando cambios abruptos y concienciando a la ciudadanía sobre esta transición necesaria.

La futura ZBE en Buenavista del Norte será objeto de un estudio detallado para validar su viabilidad antes de su implementación definitiva. Para garantizar el cumplimiento de las restricciones de circulación, se instalará un sistema de cámaras de control de accesos automatizado. Este sistema incluirá la instalación de cámaras de lectura de matrículas y la señalización vertical correspondiente en los puntos de acceso.

El propósito de la ZBE es reducir el tráfico en su interior, eliminando los vehículos de paso y prohibiendo la entrada a los automóviles más contaminantes. Esto permitirá dar prioridad a los modos de transporte sostenibles, como caminar, la bicicleta, los Vehículos de Movilidad Personal (VMP), las motocicletas y los vehículos de bajas emisiones.

La implementación de la ZBE se desarrollará en cuatro etapas clave:

- Planificación: Se elaborarán estudios de caracterización del parque vehicular, inventarios de emisiones, análisis de impacto ambiental y estudios de opinión. Esta fase también incluye el acuerdo institucional para las medidas de planificación de la movilidad.
- Diseño operativo: Se aprobará el marco jurídico, se diseñarán e instalarán la señalización, y se desarrollará el sistema de gestión y control. En esta etapa, se lanzará una campaña de comunicación y sensibilización para informar a los ciudadanos.
- Puesta en marcha: Se iniciará el régimen sancionador, el control y el registro de vehículos, acompañados de una campaña de comunicación continuada.
- Seguimiento: Se calcularán los indicadores de seguimiento y se fomentará la participación ciudadana antes y después de la implementación para evaluar los resultados y realizar ajustes.

El soporte jurídico de la ZBE se basará en varios elementos:

- Etiquetado de la DGT: Se utilizará el sistema de etiquetado de la Dirección General de Tráfico (DGT) para clasificar los vehículos según su potencial contaminante. Este sistema, ya conocido por la población, proporciona una base legal y técnica sólida.

- Ordenanza municipal reguladora: Esta ordenanza establecerá las restricciones de vehículos, los días y horarios de aplicación, las autorizaciones y exenciones.
- Reglamento del registro de vehículos: Se creará un registro de vehículos autorizados para automatizar el control de las restricciones de circulación.

Con estos pasos, Buenavista del Norte no solo se prepara para el futuro, sino que también establece una base sólida para una movilidad más sostenible y un entorno urbano más saludable para todos.

### LOS NUEVOS DISTINTIVOS AMBIENTALES

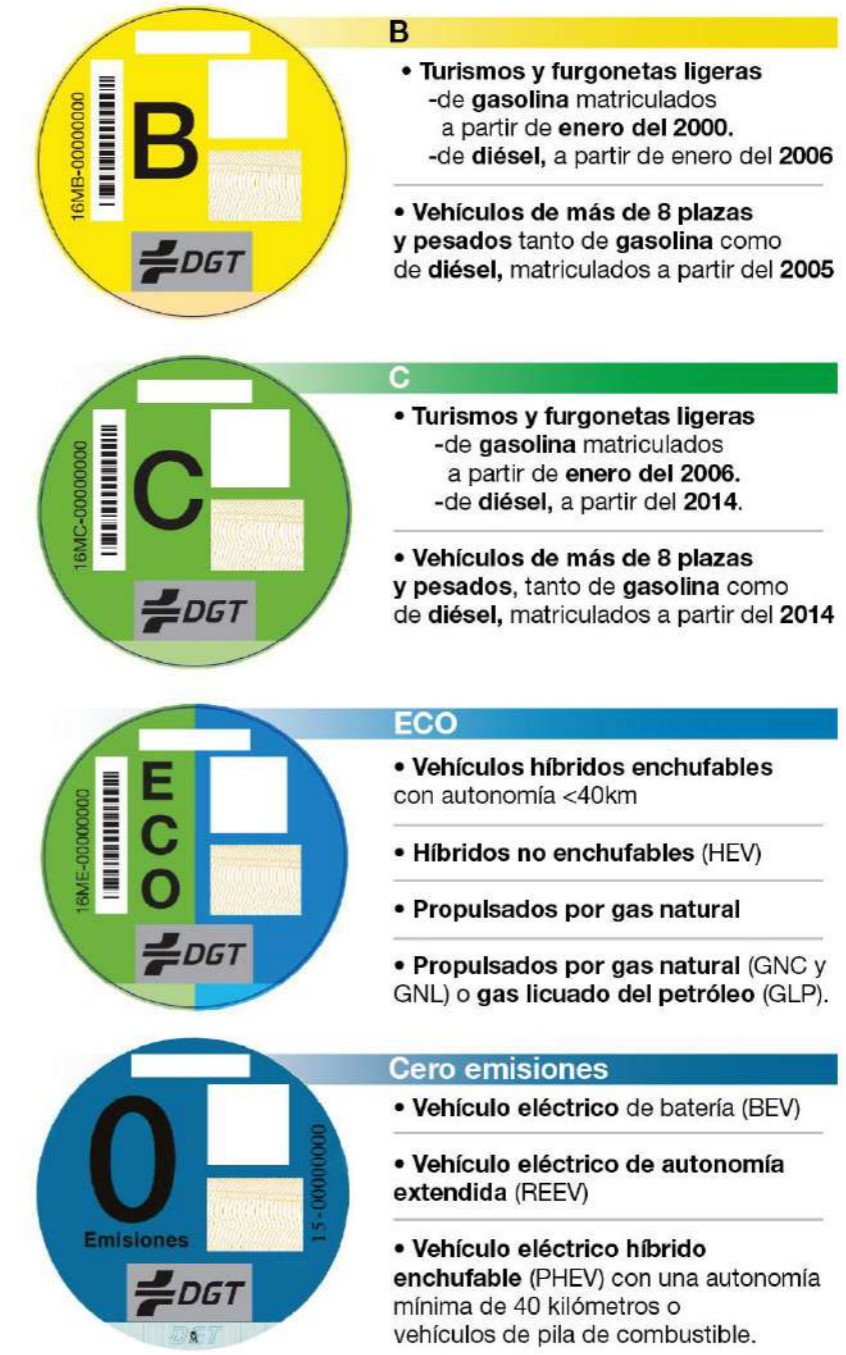


Figura 78. Distintivos ambientales por tipo de vehículo  
Fuente: DGT

## M9.2 Medidas de eficiencia energética

En los últimos años, la tecnología de los vehículos ha evolucionado de manera significativa, pero los hábitos de conducción han permanecido prácticamente inalterables. La conducción eficiente busca corregir este desajuste, proponiendo un nuevo estilo de conducción que esté en sintonía con las tecnologías actuales.

El principal objetivo de esta medida es doble: por un lado, se busca una reducción considerable en el consumo de combustible y las emisiones contaminantes, beneficiando directamente al medio ambiente. Por otro lado, la conducción eficiente también contribuye a una mayor seguridad vial, al promover una conducción más anticipatoria, suave y responsable. Con estas técnicas, los habitantes de Buenavista del Norte podrán no solo ahorrar dinero, sino también contribuir a un entorno más limpio y seguro para todos.

### A01 Promoción de cursos de conducción eficiente

Para lograr una mayor eficiencia en la movilidad, Buenavista del Norte propone una serie de cursos de conducción eficiente. Estos cursos se centran en el ahorro de combustible y la reducción de emisiones, con el potencial de disminuir el consumo hasta en un 15%, además de mejorar el confort y la seguridad de los usuarios.

Estos cursos estarán abiertos a cualquier persona que maneje un vehículo, siendo de carácter obligatorio para los empleados municipales. De esta forma, se garantiza que las medidas de ahorro y eficiencia energética se integren en los servicios públicos. Además, se dará acceso a los ciudadanos interesados, con el objetivo de que estos hábitos sostenibles se propaguen a nivel personal en toda la comunidad. Los cursos combinarán una parte teórica con una sección práctica, donde los participantes aplicarán los conocimientos adquiridos bajo la supervisión de formadores especializados.



Figura 79. Curso de conducción eficiente de vehículos eléctricos urbanos  
Fuente: Citroën

En colaboración con las autoescuelas locales, se diseñarán e implementarán cursos dirigidos a diversos colectivos profesionales y ciudadanos: Empresas concesionarias del Ayuntamiento, Profesionales del transporte y taxistas, Conductores de transportes a centros turísticos, Ciudadanos interesados en mejorar sus habilidades al volante, especialmente en vehículos de combustibles alternativos.

Además de los cursos, se pondrá a disposición de toda la población información sobre la conducción eficiente a través de folletos y redes sociales. Algunos de los consejos clave que se difundirán son:

- Anticiparse al flujo del tráfico.
- Mantener una velocidad constante y a bajas revoluciones.
- Subir de marcha pronto para evitar aceleraciones innecesarias.
- Revisar la presión de los neumáticos al menos una vez al mes.
- Ser consciente de que el uso de cualquier sistema consume energía y, por lo tanto, combustible.

Con estas iniciativas, Buenavista del Norte busca no solo optimizar sus recursos, sino también fomentar una cultura de conducción más responsable y respetuosa con el medio ambiente.

6.9.3 Ficha de medidas del PS

MEDIDA	M9.1 A01	Zona de Bajas Emisiones (ZBE)
OBJETIVOS	1 3 5	Fomentar los modos no motorizados Recuperar el protagonismo del peatón Gestión integral de la movilidad
<b>PROBLEMÁTICA Y DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>		

La Ley de Cambio Climático exige que todas las ciudades de más de 50.000 habitantes establezcan una Zona de Bajas Emisiones (ZBE). Una ZBE es un área donde se restringe el acceso, la circulación y el estacionamiento de vehículos según su nivel de emisiones, con el fin de mejorar la calidad del aire.

A pesar de que Buenavista del Norte no está obligado a implementar una ZBE, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) del municipio establece una zona preliminar. Esta decisión estratégica busca facilitar futuras actuaciones que preparen a la población y el entorno para una posible puesta en marcha de una ZBE, asegurando una transición gradual y efectiva en caso de que sea necesaria.

INTERVENCIÓN PROPUESTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Instalar señalización de regulación de estacionamientos y gestionar y coordinar el control de acceso al ámbito</li> <li>- Fomentar mejoras de los itinerarios peatonales en el interior de la zona</li> <li>- Preferencia por el entorno de la Calle la Alhóndiga para la ZBE</li> </ul>			
EFEECTO ESPERADO	Crear medidas de mitigación en las emisiones derivadas de la movilidad en un área concreta para facilitar una futura implantación de la ZBE.			
PLAZO	Corto	Medio	<b>Largo</b>	PRESUPUESTO (€) 50.000 €
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento Asociaciones de vecinos Comerciantes locales Transporte público y taxis		INDICADORES DE EVOLUCIÓN	Reducción de la contaminación en la zona Reducción de vehículos motorizados en circulación
PRIORIDAD	<b>Baja</b>		Media	Alta
PRECEDENTES	Ninguno			



Tabla 47. Ficha M9.1 A01  
 Fuente: Elaboración propia

MEDIDA	M9.2 A02	Medidas de eficiencia energética
OBJETIVOS	5 8	Gestión integral de la movilidad Seguridad vial
<b>PROBLEMÁTICA Y DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>		

A pesar de la significativa evolución de la tecnología automotriz, los hábitos de conducción han permanecido en gran medida inalterables. En Buenavista del Norte, se busca corregir este desajuste promoviendo la conducción eficiente, un estilo de manejo moderno que se alinea con las nuevas tecnologías vehiculares.

El principal objetivo de esta iniciativa es doble: por un lado, se busca una reducción de hasta un 15% en el consumo de combustible y las emisiones contaminantes, lo que se traduce en un ahorro económico y un beneficio directo para el medio ambiente. Por otro lado, la conducción eficiente también contribuye a una mayor seguridad y confort para todos los usuarios de la vía.

INTERVENCIÓN PROPUESTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Análisis del mercado de cursos de conducción existentes</li> <li>- Elección del curso de formación más adecuado para los colectivos a los que se le va a impartir</li> <li>- Comunicación a los colectivos de la posibilidad de inscribirse en el curso</li> </ul>			
EFEECTO ESPERADO	Tener una mejor noción sobre las características de la movilidad sostenible aplicada a vehículos de combustibles alternativos y adaptados a la orografía local			
PLAZO	Corto	<b>Medio</b>	Largo	PRESUPUESTO (€) 15.000 €
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento Sector del transporte Ciudadanía general		INDICADORES DE EVOLUCIÓN	Número de cursos de conducción ofertados
PRIORIDAD	Baja		<b>Media</b>	Alta
PRECEDENTES	M8.2 A02 Generar políticas, normativas y ordenanzas de integración con la movilidad			



Tabla 48. Ficha M9.2 A02  
 Fuente: Elaboración propia

## 6.10 PS10. Accesibilidad universal

Las ciudades deben pertenecer a todas las personas que las habitan y las visitan, sin excepciones. A menudo, sin embargo, muchos espacios públicos como edificios, parques, medios de transporte e instalaciones siguen siendo inaccesibles para las personas con discapacidad. Esta realidad les niega la plenitud de la ciudadanía al vetarles el acceso a determinados espacios.

Para corregir esta situación, es esencial que Buenavista del Norte actualice y desarrolle su Plan de Accesibilidad. Este plan tendrá como objetivo principal hacer que el entorno existente sea más accesible de manera gradual, permitiendo que todas las personas lo utilicen de forma autónoma y segura. El Plan de Accesibilidad evaluará las barreras actuales y propondrá las acciones necesarias para eliminarlas.

### 6.10.1 Objetivos generales

Inicialmente, el plan se enfocará en:

- Espacios públicos: Calles, plazas y parques.
- Edificios públicos: Centros culturales, administrativos, sanitarios y educativos.
- Transporte: Paradas, estaciones y vehículos.
- Comunicación: Recursos técnicos de atención al ciudadano y la web municipal.
- Servicios públicos en general.



Figura 80. Falta de accesibilidad en Buenavista del Norte  
Fuente: Elaboración propia

El objetivo no es que cada rincón del municipio sea accesible de inmediato, sino crear itinerarios accesibles que permitan a residentes y turistas desplazarse con autonomía y seguridad. Además, se adaptarán todos los espacios, edificios y servicios públicos para que puedan ser utilizados por todos.

El Plan de Accesibilidad de Buenavista del Norte se basará en los siguientes principios:

- Normalización: Las personas con discapacidad deben poder llevar una vida normal, accediendo a los mismos lugares, bienes y servicios que cualquier otro ciudadano.
- Diseño Universal: Los entornos, productos y servicios deben ser comprensibles, utilizables y practicables para todas las personas, garantizando su seguridad, comodidad y autonomía.
- Transversalidad: Las políticas y acciones de accesibilidad no se limitarán a programas específicos para personas con discapacidad, sino que se integrarán en todas las áreas de la gestión municipal.
- Diálogo Social: Se garantizará la participación de las organizaciones que representan a las personas con discapacidad y a sus familias en la elaboración, ejecución y evaluación de las políticas de accesibilidad.

Según un estudio realizado por Sinpromi, utilizando el visor de GRAFCAN, se ha diagnosticado el estado de accesibilidad del casco urbano. El informe revela que, aproximadamente, la mitad de las calles son "practicables", mientras que la otra mitad son "inaccesibles" debido a aceras estrechas o carencias de itinerario. El grado de accesibilidad general del municipio es, por tanto, deficiente, lo que subraya la necesidad de implementar mejoras globales de manera urgente.

### 6.10.2 Propuestas de medidas y actuaciones

ID. Med	Medidas	Actuaciones	ID. Act
M10.1	Plan de Accesibilidad	Actualización y desarrollo del Plan de Accesibilidad	A01

Tabla 49. Resumen de medidas y actuaciones del PS10  
Fuente: Elaboración propia

Las decisiones de movilidad de los ciudadanos de Buenavista del Norte están fuertemente influenciadas por dos factores clave. En primer lugar, la accesibilidad y la conectividad son esenciales. Es fundamental que existan opciones para desplazarse de un lugar a otro de manera cómoda, segura y sin obstáculos, permitiendo realizar múltiples conexiones entre diferentes destinos. Esto incluye no solo la facilidad de moverse, sino también la sensación de seguridad y la ausencia de barreras que limiten la elección de transporte.

En segundo lugar, la calidad de los espacios urbanos es determinante para fomentar una movilidad más activa. Para que las personas elijan caminar o usar la bicicleta, la infraestructura debe facilitar esta experiencia. Esto significa garantizar que la red de calles y plazas ofrezca condiciones estructurales y funcionales adecuadas, permitiendo tanto las funciones de paso (un simple desplazamiento) como las de estancia y actividad. Espacios donde la gente pueda descansar, jugar, socializar, hacer ejercicio o disfrutar de actividades culturales son vitales para una movilidad sostenible y humana.

En resumen, una movilidad urbana exitosa en Buenavista del Norte no solo se centra en la eficiencia de los trayectos, sino también en la creación de un entorno que sea accesible para todos y que invite a vivir la ciudad de una manera más activa y social, promoviendo el bienestar y la calidad de vida de sus habitantes.

Con el fin de garantizar que todos los residentes y visitantes de Buenavista del Norte puedan desplazarse de manera autónoma y segura, se propone la actualización y desarrollo del Plan de Accesibilidad Municipal. Este plan tiene como objetivo principal evaluar y adaptar la infraestructura peatonal y de tránsito existente, asegurando que se eliminen las barreras que aún persisten. El plan incluirá y mejorará el trabajo previo realizado por Sinpromi, centrándose especialmente en las zonas más transitadas a pie.

