Plan de Movilidad Urbana Sostenible de San Cristóbal de la Laguna



Anexo I. Resumen Ejecutivo

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad Certificada ISO 9001 : 2015 ISO 14001 : 2015

PMUS LA LAGUNA

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA

ENERO 2023

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 1/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

1. PLANTEAMIENTO GENERAL 4

1.1 El ámbito territorial 5
1.2 Las bases de la diagnosis. 5
1.3 El escenario deseado en el horizonte de Plan: indicadores 5
1.4 El PMUS 2023: Medidas y actuaciones 6

2. MARCO DE REFERENCIA 7

2.1 Datos e información utilizada 7

3. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL 9

3.1 Síntomas de la movilidad. 9

3.1.1 Contexto físico y socioeconómico. 9
3.1.2 Movilidad global. 11
3.1.3 Movilidad peatonal. 12
3.1.4 Movilidad ciclista. 14
3.1.5 Transporte público. 14
3.1.6 Movilidad vehicular. 15
3.1.7 Aparcamiento. 17
3.1.8 Participación ciudadana. 17

4. OBJETIVOS 2030 Y LÍNEAS ESTRATÉGICAS 20

4.1 OBJETIVOS DE DISTRIBUCIÓN MODAL 20
4.2 ESTRATEGIA DE PRIORIZACIÓN DE MODOS 21

5. PLAN DE ACCIÓN. MEDIDAS COORDINADAS. 22

5.1 MEJORA DE LA MOVILIDAD A PIE 22

5.1.1 Medidas y actuaciones de mejora en la red de itinerarios peatonales. 23
5.1.2 Recuperación de espacios urbanos para el peatón: supermanzanas 26
5.1.3 Itinerarios seguros en modos no motorizados a centros educativos. 27
5.1.4 Evitar el efecto barrera de la TF-5: mejora de la accesibilidad peatonal transversal. 29
5.1.5 Medidas para mejorar la seguridad vial del peatón. 30

5.2 POTENCIACIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA 30

5.2.1 Creación y ejecución de una red ciclable 30
5.2.2 Plan de señalización de vías ciclistas. 32
5.2.3 Ampliación red de aparcamientos para bicicletas. 33
5.2.4 Creación de un sistema de bicicleta pública. 34

5.3 FOMENTO DEL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO 35

5.3.1 Reestructuración de la red de transporte urbano del municipio. 35
5.3.2 Mejora de la intermodalidad. 36
5.3.3 Campañas de potenciación del transporte público. 38

5.4 MEJORA DE LA SEGURIDAD Y EFICIENCIA DE LA RED VIARIA 38

5.4.1 Reestructuración viaria: jerarquía. 38
5.4.2 Medidas de calmado de tráfico. 39
5.4.3 Campañas de concienciación para fomentar la conducción eficiente del vehículo privado. 40

5.5 GESTIÓN SOSTENIBLE DEL APARCAMIENTO. 41

5.5.1 Implantación de zona regulada. Gestión inteligente con aplicación. 41
5.5.2 Plan de aparcamientos mixtos (residencial+rotación) en zonas con déficit (El Casco, La Cuesta y El Taco). 42
5.5.3 Creación de una red de aparcamientos de disuasión. 43
5.5.4 Sistema de información y guiado hacia estacionamientos. 44
5.5.5 Control y reducción de la ilegalidad de aparcamiento en superficie. 44

5.6 DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS. 45

5.6.1 Microplataformas de distribución y puntos logísticos. Última milla. 45

5.7 MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO. 45

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 2/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

5.7.1 Creación de una zona de bajas emisiones (ZBE) 45
5.7.2 Fomento de la electromovilidad. 47
5.7.3 Nuevas ordenanzas y reglamentos 48
5.8 GESTIÓN Y PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD. 48
5.8.1 Relación del plan de movilidad con la planificación del territorio. 48
5.8.2 Creación de la oficina de movilidad. 48
5.8.3 Potenciación de la movilidad sostenible en empresas y centros de actividad. 48
5.9 PROPICIAR HÁBITOS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE. 49
6. INDICADORES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE. 50

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 3/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

1. PLANTEAMIENTO GENERAL

El Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna, en su compromiso con la movilidad, el medio ambiente y la seguridad ciudadana impulsó la redacción de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).

El objetivo del presente PMUS es la definición de una herramienta de gestión en materia de movilidad para los gestores del Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna, que asesore en la estructuración del tráfico, en la mejora de la seguridad vial y de lugar a un modelo de movilidad sostenible. Con la finalidad de poder alcanzar estos objetivos se hace necesario un conocimiento profundo de la situación de partida para así identificar las áreas sobre las que es necesario actuar y desarrollar acciones que contribuyan a una mejora de las condiciones iniciales.

El municipio de La Laguna pertenece a la isla de Tenerife, estando ubicado en la zona norte de la misma; cuenta con una población de más de 150.000 habitantes. Dispone de una infraestructura de transporte público compuesta por tranvía, autobús urbano y autobús interurbano. La problemática existente reside en la interacción de San Cristóbal de La Laguna con su tráfico interno, donde las conexiones mediante transporte público no son eficientes y fomentan un mayor uso del vehículo privado. El principal objetivo del PMUS es evolucionar hacia un modelo de movilidad sostenible, entendiendo la misma como una manera de desplazarse con un profundo respeto por todos los ciudadanos del municipio.

El Plan que aquí se expone combina las tradicionales políticas de fomento de la movilidad sostenible (mejora de la oferta peatonal, ciclista y de transporte público), con prácticas más innovadoras sustentadas en la intermodalidad y las nuevas tecnologías.

Este tratamiento integral y no segmentado de la movilidad, y la eficiencia en la gestión que posibilitan las nuevas tecnologías son dos vectores complementarios sobre los que descansa el presente plan.

Por último, es imposible destacar que el confinamiento, el teletrabajo y la limitación de movimientos durante los meses más duros de la pandemia cambió la mirada del ciudadano a la ciudad. Limitar movimientos llevó a muchos ciudadanos a ver de otra manera su entorno más inmediato y despertó en la ciudadanía el ansia por una ciudad más cercana, más accesible y más humana.

Así las cosas, parece claro que la tendencia señala una paulatina reducción de la movilidad de una parte de los ciudadanos que mediante el teletrabajo y la digitalización de procesos dejarán de realizar muchos desplazamientos. Por otro lado, la puesta en marcha de procesos urbanísticos que persiguen acercar a los ciudadanos todos los servicios que precisan (ciudad de 15 minutos), también reducirá la movilidad. Esto supone, entre otros efectos positivos, la disminución de la congestión de tráfico, principalmente en hora punta, al laminarse la demanda. Si es cierto que esa menor movilidad, en régimen de pandemia, afecta más a los viajes en transporte público, percibidos como de mayor riesgo.

Así, en los meses de Covid19 se observó una reducción significativa de la demanda de transporte público, motivada tanto por esta reducción general de viajes como por el temor a los contagios. El Plan busca seguir recuperando la confianza ciudadana en el transporte público, elemento fundamental del sistema de movilidad de la ciudad de San Cristóbal de La Laguna.

Los obligados confinamientos hicieron que muchos ciudadanos redescubrieran el comercio de proximidad y otras actividades de barrio. La ciudad de los 15 minutos, concepto planteado por

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 4/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

otras ciudades europeas, también se recoge en el presente plan mediante el fomento de la movilidad a pie, bicicleta y otros medios no motorizados.

Así, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de San Cristóbal de La Laguna, se configura como un instrumento fundamental para conseguir un sistema de movilidad más Sostenible, Saludable, Seguro y eficiente ("Smart"), en base a implementar las oportunas actuaciones que mejoren las disfunciones y deseconomías derivadas de los desplazamientos de personas y mercancías en la ciudad. La planificación continuada en este plan descansa en el seguimiento y el análisis, a lo largo del tiempo de su vigencia, de los indicadores que permitan certificar o no el acercamiento a los objetivos propuestos, y, en caso negativo, establecer las medidas correctoras pertinentes.

1.1 El ámbito territorial

Dadas las características territoriales del municipio de La Laguna y su área de influencia, el espacio de planificación administrativo que hay que considerar desde el punto de vista de la movilidad supera el propio límite municipal. No se puede entender la movilidad de la ciudad sin conocer las múltiples relaciones existentes con los municipios del entorno y especialmente con la ciudad de Santa Cruz de Tenerife, movilidad intermunicipal a la que el plan también debe dar respuesta mediante la creación de aparcamientos intermodales.

1.2 Las bases de la diagnosis.

El proceso de elaboración del Plan de Movilidad Sostenible de San Cristóbal de La Laguna se estructura sobre:

1) Monitorización de la situación actual, mediante la cuantificación de indicadores clásicos de movilidad, los específicos de la movilidad de San Cristóbal de La Laguna, (diagnosis cuantitativa) global, por zona, y según el modo de transporte.

2) Validación de las iniciativas del PMUS. Las propuestas de actuación que se desprenden de la diagnosis son evaluadas individualmente y en su conjunto, en orden a poder garantizar su oportunidad y el éxito en su diseño y ejecución.

1.3 El escenario deseado en el horizonte de Plan: indicadores

Así, en base a la situación o escenario de partida reflejada en los indicadores de análisis, se procederá a evaluar distintos escenarios de llegada (prognosis de la evolución de la movilidad):

1) Escenario tendencial: si no introdujéramos ninguna modificación en la evolución natural de la demanda o regulación de la oferta, siempre considerando los horizontes temporales que se determinan en el Plan, 2025 y 2030.

2) Escenario sostenible, el que se obtendría tras la introducción de las medidas.

El incumplimiento actual y/o futuro de las exigencias medioambientales (legislación europea y/o de congestión), obligan a la intervención municipal, con actuaciones que propicien el cumplimiento de esas exigencias.

Por otro lado, la competitividad de la ciudad tolera unos niveles de congestión máximos (incremento del tiempo de desplazamiento) que pueden determinar niveles de intervención.

De la exigencia de cumplimiento de estos dos condicionantes, el medioambiental y el nivel de servicio de la movilidad (congestión, seguridad, confortabilidad, etc.) se derivan las medidas que conformarán el Plan, de forma que, a esos horizontes, se propicie el cumplimiento de ambos.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 5/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

1.4 El PMUS 2023: Medidas y actuaciones

Desde la visión básica que se desarrolla en el proceso de elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de San Cristóbal de La Laguna se continúa con la evaluación de la demanda de movilidad futura. De esta forma, la prognosis de la movilidad se basa en el análisis de la serie temporal de registros disponibles, la evolución de las circunstancias socioeconómicas y de nuevos hábitos de movilidad, con la irrupción de nuevos modos, y, la consideración de la movilidad generada por las actuaciones urbanísticas aprobadas, etc. En definitiva, se establece una prognosis multifactorial de la demanda de movilidad proyectada a los años horizonte 2025 y al 2030.

Toda la información manejada en lo referente a distribución modal y veh-km recorridos se sitúa temporalmente en 2022, año de realización de la campaña de recogida de información.

La prognosis de demanda elaborada, determinará unos indicadores de control alejados de los objetivos establecidos tanto para la consecución de una menor congestión, como para propiciar una mejora de la calidad del Aire que ayude al cumplimiento de los objetivos establecidos en la Ley 7/2021, de 22 de mayo, de cambio climático y transición energética en relación con la emisión de gases de efecto invernadero.

La distancia entre el escenario tendencial y el escenario deseado pasa por una reducción de la utilización del vehículo privado. Esa reducción será posible si la oferta de modos alternativos es contundente y competitiva y si se establecen medidas de disuasión que animen al cambio de modo, posibilitando la consecución de los cambios del sistema de movilidad prefijados, objetivo principal del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de San Cristóbal de La Laguna.

Del planteamiento anterior surgen las siguientes reflexiones:

- Es ineludible validar la Distribución Modal (lo que cada modo de transporte soporta y deberá soportar en el futuro). En efecto, la distribución modal es el indicador porcentual de participación sobre la movilidad global de cada modo de transporte (pie, bicicleta, otros modos blandos, transporte público, y vehículo privado).
- "Lo que no se puede cuantificar no se puede mejorar". Por ello, además de la distribución modal de partida, para la evaluación general se establecerán otros indicadores cuantitativos (vid indicadores de referencia del Plan) que prefiguran con cifras ese escenario inicial.
- Seguidamente, mediante la evaluación cuantitativa de esos indicadores de referencia en el horizonte temporal de plan, se determinará/n las previsiones de evolución de las variables que afectan a la movilidad y, en definitiva, el/los escenarios/s de llegada, es decir, se determinarán cuantitativamente los objetivos del Plan.

Las medidas que conforman el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de San Cristóbal de La Laguna no son aisladas, sino que consideran de forma integral en el desarrollo del conjunto de modos de transporte de la ciudad. Se estructuran sobre líneas estratégicas donde se clasifican y ordenan. La priorización de las medidas pasa por el filtro de su nivel de aportación a la conformación del escenario horizonte, la oportunidad de la intervención, el coste, y, su urgencia para la mejora del sistema de movilidad del municipio.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 6/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

2. Marco de referencia

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de San Cristóbal de La Laguna se inicia con la recopilación de datos, estudios, normas, directrices, ordenanzas de todo tipo que afectan a la movilidad de ese territorio, desde instancias competenciales diferentes. Este será el marco de referencia base del trabajo de planificación posterior.

El marco referencial, que incluye todos los antecedentes y la información preexistente, constituye el germen que, una vez analizado, se transforma en la diagnosis del sistema.

Además de la normativa europea, estatal, autonómica, y municipal que son una referencia obligatoria del presente plan, y, que a continuación se exponen, el propio Ayuntamiento y el Cabildo han desarrollado una normativa, bases de datos y otros interesantes estudios técnicos sobre la movilidad del municipio, que conforman la Diagnosis del sistema.

En esa recopilación, ordenación y explotación de la información preexistente se han considerado como bases y fundamentos del Plan:

- El Marco Normativo.
- Datos y estudios de las distintas administraciones.
- Campaña de recogida de información.

2.1 Datos e información utilizada

Las principales fuentes de información utilizadas para la elaboración del Plan provienen del Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna, del GRAFCAN y TITSA así como de la campaña de recogida de información realizada por parte de DOYMO:

- Datos socioeconómicos y demográficos: INE (Instituto Nacional de Estadística) e Instituto Canario de Estadística (ISTAC).
- Movilidad general: Encuesta Telefónica.
- Movilidad peatonal: Aforos manuales
- Movilidad ciclista: Aforos manuales
- Transporte público: TITSA
- Vehículo privado motorizado:
  - Aforos manuales.
  - Datos Cabildo Insular de Tenerife.
- Aparcamiento: inventario exhaustivo por parte de DOYMO de la oferta de aparcamiento en el municipio
- Seguridad Vial: Plan de Seguridad Vial y datos del Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna.
- Medio ambiente:
  - Red de Control y Vigilancia de la Calidad del Aire de Canarias.

La información se ha integrado en un sistema de información geográfica (SIG).

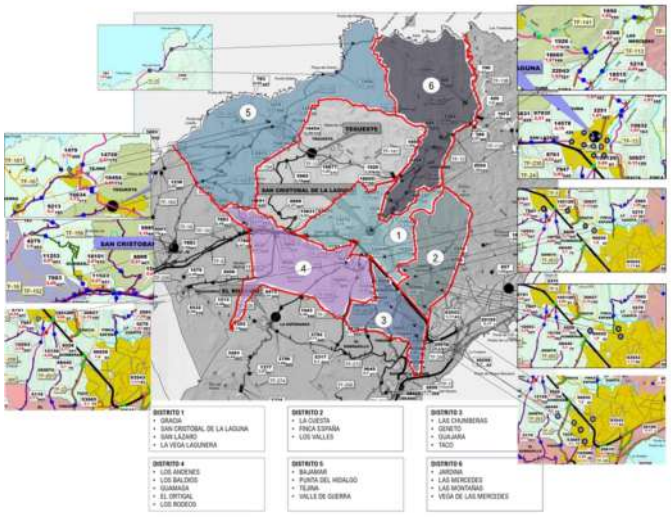
Como escenario base para los datos se ha considerado el año 2022, correspondiente al ejercicio en que se ha realizado la campaña de recogida de información, si bien los datos de aforos de vías del Cabildo consultados se corresponden con el año 2021.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 7/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

CAMPAÑA TRABAJO DE CAMPO.



- **29 puntos de aforo manual de vehículos** para completar la red existente del cabildo.
- **11 puntos de aforo manual peatonal**, de bicis y de VMP.
- **Inventario diurno y nocturno** de ocupación de aparcamiento y de parkings públicos
- Inventario de **tipología de aparcamiento** para conocer la oferta existente.
- **Inventario de aceras**



PROCESO PARTICIPATIVO.

ON-LINE



ENTREVISTAS

- 2 JORNADAS DE ENTREVISTAS CON ENTIDADES SOCIALES Y AGENTES LOCALES.
- ENTREVISTAS CON GRUPOS POLÍTICOS
- ENTREVISTAS ÁREAS MUNICIPALES Y TITSA

- **ENCUESTA ON-LINE GENERAL** SOBRE LA MOVILIDAD DEL MUNICIPIO ACCESIBLE EN LA WEB Y PUBLICITADA A TRAVÉS DE LAS REDES SOCIALES: 232 respuestas
- **ENCUESTA** ESPECÍFICA PARA LA **COMUNIDAD EDUCATIVA** SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS ENTORNO ESCOLARES FACILITADA A LOS DIFERENTES CENTROS: 695 respuestas
- **700 ENCUESTAS TELEFÓNICAS** PAUTAS DE MOVILIDAD

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 8/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

3. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

3.1 Síntomas de la movilidad.

Durante la primera fase del PMUS se llevó a cabo la recopilación de datos e información actual, junto con una campaña de trabajo de campo (aforos e inventarios), se realizó una encuesta telefónica sobre pautas de movilidad, una encuesta online a la población general y una encuesta específica al sector educativo y se mantuvieron reuniones con diferentes entidades y agentes sociales, así como con personas o equipos responsables de diferentes Secciones y Delegaciones del Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna.

Toda esta información una vez analizada en profundidad se expone en el documento de Diagnosis para cada uno de los parámetros estudiados y que ha permitido configurar una imagen clara de las características, particularidades y problemas de la movilidad del municipio.

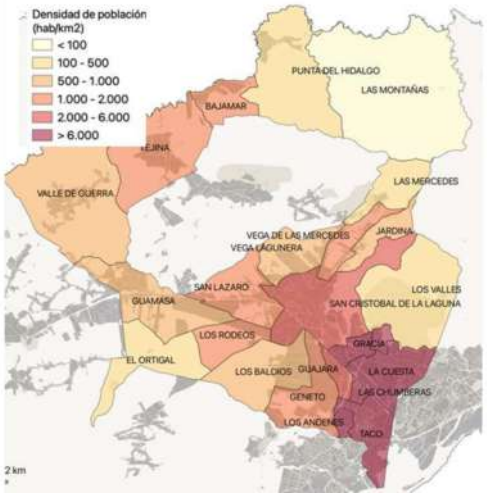
- Contexto físico y socioeconómico.
- Movilidad global.
- Movilidad peatonal.
- Movilidad ciclista.
- Transporte público.
- Movilidad vehicular.
- Aparcamiento.
- Participación ciudadana.

3.1.1 Contexto físico y socioeconómico.

Físicamente el municipio de La Laguna se caracteriza por una **alta complejidad**. Zonas costeras intercaladas con vegas y con zonas montañosas han condicionado el modelo de poblamiento, actualmente disperso, y con problemas de accesibilidad en algunos casos que dificultan las relaciones entre entidades. Un planteamiento urbanístico y ordenación territorial deficientes, basado especialmente en la autoconstrucción, ha dado como resultado barrios con tramas viarias inconexas, y dispersos, que dificultan la movilidad de sus habitantes y para todos los modos de transporte, obstaculizando el desarrollo de la actividad económica y social del municipio.

Así mismo una baja tasa de natalidad conlleva una población cada vez más envejecida y en consecuencia más vulnerable, perdiendo capacidad de autosuficiencia.

Baja densidad de población en algunas entidades que dificultan la movilidad sostenible



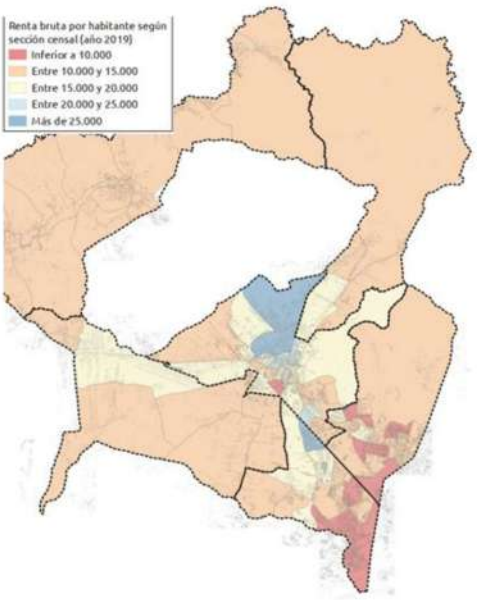
Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58	
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08	

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 9/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

Por otro lado, destacar que un 40,6% de la población en edad laboral es dependiente económicamente existiendo importantes diferencias de renta entre las diferentes entidades

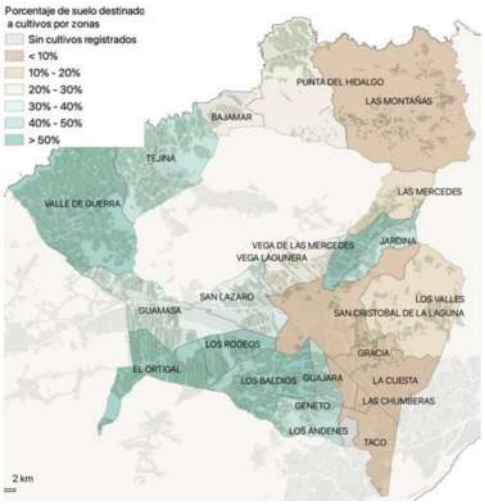
Bajos niveles de renta en algunas entidades que condicionan la movilidad



A pesar de lo anterior, La Laguna está incrementando su población por influjo inmigrante lo que puede ayudar a garantizar la sostenibilidad de su actividad, dispone de un nivel educativo superior al del resto e la isla y su entorno es funcionalmente heterogéneo con una elevada diversidad de usos y atractivos.

Es por ello que se considera que La Laguna tiene un elevado potencial de desarrollo, pero no sin condicionar la movilidad de sus habitantes. Esta tenderá a ser cada vez más compleja, y por tanto su papel como herramienta de desarrollo social y económico de la ciudadanía será cada vez más importante.

Potencial agrícola (30% territorio), innovador (Universidad), natural (parque Anaga) y turístico



Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

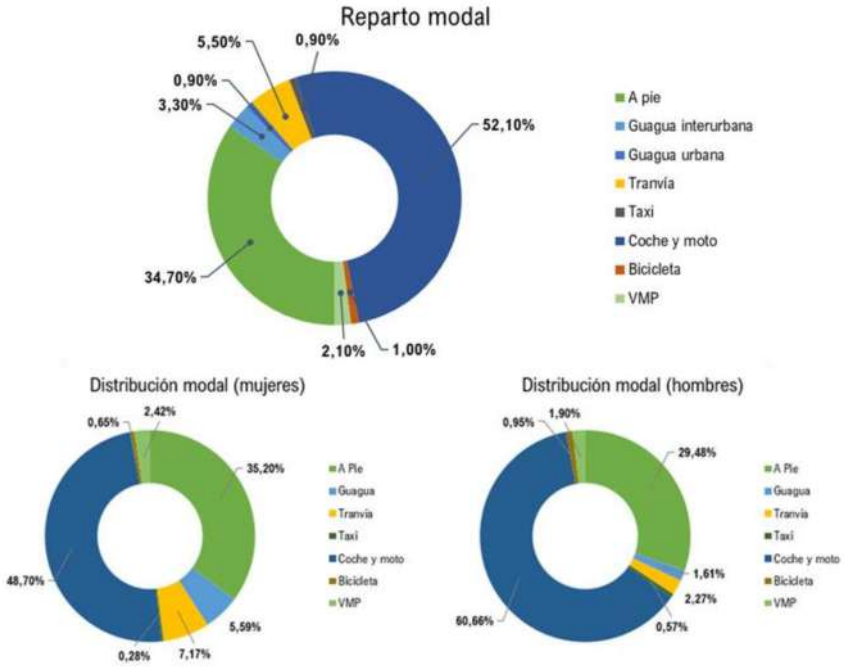
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 10/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

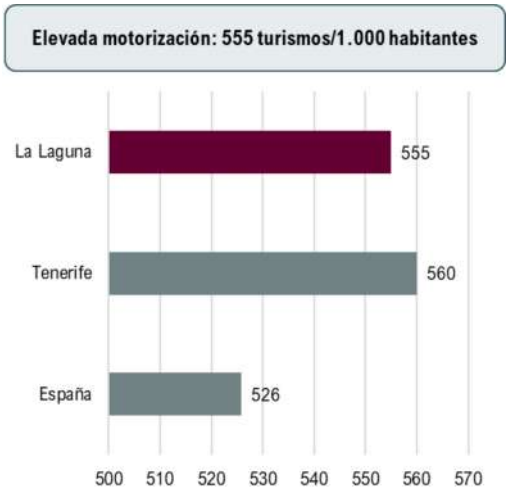
3.1.2 Movilidad global.

El marcado carácter disperso, la baja densidad de población y la elevada funcionalidad del tejido urbano de las diferentes entidades de La Laguna contribuyen a una **elevada dependencia del vehículo privado**. De hecho, la mitad de los desplazamientos realizados en coche tienen con motivo el ir a trabajar y las compras, lo cual implica un **uso prácticamente diario del mismo.**

- Más del 50% de los desplazamientos se hacen en coche, más del 60% en el caso de los hombres
- Significativa movilidad a pie (35%) y micromovilidad incipiente



A su vez, la elevada dispersión condiciona la disposición de oferta apropiada **de transporte público** que pueda competir con los modos motorizados individuales. Una de las principales variables para lograr un trasvase modal hacia el transporte público es que **el tiempo de recorrido** (incluyendo esperas) sea similar o menor al realizado en automóvil, algo que **no se cumple para la mayoría de relaciones** (especialmente las interurbanas). Esto conlleva que el uso del transporte público (principalmente guaguas) sea menor al deseable, y que la cultura de coche esté muy arraigada.



A raíz de lo anterior, existe la percepción de **derecho adquirido** a llegar con el vehículo privado hasta la puerta de destino y por el camino más corto, aunque suponga atravesar el centro. Consecuentemente, la planificación de la movilidad está centrada en resolver los problemas de fluidez del trafico y en el

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 11/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

estacionamiento, promoviendo aún más el uso de este medio, algo que se evidencia con la **alta tasa de motorización** del municipio, y de la isla.

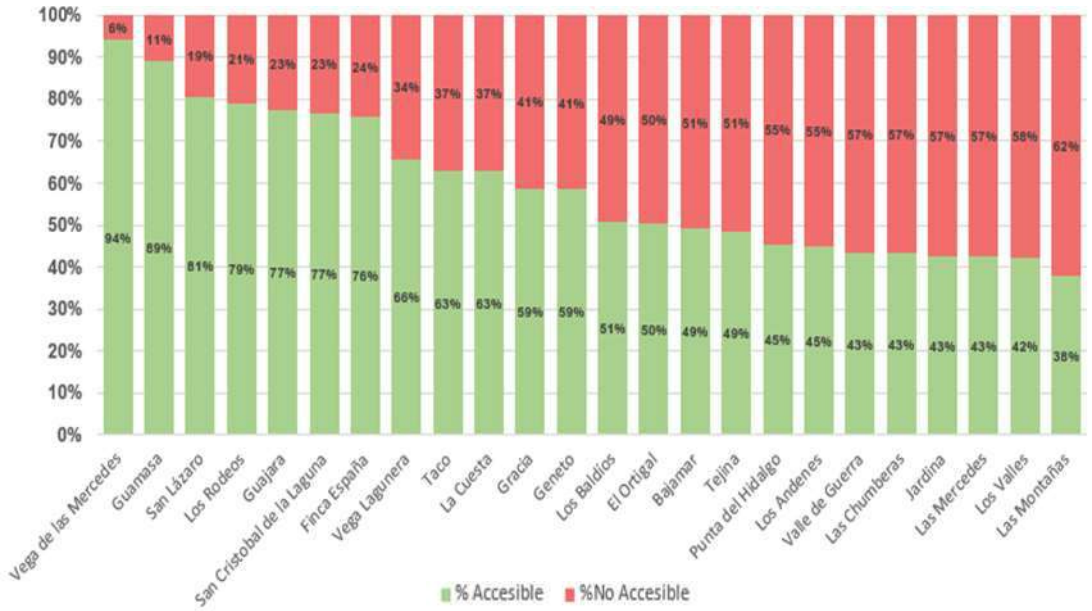
Existe la posibilidad de **racionalizar el uso del vehículo privado** a través de intervenciones que hagan más atractiva y segura la movilidad activa.

Experiencias positivas como la ampliación de la mejora del **espacio peatonal en torno al casco** histórico (centro de compras y administrativo de La Laguna), además **de la implantación del tranvía** o el **intercambiador**, han de sentar la base para una mayor transformación encaminada a desarrollar un sistema modal más sostenible y equitativo.

3.1.3 Movilidad peatonal.

La movilidad peatonal es clave para la realización de desplazamientos de proximidad, de hecho tiende a ser el medio **más competitivo en rangos de 1-2 kilómetros, si bien se ha detectado que el tramado de las calles** en gran parte de los barrios dificulta el tránsito a pie, ya que en muchos casos la continuidad y permeabilidad están comprometidas.

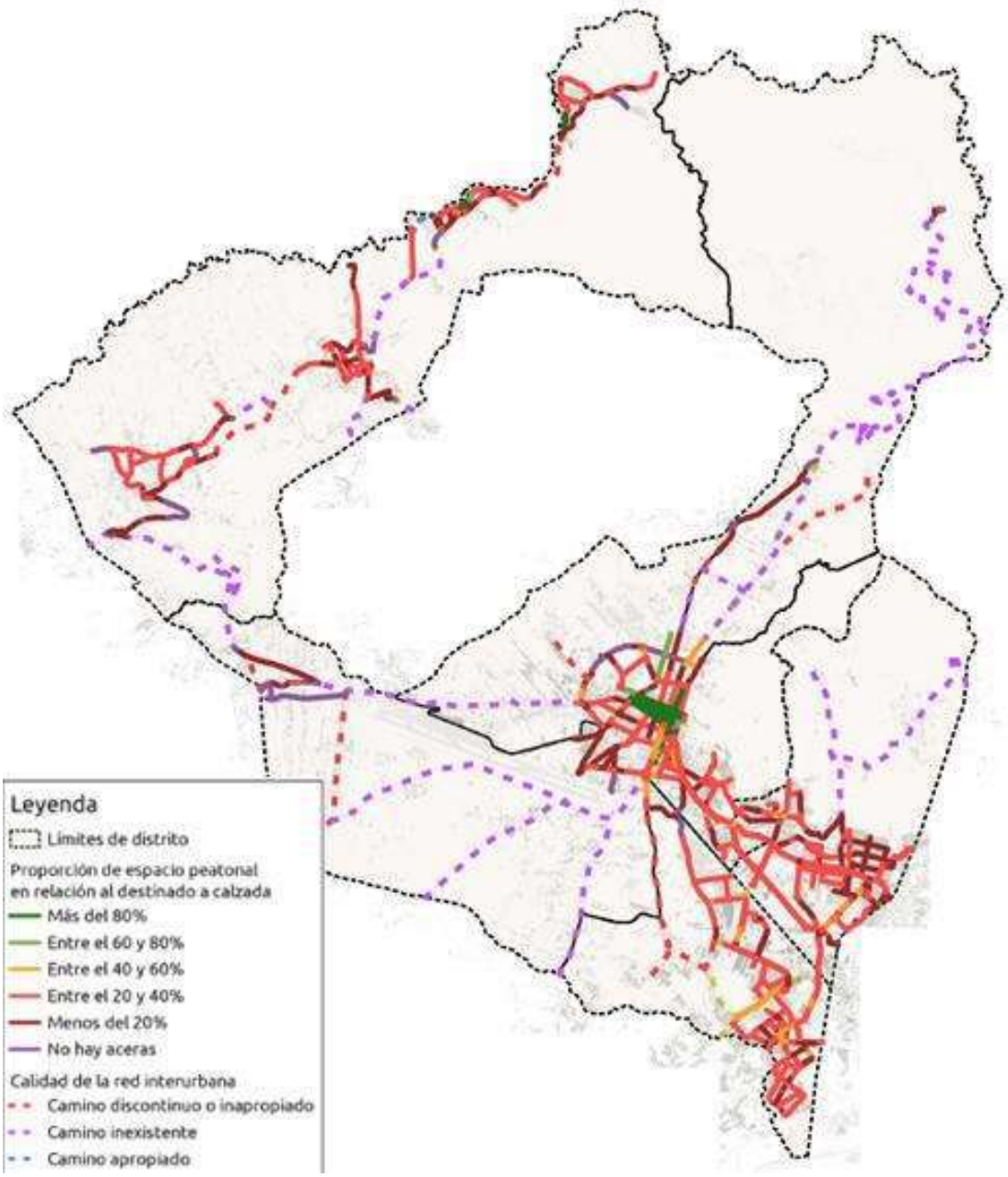
- Tan sólo se destina el 27% del espacio viario al peatón. Aceras reducidas.
- Buen nivel de servicio zona peatonal Casco.
- Un 39% de la red viaria es inaccesible por pendiente o anchura.
- Falta conexión entre núcleos.
- Falta proximidad a servicios y equipamientos básicos.
- Barreras viario metropolitano (TF-5)



Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 12/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49



Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58	
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08	
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33 Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33			
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58	- 13/51 -	Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49	

3.1.4 Movilidad ciclista.

En la actualidad y en base a los datos realizados de los aforos, la bicicleta tiene un papel residual dentro del sistema de movilidad de La Laguna. Son varios los factores que justifican esta situación:

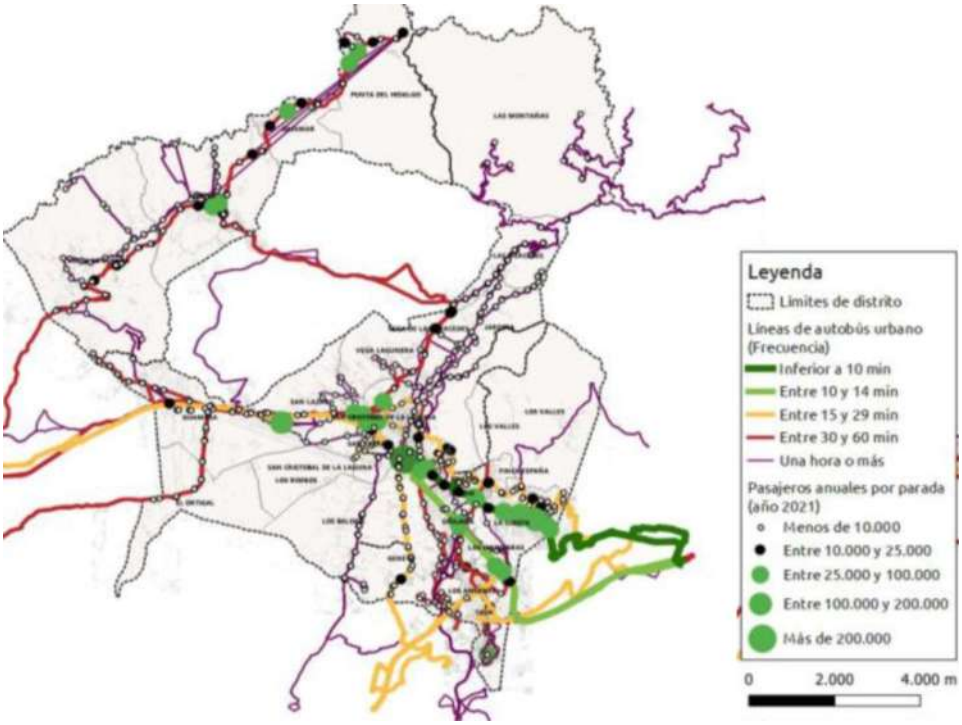
- Orografía desfavorable.
- Inexistencia de una red adecuada para el tránsito de bicicletas (sin carriles-bici y tráfico elevado de vehículos)
- Ausencia sistema bicicleta pública
- Iniciativas de promoción del uso de la bicicleta

3.1.5 Transporte público.

Al igual que para el resto de modos sostenibles, la dispersión poblacional implica un encarecimiento de los costes de atender debidamente a la población, requiriendo numerosos recursos para implementar una oferta adecuada de transporte público que sea competitiva con el automóvil.

Es necesario identificar como algunas **líneas** podrían simplificarse, **reduciendo su número y maximizando las frecuencias**, así como **el mallado** para generar una red de transporte público que no busque solo ofrecer trayectos puerta a puerta, sino ofrecer alternativas competitivas al coche incentivando los transbordos y la multimodalidad.

- **Transporte público: guaguas.**
  - Baja frecuencia oferta de guaguas urbanas en muchos núcleos (superiores a los 30 minutos)
  - Intercambiadores de transporte que potencian la intermodalidad
  - Líneas Express directas a Santa Cruz.

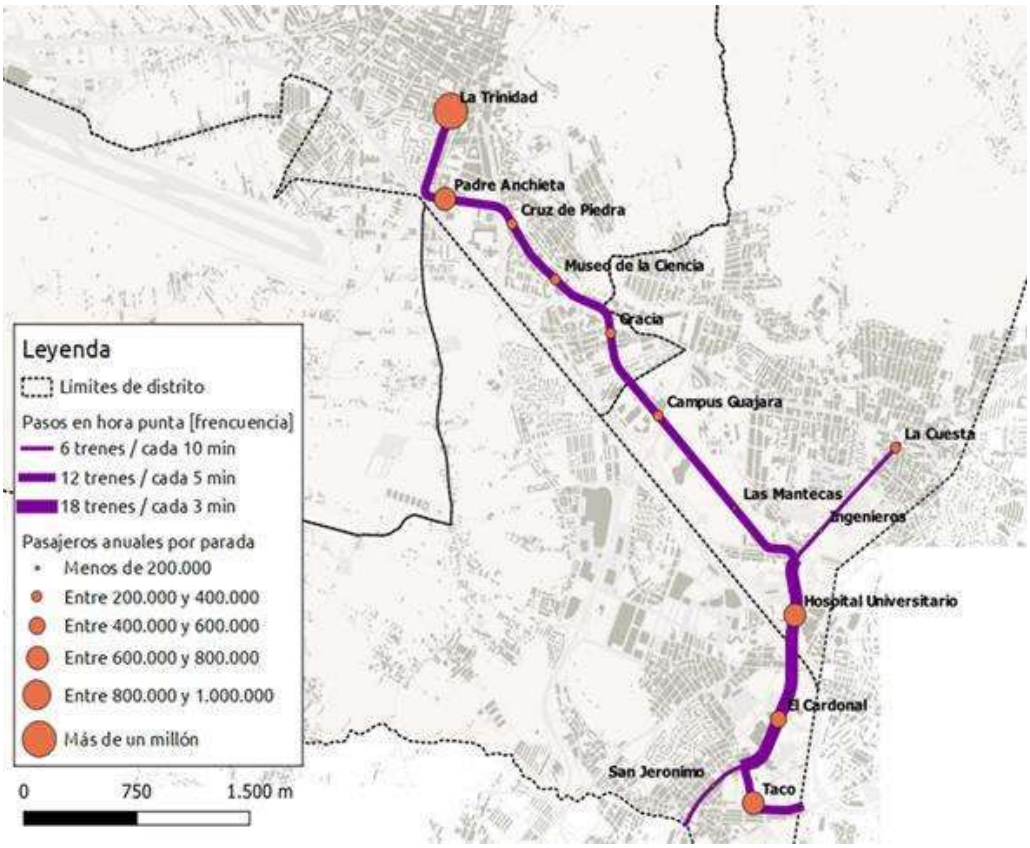


Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 14/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

- **Transporte público: tranvía.**
  - Oferta tranviaria de alta frecuencia (tramos de 3 minutos)



3.1.6 Movilidad vehicular.

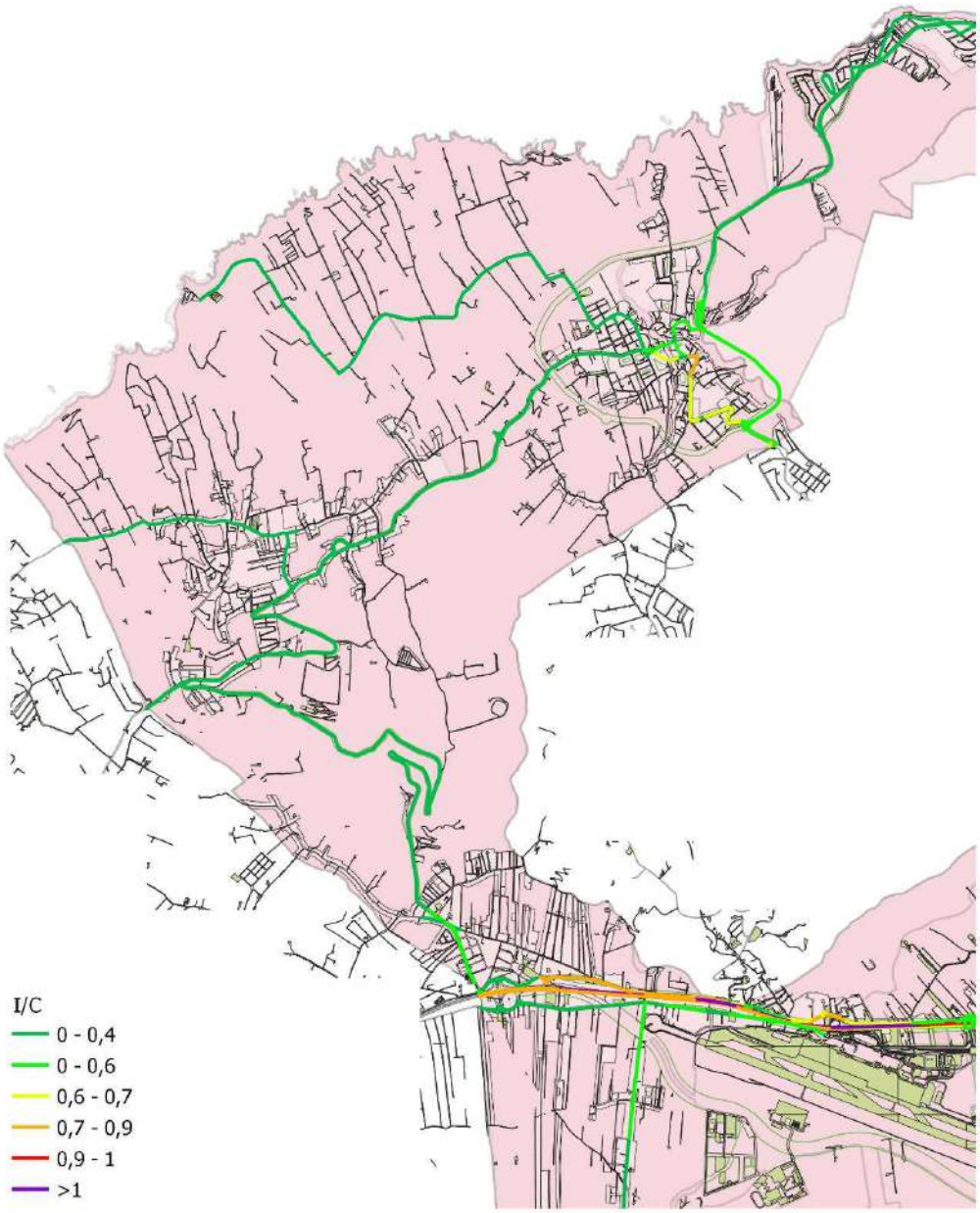
Una estructura territorial caótica deviene en una dependencia elevada en el vehículo privado, que se convierte en el medio más competitivo para desplazarse por el municipio. Sin embargo, esta estructura también se convierte en un propio hándicap para la circulación eficiente de aquellas personas que necesitan sí o sí desplazarse en este medio, así como otros servicios públicos, como los de emergencias, o taxis.

- Saturación de la TF-5 que afecta a los accesos urbanos

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 15/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49



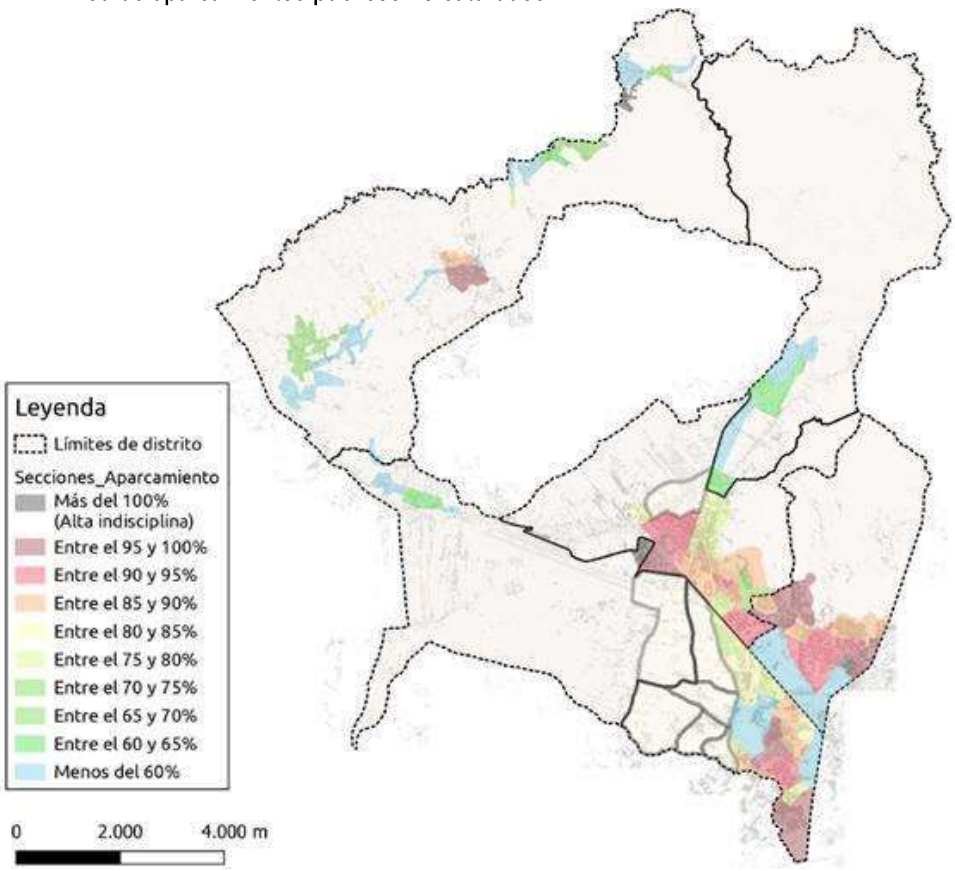
Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 16/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

3.1.7 Aparcamiento.

- Saturación del aparcamiento en calzada en el Casco durante el período diurno.
- Red de aparcamientos públicos no saturados



3.1.8 Participación ciudadana.

Tras el proceso participativo se extraen las siguientes conclusiones globales y por distritos:

■ **MOVILIDAD ESCOLAR**

Del análisis de las encuestas realizadas por parte de la comunidad educativa se puede concluir:

- Más de un tercio de los encuestados vive a más de 20 minutos caminando o no tiene esa posibilidad, lo que fomenta el uso del vehículo privado y origina problemas de movilidad en los entornos escolares derivados de ese uso.
- Un 33% de los/as encuestados/as va a pie, un 46% en vehículo privado, un 11% en transporte escolar, un 6% en bici/VMP y sólo un 4% en transporte urbano.
- Las principales deficiencias son el exceso de vehículos en el entorno, así como la falta de equipamientos para modos de transporte sostenibles y la falta de accesibilidad para dichos modos.
- En torno al 60% de los/las encuestados considera que el camino a la escuela no es seguro, si bien cabe destacar que casi un 38% querría ir al centro educativo caminando que se incrementa hasta el 60% si consideramos los que irían en bici/VMP. Es por ello que entre los principales aspectos a mejorar que solicita la comunidad educativa está el de mejorar los itinerarios de acceso a pie y pacificar el tráfico.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 17/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

MOVILIDAD GLOBAL

Del análisis de las respuestas recibidas en la encuesta on-line sobre movilidad difundida a través de las redes del Ayuntamiento se concluye lo siguiente de forma general:

- Más del 95% de los hogares disponen de, al menos, un vehículo, lo que viene a confirmar el elevado uso del vehículo privado como medio de transporte habitual.
- Por otro lado, en más del 50% de los hogares se dispone de bici, lo que muestra un interés por este modo de transporte.
- Las principales deficiencias son aparcamientos disuasorios escasos o incorrectos, aceras estrechas y/o con obstáculos que deriva en falta de accesibilidad y exceso de velocidad.
- La convivencia entre los diversos medios de transporte se percibe de forma negativa por la población, siendo prioritario regularla.
- Cabe destacar que casi un 72% de la población estaría dispuesta a dejar de utilizar el vehículo privado en favor de medios de transporte más sostenible lo que abre una vía clara de mejora si se aplican las políticas y medidas adecuadas.

A nivel distrito podemos concluir que las necesidades son:

DISTRITO 1.

Configurado por las entidades de San Lázaro, La Vega Lagunera, San Cristóbal de la Laguna y Gracia.

- Implementar red de carriles bici segregada de la calzada.
- Limitar la circulación de bicis/VMP por zonas peatonales. Regular la convivencia de los diferentes modos de circulación.
- Instalación de radares sonoros.
- Control de emisiones.
- Aumento de espacios verdes
- Creación de aparcamientos disuasorios.
- Zonas de estacionamiento con prioridad para residentes.
- Extender las medidas de peatonalización a zonas fuera del casco.
- Mejorar la accesibilidad de aceras e itinerarios peatonales.
- Mejora de los entornos escolares facilitando el acceso en medios de transporte sostenibles.

DISTRITO 2.

Configurado por las entidades de La Cuesta, Finca España y Los Valles

- Mejora de la red de transporte público, frecuencia, conexiones, cobertura y tarifas.
- Mejora de la red paradas.
- Aumento de frecuencia en el tranvía.
- Aumento del arbolado urbano para mejorar las condiciones de los itinerarios peatonales y favorecer la reducción de la contaminación.
- Ampliación de aceras para potenciar los itinerarios peatonales y mejorar las condiciones de accesibilidad.
- Control de la limitación de velocidad en zonas residenciales.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 18/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

- **DISTRITO 3.**

Configurado por las entidades de Taco, Guajara, Geneto y Las Chumberas

- Regulación de las condiciones de circulación de los VMP y vigilancia de su cumplimiento.
- Medidas para que se cumplan las limitaciones de velocidad.
- Aparcamientos disuasorios integrados en la imagen de la ciudad para posteriormente implementar medidas de restricción a la circulación.
- Potenciar el uso de la bicicleta en condiciones de seguridad.

- **DISTRITO 4.**

Configurado por las entidades de Los Andenes, Los Baldíos, Guamasa, Los Rodeos y El Ortigal

- Regulación de las condiciones de circulación de los VMP y vigilancia de su cumplimiento.
- Revisión de la red de guaguas, en concreto líneas 203 y 206.
- Mejora de los itinerarios peatonales, ampliando aceras para hacerlas accesibles y dándoles continuidad y potenciando la movilidad a pie.
- Potenciar el uso de la bicicleta en condiciones de seguridad.
- Al amparo de la redacción de diversos proyectos de mejora de la movilidad del entorno de Guamasa, implementar una red de carriles-bicis para potenciar su uso de forma segura. Es un territorio favorable.

- **DISTRITO 5.**

Configurado por las entidades de Bajamar, Punta del Hidalgo, Tejina y Valle de Guerra.

- Mejora de la cobertura de la red de transporte público para potenciar su uso.
- Red de carril bici que conecte todo el conjunto de entidades que conforman el municipio de San Cristóbal de la Laguna.

- **DISTRITO 6.**

Configurado por las entidades de Jardina, Las Mercedes, Las Montañas y Vega de las Mercedes.

- Mejora de la cobertura de la red de transporte público, así como su frecuencia para potenciar su uso.
- Creación de itinerarios peatonales para conectar con La Laguna en condiciones de seguridad.
- Incrementar las zonas arboladas en las intervenciones sobre le viario para reducir las emisiones de CO_2.
- Red de carril bici que conecte todo el conjunto de entidades que conforman el municipio de San Cristóbal de la Laguna.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 19/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

4. OBJETIVOS 2030 Y LÍNEAS ESTRATÉGICAS

Tras el análisis anterior y la obtención de los indicadores de seguimiento del estado actual, obtenemos una visión de la situación del municipio en materia de movilidad, estamos en disposición de establecer las estrategias y los objetivos específicos en base a las conclusiones extraídas y que serán la base para el desarrollo de las propuestas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de La Laguna.

Como ya se recogió en el documento inicial, la meta principal de todo Plan de Movilidad Urbana Sostenible es:

"Alcanzar un modelo de ciudad en el que los ciudadanos realicen sus desplazamientos de forma sostenible y segura, bajo un esquema de movilidad eficiente, comprensiva e inclusiva"

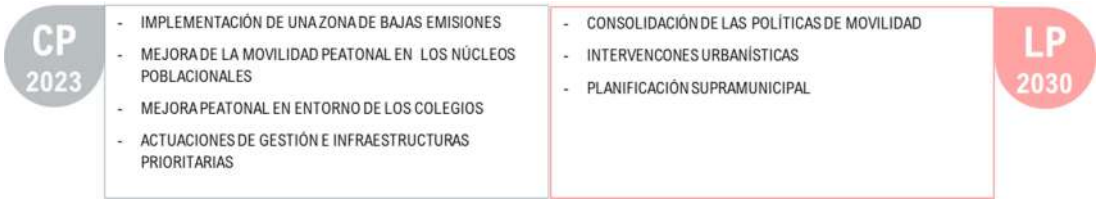
La estrategia de este PMUS se centra en el estímulo del peatón y el ciclista, así como en la potenciación del uso del transporte público frente al protagonismo actual del vehículo privado.

Para ello se fijan los siguientes objetivos generales:



4.1 OBJETIVOS DE DISTRIBUCIÓN MODAL

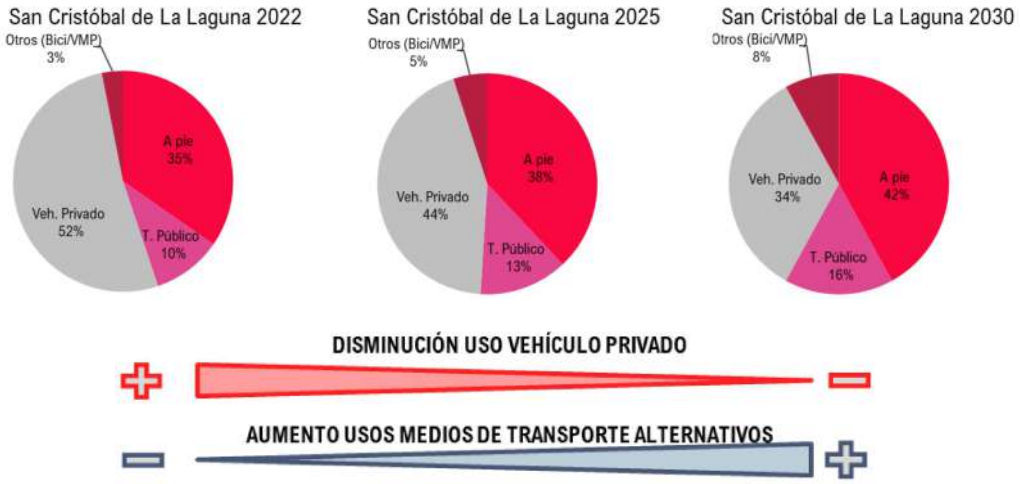
El **cambio modal** resulta un elemento estratégico de primer orden para alcanzar los hitos establecidos en cada horizonte: 2025 y 2030.



Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58	
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08	

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 20/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49



4.2 ESTRATEGIA DE PRIORIZACIÓN DE MODOS

La estrategia que el presente PMUS proyecta en orden a alcanzar los anteriores objetivos pasa por la racionalización del uso de cada modo, por supuesto, en base a su integración funcional. Esa racionalización precisa, en primer lugar, de una **priorización de modos de transporte**.



Pirámide clásica priorización modal (izquierda) y pirámide multimodal (elaboración propia)

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58	
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08	
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33 Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33			
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58	- 21/51 -	Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49	

5. PLAN DE ACCIÓN. MEDIDAS COORDINADAS.

5.1 MEJORA DE LA MOVILIDAD A PIE

En el nuevo modelo de movilidad que se promueve en la ciudad, la movilidad a pie debe perseguir los siguientes objetivos básicos:

- Crear itinerarios peatonales seguros y accesibles.
- Seguir implantando nuevas zonas peatonales y de coexistencia.
- Eliminar barreras físicas.
- Eliminar barreras arquitectónicas y ordenar el mobiliario urbano.
- Acondicionar espacios o áreas de estancia.
- Mejora de la accesibilidad y fomento de la movilidad a pie.

Se propone una clasificación viaria que tiene como objeto **concentrar el tráfico en pocas calles, destinando prioritariamente al peatón las vías interiores delimitadas por las calles de tráfico.**

a. **Ejes principales.** Se trata de las calles por donde se canalizaría la mayor parte del tráfico rodado
b. Calles residenciales **("Supermanzanas").** La agrupación de estas calles, delimitadas por calles 30
c. **Zonas estanciales/peatonales**. Se tratarían de espacios estanciales, completamente peatonales.

DEFINICIÓN FUNCIONAL DE TIPOS DE CALLES DE PRIORIDAD PEATONAL / CALLES 30

	Peatonal	Calle residencial	Calles 30
Señal			
Criterios de implantación	Alta demanda peatonal. Ejes peatonales. Inexistencia de parkings públicos.	Vía de carácter local. Bajas intensidades de tráfico. Distancia entre fachadas insuficiente para separación de vehículos y peatones. Zonas con déficit de estacionamiento residencial.	Tráfico inferior a 10.000 veh./día y sentido Calles anchas
Velocidad	10 km/hora	20 km/hora	30 km/hora
Vehículos que pueden acceder	Excepcional.	Todos con posible limitación de tamaño (preferiblemente < 3,5 MMA y sin transporte público).	Todos.
Aparcamiento	Excepcional	Si	Si
Tratamiento	Plataforma única. Mobiliario urbano.	Plataforma única/Urbanismo táctico. Mobiliario urbano.	Segregación calzada / acera
Elementos control	Si	No	No

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58	
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08	

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 22/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

5.1.1 Medidas y actuaciones de mejora en la red de itinerarios peatonales.

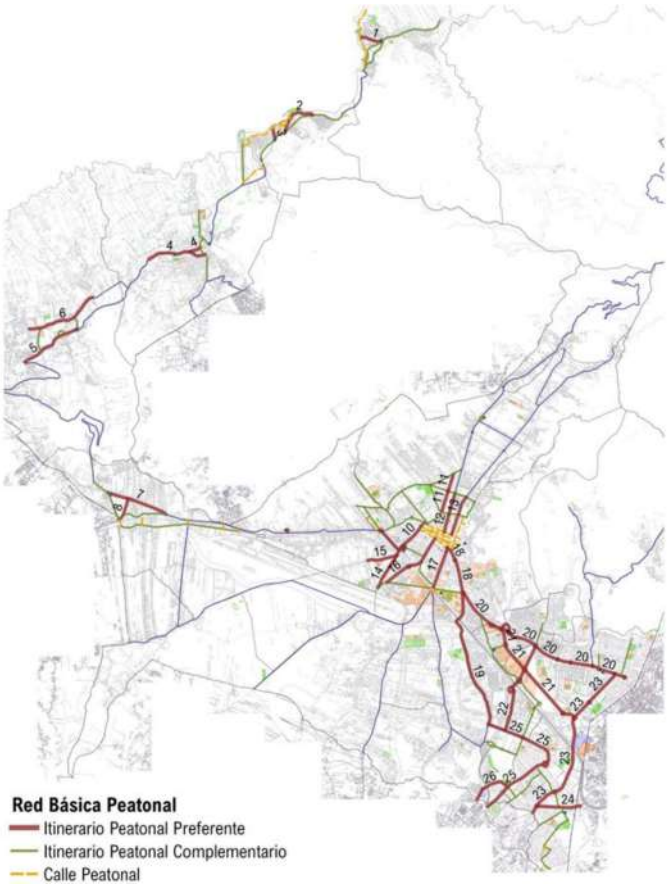
■ **Mejora de la red básica peatonal**

El objetivo de esta medida es mejorar el nivel de servicio de la red peatonal definida en la diagnosis, que conectaba los diferentes barrios de la ciudad, de tal forma que cada uno de ellos tuviera, como mínimo, un eje de calidad que lo conectara con el resto de la ciudad. Dentro de la red básica peatonal definida se identifican 2 tipos de itinerarios peatonales:

A. Itinerarios peatonales preferentes:

- Paso mínimo garantizado mayor de 2,5 m.
- Itinerarios continuos, directos y funcionales,
- A ser posible con preferencia de paso en intersecciones con otros modos
- Cada 200 m se deberá disponer de áreas estacionales de actividades diversas (juegos, espera, compras, estancias, etc.)
- En vías urbanas principales llevarán una banda de separación del tráfico motorizado
- Disposición de señalización horizontal y vertical, además de información de la red peatonal – ciclista y transporte público.

Nº	Ubicación
1	Punta del Hidalgo: Calle Océano Atlántico
2	Bajamar: Eje avda. El Sol – avda. Gran Poder
3	Bajamar: Avda. de los Pescadores
4	Tejina: tramo de la TF-16 que discurre por el interior del núcleo urbano sentido este-oeste.
5	Valle Guerra: camino Moral – camino Homicián
6	Valle Guerra: tramo TF-16 desde el cruce con Camino Moya hasta Ricardo Melchida Booth
7	Guamasa: camino Santa Rosa de Lima
8	Guamasa: Pº. Las Acacias
9	Eje rotonda TF-152 – Avda. de la Candelaria
10	Calle San Antonio
11	Avda. Universidad
12	Eje Avda. República Argentina – Juan de Vera
13	Eje Camino de las Peras-Tabares de Cala
14	Eje San Benito – Camino el Vallado
15	Camino La Villa
16	Eje Núñez de la Peña – Avda. República de Venezuela – calle República de Venezuela
17	Avenida Trinidad
18	Eje Herradores – Pza. San Cristóbal – Avda. Leonardo Torriani
19	Eje Lora Tamayo – Cam. San Bartolomé de Geneto
20	Eje Avenida de los Menceyes
21	Eje calle Prof. José Luis Moreno Becerra – calle Radio Aficionados
22	Eje Avda. César Manrique – cam. La hornera
23	Eje Ctra. Gral . De la Cuesta – TF28
24	Ctra. Gral del Rosario
25	Eje calle Aceviño – Avda. La Libertad – Avda. Los Majuelos hasta Muñeco de Nieve
26	Eje Avda. San Martín de Porres – calle Zurbarán – Trª. Andenes Sobradillo



Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

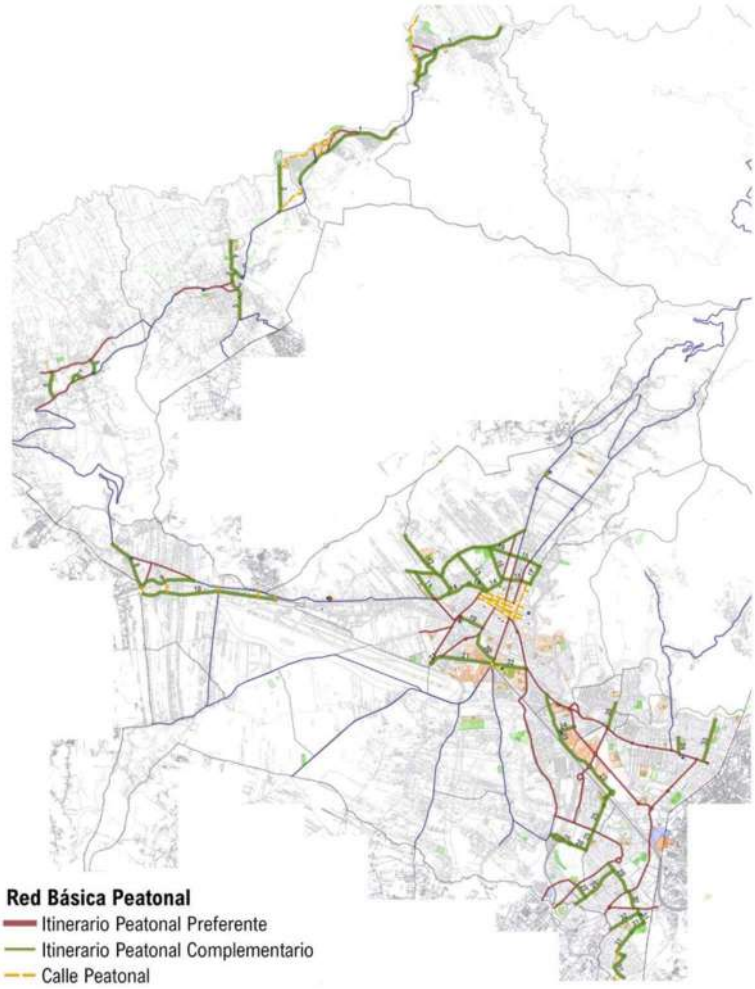
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 23/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

B. Itinerarios peatonales complementarios:

- Paso mínimo garantizado mayor de 1,80 m (recomendable 2,5 – 3)
- Con jardinería.
- Con preferencia de paso en intersecciones salvo con vías urbanas básicas.
- Disposición de señalización horizontal y vertical, además de información de la red peatonal – ciclista y transporte público.

Los recorridos peatonales complementarios se disponen generalmente de forma perpendicular a los preferentes, conectando en algunos casos, las redes peatonales preferentes y dando también cobertura a otros usos atractores

Nº	Ubicación
1	Punta del Hidalgo, Bajamar y Tejina: TF-13, tramos en zona urbana
2	Punta del Hidalgo Camino el Toscalito – Camino Hoya Abajo
3	Avda. del Club Náutico de Bajamar
4	Tejina: Avenida Milán.
5	Tejina: eje norte-sur TF16 – Ctra. Gral. Tejina hasta cruce con Camino Pico Bermejo.
6	Valle Guerra: calle El Calvario
7	Valle Guerra: camino Moya
8	Guamasa: Tramo TF-156 entre cruce con camino el Lomo y cruce con TF-152
9	Guamasa: Tramo TF-152 entre cruce con TF-156 y camino Santa Rosa de Lima
10	Guamasa: Tramo TF-235 entre Vereda el Majano y rotonda Aeropuerto
11	Calle Leopoldo de la Rosa Olivera
12	Camino Las Gavias hasta cruce con la calle Atxona
13	Avenida de San Diego hasta cruce con Camino Cañizares
14	Eje Avda. Universidad – Av. Silverio Alonso – Avda. Lucas Vega – hasta rotonda TF-152
15	Avda. Tabares Bartlet
16	Calle Concepción Salazar
17	Calle Camino La Rúa – Pza. El Cristo
18	Eje Quintín Benito – Pza. El Cristo
19	Eje calle Daute – Calle Girasol
20	Calle Leocadio Machado
21	Eje este-oeste Avda. Bartolomé Cairasco – TF-265
22	Avda. Ángel Guimerá Jorge
23	Eje Camino La Hornera entre Avda. de los Menceyes y rotonda Avda. El Paso
24	Calle Rector Ángel M. Gutiérrez Navarro
25	Eje rotonda Avda. El Paso – Avda. El Paso hasta Avda. Gandhi
26	Eje Avda. Gandhi hasta Camino San Bartolomé de Geneto
27	Calle Obispo Luis Folgueras
28	Eje Avda. El Cardonal – C. Espronceda
29	Avda. San Miguel de Chimisay
30	TF-28 entre ctra. Gral. De La Cuesta y Ctra. Gral. Del Rosario
31	Eje calle Gran Canaria – Trª. Padre Manjón Primera – Avda. San Matías – calle San Francisco – calle San Elías – calle San Agustín – calle San Patricio
32	Eje Calle Candelaria
33	Eje Calle Santa Eulalia – calle María Auxiliadora
34	Calle Franco de Medina
35	Avda Las Palmeras



Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 24/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

- **Mejora de la movilidad peatonal internúcleos**

La movilidad peatonal internúcleos se produce en la mayoría de las ocasiones a través de ejes viarios gestionados por el Cabildo, es por ello que será necesario instar al mismo a colaborar en el estudio e implementación de las medidas propuestas en aras de recuperar el espacio para el peatón y fomentar los desplazamientos de forma sostenible.

- Pasos peatonales inferiores en Guamasa.

Recuperar la funcionalidad de los pasos peatonales existentes bajo la TF-5, mejorando la accesibilidad, señalización y seguridad del entorno de los mismos. Se consideran puntos de conexión peatonal fundamentales para minimizar el efecto barrera que supone la TF-5 en esta zona.



- Conversión en calle de los tramos de la TF-13 y la TF-16 a su paso por zona urbana.

En la actualidad la TF-16 en su totalidad es de titularidad del Cabildo de Tenerife, si bien en aras de mejorar la movilidad peatonal y potenciar los itinerarios peatonales en los diferentes núcleos poblacionales que atraviesa esta vía, se propone la conversión de los tramos urbanos de esta vía mediante la aplicación de medidas de calmado de tráfico, la implementación de pasos de peatones, la mejora de la señalización y de las aceras existentes.



- Red itinerarios interurbanos.

Para potenciar las conexiones peatonales entre los diferentes núcleos urbanos y los núcleos poblacionales dispersos que configuran el municipio se insta a Cabildo a integrar sendas peatonales aprovechando los arcenes existentes en aquellos puntos donde sea posible hacerlo de forma segura

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 25/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

5.1.2 Recuperación de espacios urbanos para el peatón: supermanzanas

Esta medida de carácter estratégico está encaminada a reforzar la accesibilidad, **la calidad de la transitabilidad y la estanciabilidad** del viario local, priorizando los espacios peatonales y limitando la utilización del vehículo privado en los centros urbanos. En definitiva, se busca mejorar la calidad de vida de la ciudadanía, reduciendo el riesgo de accidente viario, contaminación acústica y emisiones.

La agrupación de estas calles, delimitadas por calles 30 permiten la configuración de **"supermanzanas"** espacios en los que el peatón tiene la prioridad. El objetivo principal es reducir la presencia del vehículo privado a lo mínimo necesario y limitar el tráfico de paso, dándole la prioridad al peatón, la bici y los VMP. El diseño de las mismas requerirá un estudio detallado de su delimitación y características, con el fin de generar espacios de calidad que favorezcan la movilidad a pie y aumenten la permeabilidad.

La Implantación de la señal S-28 en todos los viales de acceso a la supermanzana, comporta:



- Limitación de circulación a 20km/h en todo su interior.
- Prioridad peatonal.
- Prohibición de estacionamiento excepto en sitios señalizados.
- Anular los flujos de tráfico de paso realizando cambios de sentido de circulación en tramos específicos.
- Conversión en plataforma única.

Los criterios de intervención que se proponen son:

- De forma general en todas las nuevas urbanizaciones donde la calle tenga una anchura inferior a 10 metros y no forme parte de la red básica o secundaria, eliminar una banda de estacionamiento.
- Plan de reurbanización de intersecciones, maximizando el espacio peatonal por fases (adelgazamiento del viario y aceras continuas).
- Prioridad de implantación en los barrios con mayor déficit de espacio para el peatón.

- **Modelo de Evolución de intersecciones internas (Red Local)**

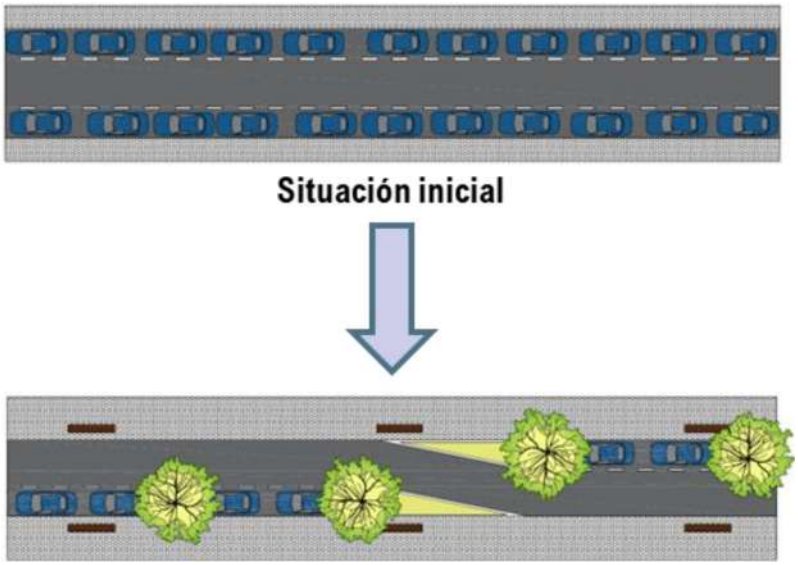


Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 26/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

- **Modelo de Evolución de intersecciones perimetrales (con Red 30 y básica)**



- **Propuesta de calmado de tráfico**



5.1.3 Itinerarios seguros en modos no motorizados a centros educativos.

El objetivo es mejorar las condiciones de los entornos de las escuelas superando las actuaciones de urbanismo táctico previas y estructurar caminos escolares que hagan más seguros y amables los desplazamientos activos (a pie o en bicicleta) del alumnado a las escuelas. Para ello se propone la elaboración de un **Plan de Generación de Espacios Escolares Seguros**, donde se elaborará un proyecto detallado para cada centro.

Las actuaciones más comunes para crear **ENTORNOS ESCOLARES SEGUROS (E.E.S.)**:

1. **Ampliación de la acera para uso peatonal** a costa del vial: se modifica la configuración actual de la vía, con el objetivo de convertirla en un espacio más amable
2. **Transformación del vial con una plataforma elevada a nivel acera** y con una textura y una señalización horizontal característica



3. **Eliminación de pequeños tramos de vías de servicio para simplificar el tráfico** y hacer más comprensible y segura la calle

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 27/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

4. **Elevar las nuevas plataformas a la cota de la acera con pavimento de hormigón y separadas 40 cm del bordillo**. Estas ampliaciones también se pueden hacer de forma táctica con pilones y pintura.





CAMINOS ESCOLARES SEGUROS (CES): Cada CES es un eje peatonal que conduce al alumnado desde un punto de encuentro hasta el entorno escolar seguro de un centro. Para dotar de una continuidad estética y espacial al itinerario a lo largo del camino se proponen las siguientes intervenciones:

- **Señalización de los puntos de encuentro** donde alumnado y familias se encuentran y despiden.
- **Marcado de continuidad horizontal** en las aceras a lo largo de todo el itinerario de cada CES.
- **Intervención de los pasos peatonales**, mediante elevación de los mismos en los casos que sea posible.







NUEVA ORDENACIÓN DEL TRÁFICO (N.O.T): También se pueden proponer cambios en la ordenación del tráfico en el entorno de los centros y el itinerario de los caminos escolares. Estas medidas N.O.T. se concretan en diferentes actuaciones en función del contexto, principalmente:

- La eliminación de un sentido en una vía con doble sentido de circulación.
- La eliminación del segundo carril en vías que tienen dos.
- Simplificación de cruces, eliminando giros y redirigiendo flujos.
- Eliminación de vías de servicio.
- Pacificación de calles.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 28/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

ZONAS DE TRÁNSITO ESCOLAR (ZTE): Las zonas Zona de Transito Escolar, conocidas comúnmente como "Kiss&Go", son lugares seguros, debidamente señalizados habilitados en cada ámbito cerca de los centros para que los padres puedan detener el coche y dejar o recoger a los alumnos y alumnas de forma totalmente segura. Estas zonas constan de:

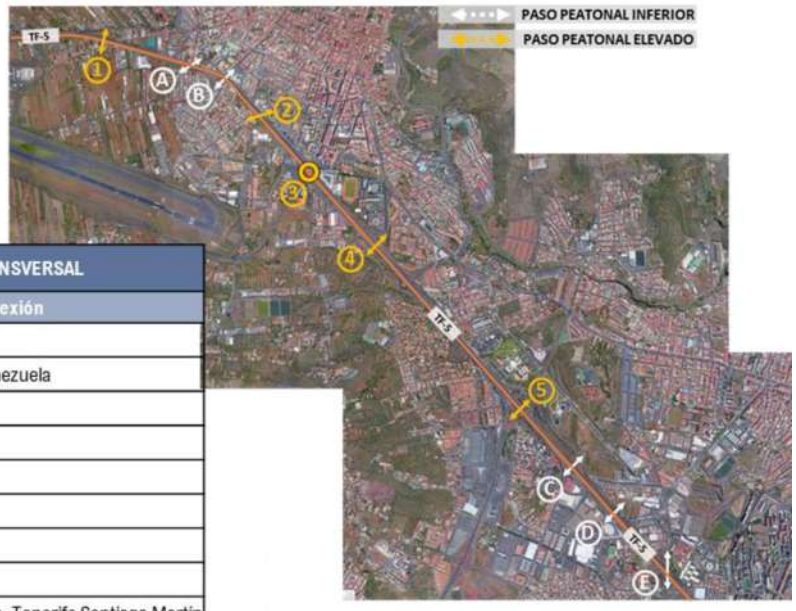
- Reserva de espacio de parking con limitación temporal.
- Conexión con los CES.



Ejemplo ZTE en La Laguna: proyecto Acércame (Colegio Buen Consejo).

5.1.4 Evitar el efecto barrera de la TF-5: mejora de la accesibilidad peatonal transversal.

Con objeto de evitar el efecto barrera que supone la TF-5 a su paso por La Laguna, se propone potenciar la accesibilidad peatonal transversal a través de los pasos existentes.



CONECTIVIDAD TRANSVERSAL		
Tipo	Nº	Conexión
ELEVADOS	1	Camino San Lázaro
	2	Avda. República de Venezuela
	3	Padre Anchieta
	4	Lora Tamayo
	5	Avda. César Manrique
INFERIORES	A	Camino Margallo
	B	Camino El Vallado
	C	Avda. El Paso
	D	Pabellón de deportes de Tenerife Santiago Martin
	E	Ctra. General de la Cuesta

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 29/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

En esta línea, el proyecto de rotonda área que está en ejecución en Padre Anchieta permitirá la segregación del peatón respecto del vehículo privado garantizando la accesibilidad peatonal en condiciones de seguridad. Esta rotonda supondrá un nodo peatonal principal en la conexión entre ambos lados de la TF-5 por los usos y equipamientos que confluyen en ella: intercambiador de Padre Anchieta, parada del tranvía y el campus universitario.

③



5.1.5 Medidas para mejorar la seguridad vial del peatón.

Para conseguir una movilidad sostenible y promover los modos más blandos, es necesario alcanzar un nivel de seguridad vial óptimo. En la mejora de la seguridad para el peatón tiene cabida cualquier actuación relacionada con la ordenación viaria, señalización vertical y horizontal, accesibilidad universal y uso de nuevas tecnologías (pasos de cebra luminosos, balizas inteligentes, semáforos inteligentes, etc.)





5.2 POTENCIACIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA

5.2.1 Creación y ejecución de una red ciclable

Potenciar el crecimiento del uso de la bicicleta en San Cristóbal de La Laguna como medio de desplazamiento rutinario generando una red ciclista directa, accesible, cómoda y segura. Los objetivos que se pretenden alcanzar son:

- Garantizar la conexión con redes de transporte público.
- Aprovechar las zonas verdes existentes para incorporar carriles y pistas bici.
- Cubrir los accesos a equipamientos públicos (centros escolares, deportivos y sanitarios especialmente).

Las características básicas definidas para la red propuesta, que habrá de ser desarrollada por la actuación, son las siguientes:

Red de carriles bici:

- Los itinerarios a adecuar han de seguir los correspondientes a la red básica
- Se busca dar cobertura a la mayor parte de la población
- Todo el viario de nueva creación será de tipología carril-bici o senda-bici
- Serán de carácter segregado con protección respecto a la calzada y a distinto nivel respecto la acera

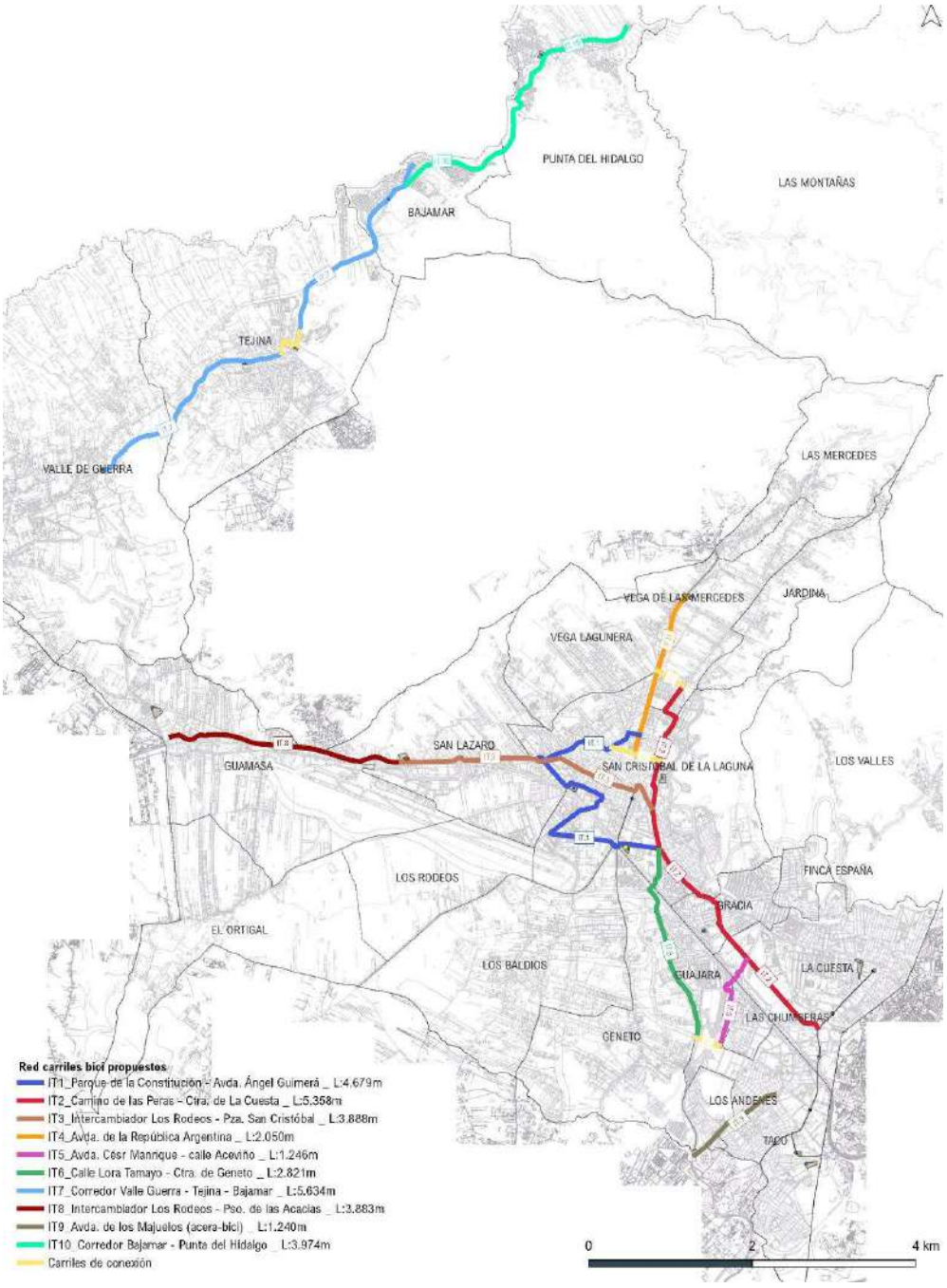
Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 30/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

- La anchura mínima será de 1,5 metros en el caso de carriles bici unidireccionales, y de 1,2 metros por sentido en los bidireccionales. Deberá contarse con una servidumbre de seguridad (0,4 m con carriles de circulación de tráfico, 0,8 m con filas de estacionamiento de vehículos o 0,3 m con mobiliario urbano estático)
- En su diseño se tienen en cuenta criterios de seguridad y visibilidad en los cruces de vías y rotondas, que prioricen el tránsito ciclista y del transporte público colectivo

Red de Ciclocarriles. Se rigen por el nuevo Reglamento de Circulación.



Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 31/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

5.2.2 Plan de señalización de vías ciclistas.

Esta medida tiene por objetivo principal la instalación de la señalización oportuna y adecuada a todos los itinerarios ciclistas establecidos en San Cristóbal de La Laguna para **dotarlos de seguridad, eficacia y comodidad en la circulación**.



Se cuidará especialmente la señalización de las intersecciones de los carriles bici con el resto del viario por **tratarse de puntos sensibles que pueden comprometer la seguridad ciclista**



También serán de utilidad los **elementos de apoyo en los giros** como las plataformas de espera en intersecciones semaforizadas y los refugios ciclistas.









Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 32/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

5.2.3 Ampliación red de aparcamientos para bicicletas.

La bicicleta se trata de un medio de transporte individual y flexible que permite la realización de desplazamientos puerta a puerta. Por ello esta infraestructura ha de ofrecer la suficiente cobertura para permitir una alta calidad y versatilidad en los desplazamientos de la población.

Esta medida busca la implantación de una red de anclajes situados en todos los centros escolares, sanitarios y deportivos, además de otros emplazamientos actualmente **sin un aparcabicis en un radio de 150 m**, especialmente en: aparcamientos disuasorios, zonas con alta densidad de habitantes o comercios y accesos zonas verdes.

Los aparcamientos para bicicletas deben cumplir los objetivos de ser:

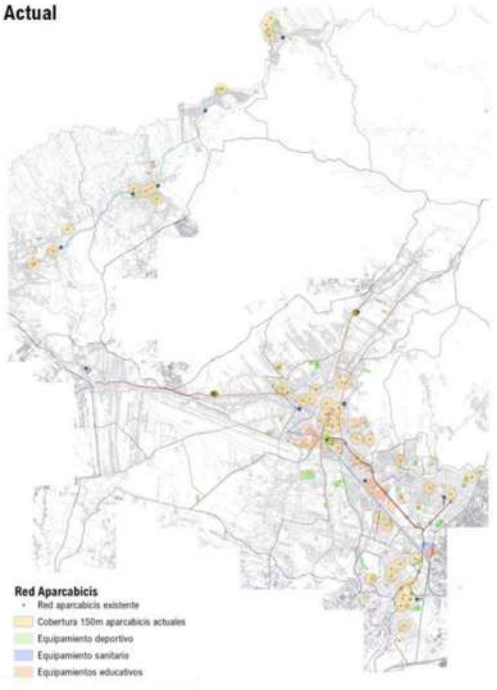
- Accesibles, garantizando que toda la ciudadanía pueda hacer uso de ellos,
- Seguros, tanto para las bicicletas como para las personas usuarias,
- Atractivos para las potenciales personas usuarias, y
- Cómodos, permitiendo la realización de otras actividades.



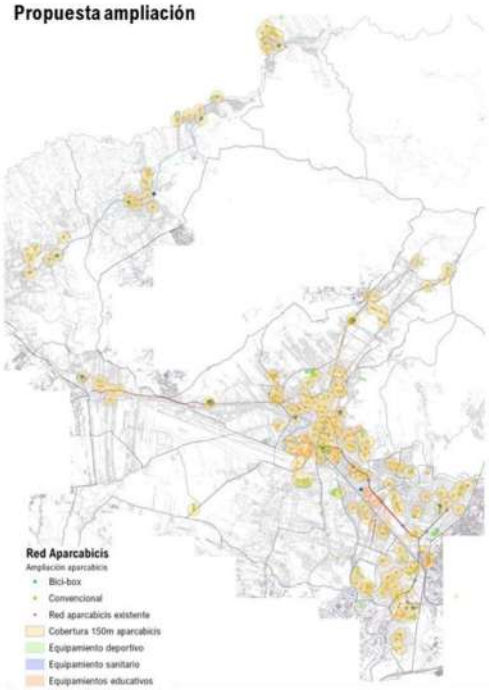


De este modo se propone instalar **137 aparcabicis clásicos y 11 bicibox, repartidos en 148 ubicaciones** con un dimensionamiento acorde al punto de instalación, lo que implica atender a todos los centros principales atractores de movilidad del municipio. De esta manera **se ampliaría la red actual un 380%.**

Actual



Propuesta ampliación



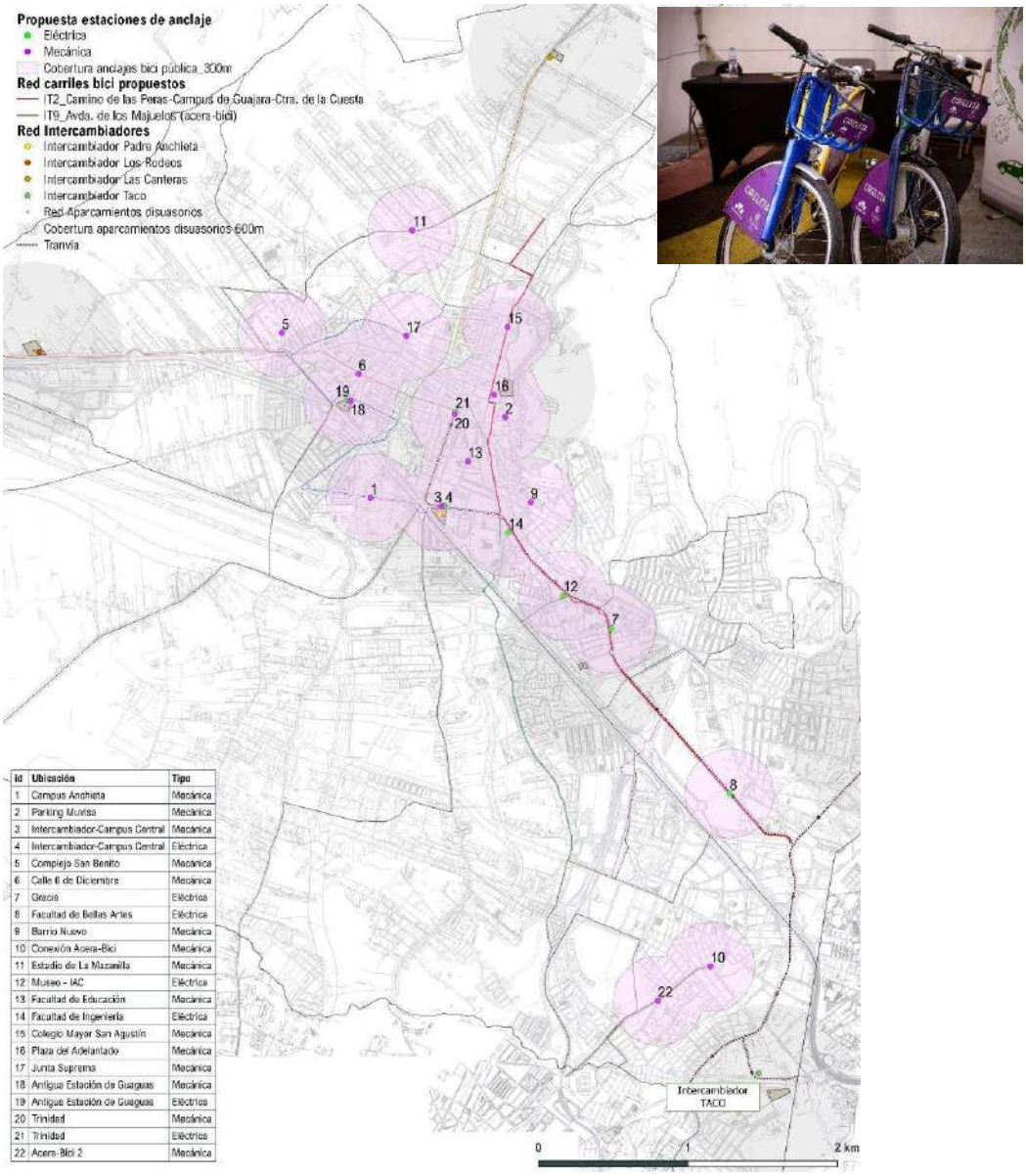
Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 33/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

5.2.4 Creación de un sistema de bicicleta pública.

El objetivo principal es fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible. El sistema de préstamo de bicicletas ha conseguido convertirse **en una herramienta fundamental en el sistema de transportes público de numerosas ciudades**, teniendo una gran acogida entre los ciudadanos. Actualmente en La Laguna hay prevista la implantación de una primera fase con 250 **bicicletas y 22 estaciones** distribuidas a lo largo del itinerario ciclista previsto entre la zona norte del Casco y Guajara.



id	Ubicación	Tipo
1	Campus Anchieta	Mecánica
2	Parking Murrisa	Mecánica
3	Intercambiador-Campus Central	Mecánica
4	Intercambiador-Campus Central	Eléctrica
5	Complejo San Benito	Mecánica
6	Calle 6 de Diciembre	Mecánica
7	Gracia	Eléctrica
8	Facultad de Bellas Artes	Eléctrica
9	Barrio Nuevo	Mecánica
10	Conexión Acera-Bici	Mecánica
11	Estadio de La Mazanilla	Mecánica
12	Museo - IAC	Eléctrica
13	Facultad de Educación	Mecánica
14	Facultad de Ingeniería	Eléctrica
15	Colegio Mayor San Agustín	Mecánica
16	Plaza del Adelantado	Mecánica
17	Junta Suprema	Mecánica
18	Antigua Estación de Guaguas	Mecánica
19	Antigua Estación de Guaguas	Eléctrica
20	Trinidad	Mecánica
21	Trinidad	Eléctrica
22	Acera-Bici 2	Mecánica

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 34/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

5.3 FOMENTO DEL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

5.3.1 Reestructuración de la red de transporte urbano del municipio.

El transporte público es un pilar esencial para alcanzar la movilidad sostenible en la ciudad. Por ello, se hace necesario impulsar, promocionar y priorizar su funcionamiento estableciendo un sistema de gestión conjunto, eficaz y de calidad

- **Aumento de las frecuencias de la red de transporte público urbano**, especialmente en la zona norte del municipio. Estudiar el posible aumento de las frecuencias de las guaguas que dan servicio a la zona norte del municipio (Bajamar, Punta del Hidalgo y Las Mercedes), ya que las actuales hacen que la guagua no sea un medio de transporte competitivo para los residentes de dicha zona.

- **Mejoras de los servicios de información y zonas de espera a los usuarios.** Se propone que, en la medida de los posible, la parada de guagua en zonas urbanas se realice siempre en carril, de forma que las zonas de reserva actuales de parada se puedan acondicionar para ubicar la marquesina y zona de espera del usuario



- **Implementar una línea circular de carácter urbano en el Casco (ZBE).** Se propone la creación de una línea de circular de carácter urbano que conecte diferentes espacios de intermodalidad y circule en torno a la zona comercial abierta de La Laguna. Sería una línea de alta frecuencia y cuyo uso pueda estar bonificado en comercios colaboradores.

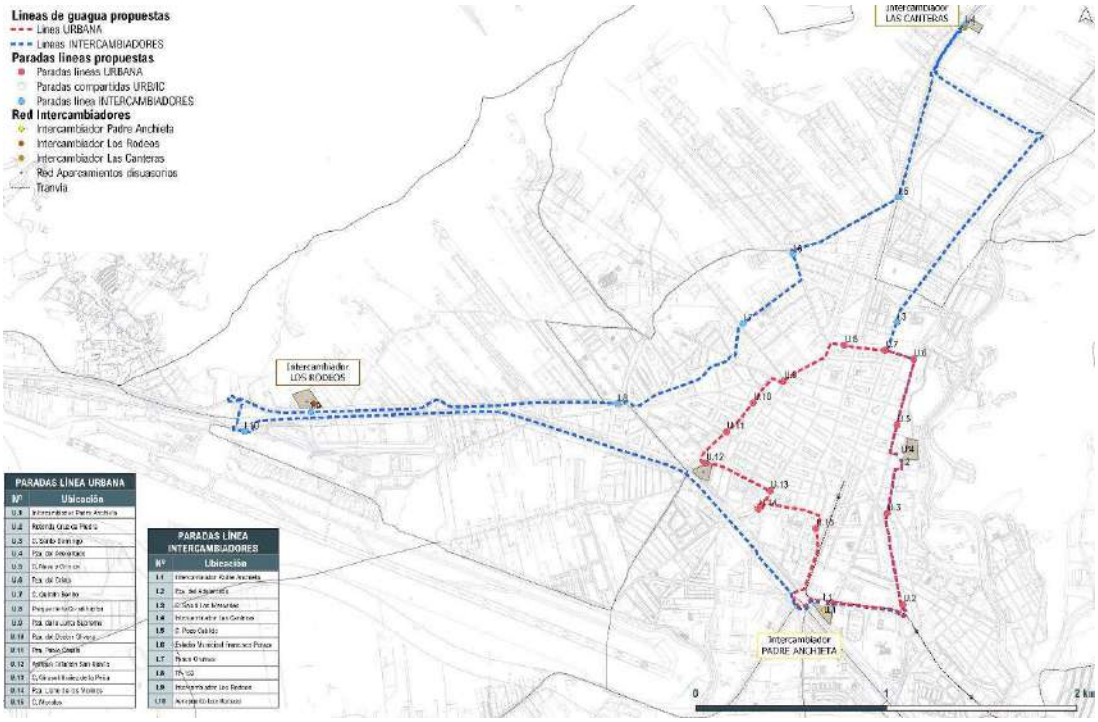
- **Implementar una línea circular de conexión de los intercambiadores.** Se propone la creación de una línea que conecte los 3 intercambiadores previstos de forma rápida y con elevada frecuencia.

- **Estudiar la posible implantación de carriles bus.**

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 35/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

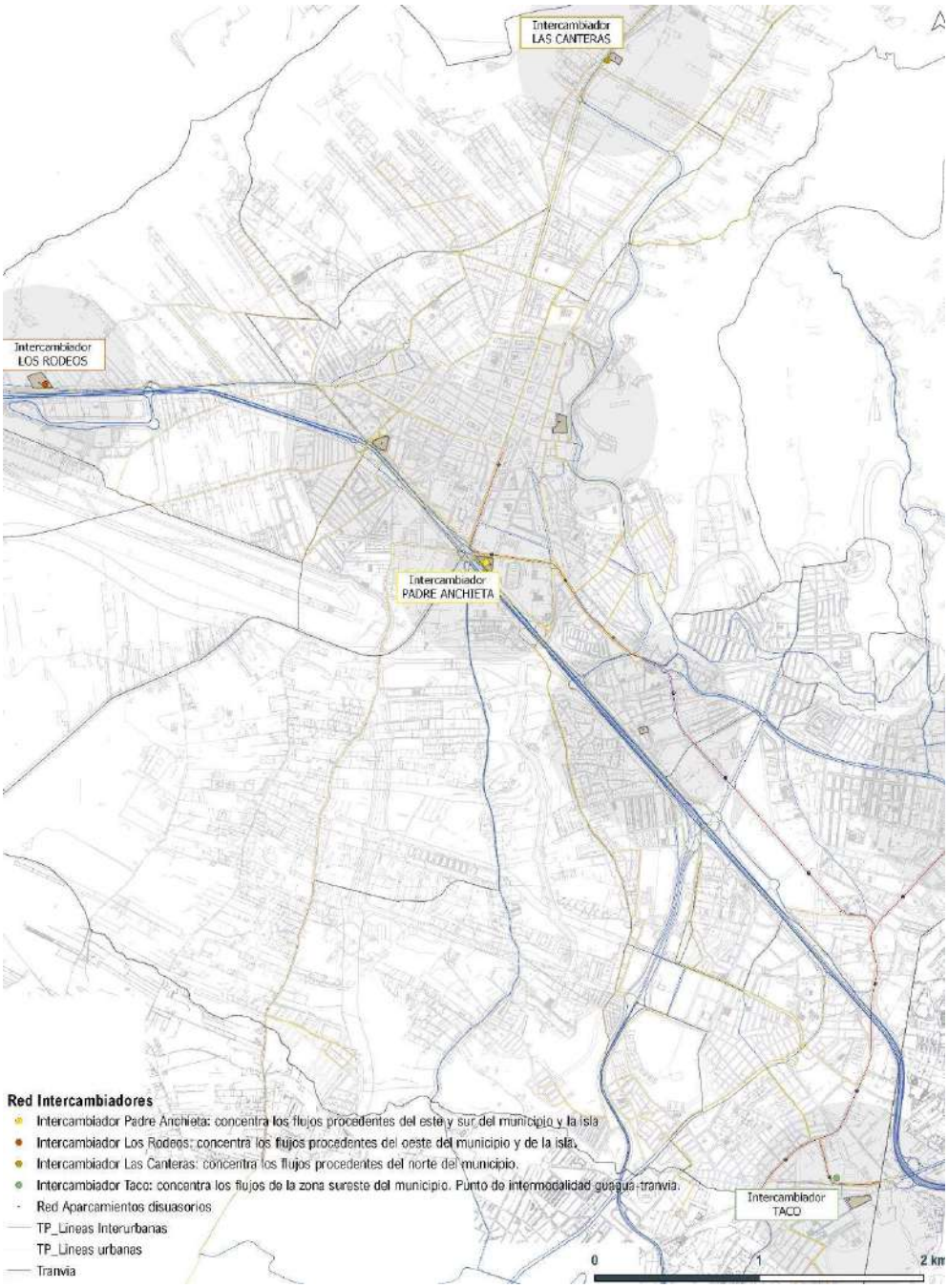


5.3.2 Mejora de la intermodalidad.

RED DE INTERCAMBIADORES

- **INTERCAMBIADORES PRINCIPALES:** asociados a los grandes ejes de transporte y modos de media-alta capacidad, con instalaciones grandes y adecuadas a elevados volúmenes de movimiento. Se localizan en zonas cercanas al Casco, como principal centro de atracción de viajes. Son:
    - Padre Anchieta y Los Rodeos.
- **INTERCAMBIADORES DE PROXIMIDAD**: los que permiten la conexión desde los diferentes barrios generalmente entre modos públicos de baja capacidad (guaguas-taxis) y privados o no motorizados, con volúmenes de movimientos mucho menores que los principales. Se ubican en las zonas cercanas a los núcleos de generación de los viajes (residencia). Son:
    - Las Canteras y El Taco.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58	
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08	
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33 Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33			
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58	- 36/51 -	Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49	



Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 37/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

5.3.3 Campañas de potenciación del transporte público.

Se trata de llevar a cabo acciones que promocionen el uso del transporte público y dé a conocer su funcionamiento y las ventajas que conlleva para acercarlo más al ciudadano.







5.4 MEJORA DE LA SEGURIDAD Y EFICIENCIA DE LA RED VIARIA

5.4.1 Reestructuración viaria: jerarquía.

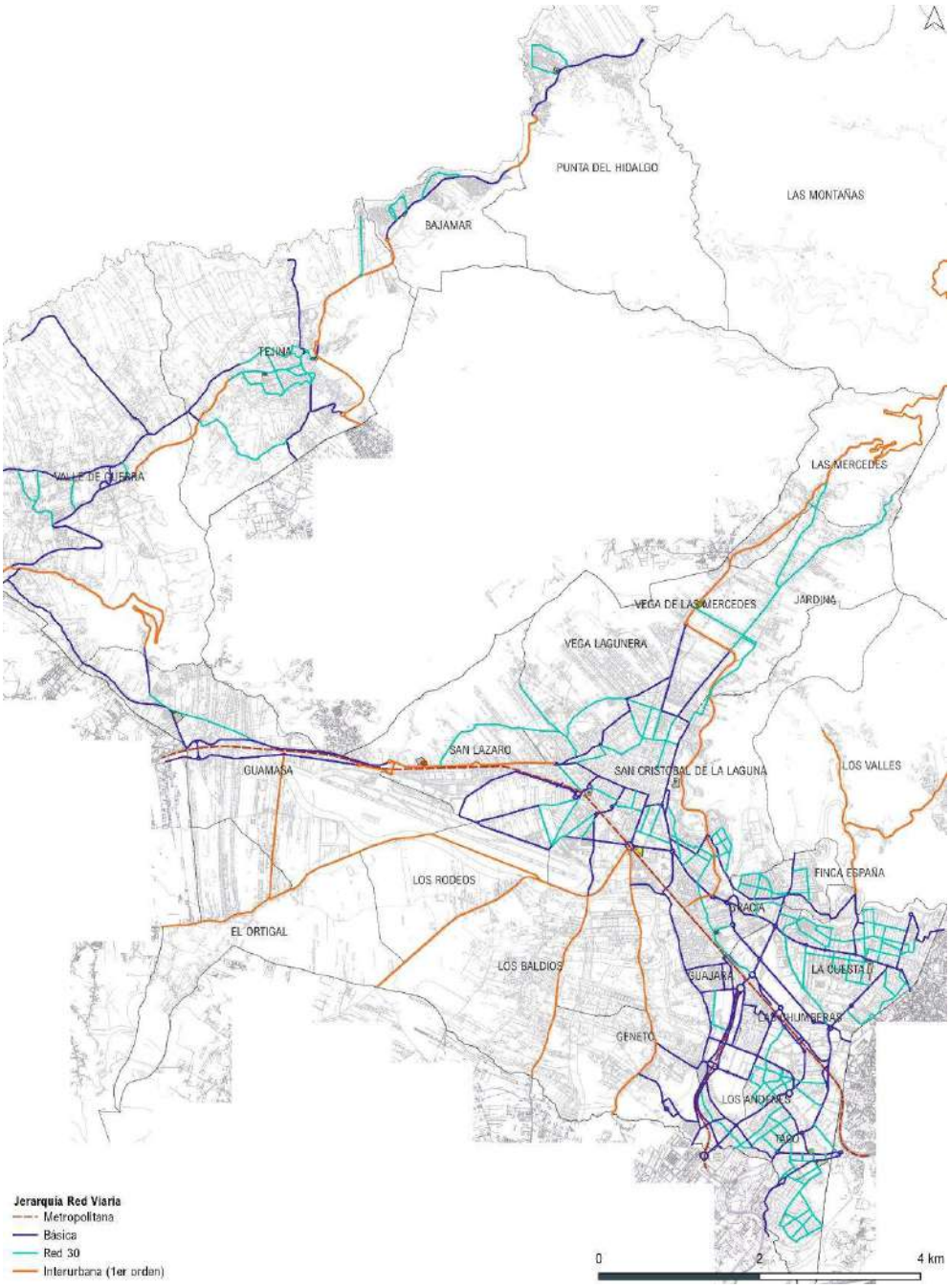
Con estas medidas se pretende concentrar el tráfico en pocas calles para minimizar el impacto y reducir la velocidad en la mayoría de las vías y así disminuir el número de accidentes y sus consecuencias. El viario existente se va a clasificar según las categorías siguientes:

- **Red Metropolitana**: El viario metropolitano, externo a la ciudad, es el que establece las conexiones con las poblaciones aledañas.
- **Vías de 1er orden o red arterial urbana:** Es el viario especializado en viajes de largo y medio recorrido a través de la ciudad con el objeto de canalizar los desplazamientos en el interior del núcleo urbano.
- **Red básica (50 km/h):** Su función es la de canalizar los tráficos para el acceso a los barrios procedentes del viario principal con destino local, o viceversa. En las calles con más de un carril de circulación por sentido, se plantea que en el carril derecho también esté limitada la velocidad a 30 km/hora.
- **Red secundaria (calles 30 km/h):** Es el viario que recupera la centralidad en el interior de los barrios, en los que actúa como viario principal. Su finalidad es, por tanto, articular la distribución de los tráficos con destino a éstos y salida hacia viarios jerárquicamente superiores.
- **Red Local (20 a 30 km/h):** También denominado viario local o vecinal. Este tipo de vía prioriza la figura de los peatones y la bicicleta. Las calles de la red local deberán tener una baja intensidad de tráfico.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 38/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49



5.4.2 Medidas de calmado de tráfico.

Esta medida tiene como objetivo definir las actuaciones necesarias para reforzar la seguridad vial de municipio. Para llevar a cabo esta medida de forma consensuada con la policía local, urbanismo y otros departamentos municipales, se propone la realización de una directiva para la implantación de elementos de templado de tráfico.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 39/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

Se propone la cuantificación de la velocidad en el viario del municipio con el fin de identificar los viales donde es prioritario actuar y que medidas es preciso implementar en función de la tipología de la vía.

Los elementos reductores de velocidad y los criterios de aplicación según el tipo de vía y sus características morfológicas:

CRITERIOS DE APLICACIÓN DE MEDIDAS DE TEMPLADO DE TRAFICO				
LÍMITE DE VELOCIDAD	50	30		20
TIPO DE VÍA	Básica de 2 carriles	Básica de 1 carril o bus	Secundaria/Local	Prioridad peatonal
LIMITADOR DE VELOCIDAD	1. Rotondas 2. Semáforos 3. Cojines berlineses 4. Radares		5. Pasos de peatones elevados/cruces elevados 6. Bandas sonoras 7. Pérdida de prioridad 8. Desviación de trayectoria / chicanes.	9. Desviación de trayectoria (mobiliario/aparcamiento). 10. Sentidos de circulación concurrentes
	11. Miniglorietas 12. Estrechamientos 13. Introducción de vegetación			
DISTANCIA LIMITADORES (m)	100-200		70-150	<100

5.4.3 Campañas de concienciación para fomentar la conducción eficiente del vehículo privado.

Las técnicas de conducción ecológicas – económicas que se imparten en estos cursos permiten conseguir múltiples beneficios

Para el propio conductor:

- Mejora del confort de conducción y disminución de la tensión.
- Reducción del riesgo y gravedad de los accidentes.

Para el Parque Móvil:

- Ahorro económico de combustible.
- Menores costes de mantenimiento (frenos, embrague, caja de cambios, neumáticos y motor).

Globalmente:

- Reducción de la contaminación urbana que mejora la calidad del aire respirado.
- Reducción de las emisiones de CO2 y con ello mejora de los problemas del calentamiento de la atmósfera, ayudando a que se cumplan los acuerdos internacionales en esta materia.
- Ahorro de energía a escala nacional que incide en la balanza de pagos y reducción de dependencia energética exterior.



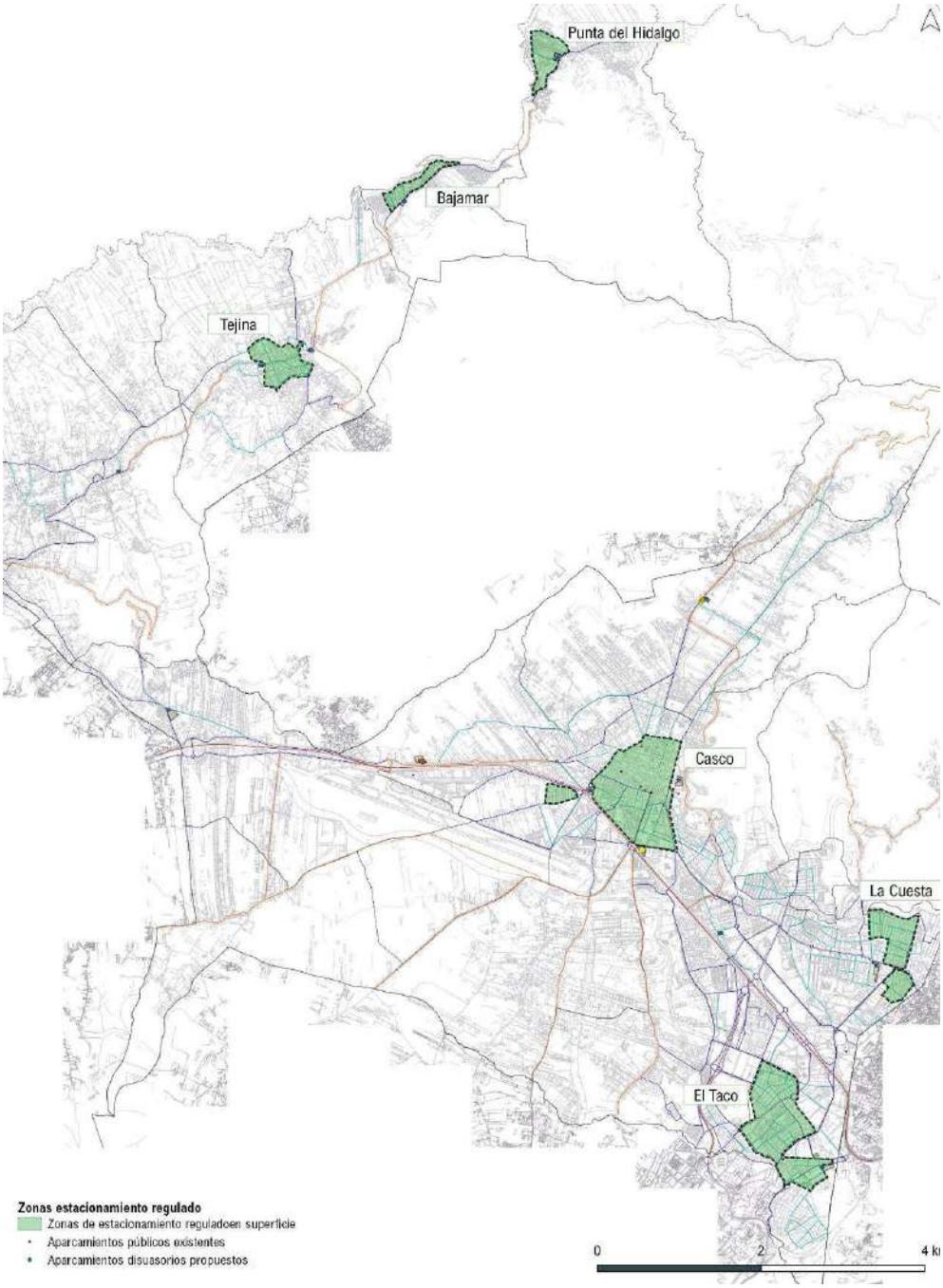
En estos cursos se aprenden todas estas técnicas y estarán destinados tanto a particulares como a profesionales del sector del transporte.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58	
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08	
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33 Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33			
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58	- 40/51 -	Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49	

5.5 GESTIÓN SOSTENIBLE DEL APARCAMIENTO.

5.5.1 Implantación de zona regulada. Gestión inteligente con aplicación.

El objetivo principal es facilitar a los residentes el acceso y permanencia de sus vehículos en determinadas áreas y el establecer un condicionamiento monetario a aquellos vehículos forasteros que quieran acceder a dichos lugares.



Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58	
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08	
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33 Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33			
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58	- 41/51 -	Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49	

Se valora la implantación de 2 tipos de zonas:

- Preferente (zona verde): Consiste en un sistema que da una cierta flexibilidad en la zona de residentes (verde). Así, los foráneos pueden utilizar ésta a un precio más elevado o disponen de un tiempo de estacionamiento menor que en la zona azul.
- Solo Rotación: En estos sistemas solo hay zonas azules, es decir, el residente no tiene ningún tipo de bonificación. Se corresponde principalmente con ejes de carácter comercial

	FORÁNEO	RESIDENTE
FORMA DE PAGO	Aplicación móvil y excepcionalmente parquímetros (zona azul)	Domiciliación bancaria (anual)
OCUPACIÓN / LOCALIZACIÓN	Datos de pago y análisis estadísticos de no pago a partir de información de vigilantes y detectores puntuales	Estadísticas indisciplina y detectores
VIGILANCIA	Vehículos con dispositives de lectura de matrículas	

	ABONO ANUAL	PARQUIMETRO/MÓVIL
VENTAJAS	• Comodidad del residente. • No se han de implantar parquímetros y/o utilizar aplicaciones móviles.	• Pago en función del uso. • Potencia la utilización del aparcamiento fuera de la calzada para el residente. • Permite la utilización excepcional por los foráneos.
INCONVENIENTES	• Pago no relacionado con el uso. • Utilización de las calles como garaje. • No se obtiene información sobre el uso de las plazas.	• Incomodidad para el residente, especialmente si no mueve poco su vehiculo. • Se deben poner parquímetros o que todos los residentes utilicen una aplicación móvil.

5.5.2 Plan de aparcamientos mixtos (residencial+rotación) en zonas con déficit (El Casco, La Cuesta y El Taco).

Se plantea la realización de aparcamientos para residentes y/o mixtos, que permitan **paliar los déficits residenciales de aparcamiento**, fomentar la electrificación del parque de vehículos al aumentar la dotación de aparcamiento fuera de calzada y rescatar para usos más sostenibles el espacio público en superficie.

La propuesta consiste en la realización Red de parkings subterráneos de carácter principalmente residencial. Su realización **posibilitará destinar el espacio público a otros usos (ampliación de aceras, creación de áreas estanciales, ecomanzanas, etc.)**. En los aparcamientos de nueva construcción se deberá prever la incorporación de nuevas funcionalidades como son: aparcamiento para car-sharing, vehículos comerciales, muelles de carga, consignas, recarga coches eléctricos etc. que los conviertan en centros intermodales.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

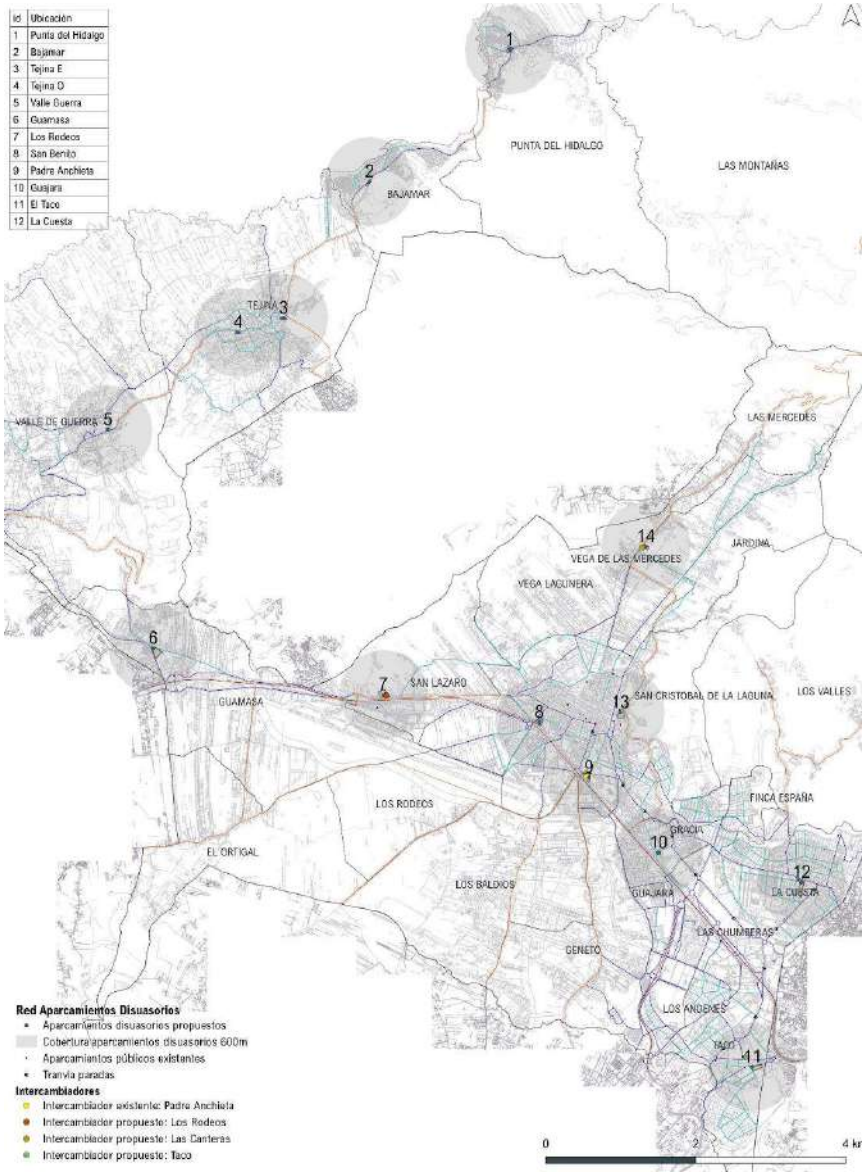
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 42/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

5.5.3 Creación de una red de aparcamientos de disuasión.

San Cristóbal de La Laguna **cuenta con varios aparcamientos en solar distribuidos por la ciudad**, ubicados tanto en el centro como en el perímetro de la ciudad. A estos habría que **sumar varios solares**, que pese a no estar definidos cumplen con esta funcionalidad. Por ello, se plantea **la creación de una red de aparcamientos disuasorios** en los accesos a la ciudad que tengan una vocación real de intercambiador modal. Los aparcamientos disuasorios planteados **cubren toda el área central del municipio, considerando un radio de 600 m (10 minutos a pie),** de forma que las personas usuarias de los mismos puedan acceder de forma cómoda al centro sin entrar en él.

En un principio estos aparcamientos serán gratuitos, si bien con vistas a una optimización de su uso y oferta, en caso de necesidad se prevé la opción de implantar un sistema tarifario (tarifa plana, ORA, etc.) en el caso de su saturación. **Para potenciar su uso se propone que se asfalten, señalicen y se implanten cámaras de videovigilancia.**



Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

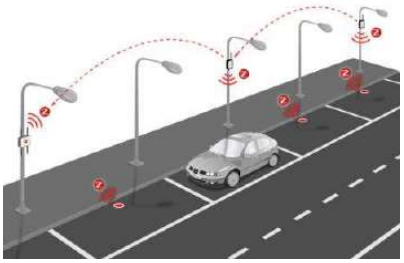
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 43/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

5.5.4 Sistema de información y guiado hacia estacionamientos.



Los aparcamientos de disuasión propuestos y la zona azul del centro ciudad estarán integrados en la señalización variable de aparcamientos, que se situaría en los principales accesos a los núcleos urbanos. La información para dar será la ocupación de estas ofertas de estacionamiento a tiempo real, además de ser paneles de información disponibles para informaciones complementarias como aviso de congestión o accidentes.

Aprovechando el desarrollo de las nuevas tecnologías cada día más presentes en la movilidad, se plantea una gestión inteligente del sistema de aparcamiento. Para ello se propone las siguientes herramientas:



- **Sensorización** de las distintas ofertas de aparcamiento:
- **Aparcamiento:** Detectores en las entradas/salidas que combinado con el software correspondiente e inspecciones puntuales permitiría determinar el nivel de ocupación
- **Zona azul.** Los datos del parquímetro/aplicaciones móviles permitiría determinar el nivel de ocupación aproximado de este tipo de oferta
- **Utilización de aplicaciones móviles para conocer el nivel de ocupación y efectuar el pago**. En el caso de la carga y descarga habría una aplicación específica para reservar plaza y controlar el tiempo máximo de estacionamiento.

5.5.5 Control y reducción de la ilegalidad de aparcamiento en superficie.

Las medidas de regulación del aparcamiento en superficie no tienen éxito si no van acompañadas de un serio proceso para reducir las infracciones. Por otra parte, la ilegalidad asociada al estacionamiento en zonas de carga – descarga, doble fila o aparcamientos reservados tienen consecuencias en la circulación rodada y peatonal, así como molestias a vecinos y comerciantes.

Esta medida contempla las siguientes acciones:



- Estudio que identifique las **zonas de incumplimiento y determine las medidas físicas para evitarlo**, como la supresión de espacios muertos a media calzada o aumento de aceras a costa de la calzada, así como las zonas donde se debe reforzar la presencia policial.
- **Obras de adaptación del viario para evitar la ilegalidad** o aumento de aceras a costa de la calzada.
- **Campañas de sensibilización de la población**, especialmente dedicadas a mostrar los perjuicios que dicha actitud supone.
- **Refuerzo del sistema de vigilancia y sancionador**.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 44/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

5.6 DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS.

5.6.1 Microplataformas de distribución y puntos logísticos. Última milla.

El objetivo de esta medida es reducir una parte de los vehículos que diariamente acceden al centro de la ciudad y que generan contaminación ambiental y sonora además de problemas de ilegalidades en el estacionamiento, mediante la centralización de las entregas urbanas de los operadores en uno a varios puntos estratégicos del ámbito urbano para determinados tipos de productos, optimizando de este modo la DUM.

- **PLATAFORMAS URBANAS DE DISTRIBUCIÓN (PUD)**

Espacios físicos dedicados a operaciones logísticas asociadas a la DUM en cascos urbanos con algún tipo de restricción de accesos, bien sea atendiendo a la restricción horaria o a las limitaciones por peso o dimensiones de los vehículos de reparto.

Los beneficios derivados de la creación de estas plataformas de distribución centralizada son inmediatos:

- Reducción de la contaminación acústica y de emisiones de CO2.
- Recuperar plazas de aparcamiento para otro tipo de usos como el fomento de la movilidad compartida (anclajes bici eléctrica, carsharing, VMP…).

- **ZONAS PARA VEHÍCULOS NODRIZA**

La idea es posibilitar la distribución con vehículos de mayores dimensiones, y de ahí hacer el reparto con vehículos más pequeños. **Promoción de medios alternativos sostenibles de reparto urbano.**



Cargo-bike eléctrico de reparto.

5.7 MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO.

5.7.1 Creación de una zona de bajas emisiones (ZBE)

Medida de obligado cumplimiento para municipios de más de 50.000hab de acuerdo con la Ley 7/2021, de 22 de mayo, de cambio climático y transición ecológica.

Una Zona de Bajas Emisiones (ZBE) es un ámbito delimitado dentro del municipio, para restringir progresivamente el acceso, la circulación y el estacionamiento de vehículos con el objetivo de mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 45/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

En relación con el ámbito de restricción, tal y como indica la **Guía Técnica para la implementación de Zonas de Bajas Emisiones**, se proponen dos esquemas:





- **Toda la ciudad o toda el área metropolitana**. Se recomienda establecer la mayor área posible, con la posibilidad de excluir los polígonos industriales. En dicho caso, el esquema de restricciones, inicialmente, se circunscribe a vehículos sin distintivo ambiental y sin ningún tipo de exención para residentes.

- **Un ámbito reducido, como cascos antiguos, zonas centrales o entornos sensibles (escuelas, residencias, hospitales, etc.).** Para ámbitos reducidos, las ZBE deben presentar criterios de circulación más restrictivos y permitir únicamente la circulación a vehículos con distintivo 0 (eléctricos e híbridos enchufables). En este caso, se pueden plantear moratorias temporales para los residentes de la ZBE.

Se proponen 3 ámbitos donde implantar zonas de bajas emisiones a corto plazo:

- **Barrio de Camino la Villa (≈6,9Ha).** La implementación de una ZBE en este ámbito se considera una prueba piloto de forma que, una vez comprobada su efectividad, en un medio-largo plazo se puedan aplicar las mismas medidas en otros barrios y entornos que respondan a las mismas condiciones de partida.

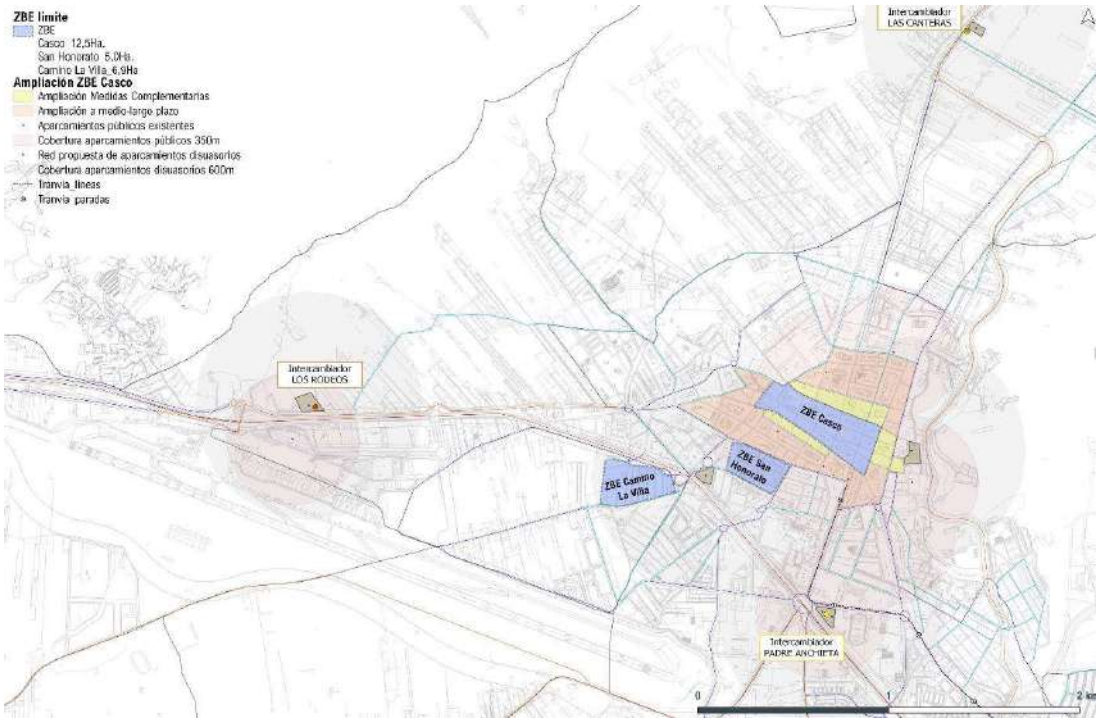
- **Barrio San Honorato (≈5,0Ha).** Barrio de carácter residencial al sur del casco histórico, que soporta un elevado tráfico de agitación debido a la presencia de varios aparcamientos en superficie de carácter gratuito, así como su situación junto a vías de la red básica del centro de La Laguna.

- **Casco de La Laguna (≈12,5Ha).** La zona del Casco que se propone convertir en ZBE ya presenta restricciones de tráfico en la actualidad, por lo que la implantación aquí sería muy rápida. A nivel social no supondría un gran impacto ya que la población ya convive con las restricciones actuales.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 46/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49



5.7.2 Fomento de la electromovilidad.

Los principales objetivos del Plan de movilidad eléctrica a desarrollar son:

- Implementar una red de puntos de recarga que garantice la futura demanda energética de los vehículos eléctricos, tanto de la flota municipal como del vehículo privado.
- Actualización de las ordenanzas y reglamentos en los relativo a la movilidad eléctrica.
- Campañas de comunicación a la ciudadanía para el impulso de la movilidad eléctrica.

■ **Implementación y expansión de la infraestructura de recarga**

El objetivo será promocionar la recarga lenta en domicilio y establecer puntos de recarga rápida de oportunidad. El criterio a cumplir es una estación de recarga o semi-rápida a menos de 10 minutos caminando de los principales centros de atracción de viajes. En la medida de lo posible, estas infraestructuras se situarán fuera de la calzada y en sitios vigilados.

- **Origen:** residencial
- **Itinerario:** aparcamientos disuasorios.
- **Destino:** centros de trabajo, centros comerciales y de ocio, aparcamientos públicos y gasolineras.

■ **Promoción de los vehículos eléctricos.**

El Ayuntamiento mediante sus potestades normativas y como poseedora de un parque de vehículos que gestiona de forma directa o indirectamente tiene un gran poder de influencia para acelerar el cambio tecnológico.

- Flota municipal.
- Guaguas.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 47/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

- Bicicleta eléctrica y VMP.
- Coche compartido.

5.7.3 Nuevas ordenanzas y reglamentos

Se plantea modificaciones de las ordenanzas con el objetivo de incluir los siguientes aspectos:

- Bonificaciones en el impuesto de circulación según tipología de etiqueta del vehículo.
- Bonificaciones en el estacionamiento regulado (gratuita).
- Señalización de las plazas de estacionamiento para la recarga de los vehículos, horarios, tiempos máximos de permanencia.
- Señalización de áreas de recarga de turismos:
- Normativa para los nuevos edificios en materia de movilidad eléctrica.

5.8 GESTIÓN Y PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD.

5.8.1 Relación del plan de movilidad con la planificación del territorio.

La organización del territorio urbano es el instrumento de base para dar cabida a los modos sostenibles y hacer posible la gestión de la movilidad en la ciudad. Por ello, los futuros desarrollos deben estar encaminados a hacer posible la incorporación y fomento de los modos sostenibles, garantizando que los servicios y funciones para el ciudadano se encaminen a una optimización y organización del espacio que garantice y satisfaga una actividad y calidad de vida plenas en su entorno. Se han de controlar los desarrollos urbanos desde la planificación para generar territorios compactos y nuevas centralidades urbanas, fomentando tipos de barriadas que combinen distintos usos (residencial, comercial, servicios, industrial) para incentivar la disminución de viajes en vehículos privados.

5.8.2 Creación de la oficina de movilidad.

El objetivo de la creación del Observatorio de la Movilidad es garantizar el adecuado seguimiento y evaluación a medio y largo plazo de la implantación del PMUS de San Cristóbal de La Laguna.

5.8.3 Potenciación de la movilidad sostenible en empresas y centros de actividad.



	ADMINISTRACIÓN	EMPRESAS
1. BICI/VMP	1.1 Mejora Infraestructura ciclista 1.2. Subvención bicicletas eléctricas	1.3 Duchas y vestuarios 1.4. Campañas promoción y préstamo de bicicletas 1.5. Incentivos trabajadoras/es
2. TRANSPORTE COLECTIVO	2.1 Cambio de itinerario para mejorar cobertura 2.2. Transporte a la demanda en períodos valle	2.3. Servicios discrecionales mancomunados
3. COCHE COMPARTIDO	3.1. Aplicación Móvil 3.2. Plazas reservadas en la calle	3.3 Reserva de plazas en el interior
4. FLOTAS LIMPIAS	4.1 Incentivos car-sharing eléctrico (reserva de plazas) 4.2. Electrolineras	4.3. Cambio a un parque más limpio y puntos de recarga interior 4.4. Curso de conducción eficiente

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 48/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

5.9 PROPICIAR HÁBITOS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

La movilidad sostenible supone un cambio tanto en la forma de desplazarse de los ciudadanos como en su forma de participar en los procesos urbanos que tienen que ver con la misma. Es necesario crear un modelo de movilidad acorde con las necesidades de todos los ciudadanos, sólo de esta forma se implicarán en su consecución.

Desde el comienzo de la elaboración del presente PMUS, la participación ciudadana en la toma de decisiones ha sido una constante. Se plantea crear una Mesa de Movilidad donde además se integren representantes de los agentes sociales de San Cristóbal de La Laguna.

Asimismo, en muchos casos la movilidad sostenible supone un cambio de hábitos

- **Potenciar la educación vial y movilidad sostenibles.**





- **Implantación de rutas escolares y clases de educación vial y movilidad sostenibles a menores.**





- **Desarrollo y potenciación de las Rutas Saludables. Clases de educación vial y movilidad sostenible a gente mayor o con problemas de salud.**





Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 49/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

6. INDICADORES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

El panel de indicadores responde a un modelo de movilidad sostenible previamente definido. Es una herramienta a través de la cual se puede hacer un seguimiento y evaluación del estado y tendencia de una ciudad a este modelo de ciudad más sostenible. Se trata de un potente instrumento que permite a su vez, guiar futuros procesos de desarrollo urbano o planes sectoriales de la ciudad. Su funcionalidad es doble: guía de orientación y herramienta de evaluación en el cumplimiento de objetivos mínimos y de parámetros deseables (óptimos).

Para cada uno de estos indicadores se establecen 6 niveles de servicio, desde el A (el mejor) hasta el F (el peor) de acuerdo a la clasificación clásica de eficiencia energética o de los manuales de capacidad en materia de movilidad. Se consideran los indicadores más representativos de cada uno de los ámbitos analizados.

Objetivo	Ámbito	Nombre	Ud	Valor actual		Valor objetivo		% var.
+ Inclusivo y eficiente	01. Socioterritorial	B. Equilibrio actividad y vivienda	% superficie terciaria/total	45	A	45	A	0 =
		C. Autosuficiencia	% viajes internos residentes	37	E	50	C	35% ↑
	02. Reparto modal	A. Modo desplazamiento población	% uso del coche (residentes)	52	F	34	D	-35% ↓
	03. Movilidad Peatonal	A. Nivel de servicio Red peatonal	(de A a F según anchura acera y otros)		E		B	
		B. Espacio destinado al peatón	% superficie peatón s/total	27	F	50	D	85% ↑
	04. Movilidad Ciclista	A. Nivel de servicio red ciclista	(de A a F según nivel de segregación)	0	F		B	
		B. Cobertura aparcamientos ciclistas	% población a< 150 m aparcabici	18.38	F	50	D	172% ↑
	05. Transporte Público	A. Cobertura transporte público	% viviendas a menos de 350 parada TP	90%	B	90%	B	0
		B. Nivel de servicio red transporte público	Frecuencia media red	45	E	30	D	-33% ↓
	06. Vehículo Privado	A. Nivel de servicio red vehicular básica	Intensidad/Capacidad	0.34	A	0.34	A	0 =
		B. Déficit infraestructural residencial aparcamiento	% vehículos de residentes con posibilidad plaza aparcamiento	65.9	D	75	C	14% ↑
		C. Ocupación nocturna	%	71.1	B	71.1	B	0 =
+ Seguro	07. Seguridad Vial	A. Lesividad	Victimas graves y mortales/Mhab.	6.3	A	3	A	-52% ↓
+ Sostenible	08. Ambientales y energéticos	A. Calidad del aire	ug/m3	16	B	9	A	-44% ↓
		B. Confort acústico	%POB <65dBA	73.7	A	73.7	A	0 =
		C. Espacio verde/hab	m2	14.4	B	14.4	B	0 =
		D. Emisiones CO2 vehículos	tn CO2/hab. y año	1.77	F	0.75	D	-58% ↓

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 50/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/DC9B40F0CA1EAE60F21BA63AE8752D33

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 51/51 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:49

Plan de Movilidad Urbana Sostenible de San Cristóbal de la Laguna



Anexo II. Síntesis del proceso y resultados de la participación pública

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad Certificada ISO 9001 : 2015 ISO 14001 : 2015

PMUS LA LAGUNA

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA

ENERO 2023

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 1/34 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:51

1. PLAN DE COMUNICACIÓN Y PARTICIPACIÓN 3

1.1 ACCIONES Y HERRAMIENTAS COMUNICATIVAS Y DE PARTICIPACIÓN 3
1. CRONOGRAMA 6
2. EVALUACIÓN 6

2. INFORME DEL PROCESO PARTICIPATIVO. 7

2.1 ENTREVISTAS EN PROFUNDIDAD 7

2.1.1 ACTA ENCUENTRO AAVV (9:00-10:15H JUEVES 23 DE JUNIO 2022) 9
2.1.2 ACTA CHARLA ASOCIACIONES Y ENTIDADES DE PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA, DIVERSIDAD FUNCIONAL Y CARÁCTER SOCIAL (13:30-15:00H JUEVES 23 DE JUNIO 2022) 11
2.1.3 ACTA CHARLA CONCEJALÍA DE MEDIOAMBIENTE (10:30-11:30H LUNES 27 DE JUNIO 2022) 12
2.1.4 ACTA CHARLA GRUPOS POLÍTICOS (10:00-13:30H MARTES 5 DE JULIO 2022) 13
2.1.5 ACTA SEMANA DE PARTICIPACIÓN 3-6 OCTUBRE 2022. 15
2.1.6 CUESTIONARIOS DE MOVILIDAD 18
2.2 ENCUESTA CIUDADANA 33
2.3 ENCUESTA ESCOLAR 33

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 2/34 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:51

1. PLAN DE COMUNICACIÓN Y PARTICIPACIÓN

1.1 ACCIONES Y HERRAMIENTAS COMUNICATIVAS Y DE PARTICIPACIÓN

En el marco de la realización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de San Cristóbal de La Laguna se proponen una serie de acciones y herramientas para potenciar la participación de la ciudadanía y su implicación en mejora de la movilidad del municipio.

Los principales mensajes del plan de comunicación deberán ir encaminados a:

- Mostrar la importancia del plan de movilidad para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y las ciudadanas.
- Incentivar el protagonismo en el proceso de los diferentes agentes y entidades sociales, la comunidad educativa y la ciudadanía en general.
- Mostrar la relación directa entre la movilidad sostenible y la creación de entornos saludables, eficientes e inclusivos.

JUNIO. Estrategia comunicativa.

- **Rueda de prensa de presentación del PMUS.** Objetivos e inicio de campaña de recogida de información. Dar a conocer cómo se va a desarrollar el plan y su proceso participativo y mostrar la importancia del mismo, solicitando la colaboración a la ciudadanía. Realizada el día 14 de junio de 2022.
- **Nota de prensa en la web municipal de movilidad sostenible.** Nota de prensa para indicar el inicio de los trabajos de redacción del PMUS. Publicada el 13 de junio de 2022.
- **Comunicación en redes sociales.** Primera publicación el 14 de junio 2022.

JUNIO. Estrategia participativa.

- **Lanzamiento encuesta on-line para la población general.** con el objetivo de conocer los hábitos de movilidad, la percepción de la misma y las propuestas de mejora de los ciudadanos y ciudadanas. Se publicará un enlace en la web municipal de movilidad sostenible del Ayuntamiento de La Laguna, y así mismo se compartirá en el resto de redes sociales a fin de llegar al mayor número de habitantes posible. Publicada el 13 de junio de 2022.
- **Encuesta on-line para la comunidad educativa.** Debido a la importancia de los entornos escolares en la movilidad diaria, se propone una encuesta específica para la comunidad educativa (alumnos/as, padres, madres, tutores/as y trabajadores/as). Se hará llegar el enlace a su encuesta a los diferentes centros escolares a través del contacto que se nos haya facilitado. Publicada el 20 de junio de 2022.
- **Primera jornada de entrevistas con diferentes agentes sociales representativos del municipio de San Cristóbal de La Laguna.** Realizadas el 23 de junio de 2022 en el CEVA Anchieta con la siguiente orden de convocatoria y participación:
    - 9.00 a 10.15h: Asociaciones de vecinos.
    - 10.30 a 11.45h: Asociaciones de Empresarios y Comerciantes.
    - 12.00 a 13.15h: Asociaciones juveniles, de mujeres y de mayores.
    - 13.30 a 15.00: Asociaciones y Entidades de personas con movilidad reducida, diversidad funcional y carácter social.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 3/34 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:51

A todos/as los/as convocados/as se les facilitó un cuestionario sobre diferentes aspectos de la movilidad en el municipio de forma que pudieran aportar su visión sobre la movilidad del municipio y los objetivos del PMUS tanto si asistían de forma presencial como si no.

Se recibió respuesta de las siguientes asociaciones:

- ISOGUE de San Juan Asociación Bajamar. No asistieron ni remitieron el cuestionario.
- Queremos movernos. Asistieron.
- AAVV Tamarco de la Villa. Remitieron el cuestionario y asistieron al encuentro.
- ASORTE. No pudieron asistir, pero remitieron el cuestionario facilitado.
- PLATAFORMA PGO Guamasa-Los Rodeos. Remitieron el cuestionario, aportando diversos documentos y asistieron al encuentro.

Asistieron un total de 7 representantes de 5 Asociaciones de Vecinos y 2 representantes de la asociación Queremos Movernos.

- AAVV Guamasa-Los Rodeos
- AAVV Tamarco del Camino de La Villa
- AAVV Los Molinos-San Honorato
- Juan Pedro, vecino de San Benito
- AAVV Casco Histórico
- Queremos Movernos.

ENTREVISTA CON TITSA.

Dada la importancia del sistema de transporte público a la hora de analizar la movilidad del municipio, el miércoles 29 de junio de 2022 se mantiene una reunión telemática con Miguel Cereijo y Alejandro Sánchez-Romo Costa de la empresa TITSA.

ENTREVISTA CONCEJALIAS Y GRUPOS MUNICIAPLES.

Se ha contactado con 5 concejalías vinculadas de forma directa con la movilidad el municipio a fin de concertar una entrevista con el/la concejal/a o alguien de sus equipos:

- Concejalía de Obras, Infraestructuras y Accesibilidad: sin respuesta.
- **Concejalía de Medioambiente, Lucha contra el Cambio Climático y Bienestar Animal:** 27 de junio de 2022.
- Concejalía de Planificación, Innovación, Playas, Piscinas y Cementerios: sin respuesta.
- Concejalía de Hacienda, Asuntos Económicos y Seguridad Ciudadana: sin respuesta.
- **Concejalía de Ordenación del Territorio, Promoción de Desarrollo Local y Bienestar Social y Calidad de Vida:** 5 de julio de 2022.

Así mismo se ha contactado con el resto de grupos de la corporación municipal para concertar una entrevista y poder conocer su visión sobre la movilidad del municipio:

- Coalición Canaria: sin respuesta
- **Partido Popular:** 5 de julio de 2022.
- **Ciudadanos:** 5 de julio de 2022.
- Alfredo Gómez Álvarez: sin respuesta

SEPTIEMBRE. Estrategia comunicativa.

- **Presentación de las conclusiones obtenidas del Análisis y Diagnosis sobre la movilidad del municipio, y avance de las líneas estratégicas.** En el marco de la Semana Europea de la Movilidad se propone la presentación de las conclusiones sobre la movilidad del municipio y las líneas estratégicas a seguir. Realizada el 19 de septiembre de 2022.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 4/34 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:51

OCTUBRE. Estrategia participativa.*

- **Segunda semana de entrevistas con los diferentes agentes sociales representativos del municipio de San Cristóbal de La Laguna.** Realizada entre el 3 y el 6 de octubre de 2022.

Las sesiones consisten en una charla sobre la percepción que tienen las diferentes asociaciones y entidades sobre la movilidad en el municipio y las propuestas o acciones que consideran necesarias para su mejora en términos de sostenibilidad, accesibilidad y universalidad.

De forma previa a la sesión se les hace llegar un cuestionario con dos apartados: los objetivos principales del plan y los aspectos a abordar, de forma que puedan analizarlos y valorarlos y de esta manera la sesión sea más productiva.

*Ver agenda de convocatoria en documento anexo: *Agenda Convocatoria Semana Participación Ciudadana 3-7oct12022*

Participaron de forma presencial un total de 6 asociaciones de vecinos de diferente índole, 2 asociaciones de carácter comercial y Tenerife por la Bici. Enviaron el cuestionario para aportar su visión 3 asociaciones del CC El Rocío y 2 entidades de carácter social:

ASOCIACIONES DE VECINOS/AS, MUJERES y MAYORES

- Plataforma San Matías.
- Asociación de Mayores Leopoldo Morales.
- Plataforma Pueblo Unido Valle de Guerra.
- AAVV. Aguacada.
- Eco Áreas La Punta del Hidalgo.
- La Punta-Bajamar Avanzando.
- AAVV. SAER. No pueden asistir. Remiten cuestionario.
- Hermandad de El Rocío. No pueden asistir. Remiten cuestionario.
- Asociación cultural de Mujeres Salud Alto-El Rocío. No pueden asistir. Remiten cuestionario.

ASOCIACIONES COMERCIANTES Y HOSTELEROS:

- La Laguna Zona Comercial.
- Alapyme

ENTIDADES SOCIALES (remiten cuestionarios)

- AFITEN (Asociación de Fibromialgia y Fatiga Crónica de Tenerife).
- ADACEA (Asociación De Daño Cerebral Adquirido de Tenerife).

TENERIFE POR LA BICI.

DICIEMBRE. Estrategia comunicativa.

- **Presentación del documento de Programas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de La Laguna:** Laboratorio de Ideas previsto el 19 de diciembre de 2022 en la Sala Cristal en el Ex Convento de Santo Domingo.
- **Campaña de comunicación de la apertura del período de información pública en redes sociales.**

MARZO. Estrategia comunicativa.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 5/34 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:51

- **Presentación del documento final del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de La Laguna tras la aprobación definitiva.** Con objeto de que la ciudadanía sea conocedora del contenido y pueda ver reflejada su participación y sus aportaciones en el documento.

1. CRONOGRAMA

ACCIONES		2022								2023		
		MY	JN	JL	AG	SE	OC	NO	DC	EN	FE	MA
PARTICIPACIÓN	Plan de Participación											
	Entrevistas con agentes sociales											
	Encuesta escolar on-line											
	Encuesta general on-line											
COMUNICACIÓN	Plan de comunicación											
	Rueda de prensa de presentación del PMUS											
	Nota de prensa en web municipal											
	Comunicación en redes sociales											
	Presentación conclusiones Fase I y II en Semana Europea de la Movilidad											
	Presentacion del documento de Programas del PMUS											
	Comunicación en redes del período de apertura de información pública											
	Presentacion del documento Final del PMUS de San Cristóbal de la Laguna											

2. EVALUACIÓN

Indicadores de evaluación del proceso participativo y comunicativo:

- Número de respuestas obtenidas en las diferentes encuestas propuestas.
- Propuestas recibidas en el proceso participativo a través de la respuesta abierta de las encuestas.
- Agentes y entidades sociales que participan en las entrevistas.
- Asistentes a la jornada propuesta en la semana de la movilidad 2022.
- Número de noticias sobre el PMUS aparecidas en los medios de comunicación.

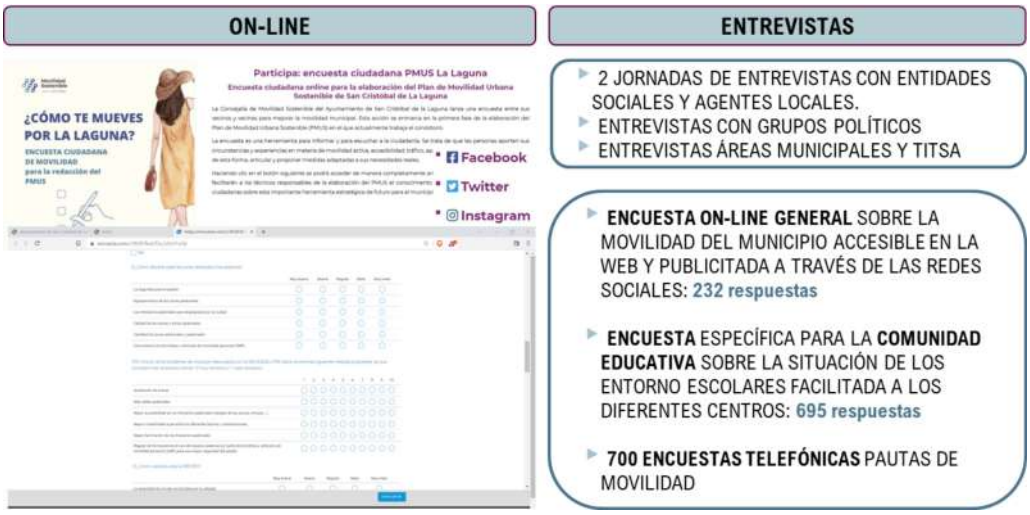
Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 6/34 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:51

2. INFORME DEL PROCESO PARTICIPATIVO.

Dentro de los trabajos de redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de La Laguna se enmarca el proceso participativo que se ha desarrollado.



Por parte de todo el equipo técnico, se agradece en este apartado el tiempo y participación en este proceso de todas las personas entrevistadas. Estas conversaciones han resultado de gran relevancia en tanto que han facilitado la identificación de elementos claves del día a día del municipio.

2.1 ENTREVISTAS EN PROFUNDIDAD

El 17 de junio de 2021 da comienzo la etapa de toma de contacto con entidades y agentes sociales, en calidad de expertos, para incluir sus discursos relativos a la movilidad en San Cristóbal de La Laguna en la recogida de información. El grupo contactado está formado por asociaciones empresariales, asociaciones de vecinos/as, asociaciones de mujeres y de mayores así como asociaciones de carácter social. En cuanto a los agentes sociales, se han seleccionado y contactado a personas o equipos responsables de diferentes Secciones y Delegaciones del Ayuntamiento de San Cristóbal de la Laguna.

Se organizó una primera convocatoria el día 23 de junio de 2022 en el CEVA Anchieta de la que se informó vía correo electrónico a un total de 200 entidades, agrupándose por tipo e intereses comunes. Lo complejo de las fechas y la premura en la convocatoria provocó que la respuesta fuera menor de la esperada y es por ello que se ha realizado una segunda ronda de participación entre los días 3 y 6 de octubre de 2022 en las que se contactó vía telefónica y en caso de imposibilidad, vía mail con las diferentes asociaciones, entidades y colectivos recogidas en el documento: *Agenda Convocatoria Semana Participación Ciudadana 3-7oct12022*.

Así mismo se contactó en la primera fase con 5 equipos de personal técnico municipal, y con los representantes de los partidos de la oposición. De estos últimos se obtuvo respuesta por parte del PP y Ciudadanos y se mantuvo una reunión con ellos. Las entrevistas en profundidad realizadas han resultado un instrumento clave para tener una visión global de los problemas diagnosticados por la ciudadanía, además de proporcionar información relativa a demandas de áreas específicas.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58	
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08	

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 7/34 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:51

Las reuniones se han realizado de forma presencial. En ellas se ha intentado recabar toda la información posible para comprender los retos existentes en el camino hacia una movilidad urbana más sostenible en San Cristóbal de La Laguna.

Por un lado, el contacto con agentes de la sociedad civil organizada – fundamentalmente población residente y agentes sociales – nos ha permitido determinar algunos elementos fundamentales de la movilidad cotidiana.

Por otro lado, a través de la comunicación con diferentes áreas de la vida municipal se ha obtenido información relativa a problemáticas por ámbitos y grupos sociales específicos. El proceso buscaba comprender las actividades que se desarrollan desde cada concejalía, así como algunos de los programas transversales que se están llevando a cabo y que pueden reforzarse con estrategias a mayor escala.

PARTICIPANTES	FECHA	LUGAR	FORMA
TAMARCO DE LA VILLA	23-jun-22	CEVA Anchieta	Presencial+cuestionario
AAVV Guamasa-Los Rodeos	23-jun-22		Presencial+cuestionario y otros documentos
AAVV Los Molinos-San Honorato	23-jun-22		Presencial
AAVV Caso Histórico	23-jun-22		Presencial
Juan Pedro, vecino de San Benito	23-jun-22		Presencial
Plataforma San Matías	03-oct-22	CC. López Soto	Presencial
Asociación de Mayores Leopoldo Morales	04-oct-22	CC. Guamasa	Presencial
Plataforma Pueblo Unido Valle de Guerra	04-oct-22	CC. Valle de Guerra	Presencial
AAVV Aguacada	05-oct-22	CC. Punta del Hidalgo	Presencial
Eco Áreas La Punta del Hidalgo	05-oct-22		Presencial
La Punta-Bajamar Avanzando	05-oct-22		Presencial
AAVV SAER	13-oct-22	-	Cuestionario
Hermandad de El Rocío	13-oct-22	-	Cuestionario
Asociación Cultural de Mujeres Salud Alto-El Rocío	13-oct-22	-	Cuestionario
Queremos movernos	23-jun-22	CEVA Anchieta	Presencial
ASORTE	22-jun-22	-	Cuestionario
ADACEA	03-oct-22	-	Cuestionario
AFITEN	04-oct-22	-	Cuestionario
La Laguna Zona Comercial	06-oct-22	CC. Las Madres de Padre Anchieta	Presencial
Alapyme	06-oct-22		Presencial
TITSA	29-jun-22	Videollamada	Telemática
Tenerife por la Bici (TXB)	06-oct-22	Sede de Tenerife por la Bici	Presencial
Concejalía de Medioambiente, Lucha contra el Cambio Climático y Bienestar Animal	27-jun-22	Sede de la concejalía	Presencial
Partido Popular	05-jul-22	Sede del grupo	Presencial
Ciudadanos	05-jul-22	Sede del grupo	Presencial

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 8/34 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:51

PARTICIPANTES	FECHA	LUGAR	FORMA
Coordinación Foro STARS La Laguna	31-oct-22	-	Telefónica

A continuación, se detalla la información recogida por cada uno de los bloques que se tuvieron en cuenta en el diseño metodológico de la entrevista en profundidad.

2.1.1 ACTA ENCUENTRO AAVV (9:00-10:15H JUEVES 23 DE JUNIO 2022)

- ***Participantes:***
  - *Eduardo de Armas, AAVV Guamasa-Los Rodeos*
  - *Miguel del Castillo, AAVV Tamarco del Camino de La Villa*
  - *Carmen Pérez, AAVV Tamarco del Camino de La Villa*
  - *Francisca Seguí, AAVV Los Molinos-San Honorato*
  - *Bernardo Hernández, AAVV Los Molinos-San Honorato*
  - *Juan Pedro, vecino de San Benito*
  - *Pablo, AAVV Casco Histórico*

- ***Problemas, necesidades y propuestas:***
  - *AAVV Los Molinos-San Honorato (Adjuntan un documento impreso con propuestas).*

Exponen un problema de aparcamiento, en donde los vecinos no pueden aparcar y este mal estacionamiento, no permite la entrada de ambulancias ni otros servicios. Además, los vehículos aparcan sobre la acera, con lo cual, se ve restringida la accesibilidad y la comodidad de los peatones.
Asimismo, añaden que el problema de aparcamiento obliga a los usuarios de los coches a dar vueltas, por tanto, generan ruido, contaminación y mayor tráfico.

De este modo, proponen una zona de aparcamiento regulado que permita una mejor gestión del estacionamiento de vecinos y visitantes, para así conseguir un barrio más ordenado y accesible. También, proponen que el inicio de la ZBE de La Laguna se haga de forma embrionaria en este barrio, ya que consideran que tiene las características adecuadas para su implantación.

Por otro lado, proponen fomentar el transporte público y la bicicleta, aprovechando un pasillo peatonal que une el barrio con el centro de la ciudad, pero siempre segregando la circulación de bicicletas y VPM, para garantizar la seguridad de todos.

  - *AAVV Casco Histórico*

Establecen que hay un problema en el tráfico rodado, sobre todo en hora punta. Haciendo hincapié en el transporte escolar, ya que, exponen que la mayor parte acceden en vehículo privado, colapsando las vías.

De modo que, proponen que se castigue al coche, que se incida en los desplazamientos en transporte público, a pie y en bicicleta.

Además, encuentran problemático el aparcamiento en el centro de la ciudad, con falta de plazas y algunos aparcamientos públicos excesivamente caros. Por lo que proponen que se

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58	
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08	

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 9/34 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:51

implanten zonas verdes reguladas, que faciliten el estacionamiento de los vecinos, así como, regular el precio de los aparcamientos públicos que no son gestionados por el ayuntamiento.

- *AAVV Tamarco del Camino de La Villa*

Exponen un problema grave de aparcamiento por su proximidad al aeropuerto, donde muchos viajeros, estacionan en la zona, ocupando puestos que no pueden usar los vecinos. Asimismo, encuentran vehículos aparcados en la acera o en doble fila, que perjudican al tráfico y a la movilidad a pie.

Al ser una zona en la que hay algunas empresas y, dada la falta de aparcamiento, los vehículos tienen que dar vueltas hasta encontrar un sitio, por tanto, aumenta la contaminación, el ruido y el humo.

Por otro lado, acusan varios problemas en las aceras, desniveles en vados, poca anchura que en muchos casos impide la accesibilidad a PMR, a los que se le añade el aparcamiento sobre las mismas.

Además, observan una falta de vigilancia y regulación desde las autoridades competentes, que agrava estos problemas.

Dentro de los problemas, también incluyen que el transporte público no es cercano y tiene unas frecuencias de paso que son muy elevadas y poco puntuales.

Las propuestas que realizaron se enfocaban en estos problemas, comenzando por una zona regulada de aparcamiento, tanto de personas como de mercancías, y de acceso al barrio para los vehículos, peatonalizando una parte de las vías internas.

Por otro lado, solicitan mejoras en el transporte público, acercando las paradas a los vecinos, con la creación de nuevas líneas y, con la mejora en las frecuencias de las existentes.

- *AAVV Guamasa-Los Rodeos*

Expusieron un abandono de los circuitos peatonales de su área de influencia, además de la falta de creación de nuevos circuitos. Así como, que los pasos bajo la autopista TF-5 están descuidados y son inseguros, por lo que se produce una fractura del territorio, sobre todo para los peatones.

Además, comentan que la carretera del campo de golf (TF-235) se encuentra en muy malas condiciones, perjudicando la circulación. Esta carretera no tiene aceras y los arcenes son en su mayoría insuficientes, por lo que los vecinos de las viviendas no pueden desplazarse a pie con seguridad.

Por ello, solicitan una mejora de los espacios para peatones en todo el ámbito, que permita su circulación con tranquilidad y seguridad. Además de pasos y vías para ciclistas que no comprometan la seguridad ni de los propios ciclistas ni de los peatones.

- *Otras propuestas comunes o que se hablaron en conjunto*

Priorizar y motivar a la población a realizar un mayor uso del transporte público mejorando su eficiencia, con información actualizada, mejorando las frecuencias y aumentando el número de líneas, además de adaptar las tarifas a los usuarios. Así como, la creación de carriles bus, para mejorar su circulación y el servicio.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 10/34 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:51

Priorizar a los peatones frente a los vehículos, con la realización de circuitos peatonales, pero sin eliminar el suelo agrícola del municipio, es decir, mantener y generar zonas de paseo en medio rural, adaptándolos al medio.

Crear zonas de aparcamiento en el extrarradio de la ciudad, que no perjudiquen a sus vecinos y que descongestionen el centro, ya que también, los vehículos circulan por el centro de la ciudad para dirigirse a otros puntos de la isla, perjudicando la circulación.

Regular la implantación de los VTC, y descentralizar la movilidad. Además de llevar un control más estricto de las circulaciones en VPM y bicicleta, sobre todo, en las zonas peatonales y las aceras.

Solicitan una coordinación entre las distintas administraciones que influyen en los ámbitos de movilidad y transporte, para que se realicen los planes de manera adecuada, sin solapamientos o contradicciones. Así como, una mayor consideración a las propuestas de la ciudadanía.

2.1.2 ACTA CHARLA ASOCIACIONES Y ENTIDADES DE PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA, DIVERSIDAD FUNCIONAL Y CARÁCTER SOCIAL (13:30-15:00H JUEVES 23 DE JUNIO 2022)

- ***Participantes:***
  - *Queremos Movernos*

- ***Problemas, necesidades y propuestas:***
  - ***Transporte público:***

Proponen un aumento de la flota y de las frecuencias, por ejemplo, en el caso de Bajamar o Punta del Hidalgo. Y en barrios o zonas disgregadas de la periferia de los núcleos urbanos, solicitan la implantación de servicios a demanda.

Asimismo, piden que se mejore la accesibilidad de las paradas y de los itinerarios hasta las mismas para PMR. Aunque la flota de guaguas es adecuada, creen que podría mejorar la accesibilidad adaptando la entrada delantera de los vehículos.

Por otro lado, solicitan el cumplimiento y vigilancia de la 'Ley de Accesibilidad de Transporte' controlando el número de taxis adaptados para PMR, formalizando un convenio con municipios limítrofes para dar servicio a una mayor población, ya que establecen que no está regulado en Tenerife.

  - ***Aceras y pasos de peatones:***

Encuentran problemas de accesibilidad en alrededor del 50% del municipio, como, por ejemplo, en el camino de Las Mercedes o en la entrada a Valle Tabares, que indican que no hay aceras.

Establecen la necesidad de que tanto las papeleras, como señales y demás elementos que se puedan instalar en las aceras, se coloquen en la parte exterior y nunca pegados a la fachada de los edificios, dado que, los ciegos se guían por la fachada

En el caso de los pasos de peatones, manifiestan que es mejor rebajarlos que elevarlos, ya que, para personas en silla de ruedas, con problemas de visión, podrían tener un accidente si no se desplazan por el centro del paso.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 11/34 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:51

Además, instan a colocar los contenedores de basura y reciclaje en la zona posterior a los pasos de peatones para facilitar la visibilidad y la seguridad de todos los peatones.

En el caso de los encaminamientos para personas ciegas, consideran que son adecuados, pero que se deben complementar con bandas de caucho en el propio paso, en el caso de que sean largos y/u oblicuos, porque si no, no están completos.

Solicitan que se respeten los itinerarios peatonales accesibles a partir de lo establecido en las distintas leyes y ordenanzas públicas.

Dentro de los itinerarios peatonales y las aceras, para evitar accidentes deben quedar separados y regulados los carriles bici. Recomiendan que se instalen puntos de anclaje de bicicletas, tanto para particulares, como de uso público (como el Bicing en Barcelona).

- ***Accesibilidad***

Instan a colocar códigos QR en distintos puntos de la ciudad que den información a personas ciegas y sordas, puesto que, el uso de la tecnología les facilita su desplazamiento por la ciudad, pudiendo incluir información de interés de diversos tipos.

Cualquier herramienta que facilite y mejore la accesibilidad, así como, que garanticen la calidad de vida de las personas con movilidad reducida será bienvenida.

- ***Aparcamiento***

Solicitan un mayor número de aparcamientos para motos en el municipio y, están de acuerdo en la implantación de zonas de tiempo limitado, aunque comentan que faltan plazas reservadas para PMR, ya que, en general, no se cumple con la normativa de 1 plaza de PMR por cada 40 que no lo son.

En el caso de las plazas de PMR, instan a colocar alguna en el lado izquierdo de la calzada para las personas con movilidad reducida que conducen.

Asimismo, recomiendan la creación de apeaderos dentro de los límites peatonales para PMR, en zonas en las que se encuentren edificios del ayuntamiento o de gestiones necesarias, para facilitar su accesibilidad. (En El Sauzal hay un estacionamiento reservado al lado del ayuntamiento).

2.1.3 ACTA CHARLA CONCEJALÍA DE MEDIOAMBIENTE (10:30-11:30H LUNES 27 DE JUNIO 2022)

- ***Entrevistado:***

Rubén Fuentes (Gestor)

*Existe un **Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible**, con vigencia hasta 2030, que nos recomienda que lo utilicemos tanto de guía, como para obtener información necesaria para el PMUS.*

Es un pacto entre las alcaldías que propone disminuir el 55% de los gases de efecto invernadero y, utilizar al menos un 30% de energías renovables dentro del total de la energía consumida, pudiendo enmarcar distintas actuaciones del PMUS dentro de este plan.

En la actualidad existen ciertos puntos de recarga de vehículos eléctricos dentro del municipio (comprobar Electromaps), pero se va a solicita una subvención MOVES3, para instalar un mayor número de puntos.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 12/34 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:51

La ZBE se encuentra en fase inicial, hay un taller los días 28 y 29 de junio de 2022 de información. Aunque les llegó la información hace no mucho tiempo.

Desde el ayuntamiento se ha iniciado el proyecto Star, que consiste en cambiar los coches oficiales a vehículos eléctricos, con el fin de reducir emisiones.

Por otro lado, la 'Variante TF-5' a la altura de Guajara es un proyecto polémico que está concluyendo su fase de alegaciones para pasar a la licitación.

Otro proyecto polémico es el tranvía del aeropuerto, en el que hay disparidad de opiniones.

2.1.4 ACTA CHARLA GRUPOS POLÍTICOS (10:00-13:30H MARTES 5 DE JULIO 2022)

- ***Problemas, necesidades y propuestas:***
  - ***Movilidad Peatonal***

Se apunta que el municipio tiene graves problemas de Accesibilidad y de falta de mantenimiento del espacio público, por lo que se propone un plan de accesibilidad que incluya también la accesibilidad a los edificios públicos.