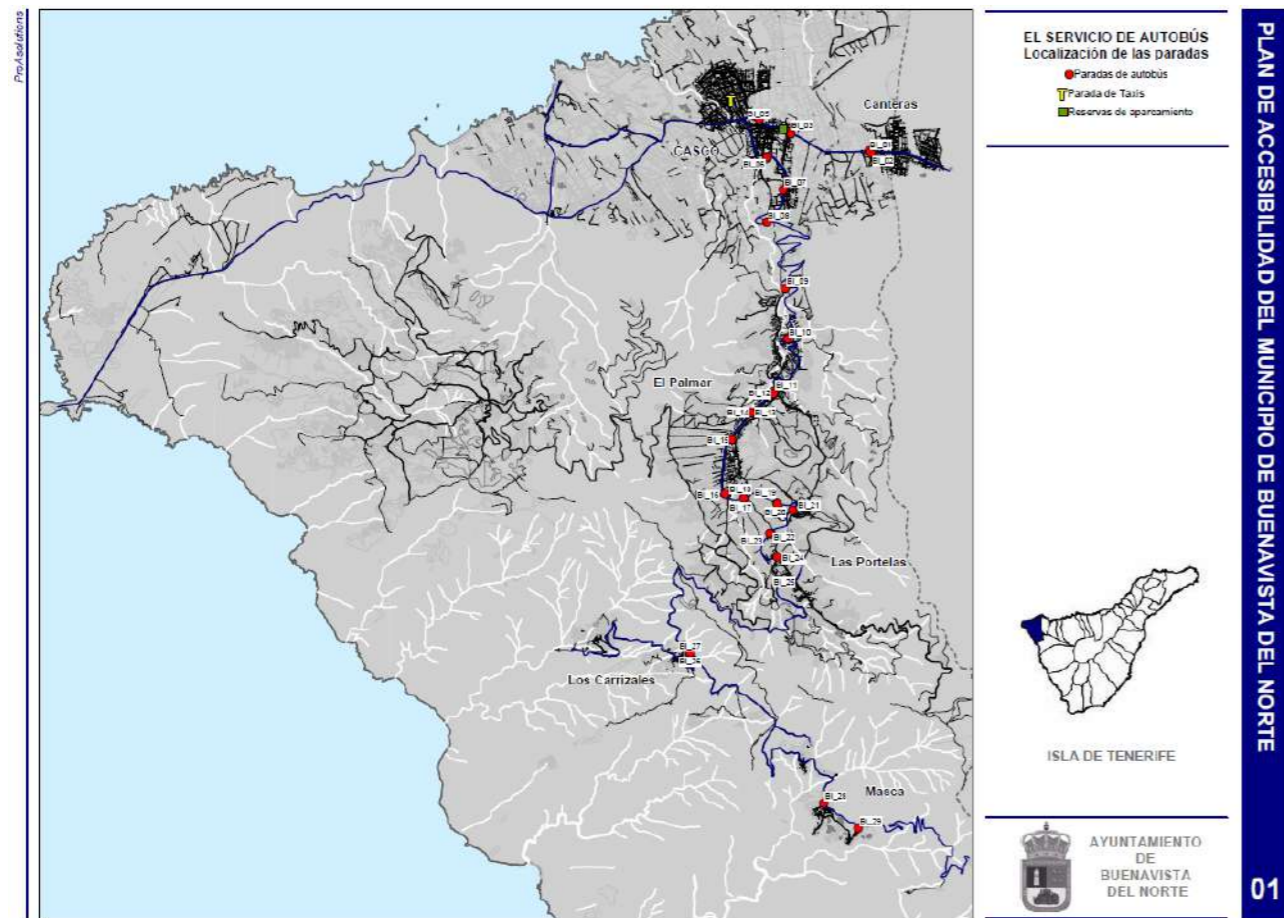


Figura 81. Infografía de localización de paradas de transporte público  
Fuente: Plan de Accesibilidad de Buenavista del Norte

A pesar de las recientes mejoras en la red peatonal, la necesidad de actualizar este plan se justifica por la persistencia de criterios de diseño que incrementan las desigualdades en la movilidad. Esta situación, a su vez, fomenta el uso del transporte motorizado incluso para distancias cortas, lo que contribuye a un mayor consumo de combustibles contaminantes.

La actualización del Plan de Accesibilidad partirá de los principios de accesibilidad universal establecidos por la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) y los criterios de Sinpromi. El plan responderá de manera explícita a las estrategias del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), incluyendo medidas de apoyo para aprovechar sinergias que aseguren el cumplimiento de los objetivos a corto, medio y largo plazo.

La metodología por seguir será la propuesta por la FEMP, estructurada en seis fases:

- Recogida de información: Se recopilarán datos específicos sobre la infraestructura actual.
- Evaluación y análisis: Se analizarán los datos para identificar los problemas de accesibilidad y "caminabilidad".
- Propuestas de actuación: Se definirán las acciones necesarias para la adaptación.
- Valoración de las actuaciones: Se evaluará la viabilidad y el impacto de cada propuesta.
- Priorización y plan de etapas: Se establecerá un cronograma para la ejecución de las mejoras.
- Coordinación de procedimientos: Se coordinarán las acciones para una implementación eficiente.

### 6.10.3 Ficha de medidas del PS

MEDIDA	M10.1 A01	Oficina Técnica de la Movilidad
OBJETIVOS	3 7	Recuperar el protagonismo del peatón Integración urbanística y movilidad
<b>PROBLEMÁTICA Y DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>		

Las decisiones de movilidad de los habitantes de Buenavista del Norte están fuertemente influenciadas por dos factores principales. El primero es la accesibilidad y la conectividad, es decir, la capacidad de moverse entre diferentes lugares de forma cómoda, segura y sin barreras. El segundo factor es la calidad de los espacios públicos, que deben facilitar la experiencia de caminar. Esto implica garantizar que la infraestructura peatonal cumpla tanto las funciones de desplazamiento como las de estancia y actividad, permitiendo a los ciudadanos descansar, socializar y participar en la vida cultural del municipio. Basándose en estos principios, se propone la actualización y desarrollo del Plan de Accesibilidad Municipal. El objetivo de este plan es hacer que la infraestructura peatonal de Buenavista del Norte sea accesible para todos. De esta manera, se garantizará que cualquier persona, independientemente de sus capacidades, pueda utilizar los espacios públicos de manera libre y autónoma.

INTERVENCIÓN PROPUESTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Recogida de información y toma de datos específicos. Evaluación y análisis de caminabilidad</li> <li>- Propuestas de actuación y su valoración. Priorización y plan de etapas de las actuaciones</li> <li>- Coordinación de los procedimientos de acción</li> </ul>				
EFEECTO ESPERADO	Tener un documento que sirva de referencia para ejecutar actuaciones, especialmente prioritarias, que garanticen la accesibilidad en el entorno con información actualizada				
PLAZO	Corto	Medio	Largo	PRESUPUESTO (€)	30.000 €
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento Sinpromi		INDICADORES DE EVOLUCIÓN		Actualización del Plan de Accesibilidad Desarrollo de propuestas o medidas
PRIORIDAD	Baja		Media		Alta
PRECEDENTES	Ninguno				

#### INFORMACIÓN GRÁFICA



Tabla 50. Ficha M10.1 A01  
Fuente: Elaboración propia

## 6.11 PS11. Gestión y fomento de la movilidad

Dado el profundo impacto del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) en Buenavista del Norte, el proceso de gestión, diseño e implementación de este nuevo modelo de movilidad requiere la colaboración de un amplio espectro de agentes. Esto incluye actores sociales, económicos, culturales, políticos, técnicos y administrativos, entre otros grupos, todos con diversas competencias, responsabilidades e intereses. Es fundamental que estos grupos se involucren de forma directa y proactiva en este objetivo, aprovechando su conocimiento y capacidad para influir en la movilidad sostenible, igualitaria y en el desarrollo del territorio.

### 6.11.1 Objetivos generales

Por ello, se justifica plenamente la implementación de un conjunto de medidas para coordinar y gestionar la construcción del modelo de movilidad local. Esto implica:

- Establecimiento de un marco de acción conjunta: Se buscará alinear el PMUS con la planificación estratégica municipal a largo plazo, garantizando coherencia y sinergias entre los diferentes planes y proyectos.
- Enfoque comunicativo y participativo: Se fomentará una cultura de movilidad diferente, armonizada, igualitaria e integrada. Esto se logrará a través de una comunicación transparente y un proceso participativo que valide la viabilidad social, política y técnica del PMUS.

Un aspecto fundamental para el éxito de este Plan de Movilidad Urbana Sostenible en Buenavista del Norte es la participación ciudadana. Para que esta sea efectiva, resulta imprescindible informar y concienciar a la población sobre las ventajas que conlleva modificar ciertos hábitos de desplazamiento.



Figura 82. Campaña de comunicación del Foro de Movilidad Sostenible y Conectividad de Canarias  
Fuente: mov Canarias

Para lograr una modificación real de los hábitos de movilidad, es necesario motivar e implicar a la ciudadanía mediante un proceso de sensibilización. Este proceso debe destacar cómo las elecciones de desplazamiento afectan al medio ambiente y a la salud personal, y cómo es posible ser más eficientes y sostenibles en cada desplazamiento cotidiano. Esta sensibilización es un paso necesario para el cambio cultural de la movilidad en el municipio.

Tras una fase inicial de análisis y propuesta de carácter técnico-participativo para la elaboración del PMUS, es ahora crucial avanzar hacia la comunicación, divulgación, fomento y promoción del conjunto de estrategias y medidas contenidas en este documento. El área de Participación Ciudadana de Buenavista del Norte será la encargada de diseñar y llevar a cabo una serie de campañas específicas. A través de estas campañas, se buscará promover las propuestas del PMUS, con el fin último de lograr el cambio cultural necesario para implementar un modelo de movilidad sostenible. El resultado será un municipio más habitable, con una mejor calidad de vida para todas las personas que residen o visitan Buenavista del Norte.

Por tanto, este Plan se esforzará por involucrar a toda la ciudadanía e integrar aquellas propuestas que permitan concienciar y sensibilizar, con el objetivo de crear una cultura de la sostenibilidad en lo referente a la movilidad en Buenavista del Norte.

### 6.11.2 Propuestas de medidas y actuaciones

ID. Med	Medidas	Actuaciones	ID. Act
M11.1	Oficina Técnica de Movilidad	Creación de la Oficina de Movilidad	A01
M11.2	Estrategia de comunicación y participación de la ciudadanía	Participación en la European Mobility Week	A02
		Campaña de comunicación del PMUS	A03
		Pacto por la Movilidad de Buenavista del Norte	A04
		Creación del Foro de la Movilidad local	A05

Tabla 51. Resumen de medidas y actuaciones del PS11  
Tabla 52. Fuente: Elaboración propia

#### M11.1 Oficina de Movilidad

Actualmente, aunque no existe un formato único o definido para la organización de un departamento de movilidad, su amplio alcance funcional ya no genera dudas. Un departamento de movilidad debe supervisar y garantizar que todos los modos de transporte dentro del municipio de Buenavista del Norte operen de la manera más eficiente, ordenada, segura, inclusiva y sostenible posible. Esto implica una visión integral que va más allá de la mera gestión del tráfico, abarcando desde el fomento de la movilidad activa hasta la planificación del transporte público y la distribución de mercancías.

Algunas administraciones locales, como podría ser el caso de Buenavista del Norte, reconocen la necesidad de contar con el respaldo de un equipo técnico externo especializado. Este apoyo resulta crucial para varios aspectos clave:

- Soporte Técnico Ágil y Eficaz: Un equipo externo puede brindar soluciones rápidas y eficientes a los desafíos diarios que surgen en la gestión de la movilidad, desde incidencias puntuales hasta necesidades de adaptación.
- Fortalecimiento de la Planificación Estratégica: El *expertise* especializado de consultores externos puede enriquecer significativamente la planificación de la movilidad, aportando conocimientos actualizados sobre las mejores prácticas, tecnologías emergentes y enfoques innovadores a nivel global. Esto es vital para asegurar que el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Buenavista del Norte sea robusto y esté alineado con los objetivos de sostenibilidad.

- Gestión y Seguimiento de la Implementación del PMUS: La complejidad de un PMUS requiere una supervisión constante. Un equipo técnico externo puede ofrecer una gestión y un seguimiento detallado de la implementación de las medidas propuestas, asegurando que se cumplan los plazos, se evalúen los resultados y se realicen los ajustes necesarios para optimizar el impacto del plan.

La colaboración con expertos externos puede, por tanto, ser una herramienta valiosa para Buenavista del Norte, permitiéndole afrontar los retos de la movilidad con mayor solvencia y garantizar una implementación exitosa de su PMUS, en beneficio de la calidad de vida de sus residentes y visitantes.

#### A01 Creación de la Oficina de Movilidad

En un esfuerzo por optimizar la gestión de la movilidad en Buenavista del Norte, se propone la creación de una Oficina Técnica de Movilidad. Esta oficina dependerá orgánicamente del Área de Movilidad, Obras y Servicios y colaborará activamente en el ejercicio de las competencias municipales en materia de movilidad. Estas competencias, establecidas en el Artículo 25 de la Ley 7/1985 reguladora de las Bases del Régimen Local (LBRL), incluyen, entre otras, las relativas al tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad, transporte colectivo urbano, y protección contra la contaminación acústica y atmosférica en las zonas urbanas.

El primer paso crucial será la dotación de los medios materiales, tecnológicos y humanos necesarios para el desarrollo de las tareas y funciones de la futura Oficina Técnica de Movilidad de Buenavista del Norte. Se considerarán las características de la organización municipal existente para asegurar una integración fluida. Esto implica adquirir equipos informáticos, tanto *hardware* como *software* específico, así como plataformas tecnológicas y recursos web que sean idóneos y necesarios para la ejecución de los trabajos. Paralelamente, se garantizará la formación continua del personal de la oficina en el manejo de dichas herramientas y tecnologías específicas.

De acuerdo con estos objetivos, la Oficina de Movilidad asumirá una serie de actividades y tareas esenciales:

- Información y Promoción del Transporte Sostenible: Proporcionará información detallada sobre los transportes públicos de viajeros en el municipio (horarios, itinerarios y alternativas). Además, promocionará activamente opciones de transporte sostenibles, facilitando mapas de transporte público, itinerarios peatonales y ciclistas, y ofreciendo consejos individuales sobre cómo desplazarse de manera eficiente y ecológica.
- Campañas de Concienciación: Planificará y ejecutará campañas de promoción del uso del transporte público y de divulgación de sus ventajas entre toda la ciudadanía, destacando sus efectos medioambientales, beneficios para la salud, y el ahorro de energía, dinero y tiempo. Asimismo, promocionará diferentes medios de transporte alternativos al coche particular para mejorar el tráfico y reducir las emisiones contaminantes.
- Gestión de Quejas y Propuestas Ciudadanas: Será el punto de contacto para recibir quejas relativas al funcionamiento del transporte público y para recoger propuestas ciudadanas sobre posibles mejoras, trasladándolas al Ayuntamiento para su consideración.
- Análisis y Mejora de Servicios: Analizará los servicios de transporte existentes y propondrá actuaciones para su mejora, promoviendo una movilidad sostenible basada en el fomento del transporte público colectivo y los modos no motorizados, disuadiendo del uso del vehículo privado de baja ocupación en los desplazamientos diarios recurrentes.
- Detección de Ayudas y Subvenciones: Identificará ayudas y subvenciones de interés en materia de movilidad a nivel regional, nacional y europeo, para optimizar la financiación de proyectos locales.

- Estudios Especializados: Realizará estudios de accesibilidad universal, estudios de aparcamiento y planes de gestión de la movilidad dirigidos a colegios, empresas, entre otros, para abordar necesidades específicas.
- Coordinación y Colaboración: Coordinará las campañas de movilidad propuestas en el PMUS e impulsará la colaboración público-privada en acciones y proyectos relacionados con la movilidad.
- Gestión de Plataformas Digitales: Se encargará de la gestión de plataformas en línea para compartir coche y otras iniciativas de movilidad compartida.
- Dinamización y Seguimiento del PMUS:
  - Proporcionará información general sobre el PMUS y la movilidad sostenible, sus objetivos y programas.
  - Desarrollará, gestionará y promocionará los proyectos y medidas definidos en el PMUS.
  - Informará sobre la realización de los proyectos del PMUS, comunicando y divulgando su estado.
  - Potenciará la participación de agentes sociales y ciudadanos en las actividades que se desarrollen.
  - Será responsable del Foro de Movilidad, una plataforma de participación permanente para el seguimiento y gestión del PMUS.
  - Elaborará indicadores de evaluación del PMUS, basándose en la realización de nuevos aforos y encuestas periódicas para medir el progreso y el impacto.

Dada la naturaleza técnica de las tareas que deberá asumir la Oficina de Movilidad, se considera esencial que su personal esté formado por técnicos en movilidad y transporte. Estos profesionales deberán poseer una capacidad transversal y multidisciplinar, necesaria para combinar el rol de expertos en movilidad urbana con conocimientos en comportamiento social y habilidades en comunicación y divulgación de información.

Adicionalmente, se recomienda encarecidamente que el personal municipal cuente con apoyo técnico especializado durante al menos los dos primeros años. Este apoyo externo tendrá los siguientes objetivos clave:

- Puesta en marcha de la oficina: Asesorar y guiar en los pasos iniciales para la operativa de la oficina.
- Implementación de herramientas: Ayudar en la selección e implementación del *software* y las herramientas tecnológicas necesarias para el funcionamiento eficaz de la oficina.
- Formación del personal: Capacitar al personal fijo del Ayuntamiento adscrito a la Oficina de Movilidad en el uso de las nuevas herramientas y metodologías.
- Apoyo y supervisión técnica: Proporcionar apoyo y supervisión en las labores técnicas llevadas a cabo durante el periodo de subcontratación, asegurando la calidad y el rigor de los trabajos.

En cuanto a los medios técnicos, se recomienda que el apoyo externo disponga de una amplia oferta de utilidades y funcionalidades, como herramientas de análisis de transporte actualizadas y de rigor técnico, que se pondrán a disposición de la Oficina de Movilidad para complementar sus trabajos. Se propone asignar o incorporar al equipo operativo de la Oficina Técnica los siguientes perfiles:

<b>PERFIL 1</b>	Profesional técnico ingenieril o economista con formación y experiencia en tratamiento de datos estadísticos. Manejo de Google - Earth e información georreferenciada (KMZ). Se valorará los conocimientos y/o experiencia en movilidad urbana o transporte. En manejo de GIS y tratamiento de data.
<b>PERFIL 2</b>	Profesional en comunicación, con capacidades para la investigación y capacidades para la interpretación de la información estadística y con capacidades de redacción. Se valorará los conocimientos y/o experiencia en movilidad urbana o transporte. Se valorará estudios y conocimientos en enfoque de género.

Tabla 53. Perfiles técnicos necesarios para la Oficina de Movilidad  
Fuente: Elaboración propia

### M11.2 Estrategia de comunicación y participación de la ciudadanía

La participación ciudadana y las acciones de comunicación asociadas son elementos absolutamente imprescindibles para la sostenibilidad de la implementación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) en Buenavista del Norte. Esta premisa no solo se basa en la lógica de la buena gobernanza, sino que está respaldada explícitamente por guías internacionales, nacionales y la propia guía de elaboración de PMUS del Gobierno de Canarias.

Contar con el soporte activo de la ciudadanía es fundamental. Cuando los residentes se sienten parte del proceso, la adhesión a las nuevas políticas y hábitos de movilidad es mucho mayor. Del mismo modo, la colaboración de organizaciones sociales y empresariales garantiza que el PMUS responda a las necesidades y dinámicas económicas del municipio. La implicación de instituciones y entidades vinculadas con la movilidad y el transporte (como operadores de transporte público o asociaciones de ciclistas) aporta una visión técnica y operativa indispensable. Finalmente, la participación de los grandes centros de atracción de movilidad (como hoteles, centros comerciales o puntos de interés turístico) es crucial, ya que son generadores importantes de desplazamientos.

La suma de todas estas voces es clave para darle seguimiento al PMUS, asegurando que sus objetivos se mantengan relevantes y adaptados a la evolución del municipio. Este enfoque colaborativo permite fortalecer los esfuerzos ya iniciados y continuar complementándolos con nuevas ideas y soluciones que surjan del diálogo constante entre todos los actores involucrados. En esencia, la movilidad sostenible en Buenavista del Norte no es solo un plan técnico, sino un proyecto colectivo que requiere la implicación y el compromiso de todos para su éxito a largo plazo.



Figura 83. Imagen representativa de la participación ciudadana  
Fuente: Elaboración propia

### A02 Participación en la European Mobility Week

La Semana Europea de la Movilidad (European Mobility Week - SEM) representa la estrategia mundial más extensa para la promoción de políticas de movilidad sostenible. Con más de 20 años de trayectoria, esta iniciativa se extiende por más de 50 países y 3.000 ciudades de todo el mundo.

Cada año, del 16 al 22 de septiembre, se celebra a nivel global la Semana de la Movilidad, siendo el 22 de septiembre el día central, conocido como el "Día sin Coches". Esta jornada busca desincentivar el uso del automóvil particular y promover activamente modos de desplazamiento alternativos y más sostenibles.