Se ha de analizar peatonalizar no sólo del Casco sino de otros lugares. Las aceras son tan reducidas que "el peatón ha de saltar a la calle"

  - ***Bicicleta y VMP***

Se apunta que en La Laguna es complicado el uso de la bicicleta y los Vehículos de Movilidad Personal:

- *La Laguna: No pueden utilizar la zona peatonal. Habría que estudiar su autorización*
- *Cuesta y el Taco: pendiente y ordenación circulatoria complicada.*

Además se indica que los escasos carriles-bici prácticamente no se utilizan.

Por todo ello, se expone que sin ser prioritario si se considera conveniente crear una red ciclista que permita potenciar el uso del patinete y la intermodalidad patinete + tranvía.

Se indica que la movilidad de este tipo de vehículos hay que regularla con una ordenanza. Se ha de garantizar la convivencia entre los distintos modos

Por último, se constata la inexistencia de carriles-bici para cicloturismo en el norte y Las Mercedes (Las Carboneras), Geneto y los Baldíos. Se trata de un recurso que habría que potenciar.

  - ***Transporte público***

Se propone mejorar el servicio de guaguas: "hay que mejorar los horarios (más frecuencia sobre todo por las noches)"

El tranvía sí, pero no por el trazado previsto "necesita oxígeno". Que tenga su hueco y no moleste a nadie. Así, se opina que la línea del tranvía hasta el Aeropuerto no debe pasar por el Centro y no con 6 paradas pues lo ralentizaría. En cualquier caso, no se considera un tema prioritario. Por el contrario, se proponen guaguas directas al Aeropuerto.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 13/34 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:51

Todos los entrevistados plantean la necesidad de "Crear una educación de transporte público". Alguno incluso propone que sea gratuito a mayores de 65 y a menores de 25. Si los niños van gratis irán los padres. En el caso de los mayores de 65 al ser relativamente menos importante el valor del tiempo, el transporte público puede ser una solución. Todos los encuestados indican el desconocimiento que hay respecto al abono residente canario.

Alguno de los entrevistados plantea tener líneas circulares y que todas confluyan en el Centro. En cualquier caso, se ha de ir de la mano del Cabildo.

Por último, alguno de los encuestados plantea una tarifa plana para el Taxi.

- ***Movilidad en vehículo privado***

La Laguna es el cruce de camino entre el sur y el norte de la isla. Ello provoca la congestión de vías de la TF5 ("todo el tráfico de la isla pasa por La Laguna"). Las colas que se generan no afectan sólo a esta vía sino también a las vías de acceso a ella, afectado a la red local de La Laguna.

Además, la TF-5 es una barrera para todos los modos de transporte.

Se propone que no toda la gente del norte pase por la Laguna para ir al sur cerrando el anillo insular ("se dice pero no se hace").

Se muestran favorables a la variante de la TF-5 siempre y cuando afecte lo menos posible y esté soterrada la mayor parte de su trazado.

Se apunta a que se debe ir a un modelo soterrado de vías como en Madeira o Gran Canaria.

También se considera imprescindible la vía Ronda por la parte norte del Casco para liberar circulación del centro histórico.

También se debe apostar por potenciar la movilidad con coches compartidos.

Por último, no se percibe que hay un importante problema de accidentalidad.

- ***Aparcamiento***

Se considera insuficiente la oferta de aparcamientos públicos de Muvisa (tiene diversos aparcamientos con tarifas económicas y puntos de recarga)

También se deberían generar aparcamientos en la Cuesta, Finca España, Tejina, Bajamar…. También faltan aparcamientos disuasorios/intermodales en el perímetro de los núcleos.

También se deberían reorganizar las zonas de carga y descarga en el Casco de La Laguna porque son pocas.

- ***Zona de Bajas Emisiones***

Los entrevistados opinan que la Zona de Bajas Emisiones debe tener un ámbito amplio y no limitarse a las 4 calles del Casco. Alguno de los entrevistados apunta a que hay que poner una ZBE también en la Cuesta (la plaza del Tranvía) y Taco. El objetivo sería generar un pulmón.

En cualquier caso, habría que hacer un pacto que sea respetado y vinculado por todos. Hay que hacer un poco de pedagogía para que sea aceptado por todos, Se considera que la oferta

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 14/34 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:51

de puntos de recarga eléctrica es claramente insuficiente lo que limita el potencial de crecimiento de los vehículos eléctricos.

No se percibe que haya un problema de ruidos

- ***Movilidad entornos singulares***

El Hospital se encuentra encajonado. Se debería soterrar la autopista que conecte con el Taco. A la altura de Santiago Martín (estadio) también se debería soterrar pues es un punto negro. Además, se generan muchas emisiones en este punto

Algún entrevistado indica que son insuficientes los aparcamientos junto a la Universidad.

- ***Urbanismo***

No hay un Plan General (no está actualizado): "Se está construyendo donde no se debería y no se construye donde sería adecuado"

Hay algunas unidades de actuación que al no estar culminadas impiden completar la red viaria de ciudad: Av. Embajadores Pérez de Armas (no está terminada por 40m). El Ayuntamiento debería acometer estas obras

- ***Participación, Concienciación***

Acercar a la gente con números lo útil que es coger guaguas.

Lo del día de la bici parece que sólo puede utilizarse en domingo: venderla como un verdadero modo de transporte.

Se considera fundamental la colaboración entre las distintas áreas del Ayuntamiento y con el Cabildo.

- ***Otros***

El PMUS debe plantear una regulación que nos sirva para muchos años. Modelo de ciudad.

Aprovechar el espacio. Crecer a través de túneles.

2.1.5 ACTA SEMANA DE PARTICIPACIÓN 3-6 OCTUBRE 2022.

a. ENCUENTROS ASOCIACIONES DE VECINOS, MAYORES Y MUJERES.

3.0ct.2022 – CC López Soto – 16.00 a 17.00h.

- *Mary, Plataforma San Matías.*

■ ***Problemas, necesidades y propuestas:***

Exponen un problema de aparcamiento, en donde los vecinos no pueden aparcar y este mal estacionamiento, no permite la entrada de ambulancias ni otros servicios. Además, los vehículos aparcan sobre la acera, con lo cual, se ve restringida la accesibilidad y la comodidad de los peatones.
De este modo, proponen la implantación de aparcamientos de carácter regulado que permita una mejor gestión del estacionamiento de vecinos y visitantes. Plantean como una posibilidad el solar de la calle San Ramón.

Importante que se proceda a la retirada del parque de vehículos abandonados en las calles del barrio.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 15/34 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:51

Indican la necesidad de valorar la reordenación del viario con la posibilidad de establecer sentidos únicos en vías de doble sentido como puede ser la calle San Patricio, donde se ubica el Instituto San Matías, o la calle San Ramón en alguno de sus tramos, para así conseguir un barrio más ordenado y accesible.

Solicitan la implementación de medidas de templado de tráfico en calles como la del Rosario.

Así mismo se habla de la calle Barranco y la necesidad de conectarla.

Por otro lado, proponen fomentar el transporte público y para ello solicitan la ampliación de horario nocturno, especialmente en fin de semana y a primera hora del día, así como incrementar la frecuencia de paso. También consideran necesario mejorar la accesibilidad a las paradas, así como la propia zona de espera (marquesinas).

Por último, se plantea el tema de la distribución de los diferentes equipamientos (consultorios, cajeros…) que les obliga a desplazarse y emplear el vehículo privado por la falta de una buena conexión.

4.0ct.2022 – CC Guamasa – 16.00 a 17.00h.

- *Carmen, Asociación de Mayores Leopoldo Morales.*

- ***Problemas, necesidades y propuestas:***

Se expone que el mayor de los problemas es la falta de itinerarios peatonales seguros, falta de accesibilidad y la fractura que supone la TF-5 a la hora de acceder a los diferentes servicios y equipamientos.

Indican el estado de abandono de los pasos inferiores de la TF-5, y la inseguridad que eso supone. Además de que los caminos para acceder a estos pasos no están acondicionados ni señalizados.

4.0ct.2022 – CC Valle de Guerra – 17.30 a 18.30h.

- *Cruz, Plataforma Pueblo Unido Valle Guerra.*

- ***Problemas, necesidades y propuestas:***

  - *Transporte público:*
    - *Mejorar las marquesinas, así como la accesibilidad a las mismas.*
    - *Incrementar las frecuencias de la guagua.*
    - *Que todas las guaguas estén adaptadas y sean accesibles.*
  - *Movilidad vehículo privado:*
    - *Medidas de templado de tráfico en el tramo de TF-16 que discurre por la zona urbana de Valle de Guerra.*
    - *Incrementar el control de la indisciplina y el uso inadecuado de las plazas de PMR.*
  - *Accesibilidad:*
    - *Mejorar el acerado y los rebajes de los itinerarios peatonales para garantizar la accesibilidad.*
    - *Reordenar el mobiliario urbano, se ubica en de forma que interrumpe el paso peatonal.*

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 16/34 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:51

5.0ct.2022 – CC Punta del Hidalgo – 16.00 a 17.00h.

- *Isabel Guerrero, ECO ÁREAS Punta del Hidalgo.*
- *Charo, La Punta-Bajamar Avanzando.*
- *Hacomar, AAVV Aguacada.*

- ***Problemas, necesidades y propuestas:***

  - *Transporte público:*
    - *Mejorar las marquesinas existentes y poner marquesinas en aquellos puntos de parada que a día de hoy solo tienen señal vertical.*
    - *Mejorar la accesibilidad a los puntos de espera.*
    - *Incrementar las frecuencias de las guaguas.*
    - *Se solicita que todas las expediciones de las guaguas (como mínimo las del 224) pasen por Altagay tanto en sentido ida como en sentido vuelta.*
    - *Mejorar el espacio de regulación de las guaguas en la zona del mirador de Punta del Hidalgo.*

  - *Accesibilidad:*
    - *Rebajar las aceras en los puntos de cruce y ensancharlas donde sea posible garantizando un itinerario peatonal accesible.*
    - *Reubicar mobiliario urbano porque actualmente se sitúa en la parte interior de la acera interrumpiendo de forma constante el itinerario posible. Se acaba de instalar farolas de poste inclinado que reducen aún más el ancho útil de las aceras.*

  - *Movilidad vehículo privado:*
    - *Medidas de templado de tráfico en el tramo de TF-16 que discurre por la zona urbana de Bajamar y Punta del Hidalgo.*
    - *Implementar aparcamientos disuasorios en las entradas de la zona urbana para restringir el tráfico de agitación, por ejemplo, en la zona de La Hoya. Unos consideran que deben ser gratuitos, otros que de pago para evitar el estacionamiento permanente de vehículos.*

b. ENCUENTRO TENERIFE POR LA BICI.

6.0ct.2022 – Sede de TXB – 11.00 a 13.00h.

- *Francisco.*
- *Mesoramis.*

- ***Problemas, necesidades y propuestas:***

  - *Implementar el sistema de alquiler de bicicletas una vez esté la infraestructura necesaria para su correcto uso.*
  - *Integrar la red ciclable teniendo en cuenta la posible red de aparcamientos disuasorios: puntos de intermodalidad.*
  - *Colocación de los aparcabicis con un criterio de mayor a menor nivel de atracción.*
  - *Ubicación próxima a las entradas de los equipamientos, y en zonas comerciales abiertas no concentrarlos en un punto, distribuirlos a lo largo de los ejes. Se habla de la posibilidad de emplear mobiliario urbano que integre punto de anclaje de bicicleta para zonas peatonales y de patrimonio de forma que afecte lo menos posible al paisaje del entorno.*

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 17/34 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:51

- *Nueva rotonda de Padre Anchieta como punto de conexión de la red y zona intermodal al aire libre.*

c. ENCUENTRO ASOCIACIONES DE EMPRESARIOS Y HOSTELEROS.

6.0ct.2022 – CC Las Madres de Padre Anchieta – 16.00 a 17.30h.

- *La Laguna Zona Comercial.*
- *Alapyme.*

■ ***Problemas, necesidades y propuestas:***

- *Establecer una red de aparcamientos disuasorios con tarifas adaptadas al uso incluso posibilidad de bonificación en los comercios del entorno.*
- *Implementar una guagua circular por el casco conectando los espacios de intermodalidad. Posibilidad de coste bonificado en los comercios del entorno o al hacer uso de un aparcamiento disuasorio.*
- *Reparto de última milla. Crear espacios de carga y descarga para evitar el exceso de vehículos de reparto en las zonas peatonales.*
- *Regular el uso de los VMP: actualizar la ordenanza de movilidad.*
- *Valorar reordenación de los sentidos de las calles para garantizar una circulación óptima y eficaz que no potencie el llenado del núcleo.*

2.1.6 CUESTIONARIOS DE MOVILIDAD

Por otro lado, aquellas asociaciones que no pudieron asistir a las jornadas previstas, pero si querían dejar constancia de su percepción sobre la movilidad, así como proponer posibles soluciones nos hicieron llegar un cuestionario que se les había hecho llegar de forma previa, del mismo modo que algunas que participaron de forma activa también nos lo remitieron.

■ PLATAFORMA PGO GUAMASA.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 18/34 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:51

1. VALORACIÓN OBJETIVOS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

OBJETIVOS	Nivel de importancia (1 a 10)	OBSERVACIONES
Movilidad sostenible:		Estos criterios los consideramos como muy importantes. Por eso les hemos dado puntuaciones altas.
• Reducir la contaminación acústica	10	
• Reducir las emisiones contaminantes	10	
• Menor uso del coche.	10	
Movilidad inclusiva		
• Adaptación a los distintos segmentos población (edad, nivel socioeconómico....)	10	
• Crear un espacio público "amable" y atractivo: agradable para vivir, visitar y caminar. Eliminar las barreras que reducen la "accesibilidad"	10	
• Garantizar la conexión de calidad entre las distintas zonas del municipio y con el exterior, independientemente del modo utilizado y el lugar de residencia.	10	
Movilidad segura		
• Reducir las víctimas y la gravedad de los accidentes de tráfico	?	
Movilidad compartida		
• Participación e interacción con el ciudadano	10	
• Colaboración entre administraciones	10	
• Coordinación en los instrumentos de planificación	10	
Movilidad eficiente		Entendemos la logística de distribución no como la multiplicacion de pequeños polígonos industriales sino como el diseño de rutas y horarios de reparto de las mercancías.
• Tiempos en transporte público competitivos	10	
• Reducir la congestión, Garantizar un nivel de servicio mínimo a la movilidad esencial	10	
• Fomento del uso responsable del coche: La movilidad esencial	10	
• Optimizar la logística de la distribución de mercancías	10	

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 19/34 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:51

2. ASPECTOS A ABORDAR.

APORTACIONES	PROBLEMAS	PROPUESTAS
MEJORA DEL ESPACIO PÚBLICO Y LA MOVILIDAD PEATONAL	Actualmente se prioriza al vehículo a motor en prácticamente todas las vías del municipio. No existen en las vías espacios de uso peatonal. No existen pasos de peatones en Guamasa en zonas clave para la movilidad peatonal de la zona. Inexistencia de una red de movilidad peatonal en el pueblo, y abandono de los caminos potencialmente peatonalizables. Las partes Norte y Sur del pueblo están fracturadas por la autopista TF-5.	Priorización del transporte público y peatonal. Reducir el número de carriles de la Crtra. Campo de Golf, (TF-235), con las creación de espacios de tránsito peatonal seguros, y señalización de pasos de peatones Recuperación de caminos peatonales así como la creación de nuevas rutas. Creación de rutas segura que conecten Norte-Sur del pueblo, actualmente en estado deplorable para el uso peatonal.
FOMENTO Y REGULACIÓN DEL USO DE LA BICICLETA Y LOS VMP.	La circulación de estos vehículos acostumbra a invadir los espacios actualmente reservados al uso peatonal. Representan un peligro pues la ausencia de ruido hace que no se pueda percatar de su aproximación.	Creación de normativa municipal sobre el uso de estos vehículos y hacer efectivo su cumplimiento.
POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO	Ausencia de rutas de uso exclusivo, (carril bus), lo que provoca retrasos y tiempos prolongados de los trayectos. Mala conexión de rutas lo que provocan tiempos de trayectos anormalmente largos o imposibilidad de conexión.	Creacion de carriles bus, mejorando las rutas y sus conexiones, así como las frecuencias.
MEJORA DE LA SEGURIDAD Y EFICIENCIA DE LA RED VIARIA		
GESTIÓN DEL APARCAMIENTO Y POTENCIACIÓN DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA.		
GESTIÓN DE LA MOVILIDAD EN LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES		

APORTACIONES	PROBLEMAS	PROPUESTAS
POTENCIACIÓN DE UN MODELO URBANO COMPACTO Y COMPLEJO.	?	
PROPICIAR HÁBITOS DE MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLES A TRAVÉS DE LA PARTICIPACIÓN E INFORMACIÓN	Las propuestas ciudadanas de mejora de movilidad sostenible no tenemos constancia de que se hayan aplicado. Por lo menos en nuestro barrio.	
OTROS		

Desde Plataforma PGO Guamasa también se remiten dos documentos analizando la situación de la movilidad:

- Propuesta Plataforma Guamasa_Los Rodeos. Documento remitido en 2021 a la Gerencia de Urbanismo.
- RUTA DE IDENTIFICACIÓN DE LOS PROBLEMAS PARA LA PEATONALIZACIÓN O PARA EL PASEO PEATONAL Y ELABORACIÓN DE TRANSECTO.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58	
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08	
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA			
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58	- 20/34 -	Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:51	

- AAVV TAMARCO.

1. VALORACIÓN OBJETIVOS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

OBJETIVOS	Nivel de importancia (1 a 10)	OBSERVACIONES
Movilidad sostenible:		
• Reducir la contaminación acústica	9	
• Reducir las emisiones contaminantes	10	
• Menor uso del coche.	9	
Movilidad inclusiva		Por crear espacio, entendemos mejorar los existentes, y mantener, mejorar y fomentar los entornos rurales sin someter la ciudad a más construcciones. ** Garantizar conexiones, **"Sí"** mediante el transporte público. **No** a cualquier precio, ni de cualquier modo.
• Adaptación a los distintos segmentos población (edad, nivel socioeconómico....)	10	
• Crear un espacio público "amable" y atractivo: agradable para vivir, visitar y caminar. Eliminar las barreras que reducen la "accesibilidad"	10	
• Garantizar la conexión de calidad entre las distintas zonas del municipio y con el exterior, independientemente del modo utilizado y el lugar de residencia.	8**	
Movilidad segura		Nuestra AAVV ha presentado alternativas al Ayto, aún pendientes de solución
• Reducir las víctimas y la gravedad de los accidentes de tráfico	10	
Movilidad compartida		La participación ciudadana en los diseños es imprescindible, en cojunción con el diseño de un Plan de Movilidad coordinado entre las Administraciones
• Participación e interacción con el ciudadano	10	
• Colaboración entre administraciones	10	
• Coordinación en los instrumentos de planificación	10	
Movilidad eficiente		
• Tiempos en transporte público competitivos	3	
• Reducir la congestión, Garantizar un nivel de servicio mínimo a la movilidad esencial	10	
• Fomento del uso responsable del coche: La movilidad esencial	9	
• Optimizar la logística de la distribución de mercancías	8	

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA

Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 21/34 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:51

2. ASPECTOS A ABORDAR

MEJORA DEL ESPACIO PÚBLICO Y LA MOVILIDAD PEATONAL

PROBLEMAS:

En nuestro barrio: *

*velocidad de los coches *carencia de aceras en algunas zonas

*deterioro de las aceras por árboles que las han roto por completo y que obligan a peatones a circular por la zona de rodadura.

*Colapso de circulación y aparcamientos por la cercanía al aeropuerto, ULL y centroAltura de aceras y accesos a vados inadecuados. *Las aceras deberían ser cómodas para los peatones, no para los vehículos que accedan a entradas y vados.

* Pocos bancos de reposo para peatones en aceras.

PROPUESTAS:

** Mejora de aceras y de accesos peatonales

** Peatonalización de zonas que permitan espacios libres de circulación de vehículos, especialmente en entorno de colegios.

** Revisar y ordenar el sentido de las calles para minimizar el tráfico ajeno al barrio

** Establecer zona verde de aparcamientos – limitación de horario para no residentes-

** En las aceras, reducir el desnivel en los accesos de vehículos, así como continuar con los rebajes en los cruces de peatones.

**Instalar más zonas de reposo para peatones en las aceras

FOMENTO Y REGULACIÓN DEL USO DE LA BICICLETA Y LOS VMP.

PROBLEMAS:

1. No existen vías seguras para estos vehículos.
2. La circulación no regulada de estos vehículos les ampara ante infracciones que ponen en peligro a peatones y a los propios usuarios de estos vehículos frente a otros conductores.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 22/34 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:51

PROPUESTAS:

1. Uso de bicicleta y VMP sí, con licencia y matrícula. Responsabilidad del uso adecuado como cualquier conductor.
2. Una vez se mejore la movilidad del entorno, se podrá coordinar el uso para estos vehículos, siempre priorizando a peatones.

POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

PROBLEMAS:

1. Nuestro barrio, y en general los barrios que circundan el centro de La Laguna, están mal conectados mediante el transporte público.
2. Hay pocas líneas, con poca frecuencia y recorridos muy largos. (Nuestro barrio actualmente, tenemos una línea que sale de la terminal de La Laguna cada 30 minutos y tarda 45 minutos en hacer el recorrido completo.)
3. Dificultad para las personas mayores y de movilidad reducida, es difícil bajar del autobús. A veces las aceras están muy bajas, el autobús muy alto, o no se acercan lo suficiente a las aceras.

PROPUESTAS:

1. Zona intermedia de aparcamiento de líneas más céntrica, por ejemplo zona Avenida Trinidad.
2. Es una buena combinación para tranvía y minibuses que dividan la ciudad de forma **radial** , con una **frecuencia de 15 minutos y recorridos circulares cortos**.
3. Las paradas de autobús más adecuadas para personas con movilidad reducida.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 23/34 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:51

MEJORA DE LA SEGURIDAD Y EFICIENCIA DE LA RED VIARIA

PROBLEMAS:

1. La velocidad de los vehículos y su tara.
2. Atropellosç
3. Atascos por un tráfico mal ordenado.

...

PROPUESTAS:

1. * Vigilancia de la velocidad
2. *Sistemas de protección de pasos de peatones
3. *Zonas de aparcamientos fuera de los centros urbanos combinados con autobuses lanzadera

- AAVV SAER.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 24/34 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:51

1. VALORACIÓN OBJETIVOS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

OBJETIVOS	Nivel de importancia (1 a 10)	OBSERVACIONES
Movilidad sostenible:		
• Reducir la contaminación acústica	1	
• Reducir las emisiones contaminantes	10	
• Menor uso del coche.	10	
Movilidad inclusiva		
• Adaptación a los distintos segmentos población (edad, nivel socioeconómico....)	10	
• Crear un espacio público "amable" y atractivo: agradable para vivir, visitar y caminar. Eliminar las barreras que reducen la "accesibilidad"	10	
• Garantizar la conexión de calidad entre las distintas zonas del municipio y con el exterior, independientemente del modo utilizado y el lugar de residencia.	10	
Movilidad segura		
• Reducir las víctimas y la gravedad de los accidentes de tráfico	10	
Movilidad compartida		
• Participación e interacción con el ciudadano	5	
• Colaboración entre administraciones	10	
• Coordinación en los instrumentos de planificación	10	
Movilidad eficiente		
• Tiempos en transporte público competitivos	5	
• Reducir la congestión, Garantizar un nivel de servicio mínimo a la movilidad esencial	10	
• Fomento del uso responsable del coche: La movilidad esencial	10	
• Optimizar la logística de la distribución de mercancías	10	

2. ASPECTOS A ABORDAR

APORTACIONES	PROBLEMAS	PROPUESTAS
MEJORA DEL ESPACIO PÚBLICO Y LA MOVILIDAD PEATONAL	Cada vez hay menos aparcamientos y menos espacios peatonales.	Que se fomente el uso del medio de transporte. Que se realicen más espacios peatonales.
FOMENTO Y REGULACIÓN DEL USO DE LA BICICLETA Y LOS VMP.	Hay pocos carriles bici.	Que se creen más carriles bici.
POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO	Las tarifas son caras.	Tarifas más económicas.
MEJORA DE LA SEGURIDAD Y EFICIENCIA DE LA RED VIARIA	Poca vigilancia policial y señalización. Mal estado de las carreteras.	Que se ponga más señalización y vigilancia policial.

- HERMANDAD NUESTRA SEÑORA DEL ROCÍO.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 25/34 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:51

1. VALORACIÓN OBJETIVOS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

OBJETIVOS	Nivel de importancia (1 a 10)	OBSERVACIONES
Movilidad sostenible:		
• Reducir la contaminación acústica	6	
• Reducir las emisiones contaminantes	7	
• Menor uso del coche.	9	
Movilidad inclusiva		
• Adaptación a los distintos segmentos población (edad, nivel socioeconómico....)	8	
• Crear un espacio público "amable" y atractivo: agradable para vivir, visitar y caminar. Eliminar las barreras que reducen la "accesibilidad"	8	
• Garantizar la conexión de calidad entre las distintas zonas del municipio y con el exterior, independientemente del modo utilizado y el lugar de residencia.	9	
Movilidad segura		
• Reducir las víctimas y la gravedad de los accidentes de tráfico	5	
Movilidad compartida		
• Participación e interacción con el ciudadano	9	
• Colaboración entre administraciones	6	
• Coordinación en los instrumentos de planificación	6	
Movilidad eficiente		
• Tiempos en transporte público competitivos	6	
• Reducir la congestión, Garantizar un nivel de servicio mínimo a la movilidad esencial	6	
• Fomento del uso responsable del coche: La movilidad esencial	6	
• Optimizar la logística de la distribución de mercancías	7	

2. ASPECTOS A ABORDAR

APORTACIONES	PROBLEMAS	PROPUESTAS
MEJORA DEL ESPACIO PÚBLICO Y LA MOVILIDAD PEATONAL	Poco aparcamiento. No son accesibles las calles para personas de movilidad reducida.	Que se hagan más aparcamientos y zonas para movilidad peatonal.
FOMENTO Y REGULACIÓN DEL USO DE LA BICICLETA Y LOS VMP.	No hay uso específico para bicicleta y molesta al resto de peatones.	Crear un carril bici.
POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO	No realizan el recorrido adecuado a los vecinos.	Mejorar las líneas y los recorridos.
MEJORA DE LA SEGURIDAD Y EFICIENCIA DE LA RED VIARIA	No hay seguridad y mal estado de la red viaria.	Que haya más control de seguridad y mejoren las carreteras.

- ASOCIACIÓN CULTURAL DE MUJERES SALUD ALTO-EL ROCÍO.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 26/34 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:51

1. VALORACIÓN OBJETIVOS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

OBJETIVOS	Nivel de importancia (1 a 10)	OBSERVACIONES
Movilidad sostenible:		
• Reducir la contaminación acústica	10	
• Reducir las emisiones contaminantes	10	
• Menor uso del coche.	10	
Movilidad inclusiva		
• Adaptación a los distintos segmentos población (edad, nivel socioeconómico....)	10	
• Crear un espacio público "amable" y atractivo: agradable para vivir, visitar y caminar. Eliminar las barreras que reducen la "accesibilidad"	10	
• Garantizar la conexión de calidad entre las distintas zonas del municipio y con el exterior, independientemente del modo utilizado y el lugar de residencia.	10	
Movilidad segura		
• Reducir las víctimas y la gravedad de los accidentes de tráfico	10	
Movilidad compartida		
• Participación e interacción con el ciudadano	9	
• Colaboración entre administraciones	10	
• Coordinación en los instrumentos de planificación	10	
Movilidad eficiente		
• Tiempos en transporte público competitivos	10	
• Reducir la congestión, Garantizar un nivel de servicio mínimo a la movilidad esencial	10	
• Fomento del uso responsable del coche: La movilidad esencial	10	
• Optimizar la logística de la distribución de mercancías	8	

2. ASPECTOS A ABORDAR

APORTACIONES	PROBLEMAS	PROPUESTAS
MEJORA DEL ESPACIO PÚBLICO Y LA MOVILIDAD PEATONAL	Mala accesibilidad en las calles para los carritos de bebes y personas de movilidad reducida.	Mejorar las calles para el tránsito peatonal.
FOMENTO Y REGULACIÓN DEL USO DE LA BICICLETA Y LOS VMP.	Que utilicen los carriles propios para bici, que se suelen producir accidentes.	Que se realicen más carriles bici y zonas adaptadas para ellos.
POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO	Que se reduzcan las tarifas, mayor frecuencia, paradas de guaguas más cercanas.	Que se reduzcan las tarifas, mayor frecuencia, paradas de guaguas más cercanas.
MEJORA DE LA SEGURIDAD Y EFICIENCIA DE LA RED VIARIA	Carreteras en mal estado	Mejorar las carreteras

- ASORTE (Asociación de Personas Sordas de Tenerife).

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 27/34 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:51

1. VALORACIÓN OBJETIVOS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

OBJETIVOS	Nivel de importancia (1 a 10)	OBSERVACIONES
Movilidad sostenible:		Reducir la contaminación acústica beneficiaría bastante a las personas sordas que usan audífonos o implante coclear
• Reducir la contaminación acústica	10	
• Reducir las emisiones contaminantes	10	
• Menor uso del coche.	9	
Movilidad inclusiva		Es de extrema importancia que toda persona pueda acceder a cualquier espacio público de forma equitativa, eliminando tanto barreras arquitectónicas como económicas. Además, más allá de ser un espacio atractivo/bonito debe ser un espacio donde se respete las características personales, pues, la falta de accesibilidad, al final es una falta de respeto.
• Adaptación a los distintos segmentos población (edad, nivel socioeconómico....)	10	
• Crear un espacio público "amable" y atractivo: agradable para vivir, visitar y caminar. Eliminar las barreras que reducen la "accesibilidad"	10	
• Garantizar la conexión de calidad entre las distintas zonas del municipio y con el exterior, independientemente del modo utilizado y el lugar de residencia.	10	
Movilidad segura		Consideramos muy importante el cumplimiento de la legislación vigente, así como el compromiso y la responsabilidad ciudadana. Como puede ser: cumplir con los límites de velocidad, no conducir en estado de embriaguez, adelantamientos correctos, uso de protección, etc.
• Reducir las víctimas y la gravedad de los accidentes de tráfico	10	
Movilidad compartida		Es cierto que, para el buen desarrollo del plan, todas las administraciones tienen que tener el mismo objetivo y trabajar a la par para conseguirlo. Además de involucrar a la ciudadanía fomentando una movilidad más sostenible, por medio de acciones de sensibilización, acciones formativas, actividades atractivas, etc., siempre contemplando la accesibilidad universal.
• Participación e interacción con el ciudadano	10	
• Colaboración entre administraciones	10	
• Coordinación en los instrumentos de planificación	10	
Movilidad eficiente		
• Tiempos en transporte público competitivos	9	
• Reducir la congestión, Garantizar un nivel de servicio mínimo a la movilidad esencial	9	
• Fomento del uso responsable del coche: La movilidad esencial	10	
• Optimizar la logística de la distribución de mercancías	8	

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 28/34 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:51

- ADACEA (Asociación De Daño Cerebral Adquirido de Tenerife).

1. VALORACIÓN OBJETIVOS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

OBJETIVOS	Nivel de importancia (1 a 10)	OBSERVACIONES
Movilidad sostenible:		
• Reducir la contaminación acústica	8	
• Reducir las emisiones contaminantes	10	
• Menor uso del coche.	8	
Movilidad inclusiva		
• Adaptación a los distintos segmentos población (edad, nivel socioeconómico....)	9	
• Crear un espacio público "amable" y atractivo: agradable para vivir, visitar y caminar. Eliminar las barreras que reducen la "accesibilidad"	10	
• Garantizar la conexión de calidad entre las distintas zonas del municipio y con el exterior, independientemente del modo utilizado y el lugar de residencia.	9	
Movilidad segura		
• Reducir las víctimas y la gravedad de los accidentes de tráfico	10	
Movilidad compartida		
• Participación e interacción con el ciudadano	10	
• Colaboración entre administraciones	10	
• Coordinación en los instrumentos de planificación	10	
Movilidad eficiente		
• Tiempos en transporte público competitivos	10	
• Reducir la congestión. Garantizar un nivel de servicio mínimo a la movilidad esencial	10	
• Fomento del uso responsable del coche: La movilidad esencial	10	
• Optimizar la logística de la distribución de mercancías	9	

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 29/34 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:51

2. ASPECTOS A ABORDAR

APORTACIONES	PROBLEMAS	PROPUESTAS
MEJORA DEL ESPACIO PÚBLICO Y LA MOVILIDAD PEATONAL	SUELO INESTABLE Y PENDIENTES PELIGROSAS PARA PERSONA CON MOVLIDAD REDUCIDA.	HACER MAS ACCESIBLE LAS ZONAS PEATONALES, ASÍ COMO, FOMENTAR LA SEGURIDAD PEATONAL EN LAS CALLES QUE SON BAJADA.
FOMENTO Y REGULACIÓN DEL USO DE LA BICICLETA Y LOS VMP.	NO HAY CARRILES HABILITADOS PARA EL USO DE BICICLETA.	HABILITAR UN CARRIL BICI
POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO	LARGAS ESPERAS PARA COGER UNA GUAGUA DIRECCIÓN FUERA DEL NÚCLEO DE LA ZONA METROPOLITANA.	REDUCIR EL TIEMPO DE ESPERA.
MEJORA DE LA SEGURIDAD Y EFICIENCIA DE LA RED VIARIA	RED VIARIA POCO ACCESIBLE PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA	HABILITAR LA RED VIARIA DEL MUNICIPIO PARA QUE SEA ACCESIBLE PARA TODOS.
GESTIÓN DEL APARCAMIENTO Y POTENCIACIÓN DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA.	ESCASO APARCAMIENTO EN LA ZONA CENTRO DE LAGUNA.	HABILITAR ZONAS DE APARCAMIENTO GRATUITOS O DE COSTE REDUCIDO, ASÍ COMO, PLAZAS DE APARCAMIENTO ESPECIFÍCAS PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA.
GESTIÓN DE LA MOVILIDAD EN LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES	POCA ATENCIÓN A ESPACIOS ACCESIBLES PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA.	REALIZAR PROGRAMAS Y PROYECTOS QUE SE TENGAN EN CUENTA A LAS PERSONAS CON DIVERSIDAD FUNCIONAL Y SUS NECESIDADES.
POTENCIACIÓN DE UN MODELO URBANO COMPACTO Y COMPLEJO.	ESCASA POTENCIACION DEL MODELO URBANO	INFORMAR A LA POBLACIÓN Y A LAS PERSONAS ENCARGADAS DE LA EJECUCIÓN DEL MODELO PARA QUE TOMEN LAS MEDIDAS NECESARIAS.
PROPICIAR HÁBITOS DE MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLES A TRAVÉS DE LA PARTICIPACIÓN E INFORMACIÓN	ESCASA INFORMACION SOBRE HÁBITOS DE MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLE	INFORMAR Y HACER PARTICIPE A LA POBLACIÓN DE HABITOS QUE MEJOREN LA MOVILIDAD DESDE UNA PERSPECTIVA SOSTENIBLE.
OTROS	---	---

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 30/34 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:51

- AFITEN (Asociación de Fibromialgia y Fatiga Crónica de Tenerife).

1. VALORACIÓN OBJETIVOS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

OBJETIVOS	Nivel de importancia (1 a 10)	OBSERVACIONES
Movilidad sostenible:		
• Reducir la contaminación acústica	9	
• Reducir las emisiones contaminantes	8	
• Menor uso del coche.	8	
Movilidad inclusiva		
• Adaptación a los distintos segmentos población (edad, nivel socioeconómico....)	8	
• Crear un espacio público "amable" y atractivo: agradable para vivir, visitar y caminar. Eliminar las barreras que reducen la "accesibilidad"	10	
• Garantizar la conexión de calidad entre las distintas zonas del municipio y con el exterior, independientemente del modo utilizado y el lugar de residencia.	10	
Movilidad segura		
• Reducir las víctimas y la gravedad de los accidentes de tráfico	9	
Movilidad compartida		
• Participación e interacción con el ciudadano	9	
• Colaboración entre administraciones	9	
• Coordinación en los instrumentos de planificación	9	
Movilidad eficiente		
• Tiempos en transporte público competitivos	9	
• Reducir la congestión, Garantizar un nivel de servicio mínimo a la movilidad esencial	9	
• Fomento del uso responsable del coche: La movilidad esencial	9	
• Optimizar la logística de la distribución de mercancías	8	

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58	
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08	
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA			
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58	- 31/34 -	Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:51	

2. ASPECTOS A ABORDAR

APORTACIONES	PROBLEMAS	PROPUESTAS
MEJORA DEL ESPACIO PÚBLICO Y LA MOVILIDAD PEATONAL	Debido al poco espacio existente habilitado para aparcamientos, en muchas ocasiones los vehículos invaden y no respetan las zonas peatonales.	Mejorar y aumentar la señalización de zonas peatonales mediante bandas sonoras e iluminación.
FOMENTO Y REGULACION DEL USO DE LA BICICLETA Y LOS VMP.	Los ciclistas suelen circular por zonas peatonales, no indicadas para ello debido al riesgo hacia los peatones. Así mismo, tampoco existen zonas bien delimitadas para la circulación de los vehículos de movilidad personal.	Habilitar y delimitar zonas para la circulación tanto de ciclistas como de VPM. Mediante una señalización adecuada para regular los espacios compartidos con los peatones.
POTENCIACION DEL TRANSPORTE PÚBLICO	El uso masivo del vehículo privado colapsa las ciudades y las hace más sucias y más ruidosas.	Potenciando las líneas urbanas e interurbanas y creando un servicio regular de autobuses. El transporte público es la alternativa idónea para mejorar la movilidad urbana y evitar en gran medida las retenciones y atascos.
MEJORA DE LA SEGURIDAD Y EFICIENCIA DE LA RED VIARIA	Carreteras en mal estado y mala señalización.	Plan de mantenimiento en el que se plasme la necesidad de una revisión periódica de los estados de las vías.
GESTIÓN DEL APARCAMIENTO Y POTENCIACIÓN DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA.	Pocos espacios de aparcamiento e insuficientes puntos de carga eléctrica .	Establecer más zonas de aparcamientos, así como más puntos de carga de vehículos en zonas más accesibles.
GESTION DE LA MOVILIDAD EN LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES	La utilización de vehículos provoca efectos: Más ocupación de espacio, más ruido, más consumo energético, más emisiones, etc. Transporte Público de la zona creemos que tiene una escasa utilización. No se puede obviar que las facilidades para poder aparcar en el Polígono favorecen el uso de este modo en detrimento del Transporte Público.	Optimizar el sistema de transporte, con el objetivo de reducir el número de vehículos utilizados por los trabajadores en sus viajes diarios entre sus domicilios y el puesto de trabajo. Establecido un Servicio de Guaguas desde las Estaciones hasta las diferentes empresas del Polígono Industrial y viceversa, cuyo horario coincida con las llegadas y salidas de en las horas punta de la mañana y de la tarde.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 32/34 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:51

POTENCIACIÓN DE UN MODELO URBANO COMPACTO Y COMPLEJO.	En efecto, en la ciudad aumenta, necesariamente, la emisión de gases a la atmósfera, la superficie expuesta a niveles de ruido inadmisibles, el número de accidentes y el número de horas laborales perdidas en desplazamientos. Mayor consumo de suelo Dispersión de la edificación y las infraestructuras. La superficie edificada por habitante es mayor. El modelo de movilidad descansa en el vehículo privado. Escasa Accesibilidad desde los barrios La dispersión de las redes. Se reduce el espacio público y se sustituye por espacios privados urbanos: deportivos, de compra, de transporte, etc.	Convertir la ciudad en un espacio donde sea posible la interacción entre sus habitantes, con un, menor consumo de suelo. La proximidad entre usos y funciones supone un menor consumo de materiales. Que la superficie edificada /habitante sea menor. Que la mayoría de viajes se puedan realizar a pie, bicicleta o en transporte público. Que la calle, y la plaza constituyan los espacios de contacto y de convivencia por excelencia aportando calidad urbana.
PROPICIAR HABITOS DE MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLES A TRAVÉS DE LA PARTICIPACIÓN E INFORMACIÓN	Abusivo uso del transporte privado en detrimento del transporte público.	Garantizar la accesibilidad para todos al lugar trabajo, a los servicios (salud y educación) y a las zonas económicas y otras de interés. Mejorar la seguridad. Reducir la contaminación, las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo de energía.

2.2 ENCUESTA CIUDADANA

En paralelo, se publicó una encuesta *online* difundida desde las redes sociales del Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna con objeto de recabar la opinión de la ciudadanía sobre la movilidad del municipio.

*Se recibieron un total de **256 encuestas**, en las que se aportaron **79 respuestas de carácter abierto** que incorporan propuestas de muy diversa índole y se reflejan en los documentos de análisis y diagnosis.*

2.3 ENCUESTA ESCOLAR

Como parte del proceso participativo se hizo llegar una encuesta on-line específica al sector educativo, para ser respondida tanto por los estudiantes, como por sus progenitores y los trabajadores y trabajadoras de los centros educativos. Se pretende con esto tener una imagen clara de la situación que se produce en los entornos escolares y de las pautas de movilidad existentes en la actualidad.

*Se recibieron un total de **703 encuestas**, en las que se aportaron **224 respuestas de carácter abierto** que incorporan propuestas para mejorar los entornos escolares. Los resultados se recogen en los documentos de análisis y diagnosis.*

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 33/34 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:51

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/6E094BDBD160D88C60894A8E320784DA

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 34/34 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:51

Plan de Movilidad Urbana Sostenible de San Cristóbal de la Laguna



Fase I. ANÁLISIS

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad Certificada ISO 9001:2015 ISO 14001:2015

PMUS LA LAGUNA

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA

ENERO 2023

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 1/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

1. INTRODUCCIÓN 9
1.1 Antecedentes 9
1.2 Marco Normativo 9
1.2.1 Marco normativo nacional 9
1.2.2 Marco local 11
1.3 Zonificación. 13
1.4 Coordinación con otras administraciones. 14
1.4.1 Planificación a escala insular. 14
2. ASPECTOS SOCIOECONÓMICOS Y TERRITORIALES 17
2.1 POBLACIÓN 17
2.1.1 Caracterización de la población. 18
2.1.2 Densidad de población 25
2.2 LA RENTA 28
2.3 LA MOTORIZACIÓN 31
2.4 LA ACTIVIDAD 32
2.4.1 Actividad económica 32
2.4.2 Equipamientos 41
3. EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO 53
4. MOVILIDAD GLOBAL 57
4.1 Relaciones de movilidad 57
4.2 Distribución modal 59
4.2.1 Reparto modal residentes y visitantes 61
4.2.2 El reparto modal por distritos 62
4.3 Estacionalidad de los movimientos 64
4.3.1 La movilidad cotidiana 64
4.3.2 La movilidad en periodo estival 66
4.4 MOVILIDAD A PUNTOS SINGULARES 69
4.4.1 Movilidad al HUC 69
4.4.2 Movilidad al CAMPUS UNIVERSITARIO 69
5. MOVILIDAD PEATONAL 70
5.1 OFERTA PEATONAL 70
5.1.1 La proporción de espacio destinada al peatón 72
5.1.2 La accesibilidad 73
5.2 DEMANDA PEATONAL 76
6. MOVILIDAD CICLISTA 77
6.1 APARCABICIS 78
6.2 INICIATIVAS MUNICIPALES DE PROMOCIÓN CICLISTA 79
6.3 DEMANDA CICLISTA 80
6.4 PREVISIÓN DE RED DE CARRILES BICI 80
6.4.1 Red propuesta por el PGO 80
6.4.2 Estrategia de desarrollo urbano sostenible integrada (EDUSI) 81
6.4.3 Proyecto red de carriles bici 81
6.4.4 Sistema Público de Alquiler de Bicicletas. 82
7. MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO 83
7.1 ANÁLISIS DE LA OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO. 83
7.1.1 Transporte público municipal. 83
7.1.2 Transporte público intermunicipal: guagua. 88

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 2/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

7.1.3 Transporte público intermunicipal: tranvía 89
7.1.4 Oferta de paradas de transporte público. 90

7.2 ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE PÚBLICO 90

7.2.1 La demanda de usuarios de las guaguas urbanas 90
7.2.2 La demanda de usuarios de las guaguas interurbanas. 92
7.2.3 La demanda de usuarios del tranvía. 94

8. MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO 98
8.1 Red viaria urbana municipal. 99
8.2 Análisis de la demanda de tráfico 104

8.2.1 Vías principales 104
8.2.2 Vías primarias del municipio 105
8.2.3 Vías secundarias del municipio. 107
8.2.4 Vías secundarias interurbanas del municipio. 109
8.2.5 Evolución del tráfico de las vías municipales 110

8.3 NIVEL DE SERVICIO DEL TRÁFICO MOTORIZADO. 116
8.4 SEGURIDAD VIAL. ACCIDENTALIDAD 120
8.5 NUEVAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PREVISTAS 121

8.5.1 Autopista exterior. Variante TF-5 122

9. DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS 123
9.1 Cobertura de las zonas de carga y descarga 124
9.2 Caracterización de los tráficos de pesados 126

10. APARCAMIENTO. 129
10.1 La oferta de aparcamiento 129

10.1.1 Oferta aparcamiento residencial turismos/furgonetas. 130
10.1.2 Oferta foránea de aparcamiento de turismos. 130

10.2 La demanda de aparcamiento. 136

10.2.1 La utilización de los aparcamientos públicos y privados. 136
10.2.2 Déficit infraestructural de aparcamiento. 138
10.2.3 Déficit total de aparcamiento. 139
10.2.4 Déficit de aparcamiento aparente 140

11. CALIDAD AMBIENTAL 146
11.1 Contaminación ambiental 146
11.2 Calidad del aire. 146
11.3 Contaminación acústica 148

12. PARTICIPACIÓN CIUDADANA 150
12.1 Metodología 150

12.1.1 Entrevistas en profundidad 150
12.1.2 Encuesta ciudadana 177
12.1.3 Encuesta escolar 177

ANEXO 1. ENCUESTAS 177
Anexo 1.1 ENCUESTA ON-LINE DE MOVILIDAD 177

APORTACIONES POR DISTRITOS. 188

Anexo 1.2 ENCUESTA ON-LINE DE MOVILIDAD ENTORNOS ESCOLARES 196

APORTACIONES POR CENTROS EDUCATIVOS. 204

Anexo 2. CAMPAÑA DE AFOROS 220
Anexo 2.1 AFOROS VEHICULARES 220

RESULTADOS AFOROS VEHÍCULOS 223

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58	
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08	
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3 Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3			
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58	- 3/233 -	Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54	

Anexo 2.2 AFOROS PEATONALES Y BICIS/VMP 230

RESULTADOS AFOROS 230

ANEXO 3. INVENTARIO DE OCUPACIÓN **233**

METODOLOGÍA. 233

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 4/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

ÍNDICE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. División por distritos del municipio de La Laguna. 13
Ilustración 2. División por entidades 14
Ilustración 3. Evolución de la población San Cristóbal de La Laguna (2000-2021). Fuente: INE 17
Ilustración 4. Pirámide de población San Cristóbal de La Laguna, Tenerife y Canarias (2021). Fuente: ISTAC 18
Ilustración 5. Pirámide de la población española. Fuente: INE 18
Ilustración 6. Índice de envejecimiento por secciones censales (2020). Fuente: ISTAC 19
Ilustración 7. Índice de juventud por secciones censales (2020). Fuente: ISTAC 20
Ilustración 8. Índice de dependencia por secciones censales (2020). Fuente: ISTAC 21
Ilustración 9. Evolución del saldo migratorio San Cristóbal de La Laguna, Tenerife y Canarias (2002-2021). Fuente: ISTAC 23
Ilustración 10. Población extranjera (%) por continente de origen (2020). Fuente: ISTAC 24
Ilustración 11. Densidad de población por km^2 en secciones censales. Fuente: INE y elaboración propia. 25
Ilustración 12. Suelo destinado a cultivos (%) por entidades de población (2022). Fuente: Consejería de Agricultura, Ganadería y Pesca – Gobierno de Canarias 27
Ilustración 13. Cultivos por km2 por entidades de población (2022). Fuente: Consejería de Agricultura, Ganadería y Pesca – Gobierno de Canarias 27
Ilustración 14. Gráfico evolución de la renta bruta media por distrito. 29
Ilustración 15. Distribución espacial de la renta bruta per cápita en el municipio. 30
Ilustración 16. Evolución del desempleo y empleo. 31
Ilustración 17. Parque de vehículos por cada 1.000 habitantes. 32
Ilustración 18. Tasa de motorización (turismos) cada 1.000 habitantes. 32
Ilustración 19. Ubicación y densidad de actividad comercial en el municipio. 34
Ilustración 20. Ubicación de los establecimientos comerciales en torno al casco histórico. 35
Ilustración 21. Ubicación de las oficinas. 38
Ilustración 22. Ubicación de las actividades industriales. 39
Ilustración 23. Ubicación de todos los centros educativos dentro del municipio. 42
Ilustración 24. Población con cobertura simultánea a centros de primaria y secundaria. 43
Ilustración 25. Ubicación de los centros sanitarios dentro del municipio. 45
Ilustración 26. Población con cobertura a menos de diez minutos de un centro de atención primaria. 46
Ilustración 27. Ubicación de los centros deportivos dentro del municipio. 48
Ilustración 28. Población con cobertura simultánea a diferentes tipologías de instalación deportiva. 49
Ilustración 29. Ubicación de las principales instalaciones culturales. 50
Ilustración 30. Ubicación de las zonas verdes y su radio de cobertura. 52
Ilustración 31. Principales motivos de desplazamiento. 57
Ilustración 32. Principales motivos de desplazamiento por género. 58
Ilustración 33. Proporción de viajes internos frente a viajes externos. 58
Ilustración 34. Proporción de viajes al exterior. 59
Ilustración 35. Reparto modal. 60

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 5/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Ilustración 36. Reparto modal por género. 60
Ilustración 37. Comparación entre viajes internos y externos. 61
Ilustración 38. Reparto modal de los viajes procedentes del exterior al distrito 1. 62
Ilustración 39. Reparto modal por distrito. 63
Ilustración 40. Probabilidad de tenencia de vehículos por hogar. 63
Ilustración 41. Saldo poblacional diurno en día laborable (laborable octubre). Fuente: INE. 65
Ilustración 42. Saldo poblacional diurno en día festivo (noviembre 2021). Fuente: INE. 66
Ilustración 43. Saldo poblacional diurno en día laborable (agosto). Fuente: INE. 67
Ilustración 44. Saldo poblacional diurno en día festivo (agosto). Fuente: INE 68
Ilustración 45. Distribución sedes Universidad de La Laguna. 70
Ilustración 46. Red básica en la zona meridional del municipio. 72
Ilustración 47. Proporción de espacio peatonal en relación con el destinado a calzada. 73
Ilustración 48. Pendientes de la red básica. 74
Ilustración 49.Distribución de viario accesible por entidad. Fuente: elaboración propia. 75
Ilustración 50. Densidad peatonal por hora. 76
Ilustración 51. Carril para bicicletas en las proximidades del mercado. 77
Ilustración 52. Distribución aparcabicis. 78
Ilustración 53. Situación actual. Proyectos de red ciclista. Fuente: Estudio MS Sostenibilidad. 80
Ilustración 54. Propuesta de red de carriles bici del Programa para la Conformación, jerarquización y criterios de desarrollo de la red ciclista municipal. Fuente: Estudio MC Sostenibilidad. 82
Ilustración 55. Imagen del proyecto de implantación del sistema de alquiler de bicicleta eléctrica. Fuente: Ayuntamiento de la Laguna- Área de Movilidad Sostenible. 82
Ilustración 56. Cobertura de la red de transporte público (350m). 90
Ilustración 57. Número de usuarios por parada en las paradas con servicios locales. 91
Ilustración 58. Viajeros urbanos por parada. 92
Ilustración 59. Pasajeros por parada y frecuencia de las líneas. 93
Ilustración 60. Viajeros interurbanos por parada 93
Ilustración 61. Volumen de pasajeros por parada de tranvía. 95
Ilustración 62. Distribución horaria de la demanda de viajeros en el tranvía. 97
Ilustración 63. Red viaria San Cristóbal de La Laguna. Fuente: Cabildo de Tenerife 98
Ilustración 64. Red viaria principal del distrito 1. 99
Ilustración 65. Red viaria principal del distrito 2. 100
Ilustración 66. Red viaria principal del distrito 3. 101
Ilustración 67. Red viaria principal del distrito 4. 102
Ilustración 68. Red viaria principal del distrito 5. 103
Ilustración 69. Red viaria principal del distrito 6. 104
Ilustración 70. I/C de la red principal del municipio. Zona centro y sur. Fuente: Elaboración propia 117
Ilustración 71. I/C de la red principal del municipio. Zona noroeste. Fuente: Elaboración propia 118
Ilustración 72. I/C de la red principal del municipio. Zona norte. Fuente: Elaboración propia 119

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 6/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Ilustración 73. Número de víctimas según gravedad (2017-2022). 120
Ilustración 74. Nuevas infraestructuras viarias previstas. Fuente: PTEOSVAMT. 121
Ilustración 75. Proyecto de la propuesta de la variante TF-5. 122
Ilustración 76. Ubicación de las zonas de carga y descarga. 124
Ilustración 77. Negocios con cobertura a zonas de C/D. 125
Ilustración 78. IMD de pesados en el entorno de La Laguna. 127
Ilustración 79. Proporción de pesados por vía. 128
Ilustración 80. Ubicación de las plazas de aparcamiento en superficie. 129
Ilustración 81. Ubicación de los aparcamientos públicos 131
Ilustración 82. Puntos de recarga de vehículos eléctricos. Fuente: Ayuntamiento. 133
Ilustración 83. Déficit infraestructural de aparcamiento. 139
Ilustración 84. Déficit total de aparcamiento. 140
Ilustración 85. Ocupación media diurna del aparcamiento. 141
Ilustración 86. Ocupación media nocturna del aparcamiento. 142
Ilustración 87. Mapa de nivel sonoro global Ldía. Fuente: Mapa Estratégico de Ruidos del municipio de San Cristóbal de la Laguna (2015). 149
Ilustración 88. Mapa de nivel sonoro global Lnoche. Fuente: Mapa Estratégico de Ruidos del municipio de San Cristóbal de la Laguna. 149
Ilustración 89. Plano de referencia tipo junto con la plantilla de excel a completar. 221

Índice tablas

Tabla 1. Población según padrón de las ciudades canarias más pobladas (2021). Fuente: ISTAC 17
Tabla 2. Nivel educativo (%) por comarcas (2007). Fuente: ISTAC 22
Tabla 3. Nivel educativo por género en San Cristóbal de La Laguna (2011). Fuente: ISTAC 22
Tabla 4. Datos absolutos y relativos de las parcelas cultivables por zonas. Fuente: Consejería de Agricultura, Ganadería y Pesca – Gobierno de Canarias 26
Tabla 5. Relación de establecimientos comerciales por entidad. 36
Tabla 6. Relación de oficinas y actividades industriales por entidad. 40
Tabla 7. Número de centros por distrito. 41
Tabla 8. Relación de población con cobertura a enseñanza obligatoria por distritos. 44
Tabla 9. Población con cobertura a los centros de atención primaria. 47
Tabla 10. Viario accesible (pendiente < 6%) por entidades. Fuente: elaboración propia 75
Tabla 11. Líneas de guagua que circulan en el interior del municipio. 83
Tabla 12. Líneas de transporte público intermunicipal. 88
Tabla 13. Líneas intermunicipales nocturnas. 89
Tabla 14. Pasajeros en líneas urbanas. 92
Tabla 15. Pasajeros en líneas interurbanas. 94
Tabla 16. Pasajeros por parada en línea 1. 96
Tabla 17. Pasajeros por paradas línea 2. 96

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 7/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Tabla 18. Intensidades y %VP vías principales. Fuente: Cabildo de Tenerife....105
Tabla 19. Intensidades y %VP vías primarias. 107
Tabla 20. Intensidades y %VP vías secundarias. 109
Tabla 21. Intensidades y %VP vías secundarias. 109
Tabla 22. Evaluación IMD vías principales. 110
Tabla 23. Intensidades y %VP vías primarias. 111
Tabla 24. Intensidades y %VP vías secundarias. 112
Tabla 25. Intensidades y %VP ramales secundarios. 113
Tabla 26. Inventario de plazas de carga y descarga por entidad. 126
Tabla 27. Aparcamientos públicos. 132
Tabla 28. Inventario de aparcamientos en entidades urbanas. 134
Tabla 29. Inventario de aparcamientos en entidades rurales. 135
Tabla 30. Ocupación de los aparcamientos universitarios. 136
Tabla 31. Flujo de entradas por tramo horario. 137
Tabla 32. Demanda mensual de vehículos en aparcamientos de MUVISA. 137
Tabla 33. Ocupación de algunos de los aparcamientos privados consultados. 138
Tabla 34. Déficit de aparcamiento por entidades urbanas. 144
Tabla 35. Déficit de aparcamiento en entidades rurales. 145

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 8/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Antecedentes

San Cristóbal de La Laguna dispone de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) del año 2010, vinculado al planeamiento y que nunca fue aprobado. Por ello, dado el tiempo transcurrido, el Ayuntamiento plantea la realización de uno nuevo, atendiendo además a los siguientes motivos:

a) Externos

- Aprobación de la Ley de Transición Energética que obliga a los municipios de más de 50.000 habitantes a establecer Zonas de Bajas Emisiones previamente aprobada en un PMUS.
- Modificación del Reglamento General de Circulación (RD 970/2020) que limita la máxima velocidad de circulación a 30 km/hora en las vías con un único carril de circulación por sentido y a 20 km/hora en todas las vías de pavimento único. Todo ello obliga a un replanteamiento de la jerarquía viaria.
- Nuevos objetivos europeos y nacionales de reducción de emisiones contaminantes y eficiencia energética.

b) Internos

- Las guías del IDAE y del ELTIS plantean periodos de revisión de la planificación en materia de movilidad de 6-8 años.
- Inclusión en un marco de planificación del Programa para la conformación, jerarquización y criterios de desarrollo de la red ciclista municipal
- La adaptación del sistema de movilidad al documento: "La Laguna: Municipio en Transición 2030" que marca la estratégica del municipio en todos los ámbitos.

1.2 Marco Normativo

1.2.1 Marco normativo nacional

- **La Ley 2/2011 de 4 marzo**, de Economía Sostenible

En ella se definen los objetivos de la política de movilidad sostenible. El presente plan asume en su totalidad esos objetivos frontales:

- Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano, de la salud y seguridad de los ciudadanos, y, a la eficiencia de la economía.
- Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales, y, facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos con el mínimo impacto ambiental.
- Promover la disminución del consumo de energía y la mejora de la eficiencia energética, para lo que se tendrán en cuenta políticas de gestión de la demanda.
- Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los trasportes públicos y colectivos y también de otros modos no motorizados.

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA | Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 | Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 9/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- Fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.

- **Ley 7/2021, de 20 de mayo de 2021, de cambio climático y transición energética.**

Esta ley se adhiere a las reducciones comprometidas en el marco de actuación en materia de energía y clima de la U.E. Para alcanzarlo, la ley contempla las siguientes medidas en movilidad urbana:

- La Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, en el marco de sus respectivas competencias, adoptarán medidas para alcanzar en el año 2050 un parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO2. A estos efectos el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima establecerá para el año 2030 objetivos de incorporación de vehículos con nulas o bajas emisiones directas de CO2 en el parque nacional de vehículos según sus diferentes categorías.
- En desarrollo de la estrategia de descarbonización a 2050, se adoptarán las medidas necesarias, de acuerdo con la normativa de la Unión Europea, para que los turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos, excluidos los matriculados como vehículos históricos no destinados a usos comerciales, reduzcan paulatinamente sus emisiones, de modo que antes del 2040 sean vehículos con emisiones de $0gCO_2/km$
- Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares adoptarán planes de movilidad urbana sostenible, no más tardar de 2023, que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos:
  - El establecimiento de zonas de bajas emisiones no más tarde de 2023.
  - Medidas para facilitar los desplazamientos a pie, en bicicleta u otros medios de transporte activo, asociándolos con hábitos de vida saludables. Así como corredores verdes intraurbanos que conecten los espacios verdes con las grandes áreas verdes periurbanas.
  - Medidas para la mejora y uso de la red de transporte público, incluyendo medidas de integración multimodal.
  - Medidas para la electrificación de la red de transporte público y otros combustibles sin emisiones de gases de efecto invernadero, como el biometano.
  - Medidas para fomentar el uso de medios de transporte eléctricos privados, incluyendo puntos de recarga
  - Medidas de impulso de la movilidad eléctrica compartida
  - Medidas destinadas a fomentar el reparto de mercancías y la movilidad al trabajo sostenibles
  - El establecimiento de criterios específicos para mejorar la calidad del aire, cuando sea necesario, alrededor de centros escolares, sanitarios u otros de especial sensibilidad, según normativa vigente en materia de calidad del aire.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 10/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- Integrar los planes específicos de electrificación de última milla con las zonas de bajas emisiones municipales.

- **Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre,** por el que se modifican el Reglamento General de Circulación.

El objetivo de la reforma es generar un nuevo modelo de seguridad vial que permita rebajar en un 50 por ciento los fallecidos y heridos graves durante la próxima década, en consonancia con las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud.

El Reglamento General Circulación modifica la velocidad en las ciudades: 30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación, 50 km/h en vías de 2 o más carriles por sentido y 20 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada. Este cambio normativo se ha de acompañar de un cambio morfológico del viario para que estas limitaciones sean efectivas.

El Reglamento General de Vehículos define los vehículos de movilidad personal y prohíbe su circulación por vías interurbanas, travesías, aceras, túneles urbanos y autovías y/o autopistas que transcurran dentro de poblado y deberán disponer de un certificado de circulación. Así, también se ha de garantizar el ordenamiento municipal a esta nueva regulación.

1.2.2 Marco local

- **Plan de Movilidad Urbana Sostenible de 2010.**

Aunque no es un documento en vigor, si que existen análisis y propuesta que serán tomadas en consideración en el presente plan.

- **Ordenanza municipal de circulación, licencias de entrada de carruajes y aparcamientos**

La Ordenanza tiene por objeto la regulación de la circulación de vehículos y peatones, compatibilizando la necesaria fluidez del tráfico con el uso peatonal de las calles y regular asimismo la realización de otros usos y actividades en las vías urbanas comprendidas dentro del término municipal de La Laguna. Su fecha de redacción 2006 hace que esté parcialmente desactualizada. En este sentido, con objeto de regular los nuevos modos de movilidad, se ha redactado en 2021 la ordenanza reguladora del uso de ciclos y vehículos de movilidad personal y análogos (VMP) del municipio de San Cristóbal de la Laguna.

- **Programa para la conformación, jerarquización y criterios de desarrollo de la red ciclista municipal**

El programa establece 6 itinerarios principales de la red ciclista

- Itinerario 1. Avenida de la Universidad – Avenida Ángel Guimerá
- Itinerario 2. Camino de Las Peras – Carretera de La Cuesta
- Itinerario 3. Aeropuerto – Plaza de San Cristóbal
- Itinerario 4. Avenida República Argentina
- Itinerario 5. Avenida César Manrique – Calle Aceviño
- Itinerario 6. Calle Lora Tamayo – Carretera de Geneto

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 11/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- **La Laguna: Municipio en Transición 2030**

Este proyecto tiene como principales objetivos:

1. Comunicar las iniciativas ecosociales de Transición, tanto las impulsadas por el propio Ayuntamiento, como las que se están desarrollando por parte de la ciudadanía y colectivos sociales en el municipio de San Cristóbal de La Laguna.

2. Activar, desde el Ayuntamiento de La Laguna, nuevos proyectos alineados con la Transición ecosocial en el municipio.

3. Apoyar y facilitar los procesos y proyectos de transición que ya se están dando en el tejido social y económico del municipio.

4. Visibilizar y dar protagonismo a los proyectos y a las entidades (colectivos, asociaciones y organizaciones económicas) que están propiciando la transición ecosocial municipal.

5. Conectar en red las distintas iniciativas en Transición que se desarrollen en el municipio.

Y sus áreas de acción del proyecto son:

- AA0: Economía Social y Solidaria, balance social y Mercado Social
- AA1: Transición hacia la Soberanía Alimentaria
- AA2: Transición hacia la Soberanía Energética
- AA3: Movilidad Sostenible

- **Plan de acción para el clima y la energía sostenible del municipio de La Laguna**

El Municipio de La Laguna define en este documento sus compromisos y previsiones de mitigación y adaptación a los efectos del Cambio Climático desde una perspectiva integral de igualdad, inclusión y transición justa en el horizonte del año 2030.

El documento incluye una cuantificación de las emisiones de CO_2 derivadas de los consumos energéticos llevados a cabo en el municipio de La Laguna para el año de referencia seleccionado. El IER posibilita la identificación de las principales fuentes antrópicas emisoras de CO_2 y otros gases de efecto invernadero en el municipio.

Por otro lado, el documento realiza una descripción y análisis de los distintos riesgos a los que el municipio está expuesto tanto ahora como a los que se podrá ver expuesto en el futuro a causa de la incidencia del Cambio Climático en la región de la Macaronesia, identificando las vulnerabilidades y oportunidades de adaptación que presentan los escenarios climáticos proyectados por la comunidad científica.

El Plan de Acción cuenta con 62 acciones repartidas en 4 ejes temáticos y 10 áreas de intervención que abordan los diferentes sectores considerados en el marco del Pacto de las Alcaldías.

El conjunto de actuaciones del PACES de La Laguna, programadas entre el año 2020 y 2030, una vez ejecutadas supondrán una reducción total estimada de emisiones de GEI de aproximadamente 471.528 $tCO_2eq.$, lo que representa el 63,88% de las generadas en 2009, año de referencia para el cálculo de emisiones.

El efecto sobre el ahorro energético es de 696.648 MWh/año, mientras que la producción local de energía renovables alcanzará los 22.912 MWh/año. La totalidad del Plan implicará una inversión de 35.985.737,40 €, procedentes de diferentes fuentes de financiación.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 12/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- **Plan General de Ordenación Urbana**

El Plan General fue aprobado en 2004. Posteriormente se procedió a su revisión, pero actualmente está paralizada dicha tramitación. El análisis de este proceso se detalla en un análisis específico.

1.3 Zonificación.

Para caracterizar y analizar las dinámicas territoriales y de la movilidad se ha utilizado la división administrativa oficial. El municipio de San Cristóbal de la Laguna está subdividido en 6 distritos, que a su vez se subdividen en 24 entidades, las cuales se caracterizan por una gran heterogeneidad. Estas son:

- Distrito 1: San Cristóbal de La Laguna, Gracia, San Lázaro y Vega Lagunera.
- Distrito 2: La Cuesta, Finca España y Los Valles.
- Distrito 3: Taco, Las Chumberas, Geneto y Guajara.
- Distrito 4: El Ortigal, Guamasa, Los Andenes, Los Baldíos y Los Rodeos.
- Distrito 5: Bajamar, Punta del Hidalgo, Tejina y Valle de Guerra.
- Distrito 6: Jardina, Las Mercedes, Las Montañas y Vega de Las Mercedes.

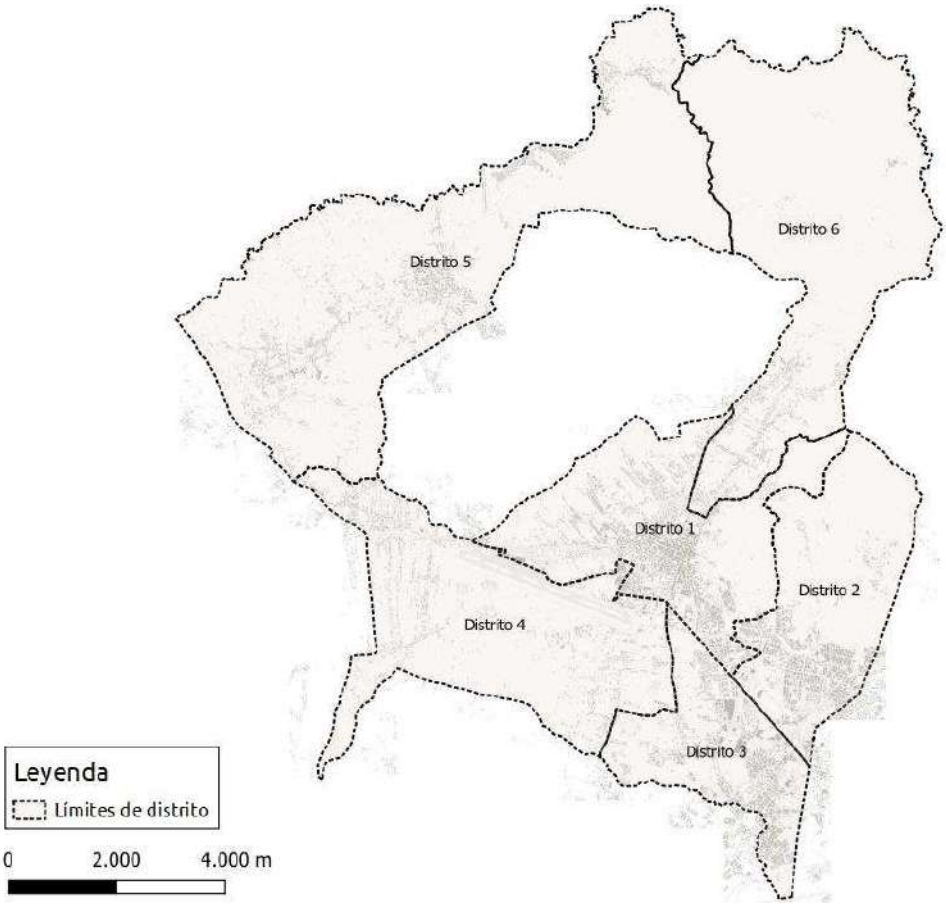


Ilustración 1. División por distritos del municipio de La Laguna.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 13/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

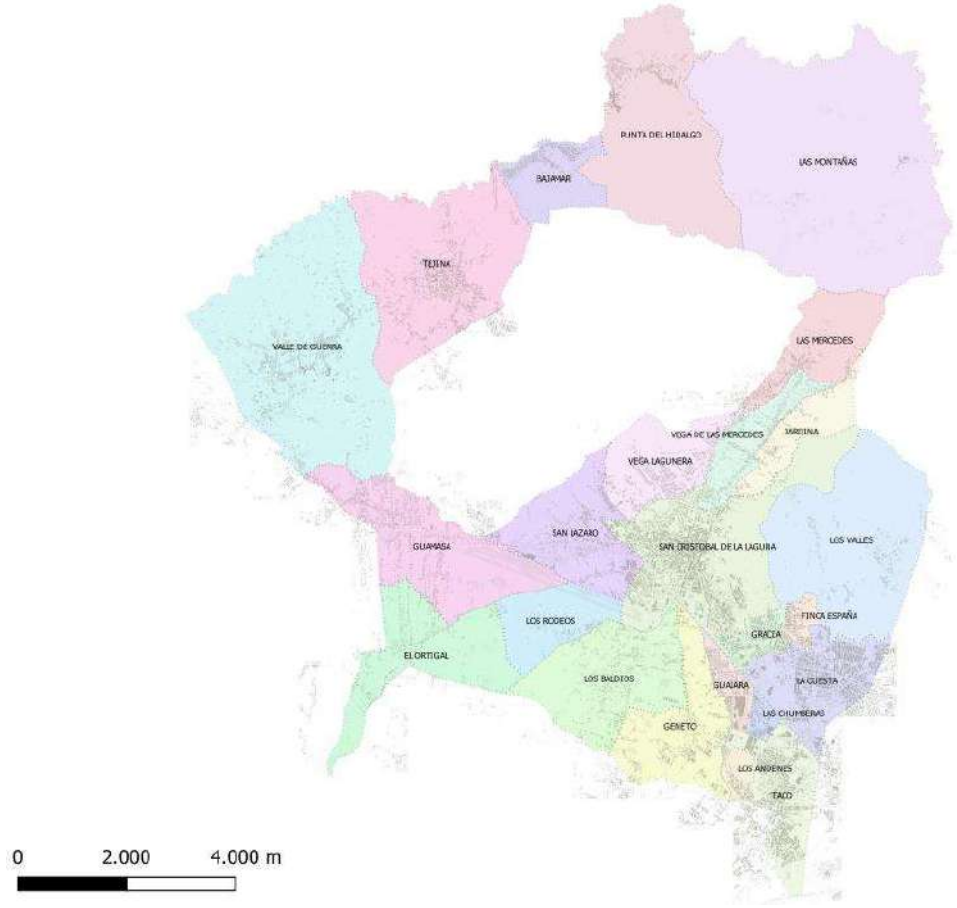


Ilustración 2. División por entidades

1.4 Coordinación con otras administraciones.

El municipio de La Laguna está integrado en el área metropolitana Santa Cruz de Tenerife-La Laguna, formando una conurbanización de más de 300.000 habitantes, ejerciendo la función de centro administrativo y comercial de la isla. Dada la interrelación existente entre estos municipios y con el resto de la isla, es especialmente necesario tener en cuenta los diferentes planes de movilidad existentes en los ámbitos más inmediatos, y también de escala insular.

1.4.1 Planificación a escala insular.

A escala insular El Plan Insular de Ordenación de Tenerife vigente, aprobado definitivamente por el Decreto 56/2011 (en adelante PIOT), centra gran parte de su contenido en la "Distribución Básica de Usos". Por ello divide el territorio en distintos ámbitos de ordenación, agrupados en categorías de igual régimen básico normativo, denominadas Áreas de Regulación Homogénea (ARH).

El PIOT de 2002 es el instrumento básico de planificación del territorio y los recursos naturales de la isla de Tenerife. A partir de él, se están desarrollando los correspondientes planes sectoriales.

El Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de la Isla de Tenerife aprobado inicialmente (en adelante PTEOTT) cuyo objetivo fundamental es desarrollar el PIOT en lo relativo

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 14/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

a políticas y actuaciones públicas en materia de Transporte de Viajeros, incorporando también indicaciones relativas a políticas de movilidad.

El Plan Estratégico del Transporte de Canarias (en adelante PETCAN) con ámbito regional, cuya misión consiste en:

- Contribuir al desarrollo, articulación y optimización de infraestructuras, servicios y sector productivo.
- Contribuir a la mejor ordenación de las demandas de movilidad de viajeros y mercancías.
- Contribuir a que la oferta multimodal de transportes atienda a las demandas de movilidad en condiciones apropiadas de calidad y de coste y con una perspectiva sostenible a medio y largo plazo.

La mayoría de las propuestas del PETCAN hacen referencia a la movilidad exterior, de las islas con el continente, así como a una mejor movilidad interinsular, tanto de pasajeros como de mercancías, haciendo hincapié en las infraestructuras portuarias y aeroportuarias. Las propuestas relativas a cada isla en concreto son difícilmente cuantificables de cara al plan de movilidad.

El Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife (en adelante PTEOSVAMT, Aprobado definitivamente) cuyo objetivo principal es el de analizar desde una visión global el esquema viario de la conurbación Santa Cruz-La Laguna El área metropolitana de Tenerife concentra gran parte de la población y presenta en sus vías las mayores intensidades de tráfico de la isla. La escasez de accesos desde el exterior y el uso de la red viaria insular para las relaciones existentes entre las diferentes zonas del área metropolitana da lugar a problemas de funcionalidad.

La solución propuesta por el Plan Territorial Especial pasa por la ejecución de las siguientes actuaciones, afectando al municipio de La Laguna:

- Circunvalación Oeste (3 tramos).
- Circunvalación Norte (4 tramos).
- Anillo de La Laguna.

Estos proyectos por ahora no tienen fecha estimada para su ejecución.

El Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte (en adelante PTEOITN) que busca facilitar la comunicación de la población residente en el área metropolitana de Santa Cruz - La Laguna, con las zonas turísticas del norte donde se localiza un importante número de puestos de trabajo, una concentración importante de plazas hoteleras y actividades comerciales y de ocio, y un gran número de turistas.

La alternativa propuesta para el trazado del Tren del Norte tiene una longitud total de 36 km a lo largo del corredor de la TF-5, pasando por los términos municipales de: Santa Cruz de Tenerife, La Laguna, Tacoronte, El Sauzal, La Matanza de Acentejo, La Victoria de Acentejo, Santa Úrsula, La Orotava, El Puerto de la Cruz y Los Realejos. Para esta alternativa se propone el desarrollo de 7 estaciones, con la posibilidad de incluir estaciones adicionales si se considera necesario.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 15/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Adicionalmente, en el año 2022 el Cabildo de Tenerife ha adjudicado la redacción del plan de movilidad sostenible para toda la isla. El horizonte temporal del Plan Insular de Movilidad Sostenible (PIMS) comprenderá la etapa 2020-2040, con un primer periodo más detallado hasta 2030, y un segundo, hasta 2040, en el que se establecerá una previsión de la evolución de la demanda de transporte en la isla con el fin de cuantificar e identificar las reservas de suelo necesarias para la ubicación de infraestructuras dedicadas. Este plan definirá el modelo base sobre el que se fundamentarán las distintas actuaciones con incidencia en la movilidad (planeamiento, gestión y ejecución).

En el análisis que se realizará dentro del plan se contemplan los siguientes apartados:

- Evaluación de modos sostenibles: análisis del transporte colectivo, conectividad y puntos de intercambio, complementariedad entre modos, aparcamientos de disuasión, itinerarios de bicicletas, análisis de accesibilidad y cobertura, seguridad, calidad del servicio.
- Circulación de vehículos: análisis del nivel de servicio, afección al medio ambiente y externalidades negativas, seguridad, infraestructura de circulación y estacionamiento.

Su adjudicación ha tenido lugar en junio de 2022. La realización implica una duración de dos años, dentro de los cuales las distintas fases del plan tendrán los siguientes horizontes temporales: trabajos previos y toma de datos (2 meses), diagnóstico (8 meses), avance del plan (12 meses), aprobación inicial (20 meses), propuesta final del PIMS (24 meses).

Respecto al **Plan de Movilidad Urbana de Santa Cruz de Tenerife**, a pesar de la importancia y la gran interrelación existente entre ambos municipios, no se dedican apenas propuestas que vayan ligadas entre ambos municipios. A destacar:

- El carril bici de la Avda. de Los Majuelos.
- Autoridad Única del Transporte (busca atender la movilidad metropolitana de una forma más centralizada, integrando las autoridades del Cabildo y municipal en una sola).
- Vías de circunvalación Norte y Exterior (con prioridad baja en el planeamiento).

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 16/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

2. ASPECTOS SOCIOECONÓMICOS Y TERRITORIALES

2.1 POBLACIÓN

En 2021 la población de San Cristóbal de La Laguna, según los datos del padrón municipal, era de 158.010 habitantes. Albergando un 7% del total de la población de las Islas Canarias, el municipio se sitúa como la tercera ciudad con más habitantes del archipiélago.

CIUDADES MÁS POBLADAS DE LAS ISLAS CANARIAS (2021)	
CIUDAD	**POBLACIÓN**
Telde	102.769
San Cristóbal de la Laguna	158.010
Santa Cruz de Tenerife	208.563
Las Palmas de Gran Canaria	378.675

Tabla 1. Población según padrón de las ciudades canarias más pobladas (2021). Fuente: ISTAC

En los últimos 20 años, la variación porcentual ha sido de más de 20 puntos. Salvo el estancamiento de la población acontecido durante los años de la crisis financiera de 2008 – con valores negativos de variación en los años 2013 y 2015 – y los datos demográficos del año 2003, se ha observado un notable aumento de la población del municipio en estas dos décadas. El crecimiento de población de los años posteriores a la crisis fue positivo, a pesar de no alcanzar los ritmos pre-crisis, etapa en la cual las variaciones porcentuales llegaron a alcanzar un aumento de hasta 5 y 3 puntos de un año a otro. Si bien el momento previo a la pandemia Covid-19 auguraba un crecimiento exponencial de los datos de población, el impacto de este contexto dio como resultado una pérdida de población cerca de 100 habitantes en el municipio, lo que implica un descenso aproximado de 0,5 puntos entre los datos de 2020 y 2021.

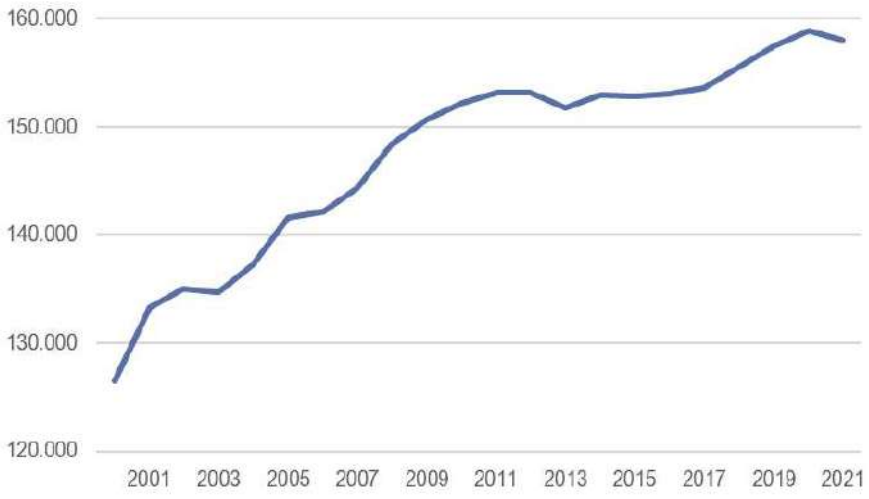


Ilustración 3. Evolución de la población San Cristóbal de La Laguna (2000-2021). Fuente: INE

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 17/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

2.1.1 Caracterización de la población.

- Edad y género

La pirámide poblacional de San Cristóbal de La Laguna tiene unas características similares a la estructura poblacional tanto del conjunto de la isla de Tenerife como de todo el archipiélago canario, caracterizándose por un progresivo envejecimiento a raíz de la caída de la natalidad en los últimos años, gráficamente visible en el estrechamiento de la base. Paralelamente, se ve incrementada la población superior a los 65 (fenómeno que se acentuará con la entrada de la generación del baby boom en este grupo de edad).

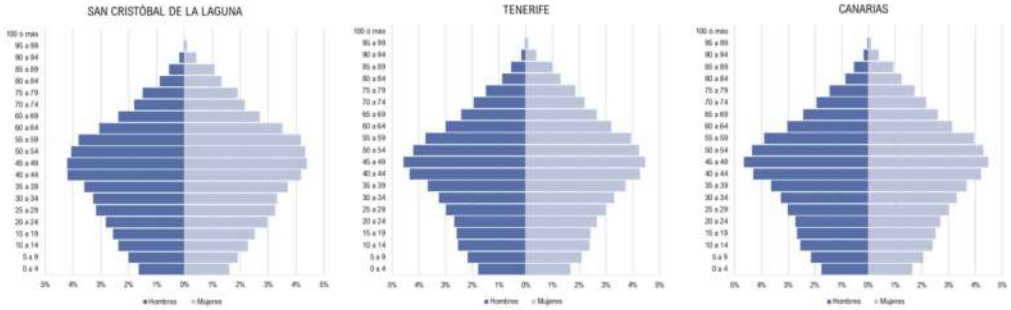


Ilustración 4. Pirámide de población San Cristóbal de La Laguna, Tenerife y Canarias (2021). Fuente: ISTAC

Dentro de los datos demográficos municipales, en proporción, la población comprendida entre los 0 y 14 años representa el 11,76% del total, la comprendida entre los 15 y 64 un 70,72%, y la mayor de 65 años un 16,95%; porcentajes prácticamente iguales a los que presentan la isla de Tenerife y Canarias en su globalidad.

Al aumentar la escala de la perspectiva comparada, sí se observan diferencias significativas entre las pirámides locales (municipal, isla y comunidad autónoma) y la nacional. Visualmente, la pirámide nacional cuenta con un mayor ensanchamiento de la base, en los tramos de edad más jóvenes (con un 14,26%), aunque a su vez, mayor peso de la población envejecida (un 19,77%).

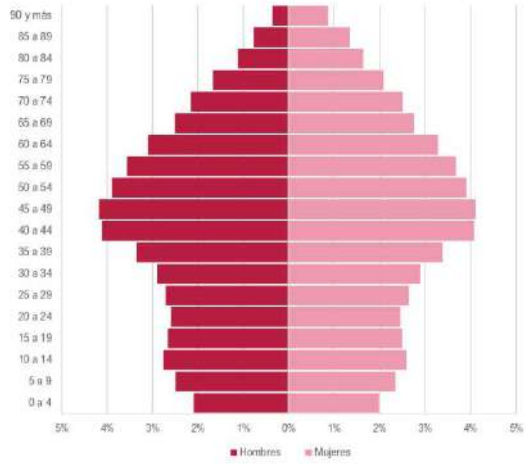


Ilustración 5. Pirámide de la población española. Fuente: INE

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 18/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- Envejecimiento y dependencia de la población

Las diferencias identificadas indican que, debido al proceso de envejecimiento de la población, la realidad canaria afronta, al igual que ocurre en términos generales en el conjunto nacional, el reto del envejecimiento de la población, pero con datos de natalidad algo más débiles.

El envejecimiento, en términos generales, está característicamente feminizado, tal y como se observa en las cuatro representaciones gráficas de la estructura de la población. En el caso concreto de San Cristóbal de la Laguna, mientras en los datos globales de población de 2021 el reparto de población por género era un 48,17% hombres y un 51,83% mujeres, las proporciones entre la población de más de 65 años se cifra en un 43,17% masculino y un 56,83% femenino.

Atendiendo al reparto territorial de la población según el peso por edades, las zonas más próximas al Macizo de Anaga concentran los índices de envejecimiento más altos. Fundamentalmente las entidades de Las Montañas (3,8) y Punta del Hidalgo (2,5) son aquellas en las cuales con mayor rotundidad gana peso la población mayor de 65 años, seguidas del Casco urbano de San Cristóbal (1,8), Valle de Guerra (1,7) y Guamasa (1,65). A niveles generales, el conjunto del término municipal alcanza un índice de envejecimiento del 1,3, con los datos demográficos de 2020.

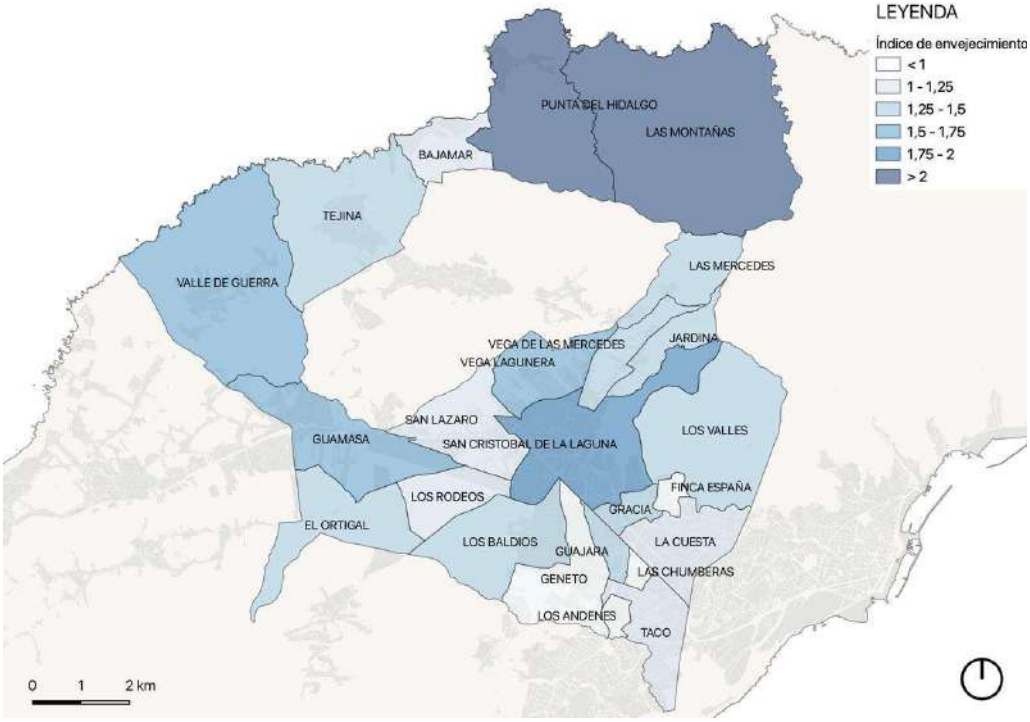


Ilustración 6. Índice de envejecimiento por secciones censales (2020). Fuente: ISTAC

En contrapartida, el peso de la población más joven se ubica en zonas que pertenecen a los distritos 1, 2, 3 y 4, aquellos distritos que también albergan algunos de los mayores datos de densidad del municipio. Mientras que la media del municipio para el índice de juventud se sitúa en el 0,7, algunas entidades de población superan notablemente este valor como Los Andenes (1,3), Geneto (1,2) o Finca España (1,1).

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 19/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

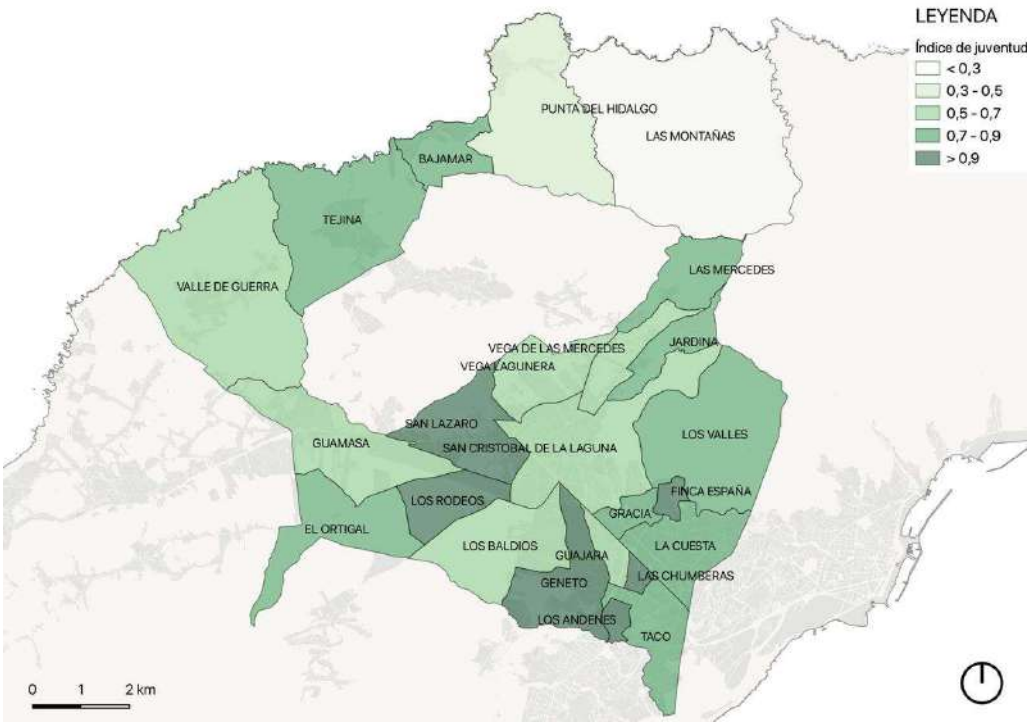


Ilustración 7. Índice de juventud por secciones censales (2020). Fuente: ISTAC

Los segmentos de la población señalados dependen económicamente de la población en edad laboral, definida estadísticamente en el arco de edades abarca desde los 15 años hasta los 64. Si calculamos la relación entre estos sectores de la población, la tasa de dependencia sitúa a San Cristóbal de la Laguna en un 40,60% de población dependiente económicamente, unos valores por debajo de la media de Tenerife (42,21%) y Canarias (41,21%), y más de 10 puntos por debajo del 51,59% representativo de la media nacional. Estos porcentajes según las previsiones de la OCDE para el conjunto de España aumentarán con el paso del tiempo, debido especialmente a las tasas de desempleo habituales, el envejecimiento de la población y la baja natalidad.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 20/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

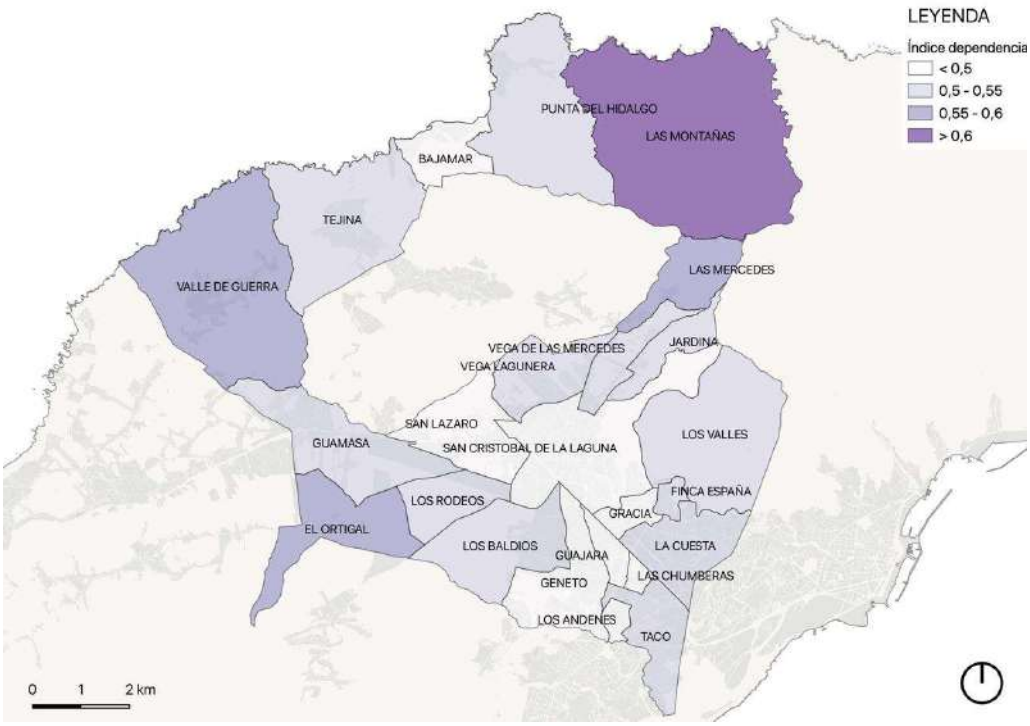


Ilustración 8. Índice de dependencia por secciones censales (2020). Fuente: ISTAC

Si bien este indicador nos permite valorar aspectos clave para la realidad económica de una región como puede ser la sostenibilidad de las pensiones, permite también ahondar en otros aspectos esenciales para la vida cotidiana como son las necesidades de movilidad, las visitas médicas, el acompañamiento en la crianza y la vejez o la soledad no deseada. El cuidado, en definitiva, de estos sectores de la población son tareas fundamentales para la construcción de una vida cotidiana en comunidad. En este sentido, San Cristóbal de la Laguna, en tanto que verá aumentada la necesidad de cuidar a un actual pero creciente 40% de la población, si no atiende desde el conjunto social las necesidades de los sectores dependientes, corre el riesgo de, debido al tradicional reparto de tareas por roles de género, tratarse de una tarea asumida por las mujeres del municipio.

- Nivel educativo

Los datos de evolución de los niveles educativos durante las últimas décadas sitúan a la comarca de Tenerife metropolitana, a la cual pertenece San Cristóbal de La Laguna, por encima de los niveles insulares.

NIVEL EDUCATIVO POR COMARCA	
Analfabeto o con estudios primarios	
CANARIAS	31%
• Tenerife	34%
• Tenerife – Área Metropolitana	29%
Estudios Secundarios (I)	
CANARIAS	31%
• Tenerife	29%
• Tenerife – Área Metropolitana	25%

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 21/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

NIVEL EDUCATIVO POR COMARCA	
Estudios Secundarios (II)	
CANARIAS	19%
• Tenerife	19%
• Tenerife – Área Metropolitana	20%
Estudios Superiores	
CANARIAS	19%
• Tenerife	19%
• Tenerife – Área Metropolitana	25%

Tabla 2. Nivel educativo (%) por comarcas (2007). Fuente: ISTAC

Según los últimos porcentajes comparados accesibles en el portal de datos abiertos del Instituto Canario de Estadística (ISTAC), correspondientes al año 2007, los porcentajes de dicha comarca son mayores en estudios secundarios de último ciclo y estudios superiores (entre 1 y 6 puntos de diferencia) y menores en la representación de población analfabeta o con estudios primarios (entre 2 y 6 puntos de diferencia). En cualquiera de los casos la evolución en las últimas dos décadas de los porcentajes para los tres territorios señalados indica un crecimiento de la población con estudios secundarios o superiores y un notable descenso de la población analfabeta o con estudios primarios.

La Universidad de La Laguna, indiscutiblemente, se erige como institución fundamental en el desarrollo del nivel educativo de la región. En este sentido, se trata de una puesta en valor, no solamente respecto a los niveles de formación en la población, sino también como nodo de reproducción del conocimiento y de fomento de la vida cultural, intelectual y de innovación en la región.

Respecto a los datos absolutos particulares de San Cristóbal de La Laguna, según la última estadística detallada del ISTAC que presenta los datos del año 2011, existe una clara diferencia por género en el nivel educativo. Cuanto mayor sea el nivel educativo, más crece el porcentaje de mujeres, tal y como se observa en la siguiente tabla:

NIVEL DE ESTUDIOS	TOTAL	PORCENTAJE HOMBRES	PORCENTAJE MUJERES
Analfabetos o con estudios primarios	1.556	59,45%	40,62%
Estudios Secundarios (I)	5.288	59,57%	40,43%
Estudios Secundarios (II)	7.093	50,37%	49,64%
Estudios Superiores	13.464	43,60%	56,39%

Tabla 3. Nivel educativo por género en San Cristóbal de La Laguna (2011). Fuente: ISTAC

Esta brecha de género responde una tendencia generalizada a nivel global, tal y como señalan los datos de la UNESCO, pues el número de estudiantes universitarias en todo el mundo ha superado al de los hombres desde 2002, un proceso conocido bajo el nombre de "ventaja femenina". Si bien existen diferentes contextos explicativos de esta brecha (apertura del mercado laboral, postergación de la etapa de natalidad, mayor accesibilidad económica y cultural a la universidad, y otros), por norma general sí tienden a existir desigualdades pese a estos porcentajes superiores.

Si bien el acceso a los estudios superiores es ya una barrera superada, San Cristóbal de La Laguna, en base a la tendencia generalizada de la brecha de género en el ámbito profesional, asume del mismo modo el reto de que la participación plena en el sistema de enseñanza se logre

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 22/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

en una lógica de paridad a todos los niveles, consiguiendo alcanzar papeles directivos, cátedras o investigaciones de alto nivel. Para ello, es relevante considerar las especificidades que viven las mujeres en el sistema educativo que pueden operar como obstáculos en la igualdad de oportunidades, teniendo en cuenta que tanto los centros educativos de niveles infantiles, primaria y secundario, como la Universidad de La Laguna son núcleos centrales en el desarrollo de la vida urbana del municipio.

- Flujos migratorios

La evolución de los flujos migratorios canarios durante desde el inicio del siglo XXI está marcada por la crisis financiera de 2008. A partir de esa fecha se identifica, en el conjunto de las islas, en Tenerife y en La Laguna un decrecimiento del saldo migratorio, alcanzando los valores negativos en 2015, fecha marcada por unos abruptos datos de emigración. En el caso concreto de La Laguna se registraron también datos negativos en los años 2013 y 2014, denotando una mayor dificultad en la recuperación del crecimiento demográfico.

Una vez recuperados los datos de migración entre los años 2018 y 2019, la irrupción de la pandemia Covid-19, provocó una nueva caída del saldo migratorio para los tres territorios mencionados, aunque sin alcanzar valores negativos. Mientras que la caída en los datos vinculada a la crisis financiera tuvo que ver con un aumento en la emigración, ésta ha tenido que ver con la caída en las cifras de población extranjera que llega a las islas, debido a las restricciones de movilidad.

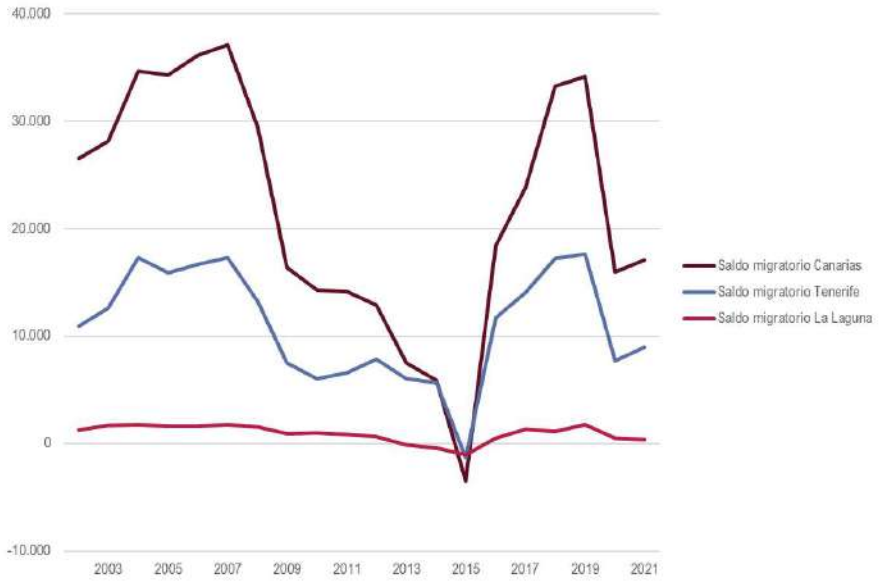


Ilustración 9. Evolución del saldo migratorio San Cristóbal de La Laguna, Tenerife y Canarias (2002-2021). Fuente: ISTAC

A nivel comparativo, los últimos datos de flujos migratorios de La Laguna (2021) están levemente feminizados, representando las mujeres inmigrantes un 53% y las mujeres emigrantes un 54%. En caso de Tenerife las inmigrantes son el 49% y las emigrantes un 50%; y en el caso del conjunto de Canarias, las inmigrantes un 49% y las emigrantes un 48%.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 23/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Respecto a los datos absolutos de población extranjera en el municipio, los últimos datos accesibles en el ISTAC (2020), cifran la población extranjera en 10.160 personas, un 6,4% respecto a la población total para ese año. La población extranjera en los últimos 5 años ha pasado de ser mayoritariamente europea a ser mayoritariamente americana, fundamentalmente de países latinoamericanos. En 2015 la población europea, comunitaria y extracomunitaria, representaba el 45,9%, y en 2020 el porcentaje se cifró en 32,6%. En el caso de la población americana, ésta ha pasado en 5 años de representar el 37,4% a 53,4%.

El hecho de que exista un alto porcentaje de población extranjera cuyo país de origen comparte idioma con el país de destino, facilita la cohesión social, siendo la comunicación un vehículo fundamental en la creación de lazos comunitarios.

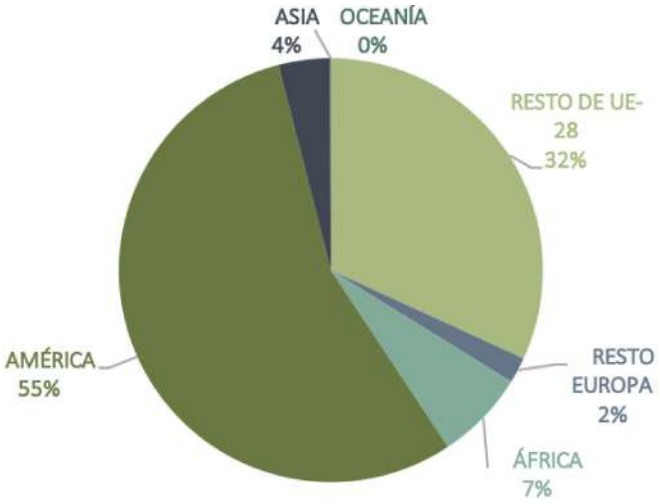


Ilustración 10. Población extranjera (%) por continente de origen (2020). Fuente: ISTAC

En el tercer puesto, aunque sin haber alcanzado el 10% en la representación de la población extranjera de La Laguna entre 2015 y 2021, se ubican las personas inmigrantes que provienen de África. A pesar de no ser cuantitativamente uno de los principales flujos migratorios, especialmente en los últimos años se ha visibilizado un repunte de discursos alarmistas sobre la llegada de nacionalidades africanas a las islas. Además, a esto deben sumarse las previsiones de aumento de presión migratoria en territorio canario, debido a diversas circunstancias que suceden hoy en día en la región africana, entre otras, un notable crecimiento demográfico, efectos negativos derivados del cambio climático, desigualdades sociales, conflictos armados, etc. que fomentan la emigración de estos países, con especial incidencia en España y, en particular, en Canarias.

En este sentido, es relevante para una futura convivencia social y una cohesión en el municipio, la implantación de políticas que faciliten el bienestar general y el respeto y la ausencia de estigmatización de la población extranjera.

Si bien las políticas de gestión de la migración exigen de la coordinación entre diferentes niveles de la administración estatal, a nivel municipal se pueden desarrollar planes y programas de convivencia o accesos a servicios básicos y vivienda de la población extranjera en general, sea cual sea su nacionalidad.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 24/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

2.1.2 Densidad de población

Si algo caracteriza al municipio de San Cristóbal de la Laguna es la heterogeneidad funcional y el fraccionamiento de su territorio. Así se observa una diversidad de usos, con una significativa actividad agrícola, una extensa área protegida (Parque Anaga), un centro de conocimiento liderado por la Universidad y unas grandes diferencias por lo que respecta a la concentración de la población.

Así, en el extremo sur del término municipal según los datos del padrón respectivos al año 2020, es la periferia urbana colindante con Santa Cruz de Tenerife conformada por entidades singulares de los distritos 1, 2, 3 y 4 la más poblada. Destacan en este sentido las zonas de Gracia, La Cuesta, Finca España, Las Chumberas, Taco y Los Andenes, aquellas con las mayores cifras de densidad, superando los 6.000 habitantes por km^2, en algunos casos, alcanzando incluso cifras en torno a 10.000 habitantes/km^2. Sólo en estas 6 entidades de población habita casi la mitad de la población de La Laguna (44%), provocando carencias de espacios públicos.

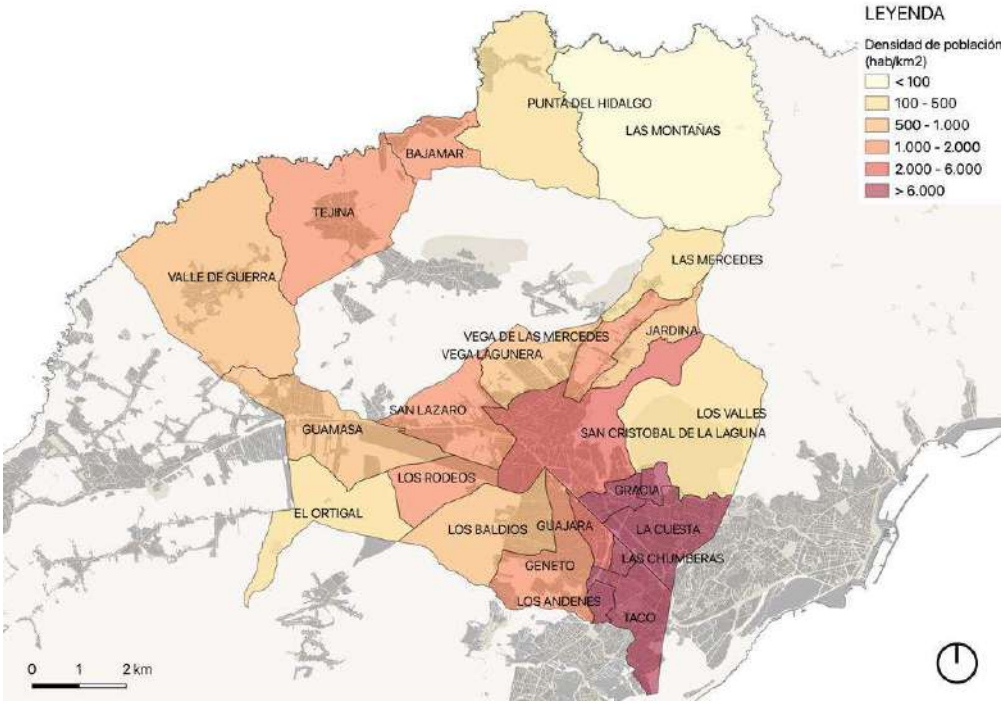


Ilustración 11. Densidad de población por km^2 en secciones censales. Fuente: INE y elaboración propia.

El casco urbano de San Cristóbal de La Laguna, sus territorios colindantes y algunas de las zonas costeras, alcanzan densidades que, pese a no distar de las anteriores, consiguen superar los 1.000 habitantes/km^2, lo cual denota que se trata de ámbitos clave en la concentración de actividad del municipio. Respecto a los datos de menor densidad, aquellas que no llegan a los 1.000 habitantes/km^2, destaca la coexistencia en muchos de estos territorios de los núcleos de población con actividades agrarias, junto con algo de actividad industrial, que ocupan una parte relevante del suelo (como ocurre en Los Baldíos, El Ortigal, Valle de Guerra, Punta del Hidalgo, Las Mercedes y Los Valles).

De modo similar, destaca el menor dato de densidad (13,9 hab/km^2) en Las Montañas, al ubicarse en el Macizo de Anaga y contar varios caseríos dispersos como La Chimanada y Las Carboneras

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 25/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

en los cuales conviven pajares, casas-cueva y chozas características de la arquitectura rural canaria, vinculadas a actividades de pastoreo típicas de esta zona. Las características de estas zonas están marcadas por los límites interiores del Parque de Anaga, cuyos valores naturales y culturales constituyen un gran valor paisajístico y ambiental. Esta puesta en valor de los hábitats naturales y comunitarios dentro del Parque no solo son parajes excepcionales que deben ser protegidos, sino que también sirven de ejemplo de coexistencia entre el ser humano y la naturaleza.

En esta línea de vinculación de la vida social con el territorio, la actividad agrícola emerge como un elemento indispensable de la caracterización de La Laguna. Dentro del término municipal existen, según los datos actualizados en julio de 2022 de los Mapas de Cultivos de Canarias, un total de 30,8 km^2 de parcelas cultivables (fundamentalmente para agricultura, pero también con algunas parcelas destinadas al pastoreo), es decir, un 30% del suelo de La Laguna. Dentro de esta clasificación son más de 11 km^2 los que han sido catalogados como superficie agrícola no utilizada, que a su vez representa algo más de un 10% del territorio total del municipio.

ÁMBITO	POBLACIÓN	PARCELAS CULTIVO	%
VEGA LAGUNERA	2.578	415	2,76%
SAN LAZARO	6.968	785	5,23%
SAN CRISTOBAL DE LA LAGUNA	31.694	266	1,77%
GRACIA	7.339	19	0,13%
TOTAL DISTRITO 1	48.579	1.485	9,89%
LOS VALLES	2.745	391	2,60%
LA CUESTA	26.957	22	0,15%
FINCA ESPAÑA	4.497	9	0,06%
TOTAL DISTRITO 2	34.199	422	2,81%
TACO	24.364	1	0,01%
LAS CHUMBERAS	3.766	8	0,05%
GUAJARA	3.026	19	0,13%
GENETO	7.066	415	2,76%
TOTAL DISTRITO 3	38.222	443	2,95%
LOS ANDENES	2.904	0	0,00%
LOS RODEOS	2.353	430	2,86%
LOS BALDIOS	2.692	1.532	10,21%
GUAMASA	4.064	1.218	8,11%
EL ORTIGAL	1.825	1.286	8,57%
TOTAL DISTRITO 4	13.838	4.466	29,75%
VALLE DE GUERRA	5.910	3.078	20,51%
TEJINA	8.454	1.836	12,23%
PUNTA DEL HIDALGO	2.539	803	5,35%
BAJAMAR	2.487	118	0,79%
TOTAL DISTRITO 5	19.390	5.835	38,87%
VEGA DE LAS MERCEDES	2.885	566	3,77%
LAS MONTAÑAS	234	1.020	6,80%
LAS MERCEDES	1.032	400	2,66%
JARDINA	1.432	373	2,49%
TOTAL DISTRITO 6	5.583	2.359	15,72%
TOTAL MUNICIPIO	159.811	15.010	100,00%

Tabla 4. Datos absolutos y relativos de las parcelas cultivables por zonas. Fuente: Consejería de Agricultura, Ganadería y Pesca – Gobierno de Canarias

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 26/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

El 25% del total del suelo cultivable se destina a huerta, aunque destacan también los frutales y las huertas plataneras. Respecto al reparto del suelo cultivable por zonas, sobre el siguiente plano observamos que al noroeste y la franja localizada entre el área más urbana de La Laguna y el Parque de Anaga se ubican las zonas que más cultivos tienen registrados por km^2 y, por ende, con mayores porcentajes de suelo destinado a cultivos.

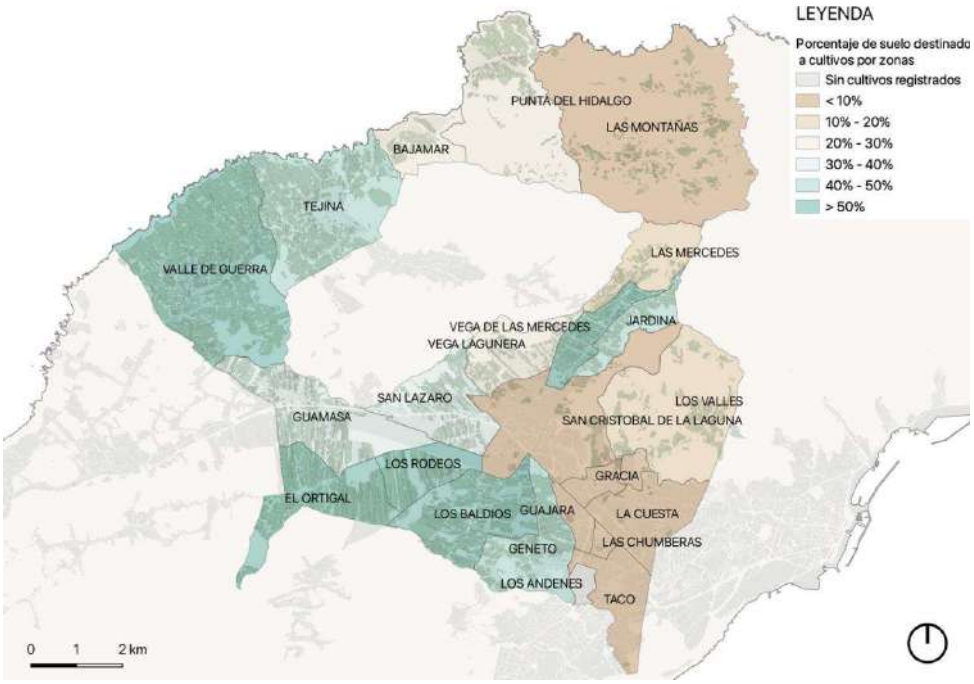


Ilustración 12. Suelo destinado a cultivos (%) por entidades de población (2022). Fuente: Consejería de Agricultura, Ganadería y Pesca – Gobierno de Canarias

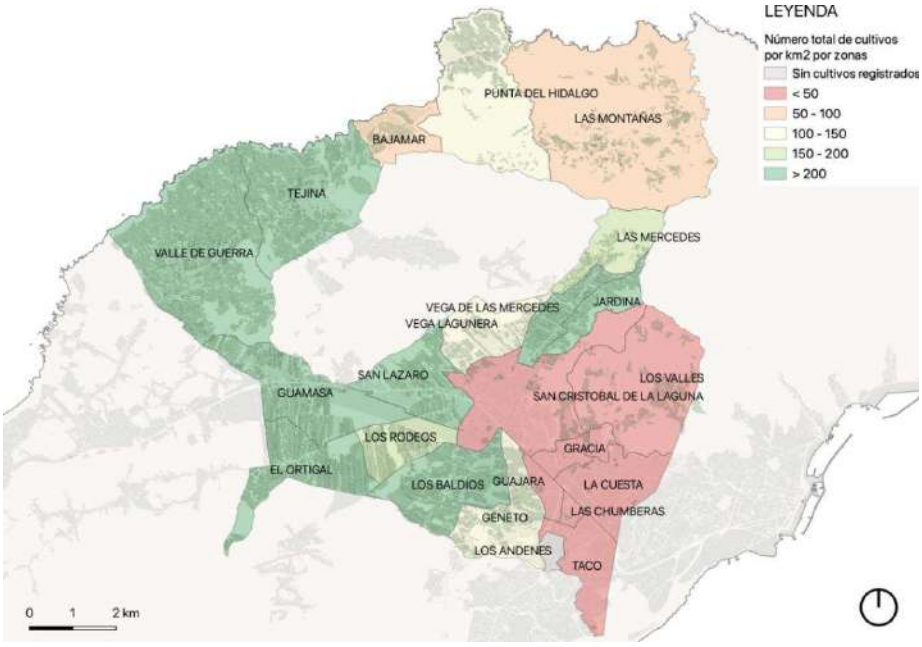


Ilustración 13. Cultivos por km2 por entidades de población (2022). Fuente: Consejería de Agricultura, Ganadería y Pesca – Gobierno de Canarias

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 27/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Si bien la agricultura San Cristóbal de La Laguna ha sido y es un aspecto fundamental del desarrollo del municipio, actualmente existen condiciones favorables para un mayor desarrollo de la agricultura. En consonancia con el Sistema Simplificado de Programación y Dirección por Objetivos para los años 2021, 2022 y 2023, de la Consejería de Agricultura, Ganadería y Pesca, el impulso del sector primario y agroalimentario debe ser fomentado a través de políticas de desarrollo sostenible e innovación para una contribución a la soberanía alimentaria y al bienestar general de las personas. Destaca entre los objetivos de esta propuesta autonómica la facilitación de incorporación de mujeres y hombres al sector en situación de igualdad, desde el ámbito productivo hasta el operativo, una línea de acción necesaria para abordar la accesibilidad al mercado laboral desde una perspectiva de lucha contra la desigualdad de género.

En suma, dentro del término municipal coexisten zonas protegidos de valor ecológico y cultural, una tradición de uso agrícola del suelo y un protagonismo urbano dentro del conjunto de la isla. Este señalado carácter metropolitano, concretamente de las zonas más urbanas del término municipal (la periferia sur que linda con la ciudad de Santa Cruz), dotan a San Cristóbal de La Laguna de una centralidad dentro de la isla de Tenerife. Su notoriedad como nodo de comunicaciones es un factor potenciador en la localización de equipamientos municipales y actividades económicas. Este aspecto es fundamental para incorporar una perspectiva cuyo horizonte sea la adaptación a las máximas de la Ciudad de los 15 minutos.

La idea central de este modelo es la de contacto con servicios y equipamientos municipales de proximidad, accesibles y inclusivos; además de fortalecer las comunidades sociales a nivel barrial – tanto en centros urbanos proclives a la gentrificación como en periferias reconvertidas en ciudades dormitorio – creando espacios seguros y agradables para un desarrollo de la vida cotidiana colectiva. Uno de los requisitos indispensables para el desarrollo del modelo es contar con suficiente densidad de población para poder dotarla de servicios. En este sentido, La Laguna cumple requisitos en la mayor parte de su territorio, a excepción de las áreas más rurales y/o montañosas.

La implantación de la lógica de los 15 minutos se erige como un modelo contrario a una expansión urbanística controlada, que puede ayudar a La Laguna a buscar la máxima eficiencia del territorio permitiendo aunar calidad de vida, la cohesión social y, a su vez, acompasar un desarrollo económico sostenible.

2.2 LA RENTA

La renta tiene una gran influencia a la hora de escoger el lugar de residencia, así como la forma de desplazarse por el territorio. La sociedad tiene de a asentarse de forma más o menos segregada en función de su capacidad para acceder al mercado de la vivienda y en tanto pueda asumir los costes del transporte.

En el caso concreto del municipio existe un notable contraste entre los niveles se renta para cada uno de los distritos. Se diferencia especialmente del resto del distrito 1, el cual alcanza prácticamente los 17.000 € brutos per cápita, siendo el valor más alto. En segunda posición se ubican prácticamente igualados tanto el distrito 4 como el 6 con algo más de 14.000 € brutos.

Los valores más bajos corresponden a los distritos 2, 3 y 5, los cuales se encuentran en torno a 12.000 € brutos per cápita.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 28/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

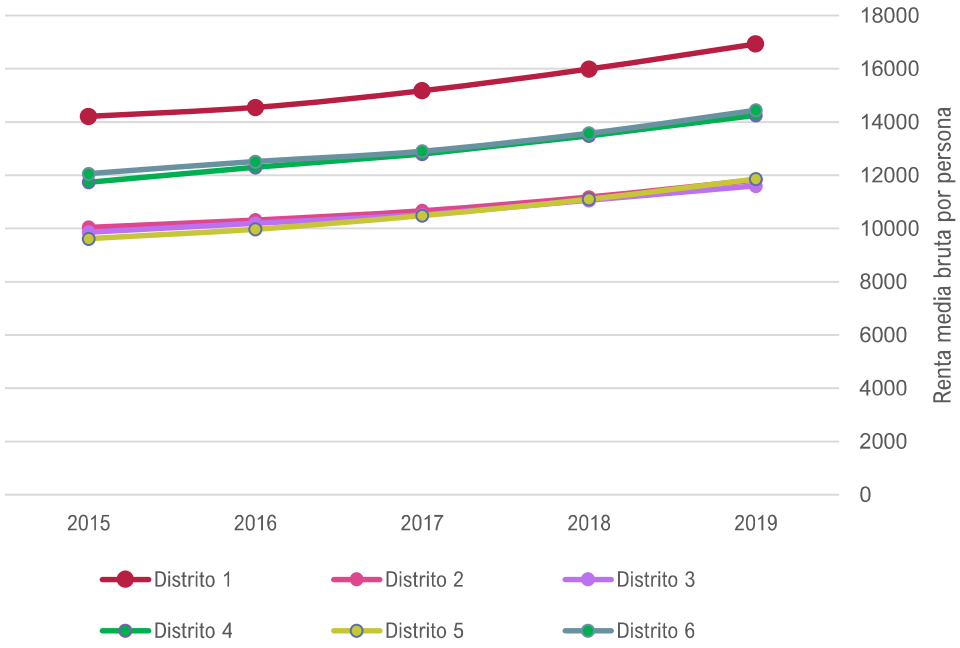


Ilustración 14. Gráfico evolución de la renta bruta media por distrito.

Además, si se analiza la desigualdad a nivel de secciones censales esta diferencia es incluso mayor. En este caso los valores máximos superarían los 27.000 € per cápita en los barrios situados al norte del casco histórico, así como en Guajara. Estas secciones se corresponden con tejidos urbanos de tipología ciudad jardín o agrupaciones de viviendas unifamiliares muy próximas al núcleo urbano y segregadas del resto de actividades. En suma esto propicia un uso y mayor dependencia del automóvil.

La mayoría del territorio se encuentra entre la horquilla de los 10.000 y 15.000 € per cápita, y con especial homogeneidad en los distritos 5 y 6. Las zonas que circundan el casco histórico (en cualquiera de las direcciones) por lo general poseen un nivel algo mayor de renta, ascendiendo a la horquilla entre 15.000 y 20.000 €.

En el extremo opuesto se sitúa gran parte del distrito 2, y especialmente del distrito 3, aquellos que disponen de menor renta. En estos es posible encontrar zonas donde la renta apenas supera los 8.000 € por per cápita, muy por debajo del salario anual correspondiente al SMI.

Por lo general, para las secciones con menores niveles de renta hay una mayor dependencia tanto de las rentas del trabajo como de las prestaciones, lo cual implica un alto grado de vulnerabilidad de la población. Garantizar una adecuada accesibilidad a estas zonas es especialmente necesario para garantizar su empleabilidad y mejorar su calidad de vida.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 29/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

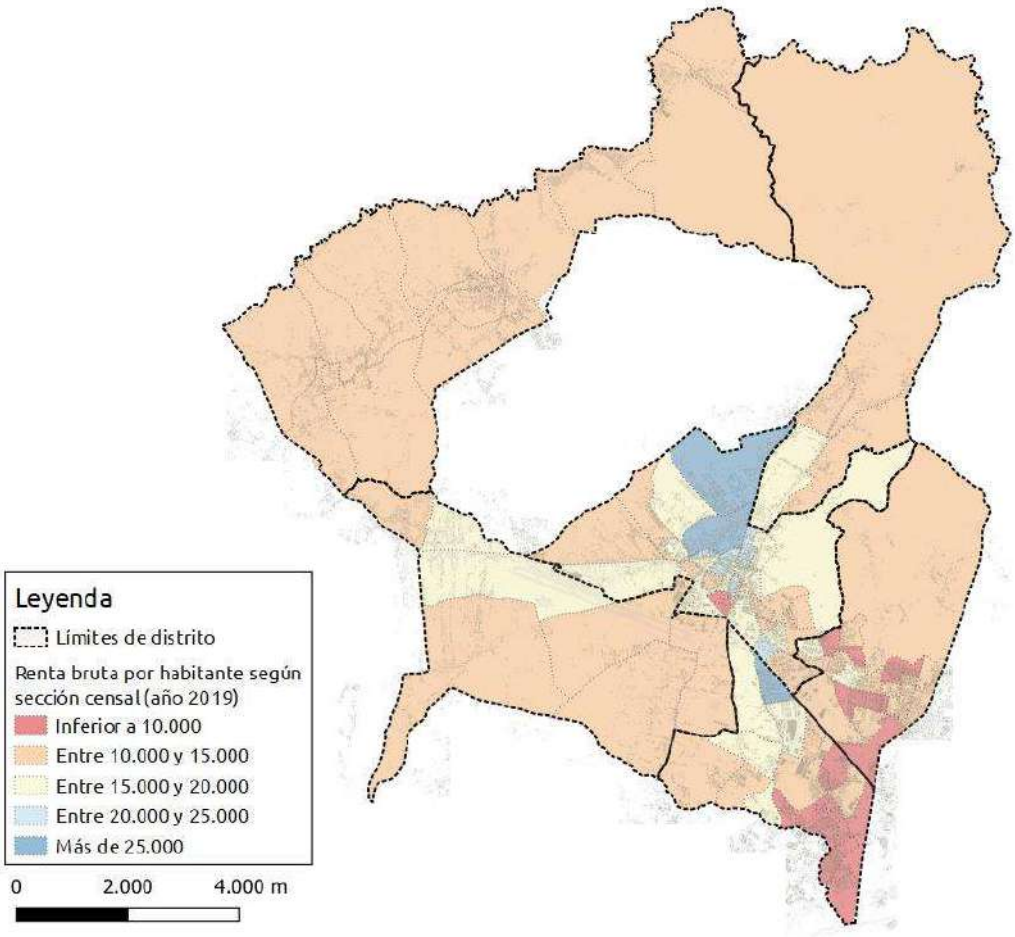


Ilustración 15. Distribución espacial de la renta bruta per cápita en el municipio.

La Laguna presenta un mercado de trabajo similar al del resto de territorios canarios, con un alto nivel de desempleo (aún por encima del 20% a fecha de junio de 2022). El elevado incremento de la población activa, sumado a un tejido productivo débil (de bajo valor añadido y con alta temporalidad) y un territorio disperso fomentan a incrementar la exclusión social y al estrangulamiento económico del municipio. La tasa de actividad es sustancialmente baja (51%).

Si bien el volumen de empleo prácticamente ha alcanzado los niveles previos a la crisis financiera de 2008, la población con desempleo apenas ha logrado disminuir a la mitad el incremento producido entre 2007 y el año 2012. Hay que contar con que la población entre 2007 y la actualidad se ha incrementado prácticamente en 20.000 personas. Sin embargo la tasa de paro no ha logrado reducirse hasta el 14% existente ese año.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 30/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

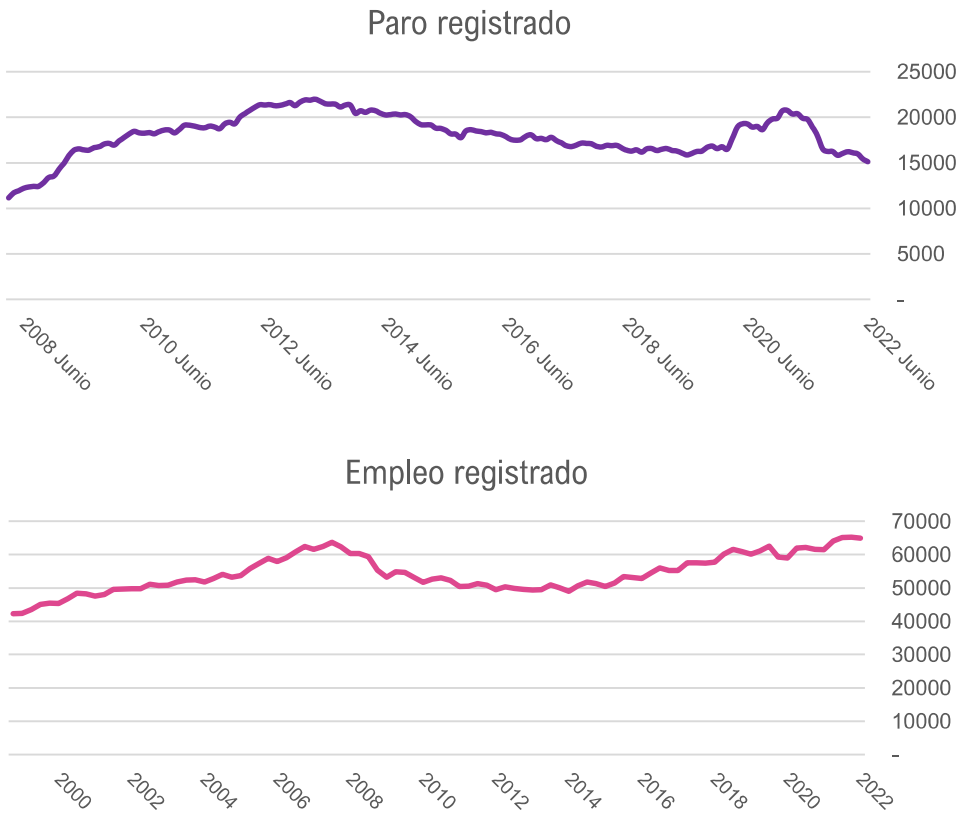


Ilustración 16. Evolución del desempleo y empleo.

2.3 LA MOTORIZACIÓN

El número total de turismos por cada 1.000 habitantes es de 554,5, ligeramente por debajo de la media de Tenerife (560) pero muy por encima de la media española. Ello denota una elevada dependencia del coche, que se verá posteriormente corroborado con los datos de distribución modal.

Además, después de una cierta estabilización a principios de siglo, a partir de 2016 se registra una tendencia claramente ascendente, que no se ve frenada incluso ni durante la pandemia. Se trata de una evolución preocupante que puede conducir a acrecentar los problemas de aparcamiento y congestión.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 31/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

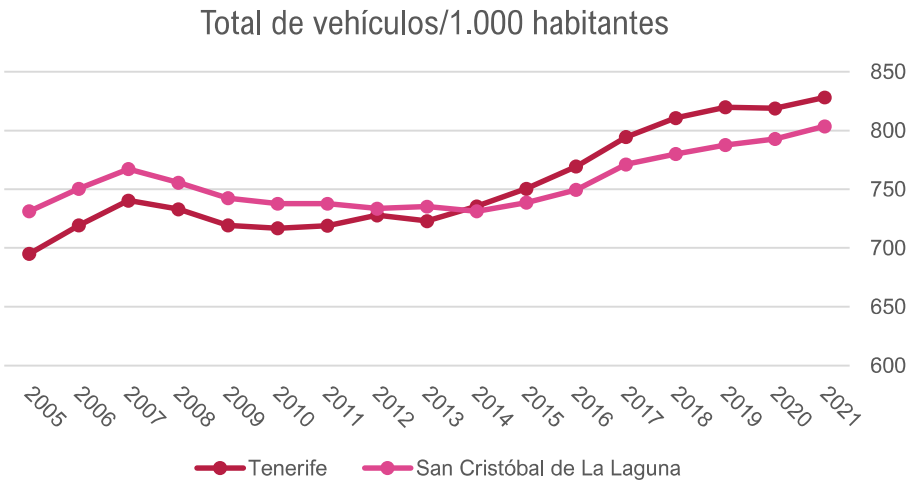


Ilustración 17. Parque de vehículos por cada 1.000 habitantes.

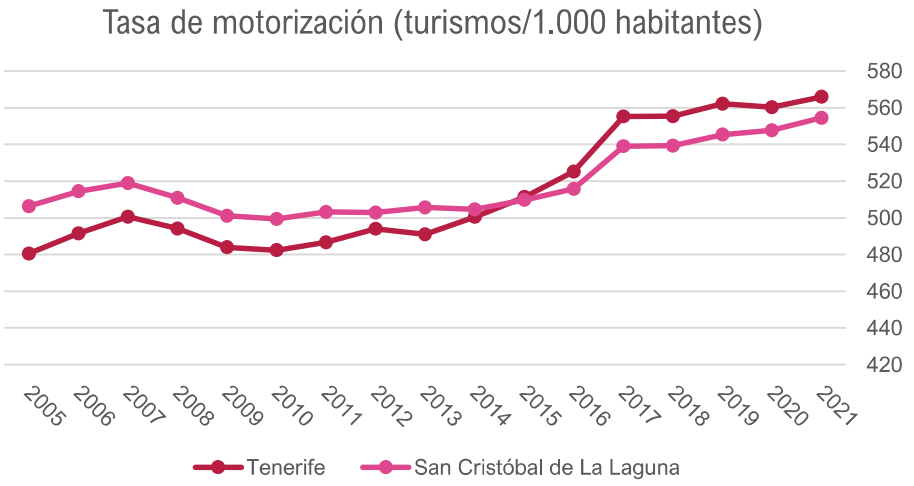


Ilustración 18. Tasa de motorización (turismos) cada 1.000 habitantes.

Fomentar un urbanismo compacto, con mixticidad de usos, con una trama viaria adecuada y permeable facilita los desplazamientos a pie y en bici a cualquier punto. Combinado con una mayor accesibilidad al transporte público también permitiría que no sea necesario disponer de vehículo privado para desplazarse a los principales centros de atracción de viajes.

2.4 LA ACTIVIDAD

2.4.1 Actividad económica

Los desplazamientos ligados al trabajo, compras, ocio o estudios representan la mayoría del total de viajes realizados de forma cotidiana por tanto residentes como visitantes del municipio de La Laguna. Además, una gran parte de los mismos se realiza de forma obligada, lo cual implica que

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 32/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

la forma según se distribuya la actividad económica y equipamientos por el territorio influye en la manera en que se desplaza la ciudadanía.

La ciudad compacta y compleja permite sostener un elevado número de actividades que permite satisfacer las necesidades de la población sin la necesidad de cubrir grandes distancias, y por tanto, estimulando la movilidad activa y la no dependencia del vehículo motorizado. En contra, la ciudad dispersa y funcional requiere realizar desplazamientos de mayor distancia, promoviendo la dependencia del automóvil.

En consecuencia, en este apartado se realiza una caracterización de la actividad empresarial y la dotación de equipamientos, para determinar a qué nivel contribuyen a generar una movilidad más sostenible. Para ello, se han empleado los datos del catastro, a través de los cuales pueden ubicarse las diferentes tipologías de actividades.

COMERCIO

Según el INE, el comercio y hostelería es el segundo sector en importancia por número de empresas, representando algo más de un 48% del total. A través de los datos catastrales se han identificado un total de 5.291 establecimientos en el municipio, cuya distribución está marcada por la tipología de tejido urbano en la que se encuentra.

Así, la zona que más destaca por número de establecimientos el ámbito de San Cristóbal, con 1.801 actividades (34% del total) distribuidas principalmente en torno al casco histórico. Las calles comerciales más representativas son Herradores y Obispo Rey Redondo, a las que se suma un ámbito más extenso incluyendo las calles perpendiculares a estas, como son los ejes formados por Avda. de la Trinidad. la calle Heraclio y Viana.

La Cuesta y Taco son las siguientes entidades por número de establecimientos, contabilizando 988 y 944 respectivamente. Son números mucho más bajos que el caso de San Cristóbal, siendo entidades que no distan tanto en cifras de población. La menor densidad, una trama viaria poco permeable para los viandantes y una mayor concentración de comercios mayoristas son algunas de las causas que justifican esta diferencia. El tejido comercial de barrio en consecuencia es mucho más débil que en la zona más céntrica de La Laguna.

Guajara y Las Chumberas son un claro ejemplo de urbanismo funcional, donde existe una elevada segregación entre el espacio dedicado a residencias y actividad terciaria. Estos ámbitos disponen de un valor sustancialmente elevado de superficie comercial, dada la concentración de actividades mayoristas. De hecho, la proporción de superficie comercial respecto a la total de la entidad alcanza los máximos valores, superiores a 1.000 m^2 de superficie comercial por hectárea.

Fuera del ámbito más urbano destacan Tejina y Bajamar, con 269 y 104 establecimientos respectivamente. En este caso vuelve darse predominancia de comercio de proximidad y de pequeño tamaño. En el primer caso puede deberse a que Tejina cuenta con un tejido urbano histórico más consolidado, lo cual ha permitido promover y sostener este tipo de actividades a lo largo del tiempo. Por otro lado, Bajamar, pese a ser un núcleo más reciente, las elevadas pendientes condicionan la instalación de grandes superficies, lo que puede ser favorable al mantenimiento de un tejido comercial de menor tamaño.

Finalmente, núcleos rurales como Los Baldíos, Los Rodeos, Guamasa o Las Mercedes disponen de actividades dispersas localizadas a lo largo de los principales ejes viarios. La elevada dispersión demográfica de estas entidades, a la que se suma su escaso peso poblacional, dificultan la instalación o creación de un tejido comercial más compacto y abundante.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 33/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

En resumen, pese a la alta densidad poblacional existente en el ámbito más meridional del municipio, la escasa planificación urbanística ha derivado en una estructura urbana que no favorece la generación de un tejido comercial de proximidad, lo cual implica mayores desplazamientos promoviendo el uso del vehículo privado. Tan solo la zona histórica y de San Cristóbal, Tejina o Bajamar disponen de un Tejido apropiado para promover desplazamientos en modos más sostenibles.

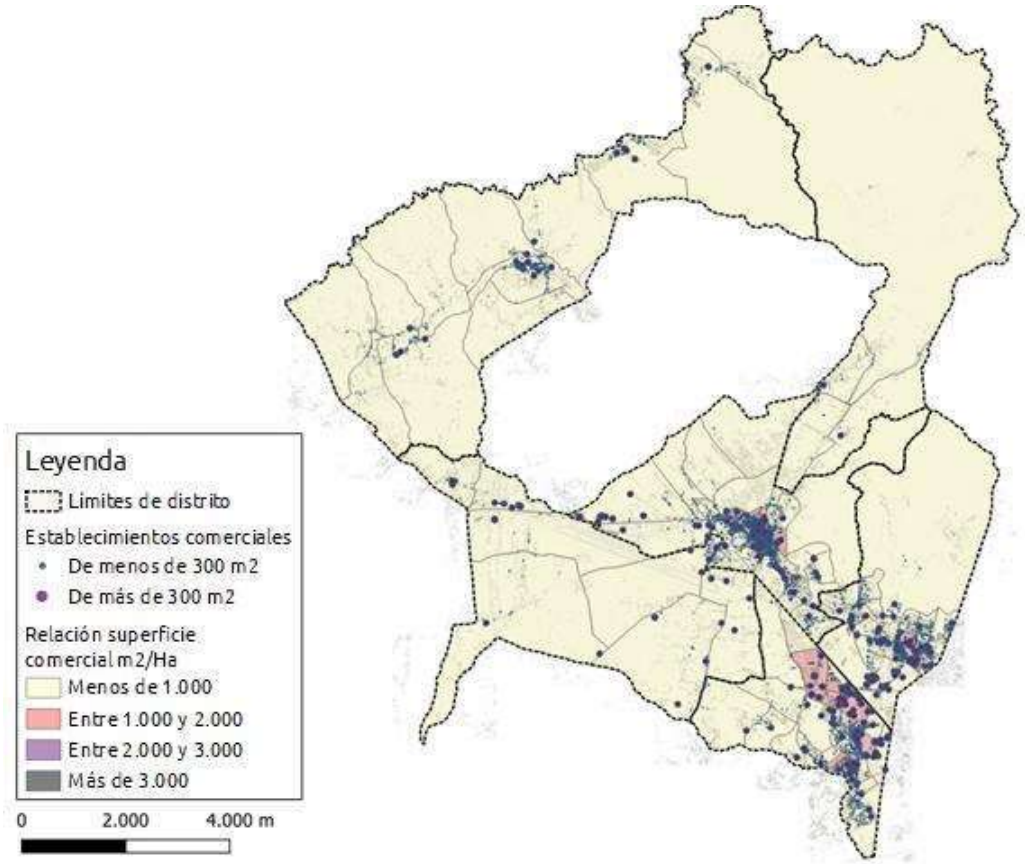


Ilustración 19. Ubicación y densidad de actividad comercial en el municipio.

En la Ilustración 20 se ofrece una visión más cercana al casco histórico de La Laguna, donde existe una mayor concentración de comercios. Se visualiza claramente un eje lineal Este-Oeste formado por las calles Marqués de Celada, Herradores y Obispo Rey Redondo.

Los ejes Norte-Sur poseen un tejido más debilitado, a excepción de la Avda. de La Trinidad o la calle Heraclio junto con su prolongación que es la calle Viana. El resto de ejes no tienen una densidad comercial alta, aunque calles como San Antonio, Núñez de la Peña o San Juan, dado su carácter radial hacia el Sur de la ciudad, permiten extender en cierta manera la concentración comercial en dicha dirección.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 34/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

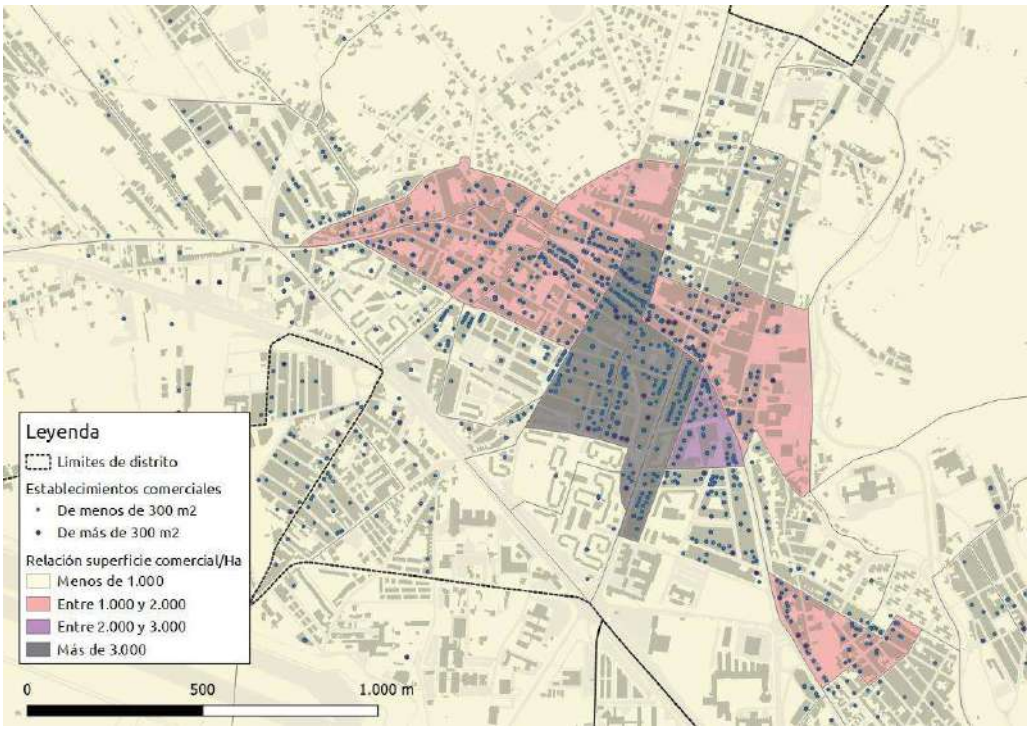


Ilustración 20. Ubicación de los establecimientos comerciales en torno al casco histórico.

En la siguiente página se muestra un resumen por entidades con el número de comercios y su proporción destinada a actividades comerciales.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 35/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Establecimientos comerciales			
DISTRITO	**ENTIDAD**	**Núm. Establecimientos**	**Densidad comercial (nº/ha)**
1	Gracia	**145**	**254**
	San Cristóbal de la Laguna	**1.801**	**322**
	San Lázaro	**143**	154
	Vega Lagunera	15	8
2	Finca España	80	**200**
	La Cuesta	**988**	**431**
	Los Valles	73	1
3	Geneto	78	28
	Guajara	**123**	**1.090**
	Las Chumberas	**111**	**1.337**
	Taco	**944**	**626**
4	El Ortigal	14	6
	Guamasa	91	37
	Los Andenes	48	**128**
	Los Baldíos	36	16
	Los Rodeos	2	2
5	Bajamar	**104**	49
	Punta del Hidalgo	73	8
	Tejina	**269**	37
	Valle de Guerra	97	11
6	Jardina	6	6
	Las Mercedes	26	11
	Las Montañas	1	0
	Vega de las Mercedes	23	11
TOTAL MUNICIPIO		**5.291**	

Tabla 5. Relación de establecimientos comerciales por entidad.

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 36/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

ACTIVIDAD TERCIARIA E INDUSTRIA

El sector servicios es el más importante en La Laguna, siendo el año 2015 en el cual este superaría al comercial (en ligero declive). En total están censadas 4.739 empresas ligadas a este sector (48% del total). La industria, por el contrario, es un sector mucho menos participativo, con 388 empresas.

En relación a la superficie destinada a oficinas se han encontrado un total de 1.389 locales, de los cuales más de dos terceras partes están ubicados en las entidades formadas por San Cristóbal de La Laguna, La Cuesta y Taco. En concreto se sitúan 433 espacios para actividades profesionales en San Cristóbal, si bien es cierto que nuevamente esta superficie no se traduce en una alta relación entre el espacio destinado a oficinas y el total de la entidad. Esto puede deberse a que, igual que el comercio, muchos de estos espacios son de reducido tamaño.

Tanto los espacios ubicados en La Cuesta como Taco conllevan una relación mayor de oficinas sobre el total del suelo, a la que se suma también Las Chumberas. En estos tres casos, dicha relación supera los 100 m^2 de oficinas por hectárea. Cabe recordar que en estos ámbitos se sitúan varios polígonos industriales en las que se implantan entidades que ocupan una gran cantidad de metros cuadrados.

En los distritos más rurales este tipo de actividades es más anecdótico. En el distrito 4 tan solo destaca Guamasa, con 38 oficinas y en el 5 Tejina con 47. El resto de entidades está notablemente por debajo.

En relación a los espacios industriales se han identificado un total de 703 localizaciones (incluyendo actividades agropecuarias, manufactureras, de alimentación, etc.). El carácter incompatible de los espacios industriales con la residencia hace que las bolsas de suelo destinadas a esta actividad se encuentren en zonas periféricas, no obstante, el rápido y desordenado crecimiento ha hecho que se entremezclen.

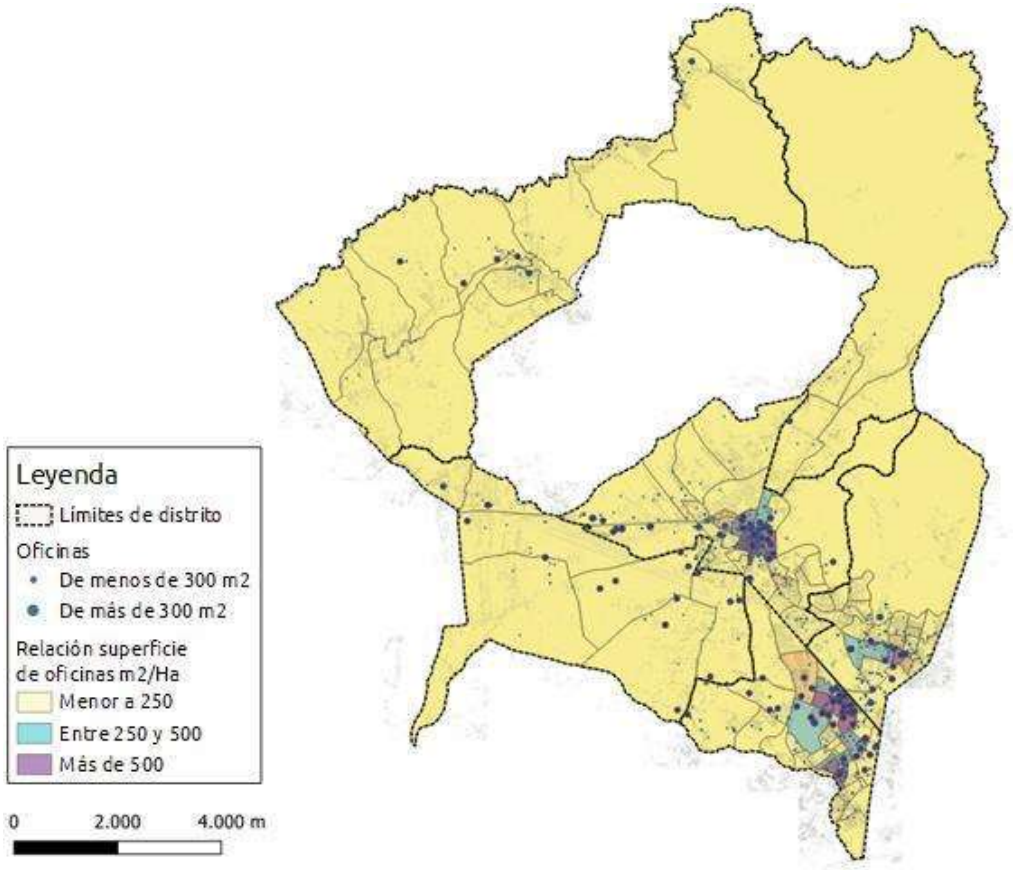
Las zonas con mayor actividad son Taco, La Cuesta, Las Chumberas y San Lázaro, en las cuales la proximidad de estas instalaciones supone un perjuicio, por generar actividades molestas que dificultan la habitabilidad. También habría que destacar numerosos talleres de reparación en el interior de los núcleos residenciales. Estas actividades se concentran en los cruces de la carretera La Cuesta-Taco con la avenida de Los Menceyes (antigua carretera general Santa Cruz- La Laguna) y con la Carretera General del Rosario, las dos principales vías de comunicación de la isla hasta principios de los años sesenta.

En general, tanto las grandes superficies comerciales mayoristas como los almacenes e industrias se sitúan en zonas mal comunicadas, con importantes barreras infraestructurales para la movilidad de activa. A pesar de la existencia del tranvía, las pendientes y la configuración de las calles hace poco atractivo acceder a estos enclaves de otra manera que no sea en vehículo motorizado.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 37/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54



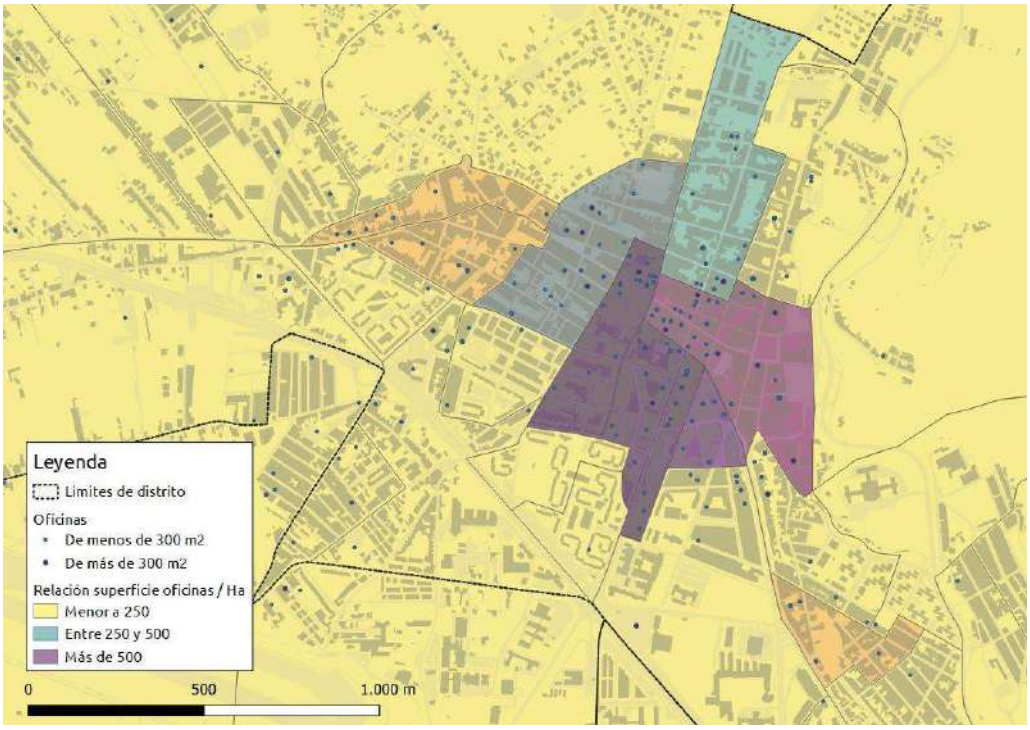


Ilustración 21. Ubicación de las oficinas.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 38/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

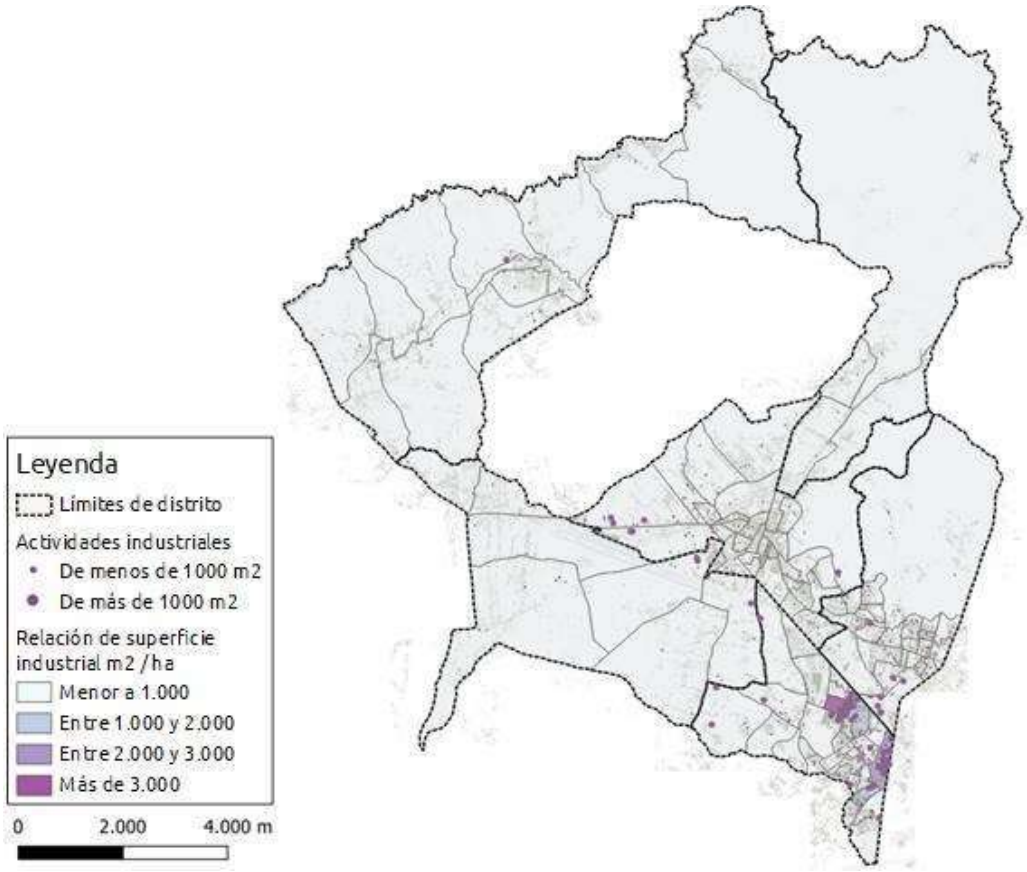


Ilustración 22. Ubicación de las actividades industriales.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 39/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Actividad terciaria					
DISTRITO	ENTIDAD	Núm. Oficinas	Densidad (m^2/ha)	Núm. Industrias	Densidad (m^2/ha)
1	Gracia	14	20	17	33
	San Cristóbal de la Laguna	**433**	82	77	28
	San Lázaro	94	51	60	**241**
	Vega Lagunera	8	5	10	6
2	Finca España	7	13	14	40
	La Cuesta	**290**	**120**	94	**104**
	Los Valles	-	-	11	2
3	Geneto	49	19	36	51
	Guajara	10	67	1	0
	Las Chumberas	34	**371**	70	**1.424**
	Taco	**282**	**276**	**221**	**565**
4	El Ortigal	2	1	5	4
	Guamasa	38	13	13	4
	Los Andenes	5	12	3	7
	Los Baldíos	22	10	8	9
	Los Rodeos	4	3	-	-
5	Bajamar	7	2	7	2
	Punta del Hidalgo	16	2	2	1
	Tejina	47	6	23	7
	Valle de Guerra	17	2	20	3
6	Jardina	-	-	-	-
	Las Mercedes	5	2	4	4
	Las Montañas	-	-	2	0
	Vega de las Mercedes	5	4	5	3
TOTAL		**1.389**		**703**	

Tabla 6. Relación de oficinas y actividades industriales por entidad.

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 40/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

2.4.2 Equipamientos

El objetivo de los equipamientos es que toda la ciudadanía tenga a su disposición una serie de servicios y actividades que permitan su desarrollo personal y estimulen la cohesión social, mejorando en definitiva su calidad de vida. En este apartado se desglosan los diferentes equipamientos existentes a nivel de municipio y que satisfacen las principales necesidades cotidianas de la población (educativos, sanitarios, deportivos y culturales).

- **CENTROS EDUCATIVOS.**

A través de los datos de la Consejería de Educación, Universidades, Cultura y Deportes se han identificado todos los centros educativos existentes en el municipio. En suma se ubican un total de 114 centros, incluyendo diversos niveles educativos, como son educación infantil, secundaria, superior (universidades y formación profesional) o especializada (como EOIs, escuelas de música, formación para adultos, etc.).

Tal y como se puede observar, el distrito que aglutina un mayor número es el 1, incluyendo una extensa red de centros de formación obligatoria, a la que se suman la mayoría de facultades de la Universidad de La Laguna, así como otros centros especializados, como son la Escuela Oficial de Idiomas.

Con un número similar de centros se encuentran los distritos 2 y 3, si bien el primero tiene un mayor peso de la formación universitaria, albergando 5 de las facultades de la U.L.L. en el Campus de Guajara. El distrito 3 apenas integra niveles superiores o formación especializada, centrándose preferentemente en los niveles de educación obligatoria.

Ya con un número menor de centros se encuentran los distritos rurales, donde la mayoría de instalaciones están destinados a la formación infantil y primaria, mientras que la secundaria se centraliza en un número mucho menor de centros (ubicados en Tejina, Valle de Guerra o próximos a San Cristóbal de La Laguna).

DISTRITO	Infantil	Primaria	Secundaria	Superior	Especializada	TOTAL
1	16	11	11	8	4	39
2	11	12	9	5	1	24
3	17	12	8	1	0	21
4	9	5	2	1	2	13
5	6	5	2	0	1	12
6	2	3	1	0	1	5

Tabla 7. Número de centros por distrito.

En la Ilustración 23 se muestra la ubicación de los principales centros educativos dentro del municipio. Tanto los centros que que integran educación primaria como secundaria poseen por lo general una posición periférica, especialmente en torno al núcleo histórico de San Cristóbal, así como en Tejina y Valle de Guerra. Esto implica una menor conveniencia para acceder a pie, fomentando que los menores sean acompañados por sus padres, realizando los traslados en automóvil. En la zona de La Cuesta o Taco estos centros de ubican repartidos de una manera más homogénea, aunque esto es una característica más propia de centros privados o concertados que de los públicos.

En relación a la formación para niveles superiores o especializados este aspecto no es mucho mejor. Sin embargo el Campus de Anchieta, tratándose la universidad de una institución de

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 41/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

carácter metropolitano o incluso regional, supone un punto a favor la cercanía respecto al Intercambiador, favoreciendo una menor dependencia del automóvil para sus alumnos. El campus de Guajara no es tan accesible en este sentido, aunque dispone de tranvía y parada de guaguas en la autovía.

El CIFP de La Laguna, también de enseñanza más especializada, se encuentra en una posición periférica al Oeste del casco, dificultando la accesibilidad en modos sostenibles al alargar en exceso los tiempos de viaje respecto al vehículo motorizado.

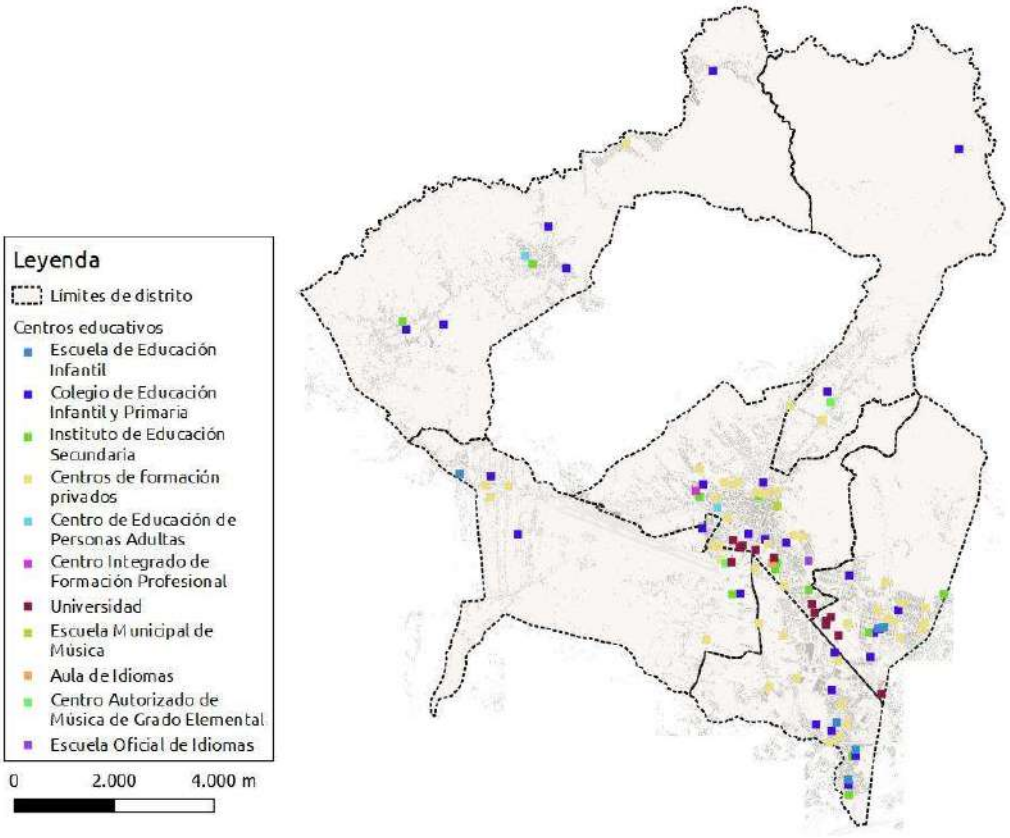


Ilustración 23. Ubicación de todos los centros educativos dentro del municipio.

Promover que los desplazamientos se realicen mediante movilidad activa (a pie o bicicleta) no solo contribuye a la mejora de la eficiencia del sistema de transporte, a un menor consumo o mejora del medio ambiente, sino que proporciona numerosos beneficios como fomentar la actividad física, la autonomía y la integración social.

Un aspecto fundamental para lograr que los alumnos acudan de esta forma a sus respectivos centros educativos de referencia es que la proximidad a su lugar de residencia sea lo suficientemente pequeña. En este sentido, se ha realizado un análisis de la población que dispone de tanto centros de educación infantil o primaria, como aquellos de secundaria. Los rangos de cobertura empleados que se han tomado son:

- Centros de educación infantil y primaria: 300 metros (5 minutos caminando).
- Centros de educación secundaria: 600 metros (10 minutos caminando)

Los resultados se pueden observar tanto en la Ilustración 24 como en la tabla 8.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 42/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

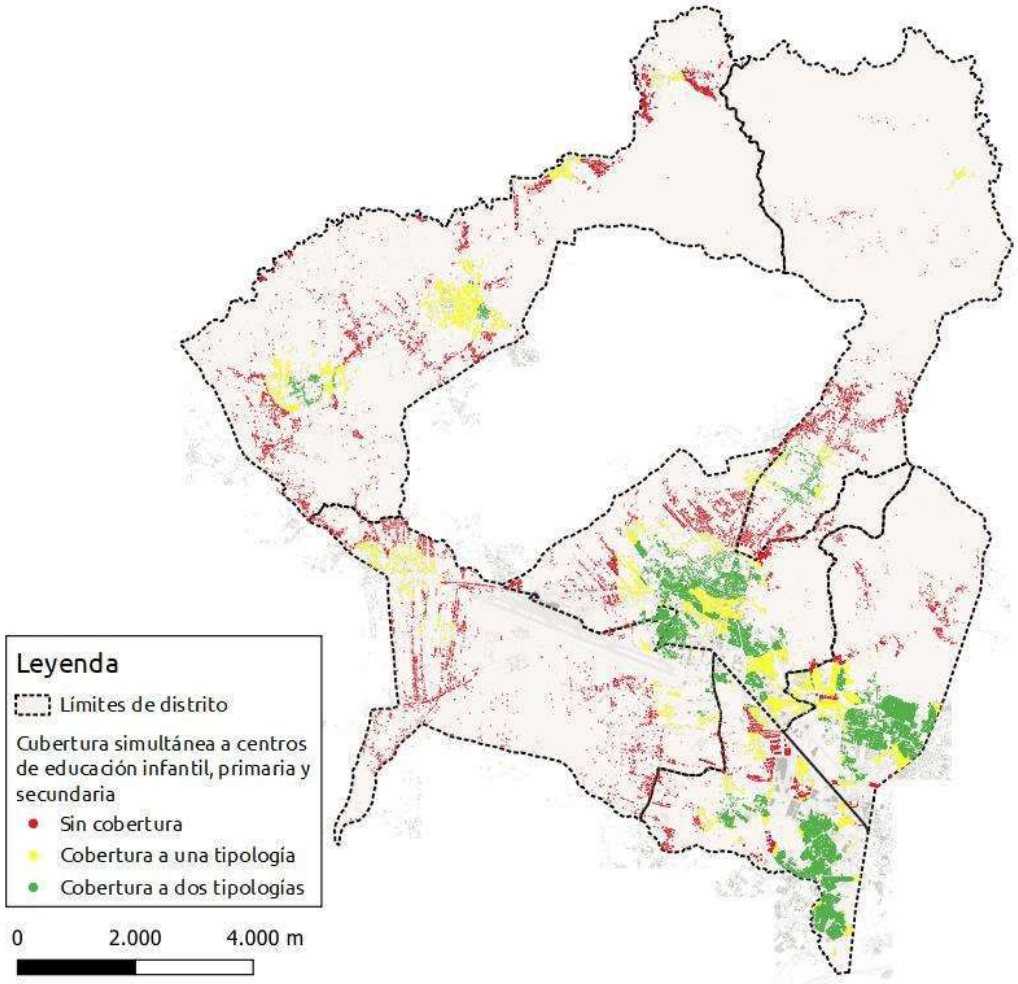


Ilustración 24. Población con cobertura simultánea a centros de primaria y secundaria.