Hasta la fecha, no existe registro de que Buenavista del Norte haya participado oficialmente en la Semana Europea de la Movilidad ni que haya inscrito actividades en su plataforma. Por ello, se propone que el municipio de Buenavista del Norte participe activamente cada año en la SEM, comenzando en 2026.

Para iniciar la participación, el Ayuntamiento deberá generar un perfil en la plataforma oficial de la SEM (<https://mobilityweek.eu>). El proceso de registro distingue entre si la entidad participante es un gobierno local o una entidad singular pública o privada, lo que facilita la adaptación de las actividades. La persona responsable de esta tarea en el Ayuntamiento será la encargada de completar y gestionar las actividades a realizar en dicha plataforma.



Figura 84. Cartel de la SEM 2025  
Fuente: Unión Europea

Para participar en la SEM, se solicita que cada Ayuntamiento realice, como mínimo, una de las tres modalidades de actividades propuestas:

- Actividades durante toda la semana: Se anima a los Ayuntamientos a organizar y llevar a cabo eventos y acciones a lo largo de los siete días que dura la Semana Europea de la Movilidad.
- Actividades el 22 de septiembre: Como día central y de clausura, la plataforma invita a realizar una actividad específica en esta fecha, enfocada en la promoción de alternativas al coche.
- Actividades permanentes: Se fomenta la implementación de iniciativas que, aunque se inicien durante la Semana de la Movilidad, continúen desarrollándose a lo largo del año. Esto podría incluir la inauguración de una obra de infraestructura sostenible (como un nuevo carril bici), el lanzamiento de un taller, un programa educativo o un nuevo servicio de movilidad.

La plataforma de la European Mobility Week pone a disposición de los participantes una Guía de celebración completa, disponible en todos los idiomas, que orienta a las ciudades y sugiere una amplia gama de actividades. Algunas ideas innovadoras incluyen:

- Campañas en redes sociales: Promoción del uso de la bicicleta y otros medios de movilidad personal para trayectos cortos.
- Habilitación de calles seguras: Creación de espacios urbanos temporales o permanentes más seguros para peatones, bicicletas y Vehículos de Movilidad Personal (VMP).
- Concursos de *selfies*: Organización de concursos en redes sociales para incentivar a los ciudadanos a compartir fotos utilizando opciones de transporte ecológicas.
- Conferencias virtuales: Realización de encuentros en línea entre ciudades para el intercambio de experiencias y buenas prácticas en movilidad.
- Encuestas ciudadanas: Implementación de encuestas para identificar desafíos y deseos de la población respecto al uso del espacio público y sus hábitos de desplazamiento.
- Sorteos online de premios: Incentivos mediante sorteos de productos o servicios que promuevan el desplazamiento a pie, en bicicleta y VMP.

La participación de Buenavista del Norte en la Semana Europea de la Movilidad conlleva múltiples beneficios. El municipio formará parte de un evento de gran visibilidad, lo que generará una mayor exposición de sus avances en movilidad sostenible y reforzará los esfuerzos locales. Las acciones locales se integrarán en una campaña mucho más grande, amplificando su impacto y mensaje.

La participación contribuirá directamente a mejorar la movilidad en la comunidad, a reducir la contaminación y otros efectos adversos, y a promover el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), así como los retos de la descarbonización establecidos por Europa y España. El municipio tendrá la opción de presentar sus iniciativas y aplicar a los Premios y Reconocimientos Europeos enmarcados en la Semana Europea de la Movilidad, lo que podría otorgarle prestigio y visibilidad adicional.

La adhesión a esta iniciativa global es una oportunidad excelente para que Buenavista del Norte demuestre su compromiso con la sostenibilidad y promueva hábitos de movilidad más saludables y respetuosos con el medio ambiente entre sus residentes y visitantes.

### A03 campaña de comunicación del PMUS

Para Buenavista del Norte, la estrategia se enfoca en el desarrollo de acciones participativas una vez que se implementen las medidas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS). El objetivo principal es involucrar a la población a través de mensajes directos que puedan influir en sus hábitos de movilidad, haciendo que la sociedad sea más consciente de la situación actual de insostenibilidad. Cambiar hábitos arraigados, como el uso frecuente del coche, es un desafío. Por ello, las medidas que se implementen deben estar bien diseñadas y justificadas para que resuenen en la población. Todas las actividades deberán incluir mensajes importantes sobre la movilidad sostenible, abordados desde diferentes perspectivas:

- Nivel personal: Se busca destacar los beneficios directos para la salud, tanto físicos como mentales. Al caminar, andar en bicicleta o usar vehículos de movilidad personal (VMP) con más frecuencia, se mejora la salud cardiovascular y se reduce el estrés asociado con la conducción, el tráfico y la búsqueda de aparcamiento.

- Nivel municipal: Se promueve la idea de que una movilidad más sostenible se traduce en una mejor calidad de vida para todo el municipio. Esto se logra al disminuir el tráfico motorizado, reduciendo así la contaminación acústica y las emisiones. Además, al recuperar espacios públicos para el disfrute de los ciudadanos, Buenavista del Norte se convierte en un lugar más habitable y amigable.
- Nivel global: Se hace hincapié en la necesidad de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> generadas por el transporte, ya que son uno de los principales factores del calentamiento global.

Para lograr estos objetivos, se plantean varias acciones clave. El propósito de esta actividad es que la población conozca de primera mano los obstáculos que enfrentan los peatones, ciclistas y personas con movilidad reducida en sus desplazamientos diarios. Se organizarán recorridos pedagógicos a pie, en bicicleta, e incluso usando sillas de ruedas para que los participantes tomen conciencia de las barreras existentes.

Se utilizarán estos formatos para proporcionar información de manera directa y visual. En estos eventos se presentará el PMUS y las medidas que se implementarán para fomentar la movilidad sostenible, ofreciendo un espacio para el diálogo y la resolución de dudas.

Estas actuaciones forman parte de un Programa de Comunicación y Sensibilización más amplio. Este programa se desarrollará y se pondrá en marcha de manera coordinada con la implementación de las medidas del PMUS en Buenavista del Norte, asegurando un enfoque integral que combine la infraestructura con la educación y la participación ciudadana para lograr un cambio sostenible a largo plazo.



Figura 85. Ejemplo de campaña de sensibilización en movilidad  
Fuente: Ayuntamiento de Castilleja de la Cuesta

#### A04 Pacto por la Movilidad de Buenavista del Norte

Para Buenavista del Norte, la implementación de un Pacto por la Movilidad emerge como una herramienta estratégica clave para afianzar el consenso y el compromiso en la mejora del sistema de transporte local. Este pacto no es solo un acto formal, sino un compromiso político público, respaldado por un trabajo previo de colaboración entre entidades públicas, privadas y representantes de la ciudadanía. La firma de este acuerdo representa una declaración de intenciones ante la sociedad y los medios de comunicación.

El objetivo es que este Pacto por la Movilidad se institucionalice como un programa permanente. Para ello, se buscará la asignación de un presupuesto que permita la organización de jornadas técnicas, la creación de un Foro Técnico y la provisión de asistencia a entidades interesadas en fomentar la movilidad sostenible entre sus empleados o en sus servicios, como la distribución de mercancías.

Los objetivos de este pacto, alineados con los del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Buenavista del Norte, se renovarán anualmente. Este ritual de renovación anual mantendrá viva la intención de mejorar la movilidad y servirá para acercar a los interlocutores institucionales, facilitando la creación de sinergias y la identificación de puntos de encuentro que impulsen esfuerzos conjuntos.



Figura 86. Ejemplo de campaña de sensibilización en movilidad  
Fuente: Ayuntamiento de Málaga

Para asegurar el éxito del pacto, es fundamental la participación de diversos actores con una influencia directa o indirecta en la movilidad de Buenavista del Norte. Entre las principales entidades que podrían participar se encuentran:

- Ayuntamiento: Liderado por la Alcaldía, el gobierno municipal es el principal promotor de la iniciativa.
- Cabildo de Tenerife: A través de su área de movilidad, aportará su experiencia y recursos a nivel insular.
- Seguridad y Protección Civil: La Policía Local, Protección Civil y la Guardia Civil son cruciales para la seguridad vial y el cumplimiento de las normativas.
- Transporte público: Empresas como TITSA y los taxis son actores para ofrecer alternativas al vehículo privado.

- Centros Educativos: Las AMPAS son vitales para promover la movilidad segura y sostenible en los entornos escolares.
- Sectores Económico y Turístico: Su participación es clave para abordar la movilidad de mercancías y el acceso de visitantes, respectivamente.
- Asociaciones: Un amplio espectro de asociaciones ciudadanas aportarán sus perspectivas específicas:
  - Vecinos y Comerciantes: Representarán los intereses de la población local y del tejido empresarial.
  - Medio Ambiente y Patrimonio: Ofrecerán una visión centrada en la sostenibilidad y la protección del entorno.
  - Usuarios de la vía: Asociaciones de motoristas, ciclistas, usuarios de VMP y de la tercera edad asegurarán que el pacto considere las necesidades de todos los tipos de usuarios.
  - Colectivos Sociales: Organizaciones de personas con discapacidad y feministas garantizarán un enfoque inclusivo y equitativo.

La unión de todas estas entidades bajo el Pacto por la Movilidad de Buenavista del Norte no solo fortalecerá el compromiso institucional, sino que también asegurará que las decisiones se tomen de forma participativa, reflejando las necesidades reales de toda la comunidad.

#### A05 Creación del Foro de la Movilidad local

Se propone la creación de un Foro Técnico como un espacio de diálogo y colaboración continua. Este foro estará compuesto por expertos locales y representantes de entidades directamente relacionadas con la movilidad urbana, tanto de personas como de mercancías. Su objetivo principal es reunirse trimestralmente para recoger opiniones, sugerencias y observaciones sobre los proyectos que se estén implementando en el municipio.

El propósito de este foro es fortalecer la implementación y el seguimiento del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS). Al reunirse periódicamente, este grupo no solo aportará observaciones valiosas a las propuestas en curso, sino que también consolidará un equipo de personas comprometidas con el progreso de la movilidad en Buenavista del Norte a largo plazo. La idea es que este foro se mantenga en el tiempo, funcionando como un grupo de consulta que acompañe la evolución de la movilidad más allá de la vigencia del PMUS.

Se sugiere que este equipo técnico esté conformado por menos de 20 personas, seleccionadas por su conocimiento de la realidad técnica o jurídica del municipio en materia de movilidad. Entre los participantes propuestos, destacan:

- Un representante del Ayuntamiento de Buenavista del Norte.
- Un representante de la Policía Local.
- Representantes de las asociaciones vecinales.
- Un miembro de la comunidad educativa.
- Un representante del sector turístico.
- Un miembro de la comunidad empresarial.
- Un miembro del gremio del taxi.
- Un representante de TITSA.

# FORO LOCAL DE MOVILIDAD ESCOLAR



Figura 87. Foro de movilidad escolar del proyecto STARS  
Fuente: DGT

Cada sesión del foro, que podrá ser presencial o virtual, seguirá una estructura clara para maximizar su eficiencia:

- Bienvenida: Un representante del Ayuntamiento iniciará la sesión.
- Ponencia de un experto: Se invitará a un especialista en movilidad para que comparta ejemplos de buenas prácticas en la implementación de PMUS en otros lugares.
- Presentación de medidas: Se expondrán las medidas en fase de planificación y gestión para su futura implementación.
- Debate: Los integrantes del foro se dividirán en mesas de trabajo para debatir y recoger aportaciones y observaciones.
- Participación ciudadana: Si la sesión es presencial, se abrirá un espacio para las inquietudes de los ciudadanos. Además, se habilitará un buzón de sugerencias a través de una dirección de correo electrónico específica en la web municipal para recoger aportes de toda la población.

Este enfoque participativo y técnico permitirá que las decisiones sobre la movilidad en Buenavista del Norte sean robustas, transparentes y, sobre todo, adaptadas a las necesidades reales de su comunidad.

## 6.11.3 Ficha de medidas del PS

MEDIDA	M11.1 A01	Oficina Técnica de la Movilidad
OBJETIVOS	5	Gestión integral de la movilidad
<b>PROBLEMÁTICA Y DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>		

Actualmente, Buenavista del Norte carece de una Oficina de Movilidad equipada con el personal y los recursos necesarios para implementar eficazmente el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) y realizar un seguimiento continuo de la movilidad en el municipio.

Es crucial entender que el Plan de Movilidad no puede ser una herramienta estática. La movilidad urbana es un sistema en constante cambio, por lo que es esencial contar con un mecanismo que permita la detección y evaluación continua de los problemas y carencias. La creación de una oficina dedicada garantizaría una gestión proactiva, asegurando que las medidas se adapten a las necesidades reales y a la evolución del municipio.

La puesta en marcha de esta oficina será fundamental para supervisar la aplicación de las políticas de movilidad, evaluar su impacto y ajustar las estrategias para lograr una movilidad más eficiente, segura y sostenible para todos los vecinos de Buenavista del Norte.

INTERVENCIÓN PROPUESTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Análisis del marco institucional y revisión y actualización del PMUS</li> <li>- Observatorio de la movilidad urbana</li> <li>- Comunicación y asesoramiento con organización de eventos de movilidad</li> </ul>				
EFFECTO ESPERADO	Reunir en un único departamento toda la información, actuaciones y decisiones que afecten de manera directa a la movilidad				
PLAZO	Corto	Medio	Largo	PRESUPUESTO (€)	50.000 €
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento		INDICADORES DE EVOLUCIÓN	Puesta en marcha de la Oficina Técnica de la Movilidad	
PRIORIDAD	Baja		Media	Alta	
PRECEDENTES	Ninguno				

INFORMACIÓN GRÁFICA



Tabla 54. Ficha M11.1 A01  
Fuente: Elaboración propia

MEDIDA	M11.2 A02	Participación en la <i>European Mobility Week</i>
OBJETIVOS	5	Gestión integral de la movilidad
<b>PROBLEMÁTICA Y DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>		

Buenavista del Norte se suma a la Semana Europea de la Movilidad (*European Mobility Week*), la iniciativa más grande a nivel mundial para promover políticas de transporte sostenible. Cada año, del 16 al 22 de septiembre, más de 3.000 ciudades en 50 países celebran este evento, que busca concienciar sobre la necesidad de un cambio en los hábitos de desplazamiento. El día central de la celebración, el 22 de septiembre, es conocido como el "Día sin coches". Esta jornada tiene como objetivo principal desincentivar el uso del automóvil y animar a los ciudadanos a optar por medios de transporte alternativos y más sostenibles, como caminar, ir en bicicleta o usar el transporte público. Con esta participación, Buenavista del Norte reafirma su compromiso con un futuro más limpio y verde para todos sus habitantes.

INTERVENCIÓN PROPUESTA	- Inscribirse en las jornadas y participar de manera activa en las actividades por desarrollar				
EFEECTO ESPERADO	Concienciar durante una semana a la ciudadanía de los beneficios de una movilidad sostenible en concordancia con otros territorios europeos.				
PLAZO	Corto	Medio	Largo	PRESUPUESTO (€)	50.000 €
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento		INDICADORES DE EVOLUCIÓN	Inscripción	
PRIORIDAD	Baja		Media	Alta	
PRECEDENTES	Medida 11.1 A01 Oficina Técnica de la Movilidad				



Tabla 55. Ficha M11.2 A02 Fuente: Elaboración propia

MEDIDA	M11.2 A03 M11.2 A04 M11.2 A05	Estrategias de comunicación y participación de la ciudadanía Pacto por la Movilidad de Buenavista del Norte Foro de la Movilidad
OBJETIVOS	1 3 5	Fomentar los modos no motorizados Recuperar el protagonismo del peatón Gestión integral de la movilidad
<b>PROBLEMÁTICA Y DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>		

Para Buenavista del Norte, la comunicación es una herramienta fundamental en el avance de la movilidad sostenible. El objetivo es mantener a la ciudadanía informada sobre los progresos, implicarla en la búsqueda de soluciones a los problemas y dar a conocer los nuevos servicios y facilidades para desplazarse por el municipio. Más allá de solo informar, es crucial interactuar con los vecinos para fomentar un cambio de conducta. Diversas técnicas de comunicación se pondrán en marcha para influir positivamente en las decisiones de movilidad de los habitantes. La clave del éxito de estas actividades dependerá, en gran medida, de la predisposición tanto de la administración municipal como de la ciudadanía a participar activamente en ellas. Este esfuerzo conjunto garantizará que las soluciones sean adecuadas y sostenibles a largo plazo.

INTERVENCIÓN PROPUESTA	- Campaña de comunicación para la concienciación, educación y sensibilización ciudadana, continuando con la iniciada en la elaboración del PMUS				
EFEECTO ESPERADO	Mejora de la comprensión por parte de la ciudadanía de las nuevas medidas a implantar respecto a la movilidad, haciéndoles partícipes del cambio.				
PLAZO	Corto	Medio	Largo	PRESUPUESTO (€)	15.000 €
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento Cabildo de Tenerife Gobierno de Canarias Ciudadanía en General		INDICADORES DE EVOLUCIÓN	Número de ciudadanos implicados en la estrategia de participación	
PRIORIDAD	Baja		Media	Alta	
PRECEDENTES	Medida 11.1 A01 Oficina Técnica de la Movilidad				



Tabla 56. Ficha M11.2 A03 Fuente: Elaboración propia

## 6.12 PS12. Movilidad eléctrica

Actualmente, el parque automovilístico de Buenavista del Norte está predominantemente compuesto por vehículos con Motores de Combustión Interna (MCI), principalmente de gasolina y, en menor medida, de gasoil. Los vehículos eléctricos (VE) y los propulsados por Gas Licuado del Petróleo (GLP) representan menos del 1% del total. Este escenario subraya la necesidad urgente de una transformación hacia una movilidad más sostenible.

### 6.12.1 Objetivos generales

En respuesta a esta realidad, el presente Plan Sectorial de Movilidad Eléctrica se ha diseñado para impulsar la electrificación del sector del transporte en los próximos años en Buenavista del Norte. El objetivo fundamental de este PMUS (Plan de Movilidad Urbana Sostenible) es doble:

- Fomentar la adquisición de vehículos de propulsión eléctrica: Se busca incentivar la compra de VE tanto por parte de usuarios particulares como por flotas de empresas privadas, entidades públicas o líneas de transporte colectivo.
- Dotar al municipio de una red de recarga estratégica y expandible: Se pretende establecer una infraestructura de recarga de vehículos eléctricos que sea medioambientalmente eficiente y sostenible, y que pueda crecer progresivamente para satisfacer la demanda futura.

Para maximizar el potencial de un parque móvil sostenible, resulta imprescindible la localización estratégica de la red de puntos y centros de recarga. Los estudios para su ubicación tendrán en cuenta la intercomunicación entre los diferentes puntos de recarga y los vehículos, así como las capacidades de la infraestructura eléctrica ya existente.



Figura 88. Ejemplo de punto de recarga urbano de vehículo eléctrico  
Fuente: FIAT

Las tecnologías de recarga seleccionadas deberán estar en sintonía con las características del parque de vehículos eléctricos. Esto no solo se refiere a la compatibilidad de estándares técnicos (como tipos de conectores), sino también a las opciones metodológicas y la usabilidad de los sistemas, garantizando una experiencia de recarga sencilla y eficiente para los usuarios.