En general, la accesibilidad a los diferentes centros educativos es muy variable dependiendo de la entidad de referencia. Aquellas más urbanas (San Cristóbal, La Cuesta y Taco) son las que mayores porcentajes de accesibilidad simultánea favorecen los desplazamientos activos, por encima del 60%, e incluso del 80% en los últimos dos.

Las entidades rurales y aquellas caracterizadas por un urbanismo de baja densidad tienen coberturas muy bajas tanto a una tipología de centros como a las dos. Esto implica que las distancias a recorrer son notablemente grandes y lo más probable es que los alumnos correspondientes a estas zonas se desplacen en automóvil o transporte público/escolar. Las peores coberturas se dan en Los Valles, El Ortigal, Los Rodeos, Punta del Hidalgo y Las Mercedes.

Habría que contar también que los alumnos no siempre atienden al centro más cercano, sino que se desplazan a otras zonas, lo cual implicaría estar en la misma situación que los casos anteriores.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 43/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Población con cobertura a enseñanza obligatoria por distritos.				
DISTRITO	**ENTIDAD**	**Sin cobertura**	**A una tipología**	**A dos tipologías**
1	Gracia	5,91%	86,81%	7,28%
	San Cristóbal de la Laguna	3,34%	33,90%	62,74%
	San Lázaro	29,10%	27,27%	43,63%
	Vega Lagunera	62,11%	25,01%	12,88%
2	Finca España	10,69%	66,08%	23,23%
	La Cuesta	1,39%	15,51%	83,09%
	Los Valles	86,36%	1,61%	12,02%
3	Geneto	32,4%	27,94%	39,65%
	Guajara	69,17%	29,59%	1,24%
	Las Chumberas	33,22%	63,57%	3,21%
	Taco	0,13%	11,50%	88,37%
4	El Ortigal	99,38%	0,61%	0%
	Guamasa	58,18%%	41,81%%	0%
	Los Andenes	36,74%	10,45%	52,80%
	Los Baldíos	69,34%	24,63%	6,03%
	Los Rodeos	99,38%	0,61%	0%
5	Bajamar	44,99%	55,01%	0%
	Punta del Hidalgo	71,02%	28,97%	0%
	Tejina	34,09%	62,32%	3,57%
	Valle de Guerra	56,11%	32,5%	11,39%
6	Jardina	56,23%	23,42%	20,38%
	Las Mercedes	98,34%	0,71%	0,44%
	Las Montañas	54,10%	45,9%	0%
	Vega de las Mercedes	61,66%	16,79%	21,55%

Tabla 8. Relación de población con cobertura a enseñanza obligatoria por distritos.

A pesar de los datos, el objetivo sería incrementar la seguridad y la idoneidad de los principales itinerarios para adecuarlos de forma que transitar por ellos a pie y en bicicleta permita desplazarse de forma segura. Además, esto favorecería recuperar espacio para los peatones frente al automóvil, fomentando una mejora de la salud y la sostenibilidad.

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 44/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

CENTROS SANITARIOS.

La existencia de un sistema de salud vertebrado en la atención primaria permite dotar de servicios asistenciales a la ciudanía, logrando sostener un sistema más equitativo. La proximidad y accesibilidad a este tipo de centros es de especial relevancia para las personas más vulnerables, como puede ser la población más mayor, o aquella que sufre de algún tipo de problema de salud, como dificultades motoras.

Dentro del término municipal se ubican un total de 6 centros de salud (Tejina, Taco, La Cuesta, San Benito, Laguna-Mercedes y Laguna-Universidad), 5 consultorios locales (Punta del Hidalgo, Valle de Guerra, Las Carboneras, San Miguel de Geneto y Finca España), además del Hospital Universitario de Canarias (HUC) entre La Cuesta y Taco.

Los centros de salud proveen de servicios únicamente de consulta general, solo dos ofrecen servicios de urgencia (Tejina y San Benito), y solo uno ofrece especialidades (San Benito). Los consultorios locales por otra parte sirven principalmente como aumento de cobertura en zonas periféricas.

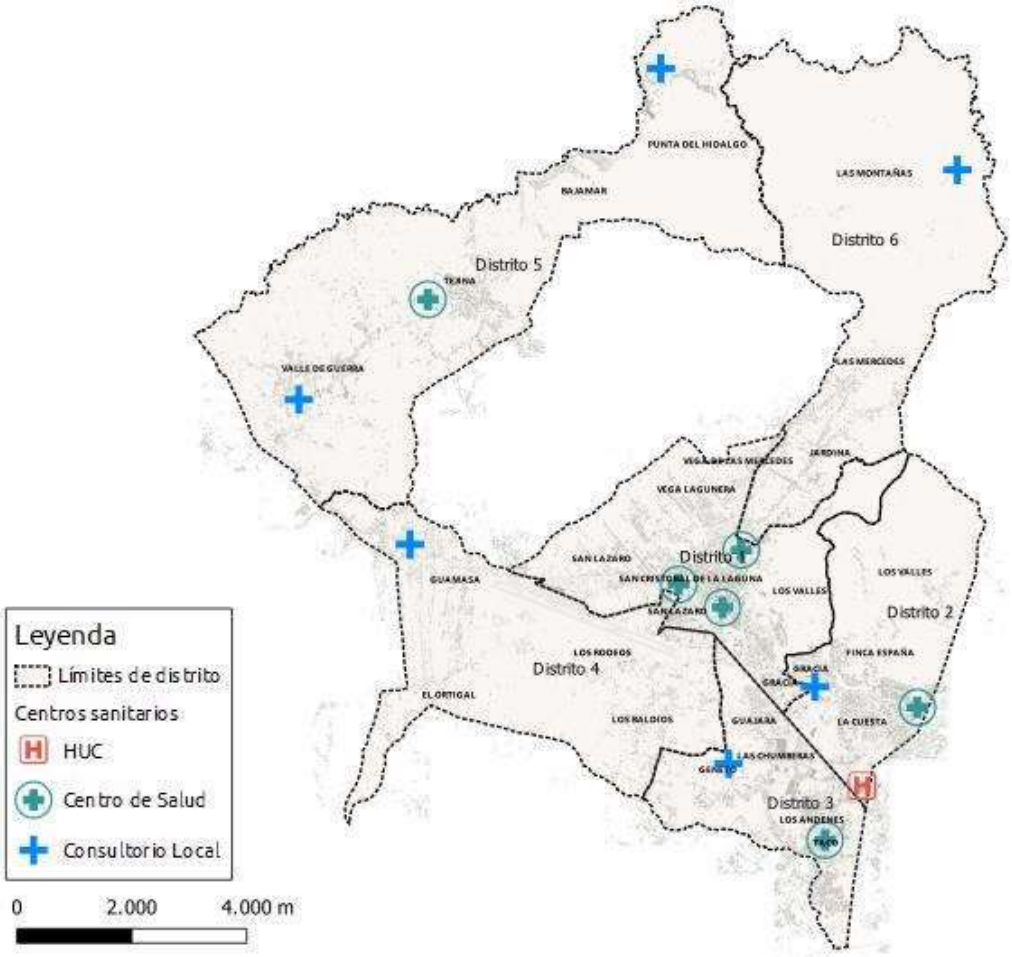


Ilustración 25. Ubicación de los centros sanitarios dentro del municipio.

Una adecuada cobertura de estos centros maximiza la capacidad de aquellas personas con mayores dificultades para acceder a este servicio básico. Por ende, se ha cuantificado el

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 45/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

porcentaje de población que reside a una distancia de 600 metros de los mismos, es decir, a diez minutos a pie.

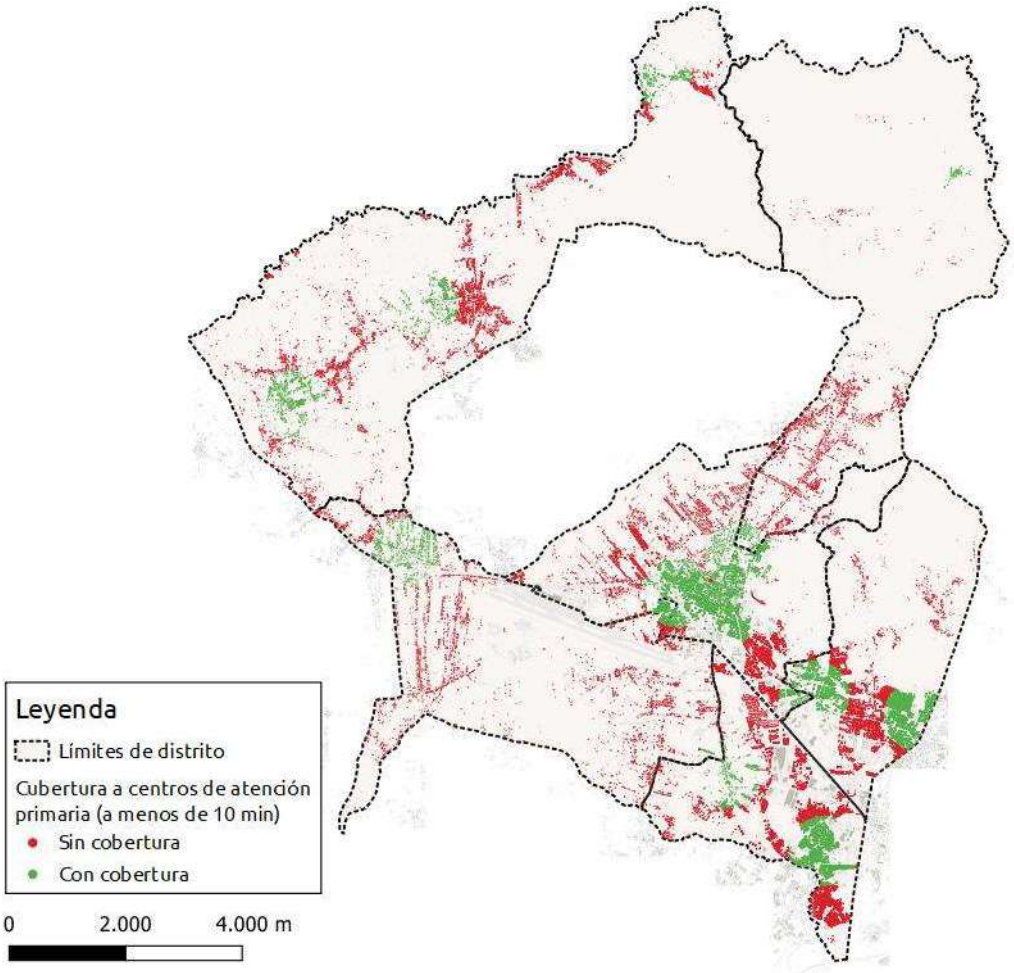


Ilustración 26. Población con cobertura a menos de diez minutos de un centro de atención primaria.

Al igual que para los centros educativos, se observa una notable diferencia entre las diferentes entidades. Las zonas más urbanas se consolidan como aquellas con mejor cobertura, aunque en este caso La Cuesta y Taco no salen tan favorecidas por su extensión.

Las zonas con mejor cobertura son Gracia, San Cristóbal y Punta del Hidalgo, todas ellas en torno al 70% de población con un centro en las proximidades de su residencia.

En el lado contrario se sitúan Los Valles, El Ortigal, Los Rodeos, Bajamar, Jardina y Las Mercedes, donde ningún habitante está a una distancia adecuada de un centro de atención primaria. Además, prácticamente todo el resto de entidades se encuentran con coberturas insuficientes, dado que en la mayoría, más de un 50% de la población se sitúa fuera de las áreas de influencia mencionadas.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 46/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Población con cobertura a los centros de atención primaria			
DISTRITO	**ENTIDAD**	**Sin cobertura**	**Con cobertura**
1	Gracia	24,33%	75,66%
	San Cristóbal de la Laguna	29,8%	70,2%
	San Lázaro	65,70%	34,3%
	Vega Lagunera	96,37%	3,63%
2	Finca España	54,43%	45,57%
	La Cuesta	50,42%	49,57%
	Los Valles	100%	0%
3	Geneto	79,21%	20,79%
	Guajara	100%	0%
	Las Chumberas	100%	0%
	Taco	49,69%	50,31%
4	El Ortigal	100%	0%
	Guamasa	56,83%	43,17%
	Los Andenes	99,3%	0,7%
	Los Baldíos	82,49%	17,51%
	Los Rodeos	100%	0%
5	Bajamar	100%	0%
	Punta del Hidalgo	32,58%	67,41%
	Tejina	74,70%	25,3%
	Valle de Guerra	69,78%	30,21%
6	Jardina	100%	0%
	Las Mercedes	100%	0%
	Las Montañas	53,73%	46,26%
	Vega de las Mercedes	74,91%	25,09%

Tabla 9. Población con cobertura a los centros de atención primaria.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58	
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08	
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3 Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3			
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58	- 47/233 -	Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54	

INSTALACIONES DEPORTIVAS

La realización de actividades deportivas incide de forma positiva y directa sobre la salud, el desarrollo personal y la calidad de vida de la ciudadanía. Para estimular la realización de esta práctica, ya habitual para muchas personas, es necesario proveer una amplia cobertura de instalaciones y equipamientos situados en las cercanías de las viviendas y principales centros de trabajo. Además, estas instalaciones deben contar con unos requerimientos de accesibilidad que garanticen el acceso y uso de forma cómoda y en igualdad para todas las personas usuarias.

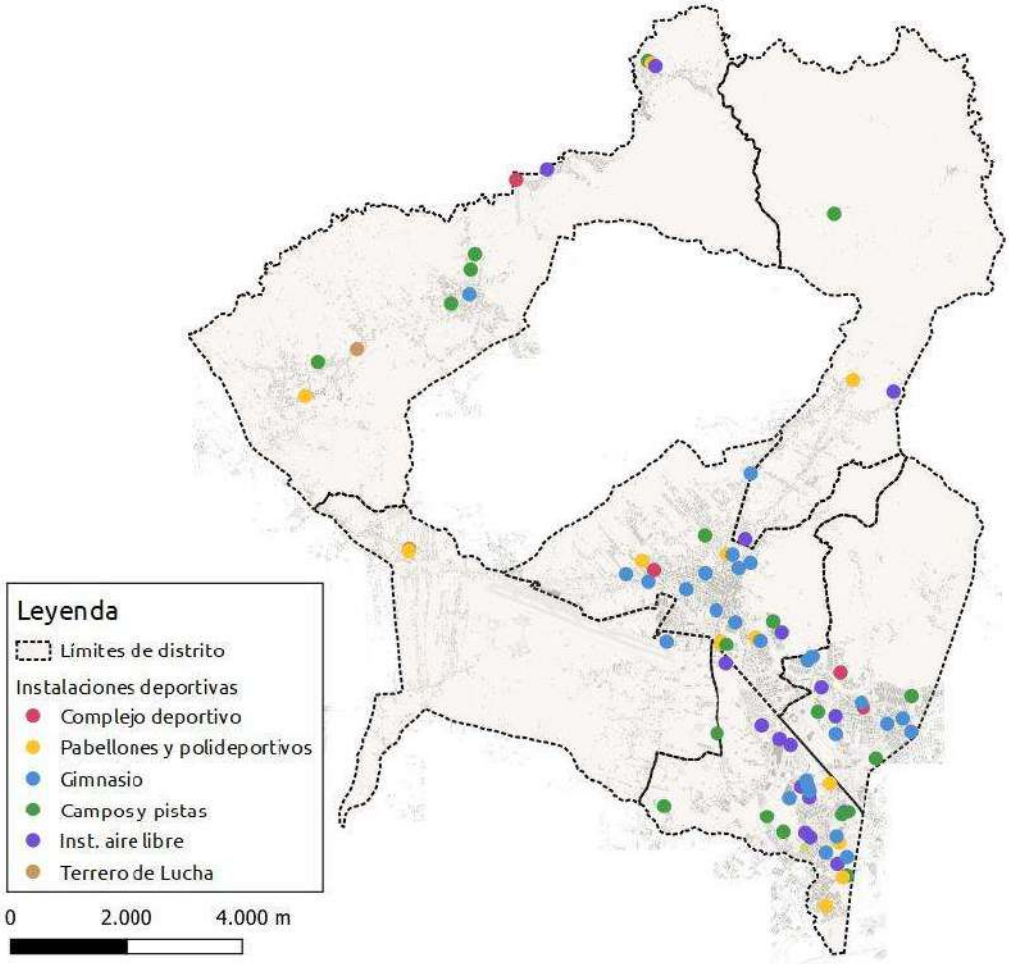


Ilustración 27. Ubicación de los centros deportivos dentro del municipio.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 48/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

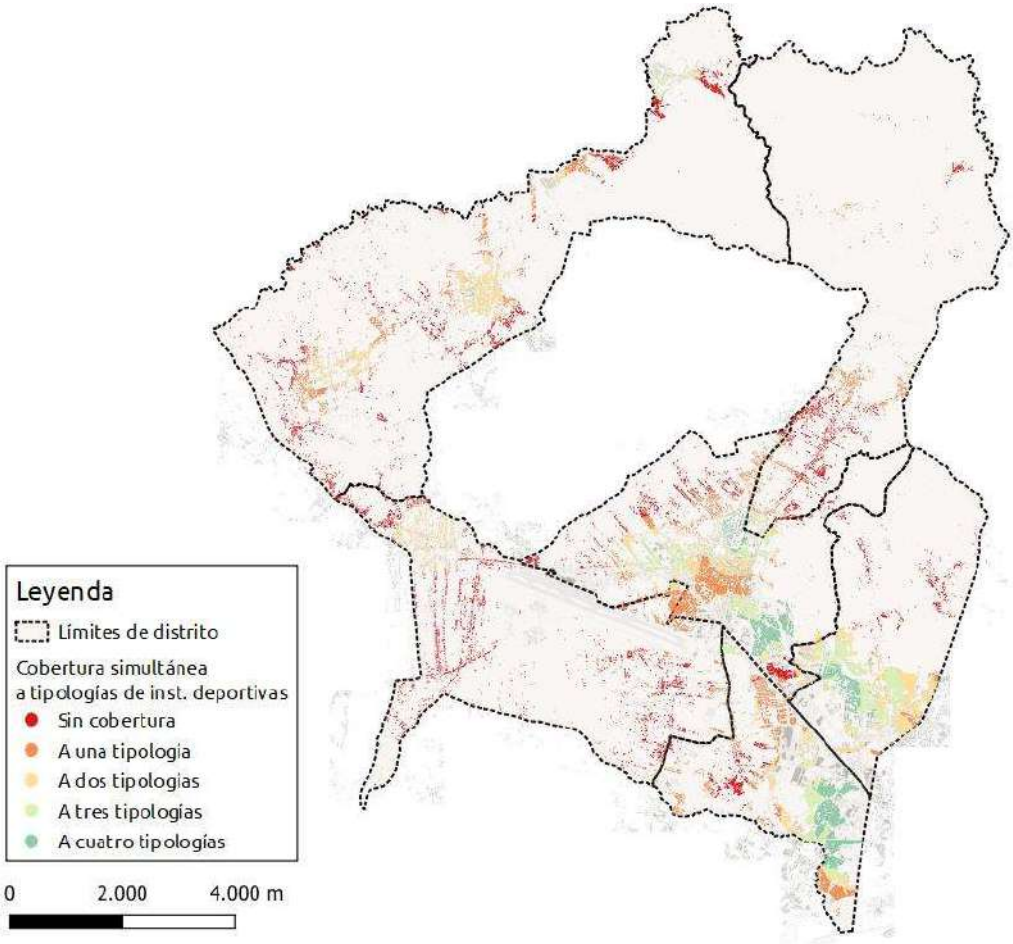


Ilustración 28. Población con cobertura simultánea a diferentes tipologías de instalación deportiva.

INSTALACIONES CULTURALES Y DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

La disponibilidad de equipamientos culturales contribuye al enriquecimiento, formación de la sociedad y a cohesionar el tejido social. Para ello estas instalaciones deben constituir espacios polivalentes accesibles para toda la ciudadanía sin discriminación, y que ofrezcan un programa de actividades y divulgación lo suficientemente amplia para estimular la participación ciudadana y su uso. En este sentido se pueden encontrar en el municipio de La Laguna los siguientes equipamientos:

- Centros ciudadanos
- Bibliotecas
- Salas de exposiciones
- El Teatro Leal
- Museos
- Monumentos

Es destacable el papel que juegan los Centros Ciudadanos, los cuales actúan como pequeños centros cívicos que descentralizan la oferta de actividades por todas las entidades. Dichas

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 49/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

actividades se engloban dentro del ámbito de comunicación, la información, la participación, el aprendizaje, el esparcimiento y la creación. Es importante destacar la gran oferta de cursos municipales que en ellos se desarrollan.

En la Ilustración 29 se puede observar cómo se distribuyen los diferentes equipamientos culturales mencionados.

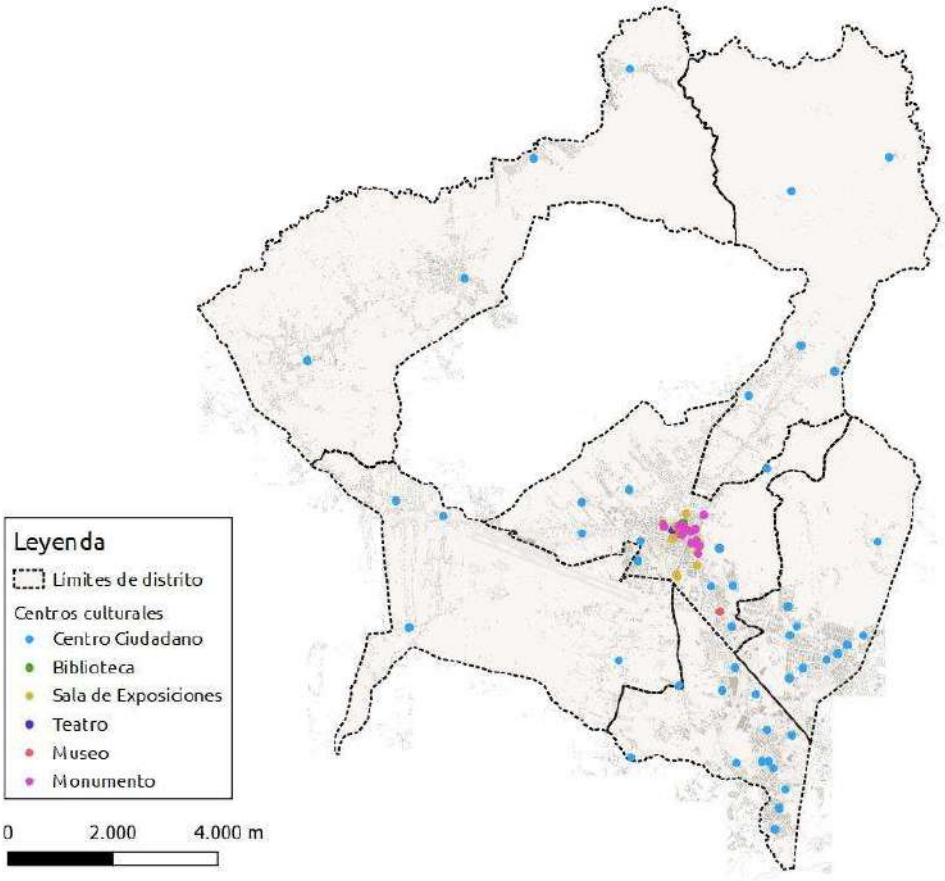


Ilustración 29. Ubicación de las principales instalaciones culturales.

El casco histórico es la zona con mayor abundancia y variedad de equipamientos de este tipo, donde se aglutinan tanto la Biblioteca Municipal Adrián Alemán De Armas, el Teatro Leal, diversas salas de exposiciones. Dado su carácter histórico, esta zona también abarca una amplia zona monumental, incluyendo la catedral, diversos palacios, conventos y edificaciones tradicionales. Entre los museos existentes, tan solo el del Cosmos y La Ciencia se ubica fuera del centro, concretamente en la Avda. de los Menceyes.

Con respecto a la distribución de los centros ciudadanos, pese a que están repartidos por todo el municipio, también es posible encontrar diferencias respecto a la densidad de los mismos según entidades.

Los distritos de Taco y La Cuesta son los que cuentan con mayor número de estos, con 12 y 10 respectivamente. La mayoría de ellos se ubican a lo largo del eje La Cuesta – Taco. En el distrito

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 50/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

de San Cristóbal los centros se sitúan en la periferia, fuera del centro, creando un efecto descentralizador.

En la zona costera se disponen en Valle de Guerra, Tejina, Bajamar y Punta del Hidalgo, en los cuales solo existe un Centro Ciudadano en cada localidad.

Las zonas más rurales, pertenecientes a los distritos 4 y 6, disponen de varios centros, si bien estos son pequeños y presentan una oferta menor de infraestructuras y servicios dado el peso de la población atendida. Estos centros se ubican en Guamasa, El Ortigal, El Batán y Las Mercedes, entre otros.

- **ZONAS VERDES**

Antes de empezar su análisis, es necesario advertir que el urbanismo tiene una cierta capacidad para posibilitar entornos propicios para una ciudad saludable o, por el contrario, imposibilitarlos y favorecer estilos de vida poco saludables y generar exposición a factores perjudiciales para la salud. Mediante el diseño urbano se pueden conseguir calles amables que inviten a caminar o lugares verdes de proximidad que hagan posible que, por ejemplo, los vecinos de un barrio se conozcan. El diseño de las ciudades y el reparto del espacio urbano tienen influencia en cómo las personas desarrollan sus vidas. Desde el desarrollo urbano se debe facilitar que las opciones más saludables en cuanto a estilos de vida sean las más fáciles de elegir, es decir, que favorezcan la actividad física (modos de transporte activo como caminar o ir en bicicleta, practicar ejercicio físico o actividades deportivas), reducir el sedentarismo, la disponibilidad en cercanía de opciones saludables de alimentación, contar con espacios de convivencia que favorezcan las relaciones sociales, posibilidades de disfrutar de zonas verdes, etc. Junto con posibilitar estas acciones en los entornos, se deben realizar acciones de abogacía y sensibilización con la ciudadanía, junto con la importancia ya comentada de favorecer la participación de la población en el planeamiento y diseño urbano.

Además de los parques, las calles ejercen la función de tránsito cotidiano para una gran mayoría de la población, independientemente del medio de transporte que usen. Un viario con mayor proporción de verde, que incluya alta densidad de arbolado y superficies permeables, como alcorques vivos, contribuyen a aumentar la percepción natural de las calles. Esto crea efectos positivos sobre la salud de las personas, en tanto el espacio gana habitabilidad (reducción de ruidos, del efecto isla de calor) y eso repercute en la salud no solo física, sino psíquica.

El municipio de La Laguna se caracteriza por un déficit notable de zonas verdes. Atendiendo solamente a las zonas verdes de acceso público para la mayoría de las entidades tan solo existe un parque en ubicaciones periféricas, lo cual los vuelve poco atractivos para la ciudadanía.

La zona más histórica no cuenta con parques, y en su área inmediata la única infraestructura de este tipo es el Parque de La Constitución, y con más calidad de espacio estancial, la Plaza del Adelantado. La mayoría de las calles tampoco presentan arbolado, ya que una gran proporción del espacio está destinada al automóvil. Esta situación, no obstante, también se produce en las calles peatonales.

Existen algunas entidades que además de parques cuentan con sectores con una mayor proporción de espacio verde. Algunos ejemplos son El Cardonal, Las Chumberas o algunos sectores de Geneto.

En las zonas rurales la situación es aún peor, debido a la caracterización del tejido urbano. Apenas existen algunas zonas limitadas en Tejina, Bajamar o Punta del Hidalgo. En el distrito 6 (Las

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA | Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 | Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 51/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Mercedes y Las Montañas) por otro lado está la existencia de la reserva del Parque de Anaga, que, si bien no es una zona verde urbana, cumple como espacio de esparcimiento y natural. Estas últimas son con diferencia las únicas que cumplen con la ratio de más de 15 m^2 de zona verde por habitante.

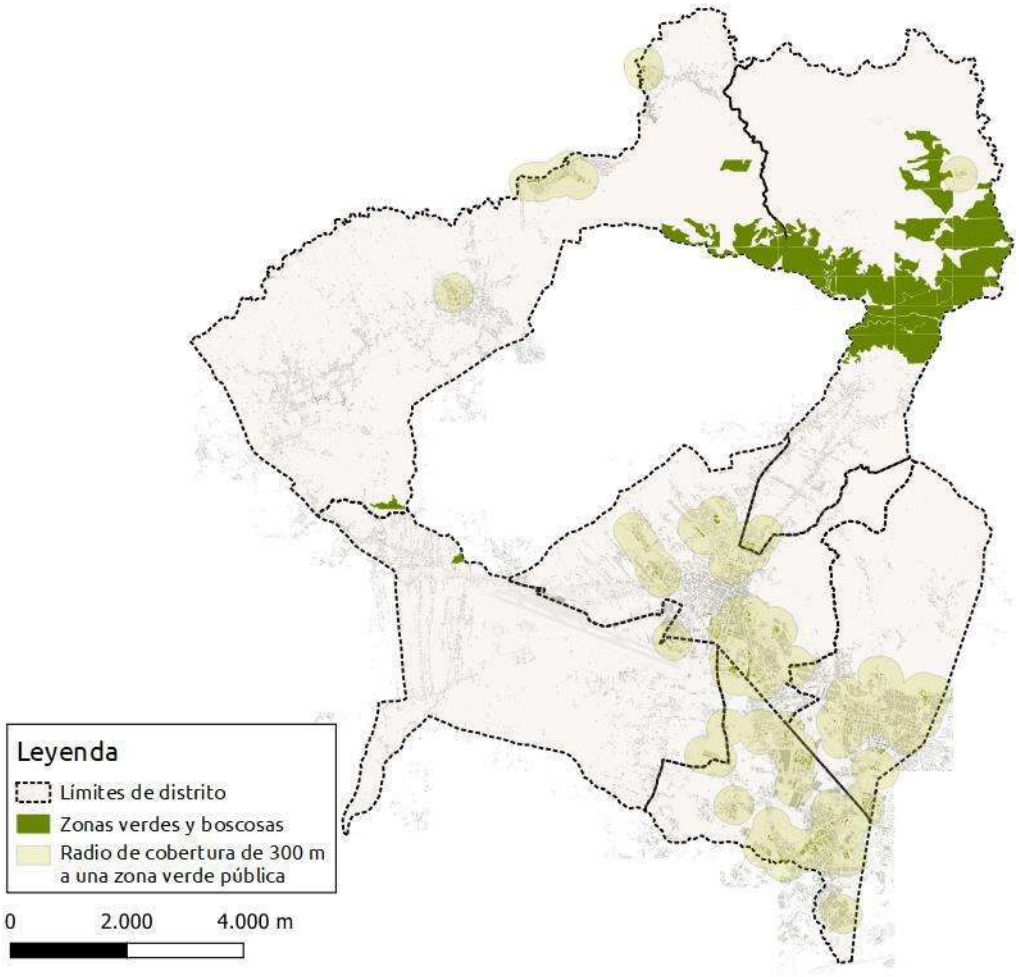


Ilustración 30. Ubicación de las zonas verdes y su radio de cobertura.

El elevado déficit de zonas verdes pone de manifiesto la necesidad de considerar, en las propuestas de recuperación de espacio viario para el peatón, la adición de zonas verdes y arbolado para suplir esta carencia. Esto además es aplicable en todas las entidades, ya que es un fenómeno prácticamente existente en todas las localidades.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 52/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

3. EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

En su trámite de adaptación íntegra, el expediente del Plan General de Ordenación Urbana de San Cristóbal de La Laguna tuvo su inicio en el año 2009, y fue aprobado de forma inicial y sucesiva en dos ocasiones en el transcurso de los ejercicios del 2013 y 2014. Ni en una ni en otra ocasión se llegó a formular la aprobación definitiva.

A partir de este momento inicial se ha producido nueva normativa legal con influencia directa en el procedimiento. El Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por e1 que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana o la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos ejerce una influencia de primer orden, en concreto si no ignoramos que el Plan General tiene que volver sobre sus pasos para adaptar el trámite de evaluación ambiental estratégica a la nueva Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos. En suma, que los principios de seguridad jurídica y unidad de procedimiento exigen la mencionada vuelta atrás de la secuencia de planeamiento, para reformular la cuestión ambiental.

Pero entretanto han acontecido dos realidades de principal trascendencia, la Agenda 2030 y el COVID-19, que influyen no solo en la forma de operar sino en el fondo de la ciudad del futuro sobre la cual se trabaja.

Substancia y forma, calidad y cantidad en la planificación han sido subvertidos. La ciudad ha encontrado nuevos desafíos como la sostenibilidad, el imperativo de la inclusividad, la igualdad o el desarrollo sostenible. Pero ello no lo es todo porque los retos demográficos que tienen su causa en el envejecimiento de la población extienden sus derivadas de exigencias de accesibilidad mayores, el cuidado de menores y de personas dependientes

San Cristóbal de La Laguna se enfrenta al futuro con sensibilidad a los efectos del cambio climático y de la pandemia en su territorio público y en su territorio privado y con la vista puesta en la Agenda 2030. En este contexto debe decidir su futuro, seleccionando las mejores herramientas para encarar de la mejor forma ese futuro.

Y para todo ello el planeamiento urbanístico deja dudas de su idoneidad por la complejidad en la tramitación administrativa que es necesaria para su aprobación. La Laguna no puede redactar un Plan General de Ordenación Urbana que asuma las determinaciones del Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife.

El Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife, PTEOSVAM aprobado por acuerdo del Cabildo Insular de 19 de julio de 2006, tiene la condición de vinculante para los demás instrumentos de ámbito inferior como se deduce de su Disposición Transitoria Primera, invocando el carácter integrado y jerárquico de nuestro sistema de planeamiento, leamos el artículo 9.1 de la LSENPC. Que dice: ". Los principios de jerarquía normativa y especialidad informan y ordenan las relaciones entre los distintos instrumentos de ordenación territorial, ambiental y urbanística conforme al sistema que se establece en la presente ley".

Mantiene el Ayuntamiento de La Laguna que ese Plan se aprobó vulnerando:

1.-Disposiciones del propio Texto Refundido y de la Constitución Española, en todo lo que hace a la autonomía local.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 53/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

2.-Directrices de Ordenación General que constituyen normas con fuerza de Ley y, además, la clave de bóveda de la estructura de planeamiento del archipiélago, entre otras, la 58.2.c, 62.1 y 67.1 sobre protección del suelo rústico, y 84.1, 85.1, 86.3 a) y b), 95.c) y 97.3 sobre definición y ejecución de infraestructuras. La Disposición adicional decimonovena de la Ley del Suelo en vigor establece:

1. Como excepción a la derogación normativa prevista en el apartado 1 c) de la disposición derogatoria única de la presente ley quedan en vigor, con rango reglamentario, sujetas a ulteriores modificaciones por decreto del Gobierno, las siguientes directrices de ordenación general:

– Directriz 58: generalidades en la protección del suelo rústico.

– Directriz 62: Actividades agrarias.

2. Las directrices de ordenación del suelo agrario señaladas en el apartado siguiente podrán crear la figura de Parque Agrario para la promoción, protección y desarrollo de aquellos suelos cuyos agrosistemas presenten valores relevantes de carácter etnográfico, cultural o paisajístico, cuya conservación se base en evitar su abandono mediante la potenciación de una actividad agraria sostenible, con la aplicación preferente y diferenciada de las medidas de política agraria.

3. En tanto el Gobierno apruebe unas directrices de ordenación del suelo agrario, en orden a la mayor protección del suelo y de las actividades agrarias, el departamento competente en materia de agricultura emitirá informe preceptivo sobre cualquier instrumento de ordenación que afecte a los suelos identificados en el mapa de cultivos de Canarias, así como a las explotaciones ganaderas preexistentes. Este informe se integrará en el informe único a emitir por la Administración autonómica sobre los instrumentos de ordenación de ámbito insular y municipal de acuerdo con esta ley. A los efectos del ejercicio de esta competencia, el mapa de cultivos de Canarias deberá ser objeto de publicación en el Boletín Oficial de Canarias, así como cualesquiera modificaciones.

Hemos por tanto recabar esas dos Directrices que mantienen su jerarquía legal

Directriz 58. Generalidades. (ND)

1. Para el desarrollo de los criterios y objetivos definidos para el suelo rústico, en las presentes Directrices, se formularán unas Directrices de Ordenación del Suelo Agrario.

2. Para la mejor protección de los valores y las aptitudes del suelo rústico, el planeamiento considerará los siguientes criterios:

a) Potenciación y fomento de la implantación del uso residencial en los núcleos urbanos, limitando el desarrollo residencial en los asentamientos a la colmatación interior de los rurales y a supuestos excepcionales en los asentamientos agrícolas.

b) Exigencia de justificación suficiente y precisa del interés general y la pérdida de los valores que justificaron la clasificación, para las revisiones puntuales del planeamiento general cuyo objeto sea la reclasificación de suelo rústico a urbano o urbanizable.

c) Definición de forma precisa y firme, por el planeamiento general, de los límites del suelo rústico, con atención especial al tratamiento de las periferias urbanas, el entorno de los núcleos y los bordes de las vías rurales, desarrollando un mapa de zonas de interés agrícola de la periferia urbana que evite la pérdida de sus valores y su integración en el proceso urbano. El planeamiento evitará la delimitación de asentamientos rurales y agrícolas contiguos o en las inmediaciones de

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 54/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

los núcleos urbanos, priorizando la categoría de protección agraria y estableciendo, en su caso, regímenes especiales fuera de ordenación para la edificación residencial existente.

d) Previsión de reservas de suelo para patrimonio público destinado al desarrollo de programas de vivienda específicos para los núcleos urbanos en el medio rural.

e) Restricción al incremento del viario rural y condicionamiento de la mejora del viario existente, mimetizando su presencia con vegetación y materiales adecuados.

f) Previsión de corredores y fomento, en determinadas áreas, de las defensas mediante setos vegetales, con exclusión de vallados de fábrica, salvo en asentamientos rurales y, excepcionalmente, vinculados a explotaciones pecuarias o a determinadas instalaciones agrícolas tecnológicamente avanzadas.

g) Ordenación de la rehabilitación de las edificaciones con destino residencial o turístico, con estricto respeto a los requisitos de antigüedad y legalidad, y resolviendo los eventuales impactos derivados de las necesidades infraestructurales de acceso, abastecimiento de energía, tratamiento de aguas residuales y eliminación de residuos.

Directriz 62. Actividades agrarias. (ND)

1. El planeamiento delimitará y preservará de la urbanización y las infraestructuras el suelo rústico de protección agraria, por el carácter estratégico de su valor productivo y paisajístico, y su relevante valor social y cultural, en relación con la población y los usos y estructuras agrarias tradicionales. Como criterio general, se buscarán las alternativas de ubicación que no afecten a los suelos de valor reconocido, estén o no en cultivo.

2. El planeamiento insular delimitará las zonas de interés agrícola, evitando su transformación y estableciendo criterios y determinaciones de protección, en función de su valor edafológico y paisajístico.

3. Los Proyectos de Actuación Territorial que se emplacen en terrenos categorizados como suelo rústico de protección agraria, deberán estar vinculados a actuaciones de recuperación agraria y emplazarse en áreas agrícolas degradadas y en los suelos de menor valor agrológico.

3.-También se vulneraron Normas del Plan Insular de Ordenación de Tenerife que definen el modelo del territorio, distribuyendo globalmente los usos y actividades, y protegen el suelo agrícola.

PIOT 2.2.1.5, 3D. Esquema del modelo de red viaria. Concreta como liberar a la TF-5 para tareas de reestructuración urbana, mediante la creación de una vía exterior de circunvalación por el oeste del continuo urbano Santa Cruz-La Laguna.

PIOT 2.2.1.5, 7D alude al Plan Territorial Especial de Ordenación de ámbito comarcal del área metropolitana que de forma global analice el esquema global de la conurbación Santa Cruz-La Laguna.

PIOT 3.3.3.7, 2D. dice que se redactará un Plan Territorial Especial de Ordenación de Carreteras, con el carácter de PTEOI. El objetivo adecuar la red viaria prevista en el PIOT a criterios de integración paisajística, ambiental y funcional

PIOT 3.3.3.8,2D, mandata la redacción de un Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte, con el carácter de PTEOI. El objetivo es consolidar las estrategias para consolidar un transporte público eficaz, necesario para la calidad de vida de la población tinerfeña.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 55/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Así las determinaciones del PIOT que prevén y determinan el desarrollo del propio PIOT en materia de transporte público y de ordenación del sistema viario, a través de sendos Planes Territoriales Especiales de ámbito insular, pese a estar llamados a concretar el modelo insular de movilidad e infraestructura viaria, no se han aprobado pese a ser el marco obligatorio para una ulterior ordenación de las diferentes comarcas de Tenerife, como la del Área Metropolitana.

Y sin embargo se ha aprobado el Plan Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana rompiendo la necesaria jerarquía y carácter piramidal en el planeamiento territorial.

El sistema viario de ámbito insular previsto por el PIOT en el ámbito de la comarca Metropolitana es un "modelo viario cuya red principal estaría conformada por la TF-1 (autopista del Sur), TF-5 (autopista del Norte), la Autopista Exterior y la variante de la TF-5 a su paso por La Laguna". El PTEOSVAM, envuelve al municipio de La Laguna en un conjunto de mallas y anillo viario que recorta drásticamente su propia autonomía para definir su modelo urbanístico a través del planeamiento general y amenaza amplias superficies de suelo agrícola, que debe ser conservadas por imperativo legal.

Este es el caso del denominado Anillo Oeste de la ciudad, que tiene su origen en el actual enlace de la autopista del Norte con el Aeropuerto "con dirección al NE hasta alcanzar la parte inferior de las laderas que delimitan La Vega" de Aguere. Estos espacios llanos de La Vega son predominantemente agrarios al tratarse de óptimas tierras por sus caracteres edafológicos, y por ello aparecen en el planeamiento de La Laguna como suelo rústico de protección agrícola tradicional. Y ello pese a que el PIOT preserva al máximo los mejores suelos de vocación agrícola que, como en el caso de La Vega de La Laguna, cada vez se encuentran más amenazados y presionados por los nuevos usos.

Por otra parte, el propio PIOT incurre en flagrantes contradicciones internas y con las Directrices Generales de Ordenación, a las que pretendía adaptarlo la Revisión aprobada por Decreto de 4 de marzo de 2011 al definir como Área de Regulación Homogénea de Protección de la Agricultura Tradicional amplias superficies situadas al Sur de la ciudad de La Laguna, en la zona de Geneto-Los Baldíos y prever simultáneamente el trazado sobre esa zona de la denominada Autopista Exterior que, "mediante la unión de los corredores insulares norte y sur en un área exterior al continuo urbano, consiga separar los tráficos insulares de los propios de la conurbación".

Esta autopista constituye el elemento central de la llamada Circunvalación Oeste del Área Metropolitana, de especial importancia "al establecer una discontinuidad entre el tejido urbano de la conurbación Santa Cruz-Laguna y las áreas agrícolas adyacentes, y de esta manera actuar como elemento ordenador del crecimiento urbano, separando el ámbito urbano del rural o natural"

Según las alegaciones presentadas al Proyecto de Autopista Exterior por la Asociación de Ganaderos de Tenerife (AGATE), su ejecución supondría la destrucción directa en La Laguna de 901.415 metros cuadrados de suelo agrícola, que el propio Cabildo Insular paradójicamente ha acordado proteger a través del PIOT.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 56/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

4. MOVILIDAD GLOBAL

4.1 Relaciones de movilidad

A través las encuestas realizadas se ha podido caracterizar la movilidad existente dentro del municipio de San Cristóbal de la Laguna. A partir de estos datos, se ha clasificado el número de viajes totales con origen o destino a las zonas que integran el municipio, sumando tanto los viajes internos como aquellas relaciones generadas con y desde el exterior.

En total se estima un volumen de alrededor de **412.000 viajes en laborable**. Un 90,6% de la población se desplaza por el municipio o fuera de este, mientras que el 10% restante no realiza desplazamientos. Esto implica que de media se realizan un total de **3 viajes por día y habitante**, o bien 3,3 viajes/persona solo teniendo en cuenta aquellos que efectivamente se desplazan.

Se ha obtenido información acerca del principal motivo de desplazamiento de los viajes en base a distintas categorías, englobando tanto viajes por motivos ocupacionales como personales.

El resumen se puede comprobar en la Ilustración 31. **El trabajo es el principal motivo para desplazarse**, representando más de un tercio de los desplazamientos **(39,23%),** muy por encima de cualquier otro motivo. Le sigue la movilidad **por compras**, que alcanza el **16,40%, el ocio y diversión (11,37%) y acompañamiento de personas (7,89%).** En suma, todas las anteriores representaría tres cuartas partes de los motivos de desplazamiento.

En general, **los motivos ocupacionales suponen un 60%** de del total, mientras que los que tienen una razón personal alcanzan el 40%. Siendo los primeros de carácter obligado, no hay que menospreciar los viajes que no están vinculados a motivos laborales o de estudios.

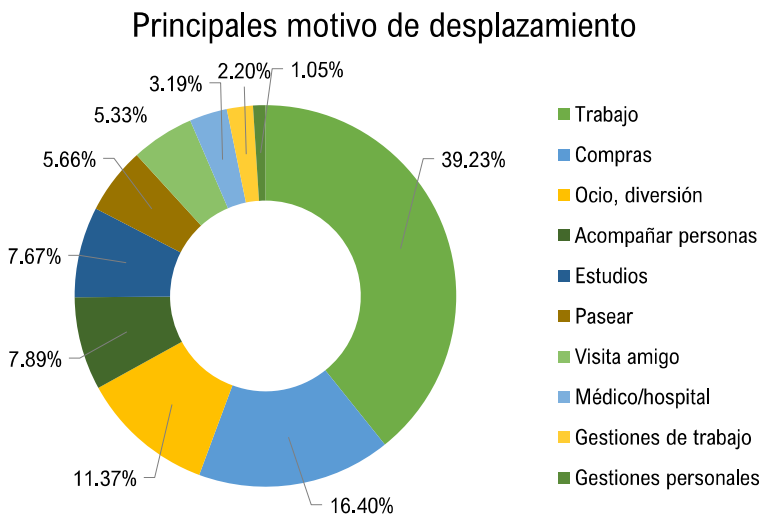


Ilustración 31. Principales motivos de desplazamiento.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 57/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

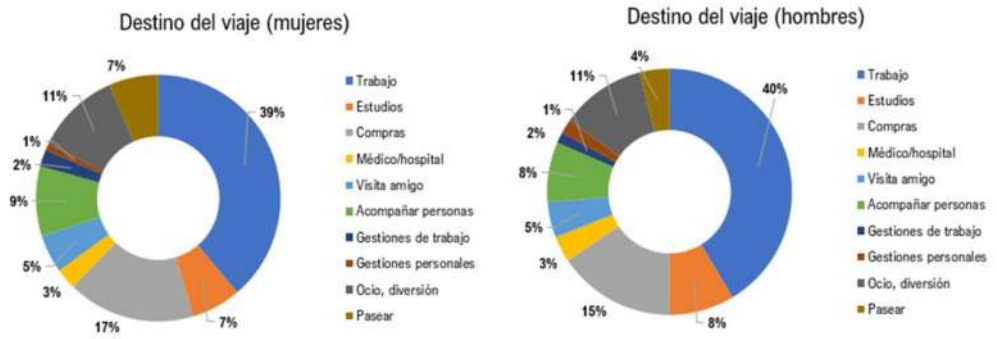


Ilustración 32. Principales motivos de desplazamiento por género.

Se observa que los principales motivos de desplazamiento son prácticamente los mismos independientemente del género, siendo el trabajo con un 40% el motivo principal seguido de las compras con un 15-17%.

En base al origen o destino de los diferentes viajes, se han categorizado estos en base a si su destino está o no dentro del municipio de San Cristóbal de la Laguna.

Los destinos internos son prácticamente la mayoría, suponiendo el 83,8% del total (véase Ilustración 33). No obstante, aquellos realizados fuera del municipio no deben ser descartables, al implicar en la mayoría de casos el empleo del automóvil para desplazarse.

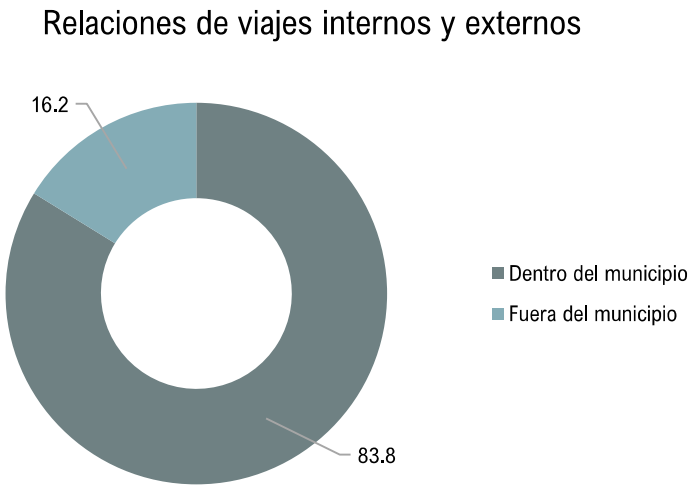


Ilustración 33. Proporción de viajes internos frente a viajes externos.

El destino preferente de los viajes dentro del municipio es el **distrito 1, el cual integra el Casco, ya que representa un 39%** de los viajes si se tienen en cuenta todos los orígenes, y un 41% si se cuentan solo desplazamientos internos.

Le seguiría el distrito 2 con el 19% de los viajes, y el distrito 3 con el 17% de los viajes. Tanto el distrito 4 como el 5 atraen un 10%, restando tan solo un 3% para el distrito 6.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 58/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

En relación a otros municipios, una parte muy importante de las relaciones se dan con la capital de la isla, **Santa Cruz de Tenerife**, la cual acapara un 84% del total de viajes hacia el exterior (algo más de 56.000 viajes/día). Esta y La Laguna conforman una conurbanización de más de 300.000 habitantes, por lo que tanto por su peso poblacional, actividades y por su cercanía, la relación entre ambos municipios es especialmente notoria.

De hecho, para el distrito 3 (el cual engloba Taco), la relación con Santa Cruz de Tenerife es superior a la que pueda darse con el Casco de La Laguna. Los primeros implican el 21% de los desplazamientos de este ámbito, mientras que el segundo caso se reduce al 16%. El distrito 4 (Los Baldíos y Los Rodeos) y 6 (Las Montañas) también se encuentran en esta situación.

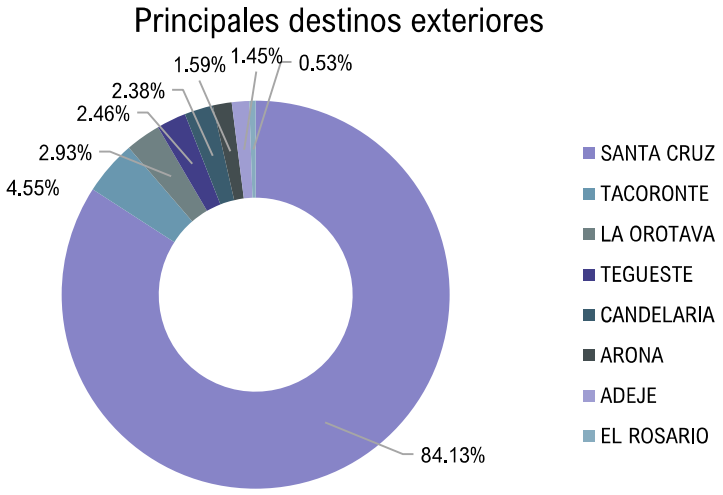


Ilustración 34. Proporción de viajes al exterior.

Tras Santa Cruz, la relación que más destaca es Tacoronte, con el 4,55% de los viajes, con origen en el distrito 2 y 3 principalmente. En sentido inverso, los principales destinos son, en orden decreciente, el distrito 2, 1 y 3.

La Orotava, Tegueste y Candelaria representan algo más de un 2% de los desplazamientos cada uno. Tanto el primero como el tercero tienen mayor relación con el distrito 1, mientras que en el segundo impera la relación con el distrito 3.

4.2 Distribución modal

El municipio de San Cristóbal de La Laguna cuenta con unas características singulares de dispersión poblacional y de vertebración territorial por su orografía, lo que genera una dependencia del vehículo privado que se debe reducir. La diferencia entre el coste en tiempo y monetario define principalmente la elección los distintos modos empleados para la realización de desplazamientos.

En general, los datos de la encuesta muestran un **alto peso de la movilidad a pie, con un 34,7%** del total de los viajes, sin embargo el uso del vehículo privado tiene un peso mayor, con un 45,4%. Además, habría que contar con el peso de la moto (6,7%) para obtener el global de movilidad motorizada, que alcanza el 52,1%.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 59/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

A pesar de que los distritos más poblados gozan de una alta densidad, tanto en el 2 como en el 3 apenas existen zonas donde se concentren ejes comerciales locales que favorezcan la proximidad de servicios básicos. Por otra parte, la elevada dispersión y la difusión urbana contribuyen a un uso alto del vehículo privado. Por tanto, para reducir el impacto de estos condicionantes en la distribución modal, se debe potenciar el uso del transporte colectivo con una red eficaz y accesible capaz de atraer desplazamientos, así como, favorecer los traslados a pie o en bicicleta.

En agregado el transporte público supone un 10,2% de cuota modal, en los estándares de otras ciudades. Sorprende el bajo uso de la guagua urbana (0,9%), frente a la guagua interurbana (3,3%). Esto puede ser debido a que los núcleos que conforman el municipio no tienen un tamaño destacable, por lo que los desplazamientos internos no son competitivos en este medio. Adicionalmente el tranvía goza de un porcentaje elevado de cuota modal pese a tener tan solo dos líneas (5,5%).

Por otro lado el uso de la bicicleta o VMPs puede considerarse residual, aunque en el segundo caso es mayor (2,1%) que en el primero (1%). Esto podría estar motivado por el elevado número de pendientes existentes en el municipio y dentro de las principales entidades.

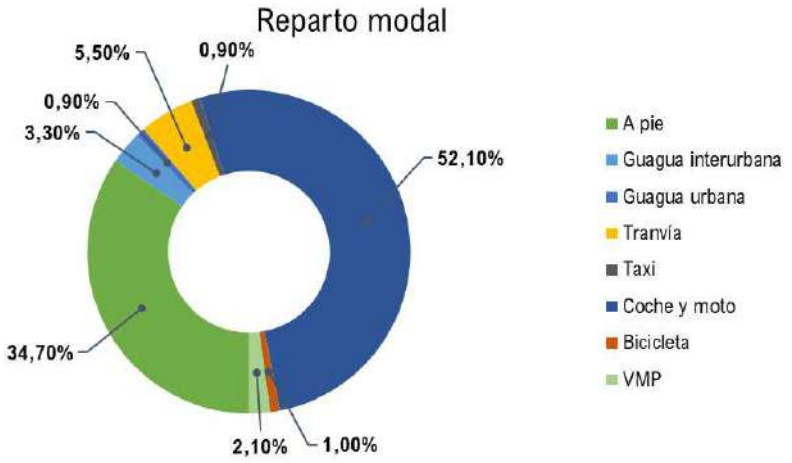


Ilustración 35. Reparto modal.

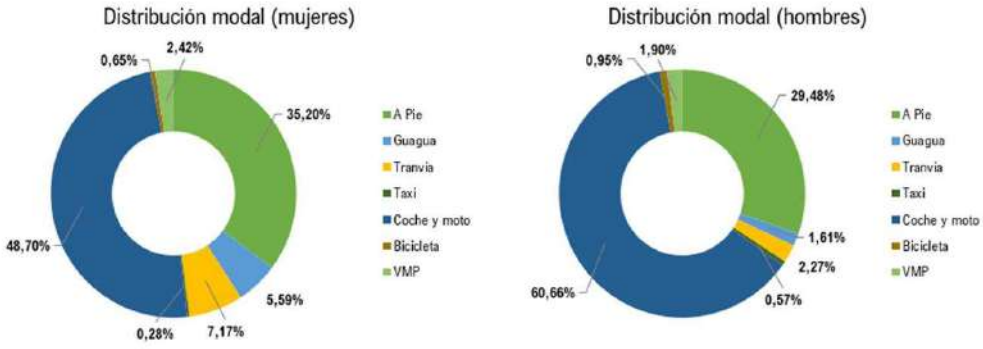


Ilustración 36. Reparto modal por género.

Si analizamos la distribución modal de acuerdo con el género de la persona entrevistada se observa que aún, siendo prioritario el uso del vehículo en ambos casos, en la mujer no alcanza el

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 60/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

50% frente al casi 61% que representa en los hombres. Se observa que la mujer es más propensa al uso de medios de transporte sostenibles frente al hombre.

4.2.1 Reparto modal residentes y visitantes

Si se comparan los datos de los viajes realizados dentro del municipio y los que proceden del exterior, se observa un gran contraste entre los modos activos o el uso del coche.

Mientras que **en desplazamientos internos la marcha a pie conlleva el 48%** de las relaciones, de los desplazamientos desde el exterior solo supone un 2%. De estos últimos, la totalidad proceden de Santa Cruz de Tenerife.

En los desplazamientos provenientes del exterior **el automóvil es con diferencia el modo más utilizado**, que entre viajes en solitario o acompañados suponen el 72% del total. Además, si se cuentan los desplazamientos en motocicleta la proporción de viajes motorizados sube al 78%. En los desplazamientos dentro del municipio los viajes en automóvil suponen un 36%, que llegan al 44% si se tienen en cuenta las motocicletas.

El **transporte público** es mucho más representativo en los viajes externos que en los internos. En el primer caso llega a suponer el 20% del total, es decir, la práctica totalidad de los viajes que no se realizan en automóvil, descantando un 3% de los que se realizan a pie o VMP (principalmente desde Santa Cruz).

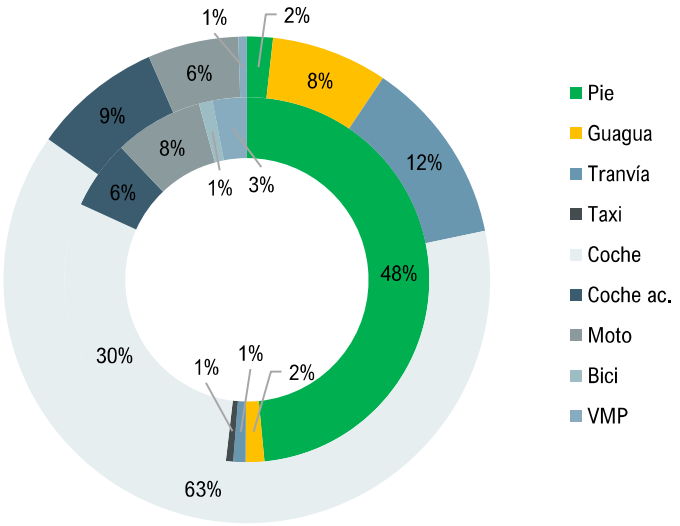


Ilustración 37. Comparación entre viajes internos y externos.

Si se tienen en cuenta los desplazamientos que se hacen al distrito que engloba el casco, la movilidad motorizada disminuye ligeramente su peso, alcanzando un 62% solo teniendo en cuenta los automóviles, o un 70% incluyendo motocicletas.

El porcentaje de viajes transporte público es también algo mayor (26%). Dado que este distrito engloba gran parte de los equipamientos y es la zona con mayor actividad económica del municipio, esto lo otorga un grado de centralidad que la permite se más accesible en este medio.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 61/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

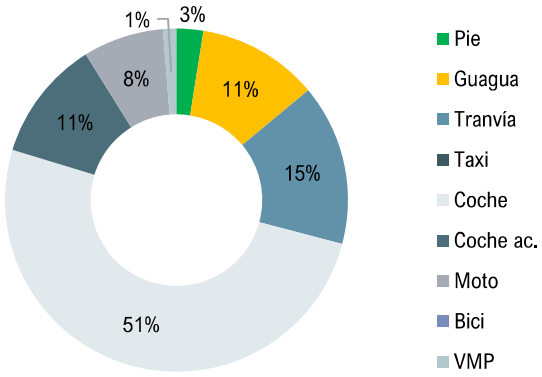


Ilustración 38. Reparto modal de los viajes procedentes del exterior al distrito 1.

4.2.2 El reparto modal por distritos

Conviene identificar el reparto de modos en base a los distritos, debido a su gran heterogeneidad. De los resultados obtenidos sorprende como en el distrito 6 la proporción de viajes realizados a pie sobresale por encima del resto de divisiones. Esto puede estar relacionado con el alto índice de envejecimiento, dado que al tener mayor proporción de gente mayor, estos suelen realizar sus actividades cotidianas en un área mucho menos extensa. El resto de distritos posee tasas de movilidad a pie inferiores, lo cual indica que tienen un mayor peso de viajes externos, en los cuales esta forma de desplazarse no es tan competitiva.

En el ámbito de uso de bicicletas y VMPs sobresale el distrito 1, aun no siendo una proporción elevada (5%) en total. Se trata del distrito urbano más llano, lo cual hace que sea el más propicio para este tipo de desplazamientos.

En transporte público destaca de forma negativa el distrito 6. En esta parte del municipio, dada la dispersión y bajo peso poblacional, el servicio de guaguas es escaso, lo cual hace que no sea especialmente competitivo frente al vehículo privado.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 62/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

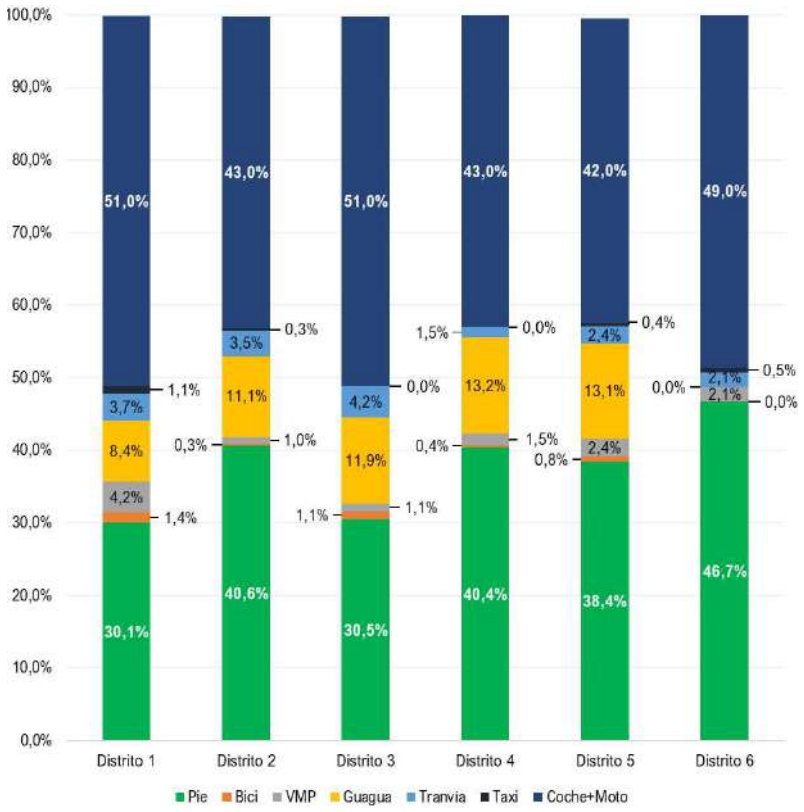


Ilustración 39. Reparto modal por distrito.

Por otra parte, se tienen datos sobre la tenencia de varios tipos de vehículo por hogar. En general casi un 90% de los encuestados dispone de vehículo, lo cual está directamente con los altos porcentajes de motorización.

También destaca la bicicleta con un 59,71%, pese a su bajo uso. Esto podría estar más relacionado con un uso deportivo.

Las motos también destacan, con un 30,66% de disponibilidad.

Por último, se encuentran tanto furgonetas como VMPs, los cuales apenas superan el 7% cada uno.

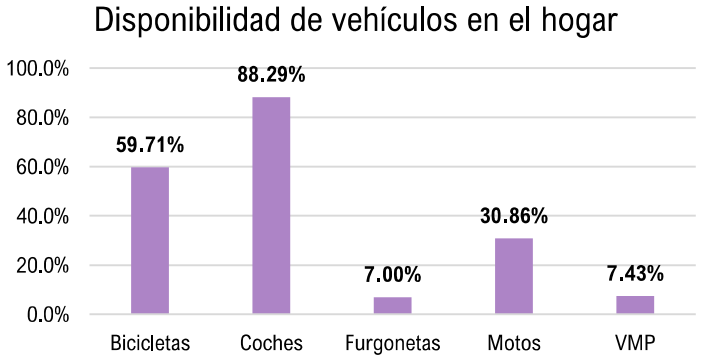


Ilustración 40. Probabilidad de tenencia de vehículos por hogar.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 63/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

4.3 Estacionalidad de los movimientos

A partir del año 2019 el INE ha publicado datos actualizados referentes al *Estudio de movilidad de la población a partir de la telefonía móvil*, dentro de la estrategia de mejora del análisis estadístico en relación al censo de población y la movilidad geográfica. Para ello se utilizaron datos de los tres principales operadores de telefonía para obtener los datos de posicionamiento de los terminales con el fin de proporcionar matrices de movilidad entre las distintas zonas.

Para dicho análisis, se realizó una subdivisión en áreas de movilidad a escala nacional en áreas con población mayor a 5.000 residentes. En el caso de San Cristóbal de La Laguna esta subdivisión coincide con la oficial de los distritos, lo cual se adapta correctamente al análisis llevado a cabo en este documento.

4.3.1 La movilidad cotidiana

En referencia a los desplazamientos realizados en meses de otoño o primavera, donde los festivos son menos numerosos, y la movilidad cotidiana es máxima (laboral, estudios, compras, etc.) el análisis de variación de la población en periodo diurno permite comprobar cuales son las zonas que muestran un aumento relativo de población (por ser receptoras netas) o bien en las que disminuye (emisoras).

Así, a partir de los datos estudiados, existe una notable diferencia entre la población residente y la que efectivamente se encuentra a lo largo del día en el distrito, tal y como muestra la Ilustración 41. Concretamente, el distrito 1 sufre una variación positiva de casi 7.000 personas al día (15% de la población), saldo resultante entre las algo más de 14.000 personas que entran y las 7.000 que salen. En este los principales destinos desde este ámbito se encuentran los distritos de La Cuesta, Taco y el 4, siendo el 5 el último. En cambio, esta zona atrae población residente principalmente en Tacoronte, Santa Cruz, la zona costera del municipio, La Orotava, Candelaria y Tegueste.

El distrito 4 también sobresale por la elevada recepción de viajes (3.200 que entran por 1.600 que salen), que dado su carácter más rural, es posible que se deba a la existencia del aeropuerto. El saldo positivo es de un 15%, atrayendo principalmente a población de los distritos urbanos contiguos (1,2 y 3), así como parte de Santa Cruz, Tacoronte, El Rosario y Tegueste.

Tanto el distrito 2 como el 3 poseen saldos positivos menores al 1%. Por lo tanto, el volumen de personas que sale y entra se compensa. Estos volúmenes son relativamente grandes, involucrando alrededor de 10.000 viajes por sentido en Taco, y 8.000 en La Cuesta. En el primer caso existe más relación atractora con el resto de La Laguna (y en parte Tacoronte y Tegueste), mientras que en el segundo destaca más Santa Cruz. En cuanto a emisión de viajes, priman los que tienen como destino Santa Cruz frente a La Laguna en ambos casos.

Los distritos que más pierden son el 5 y el 6. En el primero de ellos el número de personas que salen es notablemente mayor del que entran (4.300 personas frente a 1.800), mientras que en el segundo salen 1.200 por algo más de 800 que entran.

El distrito 5 atrae población principalmente de Tegueste, Tacoronte, los distritos urbanos de La Laguna y Los Realejos. En el caso del distrito 6 los viajes son de un ámbito más local, primando el resto de distritos de La Laguna y Tegueste. En cuanto al destino de los residentes en estas zonas destacan el casco de San Cristóbal, Tegueste y Tacoronte en el primer caso, siendo de ámbito más local los del distrito de Las Montañas.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 64/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

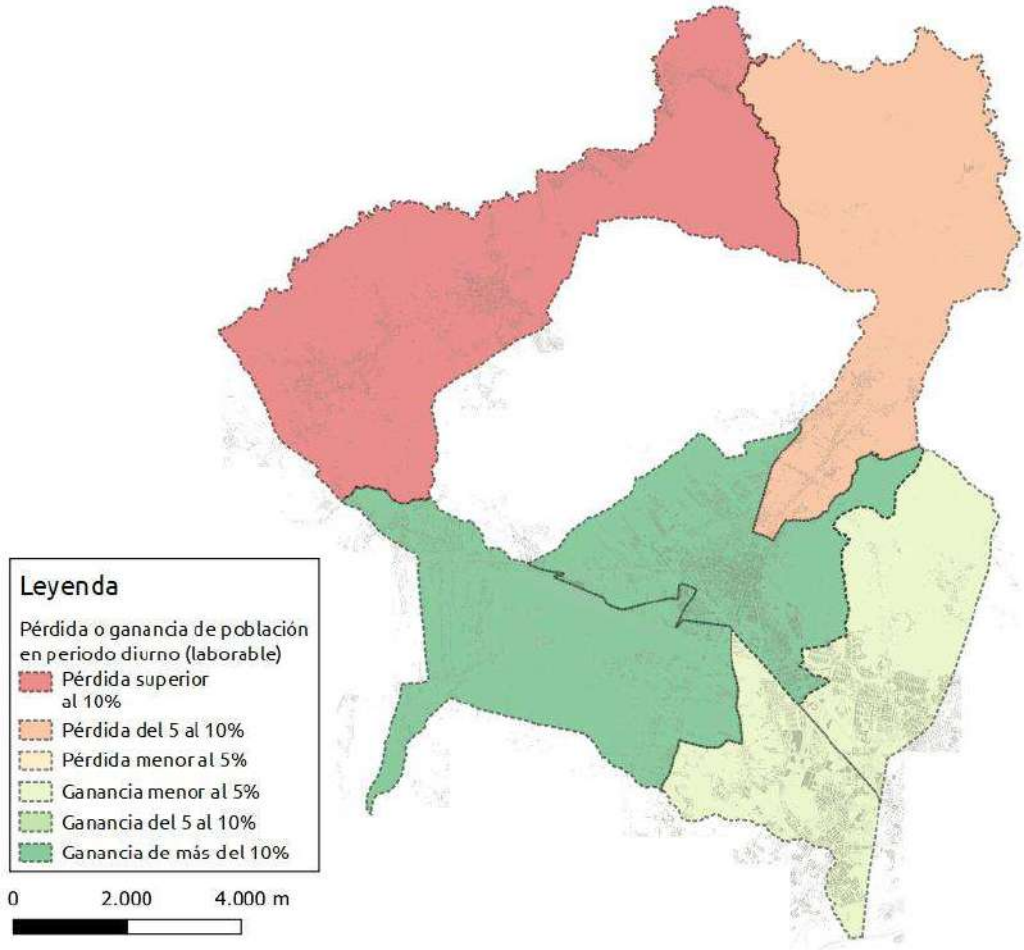


Ilustración 41. Saldo poblacional diurno en día laborable (laborable octubre). Fuente: INE.

En fin de semana la movilidad se reduce notablemente:

Así, el distrito 1 que es el que más viajes implicaba reduce significativamente los viajes y el saldo de personas durante el día (entran 6.000 por 5.300 que salen). Como principales destinos destacan los distritos 2 y 3, así como El Rosario, Tacoronte y Santa Cruz, frente a los que vienen, que son de un ámbito más local (resto de distritos), Tacoronte y Santa Cruz.

El saldo receptor también se reduce sustancialmente en el distrito 4, donde las salidas son muy similares a las producidas en laborable (entran algo más de 1.900 personas, y salen 1.600). Los principales orígenes son similares al caso laborable.

Para el caso de los distritos de Taco y La Cuesta la reducción de viajes implica 6.000 salidas y 5.000 entradas en el primer caso, y 4.700 salidas y 4.100 entradas en el segundo. Lo cual implica que los movimientos prácticamente se reducen a la mitad respecto a los dados en laborable. En ambos casos con variaciones negativas en torno al 1-2% de la población residente.

El distrito 5 en fin de semana, pese a su carácter costero, contabiliza un saldo más o menos balanceado, lo cual implica un déficit menor que en laborable. Prácticamente salen y entran 2.000 personas, reduciéndose significativamente la cantidad de personas que salen entre semana.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 65/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

El distrito 6, a diferencia de un día laborable, presenta saldos positivos en fin de semana. Llegan algo más de 700 por 500 que se van, con muchos menos movimientos que en laborable. Un aspecto a considerar es que este distrito proporciona acceso al Parque Natural de Anaga (atrayendo alrededor de 4.000 personas diarias), no obstante, no se observan variaciones significativas entre los viajes producidos en laborable y fin de semana para esta época.

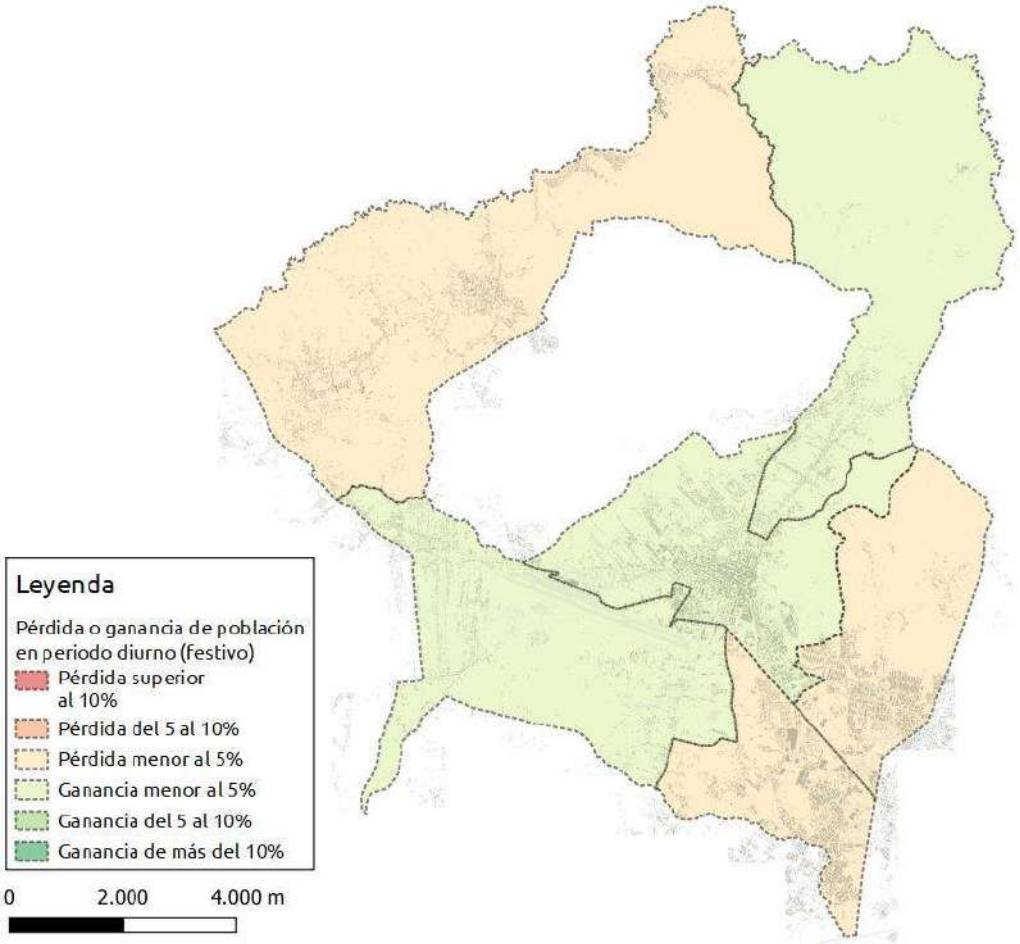


Ilustración 42. Saldo poblacional diurno en día festivo (noviembre 2021). Fuente: INE.

4.3.2 La movilidad en periodo estival

Existen sustanciales diferencias entre los movimientos producidos durante el año, y aquellos producidos durante el verano. De las muestras recogidas para el mes de agosto de 2021 se puede observar una disminución de los movimientos generalizada, la cual se plasma en la Ilustración 43.

El distrito 1 pasa de recibir alrededor de 14.000 personas en otoño a 9.000 en agosto, mientras que las que salen son 6.000, frente a las 7.000 del resto del año. El alto peso administrativo y de la ULL pueden ser los principales motivantes de esta reducción, dado que en este periodo la actividad se reduce en estos sectores.

El distrito 4 pasa a ser el que mayor saldo positivo registra (un 8%), entrando 2.300 y saliendo 1.500. Nuevamente la mayor variación se produce en el saldo receptor, dado que durante el año se superan las 3.000 entradas.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 66/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Los distritos 2 y 3, que durante el año presentan balances positivos, en este caso pasan a negativo. A diferencia del resto de distritos, en estos no se produce una variación tan significativa de flujos respecto al periodo laborable (De 10.000 a 9.000 en Taco, y de 8.000 a 7.000 en La Cuesta), aunque la reducción oscila entre un 10 y 20%.

El distrito 5 sigue presentando un balance negativo, aunque se reduce el saldo dado que se reducen las personas que salen (de 4.300 a 3.700) y aumentan las que entran (2.400 en verano frente a 1.800 en invierno). Esta diferencia puede ser algo más acusada en los casos de Bajamar y Punta del Hidalgo por su relevancia turística.

Finalmente, el distrito 6 también reduce su balance negativo. Si durante el año salen 1.200 personas diarias, en verano lo hacen algo más de 900, mientras que la relación de los que entran son 800 y 754 respectivamente.

Por lo general se observa una reducción de los viajes condicionados por movilidad obligada (laboral y estudios) que afecta principalmente a los distritos que albergan mayor actividad vinculada a centros de trabajo y estudios.

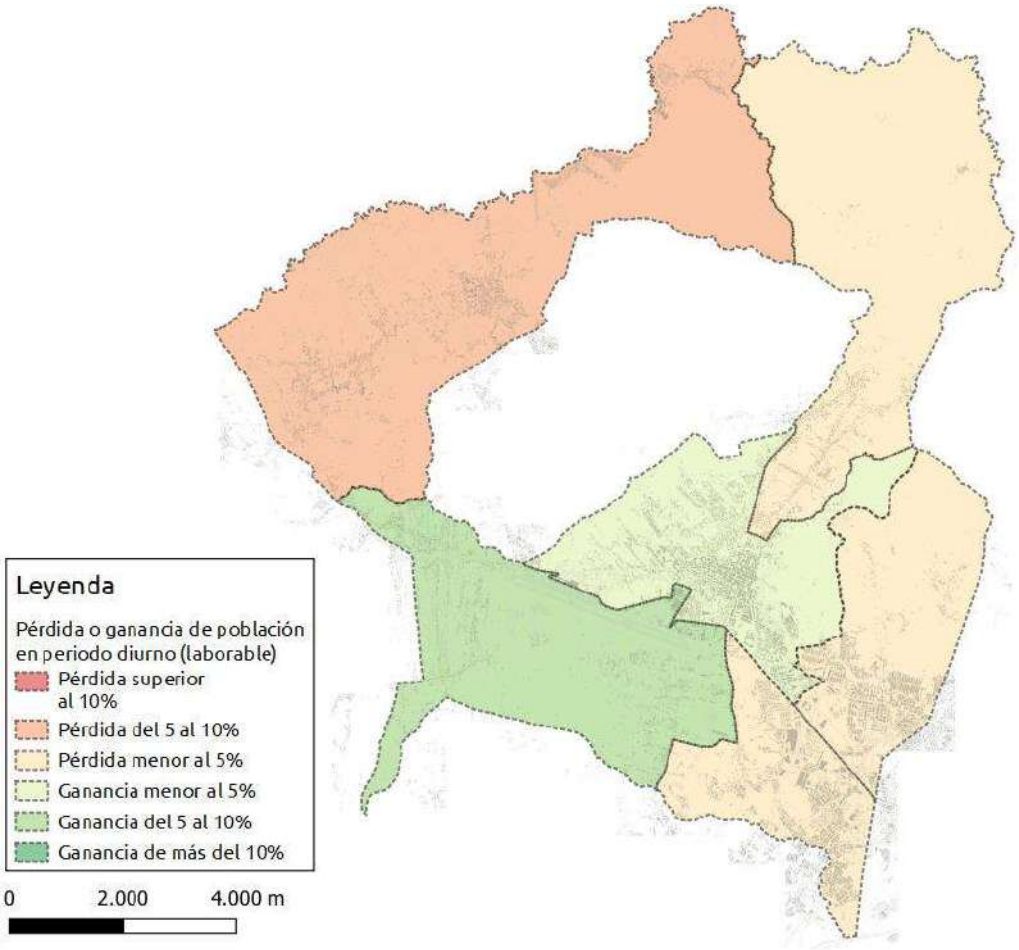


Ilustración 43. Saldo poblacional diurno en día laborable (agosto). Fuente: INE.

En cuanto a los viajes realizados en fin de semana se observa una predominancia de los balances positivos en los distritos rurales y costeros.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 67/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

De hecho, en este periodo la zona costera presenta un balance positivo, frente al resto de casos donde no era así. Los que entran aumentan de 2.400 a 2.800, y los que salen bajan de 3.700 a 1.900, una reducción muy considerable.

El distrito 6 experimenta un aumento del saldo neto entre entradas y salidas, principalmente producido por una reducción significativa de las salidas, de 900 a 600. Las llegadas son más o menos constantes. Por otro lado, el distrito 4 prácticamente reduce a la mitad las personas que salen durante el año, y las que llegan se mantienen constantes.

En el distrito 1 el balance es más o menos equilibrado, aunque el volumen global se reduce respecto a los viajes producidos durante un fin de semana de un periodo no estival. Si en otoño entran 6.000, en verano son 5.000, frente a los 5.000 que salen aproximadamente en ambas épocas.

Finalmente, tanto Taco como La Cuesta acentúan sus saldos negativos, especialmente debido a una drástica reducción de las llegadas (de 9.000 a 4.000 en Taco, más de la mitad, y de 7.000 a 3.000 en La Cuesta). Las salidas también se reducen en torno a 3.000 viajes en ambos casos.