Es crucial que esta actividad se vincule estrechamente con el resto de los trabajos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Esta coordinación asegura una selección correcta de las tecnologías y una integración armónica de la movilidad eléctrica dentro del modelo de movilidad general del municipio, optimizando recursos y garantizando la coherencia de todas las acciones.

### 6.12.2 Propuestas de medidas y actuaciones

ID. Med	Medidas	Actuaciones	ID. Act
M12.1	Red de Puntos Públicos de Recarga	Implantación progresiva de puntos de recarga	A01
M12.2	Impulso a la Movilidad Eléctrica	Ayudas y bonificaciones para potenciar el cambio al vehículo eléctrico	A02
M12.3	Renovación de la flota de vehículos municipal	Electrificación del parque móvil de Buenavista del Norte	A03

Tabla 57. Resumen de medidas y actuaciones del PS12  
Tabla 58. Fuente: Elaboración propia

#### M12.1 Red de puntos públicos de recarga

La adopción del vehículo eléctrico (VE) en Buenavista del Norte, al igual que en otros lugares, está en gran medida condicionada por el despliegue de una robusta infraestructura de recarga. Si bien la movilidad con vehículos eléctricos está en gran parte resuelta a través de la recarga vinculada (aquella que el usuario realiza en el lugar donde guarda su vehículo la mayor parte del tiempo, como su domicilio o lugar de trabajo), aún persiste la percepción de que la escasez de puntos de recarga públicos es un freno significativo para la penetración de la movilidad eléctrica. A continuación, se detalla la situación actual en relación con la normativa aplicable y las tecnologías de recarga existentes.

En España, la infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos está regulada por el Real Decreto 1053/2014, de 12 de diciembre, publicado en el BOE el 31 de diciembre de 2014. Este decreto aprueba la Instrucción Técnica Complementaria (ITC) BT 52, que forma parte del Reglamento Electrotécnico para Baja Tensión (aprobado por Real Decreto 842/2002, de 2 de agosto), y modifica otras instrucciones técnicas complementarias del mismo.

La ITC BT-52 es fundamental, ya que regula exhaustivamente todo lo relacionado con la instalación de puntos de recarga. Entre sus aspectos más relevantes se encuentran:

- Objeto y ámbito de aplicación: Define claramente qué instalaciones deben cumplir con la normativa.
- Términos y definiciones: Establece la terminología estandarizada para el sector.
- Esquemas de instalación: Detalla los diferentes tipos de configuraciones posibles.
- Previsión de cargas según esquema de instalación: Orienta sobre cómo calcular la demanda eléctrica necesaria.
- Requisitos generales: Establece las condiciones mínimas para cualquier instalación.
- Protecciones: Define las medidas de seguridad eléctrica necesarias.
- Condiciones particulares: Abarca aspectos específicos para ciertas instalaciones.

Adicionalmente, las NORMAS IEC (Comisión Electrotécnica Internacional) han estandarizado globalmente todos los aspectos relacionados con la recarga del vehículo eléctrico, incluyendo los conectores dedicados, la tipología de recarga (lenta, semirrápida, rápida), los protocolos de comunicación entre el vehículo y el punto de recarga, y los requisitos de seguridad esenciales.

Considerando la normativa vigente y las tecnologías disponibles, la definición e implantación de una red de puntos de recarga en la vía pública, gasolineras, centros comerciales y aparcamientos en Buenavista del Norte debe seguir unos criterios de diseño muy claros. Estos criterios deben asegurar la eficiencia y utilidad de la infraestructura, facilitando su acceso, comprensión y uso para los potenciales usuarios de vehículos eléctricos. Es igualmente crucial garantizar un mantenimiento adecuado del servicio para su óptimo funcionamiento.

Como referencia para considerar una infraestructura adecuada, se utiliza la Directiva 2014/94 de la UE, la cual indica que un número apropiado de puntos de recarga públicos debería ser, al menos, equivalente a un punto de recarga por cada 10 vehículos eléctricos. Este cálculo debe considerar también el tipo de vehículos, la tecnología de carga y la disponibilidad de puntos de recarga privados.

Es imperativo instalar un número suficiente de puntos de recarga accesibles al público, especialmente en estaciones de transporte público y aparcamientos disuasorios. Además, se reconoce que los propietarios de vehículos eléctricos dependen en gran medida del acceso a puntos de recarga en estacionamientos colectivos, como bloques de viviendas o aparcamientos de oficinas y empresas. Por ello, las autoridades de Buenavista del Norte deben adoptar medidas que ayuden a los usuarios de dichos vehículos, asegurando que los promotores y los gestores de estos locales proporcionen la infraestructura necesaria con suficientes puntos de recarga.



Figura 89. Ejemplo de vehículo eléctrico en punto de recarga público  
Fuente: Citroën

### A01 Implantación progresiva de puntos de recarga

Como se ha observado en el análisis de la situación actual, Buenavista del Norte carece de una red pública de puntos de recarga para vehículos eléctricos (VE). La mayoría de los cargadores existentes en el municipio están fuera de los centros atractores de viaje locales o son de gestión privada. Esta deficiencia representa un obstáculo significativo para la adopción masiva de la movilidad eléctrica entre residentes y visitantes. Para subsanar esta carencia y acelerar la transición hacia un parque automovilístico más sostenible, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) propone una expansión estratégica de la infraestructura de recarga pública. Esta iniciativa no solo busca facilitar el acceso a la energía para los VE, sino también disipar la "ansiedad de autonomía" que a menudo frena a los potenciales compradores de vehículos eléctricos.

Además de complementar y, cuando sea posible, integrar la red privada ya en funcionamiento, se propone la siguiente ubicación y número de plazas recomendadas para los nuevos puntos de recarga públicos en Buenavista del Norte:

- Centro Urbano : Se recomienda la instalación de 3 puntos de recarga de media potencia (hasta 22 kW) con al menos 6 plazas operativas totales (Centro de salud, plaza y zona comercial). Estas ubicaciones estratégicas permitirán a los residentes y visitantes recargar sus vehículos mientras realizan compras, visitan comercios o disfrutan de las zonas peatonales, fomentando así la rotación y el uso eficiente del espacio.
- Zonas Turísticas Clave: Se sugiere la instalación de 3 puntos de recarga de media potencia y al menos 6 plazas operativas totales en zonas como el ámbito costero y los caseríos más representativos, como Teno o Masca. Esto no solo servirá a los residentes, sino que también será un atractivo para el turismo sostenible, permitiendo a los visitantes con VE explorar la belleza natural del municipio con la tranquilidad de tener opciones de recarga disponibles.
- Barrios poblados del extrarradio: Se contempla la adición de 1 punto de recarga de media potencia en barrios periféricos con un nivel de población considerable y que funcionan como centro atractor de viaje, como es el caso de El Palmar. Estos puntos pueden servir tanto a los ciudadanos como a los visitantes o personas de paso, fomentando el descubrimiento de espacios y el comercio local.
- Estaciones de Servicio Existentes (Acuerdos de colaboración): Se explorará la posibilidad de establecer acuerdos de colaboración con gasolineras para la instalación de al menos 1 punto de recarga de alta potencia en aquellas que se encuentren estratégicamente ubicadas dentro o en las proximidades del municipio. Esto permitiría aprovechar la infraestructura ya consolidada y la experiencia en el servicio al conductor.

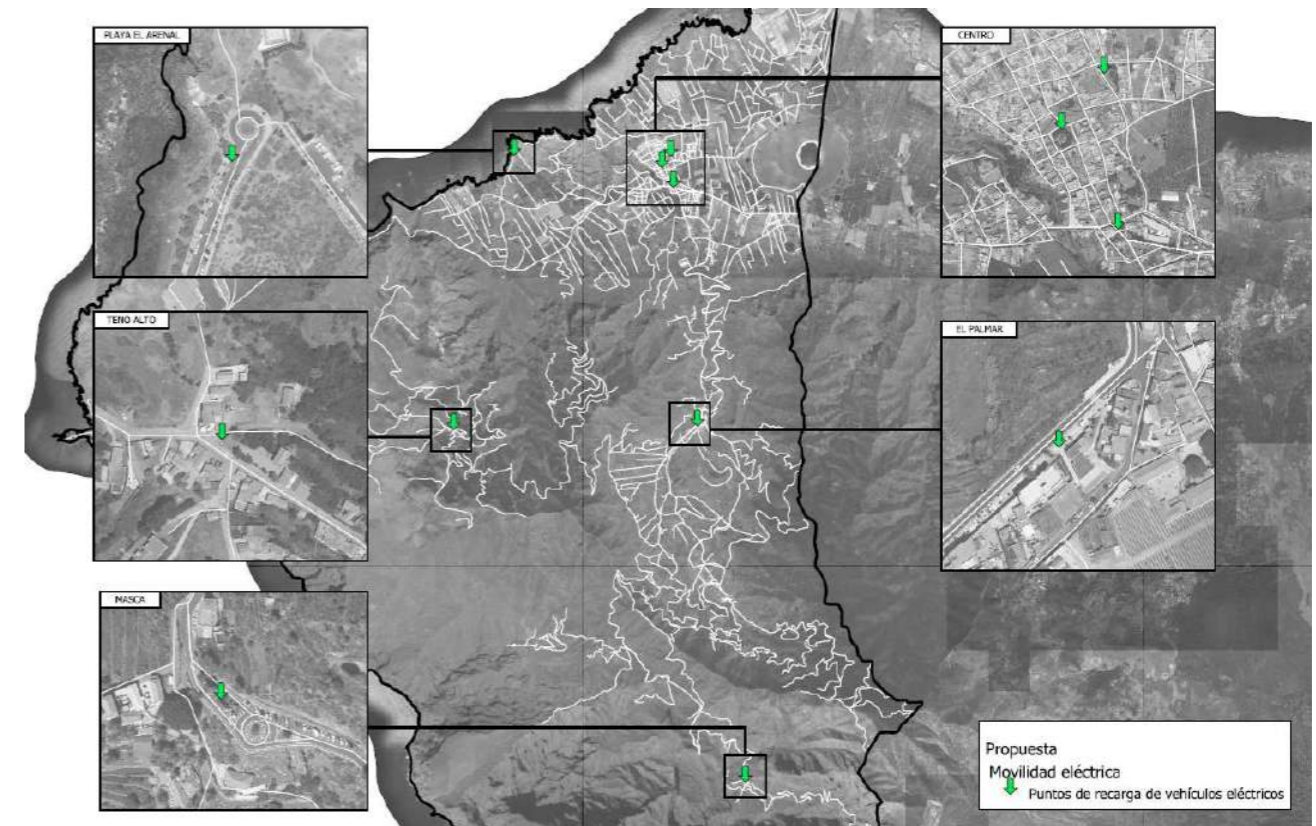


Figura 90. Puntos de recarga de vehículos eléctricos  
Fuente: Elaboración propia

La implementación de esta red de recarga pública transformará la percepción de la movilidad eléctrica en Buenavista del Norte. Los beneficios esperados incluyen:

- Fomento de la Adopción de VE: Al eliminar la "ansiedad de autonomía", más residentes y visitantes se sentirán cómodos al considerar la compra o el uso de vehículos eléctricos.
- Reducción de Emisiones: Un mayor uso de VE contribuirá directamente a la mejora de la calidad del aire y a la disminución de la huella de carbono del municipio.
- Impulso al Turismo Sostenible: Buenavista del Norte se posicionará como un destino amigable para los vehículos eléctricos, atrayendo a un segmento de visitantes cada vez más concienciado con el medio ambiente.
- Mejora de la Calidad de Vida: Menos ruido y menos contaminación redundarán en un entorno urbano más agradable y saludable para todos.

Esta propuesta es un paso fundamental para que Buenavista del Norte se convierta en un referente en movilidad sostenible, apoyando los objetivos de descarbonización y ofreciendo una infraestructura moderna y eficiente a su ciudadanía y a sus visitantes.

### M12.2 Impulso a la movilidad eléctrica

El objetivo principal de esta iniciativa para Buenavista del Norte es impulsar la adquisición de vehículos de propulsión eléctrica, tanto por parte de usuarios particulares como por flotas de empresas privadas, entidades públicas y líneas de transporte colectivo. Se entiende por vehículo eléctrico (VE) aquel que utiliza motores eléctricos para el transporte de personas, objetos o una carga específica.

Este sistema se compone de un subsistema primario de almacenamiento de energía, una o más máquinas eléctricas, y un sistema de accionamiento y control de velocidad. En la actualidad, el bajo número de ventas de vehículos de propulsión eléctrica en Buenavista del Norte, al igual que en muchos otros municipios, se atribuye a varios factores clave:

- Precio de adquisición elevado: El coste inicial de los vehículos eléctricos suele ser superior al de sus equivalentes de combustión interna, lo que representa una barrera económica significativa para muchos compradores.
- Tecnología incipiente y en constante desarrollo: Al ser una tecnología relativamente nueva, existe una percepción de incertidumbre sobre su madurez y durabilidad, a pesar de su rápido avance.
- Desconocimiento de la tecnología, rendimiento y autonomía: Muchos potenciales compradores carecen de información clara sobre el funcionamiento de los VE, sus capacidades reales y la autonomía que ofrecen en comparación con los vehículos de combustión tradicionales.
- Desconocimiento de la gama de vehículos eléctricos comercializada: La oferta de modelos eléctricos en el mercado es amplia y diversa, pero la falta de visibilidad y campañas de información limita el conocimiento de los consumidores sobre las opciones disponibles.
- Falta de una infraestructura de recarga extensa: La ausencia de una red de recarga pública robusta y distribuida, tanto en la vía pública como en entornos privados, con puntos adaptados para recargas semirrápidas y rápidas, genera una "ansiedad de autonomía" entre los usuarios potenciales.
- Falta de promoción municipal e incentivos: La ausencia de iniciativas municipales que ofrezcan incentivos directos o ayudas para la adquisición de este tipo de vehículos contribuye a su lenta adopción.



Figura 91. Vehículo eléctrico en proceso de recarga  
Fuente: Opel

A pesar de los desafíos mencionados, los beneficios medioambientales que los vehículos eléctricos aportan a la circulación y al entorno son innegables, incluyendo la reducción de emisiones contaminantes y de ruido. Si bien la extensión de los VE en el parque vehicular actual es aún limitada, se prevé un crecimiento exponencial y acusado en la próxima década. Esta proyección obliga a Buenavista del Norte a prepararse activamente para las nuevas condiciones de movilidad que se generarán, asegurando una transición fluida y eficiente hacia un futuro más sostenible. Este plan busca transformar las percepciones y las realidades infraestructurales para que Buenavista del Norte esté a la vanguardia de la movilidad eléctrica.

### A02 Ayudas y bonificaciones para potenciar el cambio al vehículo eléctrico

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Buenavista del Norte propone una serie de actuaciones estratégicas para fomentar la adopción del vehículo eléctrico (VE) en el municipio. Estas medidas buscan incentivar su adquisición por parte de usuarios particulares, así como por flotas de empresas privadas, entidades públicas y líneas de transporte colectivo. Para hacer más atractiva la compra y uso de VE, el PMUS considera diversas ayudas:

- Bonificación del Impuesto de Circulación: Se estudiará la posibilidad de bonificar el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica para aquellos vehículos que cuenten con los distintivos ambientales ECO y CERO emisiones. Esta medida busca reducir la carga fiscal para los propietarios de VE, aunque debe ser una medida transitoria y evolutiva con el parque móvil local.

- Bonificaciones o Incentivos para Instalación de Infraestructuras: Se contemplarán incentivos fiscales o bonificaciones para aquellos particulares o empresas que instalen puntos de recarga de VE en sus propiedades, promoviendo el despliegue de infraestructura privada.

El PMUS también propone medidas para mejorar la experiencia de uso de los VE. Se podría implementar un sistema de tarjetas que permitan el uso gratuito de la futura red de recarga pública municipal durante un periodo inicial o bajo ciertas condiciones, incentivando su uso. Los vehículos eléctricos disfrutarán de acceso preferente a Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) o Zonas de Emisiones Cero (ZEL) que pudieran establecerse en el municipio, garantizando su movilidad en áreas restringidas para vehículos de combustión.

Se habilitarán bolsas de aparcamiento públicas con plazas preferentes para vehículos eléctricos, facilitando su estacionamiento y promoviendo su visibilidad. Se impulsará el desarrollo de servicios de movilidad compartida (*carsharing* y *motosharing*), reservando zonas de aparcamiento específicas para la operación de estas flotas. Se pueden ofrecer plazas en puntos estratégicos como las entradas y salidas de las playas o en las inmediaciones de zonas comerciales. El Ayuntamiento exigirá a las empresas operadoras que los vehículos de estos servicios sean exclusivamente eléctricos y que su contratación por parte de los usuarios se realice a través de aplicaciones móviles.



Figura 92. Ejemplo de jornada de promoción de vehículos eléctricos  
Fuente: Peugeot

La información a la ciudadanía es fundamental para propiciar un cambio en el tipo de vehículo que se utiliza. Por ello, se desarrollarán diversas acciones que fomenten la participación y el conocimiento:

- Feria del Vehículo Eléctrico: El Ayuntamiento, en colaboración con diversos concesionarios, organizaría un evento anual. Allí se promocionarían los distintos modelos de VE disponibles, permitiendo incluso la prueba de algunos de ellos para familiarizar a la ciudadanía con estas nuevas tecnologías y sus beneficios.

- Campañas Informativas: Se llevarán a cabo campañas informativas exhaustivas para promover el vehículo eléctrico, ofreciendo exposiciones y talleres prácticos. Un referente para estas iniciativas podría ser el modelo de campañas nacionales de promoción del VE.
- Planes Informativos en Medios de Comunicación: Se difundirá información a través de internet, redes sociales, televisión, radio, prensa y puntos de atención directa al ciudadano, asegurando un alcance amplio y diversificado.
- Apoyo a Emprendedores y Empresas Innovadoras: Se brindará apoyo a aquellos emprendedores o empresas innovadoras que deseen posicionarse en este nicho de actividad. Esto incluye empresas de servicios energéticos y gestión de carga, la industria de la automoción local y empresas de piezas y componentes para VE.

Todas estas medidas irán acompañadas de una aplicación móvil integral. Esta app servirá como un punto de referencia para conocer todos los puntos de recarga existentes en Buenavista del Norte, tanto públicos como privados. Permitirá realizar búsquedas por ubicación concreta o mediante una exploración directa en el mapa. Al seleccionar un punto de recarga, la aplicación mostrará información útil como el tipo de recarga disponible, la disponibilidad del servicio (libre, ocupado, no activo) y la tarifa de recarga.

La aplicación dispondrá de un mapa de geolocalización que mostrará la posición del usuario mediante GPS y, posteriormente, el itinerario más corto hasta el punto de recarga deseado, incluyendo el desnivel de cada tramo de la ruta, información esencial para la planificación en un coche eléctrico. También se ofrecerá información sobre el número de cargadores en ese punto y el tipo de conectores disponibles. Estas actuaciones, combinadas con el soporte tecnológico, buscan no solo impulsar la compra y el uso de vehículos eléctricos, sino también preparar a Buenavista del Norte para un futuro de movilidad sostenible y eficiente.



Figura 93. Ejemplo de app de planificación de rutas  
Fuente: Driving Test Routes UK

### M12.3 Renovación de la flota de vehículos municipal

Actualmente, numerosas ciudades españolas están inmersas en un proceso de renovación de sus flotas municipales y de taxi. Esta transformación se impulsa a través de la creación y aplicación de planes de mejora de la calidad del aire, a menudo respaldados por la ayuda económica de los gobiernos regionales. El objetivo principal es incentivar la sustitución progresiva de los vehículos tradicionales por modelos bajos en emisiones de óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) y dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>). Esta medida es fundamental para reducir las emisiones contaminantes a la atmósfera y mejorar la calidad del aire. Para impulsar esta transición en Buenavista del Norte, se podrían considerar las siguientes medidas:

- Líneas de Ayuda y Subvenciones Específicas: Establecer ayudas económicas municipales, complementarias a las regionales o nacionales, destinadas a taxistas y a la flota municipal para la adquisición de vehículos eléctricos o híbridos enchufables. Esto podría incluir bonificaciones directas o préstamos a bajo interés.
- Creación de Puntos de Recarga Preferentes: Designar e instalar puntos de recarga exclusivos o con tarifa bonificada para taxis eléctricos en ubicaciones clave del municipio, como la estación de taxis, el centro urbano o zonas de alta demanda turística.
- Acuerdos con Concesionarios: Facilitar acuerdos entre el ayuntamiento y concesionarios de vehículos eléctricos para ofrecer condiciones especiales de compra y mantenimiento a los taxistas y a la flota municipal.
- Campañas de Concienciación y Formación: Ofrecer talleres informativos y de capacitación para los profesionales del taxi sobre los beneficios de la movilidad eléctrica, el funcionamiento de los vehículos y la gestión de la recarga.
- Regulaciones que Incentiven la Renovación: Evaluar la posibilidad de implementar regulaciones que, a largo plazo, incentiven la renovación de las licencias de taxi con vehículos de bajas o nulas emisiones, sin imponer cargas económicas inasumibles a los profesionales del sector.
- Monitoreo de Emisiones: Implementar un sistema de monitoreo de las emisiones de la flota de taxis y vehículos municipales para evaluar el progreso y ajustar las políticas según sea necesario.

Al actuar de manera coordinada en estos frentes, Buenavista del Norte no solo mejorará su calidad del aire, sino que también se posicionará como un municipio innovador y comprometido con la sostenibilidad, beneficiando tanto a sus residentes como a sus visitantes.

### A03 Electrificación del parque móvil de Buenavista del Norte

Para impulsar la transición hacia una movilidad más sostenible en Buenavista del Norte, se propone la inclusión de un calendario de renovación en la Ordenanza Municipal del Taxi. Este calendario establecerá fechas límite para la incorporación, sustitución y circulación de vehículos contaminantes, detallando los tipos de vehículos autorizados para cada fase y las posibles sanciones o modificaciones aplicables.

El objetivo es reducir progresivamente las emisiones del sector del taxi. La siguiente tabla describe el calendario propuesto para la renovación del parque de taxis, buscando una transición gradual y planificada:

ACCIÓN	APROBACIÓN DE LA ORDENANZA	2 AÑOS DESPUÉS	6 AÑOS DESPUÉS
Vehículos Autorizados	Todos los Vehículos	Vehículos con etiqueta	Etiqueta ECO y CERO
Sustitución	Etiqueta C, ECO y CERO	Etiqueta ECO y CERO	Etiqueta CERO
Nueva Adquisición	Etiqueta ECO y CERO	Etiqueta ECO y CERO	Etiqueta CERO

Tabla 59. Calendario propuesto para la renovación de la flota de taxis  
Fuente: Elaboración propia

Este calendario establece un camino claro para que los profesionales del taxi puedan planificar la renovación de sus vehículos, garantizando que las nuevas adquisiciones sean de cero o bajas emisiones y que, en el futuro cercano, solo los vehículos más eficientes puedan operar en el municipio.

El Ayuntamiento de Buenavista del Norte también debe liderar con el ejemplo, contribuyendo activamente a la eliminación del uso de fuentes de energía no renovables en su propia flota. Para ello, se establecerá una regulación específica que garantice que la renovación del parque automovilístico municipal se realice exclusivamente en favor de vehículos no contaminantes de propulsión eléctrica o combustibles alternativos limpios. Esto incluye desde vehículos de servicios urbanos hasta los utilizados para tareas administrativas. Además, se promocionará activamente el uso de este tipo de vehículos por parte de las empresas concesionarias de servicios urbanos y mantenimiento que operan en Buenavista del Norte. Esto se logrará de dos maneras principales:

- Exigencia en Nuevas Licitaciones: En las nuevas licitaciones para la prestación de servicios, los aspectos medioambientales y la inclusión de vehículos de bajas o nulas emisiones pasarán a ser un criterio de elección fundamental para las empresas adjudicatarias. Esto incentivará a renovar sus flotas para ser más competitivas.
- Negociación en Periodos de Vigencia Concesional: Durante los periodos de vigencia de las concesiones actuales, se establecerán mesas de negociación para aplicar guías similares y complementarias que impulsen la renovación progresiva de las flotas existentes por vehículos menos contaminantes.

6.12.3 Ficha de medidas del PS

MEDIDA	M12.1 A01	Red de puntos públicos de recarga eléctrica
OBJETIVOS	4 5	Promover vehículos limpios Gestión integral de la movilidad
<b>PROBLEMÁTICA Y DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>		

La adopción de vehículos eléctricos en Buenavista del Norte depende, en gran medida, de la disponibilidad de una infraestructura de recarga adecuada. Actualmente, el municipio no cuenta con una red pública de puntos de carga; los pocos existentes son escasos y alejados de los usos principales. Ante esta situación, se considera vital ampliar la red de puntos de recarga públicos para satisfacer la creciente demanda de estos servicios. Para lograrlo, se prevé la instalación de hasta 7 nuevos puntos de recarga en ubicaciones estratégicas dentro de los principales núcleos de tránsito de Buenavista del Norte. Cada uno de estos puntos dispondrá de al menos dos plazas de recarga y ofrecerá una potencia de hasta 100 kW. Esto permitirá la carga rápida de los vehículos eléctricos, lo cual no solo mejorará la comodidad de los usuarios, sino que también fomentará una mayor rotación de vehículos en los puntos de carga, maximizando su eficiencia.

INTERVENCIÓN PROPUESTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diseño de una red de puntos de recarga uniforme</li> <li>- Implantación de los puntos de recarga</li> <li>- Mantenimiento y operatividad de los puntos de recarga</li> </ul>				
EFEECTO ESPERADO	Promover en el municipio los vehículos de combustibles alternativos a la gasolina y el diésel en los espacios públicos.				
PLAZO	Corto	<b>Medio</b>	Largo	PRESUPUESTO (€)	150.000 €
AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento Operadores privados Asociaciones de vehículos eléctricos		INDICADORES DE EVOLUCIÓN	Número de puntos de recarga implantados App de gestión de los puntos de recarga	
PRIORIDAD	Baja		Media	<b>Alta</b>	
PRECEDENTES	Ninguno				

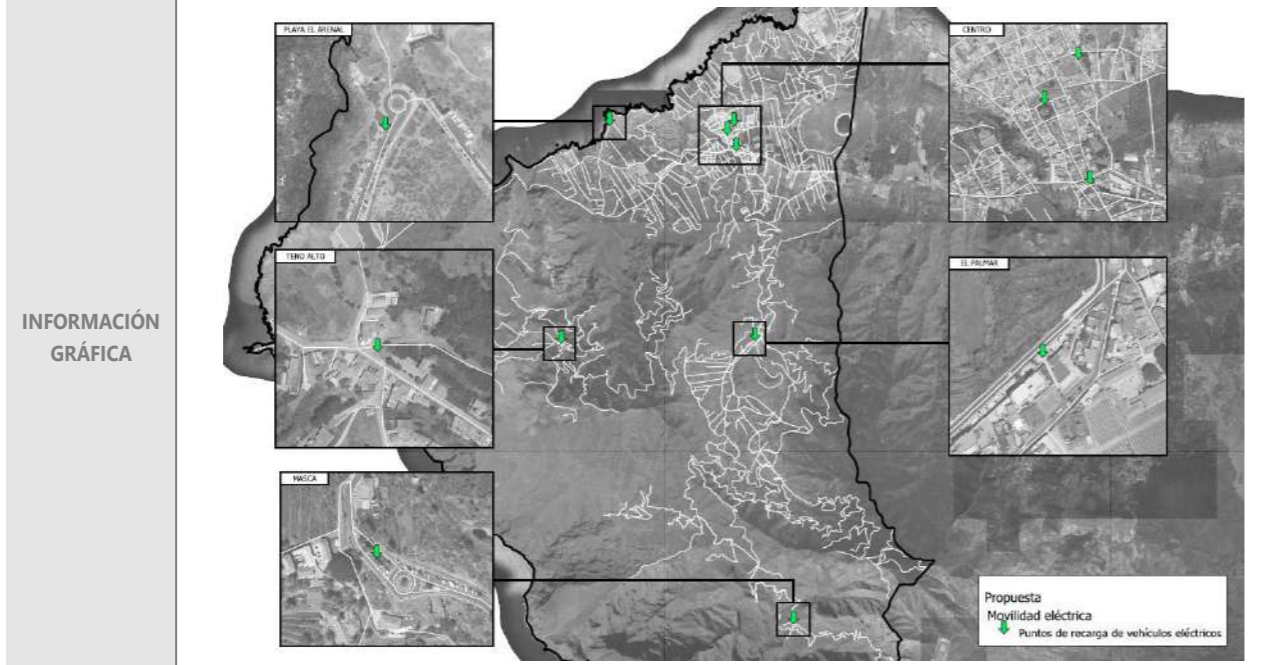


Tabla 60. Ficha M12.1 A01  
 Fuente: Elaboración propia

MEDIDA	M12.2 A02	Impulso de la movilidad eléctrica
OBJETIVOS	4 5	Promover vehículos limpios Gestión integral de la movilidad

**PROBLEMÁTICA Y DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA**

Buenavista del Norte está tomando medidas proactivas para impulsar la adopción de vehículos eléctricos (VE). Esta iniciativa busca incentivar la compra de VE tanto por usuarios particulares como por flotas de empresas privadas, entidades públicas y servicios de transporte colectivo. Se anticipa un crecimiento exponencial en la adquisición de estos vehículos la próxima década, lo que exige una preparación para las nuevas dinámicas de movilidad que surgirán.

Se planteará la bonificación del impuesto de circulación para vehículos que cuenten con la etiqueta ECO o CERO, reduciendo así el coste de propiedad para los usuarios de VE. Se incentivará la instalación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos. Esto ampliará los puntos de carga disponibles para la ciudadanía y los visitantes. Se establecerán aparcamientos preferentes para vehículos eléctricos en las bolsas de aparcamiento públicas del municipio, facilitando su estacionamiento y promoviendo su uso. Se desarrollará una aplicación móvil que permitirá a los usuarios de VE localizar puntos de recarga, verificar su disponibilidad y gestionar sus necesidades de recarga de manera eficiente, integrando la tecnología para una experiencia de usuario fluida.

INTERVENCIÓN PROPUESTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Desarrollo de acciones que fomenten la participación ciudadana respecto del vehículo eléctrico</li> <li>- Feria local de vehículos eléctricos</li> <li>- Apoyo a empresas y emprendedores en negocios de soporte de vehículos eléctricos en la localidad</li> </ul>
------------------------	--

EFEECTO ESPERADO	Promover un cambio hacia la movilidad eléctrica en la ciudadanía, que afecte a todos los estratos sociales.
------------------	---

PLAZO	Corto	<b>Medio</b>	Largo	PRESUPUESTO (€)	100.000 €
-------	-------	--------------	-------	-----------------	-----------

AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento MITMA MITECO Asociaciones de vehículos	INDICADORES DE EVOLUCIÓN	Número de campañas realizadas Número de usuarios de la app de movilidad eléctrica
--------------------	--	--------------------------	--

PRIORIDAD	Baja	<b>Media</b>	Alta
-----------	------	--------------	------

PRECEDENTES	M12.1 A01 Red de puntos públicos de recarga eléctrica		
-------------	---	--	--



INFORMACIÓN GRÁFICA

Tabla 61. Ficha M12.2 A02  
 Fuente: Elaboración propia

<b>MEDIDA</b>	<b>M12.3 A03</b>	Renovación de la flota de vehículos municipal			
<b>OBJETIVOS</b>	4 5 6 7	Promover vehículos limpios Gestión integral de la movilidad Smart Mobility Integración urbanística u movilidad			
<b>PROBLEMÁTICA Y DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>					
<p>Buenavista del Norte está inmersa en un proceso de renovación de sus flotas municipales y de taxi. Este esfuerzo se enmarca en planes de mejora de la calidad del aire, apoyados por la financiación de los gobiernos regionales. El objetivo principal es claro: incentivar la sustitución progresiva de los vehículos tradicionales por modelos con bajas emisiones de óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) y dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>). Esta iniciativa es esencial para reducir significativamente la contaminación atmosférica en el municipio. Esta transformación no se limita únicamente a los taxis. Se extiende a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los vehículos de la flota municipal</li> <li>• El resto de los vehículos de transporte que operan en la localidad</li> <li>• Los vehículos de distribución de mercancías</li> <li>• Los vehículos de la ciudadanía en general</li> </ul>					
<b>INTERVENCIÓN PROPUESTA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Incluir en la Ordenanza Municipal un calendario de renovación de flota de vehículos</li> <li>- Eliminación de vehículos de combustión únicamente de la flota municipal</li> <li>- Exigir parámetros medioambientales en las nuevas licitaciones y concesiones a realizar</li> </ul>				
<b>EFFECTO ESPERADO</b>	Electrificar el parque de vehículos que mayor número de desplazamientos diarios realiza dentro del municipio				
<b>PLAZO</b>	Corto	Medio	Largo	<b>PRESUPUESTO (€)</b>	200.000 €
<b>AGENTES IMPLICADOS</b>	Ayuntamiento Sector del transporte Sector comercial Ciudadanía en general		<b>INDICADORES DE EVOLUCIÓN</b>	Número de vehículos con etiqueta ECO o CERO matriculados en el municipio	
<b>PRIORIDAD</b>	Baja		Media	Alta	
<b>PRECEDENTES</b>	M12.1 A01 Red de puntos públicos de recarga eléctrica				
<b>INFORMACIÓN GRÁFICA</b>					

Tabla 62. Ficha M12.3 A03  
Fuente: Elaboración propia

### 6.13 PS13. Smart Mobility

El Plan Sectorial de Smart Mobility en Buenavista del Norte es la piedra angular para transformar la movilidad del municipio. Su objetivo principal es promover una movilidad sostenible que, de manera digital, tecnológica y conectada, garantice la accesibilidad, optimice los sistemas de transporte, aborde los problemas ambientales y mejore la gestión del aparcamiento. Todo esto, mientras responde de forma eficiente a las necesidades económicas, sociales y medioambientales de Buenavista del Norte.

#### 6.13.1 Objetivos generales

Mediante aplicaciones de Smart Mobility, se prioriza activamente el uso de medios de transporte limpios y no motorizados en situaciones donde sean más ventajosos. Estas herramientas no solo facilitan el acceso a opciones sostenibles, sino que también ofrecen información relevante en tiempo real. Los usuarios podrán acceder a datos actualizados para ahorrar tiempo, mejorar la eficiencia de sus desplazamientos, reducir sus gastos y disminuir las emisiones de CO<sub>2</sub>. Poder ver la disponibilidad de bicicletas eléctricas, el estado del tráfico peatonal en una ruta escénica o la ubicación de una plaza de aparcamiento libre, todo desde un dispositivo.

Además, otras aplicaciones avanzadas mejorarán la gestión de los servicios de las redes de transporte, proporcionando un valioso feedback tanto para los operadores como para los usuarios. Esto permitirá una mejora continua de los servicios y una mayor satisfacción para quienes los utilizan.

La llegada masiva de smartphones, tabletas, smartwatches y las emergentes *wearable technologies* ha puesto la tecnología al servicio del ciudadano como nunca. Esto es especialmente relevante para el turista internacional que visita Buenavista del Norte. Este "nuevo turista", digital, hiperconectado y multicanal, está acostumbrado a utilizar sus dispositivos móviles y aplicaciones para interactuar con su entorno y hacer su vida más cómoda en su lugar de origen. Por ello, es fundamental que dispongan de conectividad y servicios móviles integrados a lo largo de todas las etapas de su viaje: antes de llegar, durante su estancia y, por supuesto, después de su partida.

La actividad turística y la globalización del mercado han impulsado la creación de innumerables aplicaciones relacionadas con productos, servicios y experiencias de todo tipo. Desde apps para buscar y reservar transporte, alojamiento o restaurantes, hasta aquellas diseñadas para descubrir un destino, conectarse con la naturaleza, la cultura o la gastronomía local, o incluso apps para traducir carteles y obtener descuentos.

Para satisfacer eficazmente las necesidades de movilidad en Buenavista del Norte, es crucial hacer uso de aplicaciones conectadas que aúnen todos los servicios y utilidades disponibles en un formato único. Este formato debe ser de fácil comprensión y sumamente útil para planificar los desplazamientos, tanto los diarios como los puntuales. Dentro del PMUS, se contemplan aplicaciones que busquen fidelizar tanto al visitante como al residente en su recorrido por las zonas de interés del municipio. Estas apps les ayudarán a desplazarse de una manera amable con el medio ambiente, ofreciendo rutas sostenibles, información sobre transporte público y opciones de movilidad activa.

En definitiva, los beneficios de la innovación aplicada a la movilidad deben llegar a todos los segmentos sociales de Buenavista del Norte. El compromiso es facilitar la transición hacia un escenario de emisiones cero, utilizando la tecnología como una herramienta poderosa para lograrlo.

### 6.13.2 Propuestas de medidas y actuaciones

ID. Med	Medidas	Actuaciones	ID. Act
M13.1	Integración de apps de movilidad existentes	Estudio de mercado de las apps de movilidad existentes y su posibilidad de implantación en el municipio	A01

Tabla 63. Resumen de medidas y actuaciones del PS13  
Fuente: Elaboración propia

#### M13.1 Integración de apps de movilidad existentes

Cuando una persona se dispone a realizar un desplazamiento entre dos puntos, en la mayoría de las ocasiones busca optimizar la duración de dicho movimiento. Sin embargo, esta búsqueda de eficiencia temporal a menudo ignora los factores asociados que tienen un impacto significativo en el entorno y la calidad de vida.

El modelo territorial actual de las ciudades revela que los desplazamientos son la base del desarrollo económico. Este dinamismo se traduce en un aumento constante del número de viajes. Sin una gestión adecuada, este incremento genera mayores niveles de contaminación atmosférica, ruido, vibraciones y una congestión que afecta la fluidez y la experiencia urbana general. La única excepción a esta regla son los desplazamientos realizados en modos activos, como ir a pie o en bicicleta, que no solo mitigan estos impactos negativos, sino que también aportan beneficios para la salud personal.



Figura 94. Ejemplo de aplicación de vehículos de alquiler compartidos  
Fuente: Free2move

Afortunadamente, el mercado actual ofrece una multitud de aplicaciones diseñadas para ayudar a planificar los viajes. Estas herramientas van más allá de simplemente indicar la ruta más corta. Permiten tomar decisiones más conscientes al ofrecer opciones basadas en diferentes criterios establecidos por el usuario, tales como:

- Tiempo de viaje: Aunque sigue siendo un factor clave, ahora se complementa con otras consideraciones.
- Número de paradas: Ideal para quienes necesitan realizar múltiples gestiones o recogidas.
- Modo de desplazamiento: Permiten comparar entre coche privado, transporte público, bicicleta o rutas peatonales.