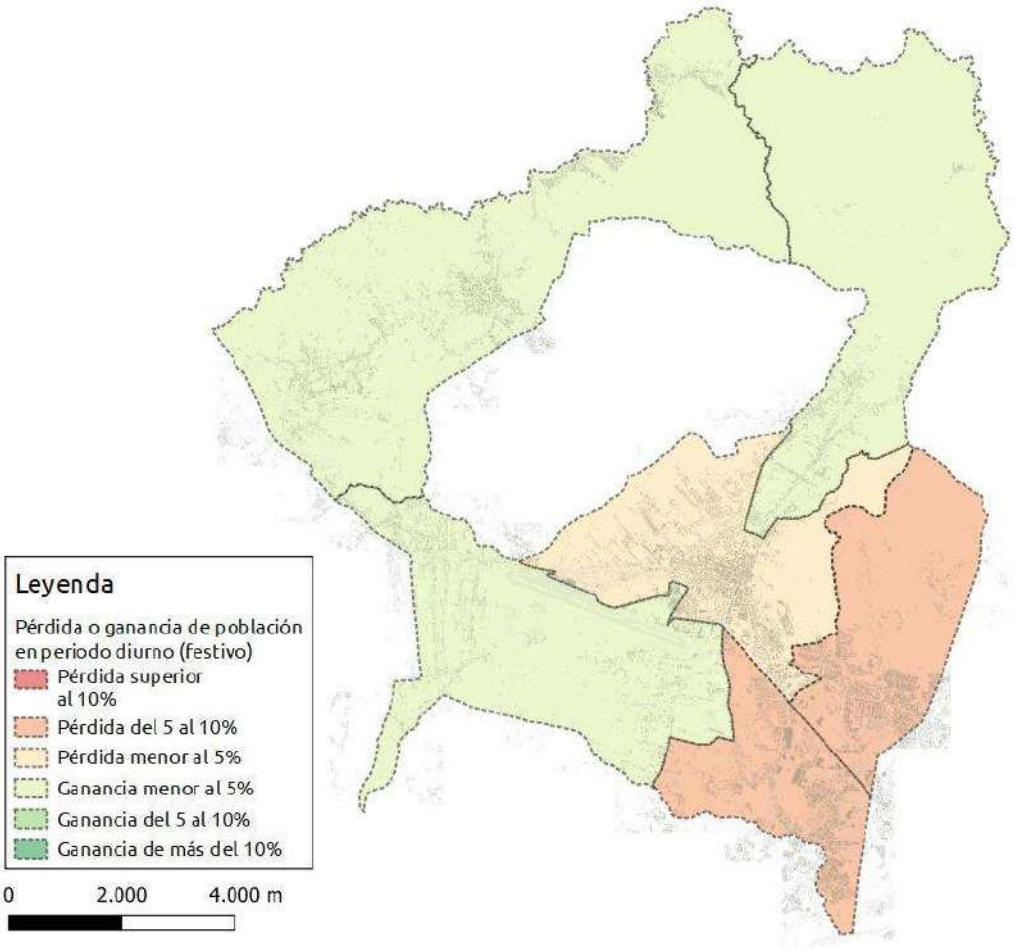


Ilustración 44. Saldo poblacional diurno en día festivo (agosto). Fuente: INE

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 68/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

4.4 MOVILIDAD A PUNTOS SINGULARES

4.4.1 Movilidad al HUC

El complejo formado por el Hospital Universitario de Canarias (HUC) se trata de un centro hospitalario público, que cuenta con 733 camas y alrededor de 5.700 empleados, según los datos de 2021. Su incidencia en la movilidad del municipio es notable, pues se trata de un hospital de referencia para todo el área norte de la isla de Tenerife, además de la isla de La Palma. También hay que tener en cuenta que en este complejo se integra la Facultad de Medicina de la Universidad de La Laguna.

Se llevan a cabo más 410.000 consultas anuales, lo cual indica un promedio de algo más de 1.600 diarias.

Según el "Manual de Generación de Viajes" del Instituto de Ingenieros de Transporte (ITE), la ratio de generación de viajes para una infraestructura sanitaria es de 14,21 viajes al día generados y atraídos por cada 100 m^2 de superficie en día laborable. Esto implica una atracción diaria de cerca de 15.000 personas aproximadamente.

4.4.2 Movilidad al CAMPUS UNIVERSITARIO

La Universidad de La Laguna, fundada en 1745, cuenta en la actualidad con cerca de 23.000 alumnos, 1.700 profesor y 850 miembros de personal administrativo y de servicios. Se distribuye en 6 campus, con 13 facultades y escuelas universitarias y 3 centros adscritos.

De los 6 campus que componen la universidad, 4 se sitúan en el municipio de San Cristóbal de La Laguna:

- **Campus Central:** se ubica en la parte más moderna del casco urbano de San Cristóbal de La Laguna. Actualmente sólo alberga servicios administrativos y algunos vicerrectorados.
- **Campus de Anchieta:** enclave bien comunicado al encontrarse en torno a la rotonda del Padre Anchieta, uno de los principales puntos de acceso al núcleo urbano desde la TF-5. Así mismo cuenta este punto con la estación de guaguas principal de Laguna.
- **Campus de Guajara:** el más amplio en extensión de toda la ULL, actualmente aún cuenta con solares sin construir que permitirán el crecimiento del conjunto universitario. Dispone de acceso desde la TF-5, así como una buena conexión mediante guaguas y tranvía.
- **Campus de Ofra:** este campus se articula en torno al Hospital Universitario de Canarias (HUC). Al igual que ocurre con el campus de Guajara, el campus de Ofra se encuentra muy bien comunicado tanto en vehículo privado con acceso directo desde la TF-5 como mediante transporte público, contando con guagua y tranvía en las inmediaciones del campus.

En términos de movilidad vehicular, el conjunto universitario tiene una buena conexión con el viario principal y dispone de aparcamientos en las diferentes facultades, si bien la movilidad peatonal en el entorno del campus de Anchieta se complica por la necesidad de cruzar la rotonda del mismo nombre. Dicha rotonda es un punto neurálgico de la movilidad de esta zona del municipio por encontrarse en la misma el intercambiador principal y el campus universitario.

Con objeto de mejorar la movilidad peatonal y por ende la seguridad en sus movimientos, se está construyendo una rotonda peatonal aérea sobre la rotonda actual, buscando independizar los flujos y potenciar la accesibilidad a pie.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 69/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

La ubicación de los 4 campus tiene gran potencial para la implementación de una red de carriles bici que fomente su uso entre la comunidad educativa, sin duda público objetivo de este medio de transporte.



Ilustración 45. Distribución sedes Universidad de La Laguna.

Así mismo existe una línea de guagua (610) que realiza el circuito universitario en los días lectivos con salidas cada hora desde el intercambiador de la Laguna.

En 2018 la ULL fue reconocida por su compromiso con la movilidad sostenible y segura por parte de la Dirección General de Tráfico y el proyecto STARS.

5. MOVILIDAD PEATONAL

5.1 OFERTA PEATONAL

Con el fin de lograr una movilidad más equitativa, que responda a las necesidades de toda la ciudadanía, es imprescindible hacer hincapié en la necesidad de un diseño de las calles que consideren las distintas realidades de las personas que las transitan. Además, poner la atención sobre aquellas personas con más dificultades, como son las personas mayores, con incapacidades motoras, etc., no solo las beneficia a ellas mismas, sino que repercute en beneficio de toda la ciudadanía.

Por ello, tanto el viario como espacio público ha de asegurar la continuidad de itinerarios peatonales, con calidad más que aceptable, e integrando la implantación de mobiliario de forma que no obstaculice al paso. Complementar estos recorridos con elementos tales como bancos, fuentes de agua o aseos públicos promueve la generación de espacios estanciales agradables, que también actúen como puntos de reunión o descanso.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 70/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

San Cristóbal de la Laguna es un municipio donde la planificación en torno al vehículo privado ha primado sobre el resto de las funciones urbanas. La elevada proporción de espacio público necesario para dotar de funcionalidad a este medio va en detrimento del resto de actividades urbanas, suponiendo una merma en la calidad de vida de la ciudadanía. En la siguiente ilustración se puede observar cómo en gran parte del casco, a excepción de la zona histórica, la mayoría de los viales tienen una proporción muy baja de espacio peatonal en comparación con la superficie destinada a la circulación y estacionamiento de vehículos.

Las aceras no solo han de cumplir la necesidad estricta del tránsito de viandantes, sino que han de generar espacios agradables, con una accesibilidad aceptable, con calidad tanto funcional como paisajística. Esto fomenta la movilidad activa, la transitabilidad, y las relaciones ciudadanas suponiendo una mejora de la cohesión social.

Para evaluar la oferta peatonal se ha diseñado una red básica, la cual genera una malla de itinerarios que comunica los principales barrios y entidades entre sí, a la vez que se conectan zonas de viviendas con otras comerciales, equipamientos u que dispongan de otras actividades de relevancia. Esta red debe articular tanto zonas urbanas como interurbanas, y sus cualidades deben ser óptimas para permitir el tránsito de cualquier persona, de forma que aumente la libertad de desplazamiento de todas las personas, aumentando la oferta de medios alternativos al automóvil.

Dicha red está integrada por vías que, dada su morfología, son captadoras o potenciales captadoras de viajes a pie. Para este caso, se han definido tres tipos de vías:

- **Red principal**: busca potenciar los recorridos en distancias medias, y garantiza la permeabilidad peatonal entre los barrios urbanos de San Cristóbal de la Laguna. Tiene un carácter transversal y busca conectar los principales puntos de actividad de la ciudad entre sí (zonas comerciales, centros educativos, equipamientos sanitarios, deportivos, etc.). Por ello, estas vías han de servir tanto para desplazamientos cotidianos de movilidad obligada, como los que no lo son. Algunas de las vías que se incluyen dentro de esta categoría son la Avda. de los Menceyes, la Ctra. General de La Cuesta, la Ctra. General del Rosario, la calle Herradores, Cno. Sta. Rosa de Lima (Guamasa) o Felipe del Castillo (Tejina).
- **Red complementaria**: complementa a la red principal, que además de servir de vías alimentadoras también favorecen los recorridos peatonales dentro de los barrios. Un ejemplo de eso es la calle San Juan o Daute.
- **Red interurbana**: dada la dispersión que caracteriza el municipio, es necesario identificar aquellas vías que pueden captar tránsito peatonal. Estas vías conectan el Casco con los núcleos poblacionales del entorno inmediato, como Las Canteras o Las Mercedes. Dentro de las vías con potenciales mejoras están la TF-13, la TF-16 o la TF-265.

Dicha red se puede observar en el mapa inferior.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 71/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

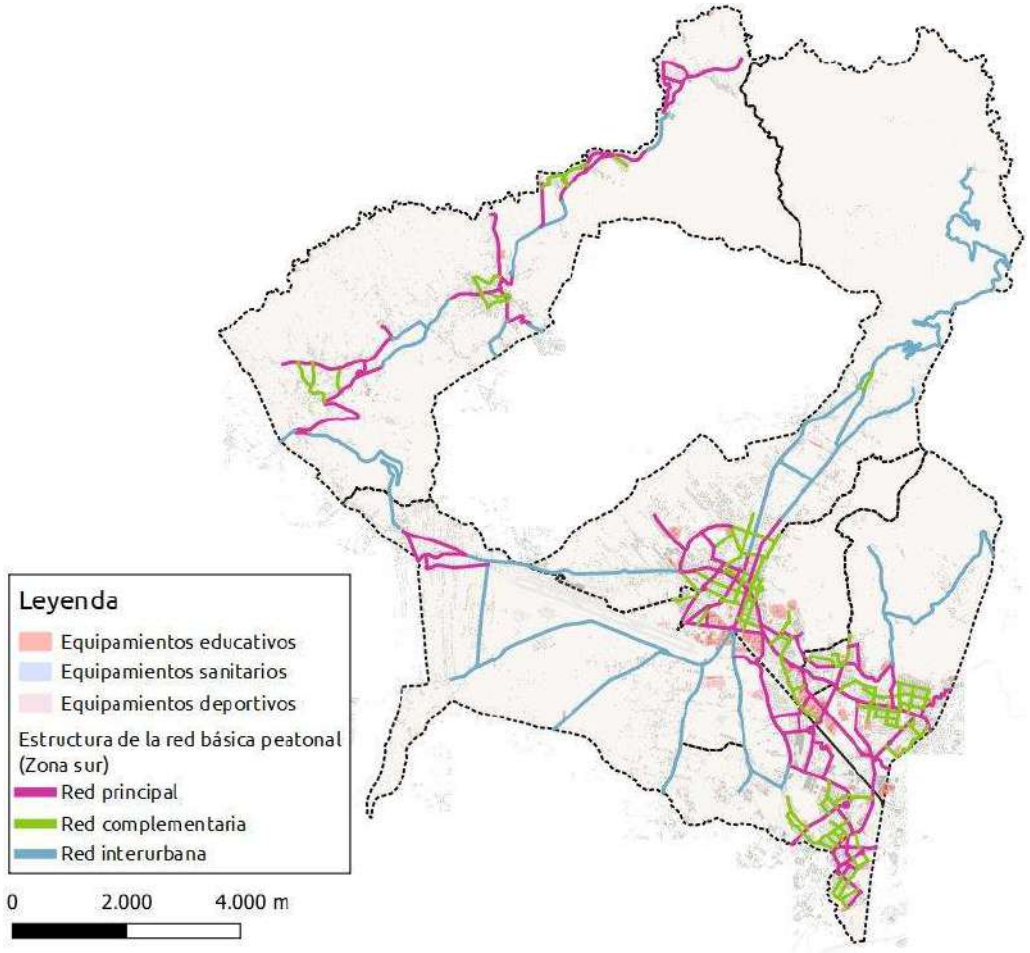


Ilustración 46. Red básica en la zona meridional del municipio.

5.1.1 La proporción de espacio destinada al peatón

Es necesario identificar aquellas vías donde la calidad del espacio público se ve mermada por presentar una elevada proporción de superficie destinada a la circulación y estacionamiento de vehículos a motor. Una mayor proporción de espacio destinado a la movilidad peatonal fomenta la habitabilidad del viario, promoviendo la movilidad activa, y con ello la interacción social y la actividad económica.

En este apartado se analiza la distribución de espacio destinada al automóvil en la red básica peatonal, así como los principales itinerarios del centro de la ciudad.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 72/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

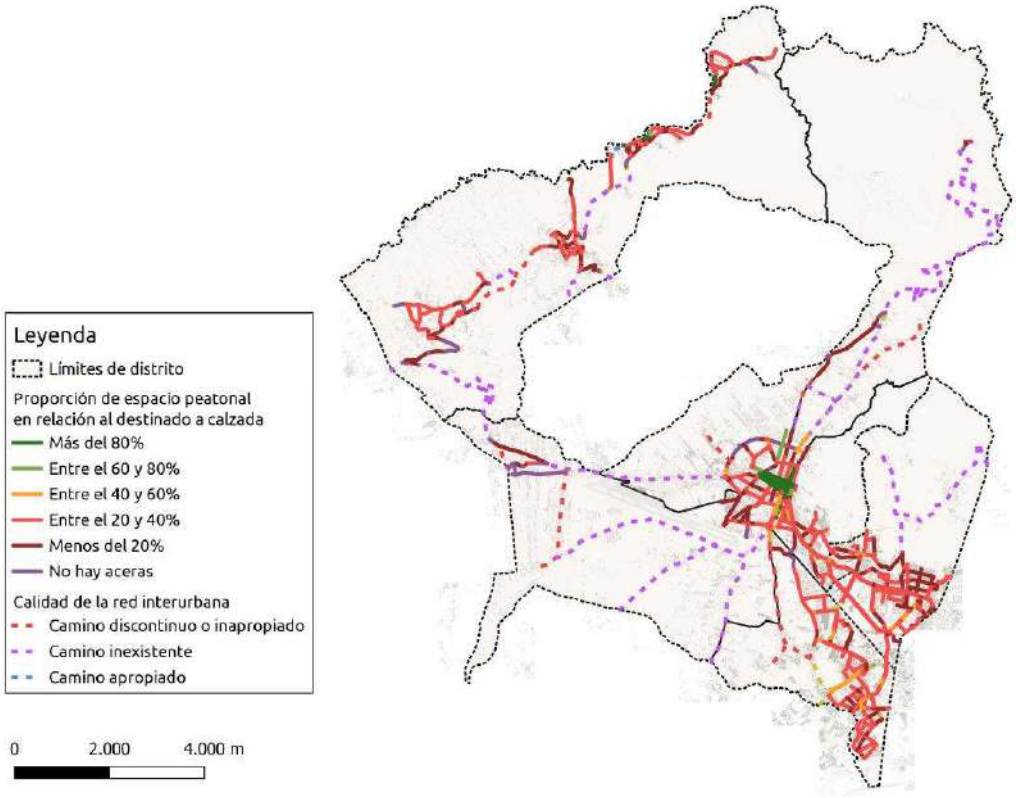


Ilustración 47. Proporción de espacio peatonal en relación con el destinado a calzada.

Fomentar un urbanismo más sostenible pasa por recuperar el espacio público para la ciudadanía, incentivando las relaciones sociales y económicas de proximidad, aportando una mayor vitalidad.

5.1.2 La accesibilidad

Ante una mayor consideración a la hora de planificar con el objetivo de construir ciudades equitativas e inclusivas para toda la ciudadanía, independientemente de la salud y capacidad física de cada persona, es cada vez mayor la necesidad de adaptar tanto el viario, el espacio público y las edificaciones.

Una red peatonal adecuada debe basarse en criterios de "accesibilidad universal", "igualdad de oportunidades" y "no discriminación entre las personas". Este planteamiento no busca solo mejorar la calidad de vida de aquellas personas con más dificultades, sino que en definitiva supone una mejora para toda la sociedad, que se beneficia de un espacio público de mayor calidad.

Para valorar la idoneidad de la red básica peatonal se ha considerado el criterio impuesto por la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, donde se precisan las reglas de diseño para generar itinerarios accesibles. En esta se precisa como el viario no debe superar una pendiente del 6%, aunque sería preferible que dichos desniveles fueran incluso menores. De ser superiores, esto implicaría la necesidad de adaptar los recorridos, mediante la utilización de pasamanos, zócalos, pavimentos señalizadores u otros mecanismos.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 73/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

A través del siguiente plano y las tablas que a continuación lo acompañan, se puede observar fácilmente como las zonas con menor pendiente se localizan en los barrios del centro de San Cristóbal de la Laguna, mientras que los mayores desniveles están en los barrios como las Mercedes o las Montañas situados en una zona más montañosa junto al Parque Rural de Anaga.

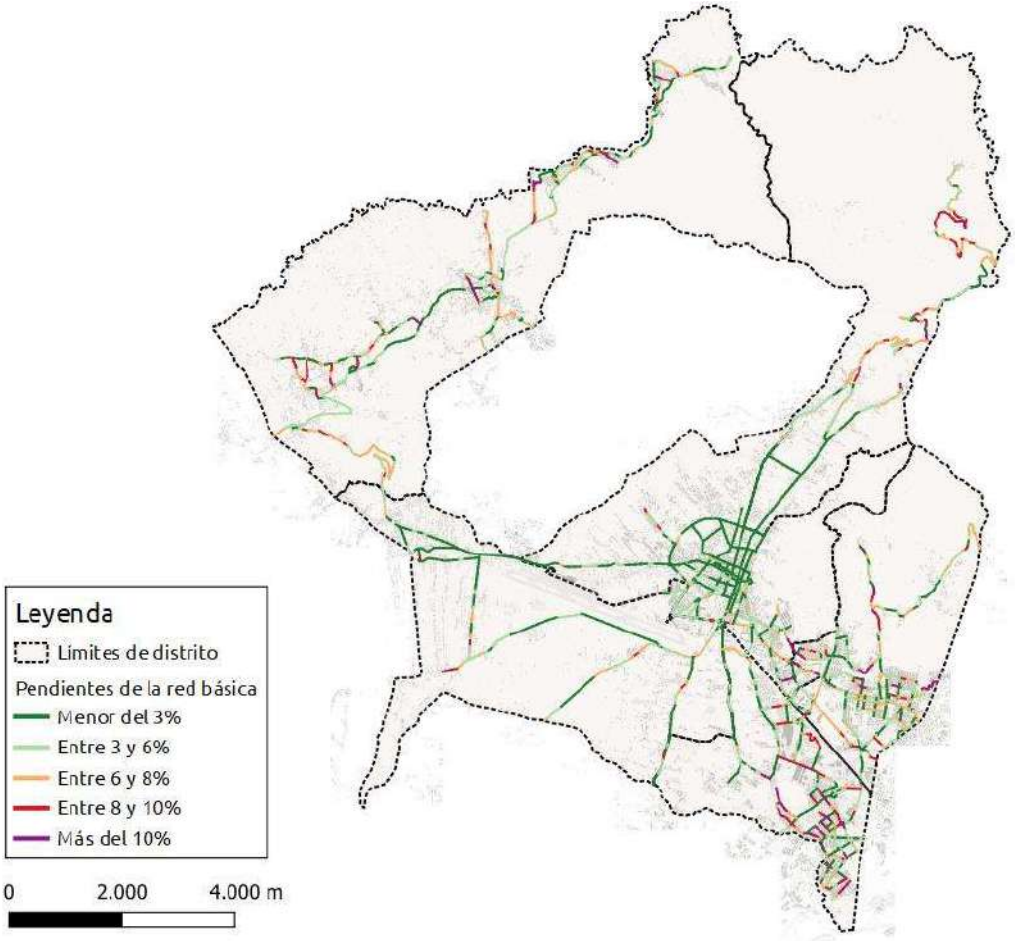


Ilustración 48. Pendientes de la red básica.

Las diferencias entre barrios son considerables, ya que zonas como la Vega de las Mercedes casi el 100% de sus calles se encuentra por debajo del 6%, lo que se considera accesibles. En cambio, en el extremo, se encuentra el barrio de las Montañas donde el 62% de las calles se pueden considerar no accesibles ya que superan el 6% (ver tabla 17).

En este sentido, los datos observados, muestran que las actuaciones necesarias para reforzar la accesibilidad de los barrios deberán valorar y priorizar las zonas más periféricas del municipio, con el objetivo de conseguir una accesibilidad los más universal posible.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 74/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Barrio	Accesible (m)	No accesible (m)	Total	% Accesible	%No Accesible
Vega de las Mercedes	19.909	1.216	21125	94%	6%
Guamasa	54.856	6.805	61661	89%	11%
San Lázaro	55.396	13.325	68720	81%	19%
Los Rodeos	8.620	2.300	10921	79%	21%
Guajara	20.354	5.976	26330	77%	23%
San Cristobal de la Laguna	94.595	28.940	123535	77%	23%
Finca España	7.618	2.448	10066	76%	24%
Vega Lagunera	17.957	9.332	27289	66%	34%
Taco	45.882	26.976	72858	63%	37%
La Cuesta	58.411	34.578	92989	63%	37%
Gracia	16.441	11.617	28058	59%	41%
Geneto	25.703	18.203	43906	59%	41%
Los Baldíos	25.922	25.244	51165	51%	49%
El Ortigal	16.565	16.357	32922	50%	50%
Bajamar	9.190	9.533	18723	49%	51%
Tejina	32.377	34.232	66608	49%	51%
Punta del Hidalgo	15.621	18.826	34447	45%	55%
Los Andenes	4.408	5.370	9778	45%	55%
Valle de Guerra	37.228	48.534	85762	43%	57%
Las Chumberas	4.949	6.500	11448	43%	57%
Jardina	6.247	8.359	14606	43%	57%
Las Mercedes	10.182	13.760	23942	43%	57%
Los Valles	19.105	26.224	45330	42%	58%
Las Montañas	17.435	28.710	46145	38%	62%
Total	624.970	403.364	1.028.334	61%	39%

Tabla 10. Viario accesible (pendiente < 6%) por entidades. Fuente: elaboración propia

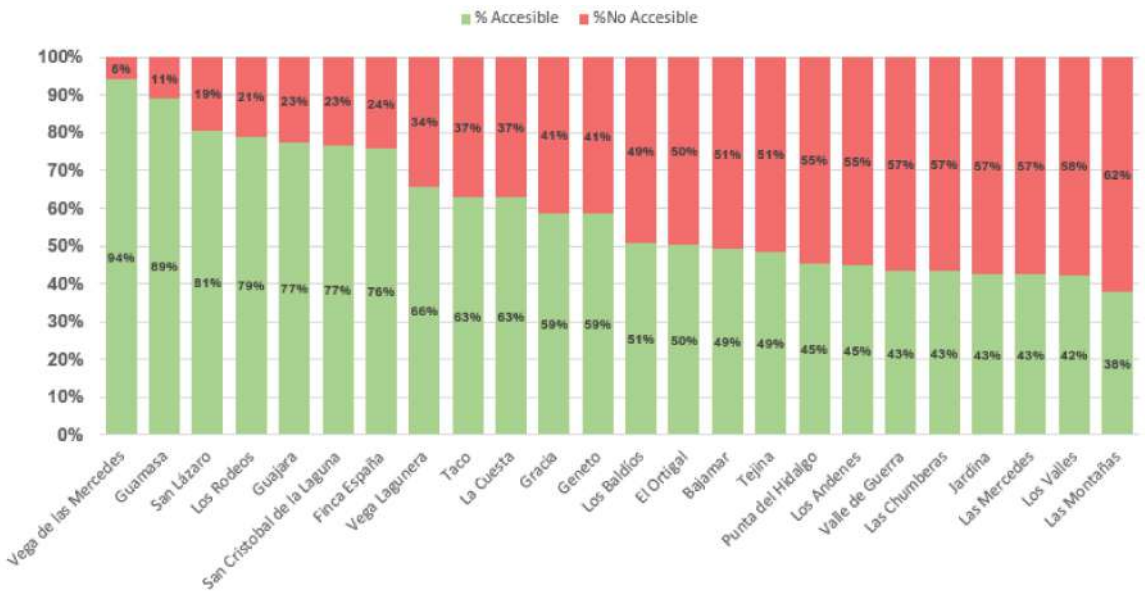


Ilustración 49.Distribución de viario accesible por entidad. Fuente: elaboración propia.

Adicionalmente, existen otros aspectos que consideraría precisar, como la presencia de escalones, la pendiente transversal máxima (2%), la anchura libre de paso (1,8 metros), la altura libre (2,20 metros), niveles mínimos de iluminación (20 luxes) y una adecuada calidad del pavimento (estable, antideslizante y con continuidad).

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 75/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

5.2 DEMANDA PEATONAL

Intensidades

A través del trabajo de campo realizado se obtuvieron datos de la movilidad peatonal en la zona centro del municipio. En el siguiente plano se muestran las intensidades registradas de todas las calles que se controlaron.

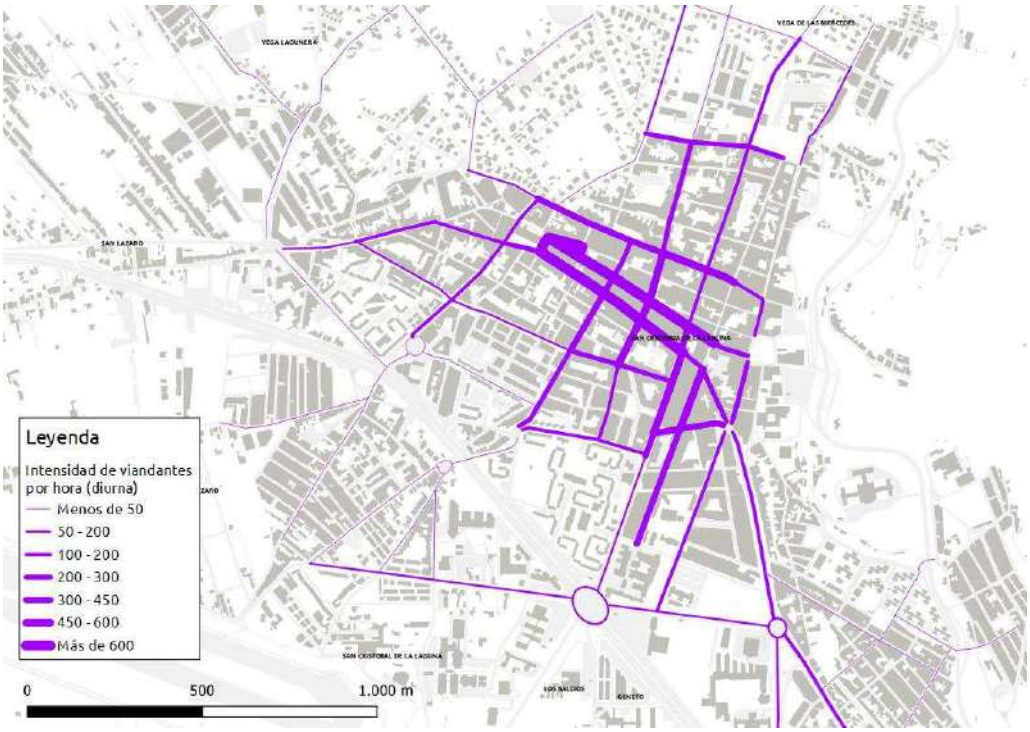


Ilustración 50. Densidad peatonal por hora.

Tal y como se puede ver la zona peatonal del centro, concretamente la calle Herradores y la calle Obispo Rey Redondo, son las que mayor circulación registran en un día tipo, superando los 600 peatones/hora. Estas calles de plataforma única, donde la circulación está restringida, concentran una gran cantidad de comercios y restauración, dos características que justifican esta gran atracción.

Las calles más próximas y sobre todo las que conectan directamente con estas dos son las que registran el segundo escalón de mayor intensidad de peatones. Este es el caso, por ejemplo, de la Av. Trinidad, donde se encuentra la cabecera del tranvía y gran cantidad de comercios o equipamientos importantes como el centro de salud. Esta, a diferencia de las calles con más atracción sí que tiene algunos tramos con aceras muy amplias, aunque en otros tramos el mobiliario urbano como las farolas las condiciona un poco. Además, cuenta con circulación de vehículos en ambos sentidos con una sección total de 3 carriles.

Respecto al resto de calles, a medida que se van alejando del centro y la concentración de comercios, ocio y restauración se va reduciendo, el volumen de peatones también desciende.

Hay que tener en cuenta que el volumen de peatones no depende exclusivamente de la calidad de las aceras, ya que calles como Marques de Celada cuenta con un tramo de aceras muy amplio pero su intensidad es menor a 200 peatones/hora.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 76/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Actuaciones por la movilidad peatonal

En relación con la mejora y el fomento de la movilidad peatonal, el Ayuntamiento de La Laguna, y en concreto desde el Área de Movilidad Sostenible en coordinación con el Foro Local de Movilidad Escolar Sostenible, están desarrollando una serie de acciones para identificar las principales rutas escolares existentes. El objetivo de esta actuación es:

- Determinar la existencia de condiciones para la definición de caminos escolares seguros con, al menos, un itinerario por centro.
- Acordar las propuestas de mejora en el itinerario y en el entorno del centro escolar.
- Establecer las fórmulas de comunicación de los resultados a familias, comerciantes y asociaciones locales; así como identificar las y los actores para resolver las diferentes mejoras.
- Finalmente, los resultados se transformarán en solicitudes de intervención que se trasladarán a las áreas municipales.

Esta iniciativa está incluida en el programa STARS, impulsado y coordinado en España por la Dirección General de Tráfico (DGT), con la colaboración de la Fundación MAPFRE Guanarteme.

6. MOVILIDAD CICLISTA

Actualmente en la Laguna apenas existen tramos que permitan circular de forma segura y cómoda en bicicleta. Para promover su utilización, ésta necesita una red segregada, mallada y correctamente estructurada, consiguiendo así mejorar la permeabilidad y la seguridad en los principales itinerarios tanto urbanos como interurbanos.



Ilustración 51. Carril para bicicletas en las proximidades del mercado.

Tanto el casco como las vegas ofrecen condiciones orográficas óptimas para promover este medio en distancias cortas y medias. Además, si se complementa con una buena intermodalidad con el transporte público, puede facilitar realizar trayectos que comprendan mayores distancias.

En el resto del municipio las pendientes si pueden verse como un obstáculo para la promoción de este medio. No obstante, las bicicletas eléctricas y los VMPs permiten afrontar esta problemática

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 77/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

permitiendo desplazamientos con mucho menos esfuerzo que las bicicletas tradicionales. La implantación de un sistema de bicicleta pública eléctrica podría actuar como revulsivo para conceptualizar como modo de transporte entre los laguneros.

Aprovechando la importancia de la Universidad y de tener una población joven, impulsar este medio podría conllevar reducir el peso del vehículo privado en favor de una movilidad más sostenible.

6.1 APARCABICIS

En el municipio de La Laguna existen un total de 52 aparcabicis, distribuidos según se puede ver en el plano inferior. De los aparcabicis existentes, cabe señalar que ninguno de ellos cuenta con un sistema de seguridad especial. Además, 41 están integrados por sistemas de solo anclan la rueda, lo cual implica que no ofrecen condiciones de seguridad suficientes que aporten confianza a las personas usuarias de la bicicleta.

A continuación, se muestra un plano con la ubicación de los diferentes aparcabicis en relación con los diferentes núcleos de población del municipio.

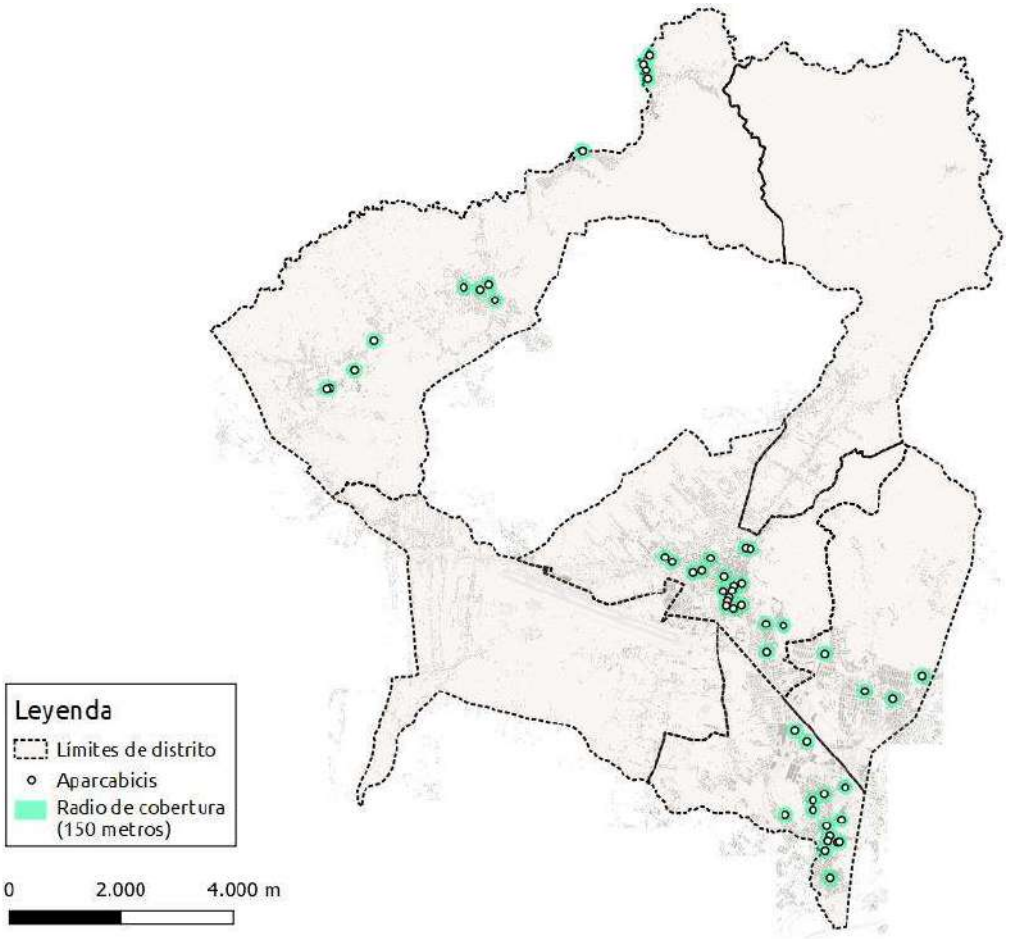


Ilustración 52. Distribución aparcabicis.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 78/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

En relación al casco, la mayoría de ellos se ubican en el entorno de la Avda. Trinidad y la calle Heraclio, mientras que al Oeste se centran en el entorno de la C/ San Antonio. Pese a ser una zona relativamente llana, se aprecia una deficiencia de aparcamientos en los alrededores de la zona peatonal. Siendo la bicicleta un medio que permite desplazamientos puerta a puerta, y donde los aparcamientos cubren áreas muy pequeñas, ubicar puntos de anclaje a las puertas de la zona peatonal es especialmente necesario para evitar su tránsito por estas.

Otras zonas atendidas de la zona más céntricas con el mercado de El Cristo o los alrededores del Complejo deportivo de San Benito. Además, la zona central de Taco como la Avda. de los Majuelos también disponen de varios puntos de anclaje. En La Cuesta apenas hay cuatro puntos, dos de ellos cerca de la Avda. de Los Menceyes.

En los distritos rurales tan solo es posible encontrar puntos de anclaje en Valle de Guerra (4), Tejina (4), Bajamar (1) y Punta del Hidalgo (4).

6.2 INICIATIVAS MUNICIPALES DE PROMOCIÓN CICLISTA

Desde el Ayuntamiento se apuesta por una movilidad más sostenible con el objetivo no solo de reducir el impacto del vehículo privado y las afecciones derivadas por este (contaminación ambiental y acústica, accidentes, ocupación del espacio público, etc.) si no también en pro de hábitos más saludables.

Cabe destacar que La Laguna forma parte de la Red de Ciudades por la Bicicleta y de la Red de Ciudades que Caminan, además de estar adscrita al BiciRegistro.

Los dos proyectos puestos en marcha son:

- Pedaleando en los centros educativos

En este sentido y siguiendo en la línea de la creación de caminos escolares seguros se ha llevado a cabo una iniciativa para fomentar el uso de la bicicleta en los recorridos a las escuelas.

Este es un proyecto que tiene por objetivo enseñar a los alumnos a montar en bici desde cero, lo cual se realiza en circuitos cerrados para posteriormente pasar a entornos urbanos pacificados. Con esto se busca que todos los alumnos y las alumnas que participen - en total 350 de seis centros educativos de Primaria y Secundaria del municipio – aprendan las normas básicas de tráfico y las causas y consecuencias de los accidentes. De esta forma se espera, además, impulsar una educación vial basada en la sostenibilidad, seguridad, salud y bienestar.

El programa se ha realizado en colaboración con la Asociación Cronotropo y el colectivo Mejor en Bici.

- Acércate y pedalea

Este otro proyecto, iniciado con el objetivo de fomentar el uso de la bicicleta no estaba restringido exclusivamente al ámbito escolar si no que estaba dirigido a todas las personas que querian aprender a montar de una manera fácil, rápida y divertida.

Se trataba de unos talleres iniciados dentro de la Semana de la Movilidad de 2021 (septiembre) y que se extendieron hasta navidades. A través de los 16 talleres con un aforo reducido se realizó una formación teórica con explicaciones como por ejemplo la seguridad pasiva y dentro de la parte práctica se realizaban diferentes ejercicios dependiendo del nivel de los y las participantes.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 79/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

6.3 DEMANDA CICLISTA

De la misma forma que se cuantifico la demanda peatonal, durante el trabajo de campo se realizó un contaje de las bicicletas que circulaban. Los datos obtenidos en el uso de la bicicleta dentro del casco urbano del municipio (los resultados de los aforos se detallan en el *Anexo 3),* han mostrado unas cifras considerablemente bastante bajas, lo que demuestra que este es un modo de transporte poco utilizado.

El reparto modal, obtenido a través de las encuestas telefónica, ya ponía de manifiesto esta situación mostrando que su uso se circunscribe únicamente al 1%.

Esta situación se debe muy probablemente a diversos factores, pero principalmente a la falta de una infraestructura adecuada para su uso. La inexistencia de una red ciclista que permita desplazarse de una forma cómoda, pero sobre todo segura dentro del municipio condiciona considerablemente su uso.

Otro aspecto para tener en cuenta son los desniveles que presentan los diferentes barrios, siendo en algunos de ellos como Las Montañas o los Valles muy pronunciados, lo que condiciona todavía más el uso de la bicicleta en muchas zonas.

6.4 PREVISIÓN DE RED DE CARRILES BICI

6.4.1 Red propuesta por el PGO

El Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) es el instrumento básico de organización del urbanismo dentro de la ciudad. El modelo urbano previsto contiene una propuesta de red ciclista, donde se identifican los tramos uno a uno.

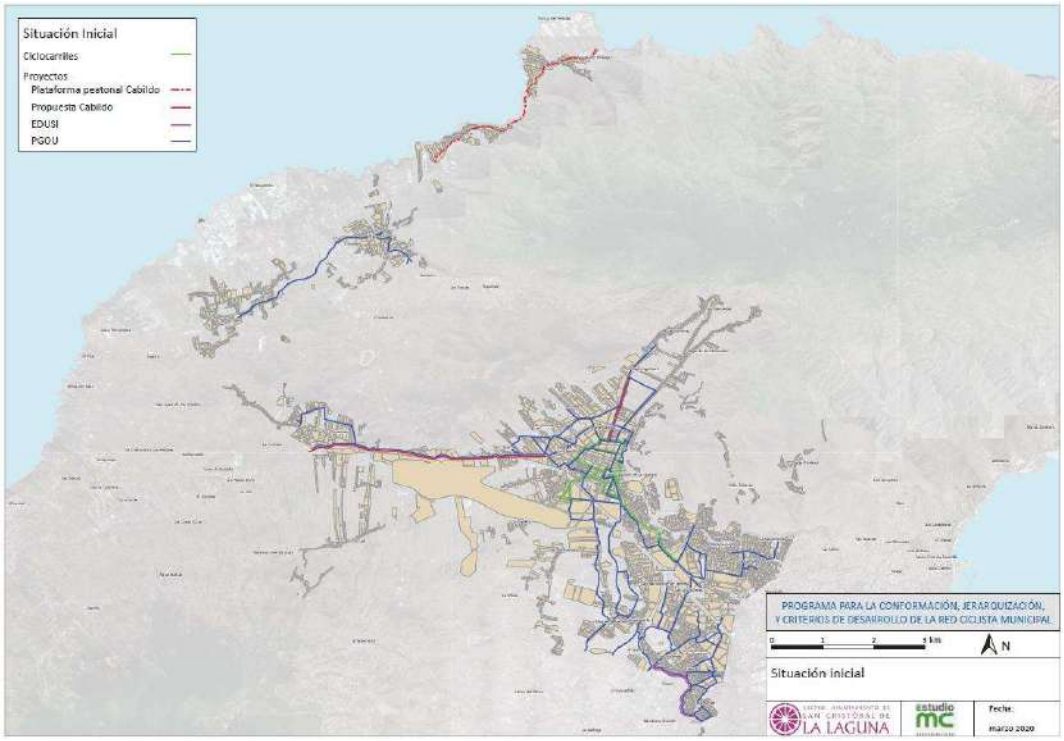


Ilustración 53. Situación actual. Proyectos de red ciclista. Fuente: Estudio MS Sostenibilidad.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58	
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08	
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3 Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3			
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58	- 80/233 -	Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54	

La propuesta redactada dentro del Plan representa una red que prácticamente cubre todos los núcleos de población existentes dentro del municipio. Pero pese a ser una propuesta muy completa se han observado algunos problemas:

- No es una red jerarquizada, por lo que la propuesta está organizada en torno a la identificación de todos los corredores urbanos que pudieran acoger una vía ciclista sin atender a criterios de movilidad ciclista ni de potenciales fases de ejecución.
- Esto provoca la falta de claridad en su posterior planificación y desarrollo.
- Aún así, existen corredores importantes de potencial movilidad ciclista.

No obstante, esta propuesta constituye una buena base de apoyo de cara al futuro desarrollo de una red dentro del presente Plan de Movilidad.

6.4.2 Estrategia de desarrollo urbano sostenible integrada (EDUSI)

La estrategia de desarrollo urbano sostenible integrada en La Laguna comprende los barrios de Taco y La Cuesta. Esta estrategia incluye la ejecución de una vía ciclista a lo largo del borde Sur de la frontera con el término municipal de Santa Cruz de Tenerife.

La funcionalidad de esta vía en términos de transporte es escasa, con independencia de la potencialidad que, en torno al ciclismo recreativo, sí pueda aportar.

6.4.3 Proyecto red de carriles bici

Existe en la actualidad un proyecto de implantación de carriles bici: *Programa para la conformación, jerarquización y criterios de desarrollo de la red ciclista municipal,* desarrollado por Estudio MC Sostenibilidad.

Este programa propone una red básica configurada por 6 itinerarios:

- Itinerario 1. Avenida de la Universidad – Avenida Ángel Guimerá Jorge
- Itinerario 2. Camino de Las Peras – Carretera de La Cuesta
- Itinerario 3. Aeropuerto – Plaza de San Cristóbal
- Itinerario 4. Avenida República Argentina
- Itinerario 5. Avenida César Manrique – Calle Aceviño
- Itinerario 6. Calle Lora Tamayo – Carretera de Geneto

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 81/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

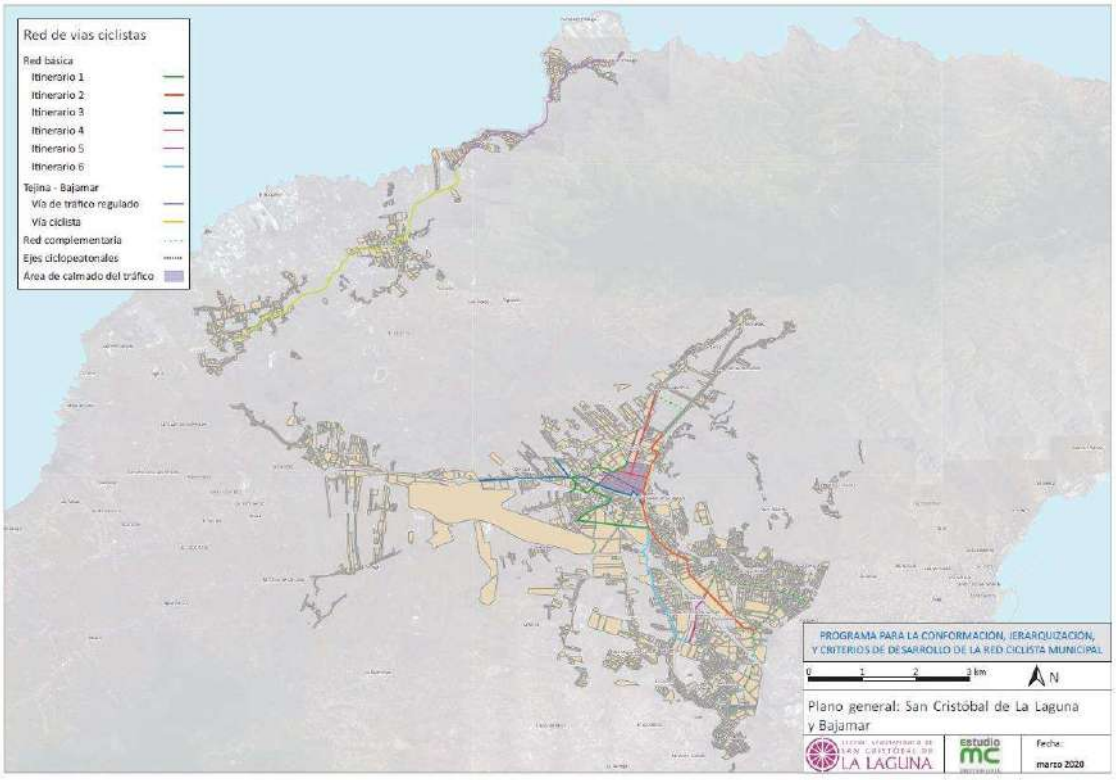


Ilustración 54. Propuesta de red de carriles bici del Programa para la Conformación, jerarquización y criterios de desarrollo de la red ciclista municipal. Fuente: Estudio MC Sostenibilidad.

6.4.4 Sistema Público de Alquiler de Bicicletas.

Recientemente, el Ayuntamiento de La Laguna ha iniciado el procedimiento para poner en marcha un proyecto público de préstamo de bicicletas eléctricas en los campus universitarios y el casco del municipio. En una primera fase se prevén introducir alrededor de 100 bicicletas y un total de 20 estaciones de anclaje.

La inversión inicial necesaria para el desarrollo de esta primera fase, que permitirá implantar otras infraestructuras de funcionamiento básicas para la posterior ampliación de la red municipal, se ha cuantificado en 1,3 millones de euros.

El sistema contará con estaciones físicas, compuestas por un tótem donde se realizan las gestiones necesarias (alta y baja en el sistema, pago, solicitar y devolver una bicicleta, etc.) y anclajes físicos para bicicletas. La realización de dichas gestiones será a través de aplicación móvil.



Ilustración 55. Imagen del proyecto de implantación del sistema de alquiler de bicicleta eléctrica. Fuente: Ayuntamiento de la Laguna- Área de Movilidad Sostenible.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 82/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

7. MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

7.1 ANÁLISIS DE LA OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO.

El transporte público del municipio es un elemento fundamental en la movilidad de las personas que lo habitan y lo visitan. Es una herramienta social que reduce las emisiones de contaminantes en comparación con el vehículo privado, pero para ello, debe ser eficiente y tener presencia en todas las entidades municipales.

En este sentido, la empresa de transportes TITSA da cobertura de transporte público en toda la isla. En el interior del municipio circulan 51 líneas con servicio regular diurno y dos líneas que prestan servicio nocturno.

Por otro lado, Metropolitano de Tenerife es la Sociedad Anónima que gestiona el tranvía que recorre el área metropolitana de la isla, incluyendo las entidades presentes que pertenecen a San Cristóbal de La Laguna. En la actualidad existen dos líneas operadas por Metropolitano de Tenerife y, ambas circulan por el interior del municipio. Exceptuando el tranvía y algunas líneas interurbanas de guaguas que conecta con Santa Cruz, el resto ofrece intervalos de paso muy elevados y poco competitivos con el vehículo privado.

7.1.1 Transporte público municipal.

Existen ocho líneas que cuentan con paradas únicamente en el interior del municipio, de las cuales, cinco son circulares (líneas 201, 203, 204, 206 y 610). Además, todas cuentan con parada en el intercambiador de La Laguna, siendo el punto desde el que se cubren los distintos núcleos del municipio

Líneas de guagua que circulan en el interior del municipio						
Línea	Recorrido	Nº de paradas	Longitud (km)	Pasajeros (2019)	Días que circula	Frecuencia (min)
201	Intercambiador (Circular)	13			Laborables	60
203	Intercambiador (Circular)	27			Laborables	120/185
204	Intercambiador (Circular)	39			Laborables	65/145
206	Intercambiador (Circular)	36			Todos los días	20/80
224	Intercambiador-Punta del Hidalgo	80			Todos los días	100/200
253	Intercambiador-Garimba	24			Lunes-Sábado	50/200
271	Intercambiador-Madre del Agua	24			Todos los días	55/85
610	Intercambiador (Circular)	21			Laborables lectivos	60/240

Tabla 11. Líneas de guagua que circulan en el interior del municipio.

Estas líneas prestan servicio fundamentalmente al Casco Histórico, a sus barrios periféricos y a las entidades más próximas. De modo que, salvo la línea 224, pueden considerarse como líneas urbanas, ofreciendo cobertura a gran parte de la población del municipio:

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 83/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- Línea 201 (Intercambiador La Laguna – Intercambiador La Laguna):



Esta es una línea circular con origen en el Intercambiador de La Laguna que recorre dos barrios periféricos del casco de La laguna, como son Cercado Mesa y Barrio Nuevo. Estos se localizan en el interior de la zona de movilidad del casco, ambos en la zona sur. La frecuencia de paso de la línea durante su actividad es de 60 minutos, con 13 paradas en su recorrido.

- Línea 203 (Intercambiador La Laguna – Intercambiador La Laguna):



La línea 203 es una línea circular, que cuenta con un recorrido que pasa por el interior del casco de La Laguna, así como, por distintos barrios que forman la periferia del núcleo principal, como Barrio Nuevo, el Coromoto, San Benito o Las Gavias. Esta línea solo tiene realiza su recorrido en días laborables, con tan sólo seis pasos diarios por las 27 paradas que conforman la línea.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58	
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08	
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3 Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3			
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58	- 84/233 -	Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54	

- Línea 204 (Intercambiador La Laguna – Intercambiador La Laguna):



La línea 204 cuenta con un recorrido amplio, formado por 39 paradas, que circula por varias entidades del municipio, desde el casco histórico de La Laguna, hasta La Vega Lagunera. Esta línea circula tanto en días laborables con 8 pasos diarios, como los sábados, con dos pasos. La frecuencia varía entre 65 y 145 minutos.

- Línea 206 (Intercambiador La Laguna – Intercambiador La Laguna):



La línea 016 tiene como origen y/o destino dos barrios periféricos del casco de La Laguna como son La Verdellada y El Coromoto, ambos localizados dentro de la zona de movilidad del casco, a uno y otro lado de la TF-5, y que se conectan a través de la zona central de la ciudad, bordeando el centro histórico. Las 37 paradas se encuentran dentro del municipio, con una circulación diaria, los días laborables cuenta con 30 pasos, y el resto de los días 21 pasos. La frecuencia del servicio varía entre los 20 y los 80 minutos.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 85/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- Línea 224 (Intercambiador La Laguna – Punta del Hidalgo):



La línea 224 conecta el Casco urbano con Valle Guerra y la zona norte del municipio. Esta línea realiza 4 salidas en días laborables desde La Laguna y dos más desde Valle Guerra (hacia Punta del Hidalgo) y, 6 desde La Punta, mientras que en sábados, domingos y festivos realiza una, dos y tres respectivamente.

- Línea 253 (Intercambiador La Laguna – Garimba):



La línea 253 realiza un recorrido de una longitud importante, circulando por diversas entidades del municipio y por barrios de la periferia del casco de La Laguna hasta Garimba. Con 24 paradas en su recorrido, realiza su servicio de lunes a sábado y cuenta con 9 pasos en laborables y dos los sábados en ambos sentidos.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 86/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- Línea 271 (Intercambiador La Laguna – Madre del Agua):



La línea 271 tiene como principal origen y/o destino el intercambiador de La Laguna, que lo conecta con la entidad de Las Mercedes en las proximidades del Parque Rural de Anaga, pasando por otros núcleos poblacionales relevantes en el municipio. Esta línea realiza 14 salidas desde el intercambiador y 15 desde Madre del Agua. El servicio que presta cubre 24 paradas entre origen y destino.

- Línea 610 (Intercambiador La Laguna – Intercambiador La Laguna):



Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 87/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

La línea 610 realiza un recorrido circular con origen y destino en el intercambiador de La Laguna, pasando por barrios y entidades como el Casco Histórico, Barrio Nuevo, Guajara y Gracia, entre otros. Además, cabe destacar su alto tiempo de espera, con períodos en los que la guagua no pasa hasta alcanzar las cuatro horas. Esta línea presta un servicio dirigido fundamentalmente a los universitarios, puesto que circula únicamente los días laborables lectivos de universidad. La frecuencia de paso es de entre 60 y 240 minutos, para dar 8 servicios los días de circulación a las 22 paradas que conforman la línea.

7.1.2 Transporte público intermunicipal: guagua.

En este apartado, se van a exponer las distintas líneas que cuentan en algún punto de su recorrido con, al menos, una parada en el interior del municipio de La Laguna.

Además, la red de transporte público cuenta con dos líneas exclusivamente nocturnas que circulan por el ámbito de estudio todos los días y, que dan servicio desde las 22:10 h hasta las 5:25 h.

A continuación, se muestran algunas características de las líneas intermunicipales que recorren San Cristóbal de La Laguna.

Líneas de guagua intermunicipales que circulan en el interior del municipio						
Línea	Recorrido	Nº de paradas	Longitud (km)	Pasajeros (2019)	Días que circula	Frecuencia (min)
20	Intercambiador Santa Cruz-Aeropuerto Norte	3			Todos los días	20/55
30	Puerto de la Cruz-Aeropuerto Norte	14			Todos los días	30/105
011	Intercambiador (La Laguna)-La Matanza	42			Todos los días	35/130
012	Intercambiador (La Laguna)-Los Perales	40			Todos los días	25/145
014	Intercambiador Santa Cruz-Intercambiador La Laguna	24			Todos los días	5/90
015	Intercambiador Santa Cruz-Intercambiador La Laguna	11			Todos los días	5/55
018	Intercambiador La Laguna Circular	29			Lunes-Sábado	60/110
026	Intercambiador Santa Cruz-Intercambiador La Laguna	35			Todos los días	20/90
050	Intercambiador La Laguna-Punta del Hidalgo	40			Todos los días	15/60
051	Intercambiador La Laguna Circular	79			Todos los días	25/60
052	Intercambiador La Laguna-Tegueste Teatro Príncipe Felipe	29			Todos los días	40/345
054	Intercambiador La Laguna Circular	83			Todos los días	15/75
055	Intercambiador La Laguna Circular	55			Todos los días	20/45
056	Intercambiador La Laguna-Barranco Grande	27			Todos los días	30/110
057	Intercambiador La Laguna Circular	78			Todos los días	10/80
076	Intercambiador La Laguna-Afur	40			Todos los días	105/395
077	Intercambiador La Laguna-El Bailadero	31			Todos los días	455
101	Intercambiador La Laguna-La Orotava (Estación)	38			Todos los días	15/120
102	Intercambiador Santa Cruz-Estación Puerto de la Cruz	24			Todos los días	20/85
103	Intercambiador Santa Cruz- Puerto de la Cruz	16			Todos los días	25/80
105	Intercambiador Santa Cruz- Punta del Hidalgo	42			Laborables	35/80
106	Intercambiador Santa Cruz- Icod de los Vinos (Estación)	12			Laborables	45/360
108	Intercambiador Santa Cruz- Icod de los Vinos (Estación)	22			Todos los días	15/150
126	Intercambiador Santa Cruz- Güimar	62			Laborables	355/855
217	Intercambiador La Laguna Circular	55			Todos los días	25/180
219	Intercambiador La Laguna-San Matías	25			Todos los días	5/180
228	Intercambiador Santa Cruz- Los Campitos	39			Todos los días	55/380
231	Intercambiador Santa Cruz- Altos del Pilar	27			Todos los días	10/90
232	Intercambiador Santa Cruz- Altos del Pilar	34			Todos los días	10/85
233	Intercambiador Santa Cruz- Finca España	23			Todos los días	30/50
238	Intercambiador Santa Cruz-San Matías	25			Todos los días	25/195
260	Intercambiador La Laguna-Llano del Moro	17			Todos los días	45/80
270	Intercambiador La Laguna-Madre del Agua	19			Laborables	60/415
273	Intercambiador La Laguna-Pico del Inglés	25			Sábados, Domingos y Festivos	95
274	Intercambiador La Laguna-El Batán	26			Todos los días	65/455
275	Intercambiador La Laguna-Las Carboneras	29			Todos los días	85/275
343	Puerto de la Cruz-Estación Costa Adeje	12			Todos los días	180/285
933	El Polvorín-El Tablero	19			Todos los días	20/75
934	Intercambiador Santa Cruz (Circular)	46			Todos los días	15/40
936	Intercambiador Santa Cruz (Circular)	44			Todos los días	20/35
937	Intercambiador Santa Cruz- Cruce del Sobradillo	29			Todos los días	30/140
939	El Povorín-Llano del Moro	17			Todos los días	10/90
944	El Tablero-El Polvorín	32			Laborables	60/145

Tabla 12. Líneas de transporte público intermunicipal.

La cobertura de la red es muy amplia, abarcando todas las entidades municipales en, al menos, alguna parada. Aunque las frecuencias en muchas de las líneas son muy bajas, lo que implica un servicio poco eficiente.

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 88/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Las características de las líneas intermunicipales nocturnas son las que se muestran en la siguiente tabla:

Líneas de guagua intermunicipales nocturnas que circulan en el interior del municipio						
Línea	Recorrido	Nº de paradas	Longitud (km)	Pasajeros (2019)	Días que circula	Frecuencia (min)
104	Intercambiador Santa Cruz- Puerto de la Cruz	51			Todos los días	60/65
974	Intercambiador Santa Cruz (Circular)	77			Todos los días	30/100

Tabla 13. Líneas intermunicipales nocturnas.

Estas son líneas de largo recorrido que pretenden abarcar gran parte del área metropolitana e incluso, otros municipios insulares. No cuentan con frecuencias muy rápidas, pero al ser un servicio nocturno, es bastante adecuado para la población a la que afecta.

7.1.3 Transporte público intermunicipal: tranvía

En cuanto al servicio del tranvía, cuenta con dos líneas intermunicipales, que conectan los dos principales núcleos del área metropolitana, como son Santa Cruz y La Laguna.



- La **línea 1** cuenta con un recorrido desde el Intercambiador de Santa Cruz hasta la Trinidad, una de las calles de acceso al casco histórico de La Laguna. Circula los días laborables con horario, entre las 6:00h y las 00:00 h. Con frecuencias de espera, que conectan sus 22 paradas, entre 5 y 20 minutos. Mientras que los sábados, domingos y festivos operan las 24 h. con frecuencias de espera de entre 10 y 30 minutos.
- La **línea 2** ofrece un trayecto entre La Cuesta y Tíncer, compartiendo dos paradas con la línea 1, Hospital Universitario y El Cardonal. Circula todos los días en horario de 6:00h a 00:00 h, prestando servicio a 6 paradas, con frecuencias de paso de entre 5 y 30 minutos.

Estas líneas ofrecen una amplia cobertura al área metropolitana, principalmente a las poblaciones de Taco, La Cuesta, Gracia o San Cristóbal de La Laguna, como entidades más representativas.

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 89/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

7.1.4 Oferta de paradas de transporte público.

En cuanto a los nexos de la población con cada línea, considerando un radio de cobertura de 350 m a cada una de las paradas de guagua se puede observar que se da cobertura a todos los núcleos urbanos si bien, debido a la configuración dispersa del municipio quedan zonas sin cubrir, especialmente en el distrito 4 y distrito 5.

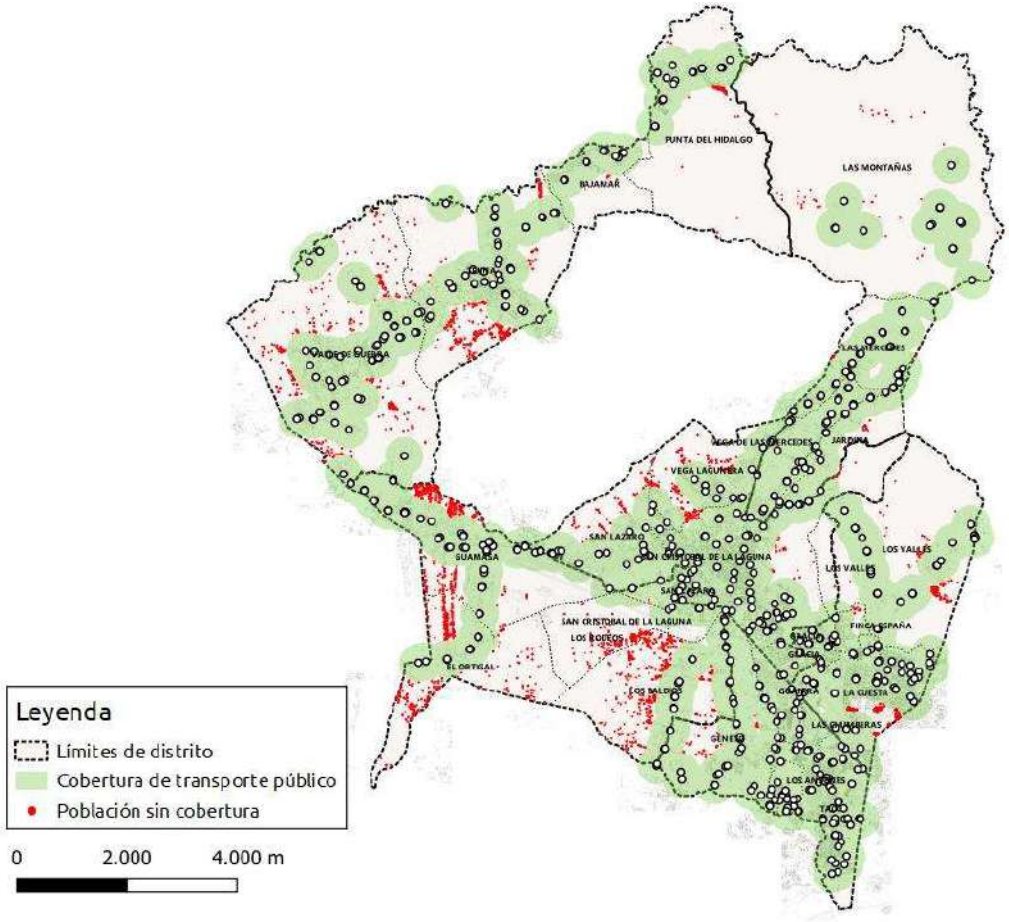


Ilustración 56. Cobertura de la red de transporte público (350m).

7.2 ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE PÚBLICO

7.2.1 La demanda de usuarios de las guaguas urbanas

La red urbana tiene un papel menos importante que la de guaguas interurbana, y eso se refleja en la demanda de su servicio. Tan solo diez paradas sobrepasan los 10.000 pasajeros anuales, y de esta solo una (Intercambiador de La Laguna) supera los 100.000.

El intercambiador es el principal punto de unión de la red local con la interurbana, favoreciendo el tránsito de usuarios entre las distintas líneas de guagua (42) y el tranvía. Esto hace que acumule unos 222.369 pasajeros en 2021.

Tras esta sigue San Matías, con 34.774. Hay que contar con que este barrio tiene una posición aislada respecto al resto, con lo cual la red urbana juega un papel más importante, al tener menor

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 90/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

cobertura de otras líneas interurbanas. Desde esta parada existen servicios sin transbordos al centro de San Cristóbal y Sta. Cruz.

Otras paradas representativas son Gran Tinerfe (21.012 pasajeros), San Benito (17.835), El Mercado (13.501), IES La Laboral (13.233), La Verdellada (12.209), La Salle (12.066), La Libertad (11.007) y Barrio Nuevo (10.309). Salvo la primera, todas las demás se sitúan en el distrito 1, varias de ellas en el barrio de La Verdellada,

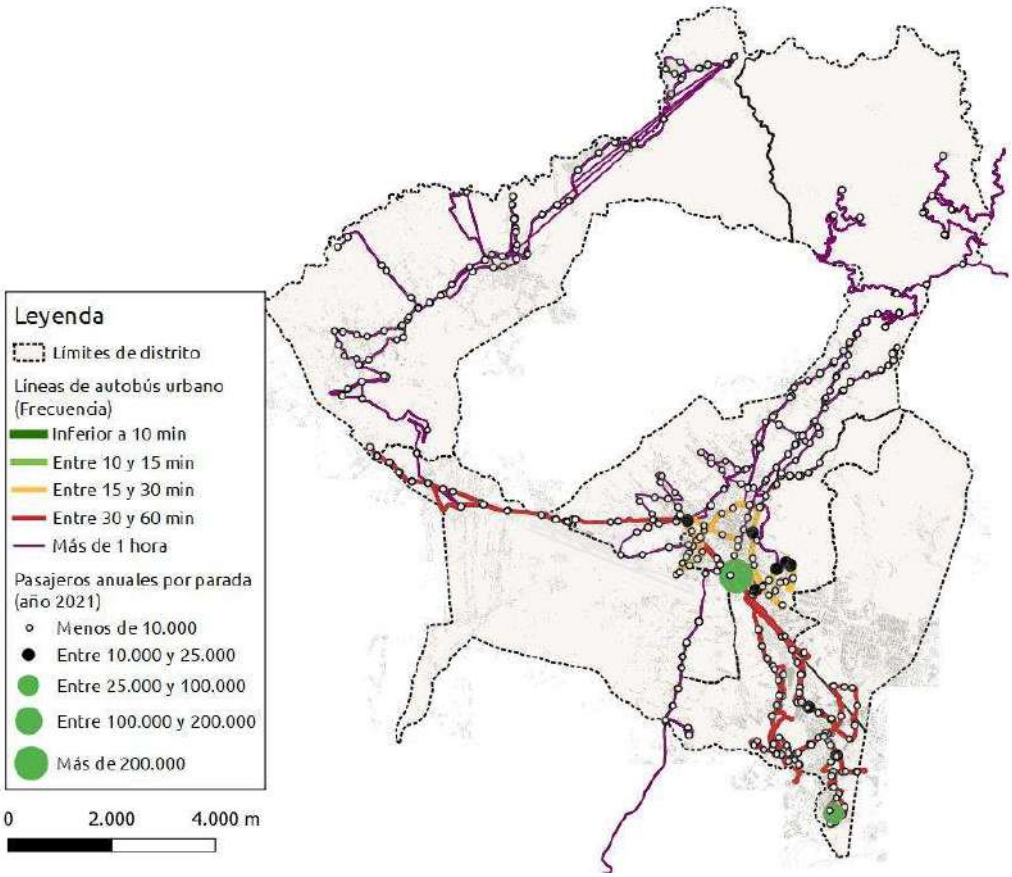


Ilustración 57. Número de usuarios por parada en las paradas con servicios locales.

Adicionalmente, la gran mayoría de paradas tiene menos de 10 viajeros diarios de media al día, lo que representa un 9,5% de las paradas con servicios locales.

LÍNEA	PASAJEROS 2021	Recorrido	Frecuencia
201	2.319	Intercambiador (Circular)	60
203	9.743	Intercambiador (Circular)	120/185
204	12.220	Intercambiador (Circular)	65/145
206	**112.715**	Intercambiador (Circular)	30/80
217	**137.760**	Intercambiadro - Los Andenes	40/60
219	**238.746**	Intercambiador - San Matías	40
224	31.051	Intercambiador - Punta del Hidalgo	100/200
253	39.446	Intercambiador - Garimba	50/200

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58	
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08	
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3 Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3			
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58	- 91/233 -	Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54	

LÍNEA	PASAJEROS 2021	Recorrido	Frecuencia
260	61.396	Intercambiador - Los Baldíos - Llano del Moro	60/80
270	10.417	Intercambiador - Las Mercedes	10/20/70
271	75.580	Intercambiador - Madre del Agua	60/420
273	5.275	Intercambiador - Cruz del Carmen - Pico del Inglés	2 /día
274	12.829	Intercambiador - El Batán	120/190
275	32.125	Intercambiador - Las Carboneras	60/180
Total	**781.622**		

Tabla 14. Pasajeros en líneas urbanas.

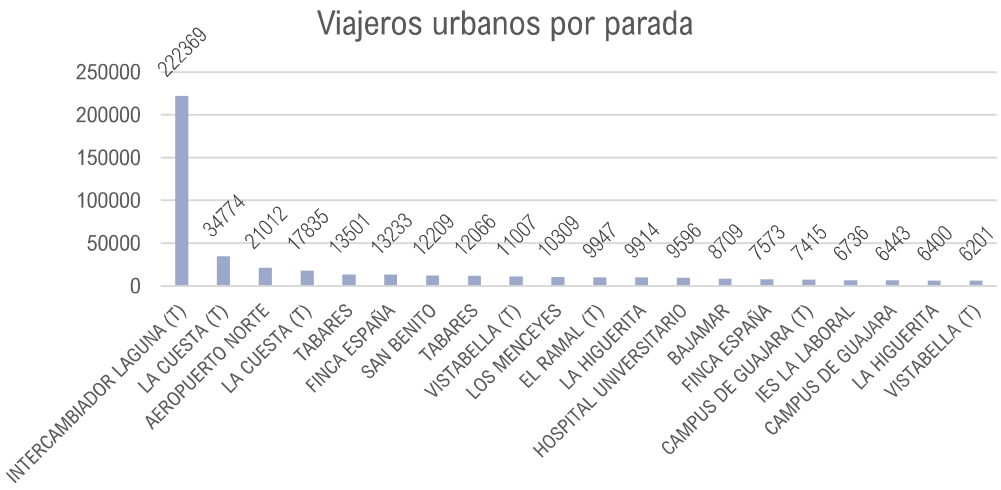


Ilustración 58. Viajeros urbanos por parada.

7.2.2 La demanda de usuarios de las guaguas interurbanas.

En cuanto a **las líneas interurbanas**, estas gozan de un mayor protagonismo dentro de la red de guaguas de TITSA, con **cerca de 10 millones de viajeros anuales.**

Destacan por volumen de viajeros las dos principales líneas que unen el intercambiador de La Laguna con el de Santa Cruz de Tenerife, bien la línea 14 que discurre por Los Menceyes (2,4 M pasajeros anuales), o la 15, que es directa por la TF-5 (1,3 M pasajeros anuales). Son las líneas con mayor frecuencia de la red, incluso por debajo de los 10 minutos de espera en hora punta.

Además de con Santa Cruz, otras líneas que destacan son la 51, 101, 105 y 108 que comunican con los municipios al Oeste de La Laguna, como Tacoronte, El Sauzal, Santa Úrsula, La Orotava, Puerto de La Cruz y Los Realejos.

En cuanto a las paradas, la que más destaca por encima del resto es la del **Intercambiador de La Laguna, con 2.197.000 viajeros anuales en 2021**. Por detrás se sitúan otras paradas en la zona de **La Cuesta y Finca España**, como La Cuesta (T), Tabares, Finca España, Los Menceyes, Vistabella o La Higuerita. En la zona centro destaca **San Benito.**

En las zonas más rurales destacan algunas paradas como El Ramal en **Tejina y Bajamar**.

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 92/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

El aeropuerto es la tercera parada con más pasajeros, ligeramente por encima de los 150.000.

En cuanto a las líneas interurbanas, estas gozan de una mayor relevancia en La Laguna.

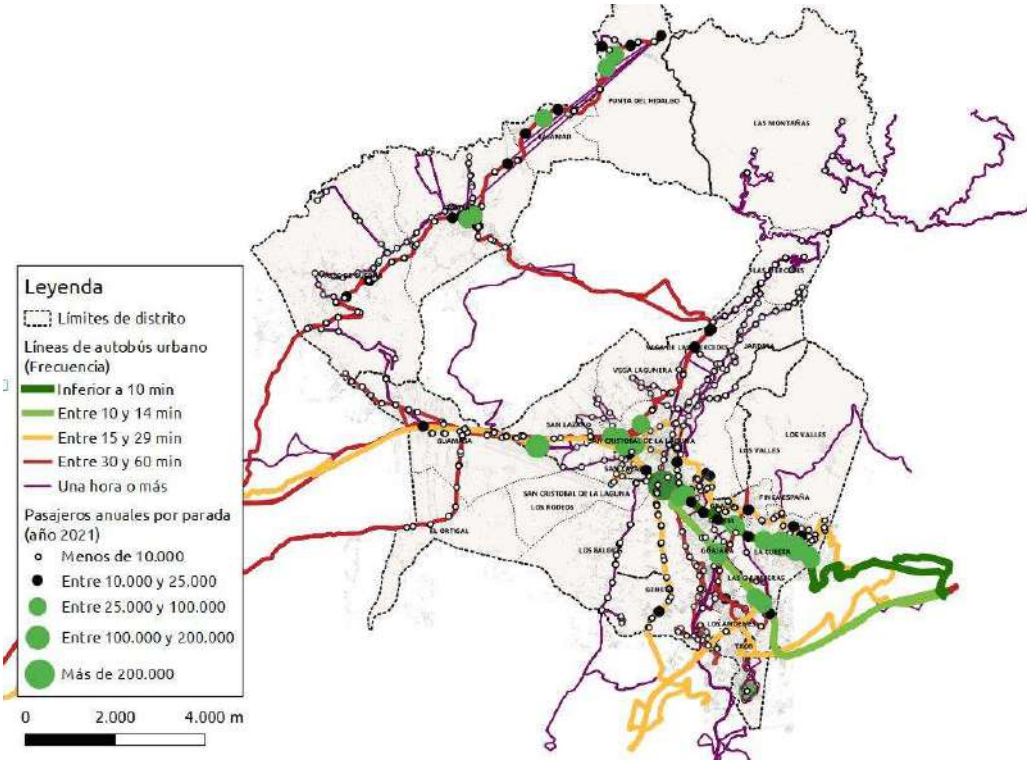


Ilustración 59. Pasajeros por parada y frecuencia de las líneas.



Ilustración 60. Viajeros interurbanos por parada.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58	
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08	
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3 Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3			
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58	- 93/233 -	Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54	

LÍNEA	PASAJEROS 2021	Recorrido	Frecuencia
11	87.946	Intercambiador - El Sauzal - La Matanza	60/120
12	157.687	Intercambiador - Tacoronte - El Sauzal	60/90
14	**2.476.911**	Santa Cruz - La Laguna (por Menceyes)	8/20
15	**1.287.522**	Sta. Cruz - La Laguna (por TF-5)	5/15
18	38.787	La Laguna - Añaza (por C. Comerciales)	60/120
26	**524.827**	Sta. Cruz - La Laguna (por Finca España)	20
50	344.810	La Laguna - Tejina - La Punta	30
51	**782.199**	La Laguna - Tejina - Tacoronte	30
52	38.884	La Laguna - Tegueste	90/120
54	256.079	La Laguna - Ravelo	30
55	276.884	La Laguna - Barranco Grande (por Geneto)	20
56	87.015	La Laguna - Barranco Grande (por Llano del Moro)	60/90
57	4.578	La Laguna - Guamasa - Tacoronte - Tejina - La Laguna	30
76	23.134	La Laguna - Afur	120-360
77	10.258	La Laguna - El Bailadero (por Las Mercedes)	1 /día
101	**802.184**	La Laguna - La Orotava	20
102	425.101	Sta. Cruz - Pto. De la Cruz directo (por Las Arenas)	30
103	525.599	Sta. Cruz - Pto. De la Cruz directo (por Botánico)	30
104	39.850	Sta. Cruz - Pto. De la Cruz (Nocturno, por Tacoronte)	60
105	**683.712**	Sta. Cruz - Punta del Hidalgo (por TF-13)	60
106	19.549	Sta. Cruz - Icod de los Vinos directo	60/300
108	**585.761**	Los Realejos - Sta. Cruz	30
126	10.729	Candelaria - Sta. Cruz	1 /día
343	45.075	Pto. De la Cruz - Adeje (por aeropuertos)	240
610	1.002	Circuito universitario de La Laguna	60
Total 2021	**9.536.083**		

Tabla 15. Pasajeros en líneas interurbanas.

7.2.3 La demanda de usuarios del tranvía.

El tranvía transportó un total de 6.731.193 personas en el año 2021, de los cuales 5.044.722 (75%) fueron de la línea 1, y 1.686.471 (25%) de la línea 2.

Tal y como se muestra en la Ilustración 61, así como en las tablas 16 y 17 la parada con mayor número de viajeros en todo el municipio fue la de La Trinidad. Con algo más de 1,1 millones de validaciones anuales, sobresale ampliamente sobre el resto de las paradas, lo cual se justifica al ser la que posee una ubicación más céntrica, y donde se concentra gran parte de la actividad económica y cultural.

Tras esta se situaría Taco y Padre Anchieta con algo más de 700 mil validaciones. El primer caso corresponde a una de las zonas con mayor densidad del municipio, a lo que hay que añadir la posición intermedia de este barrio respecto a La Laguna y Santa Cruz, algo que convierte al tranvía en un modo muy competitivo para acceder a estas áreas. Padre Anchieta por otra parte engloba un acceso importante al campus homónimo y también al intercambiador de La Laguna, lo cual hace que esta parada sea un importante punto de acceso al resto de la red local e interurbana de transporte público.

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 94/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Otras zonas que resaltan por un uso alto del tranvía son el Hospital Universitario y El Cardonal. La importancia de este equipamiento a nivel metropolitano lo convierte en un punto que genera gran atracción tanto por consultas, visitas a pacientes como por el propio personal sanitario. El Cardonal es otra parada del ámbito de Taco con un alta densidad y presencia de empresas.

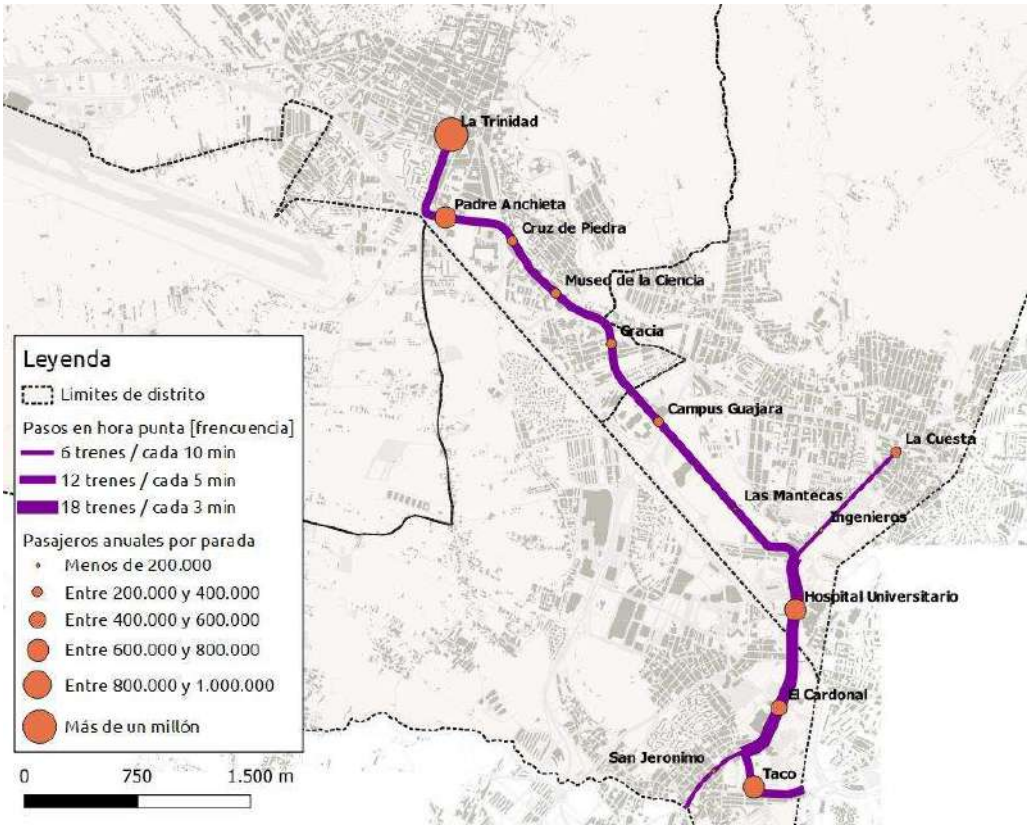


Ilustración 61. Volumen de pasajeros por parada de tranvía.

Cabría resaltar que aquellas zonas cubiertas por la línea 2, como La Cuesta, parecen tener una menor captación de viajeros, algo que podría justificarse debido a la necesidad casi obligatoria de realizar transbordo para acceder al resto de zonas cubiertas por el tranvía. Su recorrido permite unir Taco con La Cuesta de forma directa a través del hospital, aunque su función principal es ser alimentadora de la línea 1. La menor frecuencia y competencia de otros medios como la guagua a través de la Avda. de Los Menceyes parece hacer menos competitivo al tranvía en este punto de la red.

Parada	Validaciones 2020	Validaciones 2021
La Trinidad	1.007.824	1.120.454
Padre Anchieta	532.003	710.182
Cruz de Piedra	279.495	343.078
Museo de la Ciencia	171.256	210.479
Gracia	158.739	213.911
Campus Guajara	282.169	368.279
Las Mantecas	148.079	188.257

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 95/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Parada	Validaciones 2020	Validaciones 2021
Hospital Universitario *	535.342	643.660
El Cardonal *	397.762	509.935
Taco	601.471	736.487
Hospital La Candelaria	380.925	446.205
Príncipes de España	410.277	489.733
Chimisay	224.698	277.920
Conservatorio	143.200	201.278
Cruz del Señor	691.750	836.794
Puente Zurita	392.867	497.412
La Paz	499.681	599.082
Weyler	774.844	916.749
Teatro Guimerà	701.698	857.218
Fundación	480.094	602.253
Intercambiador	882.328	994.359

Tabla 16. Pasajeros por parada en línea 1.

*Los pasajeros de Hosp. Universitario y El Cardonal suman ambas líneas

Parada	Validaciones 2020	Validaciones 2021
La Cuesta	272.528	321.224
Ingenieros	42.573	52.565
Hospital Universitario *	535.342	643.660
El Cardonal *	397.762	509.935
San Jerónimo	131.662	159.087
Tincer	137.276	158.414

Tabla 17. Pasajeros por paradas línea 2.

*Los pasajeros de Hosp. Universitario y El Cardonal suman ambas líneas

Por otro lado, la distribución horaria de los pasajeros refleja una demanda prácticamente constante para toda la red de algo más 3.000 viajeros por hora, reflejando la importancia de este medio en viajes con motivo de las compras u otras gestiones, que se realizan hacia media mañana o tarde.

El pico más alto se produce hacia la hora de comer, en la franja de las 14 a 15 horas, coincidente con la entrada y salida de turnos, salida de funcionarios y estudiantes. En este tramo horario prácticamente se alcanzan las 5.000 validaciones. Además, también desataca el pico matutino coincidente con la entrada a los centros de trabajo y estudios, aunque el número de validaciones es algo menor, pero superando las 4.000.

En la franja vespertina no se identifican picos representativos de salidas de horario laboral, siendo a las 20-21 h el declive del número de pasajeros, coincidente con el cierre de la actividad comercial.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 96/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

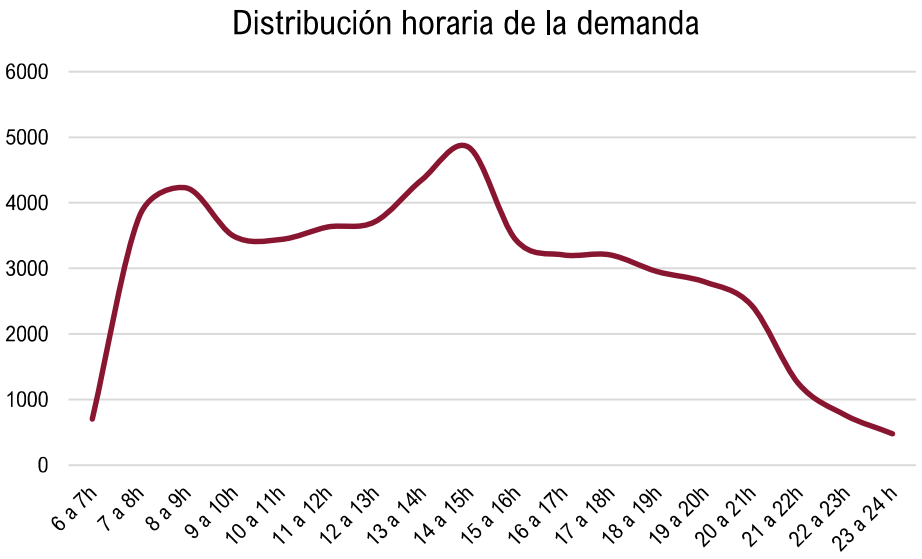


Ilustración 62. Distribución horaria de la demanda de viajeros en el tranvía.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 97/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

8. MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO

El viario del municipio de San Cristóbal de La Laguna canaliza el tránsito entre las zonas norte y sur de la isla, lo que condiciona la red viaria del municipio, pivotando en su mayoría respecto a la TF-5.

Por otro lado, las características orográficas del municipio, los desniveles y el tejido montañoso y rural afectan a la red viaria aumentando su complejidad.

La red principal está formada por las autopistas TF5/TF2, distintas vías de conexión entre los núcleos poblacionales integrados en el municipio o, con otras entidades municipales cercanas, ya sea, mediante vías primarias o vías secundarias.

Todas estas vías que conforman la red principal son de titularidad del Gobierno de Canarias o del Cabildo de Tenerife, a pesar de que muchas de ellas transcurran por zonas urbanas, lo que genera diversos problemas (circulación de vehículos pesados, alto grado de desgaste del pavimento, ruido a los vecinos, etc.). Estas vías que constituyen la red básica del municipio cuentan con una velocidad máxima de circulación de 60 km/h, que se vería reducida hasta los 50 km/h en sus pasos por el interior de los núcleos poblacionales.

El resto de las vías de la ciudad tienen un carácter marcadamente local, de movilidad en el interior del municipio, y son utilizadas de forma mayoritaria para el tráfico de destino. En estas vías, se podría establecer, sin grandes problemas una limitación a 30 km/hora en zona urbana y 50 km/h en vías de conexión. En estas vías, si son urbanas, prácticamente todas cuentan con un único carril de circulación por sentido, donde la máxima velocidad de circulación se establece en 30 km/hora, de acuerdo con la reciente modificación del Reglamento General de Circulación de la DGT. A continuación, se analiza la situación actual de la red viaria básica.

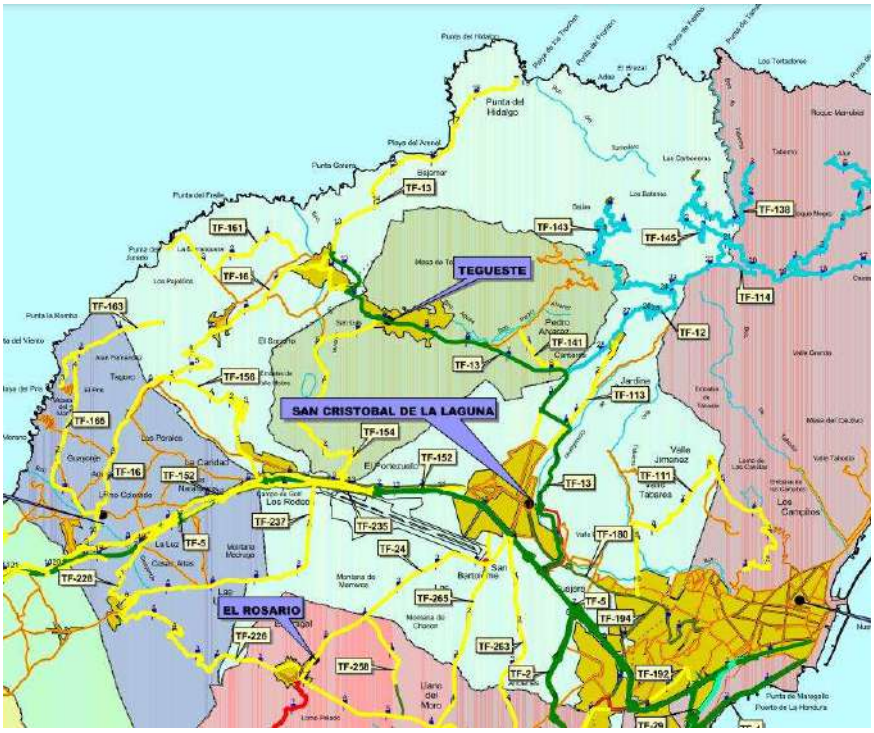


Ilustración 63. Red viaria San Cristóbal de La Laguna. Fuente: Cabildo de Tenerife

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58	
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08	
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3 Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3			
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58	- 98/233 -	Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54	

8.1 Red viaria urbana municipal.

Dentro de la red viaria municipal, una vez establecidas las principales vías que transcurren por su interior, es necesario estudiar las vías urbanas relevantes de cada núcleo poblacional, ya que, son caminos fundamentales en los desplazamientos tanto a pie como motorizados en el interior del municipio, mejorando la movilidad y las conexiones urbanas e interurbanas.

Cabe destacar que, todas las vías urbanas se encuentran en correcto estado de señalización, ya sea, horizontal, vertical o semafórica, por lo que cumple con las condiciones de seguridad adecuadas para los recorridos urbanos.

Para realizar este análisis, se van a separar las distintas entidades poblacionales por distritos, diferenciando en seis zonas que incluyan las 24 entidades singulares.

- Distrito 1 (San Cristóbal de La Laguna, Gracia, San Lázaro, La Vega Lagunera)

En este distrito se encuentra el principal núcleo de población del municipio, por tanto, se localizan numerosas vías urbanas importantes. Entre ellas, se encuentra la Carretera General Santa Cruz-La Laguna, antes mencionada en el apartado de vías secundarias, pero que por sus propiedades urbanas debe ser mencionada en este apartado. Esta vía es un eje de conexión fundamental en el área metropolitana de la isla, con una velocidad máxima actual de 40 km/h. Cuenta con una sección que varía entre uno y dos carriles en cada sentido.

La Av. de la Trinidad es una vía de entrada y salida al Casco Histórico de la ciudad conectándolo, por ejemplo, con la TF-5. Cuenta con una intensidad de tráfico elevada, entre uno y dos carriles por sentido de circulación y la velocidad se encuentra limitada a 40 km/h.

La Av. de la Candelaria es una arteria urbana importante que conecta la TF-5 con el Barrio de San Benito y sirve de acceso a este distrito. Es una vía de sentido único con dos carriles y velocidad limitada a 40 km/h

Otras vías de con relevancia dentro de este distrito pueden ser las siguientes: Calle Lora Tamayo, Calle Nava y Grimón, Calle Marqués de Celada, Av. Leonardo Torriani, Av. de la República Argentina, Camino San Lázaro.

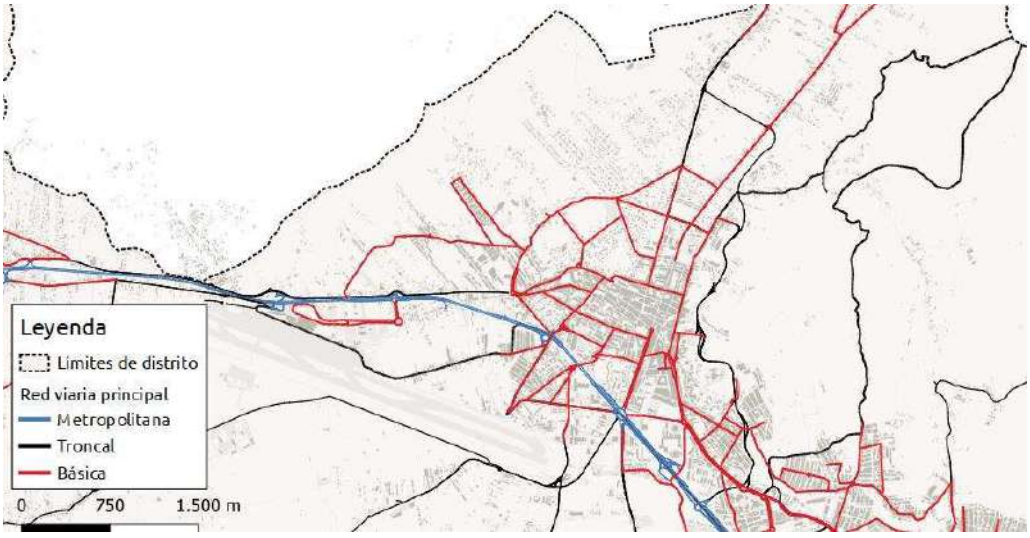


Ilustración 64. Red viaria principal del distrito 1.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 99/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- Distrito 2 (La Cuesta, Finca España, Los Valles)

En el interior de esta zona se encuentra uno de los núcleos más poblados del municipio, La Cuesta, que hace frontera con el municipio de Santa Cruz de Tenerife, por lo que es un ámbito de conexión entre ambos municipios.

La Carretera General de La Cuesta, mencionada en el apartado de vías secundarias, es una vía fundamental en la movilidad del municipio, conectando con la entidad de Taco, da acceso a la TF-5 con origen en la Av. de los Menceyes.

La alta intensidad diaria de vehículos determina la importancia de esta vía, que cuenta con tramos de uno y tramos de dos carriles por sentido, con una velocidad máxima de 40 km/h.

La Av. de los Menceyes es otra de las arterias de este distrito conectando la Carretera General Santa Cruz-La Laguna con el Casco Histórico y con la TF-13. Es una vía muy transitada, con dos carriles por sentido y una velocidad máxima de 40 km/h.

Otras vías de interés en las entidades del distrito son: Camino La Piterita y Carretera del Rosario.

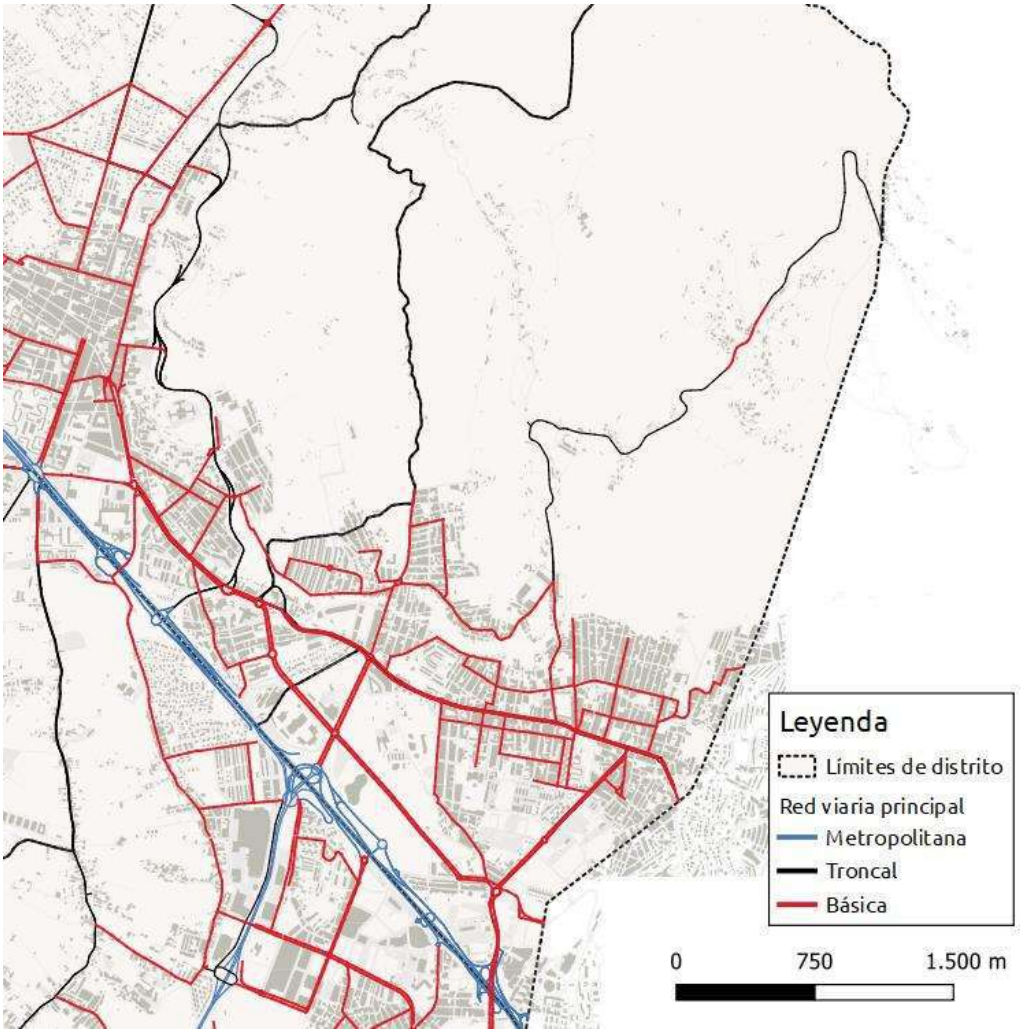


Ilustración 65. Red viaria principal del distrito 2.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 100/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- Distrito 3 (Las Chumberas, Geneto, Guajara, Taco)

En este ámbito, Taco es una entidad de gran importancia a nivel poblacional y, Geneto y Guajara a nivel comercial y universitario. Por lo que las vías de este entorno cuentan con una elevada intensidad.

La Av. de Taco es el comienzo de la carretera General del Sur o TF-28, pero que en el paso por el municipio es una vía urbana con un carril por sentido y un límite de velocidad de 40 km/h.

La Av. Cesar Manrique es una vía de conexión con la zona comercial de Guajara y con el Campus Universitario de Guajara, así como un acceso a la TF-5 para los habitantes de Finca España e incluso La Cuesta. Cuenta con dos carriles por sentido y una velocidad máxima de 40 km/h.

La calle Profesor José Luis Moreno Becerra y la calle Radio Aficionados son dos vías de gran relevancia en el acceso de los universitarios al campus Guajara. La velocidad en estas calles varía según el tramo entre 30 km/h y 50 km/h y ambas cuentan con dos carriles por sentido.

Dentro de las entidades que conforman este distrito se presentan otras vías con importancia en el tráfico rodado del municipio, como son: Camino San Bartolomé de Geneto, Avenida de la Paz, Av. de la Libertad y Carretera General del Rosario.

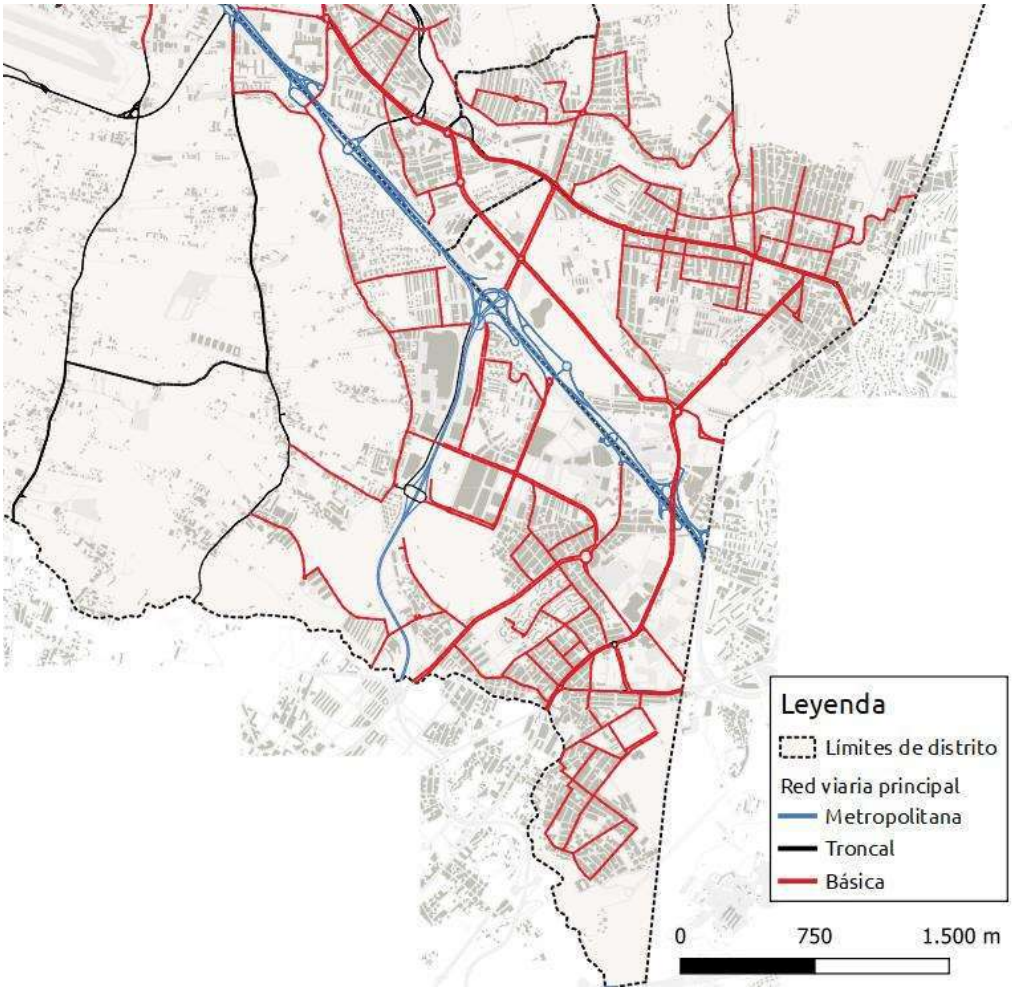


Ilustración 66. Red viaria principal del distrito 3.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 101/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- Distrito 4 (Los Andenes, Los Baldíos, Guamasa, El Ortigal, Los Rodeos)

Dentro de esta zona, se encuentra un área comercial y el Aeropuerto de Los Rodeos, dos puntos de generación de desplazamientos importantes en la red viaria urbana del municipio.

La Av. de los Majuelos conecta la Autopista del Norte con la TF-2, además de encontrarse dentro de una zona residencial y comercial, lo que genera un gran número de pasos por esta vía urbana. Cuenta con dos carriles por sentido y la velocidad máxima limitada a 40 km/h.

El Camino Santa Rosa de Lima es una vía importante en el tráfico del núcleo poblacional de Guamasa, conectando la carretera General del Norte con la TF-156. Es una ruta de doble sentido y un carril por sentido con un límite de velocidad de 40 km/h.

El Camino La Villa, a pesar de contar con unas intensidades de tráfico no muy elevadas, circula cerca del límite del Aeropuerto, con un carril por sentido y unas velocidades que varían entre los 30 km/h y los 40 km/h.

Otras vías relevantes en la movilidad dentro del municipio son, por ejemplo:

- Camino del Medio
- Camino el Laurel
- Calle Lomo del Trazo
- Camino Alfredo Hernández Canino

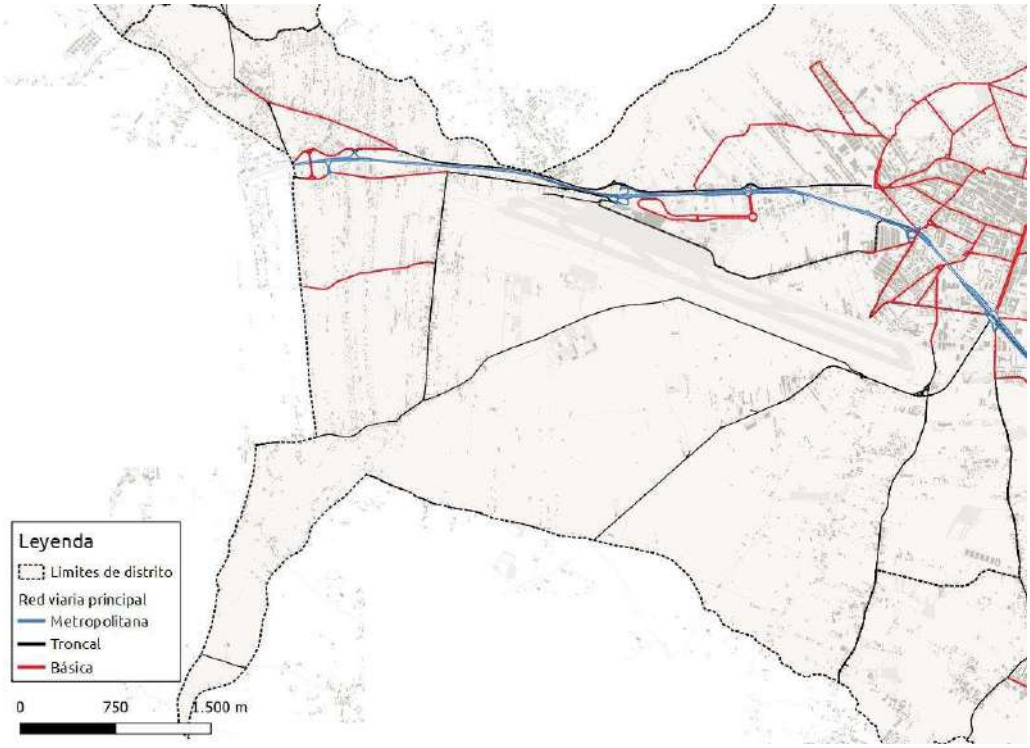


Ilustración 67. Red viaria principal del distrito 4.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 102/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- Distrito 5 (Bajamar, Punta del Hidalgo, Tejina, Valle Guerra)

Esta zona cuenta con diversas entidades costeras que cuentan con gran afluencia de turistas, mientras las que no son costeras, son núcleos de paso para llegar hasta el litoral. De modo que, el tráfico viario de este distrito es importante.

En el interior de la entidad de Bajamar se encuentra la Av. Gran Poder, que conecta el núcleo de población con la carretera TF-13, es una vía de un carril y sentido único que permite la salida del centro del pueblo.

El Camino Viejo es una vía interior en el núcleo de Tegueste que se conecta con la TF-13 y da acceso a los vecinos a dicha vía primaria. Es una ruta de sentido único, con un solo carril limitado a una velocidad de 40 km/h.

La Carretera General Tejina conecta la carretera TF-13 con el interior del núcleo poblacional de Tejina, es una vía de un carril por sentido limitados a 40 km/h.

Dentro de las entidades que conforman este distrito, dada su gran extensión, se presentan distintas vías con cierta relevancia en el tráfico rodado del municipio, como son:

- Calle la Audiencia
- Calle los Pobres
- Av. el Sol
- Camino Los Corrales
- Calle Océano Atlántico
- Camino el Tabaibal
- Camino Presas de Ocampo
- Camino Barranco el Infierno

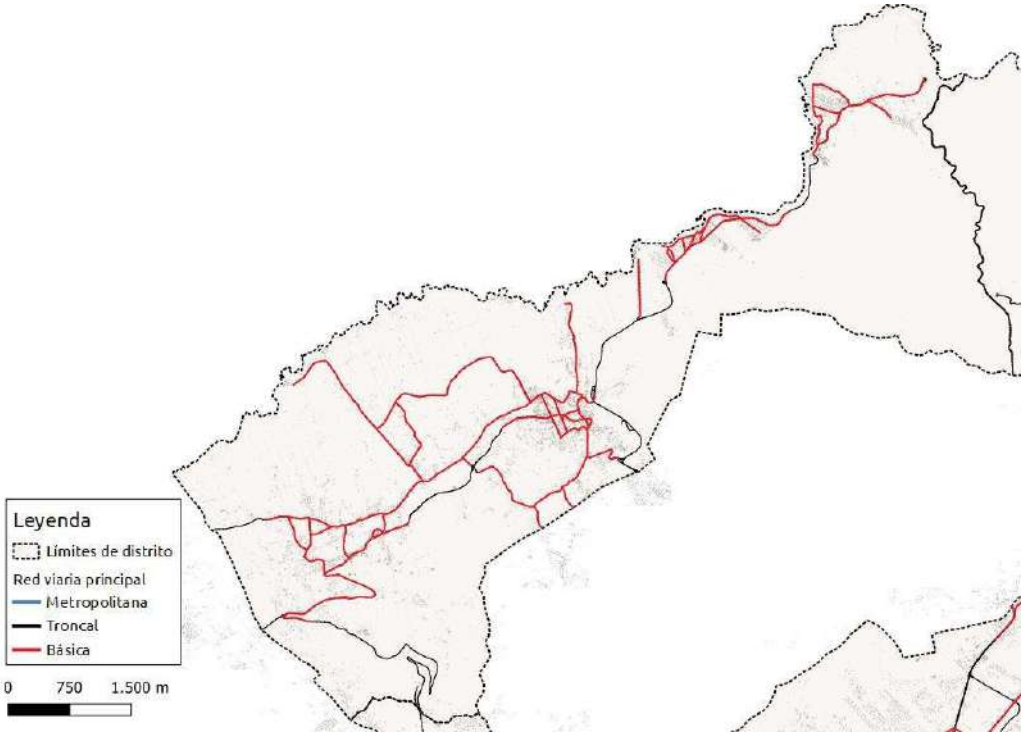


Ilustración 68. Red viaria principal del distrito 5.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 103/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- Distrito 6 (Jardina, Las Mercedes, Las Montañas, Vega de Las Mercedes)

Este distrito se caracteriza por ser una zona montañosa de acceso al Parque Rural de Anaga. Por tanto, a nivel de vías urbanas se encuentra más limitado que los demás.

El Camino Jardina es la vía urbana principal de esta zona, transcurriendo prácticamente casi todo su recorrido por una calzada estrecha de doble sentido, sin un carril definido y muy cerca de las viviendas que se encuentran en los laterales. Su velocidad máxima es de 40 km/h.

El Camino Vueltas Blancas es una vía del distrito que conecta la TF-12 con el interior del núcleo de Las Mercedes. Cuenta con una velocidad máxima de 40 km/h en una vía de doble sentido con una calzada estrecha que no dispone de carriles separados.

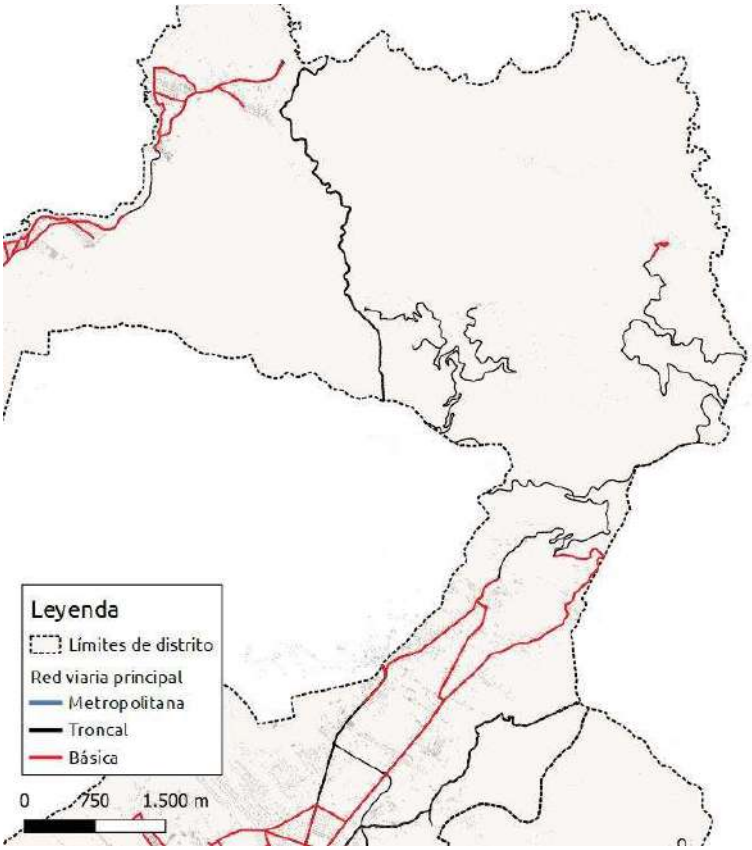


Ilustración 69. Red viaria principal del distrito 6.

8.2 Análisis de la demanda de tráfico

8.2.1 Vías principales

La vía principal que se presenta en el municipio es la TF-5 o Autopista del Norte, que conecta Santa Cruz de Tenerife con Los Realejos, intersecando el principal núcleo poblacional del municipio, como es San Cristóbal de La Laguna. Es una vía que cuenta con tramos de dos y de tres carriles por sentido, con un tramo entre Santa Cruz de Tenerife y San Cristóbal de La Laguna que, en sentido norte, cuenta con cuatro carriles. Supone una barrera importante del municipio

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 104/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Las incorporaciones y los enlaces se encuentran correctamente señalizados y, la velocidad máxima en la vía varía entre los 80 km/h y los 120 km/h dependiendo de la sección en la que se circule.

Es uno de los corredores principales de la isla, superando los 55.000 vehículos al día por sentido en el tramo de Padre Anchieta y los 50.000 en el tramo de Alcampo, siendo en este tramo en sentido ascendente donde se localizan unas mayores intensidades, superando los 62.000 vehículos diarios.

La TF-2 o Autovía de Interconexión Norte-Sur conecta Santa M.ª del Mar con Las Chumberas, siendo una vía de gran importancia en la conexión de la TF-5 con la TF-1. Transcurre por núcleos como Guajara, Las Chumberas o Los Andenes.

Las incorporaciones y los enlaces se encuentran correctamente señalizados y, la velocidad máxima en la vía dentro del municipio varía entre los 70 km/h y los 90 km/h dependiendo de la sección en la que se circule.

Las intensidades más elevadas superan los 80.000 vehículos al día en el tramo de Leroy Merlin contando ambos sentidos de circulación, manifestando su importancia dentro de la red viaria insular.

A continuación, se desglosan las intensidades y el porcentaje de vehículos pesados de las dos vías principales dentro del municipio de San Cristóbal de La Laguna:

Flujos de tráfico TF-2 y TF-5			
Vía	Tramo	IMD	%VP
TF-2	Muñeco de Nieve P.K. 2,65	58.359	3,55%
TF-2	Leroy Merlin P.K. 4,00	80.947	2,24%
TF-5	Autopista del Sur P.K. 2,15	105.065	2,26%
TF-5	Alcampo P.K. 6,91	113.107	1,56%
TF-5	Padre Anchieta P.K. 9,14	133.108	2,85%
TF-5	Bomberos P.K. 10,50	105.985	2,71%
TF-5	Aeropuerto de Los Rodeos P.K. 12,44	89.091	2,52%

Tabla 18. Intensidades y %VP vías principales. Fuente: Cabildo de Tenerife

8.2.2 Vías primarias del municipio

Dentro de este tipo de vías, la más representativa es la TF-13 o Vía de Ronda, que vertebra el territorio municipal desde San Cristóbal de La Laguna hasta Punta del Hidalgo. Es la que tiene unas intensidades medias de tráfico más elevadas dentro del municipio.

Esta vía de circunvalación comienza en la TF-5, bordeando el Casco Histórico para dirigirse hacia Las Canteras, Tegueste, Tejina, Bajamar y, finalizar su recorrido en Punta del Hidalgo. De modo que, es una de las vías que conecta más entidades dentro del municipio.

Es una vía que, en la mayoría de su trazado, cuenta con un carril por sentido, por lo que las velocidades máximas varían entre los 50 km/h y los 60 km/h, ya que, atraviesa los distintos núcleos poblacionales por los que transcurre. Los enlaces, incorporaciones y desvíos se encuentran correctamente señalizados y regulados, ya sea, mediante señales horizontales o verticales y semáforos.

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 105/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

La IMD más elevadas superan los 16.000 vehículos diarios por sentido en su tramo de incorporación desde la Autopista del Norte y, los 9.000, en su tramo que transcurre por Pedro Álvarez.

Otra vía relevante en el municipio es la TF-16, que conecta Tejina con Tacoronte, por tanto, es una vía intermunicipal, que ayuda a la vertebración del territorio en la zona baja de la isla, pasando por Valle Guerra, entidad que hace frontera con el municipio de Tacoronte.

La TF-16 es una vía que cuenta con un carril por sentido, por lo que las velocidades máximas varían entre los 50 km/h y los 60 km/h y, del mismo modo que la TF-13, circula a través de distintos núcleos poblacionales, pasando por su interior y, tanto sus enlaces como sus desvíos se encuentran correctamente señalizados.

Las intensidades de esta vía varían en función del tramo desde los 9.480 vehículos diarios registrados en ambos sentidos en el tramo Valle Guerra-Cabrera, hasta los 12.449 registrados en el aforo Tacoronte-Guardia Civil.

La TF-12 o carretera Norte San Andrés-La Laguna o, Carretera de Taganana, es la principal vía del noreste de la isla, atravesando el Parque Rural de Anaga y, dando servicio a las poblaciones que en él se encuentran, circulando también por el municipio de Santa Cruz de Tenerife.

Es una vía que por el terreno en el que transcurre tiene grandes desniveles y muchas curvas, por tanto, es fundamental que se encuentre bien señalizada y disponga de las medidas de seguridad adecuadas para evitar accidentes. Cuenta con dos carriles por sentido en gran parte de su recorrido, pero cuenta con tramos de doble dirección con un único carril con sobreancho.

Al ser una carretera de montaña, la velocidad está limitada a 60 km/h y sus sistemas de señalización y seguridad son adecuados, tanto en enlaces, como en incorporaciones y desvíos. El tráfico de la TF-12 cuenta con su máxima intensidad en el tramo de Las Mercedes, con 5.081 vehículos diarios entre ambos sentidos, por el contrario, la mínima se localiza en el tramo de Acceso a Taganana con 870 vehículos diarios entre ambos sentidos.

Por otro lado, la TF-24 o Carretera de la Esperanza, atravesando distintos municipios, es la principal vía de acceso al Teide desde el área metropolitana Santa Cruz-La Laguna, de modo que es un punto relevante tanto para el turismo, como para los residentes que quieren ascender al Parque Nacional.

Es una vía que cuenta con un carril por sentido de circulación, cuya velocidad máxima es de 70 Km/h. Cuenta con una correcta señalización y su máxima intensidad se da en el tramo de Padre Anchieta, localizado en el interior del municipio de San Cristóbal de La Laguna, con más de 6.400 vehículos diarios por sentido.

A continuación, se desglosan las intensidades y el porcentaje de vehículos pesados de las vías primarias en los puntos de aforo más representativos:

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 106/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Flujos de tráfico vías primarias			
Vía	Tramo	IMD	%VP
TF-12	Pico del Inglés P.K. 21,82	2.357	4,58%
TF-12	Acceso a los Batanes P.K. 23,44	2.511	5,14%
TF-12	Las Mercedes P.K. 27,23	5.081	1,93%
TF-13	Autopista del Norte P.K. 0,00	32.199	3,27%
TF-13	Mercado de La Laguna P.K. 1,73	24.520	1,92%
TF-13	Las Mercedes P.K. 3,98	21.689	2,26%
TF-13	Acceso a La Laguna P.K. 4,63	24.250	1,92%
TF-13	Las Canteras P.K. 5,62	20.629	1,92%
TF-13	Pedro Álvarez P.K. 5,92	19.367	1,92%
TF-13	Tegueste P.K. 8,94	17.090	2,18%
TF-13	Variante Tejina P.K. 11,15	10.321	1,19%
TF-13	Tejina P.K. 12,45	14.453	2,05%
TF-13	Bajamar P.K. 14,56	7.180	1,92%
TF-16	Depuradora (Valle Guerra) P.K. 1,68	9.615	3,49%
TF-16	Valle Guerra - Cabrera P.K. 4,24	9.480	4,05%
TF-16	Tacoronte - Callejón G. P.K. 9,06	10.052	3,14%
TF-16	Tacoronte - Guardia Civil P.K. 9,59	12.449	2,62%
TF-24	Padre Anchieta P.K. 0,00	14.794	3,54%
TF-24	Acceso Llano del Moro P.K. 0,84	7.825	3,78%
TF-24	La Esperanza P.K. 5,58	2.754	5,08%
TF-24	Acceso a Las Rosas P.K. 9,03	1.811	3,26%

Tabla 19. Intensidades y %VP vías primarias.

8.2.3 Vías secundarias del municipio.

Dada la longitud del municipio de San Cristóbal de La Laguna, el número de vías secundarias que se encuentran en su interior es muy elevado. Lo cual, indica la gran conectividad con la que cuenta el municipio.

La TF-111 o carretera de Los Campitos es una vía de conexión entre Santa Cruz y La Cuesta, cuenta con un carril por sentido y una velocidad máxima de 50 km/h. La señalización de la vía y sus intersecciones son adecuadas. Las intensidades de tráfico diario superan los 5.000 vehículos en el tramo del Camino de la Piterita.

La TF-113 o carretera de Las Mercedes es una vía interior del municipio que cuenta con un carril por sentido, el límite de velocidad se fija en 50 km/h y la señalización es adecuada en toda la vía. La IMD en la TF-113 es máxima en su tramo de la Vía de Ronda superando los 6.000 vehículos.

La carretera de Las Canteras a Pedro Álvarez o TF-141 es un desvío de la TF-13, que permite el acceso al núcleo de Pedro Álvarez. Es una vía de un carril por sentido, con una señalización adecuada y un límite de velocidad de 50 km/h. El tráfico de la vía es de 2.102 vehículos diarios en ambas direcciones, según los datos obtenidos en el único aforador instalado.

La TF-152 o Carretera General del Norte conecta San Cristóbal de La Laguna con El Sauzal. Se trata de una vía de un carril por sentido de circulación, con la velocidad máxima limitada a 50 km/h, aunque cuenta con tramos a 40km/h. En cuanto a las intersecciones, desvíos y accesos, están claramente señalizados para garantizar la seguridad. Su intensidad de vehículos diaria máxima dentro del municipio se localiza en el en P.K. 4,57 en el tramo Enlace TF-5, con 18.367 vehículos diarios.

La carretera Guamasa-Valle Guerra, por el Boquerón, o TF-156, une estos dos núcleos de población mediante un carril por sentido, cuenta con una señalización completa y una velocidad

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 107/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

máxima de 50 km/h. La IMD es máxima en el tramo de Guamasa superando los 11.000 vehículos diarios.

La TF-161 es la Carretera de Tejina a La Barranquera, con una velocidad máxima de 60 km/h, cuenta con un carril por sentido de circulación y una correcta señalización. El tráfico computa unos 2.000 vehículos diarios en su tramo de Tejina.

La carretera de Valle Guerra a El Pris o TF-163, conecta el municipio de La Laguna con el de Tacoronte, con un carril por sentido y una velocidad máxima que varía entre los 50 km/h y los 60 km/h, dispone de una buena señalización y una IMD de aproximadamente 1.000 vehículos.

La Carretera General Santa Cruz-La Laguna, es la principal vía de unión entre los dos núcleos poblacionales más importantes de la isla después de la TF-5. Cuenta con tramos de un carril por sentido, otros de dos carriles por sentido de circulación y otros, con uno y dos dependiendo del sentido. La velocidad máxima está limitada a 40 km/h al pasar por zonas con una población importante.

La señalización de esta vía es adecuada, tanto con semáforos, como con señalización vertical y horizontal. La intensidad del tráfico se encuentra próxima a los 20.000 vehículos diarios.

La carretera General de La Cuesta conecta las entidades poblacionales del municipio La Cuesta y Taco, con tramos de uno o dos carriles por sentido es una vía que absorbe una gran cantidad de tráfico, superando los 30.000 vehículos diarios.

La velocidad de la TF-194 se encuentra limitada a 40 km/h, cuenta con una señalización adecuada, tanto horizontal, como vertical, y con semáforos que regulan el tráfico y los acceso e intersecciones.

La TF-235 o Carretera de Los Rodeos a Campo de Golf, es una vía interna del municipio con una intensidad de tráfico importante, superando los 10.421 vehículos diarios a la altura de Los Rodeos. Cuenta con un carril por sentido, una velocidad máxima de 50 km/h y una señalización adecuada.

La carretera de Cruz Chica a Aguagarcía o TF-237, es una vía intermunicipal con un carril por sentido de circulación, una correcta señalización y un límite de velocidad de 50 km/h. El tráfico en el interior del municipio supera los 10.500 vehículos diarios.

La TF-263 o Carretera de La Laguna al Sobradillo, pasando por Geneto, está dotada con una velocidad máxima de 50 km/h, un carril por sentido y una buena señalización en cada uno de los enlaces, intersecciones y desvíos. La intensidad media de vehículos diarios es aproximadamente 10.000 en el tramo de Padre Anchieta.

La carretera de La Laguna a Llano del Moro o TF-265 es una vía de un carril por sentido, con una adecuada señalización en todo su recorrido y una velocidad máxima de circulación de 50 km/h. El número de vehículos diarios que circulan por ella tiene su máximo en el interior del municipio en el tramo de la Av. astrofísico Francisco Sánchez, superando los 8.500 vehículos diarios.

A continuación, se desglosan las intensidades y el porcentaje de vehículos pesados de las vías secundarias en los puntos de aforo más representativos:

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 108/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Flujos de tráfico vías secundarias			
Vía	Tramo	IMD	%VP
TF-111	Valle Jiménez P.K. 6,66	3.290	1,91%
TF-111	Camino de la Piterita P.K. 9,48	5.126	1,91%
TF-113	La Laguna P.K. 0,00	3.873	3,38%
TF-113	Vía de Ronda P.K. 1,68	6.462	1,92%
TF-141	Las Canteras P.K. 0,00	2.102	1,90%
TF-152	La Laguna P.K. 0,00	14.687	3,35%
TF-152	Enlace Aeropuerto P.K. 0,99	9.017	4,78%
TF-152	Aeropuerto de Los Rodeos P.K. 2,05	16.393	2,83%
TF-152	Acceso a El Portezuelo P.K. 2,82	12.357	2,06%
TF-152	Enlace TF-5 P.K. 4,57	18.367	2,06%
TF-152	Acceso a Guamasa P.K. 4,75	7.168	2,06%
TF-152	Acceso a Aguagarcía P.K. 7,18	10.569	1,49%
TF-156	Guamasa P.K. 0,00	11.417	2,07%
TF-156	Camino de acceso a Garimba P.K. 1,32	4.362	3,14%
TF-161	Tejina P.K. 0,00	2.010	3,13%
TF-161	Acceso a Jóver P.K. 0,82	826	3,15%
TF-163	Valle Guerra P.K. 0,00	958	3,13%
TF-163	Acceso a Tacoronte P.K. 1,86	1.298	3,16%
TF-235	Aeropuerto de Los Rodeos P.K. 0,00	10.421	5,31%
TF-235	Cruz Chica P.K. 1,40	6.322	3,05%
TF-237	Cruz Chica P.K. 0,00	10.587	3,44%
TF-237	Acceso a La Esperanza P.K. 2,09	5.160	2,05%
TF-263	Padre Anchieta P.K. 0,00	9.962	4,56%
TF-263	Geneto P.K. 1,54	5.479	2,14%
TF-265	Av. Astrofísico Francisco Sánchez P.K. 0,00	8.529	3,63%
TF-265	Acceso a La Esperanza P.K. 0,65	11.114	3,62%

Tabla 20. Intensidades y %VP vías secundarias.

8.2.4 Vías secundarias interurbanas del municipio.

Asimismo, dentro del municipio se encuentran algunos ramales con intensidades bajas, que cuentan con un carril por sentido y una velocidad máxima de circulación de 50 km/h, donde hay poca señalización por no contar a penas con desvíos e intersecciones.

- TF-114 o ramal de acceso al Mirador Pico del Inglés.
- TF-138 o carretera de acceso a Taborno
- TF-143 o carretera de Cruz del Carmen a El Batán
- TF-145 o carretera de acceso a Las Carboneras

Cabe destacar que estas vías secundarias, por ser ramales de poco tráfico, se separan de las demás para señalar los órdenes de magnitud de tráfico que circulan por ellas.

Flujos de tráfico vías secundarias			
Vía	Tramo	IMD	%VP
TF-114	Acceso a Pico del Inglés P.K. 0,00	443	2,03%
TF-138	Acceso a las Carboneras P.K. 0,00	190	2,63%
TF-143	Cruz del Carmen P.K. 0,00	277	1,81%
TF-145	TF-12 P.K. 0,00	481	0,00%
TF-145	Acceso a Taborno P.K. 3,22	311	0,00%

Tabla 21. Intensidades y %VP vías secundarias.

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 109/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

8.2.5 Evolución del tráfico de las vías municipales

Se ha valorado la evolución del tráfico en la red viaria municipal entre 2014 y 2019, a través de los datos obtenidos de la Unidad Técnica de Aforos del Cabildo de Tenerife.

- Vías principales

Evolucíon del tráfico en la red viaria				
Vía	Tramo	Año	IMD	%VP
TF-2	Muñeco de Nieve P.K. 2,65	2014	50.220	2,66%
		2015	51.317	2,60%
		2016	52.167	2,60%
		2017	-	-
		2018	-	-
		2019	67.516	2,57%
TF-2	Leroy Merlin P.K. 4,00	2014	75.273	2,31%
		2015	76.955	2,25%
		2016	78.257	2,01%
		2017	79.265	1,95%
		2018	79.215	2,02%
		2019	80.947	2,24%
TF-5	Alcampo P.K. 6,91	2014	106.522	1,21%
		2015	109.372	1,30%
		2016	111.015	1,42%
		2017	112.801	1,40%
		2018	114.733	1,37%
		2019	113.107	1,56%
TF-5	Padre Anchieta P.K. 9,14	2014	98.887	3,34%
		2015	100.273	3,47%
		2016	108.685	3,46%
		2017	111.267	3,54%
		2018	110.841	3,51%
		2019	113.108	3,35%
TF-5	Aeropuerto de Los Rodeos P.K. 12,44	2014	80.712	3,84%
		2015	82.705	11,63%
		2016	85.798	2,41%
		2017	88.281	2,34%
		2018	89.508	2,06%
		2019	89.091	2,52%

Tabla 22. Evaluación IMD vías principales.

La tendencia es creciente en el volumen de tráfico de las vías principales de la red insular dentro del municipio, aunque en algunos tramos las intensidades sean superiores en 2018 a las de 2019, el aumento medio del entre 2014 y 2019 es del 20,9% en los tramos de la TF-2 y del 10,2% en la TF-5.

Mientras, el porcentaje de vehículos pesados que transita estas vías cuenta con unas variaciones anuales y por tramos que no siguen un patrón aparente, aunque por lo general, se mantiene relativamente constante.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 110/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- Vías primarias

Evolucíon del tráfico en la red viaria				
Vía	Tramo	Año	IMD	%VP
TF-12	Las Mercedes P.K. 27,23	2014	4.758	1,24%
		2015	4.763	1,60%
		2016	4.979	2,19%
		2017	4.727	2,90%
		2018	5.769	1,77%
		2019	5.081	1,93%
TF-13	Autopista del Norte P.K. 0,00	2014	29.771	5,40%
		2015	30.271	3,94%
		2016	30.978	3,49%
		2017	31.537	3,18%
		2018	31.802	3,18%
		2019	32.199	3,27%
TF-13	Las Canteras P.K. 5,62	2014	20.052	1,24%
		2015	19.969	1,59%
		2016	20.897	2,10%
		2017	21.016	2,09%
		2018	19.863	1,77%
		2019	20.629	1,92%
TF-13	Tejina P.K. 12,45	2014	12.450	2,42%
		2015	12.501	2,91%
		2016	13.019	2,80%
		2017	13.059	3,94%
		2018	13.036	1,67%
		2019	14.453	2,05%
TF-16	Depuradora (Valle Guerra) P.K. 1,68	2014	8.232	3,24%
		2015	8.237	3,88%
		2016	8.669	6,00%
		2017	8.588	5,20%
		2018	8.548	4,29%
		2019	9.615	3,49%
TF-24	Padre Anchieta P.K. 0,00	2014	14.982	4,41%
		2015	15.120	4,74%
		2016	14.582	4,07%
		2017	15.178	3,52%
		2018	14.782	3,52%
		2019	14.794	3,54%

Tabla 23. Intensidades y %VP vías primarias.

En el caso de las vías primarias, aunque el desarrollo también es creciente, esta tendencia es más variable, con años intermedios en los que crece y decrece dependiendo de la vía. O, por ejemplo, la TF-24, donde entre 2014 y 2019 la IMD ha disminuido un 1,25%.

Por otro lado, en la TF-12 ha aumentado el tráfico un 6,78%, en la TF-13 la media de crecimiento es del 9% y, en la TF-16 el aumento es del 16,8%

Las variaciones en los vehículos pesados son muy similares a las de las vías principales, manteniéndose prácticamente constante.

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 111/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Vías secundarias

Evolucion del tráfico en la red viaria				
Vía	Tramo	Año	IMD	%VP
TF-111	Camino de la Piterita P.K. 9,48	2014	4.606	4,65%
		2015	4.607	6,88%
		2016	4.349	3,75%
		2017	5.073	2,76%
		2018	5.125	2,99%
		2019	5.126	1,91%
TF-113	**Vía de Ronda P.K. 1,68**	**2014**	**4.169**	3,86%
		2015	**5.405**	1,89%
		2016	**5.310**	2,32%
		2017	**7.453**	1,92%
		2018	**6.048**	1,77%
		2019	**6.462**	1,92%
TF-141	Las Canteras P.K. 0,00	2014	1.814	1,38%
		2015	2.136	1,59%
		2016	2.119	2,17%
		2017	2.118	2,08%
		2018	2.110	1,75%
		2019	2.102	1,90%
TF-152	**La Laguna P.K. 0,00**	**2014**	**15.076**	3,84%
		2015	**14.914**	4,83%
		2016	**15.370**	4,01%
		2017	**14.772**	3,79%
		2018	**15.505**	4,42%
		2019	**14.687**	3,35%
TF-152	Aeropuerto de Los Rodeos P.K. 2,05	2014	14.967	2,83%
		2015	15.169	3,13%
		2016	15.632	4,02%
		2017	16.085	3,40%
		2018	16.124	2,70%
		2019	16.393	2,83%
TF-152	Enlace TF-5 P.K. 4,57	2014	15.857	4,81%
		2015	17.407	6,49%
		2016	17.939	4,02%
		2017	17.968	3,86%
		2018	18.394	3,96%
		2019	18.367	2,06%
TF-156	Guamasa P.K. 0,00	2014	7.930	4,82%
		2015	10.160	6,49%
		2016	10.470	4,02%
		2017	10.721	4,09%
		2018	10.940	3,96%
		2019	11.417	2,07%
TF-161	**Tejina P.K. 0,00**	**2014**	**4.062**	3,87%
		2015	**1.758**	2,56%
		2016	**1.485**	2,69%
		2017	**1.611**	2,55%
		2018	**1.564**	3,07%
		2019	**2.010**	3,13%
TF-163	Valle Guerra P.K. 0,00	2014	840	3,93%
		2015	861	2,56%
		2016	953	2,94%
		2017	1.155	2,51%
		2018	818	3,06%
		2019	958	3,13%
TF-235	Aeropuerto de Los Rodeos P.K. 0,00	2014	8.618	5,51%
		2015	9.855	10,82%
		2016	9.770	3,55%
		2017	9.848	6,53%
		2018	11.645	5,42%
		2019	10.421	5,31%
TF-237	Cruz Chica P.K. 0,00	2014	9.285	3,79%
		2015	9.497	5,33%
		2016	9.787	4,02%
		2017	9.911	3,71%
		2018	11.043	3,85%
		2019	10.587	3,44%
TF-263	**Padre Anchieta P.K. 0,00**	**2014**	**9.398**	3,45%
		2015	**9.485**	4,74%
		2016	**9.148**	4,08%
		2017	**9.972**	5,17%
		2018	**9.935**	3,63%
		2019	**9.962**	4,56%
TF-265	Av. Astrofísico Francisco Sánchez P.K. 0,00	2014	7.557	4,41%
		2015	7.627	4,75%
		2016	7.356	4,08%
		2017	8.725	3,81%
		2018	8.730	3,81%
		2019	8.529	3,63%

Tabla 24. Intensidades y %VP vías secundarias.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 112/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Las carreteras secundarias tienen un patrón creciente en la mayoría de las vías, en el intervalo de 2014 a 2019 el crecimiento en la TF-111 fue de 11,29%, en la TF-141 del 15,88%, en la TF-163 del 14,04%, en la TF-237 del 14% y en la TF-265 del 12,86%, siendo estos por debajo del 20%. Además, en la TF-235 el aumento fue superior al 20%, con un 20,92%, creciendo en la TF-156 hasta un 43,97% con un desarrollo máximo en la TF-113, siendo este del 55%.

Por otro lado, la media del aumento en la TF-152 fue del 7,59%, aunque en uno de los tramos el tráfico disminuyó un 3%, por debajo del 10% también se encuentra la TF-263, con un crecimiento del 6%.

Una de estas vías secundarias tuvo una disminución considerable del tráfico en el periodo analizado, con una reducción del 50,52% en la TF-161 en el aforo de Tejina.

- Ramales secundarios

Evolucíon del tráfico en la red viaria				
Vía	Tramo	Año	IMD	%VP
TF-114	Acceso a Pico del Inglés P.K. 0,00	2014	295	1,36%
		2015	295	1,69%
		2016	402	2,24%
		2017	436	1,83%
		2018	442	1,81%
		2019	443	2,03%
TF-138	Acceso a las Carboneras P.K. 0,00	2014	149	1,34%
		2015	149	1,34%
		2016	146	2,05%
		2017	164	1,83%
		2018	154	1,95%
		2019	190	2,63%
TF-143	Cruz del Carmen P.K. 0,00	2014	263	1,14%
		2015	263	1,52%
		2016	258	2,33%
		2017	261	1,53%
		2018	326	1,84%
		2019	277	1,81%
TF-145	TF-12 P.K. 0,00	2014	438	1,14%
		2015	438	1,60%
		2016	597	2,35%
		2017	443	2,03%
		2018	435	1,84%
		2019	481	1,87%

Tabla 25. Intensidades y %VP ramales secundarios.

Enfocando la evolución en los ramales secundarios del municipio, estos se caracterizan por un ligero aumento de su tráfico, aunque cuentan con intensidades bajas, el crecimiento en ellos es, por ejemplo, del 27,52% en el caso de la TF-138, del 5,32% en el de la TF-143 y del 9,82 en la TF-145. De estos ramales estudiados, el caso con un mayor crecimiento es el de la TF-114, que aumentó un 50,17%.

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 113/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- Viario urbano

Como ya se ha indicado con anterioridad, el municipio de La Laguna cuenta con una configuración viaria y de consolidación urbana heterogénea. El conjunto de los distritos 1, 2 y 3 configuran un continuo urbano atravesado por la TF-5, y cuyo viario interior está claramente jerarquizado. Por su parte los distritos 4, 5 y 6 se componen de núcleos urbanos dispersos siendo el viario principal de los mismos, carreteras de titularidad el Cabildo, como la TF-16 o la TF-13.

A partir de la campaña de aforos manuales realizada se ha caracterizado el tráfico en los núcleos urbanos. De los resultados obtenidos se concluye que la ciudad de San Cristóbal de La Laguna cuenta con unos ejes principales a través de los cuales se articula la circulación de la ciudad, que funcionan como acceso y distribución al centro urbano y los barrios. Estos son:

- **Av. de los Menceyes.** Este es uno de los viales más importantes de conexión con Santa Cruz de Tenerife en zona urbana dando continuidad a la ctra. Sta. Cruz-Laguna. Es un vial con dos carriles por sentido y mediana de separación. Dispone de 10 rotondas a lo largo de su recorrido que articulan el viario transversal. Esto que hace que, pese a que los flujos de tráfico no son elevados para una vía de este tipo en hora punta (700-900 veh/h), se produzcan retenciones y disminuya la fluidez en la circulación.
- **Calle Prof.José Luis Moreno Becerra – calle Radioaficionados.** Al igual que el eje anterior transcurre Este-Oeste, desde su cruce con Avda. de los Menceyes hasta la rotonda que enlaza con la ctra. General de la Cuesta. Es una gran avenida de dos carriles por sentido y aparcamiento en línea en ambos sentidos. En la mediana se integra la vía del tranvía. Discurre paralelo al campus universitario de Guajara, con mucho terreno aún sin desarrollar. A lo largo de todo el eje las intensidades son moderadas no superando los 300 veh/h en la mayoría de los tramos.
- **Av. César Manrique.** Eje norte-sur que articula los dos grandes ejes configurados por la Avenida de los Menceyes y calle Radioaficionados, dando continuidad en el sur a la TF-2 atravesando la TF-5 y continuando hacia el norte a través de la Avenida de las Palmeras (vial principal de entrada y salida de Finca España). Dispone de dos carriles por sentido, amplia mediana arbolada y banda de aparcamiento en línea en ambos sentidos y discurre por una zona donde aún queda terreno por desarrollarse. En hora punta soporta intensidades cercanas a los 900veh/h lo que refuerzan su carácter de viario urbano principal
- **Ctra. General de la Cuesta.** Eje Norte-Sur que discurre por el este del municipio es la prolongación de la ctra. General del Sur (TF-28). Disponen de dos carriles por sentido hasta la rotonda con Patrona de Canarias, desde donde sale un único carril por sentido hasta el enlace con la avenida de los Menceyes. Ambos sentidos están separados por la mediana que alberga la vía del tranvía. al norte. Este es un eje de gran importancia ya que no solo conecta zonas residenciales si no que en su entorno se localizan los polígonos industriales y equipamientos que generan una elevada circulación como es el Hospital.

  Debido a esta situación dentro de la ciudad las intensidades a lo largo del día son elevadas, sobre todo en el sentido sur del vial, en el entorno del Hospital y la zona industrial. Las Intensidades durante la hora punta varían en los tramos más concurridos **entre los 600 veh/h y los 1.000 veh/h**.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 114/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- **Av. Leonardo Torriani.** Eje norte-sur con dos carriles por sentido y mediana que conecta la rotonda de la Cruz de Piedra con la Plaza de San Cristóbal. La circulación en hora punta registra datos entorno a los 500-550 veh/h por sentido, números muy por debajo de la capacidad de la vía rondando el 0,3 de I/C.
- **Av. Trinidad.** Eje norte-sur configurado por dos carriles por sentido y separación por una amplia media que incorpora la vía del tranvía. A partir del cruce con la calle Barcelona en sentido norte queda un único carril. La avenida Trinidad forma parte de un gran eje que conecta el camino de las Peras con la rotonda del Padre Anchieta atravesando el casco histórico de la ciudad por la calle Tabares de Cala. Los datos recabados en los aforos indican valores de IMD en hora punta en torno a los 250 veh/h lo que supone un I/C estimado del 0,2.
- **Calle de Juana Blanca – calle 6 de diciembre – calle el Juego.** Es un eje oeste-este de sentido único que atraviesa el centro de la población por debajo del casco histórico y que se configura como un eje principal en la jerarquía del viario urbano. Conecta la TF-152 (via procedente del oeste del municipio) con la Avenida Trinidad. Tiene un marcado carácter comercial y un configuración variable en cuanto al número de carriles (1, 2 o 3 según el tramo) y las bandas de aparcamiento. En hora punta soporta flujos de 800-850 veh/h, descendiendo a partir del cruce con Núñez de la Peña (vial de conexión con el Coromoto) a 350 veh/h.
- **Calle San Antonio.** Eje norte-sur que discurre por el lado oeste del casco histórico y conecta la Avenida de la República Argentina con el enlace de la TF-5 y el camino de la Villa en el entorno del antiguo intercambiador de San Benito. Es un vial de sentido único sur y una configuración variable de 1 carril en sus dos primeros tramos y 2 carriles a a partir del cruce con la calle Maya. En hora punta es un vial que soporta intensidades en torno a los 750 veh/h en el tramo tras el cruce con Juana Blanca.

En cuanto a los tramos de vías del Cabildo (TF-12, TF-16, TF-13 o TF-156) que discurren por núcleo urbanos, a partir de los aforos realizados se puede observar que los valores de flujo en hora punta que soportan son valores bajos que se corresponden con entornos residenciales (valores máximos en torno a los 600 veh/h en el paso por el interior de Tejina, o en Bajamar) y que pueden ser susceptibles de aplicación de medidas de templado de tráfico.

La campaña de aforos realizada, con los puntos estudiados y los resultados obtenidos se recoge en el ***Anexo 2. Campaña de aforos.***

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 115/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

8.3 NIVEL DE SERVICIO DEL TRÁFICO MOTORIZADO.

A través de los datos de intensidades obtenidos de los aforos del Cabildo de Tenerife y los aforos realizados durante trabajo de campos se han elaborado unos planos en los que se ha representado el I/C (Intensidad/Capacidad) de la red principal del municipio.

Esta información permite comprobar si las vías disponen de capacidad suficiente para absorber las demandas que tienen y des esta forma comprobar si existe algún punto crítico.

Es importante tener en cuenta que este es un análisis macro del estado de los viales en el cual se valora, tal y como se ha indicado, la capacidad de la vía. Por tanto, es posible que algún vial disponga de capacidad para la cantidad de vehículos que circulan, pero debido a otras circunstancias de la vía se produzcan retenciones. Esto puede pasar porque existe un cuello de botella en un punto más avanzado de la vía y debido a esto las retenciones se reproduzca aguas arriba.

La valoración del I/C se basa básicamente en la intensidad dividida por su capacidad, Este último parámetro se ha estimado para cada vial en base a sus características según lo indicado en el Manual de Capacidad, documento de referencia para este tipo de análisis.

Según los diferentes ratios definidos estos se valoran de la siguiente forma:

Ratios	Descripción de la circulación
< 0,4	Alta calidad de servicio. EL tráfico fluye libremente con poca o ninguna restricción de velocidad o maniobra.
0,4 a 0,6	El tráfico es estable y fluye. La capacidad de maniobra se encuentra tan solo levemente restringida.
0,6 a 0,7	Se mantiene en zona estable pero muchos conductores empiezan a sentir restricciones en si libertad para seleccionar su propia velocidad y la libertad de maniobra esta restringida
0,7 a 0,9	La velocidad disminuye ligeramente y aumenta la densidad. La libertad de maniobra se encuentra notablemente limitada
0,9 a 1	Proximidad de los vehículos entre sí, con poco espacio para maniobras. La comidad de los conductores es escasa.
> 1	Tráfico muy congestionado con atascos, especialmente en áreas donde los vehículos confluyen.

Analizando los resultados obtenidos se observa que en la zona centro y sur del municipio el I/C de los viarios es predominantemente inferior al 0,6, lo que indica que disponen de capacidad suficiente para absorber las demandas y por tanto la circulación es fluida.

El punto más conflictivo dentro de este ámbito se localiza en la autopista, a la altura del aeropuerto, donde sólo se dispone de 2 carriles de circulación por sentido. En tramos anteriores la TF-5

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 116/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

presenta una sección de hasta 4 carriles por sentido que se va reduciendo primero a 3 y por último a los 2 indicados en esa zona. Este cuello de botella, junto con los accesos que presentan alguno de los enlaces, condicionan la capacidad de la vía y por tanto la circulación.

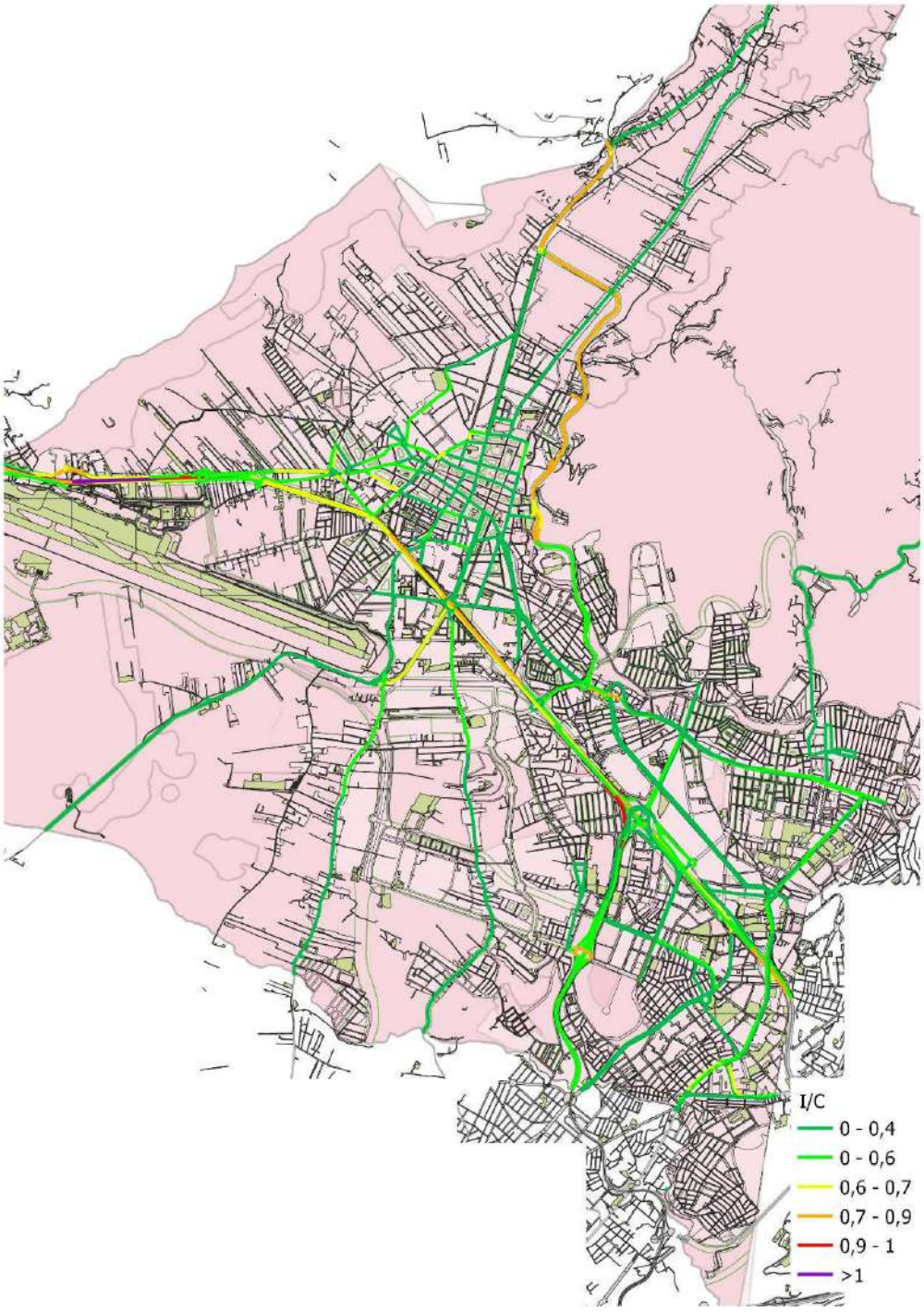


Ilustración 70. I/C de la red principal del municipio. Zona centro y sur. Fuente: Elaboración propia

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 117/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

La zona noroeste de municipio presenta unos ratios muy similares a los observados en el anterior plano. En estos viales predomina un I/C inferior al 0,4, debido a las bajas intensidades que se registran por lo que la circulación es fluida. La zona centro, presenta algún tramo con un I/C superior al 0,7, concretamente en la calle Arriba ya que es la calle principal la cual concentra todo el tráfico de entrada y de paso de Tejina. Este tramo es solo de un carril con zonas con una sección inferior a los 3m, por lo que la capacidad queda un poco más comprometida. Aún así, se encuentra todavía dentro de un rango aceptable.

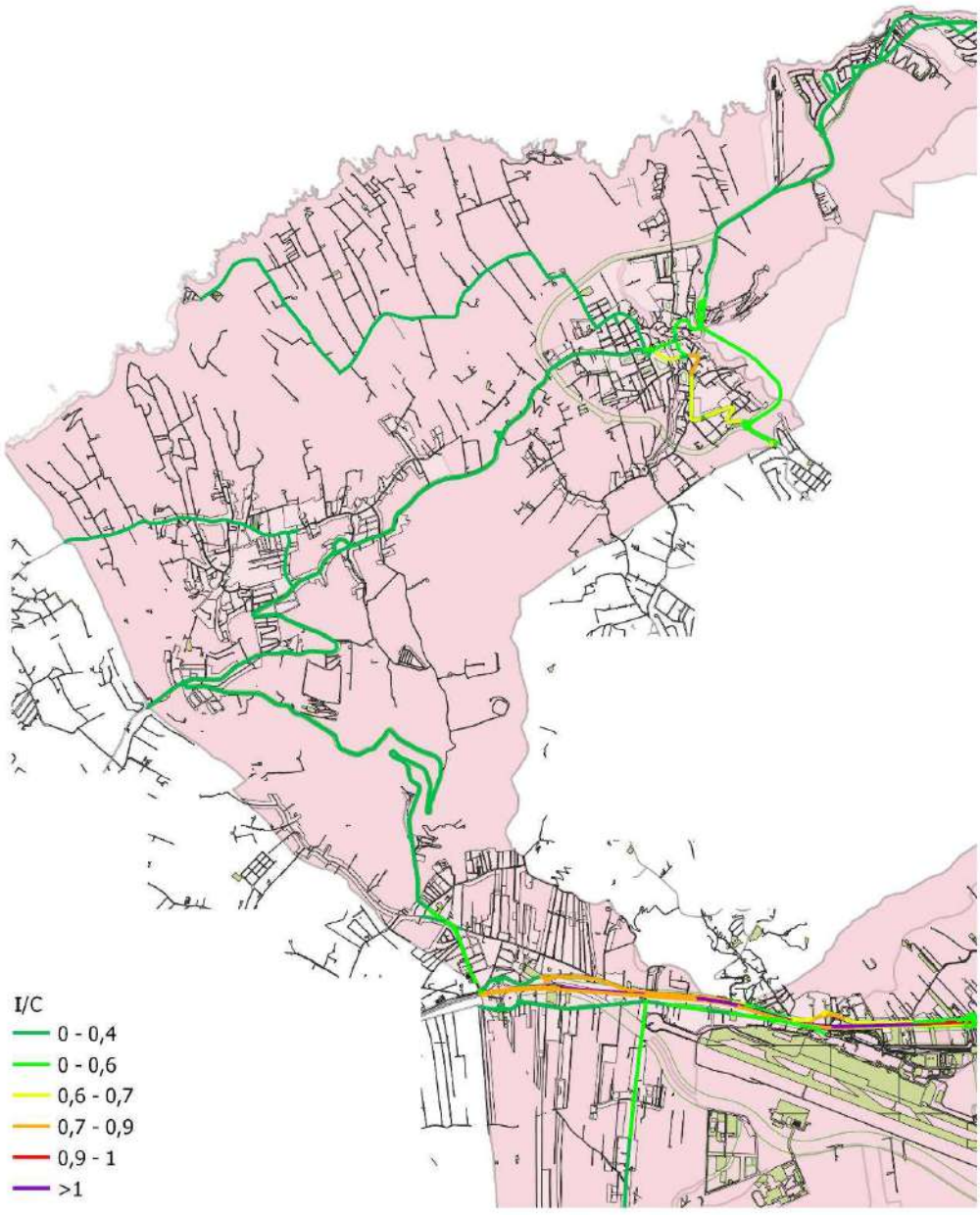


Ilustración 71. I/C de la red principal del municipio. Zona noroeste. Fuente: Elaboración propia

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 118/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Por último, la zona norte presenta en su mayoría un I/C inferior al 0,4. La única excepción es la carretera TF-13 hasta su conexión con la TF-12. Esta es la principal vía de conexión con la TF-5 y sirve de entrada y salida para gran parte del municipio en esta zona. Aunque los carriles son amplios solo disponen de un carril por sentido y el recorrido es muy sinuoso lo que condiciona la capacidad. Aun así, como ya hemos indicado con otras vías se encuentra dentro de un rango aceptable.

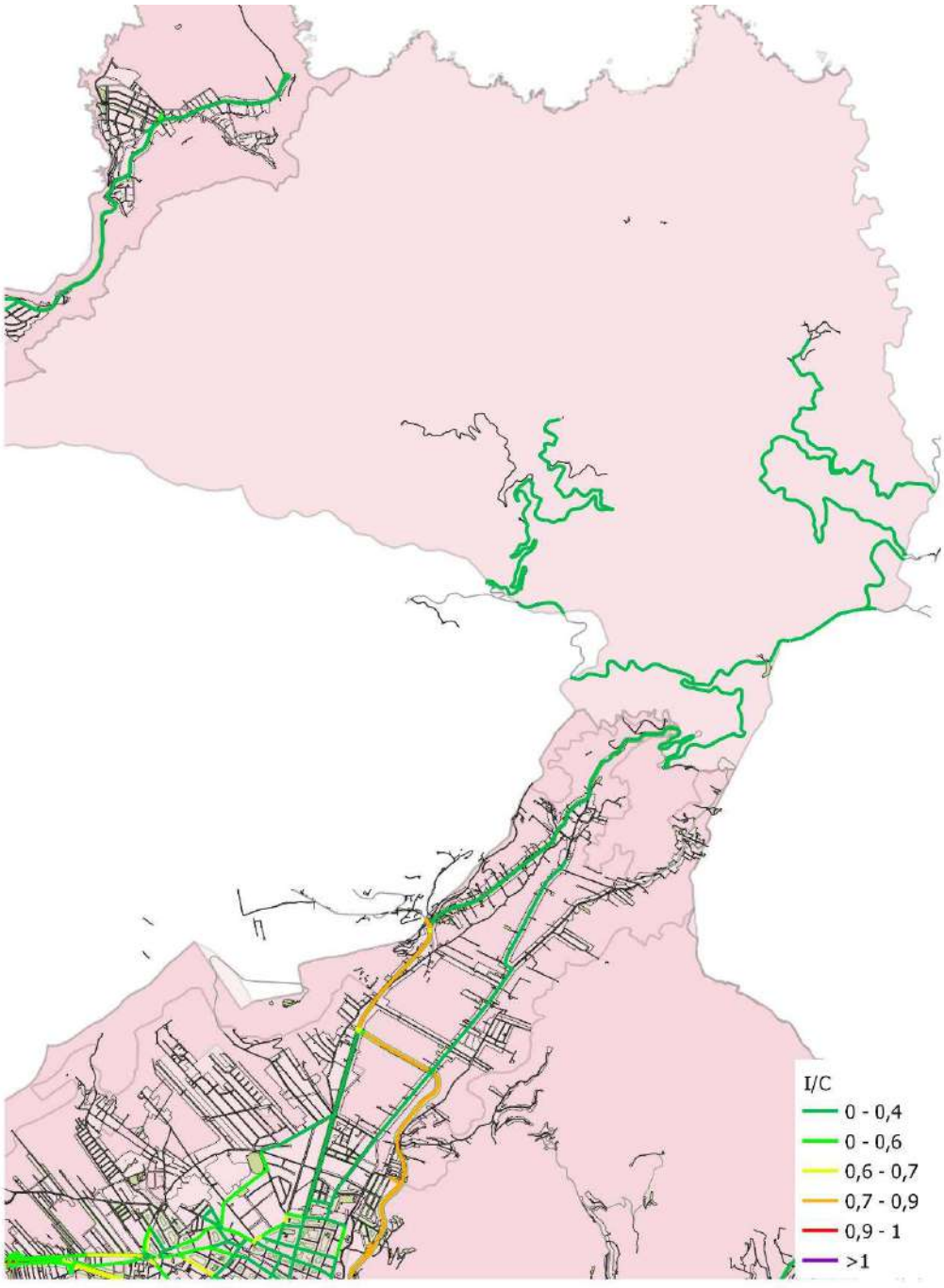


Ilustración 72. I/C de la red principal del municipio. Zona norte. Fuente: Elaboración propia

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 119/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

8.4 SEGURIDAD VIAL. ACCIDENTALIDAD

El viario es un espacio limitado en el cual conviven flujos de peatones, ciclistas, transporte público y automóviles. Estos difieren entre sí en aspectos fundamentales como su tamaño, peso y velocidad a la que circulan. Esta circunstancia, a la que se le añade la prioridad histórica de dotar fluidez al tráfico sobre el resto de funciones urbanas, genera una incompatibilidad entre modos que promueve el aumento de los factores de riesgo y accidentalidad.

La cultura de la sostenibilidad en materia de movilidad urbana apuesta por la convivencia pacífica de todos los medios de transporte y el reparto equitativo del espacio público. Así pues una movilidad sostenible tiene que ser una movilidad segura. El análisis de este apartado puede ayudar a identificar los principales puntos de conflicto, con el fin de mitigar esta externalidad negativa.

A través de la base de datos del registro de accidentes de la Policía Local se han podido identificar los diferentes puntos conflictivos, y la tipología de los mismos. Así, entre el año 2017 y el mes de julio de 2022 se registraron en La Laguna un total de 6.453 accidentes, de los cuales 4.377 (68%) han resultado implicados ilesos, y 2.061 (32%) resultaron con lesiones. De media esto implica algo más de 1.100 accidentes por año.

Si esto se compara con el Plan de Seguridad Vial elaborado en el año 2013, en el periodo comprendido entre 2008 y 2012 la cifra de accidentes anuales, dicha cifra prácticamente se ha mantenido constante. Además, habría que tener en cuenta que en 2020 a raíz de la pandemia el número de accidentes fue menor debido a una menor afluencia de tráfico. Por tanto, apenas se ha mejorado en esta materia en la última década.

En el periodo comprendido entre 2017 y la actualidad, 11 siniestros tuvieron como resultado víctimas mortales. La mayoría de ellos fueron personas conductoras siniestradas en carreteras interurbanas (8), aunque los peatones fueron atropellados en arterias principales del municipio, como la Avda. de los Menceyes, de Los Majuelos-Taco y la TF-13.

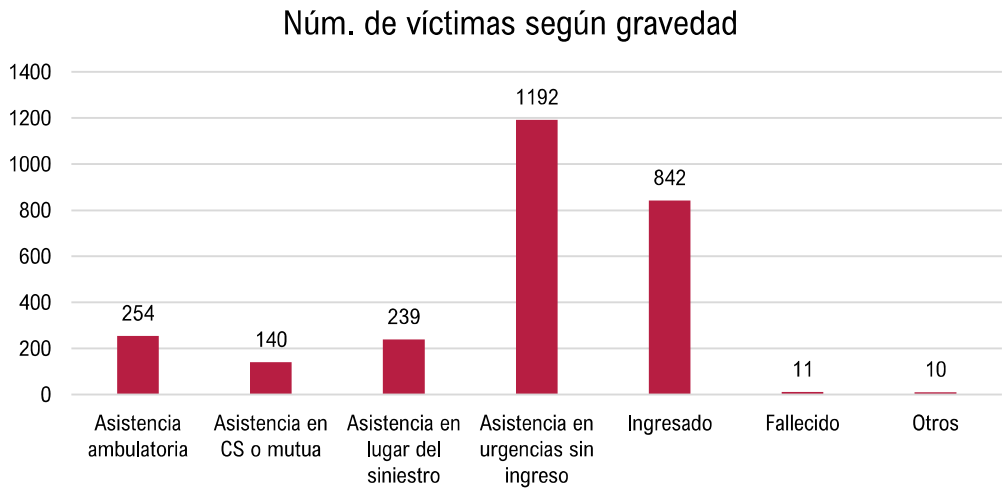


Ilustración 73. Número de víctimas según gravedad (2017-2022).

Las vías situadas en las zonas más densamente pobladas y que tienen una alta densidad de tráfico son las más conflictivas. Destaca negativamente la Avda. de Los Menceyes, con más de 100 accidentes al año. La Ctra. Gral. De La Cuesta destaca también por encima de los 50, así como la

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 120/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Avda. de Los Majuelos. Otras vías con alta siniestralidad son la Avda. de Trinidad, la Avda. de La Libertad o la C/ El Consistorio.

Por entidades las que más accidentalidad sufren son La Cuesta y Guajara, con algo más de 10 accidentes/1.000 habitantes al año. Le siguen San Cristóbal y Bajamar con algo más de 8. En el lado contrario se sitúan Las Montañas (dado su reducido peso demográfico), Punta del Hidalgo y El Ortigal (1 accidente/1.000 habitantes.año).

8.5 NUEVAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PREVISTAS

Además de la oferta actual, hay una serie de infraestructuras planificadas que permitirán completar la red viaria y mejorar la movilidad general del municipio. Estas infraestructuras se planificaron en el PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE, aprobado de forma definitiva el 5 de febrero de 2007.

Esto viarios son:

- Variante de la TF-5
- Reconversión de la TF-5
- Conexión con la TF-13
- Ronda Noroeste
- Ronda Oeste (nuevo acceso al aeropuerto)
- Ronda Sur
- Accesos urbanos a La Laguna

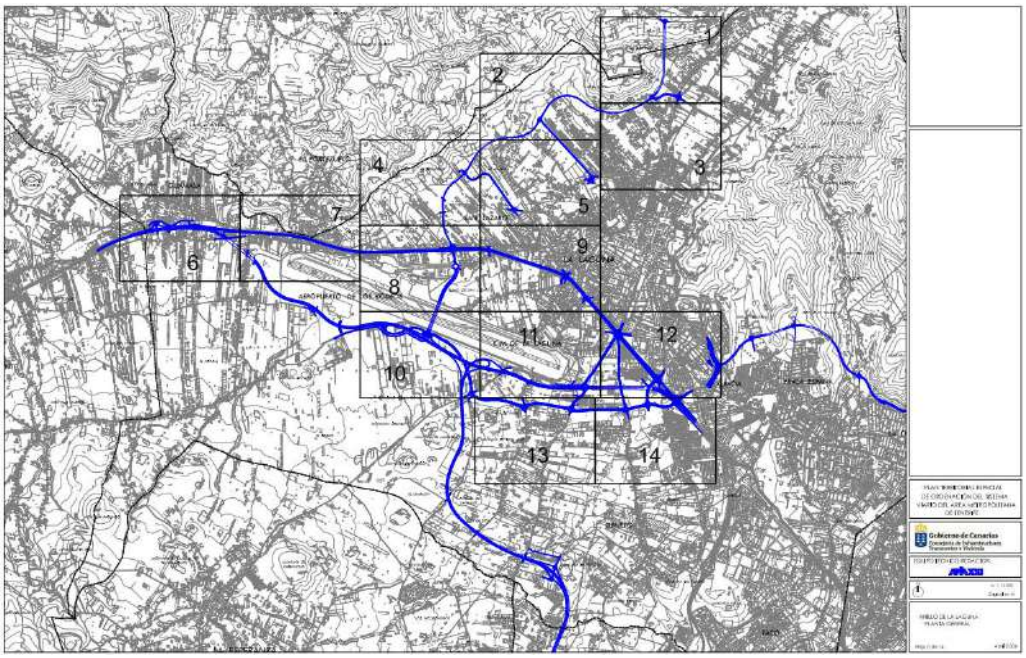


Ilustración 74. Nuevas infraestructuras viarias previstas. Fuente: PTEOSVAMT.