- Número de viajeros: Para planificar viajes compartidos o en familia.
- Costo: Ayudan a evaluar el gasto económico de cada opción.
- Impacto ambiental: Algunas aplicaciones incluso calculan la huella de carbono de cada trayecto, fomentando decisiones más ecológicas.
- Salud y bienestar: Ofrecen rutas que maximizan la actividad física o minimizan la exposición a la contaminación.

Estas aplicaciones empoderan al usuario, transformando un simple trayecto en una decisión informada que considera no solo la eficiencia personal, sino también el impacto colectivo y ambiental. Constituyen un paso fundamental hacia una movilidad más sostenible y responsable, donde cada elección de desplazamiento es relevante.

#### A01 Estudio de mercado de las apps de movilidad existentes y su posibilidad de implantación en el municipio

Esta iniciativa en Buenavista del Norte busca concienciar a la población mediante el uso de aplicaciones existentes de comparativa de desplazamientos. Estas herramientas visualizarán, para un mismo recorrido, una serie de itinerarios o modos de desplazamiento alternativos, como el transporte público, los modos activos (caminar, bicicleta) y la movilidad compartida. El objetivo principal es mostrar de forma transparente los costes reales asociados a cada opción de transporte.



Figura 95. Ejemplo de app en funcionamiento para la gestión del transporte público de Buenavista del Norte  
Fuente: TITSA

Para lograr una comprensión profunda, se desglosarán los costes de la siguiente manera. Por un lado, los costes internos pueden ser:

- Directos o relacionados directamente con el desplazamiento: Incluyen el combustible, peajes, aparcamiento, el título de transporte público y el tiempo invertido. En el caso de los modos activos, se considerará el gasto calórico.
- Indirectos, no relacionados directamente con el desplazamiento: Estos abarcan la amortización del vehículo, impuestos y seguros.

Las personas usuarias del coche pagan ambos tipos de costes internos, aunque usualmente solo asocian los directos a su desplazamiento. Esta percepción incompleta lleva a considerar el viaje en vehículo privado motorizado como menos costoso de lo que realmente es, en comparación con otros modos de transporte.

Por otro lado, se visibilizarán los costes externos o externalidades. Aquí se engloban los impactos ambientales y sociales del desplazamiento, como las emisiones de partículas contaminantes, el ruido y la congestión. Al tener acceso a todos estos parámetros, la ciudadanía dispondrá de información suficiente y completa a la hora de planificar sus viajes. El objetivo final es potenciar la movilidad sostenible, minimizando las emisiones contaminantes y mejorando la salud individual y colectiva de los habitantes y visitantes de Buenavista del Norte.

Las personas que accedan a esta herramienta solo deberán indicar en la aplicación el medio de transporte que van a utilizar (andando, en transporte público, bicicleta, coche compartido o patinete eléctrico, entre otros), iniciar la actividad al comenzar su trayecto y detenerla al llegar a su destino. De esta forma, la aplicación podrá contabilizar el ahorro exacto de CO<sub>2</sub> en comparación con el uso del coche, además del dinero no gastado o las calorías consumidas en el caso de que se realice una movilidad activa.

En la actualidad, existen aplicaciones que no solo planifican o agregan opciones de transporte, sino que también permiten reservar y pagar de una vez y desde un único lugar todos los medios necesarios para un trayecto, sin coste adicional para el usuario. Estas soluciones integradas simplifican enormemente la experiencia de movilidad.

Además, la aplicación puede incluir incentivos a la realización de los itinerarios más sostenibles. Estos incentivos podrían materializarse en forma de descuentos en servicios municipales o regionales, distintivos dentro de la propia aplicación que reconozcan los hábitos sostenibles del usuario, o la participación en sorteos de bonos de transporte o vehículos de movilidad personal, entre otras posibilidades.

La integración de aplicaciones de movilidad existentes en el municipio de Buenavista del Norte permitiría a los ciudadanos, tanto residentes como visitantes, planificar de manera más adecuada sus viajes en la localidad. Esta sinergia facilitaría la movilidad compartida cuando sea posible, permitiría descubrir rincones del municipio por explorar y fomentaría la sociabilización entre los usuarios de un mismo modo de desplazamiento. En última instancia, esta iniciativa se traducirá en una mayor accesibilidad al sistema de transporte local, promoviendo un Buenavista del Norte más conectado y sostenible.

### 6.13.3 Ficha de medidas del PS

<b>MEDIDA</b>	<b>M13.1 A01</b>	Integración de apps de movilidad existentes		
<b>OBJETIVOS</b>	5 6	Gestión integral de la movilidad Smart Mobility		
<b>PROBLEMÁTICA Y DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>				
El diseño actual de las ciudades, incluido Buenavista del Norte, demuestra que el crecimiento económico está intrínsecamente ligado al aumento de los desplazamientos. Sin embargo, esta creciente actividad conlleva una serie de impactos negativos, como mayores niveles de contaminación, ruido y vibraciones. La única excepción a esta tendencia es el fomento de modos de transporte activos, como caminar o andar en bicicleta, que ofrecen una alternativa más saludable y ecológica.				
Para abordar estos desafíos, se está implementando una iniciativa que busca sensibilizar a la comunidad a través de una aplicación de planificación de viajes. Esta herramienta permitirá a los usuarios comparar diversas rutas y opciones de transporte para un mismo recorrido, revelando los costes reales asociados a cada alternativa. Al proporcionar esta información detallada, que incluye parámetros ambientales y económicos, se capacitará a la ciudadanía para tomar decisiones informadas al planificar sus trayectos. El objetivo primordial es impulsar la movilidad sostenible, reduciendo significativamente las emisiones contaminantes y, en consecuencia, mejorando la salud tanto individual como colectiva en Buenavista del Norte.				
<b>INTERVENCIÓN PROPUESTA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Estudio de mercado de las apps de movilidad existentes.</li> <li>- Difusión de la herramienta.</li> <li>- Incentivos, premios y descuentos en los servicios municipales por el uso de la app de movilidad escogida.</li> </ul>			
<b>EFFECTO ESPERADO</b>	Mejorar los viajes realizados en el municipio mediante el uso de la información coordinada para la realización de los desplazamientos.			
<b>PLAZO</b>	Corto	Medio	<b>Largo</b>	<b>PRESUPUESTO (€)</b> 25.000 €
<b>AGENTES IMPLICADOS</b>	Ayuntamiento Empresas privadas		<b>INDICADORES DE EVOLUCIÓN</b>	Número de usuarios locales de la aplicación
<b>PRIORIDAD</b>	<b>Baja</b>		Media	Alta
<b>PRECEDENTES</b>	M11.1 A01 Creación de la Oficina de Movilidad			
<b>INFORMACIÓN GRÁFICA</b>				

Tabla 64. Ficha M13.1 – A01 Fuente: Elaboración propia

## 7 Definición de indicadores

En Buenavista del Norte, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) se ha diseñado con un mecanismo de seguimiento y evaluación continuo para asegurar su éxito. El objetivo principal es monitorear el avance del plan, midiendo el grado de consecución de los objetivos establecidos. Esto permite, en caso de ser necesario, aplicar medidas correctoras o modificar el plan para garantizar que las metas se cumplan de manera efectiva.

### 7.1 Indicadores de evolución y seguimiento

Cada una de las medidas incluidas en el PMUS tiene objetivos específicos que pueden ser evaluados mediante una serie de indicadores de seguimiento. Estos indicadores permiten cuantificar el progreso y los logros alcanzados. Para facilitar esta labor, se han creado fichas de medida detalladas para cada una de las actuaciones, donde se especifican los indicadores clave.

Si los resultados obtenidos no cumplen con las expectativas o no se logran los objetivos previstos, se activará un protocolo para implementar medidas correctoras. Esto podría implicar una actualización de la actuación o una modificación más profunda de la medida en cuestión. A continuación, se presenta un conjunto de indicadores de evolución definidos para cada medida. Junto a ellos, se muestra la tendencia esperada a lo largo del tiempo, lo que permitirá a las autoridades locales y a la ciudadanía de Buenavista del Norte tener una visión clara del progreso y la dirección del plan.

### 7.2 Indicadores por medida

CÓDIGO	MEDIDA	INDICADOR	EVOLUCIÓN
M1.1 A01	Adaptación de la red viaria existente	Número de vías donde se cometen actuaciones de nueva señalización	Incremento
M1.2 A02	Reordenación de los sentidos de circulación de las vías urbanas	Número de vías afectadas por las modificaciones realizadas	Incremento
M1.2 A03	Estudio de las intersecciones más frecuentadas	Número de vías afectadas por las modificaciones realizadas	Incremento
M1.2 A04	Acondicionamiento de viales existentes	Número de vías afectadas por las modificaciones realizadas	Incremento
M1.2 A05	Creación de la Ordenanza Municipal de Transporte	Aprobación de la Ordenanza	Disponibilidad
M1.3 A06	Plan Especial regulador de Calmado de Tráfico	Aprobación del Plan Especial regulador	Disponibilidad
M1.4 A07	Ordenanza sobre la regulación de medidas de calmado de tráfico	Aprobación del Plan Especial regulador	Disponibilidad
M1.4 A08	Desarrollo de un catálogo homogéneo de medidas de calmado de tráfico	Aprobación del Plan Especial regulador	Disponibilidad
M1.4 A09	Incorporación de elementos de calmado de tráfico en viario urbano	Aprobación del Plan Especial regulador	Disponibilidad
M1.4 A10	Realización de controles de tráfico y campañas de seguridad vial	Número de controles, campañas y radares	Incremento

Tabla 65. Indicadores de evolución y seguimiento del PS1  
Fuente: Elaboración propia

CÓDIGO	MEDIDA	INDICADOR	EVOLUCIÓN
M2.1 A01	Incorporación de vegetación en bolsas de estacionamiento	Número de plazas de aparcamiento afectadas	Mantenimiento
M2.1 A02	Señalización de acceso a bolsas de aparcamientos	Número de plazas de aparcamiento afectadas	Incremento
M2.2 A03	Habilitación de aparcamientos disuasorios públicos	Número de aparcamientos disuasorios creados	Incremento
M2.3 A04	Regulación del aparcamiento en la vía pública	Número de plazas de aparcamiento reguladas	Incremento

Tabla 66. Indicadores de evolución y seguimiento del PS2  
Fuente: Elaboración propia

CÓDIGO	MEDIDA	INDICADOR	EVOLUCIÓN
M3.1 A01	Adecuación de las paradas de transporte público	Número de paradas afectadas	Incremento
M3.2 A02	Estudio de prestación del transporte a la demanda	Área de influencia del transporte público	Incremento
M3.2 A03	Coordinación entre los servicios de transporte público	Área de influencia del transporte público	Incremento

Tabla 67. Indicadores de evolución y seguimiento del PS3  
Fuente: Elaboración propia

CÓDIGO	MEDIDA	INDICADOR	EVOLUCIÓN
M4.1 A01	Diseño y publicación de mapas y MUPIS	Número de recorridos identificados	Incremento
M4.2 A02	Adecuación de los corredores peatonales	Número de calles intervenidas	Incremento
M4.2 A03	Plataformas únicas y peatonalizaciones	Número de calles intervenidas	Incremento
M4.3 A04	Adhesión a la Red de Ciudades que Caminan	% de desplazamientos a pie	Incremento
M4.3 A05	Campañas de fomento de la movilidad peatonal	% de desplazamientos a pie	Incremento

Tabla 68. Indicadores de evolución y seguimiento del PS4  
Fuente: Elaboración propia

CÓDIGO	MEDIDA	INDICADOR	EVOLUCIÓN
M5.1 A01	Establecimiento de Caminos Escolares Seguros en las inmediaciones de los centros	Número de centros escolares con Camino Escolar Seguro	Incremento
M5.2 A02	Actuaciones de infraestructura, señalización, iluminación y mobiliario urbano	Número de actuaciones e intervenciones realizadas por centro escolar	Incremento

Tabla 69. Indicadores de evolución y seguimiento del PS5  
Fuente: Elaboración propia

CÓDIGO	MEDIDA	INDICADOR	EVOLUCIÓN
M6.1 A01	Instalación de aparcamientos tipo U invertida	Número de aparcabicicletas instalados	Incremento
M6.2 A02	Campañas de fomento de la bicicleta y los VMP	Número de campañas realizadas e itinerarios señalizados	Incremento

Tabla 70. Indicadores de evolución y seguimiento del PS6  
Fuente: Elaboración propia

CÓDIGO	MEDIDA	INDICADOR	EVOLUCIÓN
M7.1 A01	Bonificación a las actividades logísticas sostenibles	Número de vehículos de reparto sostenibles Número de plataformas de distribución	Incremento
M7.2 A02	Estudio y criterios para la regulación de la carga y descarga	Número de plazas de carga y descarga afectadas Número de industrias desplazadas	Incremento

Tabla 71. Indicadores de evolución y seguimiento del PS7  
Fuente: Elaboración propia

CÓDIGO	MEDIDA	INDICADOR	EVOLUCIÓN
M8.1 A01	Recuperación de espacios para la estancia de ciudadanos en los núcleos periféricos	Reducción de vehículos motorizados	Disminución
M8.2 A02	Planificar la movilidad en todas las actuaciones que se lleven a cabo en el espacio ciudadano	Número de políticas actualizadas con criterios de movilidad en su planificación	Incremento

Tabla 72. Indicadores de evolución y seguimiento del PS8  
Fuente: Elaboración propia

CÓDIGO	MEDIDA	INDICADOR	EVOLUCIÓN
M9.1 A01	Diseño funcional de una ZBE	Reducción de la contaminación en la zona	Disminución
M9.2 A02	Promoción de cursos de conducción eficiente	Número de cursos de conducción ofertados	Incremento

Tabla 73. Indicadores de evolución y seguimiento del PS9  
Fuente: Elaboración propia

CÓDIGO	MEDIDA	INDICADOR	EVOLUCIÓN
M10.1 A01	Actualización y desarrollo del Plan de Accesibilidad	Desarrollo de propuestas o medidas	Incremento

Tabla 74. Indicadores de evolución y seguimiento del PS10  
Fuente: Elaboración propia

CÓDIGO	MEDIDA	INDICADOR	EVOLUCIÓN
M11.1 A01	Creación de la Oficina de Movilidad	Puesta en marcha de la Oficina Técnica de la Movilidad	Disponibilidad
M11.2 A02	Participación en la European Mobility Week	Inscripción	Disponibilidad
M11.2 A03	Campaña de comunicación del PMUS	Número de ciudadanos implicados en la estrategia de participación	Incremento
M11.2 A04	Pacto por la Movilidad de Buenavista del Norte	Número de ciudadanos implicados en la estrategia de participación	Incremento
M11.2 A05	Creación del Foro de la Movilidad local	Número de ciudadanos implicados en la estrategia de participación	Incremento

Tabla 75. Indicadores de evolución y seguimiento del PS11  
Fuente: Elaboración propia

CÓDIGO	MEDIDA	INDICADOR	EVOLUCIÓN
M12.1 A01	Implantación progresiva de puntos de recarga	Número de puntos de recarga implantados App de gestión de los puntos de recarga	Incremento Disponibilidad
M12.2 A02	Ayudas y bonificaciones para potenciar el cambio al vehículo eléctrico	Número de campañas realizadas Número de usuarios de la app de movilidad	Incremento
M12.3 A03	Electrificación del parque móvil de Buenavista del Norte	Número de vehículos con etiqueta ECO o CERO matriculados en el municipio	Incremento

Tabla 76. Indicadores de evolución y seguimiento del PS12  
Fuente: Elaboración propia

CÓDIGO	MEDIDA	INDICADOR	EVOLUCIÓN
M13.1 A01	Estudio de mercado de las apps de movilidad existentes y su posibilidad de implantación	Número de usuarios locales de la aplicación	Incremento

Tabla 77. Indicadores de evolución y seguimiento del PS13  
Fuente: Elaboración propia

## 8 Programa presupuestario y programación temporal

Para Buenavista del Norte, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) se ha diseñado como una hoja de ruta integral, articulando un conjunto de medidas que se agrupan en 13 planes sectoriales. Estos planes abarcan desde la optimización del tráfico y la seguridad vial, hasta la promoción de medios de transporte más limpios y eficientes.

Los planes sectoriales definidos son los siguientes:

- Control, ordenación del tráfico, estructura de la red viaria y seguridad vial: Medidas enfocadas en mejorar el flujo vehicular y garantizar la seguridad de todos los usuarios de la vía.
- Gestión y regulación del estacionamiento: Soluciones para optimizar el uso del espacio de estacionamiento.
- Potenciación del transporte público: Iniciativas para mejorar la frecuencia, cobertura y calidad del servicio de transporte público.
- Movilidad peatonal: Creación y mejora de espacios seguros y accesibles para los peatones.
- Movilidad escolar: Planes específicos para garantizar la seguridad de los desplazamientos de la comunidad educativa.
- Movilidad ciclista y VMP: Fomento del uso de la bicicleta y Vehículos de Movilidad Personal (VMP) con la creación de infraestructuras adecuadas.
- Mejora de la distribución urbana de mercancías: Estrategias para hacer más eficiente la logística y el reparto en el municipio.
- Mejoras de integración de la movilidad sostenible en políticas urbanísticas y de espacio público: Alineación de la movilidad con el desarrollo urbano y la planificación del espacio público.
- Mejora de la calidad ambiental y ahorro energético: Actuaciones orientadas a reducir las emisiones y el consumo de energía.
- Accesibilidad universal: Garantía de que la movilidad sea inclusiva y accesible para personas con diversidad funcional.
- Gestión y fomento de la movilidad: Campañas de concienciación y herramientas de gestión para promover hábitos de movilidad sostenible.
- Movilidad eléctrica: Impulso de la infraestructura de carga y del uso de vehículos eléctricos.
- Smart Mobility: Incorporación de tecnología para una gestión más inteligente y eficiente de la movilidad.

### 8.1 Programa presupuestario

La implementación de este plan requiere de la participación de múltiples actores y fuentes de financiación, tanto del sector público como del privado.

Se estima que el presupuesto total para el conjunto de estas actuaciones, proyectadas para el período 2026-2031, ascenderá a aproximadamente **4,53 millones de euros**. Es importante destacar que esta cifra incluye proyectos a largo plazo y directrices para futuras intervenciones, algunas de las cuales pueden no ser competencia directa del Ayuntamiento de Buenavista del Norte, sino que se gestionarán en colaboración con otras administraciones.

A continuación, se detalla el presupuesto estimado, desglosado por cada uno de los planes sectoriales:

ID	PLAN SECTORIAL	COSTE ESTIMADO
PS1	Control, ordenación del tráfico, estructura de la red viaria y seguridad vial	2.410.000 €
PS2	Gestión y regulación del estacionamiento	375.000 €
PS3	Potenciación del transporte público	160.000 €
PS4	Movilidad peatonal	530.000 €
PS5	Movilidad escolar	140.000 €
PS6	Movilidad ciclista y VMP	30.000 €
PS7	Mejora de la distribución urbana de mercancías	35.000 €
PS8	Mejoras de integración de la movilidad sostenible en políticas urbanísticas y de espacio público	165.000 €
PS9	Mejora de la calidad ambiental y ahorro energético	65.000 €
PS10	Accesibilidad universal	30.000 €
PS11	Gestión y fomento de la movilidad	115.000 €
PS12	Movilidad eléctrica	450.000 €
PS13	Smart Mobility	25.000 €

Tabla 78. Resumen del programa presupuestario desglosado por planes sectoriales  
Fuente: Elaboración propia

### 8.2 Programación temporal

En Buenavista del Norte, la implementación de las medidas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) se ha estructurado en tres escenarios temporales, lo que permite una integración y sinergia efectiva de las actuaciones. Este enfoque escalonado asegura que cada medida se ponga en marcha en el momento más adecuado, construyendo sobre los avances logrados en etapas anteriores.

Los plazos de implementación son los siguientes:

- Corto plazo: Se ejecutarán en los primeros 0 a 2 años del plan.
- Medio plazo: Se llevarán a cabo en un período de 2 a 4 años.
- Largo plazo: Se implementarán en un plazo de 4 a 6 años.

Este criterio de jerarquía temporal es fundamental. La idea es que las medidas a corto plazo sirvan como cimientos para las de medio plazo, y estas, a su vez, preparen el terreno para las de largo plazo. De esta manera, se garantiza una progresión lógica y coherente dentro de cada plan sectorial.

A continuación, se presenta un diagrama en forma de tabla que permite visualizar esta integración y la cronología de las medidas. La tabla detalla cómo se van a desplegar las actuaciones, asegurando que los esfuerzos iniciales refuercen y complementen las acciones futuras:

ID. MED.	MEDIDA	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO	
		1	2	3	4	5	6
M1.1 A01	Adaptación de la red viaria existente	■	■				
M1.2 A02	Reordenación de los sentidos de circulación de las vías urbanas			■	■		
M1.2 A03	Estudio de las intersecciones más frecuentadas			■	■		
M1.2 A04	Acondicionamiento de viales existentes			■	■		
M1.2 A05	Creación de la Ordenanza Municipal de Transporte	■	■	■	■	■	■

ID. MED.	MEDIDA	CORTO PLAZO		MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO	
		1	2	3	4	5	6
M1.3 A06	Plan Especial regulador de Calmado de Tráfico						
M1.4 A07	Ordenanza sobre la regulación de medidas de calmado de tráfico						
M1.4 A08	Desarrollo de un catálogo homogéneo de medidas de calmado de tráfico						
M1.4 A09	Incorporación de elementos de calmado de tráfico en viario urbano						
M1.4 A10	Realización de controles de tráfico y campañas de seguridad vial						
M2.1 A01	Incorporación de vegetación en bolsas de estacionamiento						
M2.1 A02	Señalización de acceso a bolsas de aparcamientos						
M2.1 A03	Habilitación de aparcamientos disuasorios públicos						
M2.1 A04	Regulación del aparcamiento en la vía pública						
M3.1 A01	Adecuación de las paradas de transporte público						
M3.2 A02	Estudio de prestación del transporte a la demanda						
M3.2 A03	Coordinación entre los servicios de transporte público						
M4.1 A01	Diseño y publicación de mapas y MUPIS						
M4.2 A02	Adecuación de los corredores peatonales						
M4.2 A03	Plataformas únicas y peatonalizaciones						
M4.3 A04	Adhesión a la Red de Ciudades que Caminan						
M4.3 A05	Campañas de fomento de la movilidad peatonal						
M5.1 A01	Establecimiento de Caminos Escolares Seguros en los centros						
M5.2 A02	Actuaciones de infraestructura, señalización, iluminación y mobiliario urbano						
M6.1 A01	Instalación de aparcamientos tipo U invertida						
M6.2 A02	Campañas de fomento de la bicicleta y los VMP						
M7.1 A01	Bonificación a las actividades logísticas sostenibles						
M7.1 A02	Estudio y criterios para la regulación de la carga y descarga						
M8.1 A01	Recuperación de espacios para la estancia de ciudadanos en los núcleos						
M8.2 A02	Planificar la movilidad en todas las actuaciones que se lleven a cabo						
M9.1 A01	Diseño funcional de una ZBE						
M9.2 A02	Promoción de cursos de conducción eficiente						
M10.1 A01	Actualización y desarrollo del Plan de Accesibilidad						
M11.1 A01	Creación de la Oficina de Movilidad						
M11.2 A02	Participación en la European Mobility Week						
M11.2 A03	Campaña de comunicación del PMUS						
M11.2 A04	Pacto por la Movilidad de Buenavista del Norte						
M11.2 A05	Creación del Foro de la Movilidad local						
M12.1 A01	Implantación progresiva de puntos de recarga						
M12.2 A02	Ayudas y bonificaciones para potenciar el cambio al vehículo eléctrico						
M12.3 A03	Electrificación del parque móvil de Buenavista del Norte						
M13.1 A01	Estudio de mercado de las apps de movilidad existentes y su implantación						

Tabla 79. Programación temporal de las medidas  
Fuente: Elaboración propia

## 9 Evaluación ambiental y reducción de emisiones GEI

En Buenavista del Norte, la planificación de la movilidad se entiende como un elemento clave para garantizar la sostenibilidad del entorno urbano. El ambiente urbano no solo se compone de sus recursos naturales —como la flora, fauna, aire, agua y suelo—, sino también de la interacción entre estos elementos y la sociedad que habita el municipio. En este sentido, la sociedad ejerce una presión constante sobre el medio ambiente, y a la vez, este impacta en la calidad de vida de los ciudadanos.

### 9.1 Desarrollo sostenible

Históricamente, muchas ciudades han crecido de forma desordenada, lo que ha generado problemas ambientales y sociales significativos. La expansión urbana horizontal, caracterizada por un crecimiento disperso, ha fragmentado el territorio y ha provocado que el transporte se desarrolle de manera reactiva a la demanda, en lugar de ser planificado de forma eficiente y sostenible. Este desfase entre el crecimiento urbano y la gestión de los desplazamientos es un problema que el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Buenavista del Norte busca corregir. El objetivo es reducir la huella ambiental y social de la movilidad, promoviendo un modelo de ciudad más compacto y accesible para todos.

La importancia de este enfoque ha sido reconocida a nivel europeo. Ya en 2009, la Comisión Europea aprobó el "Plan de Acción de Movilidad Urbana", destacando la necesidad de centrar la atención en la movilidad para asegurar la calidad de vida de las personas. La movilidad urbana tiene implicaciones ambientales, sociales y económicas a nivel local y global. Aunque a menudo se asocian sus impactos con el cambio climático y la contaminación del aire y el ruido, estos son solo una parte de un espectro mucho más amplio de consecuencias.

En la planificación del PMUS de Buenavista del Norte, se ha considerado un análisis integral de los impactos de la movilidad, tal y como lo detalla la guía de evaluación ambiental de la movilidad de la Generalidad de Cataluña. Este enfoque abarca dimensiones clave:

#### Sostenibilidad Ambiental

- **Global:** Se busca mitigar el cambio climático a través de la reducción de gases de efecto invernadero y minimizar la destrucción de la capa de ozono. Además, se pretende disminuir la escasez de materiales y energía, así como la pérdida de biodiversidad.
- **Local:** Se trabaja para reducir la contaminación atmosférica y acústica, evitar la impermeabilización del suelo y su uso en zonas fértiles, y minimizar el impacto visual de las infraestructuras. También se busca contrarrestar el incremento térmico y la fragmentación territorial.

#### Sostenibilidad Social y Económica

El plan también aborda los impactos directos en la sociedad y la economía, buscando soluciones para:

- **Mejorar la seguridad:** Reducir la siniestralidad vial.
- **Aumentar la calidad de vida:** Disminuir el tiempo de los desplazamientos, el estrés en el uso de las calles y el deterioro de la salud por contaminación y sedentarismo.
- **Fomentar la cohesión social:** Promover la autonomía de colectivos vulnerables como niños, ancianos y personas con discapacidad, y eliminar el "efecto barrera" de las infraestructuras.

- **Optimizar la inversión pública:** Asegurar que las inversiones en movilidad sean eficientes y no vayan en detrimento de otras necesidades sociales.

Este enfoque holístico del PMUS de Buenavista del Norte garantiza que cada medida se oriente no solo a mejorar el transporte, sino a construir un municipio más sostenible, equitativo y saludable para todos sus habitantes.

### 9.2 Estimación de emisiones por escenarios

En Buenavista del Norte, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) se ha diseñado con el objetivo fundamental de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> y contribuir a los objetivos nacionales en materia de gases de efecto invernadero. Para lograrlo, se ha realizado un análisis exhaustivo de la situación actual y se ha proyectado un escenario futuro para el año 2031, siguiendo la "Guía Metodológica para la Elaboración de Planes de Movilidad Urbana Sostenible. Municipios Canarios".

La implementación de las medidas del PMUS no solo busca reducir las emisiones, sino también mejorar la calidad de vida de los habitantes. Se espera que, con la disminución del CO<sub>2</sub>, los índices de calidad del aire mejoren significativamente y los niveles de ruido se reduzcan.

El propósito principal es satisfacer las necesidades de movilidad de los residentes y visitantes de Buenavista del Norte, promoviendo el uso de medios de transporte más sostenibles. Esto implica un cambio en el "reparto modal" —la forma en que las personas se desplazan—, reduciendo la dependencia del vehículo privado con baja ocupación y fomentando el uso de modos de transporte más eficientes y limpios, como caminar, la bicicleta y el transporte público. Las energías renovables y la movilidad eléctrica son pilares clave de esta estrategia.

El plan se fundamenta en cuatro principios básicos:

- **Sostenibilidad:** Reducir el impacto ambiental y social de la movilidad.
- **Intermodalidad:** Facilitar la combinación de diferentes modos de transporte.
- **Eficiencia:** Optimizar los desplazamientos y los recursos.
- **Seguridad:** Garantizar que los viajes sean seguros para todos.

Para cuantificar el ahorro de emisiones, se han establecido dos escenarios comparativos:

- **Escenario Tendencial:** Proyección de la situación en 2031 sin la implementación del PMUS.
- **Escenario PMUS:** Proyección en 2031 con la aplicación de todas las medidas del plan.

El cálculo del ahorro de CO<sub>2</sub> se basa en una metodología rigurosa que incluye la estimación de la reducción de desplazamientos en vehículo privado, así como la reducción de emisiones por el cambio tecnológico hacia vehículos no contaminantes. La implementación eficaz de todas las propuestas es crucial. Tan importante es construir una infraestructura ciclista de calidad como informar a la población sobre los beneficios de su uso.

La aplicación de las estrategias del PMUS se fundamenta en los siguientes objetivos:

- **Desplazamientos a pie:** Se busca mantener e incluso aumentar los desplazamientos a pie para los viajes de proximidad. Se fomenta la movilidad activa como pilar fundamental para reducir el consumo energético y promover un estilo de vida más saludable.

- Bicicleta y VMP: Se aspira a maximizar el potencial de la bicicleta y los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) como medios de transporte sostenibles para distancias cortas y medias.
- Transporte Público: Se busca mejorar el servicio y, en áreas de baja densidad, implementar un transporte a demanda que sea accesible, competitivo y proporcional para todos los ciudadanos.
- Vehículo privado: El objetivo es reducir su uso en distancias cortas y medias, promoviendo una transición energética hacia vehículos más sostenibles y una transferencia modal hacia otras opciones. No se trata de prohibir su uso, sino de garantizar que sea la opción coherente y eficaz para los desplazamientos interurbanos o cuando sea realmente necesario.

### 9.2.1 Escenario actual

En Buenavista del Norte, la elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) ha comenzado con un análisis detallado de la "Situación Actual". Este diagnóstico inicial es fundamental, ya que establece una serie de parámetros de referencia antes de implementar cualquier medida del plan. Estos datos base no solo nos permiten entender el estado actual de la movilidad en el municipio, sino que también servirán para medir y cuantificar los futuros ahorros en consumo energético, reducción de emisiones y externalidades.

Viajes	Gasolina	Diésel
Internos	560	360
Externos	8.440	5.440

Tabla 80. Estimación de viajes por tipo de combustible  
 Fuente: Elaboración propia

Para reflejar con precisión los problemas medioambientales derivados de la movilidad en Buenavista del Norte, se ha creado un inventario energético y ambiental. Este estudio ha sido clave para estimar el impacto actual del consumo de energía y las emisiones generadas por el transporte.

Combustible	Consumo medio (litros / 100 km)	Emisiones (kg / CO <sub>2</sub> / l)	Emisiones (kg / CO <sub>2</sub> / km)
Diésel	6,5	2,49	0,16
Gasolina	8,5	2,16	0,18

Tabla 81. Consumo medio y emisiones por carburante  
 Fuente: MITECO

El inventario ha proporcionado una estimación detallada que sirve como punto de partida para evaluar el éxito del PMUS. Gracias a estos datos, el municipio podrá trazar una hoja de ruta clara para reducir su huella de carbono y mejorar la calidad del aire y la vida de sus habitantes.

Tipo de Viaje	Viajes	Emisiones Gasolina (kg / CO <sub>2</sub> / km)	Consumo Gasolina (kg / CO <sub>2</sub> / l / 100 km)	Viajes	Emisiones Diésel (kg / CO <sub>2</sub> / km)	Consumo Diésel (kg / CO <sub>2</sub> / l / 100 km)	Total Emisiones (kg / CO <sub>2</sub> / km)
Internos	560	100,80	1.394,40	360	57,60	896,40	158
Externos	8.440	1.350,40	21.015,60	5.440	870,40	13.545,60	2.221
Total	9.000	1.451	22.410	5.800	928	14.442	2.379

Tabla 82. Cálculo de emisiones de CO<sub>2</sub> por kilómetro recorrido para Buenavista del Norte  
 Fuente: Elaboración propia

Se han utilizado los factores de emisión correspondientes a los combustibles E5 y B7. El combustible E5 corresponde a la comúnmente nombrada Gasolina y el B7 se refiere al Diésel. Este nuevo etiquetado busca una homogeneidad con los Estados Miembros de la Unión Europea.

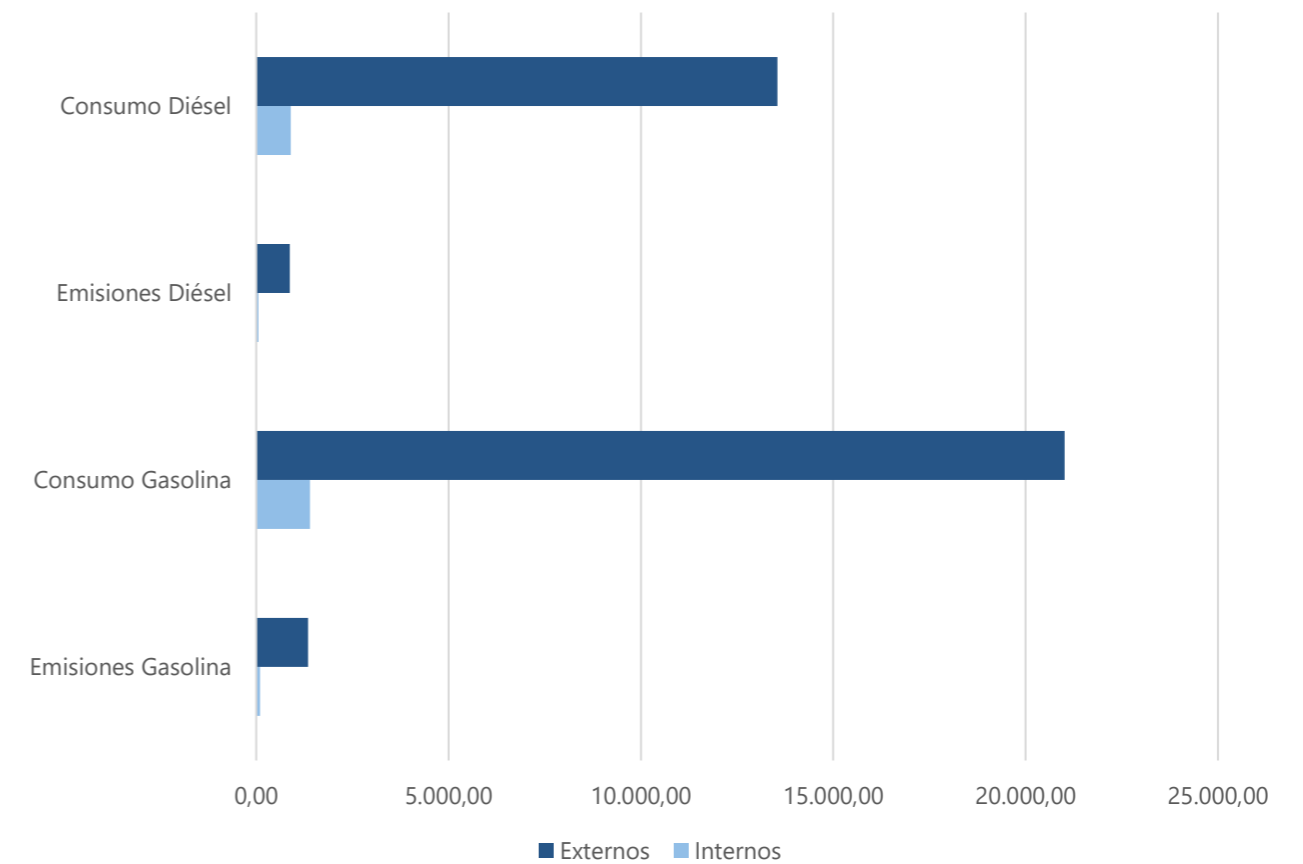


Figura 96. Comparativo de emisiones por viaje  
 Fuente: Elaboración propia

### 9.2.2 Situación tendencial

La implementación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) se proyecta con un impacto significativo en la eficiencia energética y la reducción de emisiones. Siguiendo las directrices de la Estrategia Española de Movilidad Sostenible (EEMS), se estima que la aplicación conjunta de todas las medidas del PMUS podría generar ahorros energéticos de entre el 10 % y el 15 %, con una reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de una magnitud similar.

Para respaldar esta proyección, se han utilizado las herramientas de cálculo desarrolladas por Ciudad 21 (Junta de Andalucía). Esta metodología permite evaluar el impacto de las medidas de movilidad de manera individual, considerando los parámetros más relevantes que influyen en la reducción de GEI.

A continuación, se presentan los rangos de impacto energético y medioambiental que se esperan alcanzar con el PMUS de Buenavista del Norte, reflejando el compromiso del municipio con la sostenibilidad y la mejora de la calidad de vida de sus habitantes. Estos porcentajes de reducción de GEI demuestran cómo la combinación de estrategias bien planificadas puede generar un cambio positivo y tangible en el entorno urbano.

ÁMBITO DE ACTUACIÓN	IMPACTO ENERGÉTICO Y MEDIOAMBIENTAL (% reducción GEI)	PARÁMETROS RELEVANTES
Movilidad Peatonal	2 – 6 %	_ Cantidad de peatonalizaciones y conectividad potencial entre barrios. _ Condiciones de Acerados en calles no peatonales. _ Barreras existentes. _ Existencia de Caminos Escolares.
Movilidad Ciclista	1 – 4,5 %	_ Conectividad entre barrios _ Zonas atractoras de desplazamientos con infraestructura para bicicletas. _ Cantidad de aparcabicis.
Transporte Público	0,5 – 4 %	_ Líneas de transporte público con coordinación horaria entre diferentes servicios y cobertura a la población. _ Frecuencias adaptadas a los servicios municipales ofertados (centros de salud, ludotecas, actividades extraescolares, etc.).
Vehículo Privado	1 – 3 %	_ Restricciones de tránsito. _ Grado de dificultad de circulación (calmado del tráfico, semáforos, ordenación del tráfico, etc.). _ Grado de ocupación de los vehículos.
Gestión de Aparcamientos	0,5 – 3 %	_ Cantidad de aparcamientos suprimidos. _ Efectividad de estacionamientos disuasorios y de los Park&Ride en las zonas propuestas. _ Efectividad de Zonas Estacionamiento Limitado (ZEL).
Transporte de Mercancías	≤ 1 %	_ Control horario de zonas habilitadas. _ Rutas de vehículos de transporte de mercancías (gestión de flotas). _ Grado de afectación al tráfico urbano.
Gestión de la Movilidad	≤ 0,5 %	_ Grado de impulso sobre nuevos estudios y planes de movilidad sectoriales. _ Grado de implicación de la oficina de la movilidad con la ciudadanía.
Parque Móvil	0,01 – 0,5 %	_ Reducción de emisiones muy variable en función del número de vehículos renovados y la tipología de estos (GN, GLP, Híbridos, Eléctricos, etc.).
Planeamiento Urbanístico	0 – 0,03 %	_ Grado de impulso de la movilidad sostenible en la estrategia municipal de desarrollo urbano.
Participación Ciudadana	0 – 0,3 %	_ Impacto de jornadas, talleres, foros, etc., en la ciudadanía.

Tabla 83. Impacto energético y medioambiental sobre porcentaje de reducción GEI  
Fuente: Ciudad 21

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Buenavista del Norte se ha diseñado con un conjunto de propuestas estratégicas. Estas medidas no son solo una lista de acciones, sino que constituyen el pilar fundamental del Estudio Energético del municipio. Cada propuesta ha sido cuidadosamente seleccionada y considerada para estimar el ahorro de emisiones y el coste de las externalidades, proyectando así un futuro más sostenible.

A continuación, se presentan las principales propuestas del PMUS que, al ser implementadas de manera integral, permitirán al municipio alcanzar los objetivos de eficiencia y sostenibilidad.

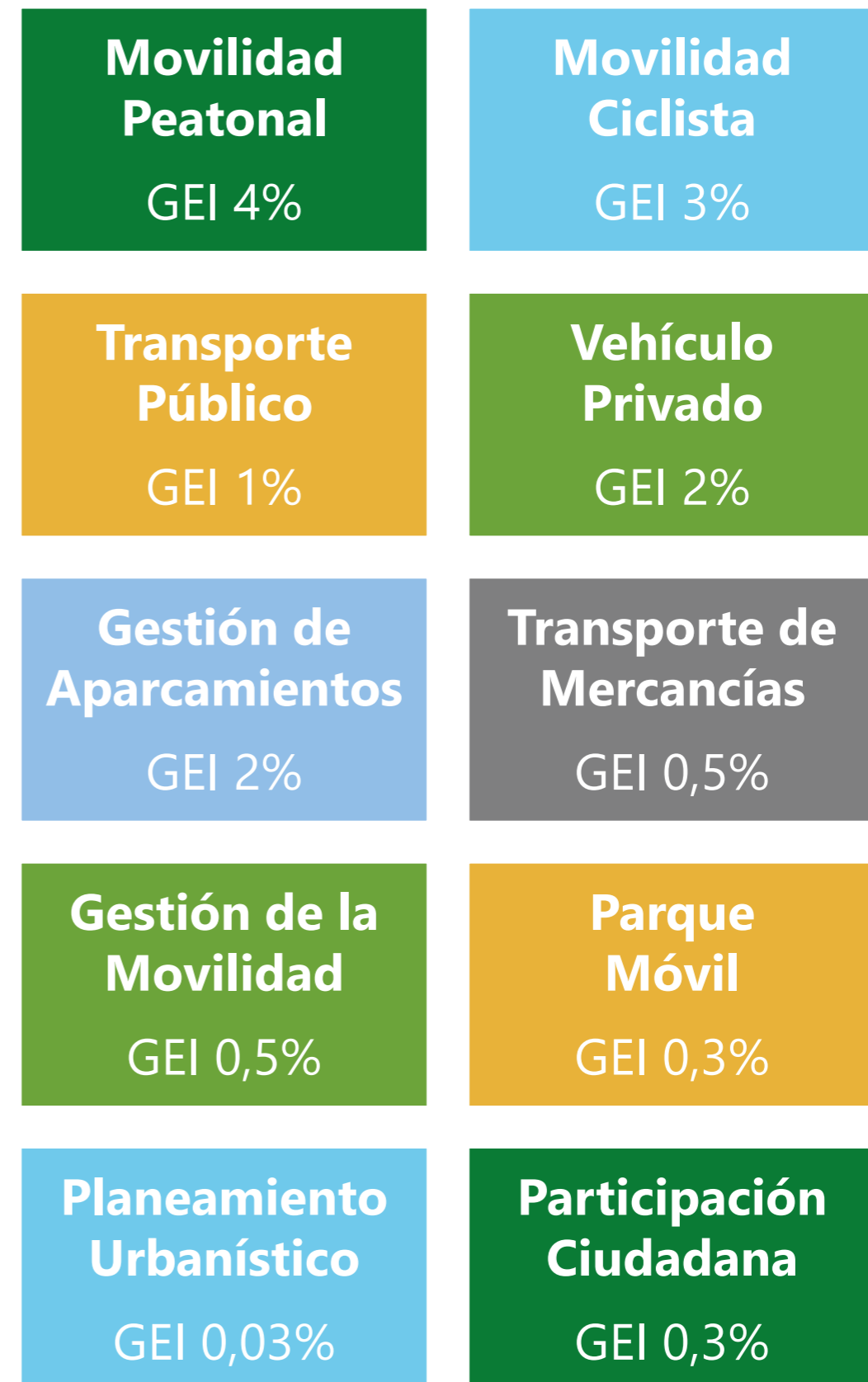


Figura 97. Propuesta del PMUS de Buenavista del Norte de Evaluación Ambiental y reducción GEI  
Fuente: Elaboración propia

ID. MED.	MEDIDA	% REDUCCIÓN	EMISIONES AHORRADAS (KG / CO <sub>2</sub> / KM)
M1.1 A01	Adaptación de la red viaria existente	0,3%	7,14
M1.2 A02	Creación de nuevas conexiones de movilidad en la trama urbana	0,2%	4,76
M1.2 A03	Reordenación de los sentidos de circulación de las vías urbanas	0,4%	9,52
M1.2 A04	Estudio de las intersecciones más frecuentadas	0,1%	2,38
M1.2 A05	Acondicionamiento de viales existentes	0,1%	2,38
M1.3 A06	Creación de la Ordenanza Municipal de Transporte	0,0%	0,00
M1.4 A07	Plan Especial regulador de Calmado de Tráfico	0,0%	0,00
M1.4 A08	Ordenanza sobre la regulación de medidas de calmado de tráfico	0,0%	0,00
M1.4 A09	Desarrollo de un catálogo homogéneo de medidas de calmado de tráfico	0,0%	0,00
M1.4 A10	Incorporación de elementos de calmado de tráfico en viario urbano	0,0%	0,00
M1.5 A11	Realización de controles de tráfico y campañas de seguridad vial	0,0%	0,00
M2.1 A01	Implantación de plazas públicas provisionales o de bolsillo	0,5%	11,90
M2.1 A02	Instalación de parklets	0,1%	2,38
M2.1 A03	Incorporación de vegetación en bolsas de estacionamiento	0,2%	4,76
M2.1 A04	Señalización de acceso a bolsas de aparcamientos	0,3%	7,14
M2.2 A05	Habilitación de aparcamientos disuasorios públicos	0,9%	21,41
M2.3 A06	Regulación del aparcamiento en la vía pública	0,4%	9,52
M3.1 A01	Adecuación de las paradas de transporte público	0,0%	0,00
M3.2 A02	Estudio de prestación de un servicio de transporte público a la demanda	1,5%	35,69
M3.2 A03	Coordinación entre los diferentes servicios de transporte público ofrecidos	0,5%	11,90
M4.1 A01	Diseño y publicación de mapas y MUPIS	0,7%	16,65
M4.2 A02	Adecuación de los corredores peatonales	0,8%	19,03
M4.2 A03	Plataformas únicas y peatonalizaciones	1,3%	30,93
M4.3 A04	Adhesión a la Red de Ciudades que Caminan	0,0%	0,00
M4.3 A05	Campañas de fomento de la movilidad peatonal	0,6%	14,27
M5.1 A01	Establecimiento de Caminos Escolares Seguros en las inmediaciones de los centros	0,8%	19,03
M5.2 A02	Actuaciones de infraestructura, señalización, iluminación y mobiliario urbano	0,2%	4,76

ID. MED.	MEDIDA	% REDUCCIÓN	EMISIONES AHORRADAS (KG / CO <sub>2</sub> / KM)
M6.1 A01	Ejecución de carriles ciclables	0,7%	16,65
M6.2 A02	Instalación de aparcamientos para bicicletas tipo U invertida	0,1%	2,38
M6.3 A03	Campañas de fomento de la bicicleta y los VMP	0,2%	4,76
M7.1 A01	Introducción de la logística de última milla	1,3%	30,93
M7.1 A02	Bonificación a las actividades logísticas sostenibles	0,1%	2,38
M7.2 A03	Estudio y criterios para la regulación de la carga y descarga	0,1%	2,38
M8.1 A01	Revitalización de los espacios con urbanismo táctico	0,5%	11,90
M8.2 A02	Generar políticas, normativas y ordenanzas de integración con la movilidad	0,2%	4,76
M9.1 A01	Diseño funcional de una ZBE	0,1%	2,38
M9.2 A02	Promoción de cursos de conducción eficiente	0,3%	7,14
M10.1 A01	Elaboración de un Plan de Accesibilidad	0,0%	0,00
M11.1 A01	Creación de la Oficina de Movilidad	0,0%	0,00
M11.2 A02	Participación en la European Mobility Week	0,0%	0,00
M11.2 A03	Campaña de comunicación del PMUS	0,0%	0,00
M11.2 A04	Pacto por la Movilidad de Icod de los Vinos	0,0%	0,00
M11.2 A05	Creación del Foro de la Movilidad local	0,0%	0,00
M11.2 A06	Celebración del Parking Day	0,2%	4,76
M12.1 A01	Implantación progresiva de puntos de recarga	0,7%	16,65
M12.2 A02	Ayudas y bonificaciones para potenciar el cambio al vehículo eléctrico	0,0%	0,00
M12.3 A03	Electrificación del parque móvil de Icod de los Vinos	2,0%	47,58
M13.1 A01	Plataforma Integral de la movilidad	0,0%	0,00
M13.2 A02	Integración de apps de movilidad existentes	0,0%	0,00

Tabla 84. Estimación de reducción de emisiones por medida  
Fuente: Elaboración propia

Tal y como se observa, el ahorro de emisiones que se podría conseguir en Buenavista del Norte con la implementación de las propuestas del PMUS para el año horizonte tendencial de 2031 es de 390 kg de CO<sub>2</sub> por kilómetro recorrido al año. Esto supone que el impacto del PMUS en el municipio puede alcanzar unos ahorros energéticos y de emisiones del 15%, siendo incluso superiores si la renovación del parque móvil por vehículos menos contaminantes se lleva a cabo de manera más rápida y efectiva. Por lo tanto, la estimación de ahorro de emisiones GEI que se espera para el año horizonte es del 16,4%.

## 10 Programa de comunicación y participación ciudadana

Para el municipio de Buenavista del Norte, la implementación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) efectivo requiere un programa de comunicación y participación ciudadana continuo y bien estructurado. Este programa no solo busca informar y difundir el progreso del PMUS, sino también establecer un canal bidireccional de comunicación para que la ciudadanía y todos los actores relevantes en la movilidad municipal puedan activamente aportar sus ideas y consideraciones.

Durante el proceso de comunicación y participación se pueden distinguir las siguientes fases:

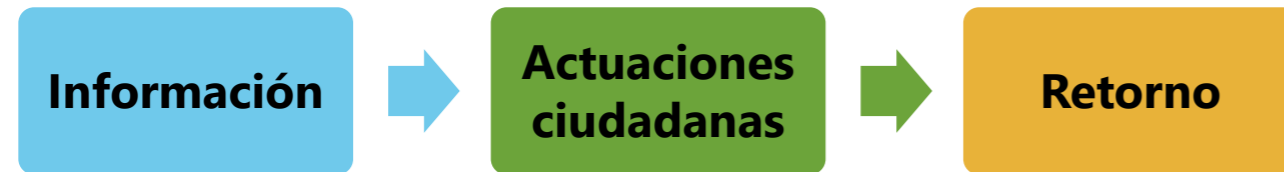


Figura 98. Proceso simplificado de participación ciudadana  
Fuente: Elaboración propia

- **Información, Difusión y Sensibilización Continua:** A medida que el PMUS avance en su redacción e implementación, se lanzarán campañas de comunicación y difusión a través de medios de comunicación locales y redes sociales. El objetivo es lograr una mayor aceptación de las propuestas por parte de los ciudadanos y grupos afectados. Además, se organizarán presentaciones públicas presenciales mediante Foros o Mesas Ciudadanas planificadas. Aunque sean eventos de participación abierta, se enviarán invitaciones formales a todos los agentes directamente implicados, asegurando su presencia y contribución. La información difundida estará estrechamente ligada a la programación, destacando los hitos principales de la implementación del PMUS.
- **Procesos de Participación Ciudadana Activa:** Las actuaciones ciudadanas se centran en los procesos de participación propiamente dichos. Estos darán comienzo una vez presentado el proyecto y se iniciarán con consultas previas a los agentes sectoriales directamente afectados. Esto incluye a transportistas, empresas de reparto y logística, el sector servicios, comerciantes, entes públicos y privados, y asociaciones vecinales, entre otros. La participación se canalizará a través de talleres territoriales participativos con ciudadanos, personal técnico y representantes políticos. Se complementarán con sesiones deliberativas y acciones que ayuden a recopilar información real del ámbito de actuación. El proceso culminará con la elaboración de un documento de aportaciones, que servirá como retroalimentación a todos los interesados.
- **Retorno:** Es el momento en el que la administración o la entidad promotora del programa cierra el círculo de la comunicación. Se detalla qué propuestas han sido aceptadas, cuáles han sido modificadas y por qué, y cuáles no han podido ser implementadas, explicando siempre las razones de manera clara y concisa. Este proceso puede materializarse a través de informes públicos, reuniones de seguimiento, actualizaciones en línea, o incluso la elaboración de un documento de aportaciones que resuma el impacto de la participación. El objetivo principal de esta fase es fortalecer la confianza ciudadana en los procesos participativos, demostrando que su voz fue escuchada y valorada. Un buen retorno no solo informa, sino que también motiva a la participación futura, al validar el esfuerzo y el tiempo invertido por los ciudadanos.

Es de suma importancia que la información que recibe la ciudadanía sea precisa y promueva activamente una política de movilidad sostenible. Esto implica mejorar el conocimiento de los habitantes de Buenavista del Norte sobre los diferentes modos de desplazamiento existentes, con un énfasis especial en la movilidad activa o blanda.

Esto incluye el transporte público, los desplazamientos a pie y el uso de Vehículos de Movilidad Personal (VMP). Asimismo, es esencial informar sobre las ventajas de racionalizar el uso del vehículo privado, buscando promover un cambio de hábitos en la sociedad y reforzando las decisiones de aquellos que ya optan por una movilidad más sostenible.

El éxito de la estrategia de comunicación radica en la correcta definición de los agentes implicados en cada campaña. Para fortalecer las medidas del PMUS, los objetivos de estas campañas se centrarán en:

- Fomentar la movilidad activa y blanda: Impulsar los desplazamientos cortos a pie, la integración de los VMP y un mayor uso del transporte público en Buenavista del Norte.
- Promover políticas ambientales y de ahorro energético: Concienciar sobre el impacto positivo de la movilidad sostenible en el medio ambiente y la eficiencia energética.
- Motivar la implementación de movilidad sostenible: Especialmente en las zonas comerciales, de ocio y turísticas del municipio, donde la afluencia es mayor.
- Avivar el uso de la movilidad eléctrica: Incentivar la adopción de vehículos eléctricos en los distintos modos de desplazamiento.

Las campañas de promoción y sensibilización son una parte fundamental de las actuaciones ciudadanas. Deben ser programadas en periodos acotados y enfocadas en objetivos concretos, como la mejora de un itinerario peatonal o la celebración de una fecha conmemorativa relacionada con la movilidad. Esto ayuda al receptor a formar una opinión y a retener el mensaje por más tiempo. Algunas fechas relevantes para Buenavista del Norte que se pueden aprovechar son:

- **26 de enero:** Día Mundial de la Educación Ambiental.
- **28 de enero:** Día Mundial de la Acción frente al Calentamiento Terrestre.
- **14 de febrero:** Día Mundial de la Energía.
- **5 de marzo:** Día Mundial de la Eficiencia Energética.
- **7 de abril:** Día Mundial de la Salud.
- **22 de abril:** Día de la Tierra.
- **Último miércoles de abril:** Día Internacional de Concienciación sobre el Ruido.
- **3 de junio:** Día Mundial de la Bicicleta.
- **5 de junio:** Día Mundial del Medio Ambiente.
- **10 de junio:** Día Mundial de la Seguridad Vial.
- **17 de agosto:** Día Mundial del Peatón.
- **9 de septiembre:** Día Mundial del Vehículo Eléctrico.
- **22 de septiembre:** Día Mundial Sin Coche (parte de la Semana Europea de la Movilidad).
- **5 de octubre:** Día Internacional de la Educación Vial.
- **24 de octubre:** Día Internacional Contra el Cambio Climático.
- **31 de octubre:** Día Mundial de las Ciudades.
- **15 de noviembre:** Día Mundial del Aire Puro.
- **Tercer domingo de noviembre:** Día Mundial en recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico.
- **3 de diciembre:** Día Internacional de las Personas con Discapacidad.
- **19 de diciembre:** Día Internacional del Transporte.

Las campañas y la información general se difundirán a través de la página web municipal y las redes sociales pertinentes. Estos canales servirán para mantener a la ciudadanía de Buenavista del Norte informada sobre todos los avances del PMUS, incluyendo desarrollos, noticias y la evolución de los indicadores clave. También se recopilarán las notas de prensa generadas.

Es fundamental establecer un canal de comunicación bidireccional con la ciudadanía, que podría ser a través de un buzón de correo electrónico, un apartado web específico o un número de teléfono para consultas. La difusión de la información se complementará con anuncios en prensa, radio o televisión, cartelería en espacios públicos y comerciales, así como en el transporte público, y elementos tangibles como folletos, trípticos o material de merchandising.

Finalmente, se sugiere la creación de una imagen y línea gráfica distintiva que sea acorde con los principios de la movilidad sostenible y que, al mismo tiempo, esté en consonancia con el diseño gráfico impulsado por el Ayuntamiento de Buenavista del Norte.



Figura 99. Ejemplo de campaña de comunicación para el proceso informativo desarrollado durante la elaboración del PMUS  
Fuente: Elaboración propia

En el Anexo II del presente documento se detallan los resultados del proceso informativo realizado para la actualización del PMUS Buenavista del Norte 2025.



C/ San Juan de la Cruz, N°11, Oficina N°4.  
38009, Santa Cruz de Tenerife

C/ Francisco Gourie, N°107, 2º piso, Oficina N°4.  
35002, Las Palmas de Gran Canaria

**licitaciones@wawaconsultores.com**  
**www.wawaconsultores.com**