Parte de estas vías propuestas se plantean con el objetivo de seguir desarrollando el municipio por la zona norte del casco antiguo, concretamente la Ronda Noroeste, ya que se no plantea como conexión entre vías de primer nivel para mejorar el tráfico de la zona.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 121/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Otras en cambio, si que se plantean con el objetivo de dotar de mayor capacidad a las vías principales donde actualmente se producen problemas de congestión. Este es el caso de la Variante de la TF-5. U otras como la Ronda Oeste que dotaría al aeropuerto de un nuevo acceso.

Pese a las propuestas realizadas la única de todas que parece saldrá adelante en un corto/medio plazo es la Variante de la TF-5.

8.5.1 Autopista exterior. Variante TF-5

De todo lo previsto en el Plan, 15 años después únicamente se está trabajando en el desdoblamiento de la TF-5, habiendo sido sacado a exposición pública el proyecto en mayo de 2022.

Está previsto que el recorrido de 6km de esta variante, transcurra en su mayor parte soterrado (el 70%) por la zona sur de aeropuerto, conectando con la TF-5 en ambos extremos, entre Padre Anchieta y Los Rodeos.



Ilustración 75. Proyecto de la propuesta de la variante TF-5.

La propuesta de soterrar la mayor parte de la vía era una de las condiciones del Ayuntamiento ya que de esta forma se preservarán los valores ambientales, agrícolas y ganaderos de la Vega de La Laguna y se evita las expropiaciones de viviendas.

El objetivo de esta actuación es absorber cerca del 80% de los vehículos que actualmente circulan por la TF-5, la cual divide el municipio, lo que supone una barrera arquitectónica que condiciona considerablemente la movilidad de modos más sostenibles.

Actualmente la IMD de esta vía supera los 100 mil vehículos por lo que captar cerca del 80% supondría una pacificación muy importante de la vía. De cumplirse estos objetivos, esto permitirá realizar diferentes actuaciones sobre el actual trazado de la TF-5 que la podrían convertir en un ámbito más urbano y por tanto más amable con el peatón y la bicicleta.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 122/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

9. DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS

La distribución urbana de mercancías (DUM) cumple una función estratégica y necesaria para sostener el tejido empresarial de cualquier ámbito urbano o territorial. El reparto de última milla es una de las partes más delicadas de la cadena logística, y una de las más costosas. Promover una optimización de estos procesos ha de lograr mejorar el rendimiento de estas operaciones, a la par que disminuyen los conflictos sobre el resto de personas y agentes.

Así pues, la distribución urbana de mercancías involucra diferentes agentes tanto públicos como privados, indirectos (administración, residentes, turistas) como directos siendo estos los actores de la cadena de suministro categorizados de acuerdo a la demanda de los bienes (clientes), la oferta de estos (proveedor) y finalmente quien los transporta (operadores de transporte). La interacción entre estos agentes aumenta la complejidad de las soluciones para lograr la sostenibilidad; ya que cada uno tiene diferentes intereses, y en muchas ocasiones contrarios.

La DUM en San Cristóbal de La Laguna, al igual que en la gran mayoría de ciudades, no es un sector al que se le preste la suficiente atención. Hay que contar con que cuenta con diversas disfuncionalidades, como son:

- El incremento de la frecuencia de reparto (estrategias justo a tiempo).
- Varias cadenas de suministro abastecen a un mismo establecimiento.
- Horarios de entrega concentrados en pocas horas de la mañana.
- Elevada dispersión de establecimientos como restaurantes, tiendas de proximidad almacenes de distribución, centros comerciales, supermercados, etc. , que multiplica el número de operaciones de carga y descarga y las distancias a recorrer.
- Insuficiencia de plazas libres de carga y descarga en hora punta, estacionamientos indebidos o cobertura insuficiente.
- Dificultad para identificar los vehículos que intervienen en la distribución urbana de mercancías. Falta de monitorización y registro de demanda.
- Incremento del reparto a domicilio.
- Externalidades: aumento de la congestión, contaminación (parque vehicular antiguo), ocupación indebida de las aceras, carriles de circulación y aparcamientos en labores de C/D.

Las cadenas de reparto tienen como punto de inicio centros logísticos y grandes naves industriales situadas a las afueras o en otros municipios, desde las cuales flotas de vehículos ligeros suministran a los diferentes agentes urbanos existentes en función de sus necesidades. Dichas áreas, como ya se ha observado en el apartado de caracterización de la actividad terciaria, se encuentran en los distritos 2 y 3, en el triángulo formado por Taco, Geneto y Las Chumberas.

Las zonas de destino principales son aquellas donde se concentra la actividad comercial, como son el centro de San Cristóbal de La Laguna, La Cuesta (alrededor de la Avda. de Los Menceyes), Taco (Ctra. General del Rosario) y fuera de la ciudad en Tejina. La primera cuenta además con el agravante de ser zona peatonal, la cual supone mayores condicionantes para el desarrollo de esta actividad.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 123/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Para analizar la correcta dotación de cobertura a las zonas mencionadas se ha realizado un inventario de las plazas destinadas a carga y descarga, obtenido a partir del conteo de plazas de aparcamiento para todo el municipio.

Para todo el ámbito municipal se han contabilizado un total de 135 zonas reservadas para la carga y descarga, que en suma disponen de 449 plazas. Teniendo en cuenta una rotación de 10 vehículos plaza, la capacidad teórica es de 4.450 operaciones diarias.

Dichas plazas reservadas se ubican en las zonas con mayor concentración de comercios, ya mencionadas. Siendo en número muchas más en el ámbito del casco de San Cristóbal. A partir de su georreferenciación y la de los comercios se ha podido contabilizar el número de locales debidamente atendidos por estas zonas.

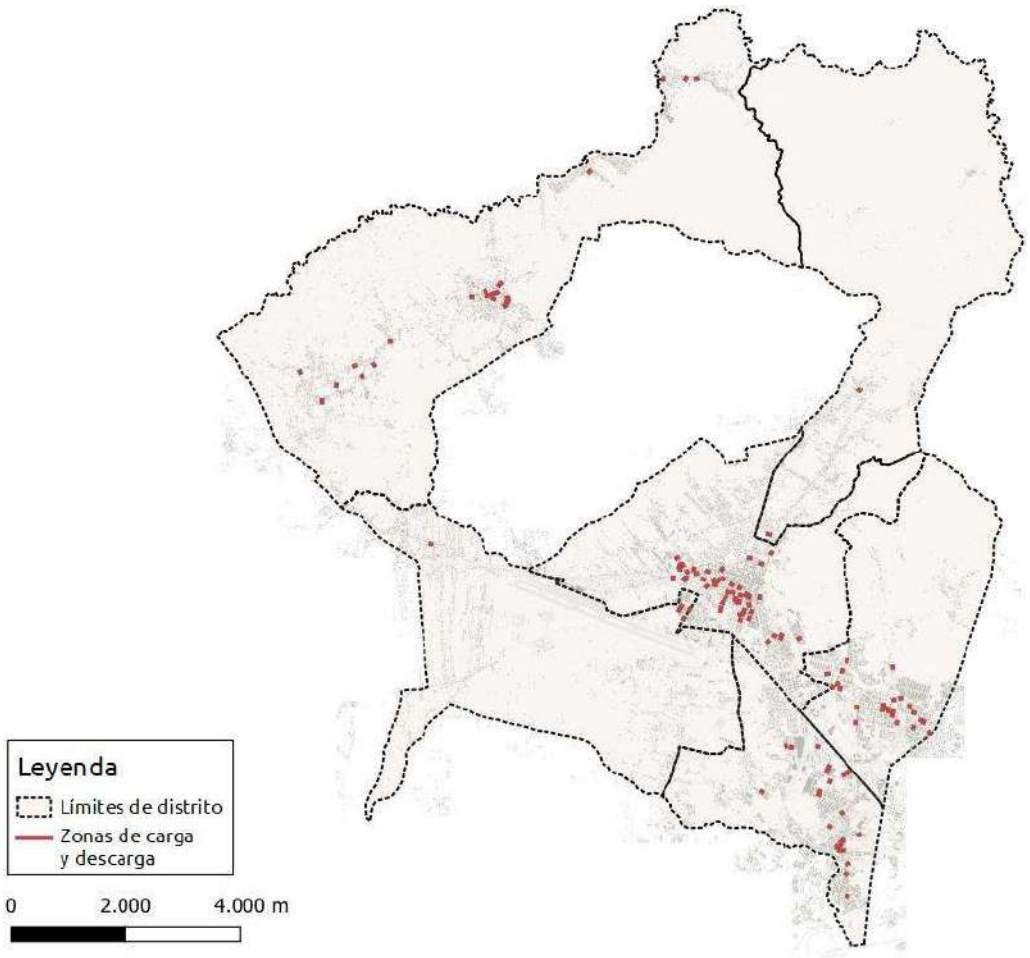


Ilustración 76. Ubicación de las zonas de carga y descarga.

9.1 Cobertura de las zonas de carga y descarga

El sector de la distribución de mercancías se caracteriza por realización de entregas a destajo, lo cual implica que requieren que sus desplazamientos sean puerta a puerta para minimizar tiempos de entrega y optimizar las rutas de reparto. Por ello, las zonas de carga y descarga tienen un área de acción muy reducido, inferior a los 50 metros de distancia.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 124/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Si se realiza el análisis de cobertura para las zonas de C/D habilitadas, la representación de los negocios con mayor volumen de entregas semanales (comercios, hostelería y oficinas), se observa en la Ilustración 77 como la amplia mayoría de estos no están cubiertos debidamente. A nivel municipal tan solo un 23,77% de los establecimientos tiene la cobertura apropiada por esta infraestructura.

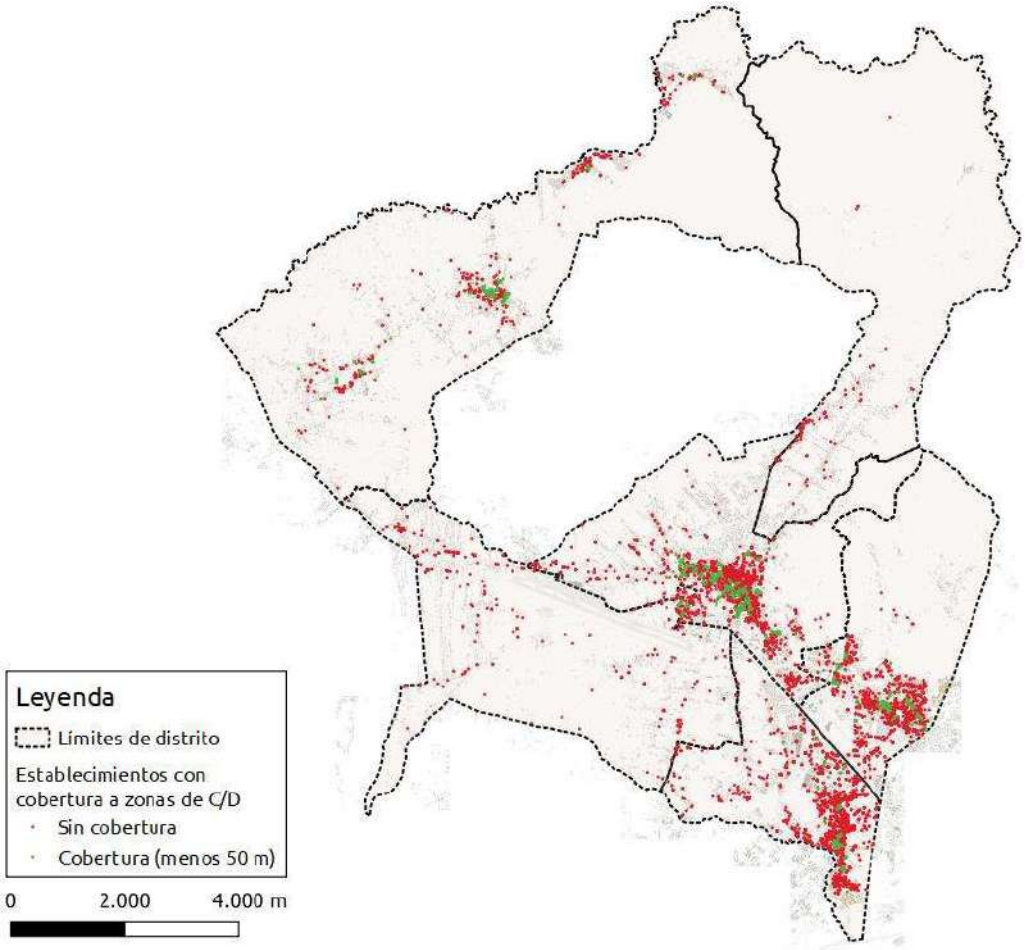


Ilustración 77. Negocios con cobertura a zonas de C/D.

Adicionalmente, también hay que contar que aquellos establecimientos que no cuenten con espacios habilitados en las zonas peatonales tendrán permiso mediante una tarjeta para poder realizar estas operaciones.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 125/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Plazas de C/D		
DISTRITO	**ENTIDAD**	**Plazas de C/D**
1	Gracia	17
	San Cristóbal de la Laguna	150
	San Lázaro	20
	Vega Lagunera	0
2	Finca España	4
	La Cuesta	54
	Los Valles	0
3	Geneto	6
	Guajara	1
	Las Chumberas	18
	Taco	69
4	El Ortigal	0
	Guamasa	2
	Los Andenes	0
	Los Baldíos	0
	Los Rodeos	0
5	Bajamar	3
	Punta del Hidalgo	11
	Tejina	59
	Valle de Guerra	25
6	Jardina	0
	Las Mercedes	4
	Las Montañas	0
	Vega de las Mercedes	6
TOTAL MUNICIPIO		**449**

Tabla 26. Inventario de plazas de carga y descarga por entidad.

9.2 Caracterización de los tráficos de pesados

Tal y como se mostró en el anterior plan de movilidad, el principal flujo de pesados se canaliza a través de las vías metropolitanas (TF-5 y TF-2), donde se superan incluso los 2.500 vehículos en el tramo más cercano a San Benito. Los tráficos más importantes provienen de Santa Cruz y del Sur de la Isla, de los cuales una elevada proporción continúa en dirección a Noroeste de la Isla.

El resto de vías presentan una proporción mucho menor de estos vehículos, resaltando la TF-24 (alrededor de 750) o la TF-13 y TF-16 por encima de los 300 veh/día.

Destacan como punto de acceso al Casco el enlace del Adelantado, el del Intercambiador, la Ctra. General del Norte la entrada por San Benito.

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 126/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

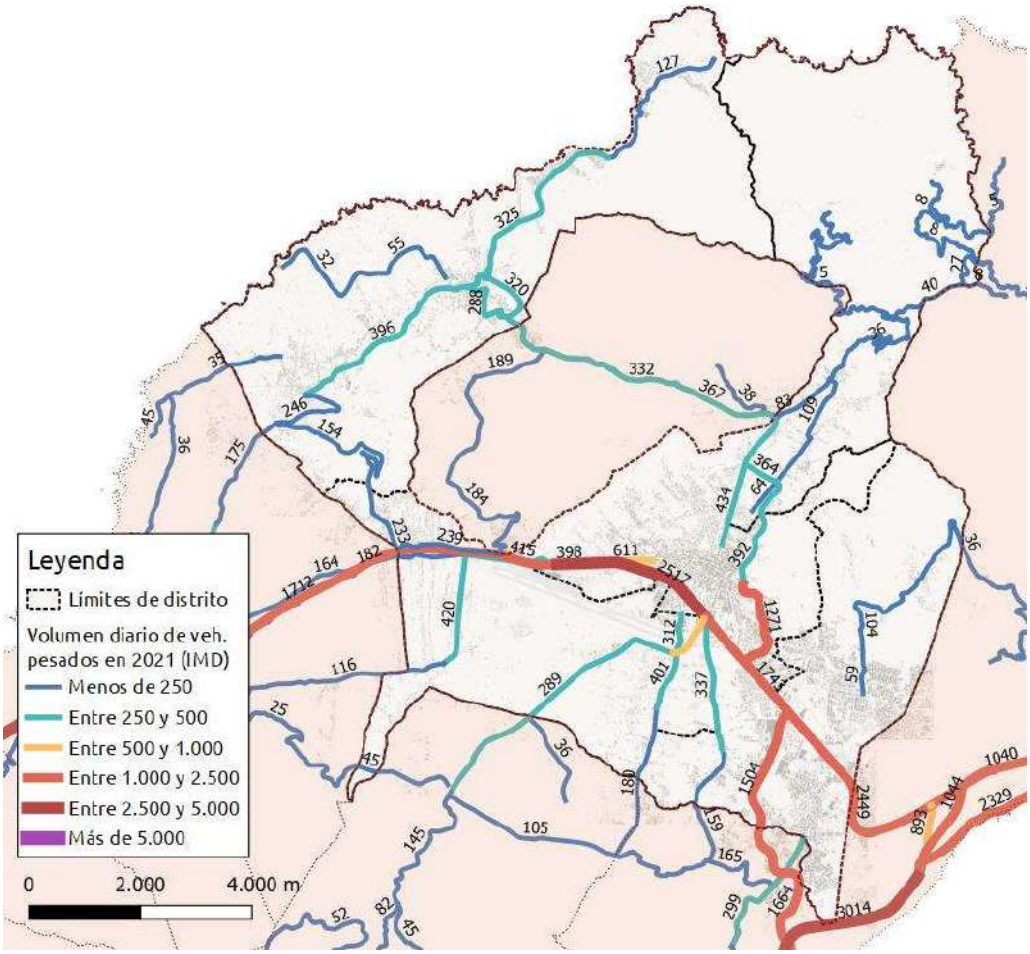


Ilustración 78. IMD de pesados en el entorno de La Laguna.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 127/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

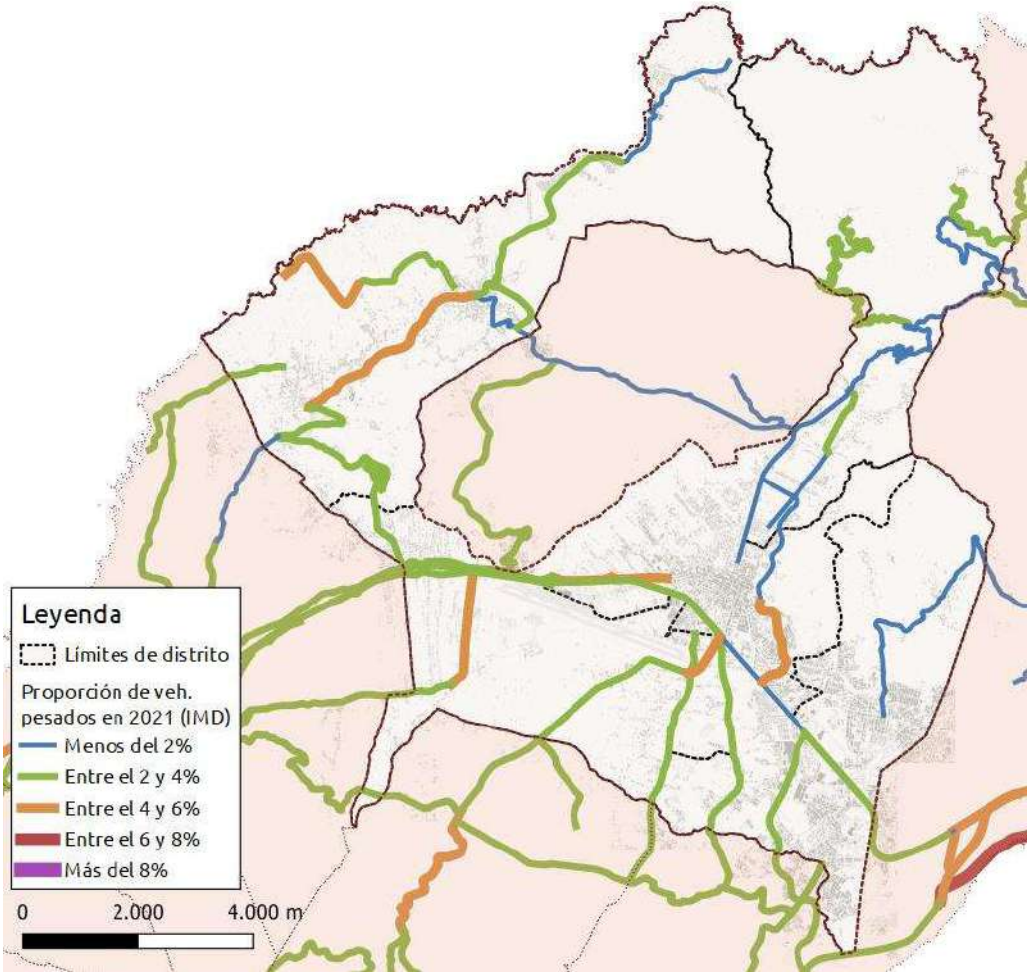


Ilustración 79. Proporción de pesados por vía.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 128/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

10. APARCAMIENTO.

10.1 La oferta de aparcamiento

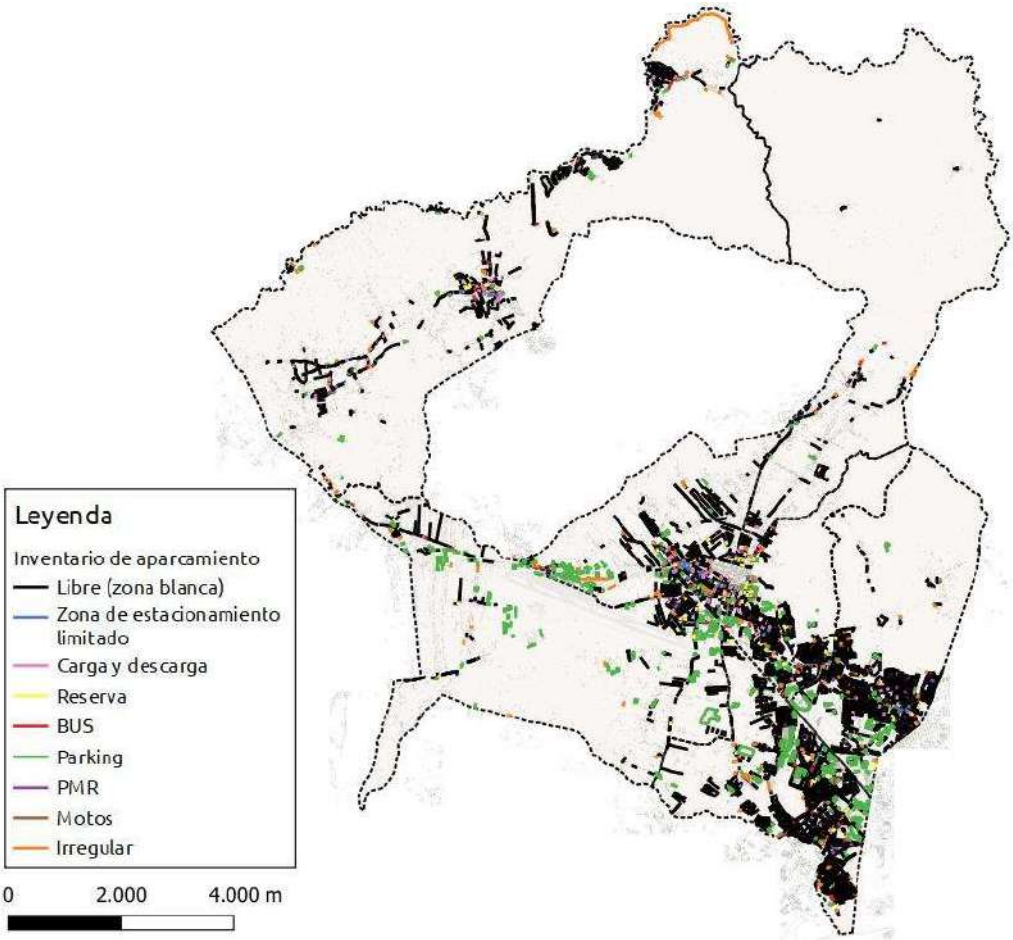


Ilustración 80. Ubicación de las plazas de aparcamiento en superficie.

La oferta de aparcamiento se estructura en función de su localización y condiciones de uso:

a) Localización:

aa) Calzada: es el estacionamiento que se localiza en el viario público.
ab) En solar: aquellas zonas de aparcamiento en superficie
ac) Fuera de calzada: aquellos espacios de aparcamiento subterráneos

b) Uso:

ba) Público no regulado: de libre acceso
bb) Público regulado: de libre utilización mediante el pago de una tarifa y/o una limitación del tiempo de estacionamiento.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 129/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

bc) Privado/Reservado: únicamente lo pueden utilizar determinados usuarios, limitados con barreras o con cierre nocturno. En el caso de los aparcamientos fuera de calzada, se distinguen entre los de residentes y los correspondientes a otros usos.

10.1.1 Oferta aparcamiento residencial turismos/furgonetas.

La oferta destinada a cubrir las necesidades de aparcamiento de la demanda residencial toma en consideración el total la oferta existente en la zona estudiada a excepción de las plazas reservadas las 24 horas del día y los aparcamientos subterráneos y en superficie destinados a otros usos (comerciales, hoteleros o industriales).

El dato de la oferta resultante es de más de 95.473 plazas, de las cuales un 54% se localizan fuera de calzada, ya sea en superficie o subterráneo.

10.1.2 Oferta foránea de aparcamiento de turismos.

Durante el período diurno, la población no residente o foránea, puede utilizar la siguiente oferta de estacionamiento:

- **Plazas no reguladas en calle:** existen aproximadamente 42.250 plazas de aparcamiento no reguladas en calzada que la población foránea comparte con la residente, a las que habría que añadir las 692 plazas en solares.

  Tomando como referencia una rotación de 2,5 veh/plaza y día, la capacidad de estas plazas es de 105.625 vehículos por día.

- **Plazas reguladas:** La ZEL (Zona de Estacionamiento Limitado) es un sistema dirigido a facilitar la rotación en el aparcamiento de coches, sobre todo en zonas comerciales y con el objetivo de impedir que automóviles permanezcan estacionados durante prolongados períodos sin moverse. El tiempo máximo de aparcamiento en una zona ZEL depende del lugar donde se aparque, indicándose para cada caso mediante señalización. Los días de operación suelen ser de lunes a sábado de 8:00 a 20:00.

  Estas zonas representan una parte muy pequeña del total de plazas en calzada, con 380 plazas en total (menos del 1%). Su escaso número y su distribución geográfica no permiten una monitorización apropiada sobre su uso, por lo tanto, su efectividad para favorecer la rotación de vehículos es prácticamente nula.

- **Plazas reguladas para personas con movilidad reducida (PMR):** La reserva de plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida permite garantizar el acceso a los principales equipamientos y centros de actividad de la ciudad. Actualmente, en las entidades más urbanas existen 303 plazas de este tipo, y 344 en todo el municipio.

  Acorde a la Orden VIV/561/2010, se estipula que, para garantizar la accesibilidad universal, como mínimo una de cada cuarenta plazas o fracción, independientemente de las plazas destinadas a residencia o lugares de trabajo, será destinada a usuarios PMR.

  A nivel global este criterio no se cumple, ya que existe una plaza PMR por 130 totales aproximadamente. Sin embargo, esta circunstancia no es análoga para todas las zonas, ya que en las zonas como San Cristóbal esta ratio baja a una plaza por cada 75 totales

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 130/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

aproximadamente. En el resto de zonas urbanas esta ratio es aún peor. Por otro lado, en varias de las entidades rurales no se ha contabilizado ninguna plaza de este tipo, como son las zonas de El Ortigal, Las Montañas, Los Baldíos, Los Rodeos y Los Valles.

Aparcamientos no regulados en solar: San Cristóbal de la Laguna dispone de un total de 692 plazas de libre acceso y gratuitas en superficie, fuera de calzada, que facilitan el estacionamiento en varias zonas de la ciudad. Esto se ubican principalmente en las zonas urbanas, concretamente San Benito, El Adelantado, a lo largo de la Avda. de Los Menceyes y en Taco. En zonas rurales se pueden encontrar en Valle de Guerra y Tejina.

Estas plazas libres pueden cumplir con la función de aparcamientos de disuasión para liberar otras zonas del municipio con menor oferta de aparcamiento. Además, la función de aparcamientos disuasorios puede también facilitar el uso de otros modos de transporte y más concretamente podría fomentar el uso del transporte público.

Aparcamientos públicos: en el municipio de La Laguna de estudio existen once parkings de uso público localizados tanto en el centro como en barrios de Taco y La Cuesta (HUC), así como el aeropuerto. En suma cuentan con una capacidad total superior a las 3.850 plazas. Tomando como referencia una rotación de 3,5 veh/día, la capacidad de estos aparcamientos sería aproximadamente de 13.500 vehículos/día.

En la Ilustración 81 se muestra la localización de estos aparcamientos, la mayoría de ellos en torno al casco histórico y el centro de la ciudad.

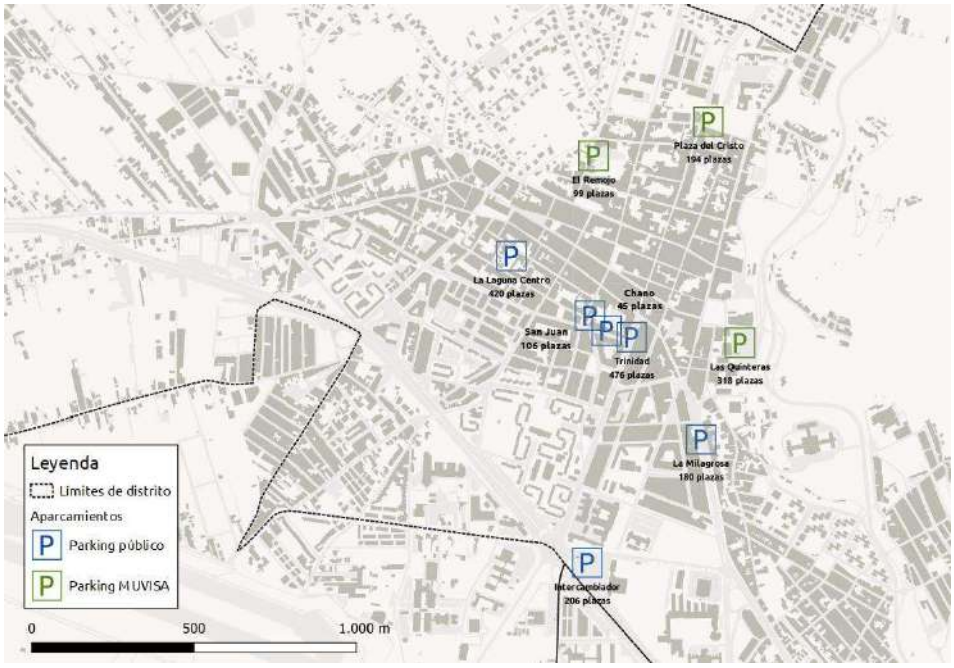


Ilustración 81. Ubicación de los aparcamientos públicos

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 131/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

APARCAMIENTOS PÚBLICOS				
NOMBRE	Número de plazas	Precio/hora	Precio/día	Precio mes
Las Quinteras (MUVISA)	328	0,75 €	7,50 €	50 €
Plaza del Cristo (MUVISA)	194	0,75 €	7,50 €	41 €
Rodríguez Moure (MUVISA)	99	0,70 €	7,00 €	50 €
Taco (MUVISA)	96	0,75 €	7,50 €	45 €
Intercambiador	206	1,5 €	15 €	60 €
HUC	1.450	1,2 €	6 €	-
Aeropuerto	876	-	15 €	-
La Milagrosa	180	-	9,75 €	-
La Trinidad	476	2,40 €	19,15 €	88 €
San Juan	106	2,45 €	22,25 €	-
La Laguna Centro	420	1,95 €	14,50 €	-
Chano	45	1,80 €	18,60 €	-

Tabla 27. Aparcamientos públicos.

Aparcamientos privados: Se trata de los aparcamientos privados no residenciales, cuyos usos están vinculados a actividades laborales, comerciales u hoteleras. Se han contabilizado en base a los datos del catastro un total de 12.395 plazas de este estilo.

Puntos de recarga de vehículos eléctricos. Actualmente existe 14 puntos de recarga de vehículos eléctricos repartidos por varias de las localidades que integran en municipio de San Cristóbal de la Laguna.

El distrito 5 (Valle de Guerra, Tejina, Bajamar y Punta del Hidalgo) es junto con el 1 el más puntos de recarga tiene, con cinco en total, uno en cada localidad, a excepción de Tejina, que tiene dos. En el distrito 1 se ubican otros cinco cargadores, la mayoría en el centro. La Cuesta y Taco por otra parte disponen de dos puntos cada uno, quedando el resto de zonas sin cubrir.

Se estima que para los puntos existentes y con un área de influencia de 650 metros se da cobertura a un 60,65 % de la población. A esto habría que sumar la disponibilidad de otros puntos repartidos por el municipio en recintos privados, como supermercados, gasolineras, hoteles, etc.

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 132/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

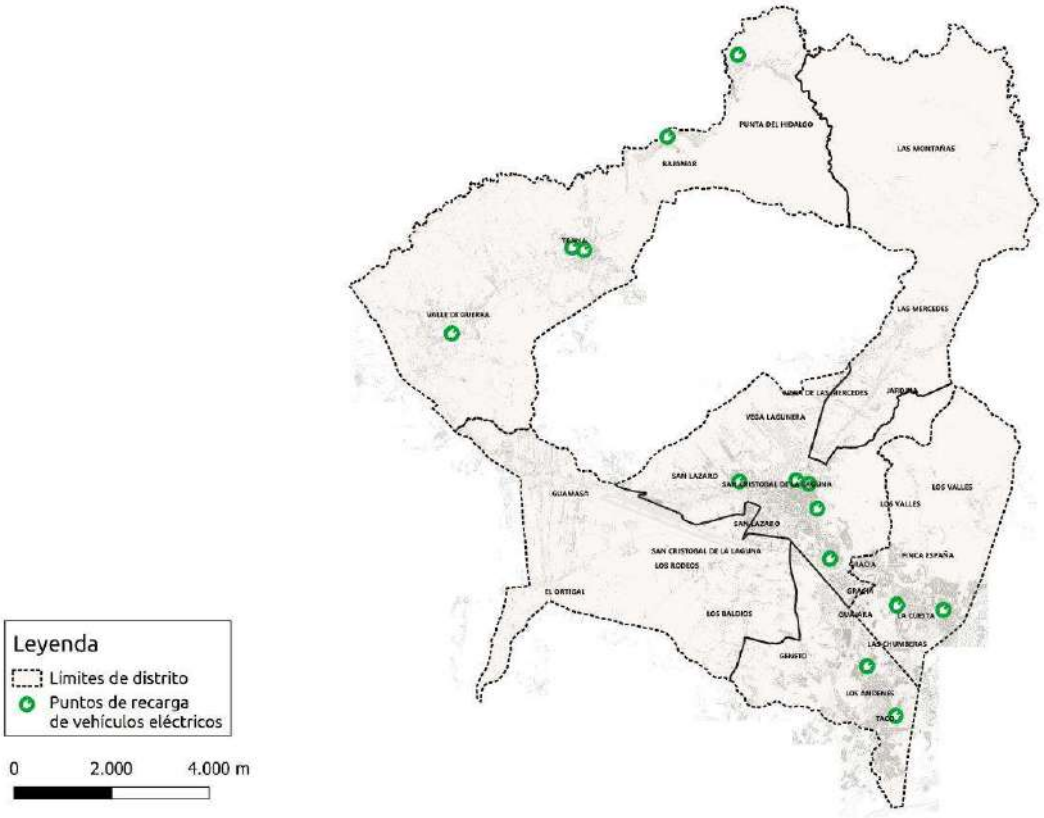


Ilustración 82. Puntos de recarga de vehículos eléctricos. Fuente: Ayuntamiento.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 133/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

En Calzada							Fuera de calzada				
ZONA	Zona No regulada	Rotación	C/D	PMR	Otras reservas	**TOTAL**	Solares	Parkings públicos	Garajes vecinos	Garajes privados	**TOTAL**
San Cristóbal	7.591	156	150	110	188	8.195	371	1.433	15.428	727	17.959
La Cuesta	6.971	67	54	71	86	7.249	68	1.450	8.359	2.272	12.149
Taco	6.716	35	69	74	72	6.966	50	93	5.808	2.763	8.714
Finca España	953	1	4	3	5	966	-	0	1.310	-	1.310
Gracia	2.625	9	17	13	30	2.694	17	0	3.722	303	4.042
Guajara	1.704	-	1	12	8	1.725	-	0	1.335	3.894	5.229
Las Chumberas	1.160	29	18	7	8	1.222	-	0	1.378	265	1.643
Los Andenes	957	-	-	8	10	975	-	0	591	21	612
San Lázaro	1.837	6	20	5	8	1.873	47	0	1.539	1.724	3.310
TOTAL	**30.514**	**297**	**333**	**303**	**415**	**31.868**	**553**	**2.976**	**39.467**	**11.969**	**54.968**

Tabla 28. Inventario de aparcamientos en entidades urbanas.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 134/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

En Calzada							Fuera de calzada				
ZONA	Zona No regulada	Rotación	C/D	PMR	Otras reservas	**TOTAL**	Solares	Parkings públicos	Garajes vecinos	Garajes privados	**TOTAL**
Bajamar	938	13	3	1	6	**961**	-	0	689	29	718
El Ortigal	253	-	-	-	2	**255**	-	0	310	-	310
Geneto	2.374	-	6	5	22	**2.407**	-	0	1.310	-	1.310
Guamasa	1.065	-	2	2	8	**1.077**	-	0	1.532	251	1.783
Jardina	174	-	-	1	2	**177**	-	0	358	-	358
Las Mercedes	281	4	4	2	5	**296**	-	0	383	-	383
Las Montañas	43	-	-	-	-	**43**	-	0	12	-	12
Los Baldíos	845	-	-	-	2	**847**	-	0	894	-	894
Los Rodeos	100	-	-	-	-	**100**	-	876	176	-	1.052
Los Valles	-	-	-	-	-	**-**	-	0	316	-	316
Punta del Hidalgo	822	-	11	5	6	**844**	-	0	692	-	692
Tejina	1926	41	59	14	32	**2.072**	65	0	2.246	146	2.457
Valle de Guerra	1.350	18	25	6	14	**1.413**	74	0	1.181	-	1.255
Vega de las Mercedes	639	-	6	2	-	**647**	-	0	703	-	703
Vega Lagunera	1.287	7	-	3	5	**1.302**	-	0	881	-	881
TOTAL	**12.097**	**83**	**116**	**41**	**104**	12.441	**139**	**876**	**11.053**	**426**	**14.144**

Tabla 29. Inventario de aparcamientos en entidades rurales.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 135/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

10.2 La demanda de aparcamiento.

Pese a la gran proporción del espacio destinado a la circulación y estacionamiento de vehículos, existen numerosas zonas donde encontrar una plaza de aparcamiento puede ser un problema. Estos problemas se dan en zonas residenciales de alta densidad, como puede ser al Sur del casco, o también en ciertas zonas de La Cuesta, Finca España o Taco.

Esta problemática puede suponer un hándicap para promover un urbanismo que compense los actuales déficits funcionales del viario. Identificar aquellas zonas con mayor presión sobre la calzada permite identificar los barrios en los que será necesario paliar el déficit mediante la construcción de aparcamientos para uso residencial. De este modo se podrá compensar la pérdida de plazas que conlleva la recuperación del espacio público para las personas.

Las entidades más rurales o las costeras no sufren de esta problemática de una forma tan acusada. No obstante, también será necesario valorar las posibilidades que ofrecen estos entornos en la reducción de plazas de estacionamiento en favor de espacio estancial y tránsito de peatones.

10.2.1 La utilización de los aparcamientos públicos y privados.

En los inventarios realizados por todo el municipio se controlaron varios de los aparcamientos existentes (los no regulados en solar, los regulados en solar y los privados), tanto en periodo matutino como vespertino. Además, en aquellos que disponían de regulación se consultó la evolución de la demanda en cada uno de ellos. En función de cada tipología y su ubicación se obtuvieron niveles de ocupación diferentes.

En relación a los **aparcamientos universitarios** por lo general se encontró una mayor ocupación de los aparcamientos en periodo matutino, siendo pocos los que rozaban el lleno (Facultad de Física y Matemáticas, Parking del Campus Central, la Facultad de Economía y la de Psicología). Esto indica que una mayor proporción tanto del alumnado como del personal asiste mayoritariamente a las clases en este periodo, siendo el turno vespertino de menor cuantía.

Tan solo el Parking del Campus central mantiene ocupaciones altas durante la tarde, encontrándose lleno en el momento de su monitorización, incluso observándose indisciplina en sus alrededores. Su proximidad al centro del Casco podría ser una justificación para esta situación.

Aparcamiento	Mañana 7-13 h	Tarde 16-18 h
Escuela Superior de Ingeniería y Tecnología	40%	30%
Facultad de Física y Matemáticas	90%	10%
Facultad de Biología	30%	30%
Parking del Campus Central	90%	100%
Escuela Superior de Ingeniería y Arquitectura	40%	20%
Fac. Economía	70%	20%
Fac. Derecho y Ciencias Sociales	40%	10%
Fac. Filosofía	10%	5%
Fac. Psicología	100%	30%

Tabla 30. Ocupación de los aparcamientos universitarios.

También se observaron otros aparcamientos públicos importantes como son el del Intercambiador de La Laguna, el HUC, y la red de aparcamientos de MUVISA.

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 136/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Contraste el **Intercambiador** con más ocupación media en el periodo vespertino (55% de media) frente al matutino (25%). Sin embargo, el aparcamiento del Campus Central ya observado, ubicado en las proximidades, tiene un comportamiento similar.

Por otra parte, se observó en el **Hospital Universitario Central (HUC)** como solo son plenamente usadas las dos primeras plantas, mientras que la tercera ronda el 80% de ocupación, la cuarta estaba vacía y la quinta cerrada. En la mañana se produce la hora punta de estacionamientos, ya que es cuando se encuentra la mayor parte del personal el en hospital, además de realizarse las consultas externas. Esto implica un gran margen para atender la demanda de vehículos privados dentro de este recinto.

En relación a los datos de demanda de los aparcamientos públicos gestionados por **MUVISA** en general gozan de un amplio uso, justificado por sus reducidas tarifas. La rotación para la mayoría de los casos es elevada, llegando a 4 vehículos por plaza en el tramo matutino para el aparcamiento de las Quinteras, 3 para el del Cristo (mercado), 2,3 para el de El Remojo. Tan solo Taco se descuelga, no llegando siquiera a obtener un volumen de vehículos equivalente a la oferta de plazas. Por otro lado, en el aparcamiento de Las Quinteras se han observado colas recurrentes en la entrada por falta de capacidad.

En cualquier caso, la ocupación en periodo matutino es notablemente mayor en periodo matutino, a raíz de su proximidad a los centros administrativos y comerciales de cada entidad (el Casco y Taco). En periodo nocturno tanto El Cristo como Quinteras se encuentran abiertos, favoreciendo el aparcamiento de abonados. No obstante, por la observación realizada la ocupación nocturna era notablemente baja (en torno al 20%).

HORARIO	Parking EL CRISTO	Parking QUINTERAS	Parking EL REMOJO	Parking TACO	TOTAL
	Nº Vehículos	Nº Vehículos	Nº Vehículos	Nº Vehículos	Nº Vehículos
06:30 A 14:30	600	1.300	215	50	2.165
14:30 A 22:30	100	400	166	28	694
22:30 A 06:30	2	10	CERRADO	CERRADO	12

Tabla 31. Flujo de entradas por tramo horario.

La demanda de vehículos permanece más o menos constante a lo largo de los meses del año, salvo en el periodo estival que decrece. Este hecho es menos notable en Taco que en los recintos situados en torno al Casco.

	Parking EL CRISTO	Parking QUINTERAS	Parking EL REMOJO	Parking TACO	TOTAL
	Nº Vehículos	Nº Vehículos	Nº Vehículos	Nº Vehículos	Nº Vehículos
Enero	15.037	29.497	8.586	1.715	54.835
Febrero	14.841	27.803	8.335	1.151	52.130
Marzo	16.765	33.762	9.781	1.427	61.735
Abril	15.347	31.042	9.149	1.248	56.786
Mayo	17.791	33.676	9.953	1.562	62.982
Junio	16.312	34.899	9.902	1.374	62.487
Julio	15.770	31.712	9.137	1.432	58.051
Agosto	13.895	29.925	8.671	1.416	53.907
Septiembre	12.681	38.166	10.593	1.418	62.858
Octubre	18.538	40.306	10.675	1.267	70.787
Noviembre	17.845	39.322	10.323	1.438	68.928
Diciembre	20.435	42.315	10.381	1.921	75.052
TOTAL	195.257	412.425	115.487	17.369	740.538

Tabla 32. Demanda mensual de vehículos en aparcamientos de MUVISA.

Otro dato a destacar son la duración media de los estacionamientos, siendo mayor en el caso de los aparcamientos del mercado de El Cristo y El Remojo (1h 30), seguido del de Taco (1h 20) y Las Quinteras (1h 10 min). Esta corta duración puede implicar una preferencia de utilizar estas

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 137/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

instalaciones para realizar gestiones o compras rápidas a sabiendas de que será fácil disponer de una plaza a la llegada.

En cuanto a los **aparcamientos públicos de gestión privada** se observó un patrón similar, justificado en su proximidad al casco histórico. Las horas punta tienden a ser en periodo matutino, llenándose a horas centrales del día, aunque también a horas centrales de la tarde. Esta casuística está ligada a su uso para compras, gestiones y ocio.

En periodo nocturno su ocupación cae, no ofreciéndose la posibilidad de pernoctar en alguno de ellos. Esto denota su falta de competitividad en este periodo frente a la amplia oferta de aparcamiento en calzada.

Lugar	Mañana 7-13 h	Tarde 16-18 h	Notas
Parking Avenida Trinidad	70%	70-80%	25% a primera hora.
Parking C/ San Juan	90%	85%	Lleno de 11 a 13 h y de 17 a 19 h (horarios comerciales). Resto del día al 50%.
Parking La Milagrosa	65%	35%	A medio día un 65%. El resto del día 35%.
Parking Laguna Centro	ND	ND	No aportaron información.

Tabla 33. Ocupación de algunos de los aparcamientos privados consultados.

10.2.2 Déficit infraestructural de aparcamiento.

Garantizar un número suficiente de plazas de aparcamiento para residentes no debe ir en detrimento del espacio dedicado al peatón y al resto de funciones urbanas, sino que debe promoverse la dotación de infraestructura adecuada fuera de calzada.

La diferencia entre la oferta de aparcamiento (no en calzada ni superficie) y la demanda nocturna permite calcular el déficit existente de plazas de estacionamiento.

En este sentido, se ha calculado la demanda residente en base al padrón de vehículos (IVTM). Para ello ha sido necesario trasladar los datos facilitados según código postal, realizando una estimación sobre el número de vehículos por vivienda, y posteriormente aplicarlo a las diferentes entidades. La oferta se ha obtenido a partir de los datos del catastro (aparcamientos públicos, aparcamientos privados pero de uso público, o aparcamientos privados de vecinos.).

Los resultados para cada entidad se pueden observar en la Ilustración 83. En general existe un déficit general de plazas de estacionamiento en casi todo el municipio. Las zonas que adolecen un mayor número de plazas de este tipo se corresponden con las entidades de Taco (más de 5.000 plazas), La Cuesta y San Cristóbal (con más de 2.000 plazas de déficit). En estos ámbitos se requerirían el número equivalente de plazas para dar cabida a todos los vehículos censados fuera de la calzada. Gran parte del parque de vivienda existente no dispone de apenas plazas propias, lo que acentúa el problema.

En las zonas más rurales el déficit es escaso, a excepción de Valle de Guerra y Tejina que en ambos los casos superan las 5.000 plazas de déficit. Otras zonas que destacan negativamente son Guamasa y San Lázaro, con más de 1.000 plazas de déficit.

Tan solo cuentan con un ligero superávit la zona Norte de Gracia y la Sur de San Cristóbal, con menos de 1.000 plazas libres. Es decir, suprimiendo todo el aparcamiento en calzada en estos ámbitos deberían contar con espacio suficiente en privado para aparcar.

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA | Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 | Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 138/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

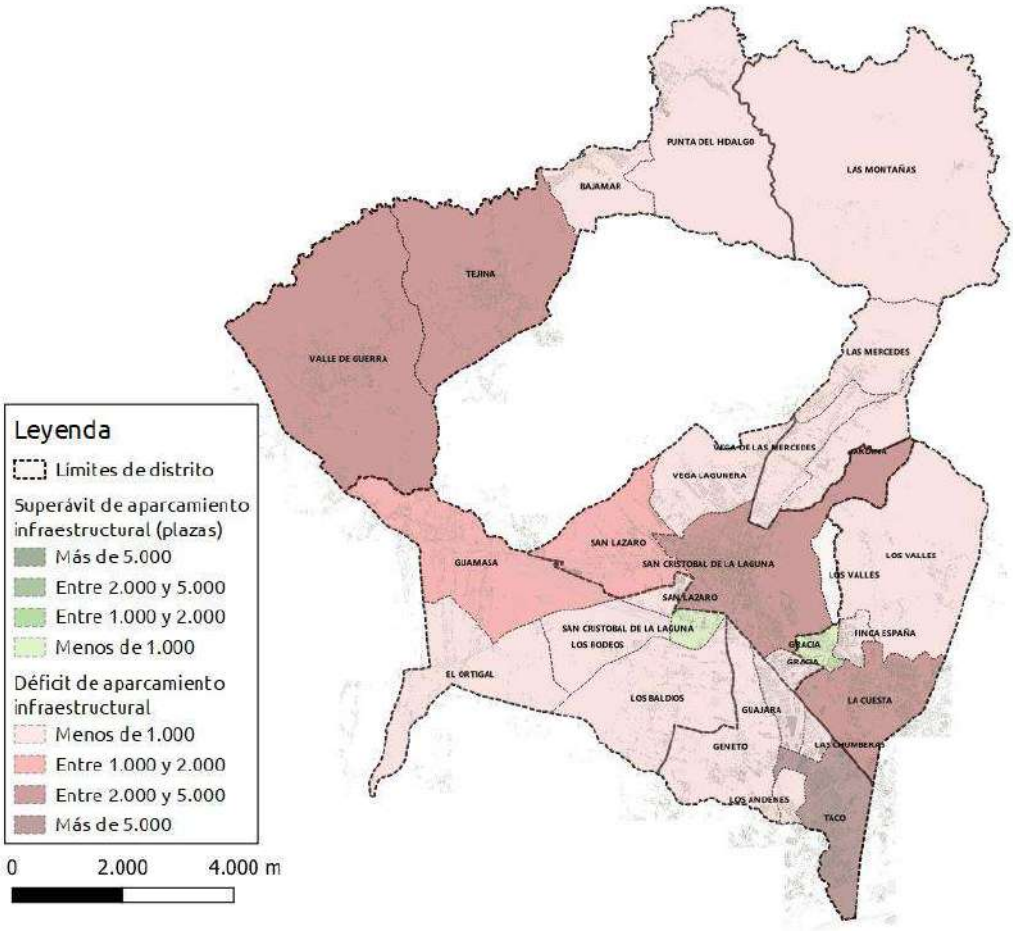


Ilustración 83. Déficit infraestructural de aparcamiento.

10.2.3 Déficit total de aparcamiento.

En este apartado se analiza la capacidad de toda la infraestructura de aparcamiento para absorber la demanda existente en base a los datos del censo de vehículos. Se extiende la oferta comentada previamente incluyendo además los espacios destinados en calzada.

Existe un notable contraste entre las zonas con déficit previamente mencionadas y que ahora poseen superávit. Como ya se ha precisado numerosas veces, en La Laguna la mayoría de la proporción del viario se destina a calzada, incluyendo carriles de circulación, pero especialmente aparcamiento. Esta circunstancia hace que la oferta de aparcamiento sea muy elevada. Zonas muy urbanas como La Cuesta, Taco o San Cristóbal, que adolecían de un gran déficit, contabilizando la oferta en calzada poseen superávit. De hecho, tanto en San Cristóbal como en La Cuesta se observan más de 5.000 plazas libres.

A pesar de esto, existen aún zonas donde la oferta agregada no es suficiente, como Valle de Guerra, donde faltarían entre 1.000 y 2.000 plazas teóricamente. En general las entidades rurales suelen adolecer de espacio dedicado en calzada, por lo que muchos residentes estacionan en caminos en sitios con suficiente anchura, pero que no se han contabilizado como aparcamientos.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 139/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

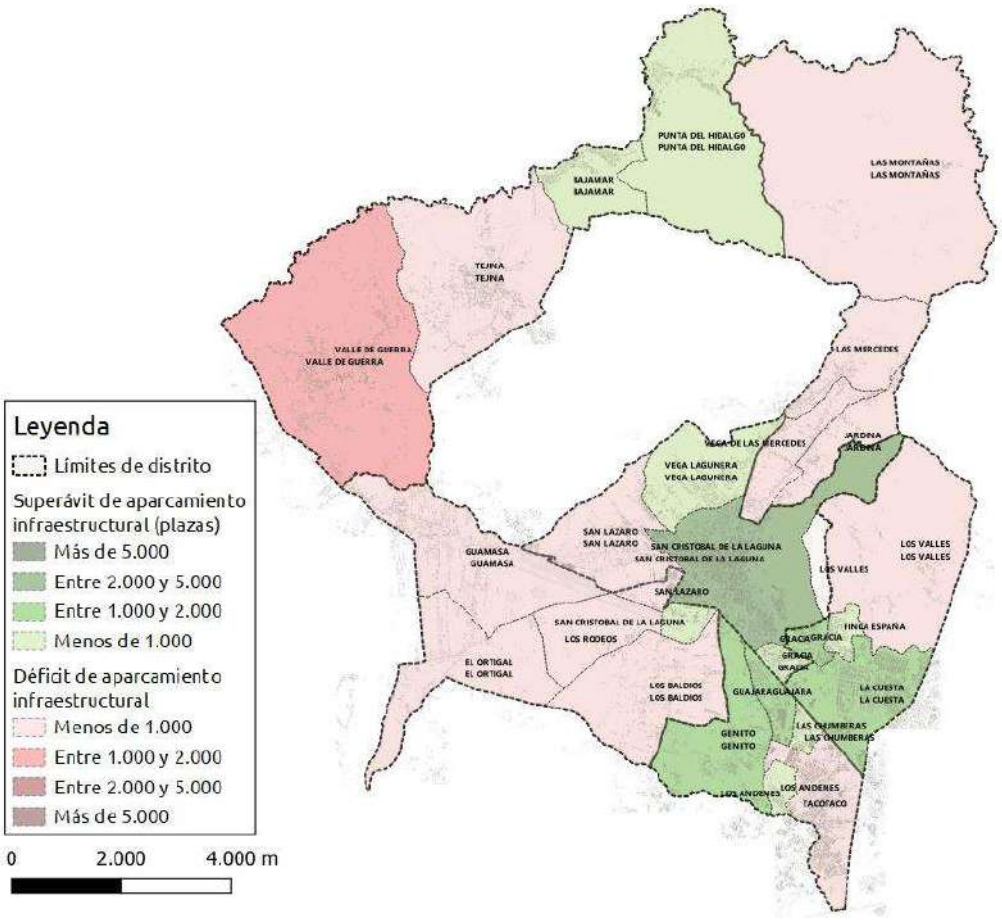


Ilustración 84. Déficit total de aparcamiento.

10.2.4 Déficit de aparcamiento aparente

En el apartado anterior se ha determinado el déficit teórico de aparcamiento infraestructural y el total. No obstante, disfunciones en el censo, el absentismo, o una infrautilización de la oferta de estacionamiento fuera de calzada, puede hacer que el déficit teórico no coincida con la percepción del usuario.

Para valorar cualitativamente esta situación, tanto en el periodo diurno como nocturno se ha realizado un inventario de ocupación e ilegalidad que permite detectar como se utiliza la calzada. Los resultados se pueden visualizar tanto en la Ilustración 85 como en la Ilustración 86.

Existe una notable diferencia entre las ocupaciones en ambos periodos, especialmente en función de la tipología de tejido urbano existente. Aquellas zonas con mayor intensidad comercial o presencia de actividades empresariales sufren una mayor presión por el día, mientras que las zonas más residenciales tienen mayor ocupación nocturna.

Así, por el día, las zonas con mayores niveles de ocupación de plazas de estacionamiento situadas en el viario se corresponden con las zonas más centrales de la zona urbana de La Laguna, como el casco, Taco (zona Ctra. Gral. Del Rosario y El Cardonal) o La Cuesta (en la zona inmediata al fin de línea del tranvía). En estas zonas, se evidencia una alta presión del aparcamiento debido a la existencia de indisciplina (aparcamiento en aceras, isletas, dobles filas, etc.).

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 140/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Tras estas se encuentran zonas donde la probabilidad de encontrar una plaza vacía es escasa, pero que aun así no evidencian un déficit acusado de aparcamiento. Destacan las zonas circundantes a las mencionadas previamente. En relación al casco, la zona más occidental, así como la situada al Norte de la zona histórica, presentan mayores niveles de ocupación que la zona Sur. La Avda. de Taco o la Ctra. General de La Cuesta se encuentran en una situación similar.

En referencia al resto de la zona más urbana las ocupaciones se sitúan por debajo del 90%, lo cual indica una probabilidad mayor de encontrar plaza. En las zonas como Finca España, Guajara o la zona Norte de Gracia la ocupación puede ser incluso inferior al 80%.

Las zonas más rurales gozan de una disponibilidad de aparcamiento buena de forma generalizada, a excepción de Tejina. Dada su mayor entidad, variedad comercial y de servicios, esta localidad genera mayor atracción de los poblamientos más inmediatos, lo cual afecta directamente a la demanda de aparcamiento. La ausencia de zonas habilitadas en periferia y la estrechez de sus calles conlleva una mayor presión y ocupación en calzada. No obstante, en las zonas más periféricas es posible encontrar aparcamiento fácilmente.

Por otro lado, las localidades costeras de Punta del Hidalgo y Bajamar gozan de una ocupación baja del aparcamiento dado su carácter eminentemente residencial y de baja densidad, en comparación con una oferta de aparcamiento en calzada extensa. Salvo las zonas más cercanas al paseo marítimo, en ambos casos es posible encontrar zonas con ocupaciones inferiores al 50% a lo largo del día.

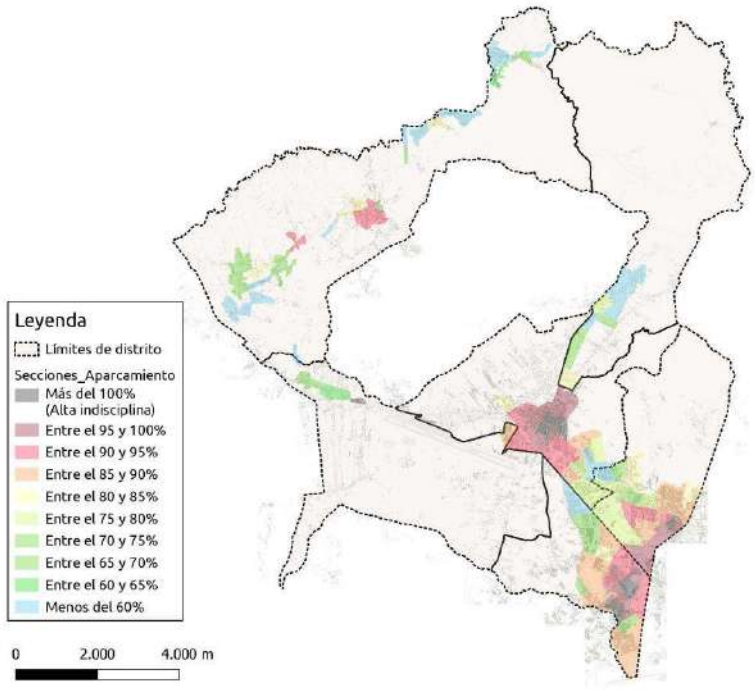


Ilustración 85. Ocupación media diurna del aparcamiento.

En el periodo nocturno la ocupación cambia drásticamente en algunas zonas. Se evidencia una reducción muy acusada de la misma especialmente en la zona Este del casco, donde se han observado plazas libres que para el conjunto de las secciones engloban ocupaciones entre el 70

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 141/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

y 80%. Esta zona tiene menor número de residentes, y concentra mayor actividad terciaria que otras zonas, lo cual evidencia esta fluctuación en el volumen de coches registrados por hora.

En contraste, la zona Sur y Suroeste del casco presentan mayores ocupaciones en periodo nocturno, especialmente al otro lado de la TF-5, donde se observado cierta indisciplina.

Las zonas más altas de La Cuesta o Taco, como Finca España o San Matías incrementan su ocupación en periodo nocturno con ocupaciones superiores al 90%, lo cual indica la escasez de plazas en estos barrios.

Por otro lado, las zonas industriales y terciarias situadas próximas a Taco, Geneto y La Cuesta, además del entorno de las facultades registran ocupaciones por debajo del 50% en periodos nocturno. En estas zonas apenas existen viviendas ni tampoco actividades nocturnas que generen atracción, lo cual se manifiesta con el escaso uso de las plazas de estacionamiento.

En el ámbito más rural la situación es más parecida a los registros obtenidos durante el día, nuevamente destacando Tejina negativamente y con una mayor ocupación, eso sí, con valores algo inferiores.

También se observa déficit de aparcamiento en la zona más occidental de Punta del Hidalgo, donde se ha observado indisciplina a lo largo de la carretera general. En esta zona apenas existen aparcamientos en calzada ni fuera de la misma.

En el resto de las localidades, como Valle de Guerra o Guamasa las ocupaciones permiten estacionar prácticamente en cualquier lugar de la calle.

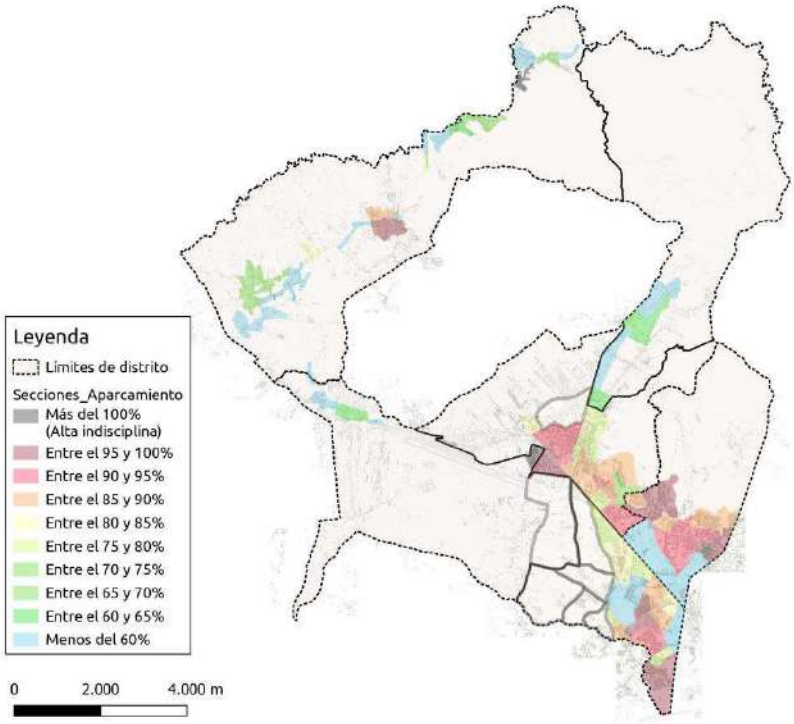


Ilustración 86. Ocupación media nocturna del aparcamiento.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 142/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

En conclusión, parecen observarse ciertas discrepancias sobre los datos teóricos y reales de ocupación. Zonas como Taco, La Cuesta, incluso algunos ámbitos de La Laguna tienen elevadas ocupaciones incluso en periodo nocturno, pese a que estas entidades tienen elevados superávits. Esto puede justificarse de la siguiente manera:

- Aparcar en la calle resulta más cómodo, además de ser gratuito, que estacionar en ámbitos privados y más apropiados para esta función (incluso para residentes que poseen plazas). Esta práctica es habitual cuando aparcar en calzada no conlleva una gran pérdida de tiempo, especialmente ante la inexistencia de zona azul en zonas más densas y céntricas. Además, en base a los datos obtenidos de los aparcamientos públicos, estos están infrautilizados en periodo nocturno. Es decir, la oferta de plazas no está optimizada por ausencia de regulación.
- Las entidades por otra parte poseen extensiones considerables en varios casos, como San Cristóbal, Taco o La Cuesta. Pese a que estas poseen superávit, puede darse el caso que la disponibilidad de plazas se encuentra en zonas remotas o aisladas, y que no sirven adecuadamente en las zonas residenciales. Estas plazas suelen ubicarse en zonas industriales o de equipamientos que por la noche se ha observado que están vacías.

DISTRITO	ENTIDAD	Ocupación diurna (%)	Ocupación nocturna (%)
1	Gracia	71	95,5
	San Cristóbal de la Laguna	79,6	70,5
	San Lázaro	87,3	100
	Vega Lagunera	25	40
2	Finca España	85	98,5
	La Cuesta	87,2	71
	Los Valles	48,6	69,5
3	Geneto	65,3	78,5
	Guajara	64,31	82,5
	Las Chumberas	87,26	64
	Taco	95,01	69,5
4	El Ortigal	55	60
	Guamasa	40	48
	Los Andenes	85,15	87,5
	Los Baldíos	45	65
	Los Rodeos	35	42
5	Bajamar	63,5	58,5
	Punta del Hidalgo	44,78	49
	Tejina	60,9	65,1
	Valle de Guerra	53,02	44,8
6	Jardina	35	40
	Las Mercedes	40	40
	Las Montañas	35	40
	Vega de las Mercedes	47	40

Tabla 34. Ocupación aparcamiento en calzada por entidades.

No obstante, de la muestra de datos teóricos se extrae que existe un cierto margen para adecuar la oferta real de plazas de aparcamiento a partir de su optimización. El suelo es un recurso limitado y no renovable que no se puede destinar indiscriminadamente a aparcamiento. Es necesario plantear un escenario en el cual se ajuste la oferta a la demanda real, asignando el coste de oportunidad que conlleva esta infraestructura en el consumo de suelo y pérdida de funciones urbanas.

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 143/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

ZONA	Turismos Censo	Solares	Parkings públicos	Garajes vecinos	TOTAL	DÉFICIT INFRAEST.	Zona No regulada	Rotación	TOTAL	DÉFICIT TOTAL.
San Cristóbal	20.224	371	1.433	15.428	17.232	2.992	7.591	156	7.747	-4.755
La Cuesta	13.337	68	1.450	8.359	9.877	3.460	6.971	67	7.038	-3.578
Taco	13.481	50	93	5.808	5.951	7.530	6.716	35	6.751	779
Finca España	1.980	-	0	1.310	1.310	670	953	1	954	-284
Gracia	3.501	17	0	3.722	3.739	-238	2.625	9	2.634	-2.872
Guajara	1.790	-	0	1.335	1.335	455	1.704	-	1.704	-1.249
Las Chumberas	1.876	-	0	1.378	1.378	498	1.160	29	1.189	-691
Los Andenes	1.170	-	0	591	591	579	957	-	957	-378
San Lázaro	3.714	47	0	1.539	1.586	2.128	1.837	6	1.843	285
TOTAL	**61.073**	**553**	**2.976**	**39.467**	**42.996**	**18.074**	**30.514**	**297**	**30.817**	**-12.743**

Tabla 35. Déficit de aparcamiento por entidades urbanas.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 144/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

ZONA	Turismos Censo	Solares	Garajes vecinos	TOTAL	DÉFICIT INFRAEST.	Zona No regulada	Rotación	TOTAL	DÉFICIT TOTAL.
Bajamar	1.149	-	689	689	460	938	13	951	-491
El Ortigal	840	-	310	310	530	253	-	253	277
Geneto	3.623	-	1.310	1.310	2.310	2.374	-	2.374	-64
Guamasa	2.774	-	1.532	1.532	1.242	1.065	-	1.065	177
Jardina	875	-	1.378	1.378	-503	174	-	174	-788
Las Mercedes	1.469	-	383	383	1.086	281	4	285	801
Las Montañas	106	-	12	12	94	43	-	43	51
Los Baldíos	1.170	-	894	894	276	845	-	845	-569
Los Rodeos	330	-	176	176	154	100	-	100	54
Los Valles	768	-	316	316	452	117	-	117	335
Punta del Hidalgo	1.405	-	692	692	713	822	-	822	-109
Tejina	4.721	65	2.246	2.311	2.410	1.926	41	1.967	443
Valle de Guerra	4.311	74	1.181	1.255	3.056	1.350	18	1.368	1.688
Vega de las Mercedes	1.525	-	703	703	822	639	-	639	183
Vega Lagunera	1.604	-	881	881	723	1.287	7	1.294	-571
TOTAL	**26.670**	**139**	**12.703**	**12.842**	**13.825**	**12.214**	**83**	**12.297**	**1.528**

Tabla 36. Déficit de aparcamiento en entidades rurales.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 145/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

11. CALIDAD AMBIENTAL

11.1 Contaminación ambiental

A través de los datos de intensidades recopilados de los aforos realizados por el el Cabildo de Tenerife y los aforos realizados durante el trabajo de campo, ha sido posible obtener los valores de vehículos*km del municipio. Este dato permite realizar una estimación de las emisiones de NOx, CO2 y PM 2,5 que se producen en el municipio.

Al no disponer de información de los porcentajes por etiquetas ambientales del parque automovilístico del municipio, se ha optado por realizar la estimación de emisiones utilizando el reparto a nivel estatal. Si bien este es una media de todo el Estado, por la experiencia obtenida de estudios anteriores, las variaciones suelen ser mínimas.

Etiqueta	2021
Sin etiqueta	17,8%
B	38,3%
C	39,0%
Eco	4,2%
0 emisiones	0,7%

Por tanto, en base a los veh*km obtenidos de los datos de aforos del municipio y el reparto considerado para el parque automovilístico se han estimado las emisiones.

Según las demandas de tráfico actuales los niveles de contaminación se sitúan en torno a las 451,4 tn/año de NO2, y casi 270.000 tn/año de CO2 y por lo que respecta a las emisiones de PM 2,5 se estiman unas emisiones de 38 tn/año.

	2021
Veh-km/año	1.745.782.853
emisiones totales NO2 (tn/año)	451,44
emisiones totales CO2 (tn/año)	269.928,63
emisiones totales PM 2,5 (tn/año)	38,00

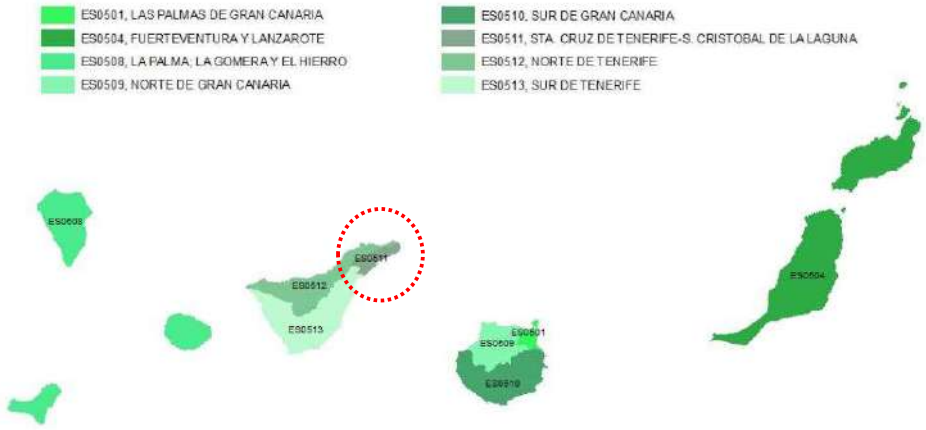
De los datos existentes se desprende que San Cristóbal de la Laguna genera el 6,6% del total de emisiones de CO2 que se generan en el archipiélago canario.

11.2 Calidad del aire.

El municipio de San Cristóbal de la Laguna no dispone de estaciones de calidad del aire propias siendo Depósito Tristán y Vuelta los Pájaros en Santa Cruz de Tenerife las más próximas y las empleadas de referencia en el Informe de Calidad del Aire de Canarias 2021 elaborado por el Gobierno de Canarias

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 146/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Zonas de calidad del aire en las Islas Canarias



Zonas para la evaluación de SO_2, NO_2, PM_{10}, $PM_{2,5}$ y O_3

Código	Nombre de la zona	Contaminante evaluado	Tipo (**)	Área (km²)	Población (habitantes)
ES0501	Las Palmas de Gran Canaria	SO_2, NO_2, PM10, PM2,5 y O_3	ag	100,55	378.675
ES0504	Fuerteventura y Lanzarote	SO_2, NO_2, PM10, PM2,5 y O_3	nonag	2.505,67	275.851
ES0508	La Palma, La Gomera y El Hierro	SO_2, NO_2, PM10, PM2,5 y O_3	nonag	1.346,49	116.412
ES0509	Norte de Gran Canaria	SO_2, NO_2, PM10, PM2,5 y O_3	nonag	509,84	150.659
ES0510	Sur de Gran Canaria	SO_2, NO_2, PM10, PM2,5 y O_3	ag	949,72	323.354
ES0511	Sta. Cruz de Tenerife - S. Cristóbal de La Laguna	SO_2, NO_2, PM10, PM2,5 y O_3	ag	173,1	366.573
ES0512	Norte de Tenerife	SO_2, NO_2, PM10, PM2,5 y O_3	ag	746,77	237.973
ES0513	Sur de Tenerife	SO_2, NO_2, PM10, PM2,5 y O_3	ag	1.124,77	323.447
ES0514	Canarias	Pb, CO, C_6H_6, metales y B(a)P (*)	nonag	7.456,91	2.172.944

(*) Metales: la zona evalúa arsénico, cadmio y níquel.
(**) Tipo de zona: Ag = Aglomeración, nonag = no aglomeración.



Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 147/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

ZONA	ESTACIONES	SO_2	NO_2		O_3		CO	Benceno	PM_{10}		$PM_{2.5}$
		Nº sup. VLH	Nº sup. VLH	Nº sup. VLA	Nº sup. UI	Nº sup. VLO (2019-2021)	Nº sup. VLO	Nº sup. VLA	Nº sup. VLD	Nº sup. VLD desc.(1)	Nº sup. VLA
ES0509	Polideportivo Afonso	0	0	0	0	0			16	1	0
ES0510	Agüimes	0	0	0	0	0			21	2	0
	Castillo del Romeral	0	0	0	0	1			56	11	0
	ITC	0	0	0	0	0	0		45	9	0
	La Loma	0	0	0	0	0	0		29	1	0
	Parque de San Juan	0	0	0	0	0	0		21	0	0
	Pedro Lezcano	0	0	0	0	0	0		29	2	0
	Playa del Inglés	0	0	0	0	0			37	5	0
	San Agustín	0	0	0	0	0			57	10	0
ES0511	Agencia Tributaria	0	0	0							
	Bomberos	0	0	0							
	Casa Cuna	0	1	0	0	0	0	0	32	2	0
	Depósito Tristán	0	0	0	2	0	0	0	19	4	0
	García Escámez	0	0	0	0	2	0	0	14	0	0
	Parque de la Granja	0	0	0	0	1	0	0	34	5	0
	Piscina Municipal	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0
	Tena Artigas	0	0	0	0	0		0	10	0	0
	Tío Pino	0			0	0			25	3	
	Tome Cano	0	0	0	0	0		0	3	0	0
	Vuelta Los Pájaros	0	0	0	0	0	0	0	24	1	0
ES0512	Balsa de Zamora	0	0	0	0	0	0		15	0	0
ES0513	Barranco Hondo	0	0	0	0	0	0		18	0	0
	Buzanada	0	0	0	0	1			22	3	0
	Caletillas	0	0	0	1	0	0		15	0	0

Según el R.D. 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, los valores límite legales establecidos para los contaminantes medidos, éstos no han sido superados más veces de las permitidas.

11.3 Contaminación acústica

La contaminación acústica, especialmente en las ciudades, se ha incrementado en las últimas décadas y actualmente es considerada como un grave problema que afecta de manera directa a la sociedad, sobre todo a los habitantes de los núcleos urbanos. Las fuentes emisoras a considerar son diversas siendo el tráfico rodado el principal emisor de ruido.

A partir del mapa de ruido elaborado por el Ayuntamiento de La Laguna, con anuncio de aprobación definitiva, publicado en el BOP nº 155 de 26/12/18, se concluye que un 26,3% de la población está expuesta a niveles superiores de ruido diurno (>65dB(A)) y un 27,4% a niveles superiores de ruido nocturno (>55 dB(A)) respecto de los límites establecidos en los Objetivos de Calidad Acústica para áreas residenciales (END).

Dentro de las fuentes de ruido que la normativa en materia de ruido obliga a estudiar, en el municipio de La Laguna se han tenido en cuenta las siguientes:

- Tráfico viario (diferenciando grandes ejes viarios del resto de viario)
- Tráfico ferroviario (tranvía)
- Tráfico aeroportuario
- Ruido industrial

De entre todas las fuentes de emisión analizadas es el tráfico viario (tanto de los grandes ejes viarios como del resto de vías) el que mayor afección genera, provocando que unos 27.100

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 148/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

habitantes sufran contaminación acústica diurna (Ldía>65dB(A)) y cerca de 23.000 estén expuestos a contaminación acústica nocturna (Lnoche>55dB(A))

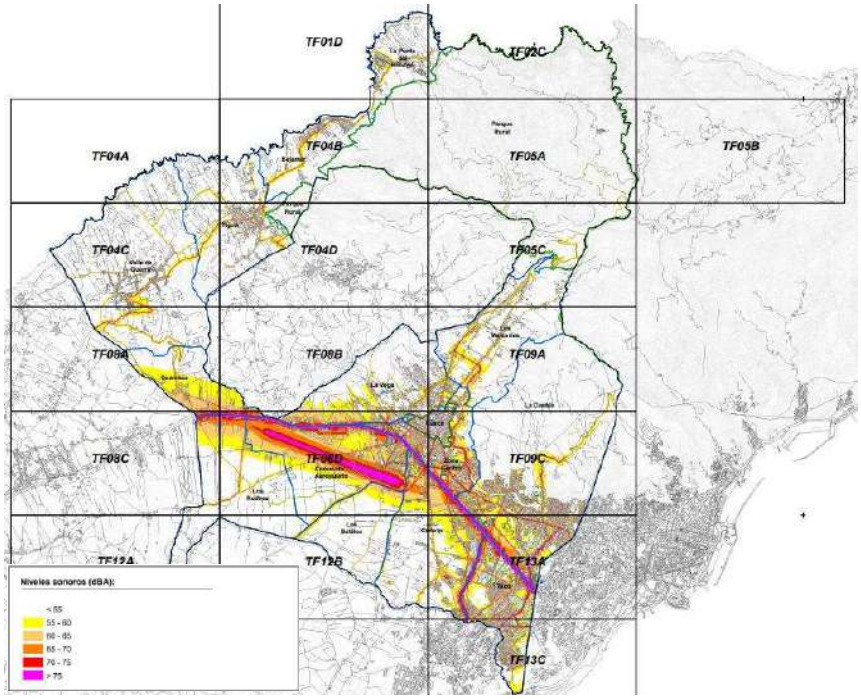


Ilustración 87. Mapa de nivel sonoro global Ldía. Fuente: Mapa Estratégico de Ruidos del municipio de San Cristóbal de la Laguna (2015).

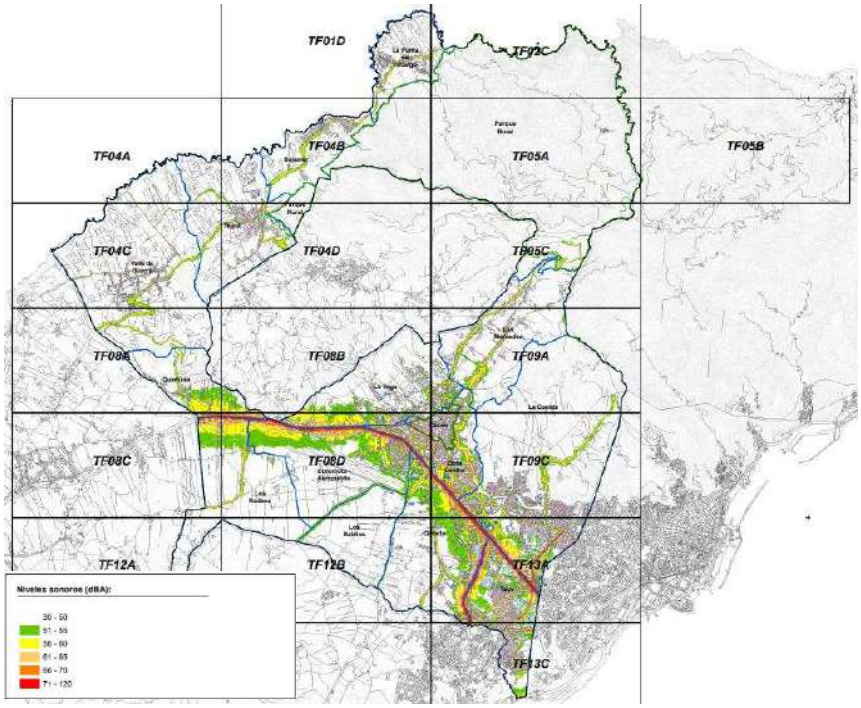


Ilustración 88. Mapa de nivel sonoro global Lnoche. Fuente: Mapa Estratégico de Ruidos del municipio de San Cristóbal de la Laguna.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 149/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

12. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

12.1 Metodología

En paralelo al análisis de datos propios y secundarios de carácter estadístico que se ha elaborado en los apartados anteriores, se desarrolló un trabajo de campo triangulando métodos cualitativos y cuantitativos que cumpliera la función de canal participativo e informativo. El objetivo de este diseño es el de establecer flujos de retroalimentación entre la elaboración del PMUS y la ciudadanía de San Cristóbal de La Laguna, a fin de que las líneas estratégicas que se propongan tras la diagnosis realizada consigan crear sinergias entre la normativa obligatoria a aplicar y las demandas ciudadanas.

El diseño metodológico planteado para la recogida de información se nutre de tres técnicas:

i. Entrevistas en profundidad.
ii. Encuesta on-line ciudadana.
iii. Encuesta on-line escolar.

12.1.1 Entrevistas en profundidad

El 17 de junio de 2021 da comienzo la etapa de toma de contacto con entidades y agentes sociales, en calidad de expertos, para incluir sus discursos relativos a la movilidad en San Cristóbal de La Laguna en la recogida de información. El grupo contactado está formado por asociaciones empresariales, asociaciones de vecinos/as, asociaciones de mujeres y de mayores así como asociaciones de carácter social. En cuanto a los agentes sociales, se han seleccionado y contactado a personas o equipos responsables de diferentes Secciones y Delegaciones del Ayuntamiento de San Cristóbal de la Laguna.

Se organizó una primera convocatoria el día 23 de junio de 2022 en el CEVA Anchieta de la que se informó vía correo electrónico a un total de 200 entidades, agrupándose por tipo e intereses comunes. Lo complejo de las fechas y la premura en la convocatoria provocó que la respuesta fuera menor de la esperada y es por ello que se ha realizado una segunda ronda de participación entre los días 3 y 6 de octubre de 2022 en las que se contactó vía telefónica y en caso de imposibilidad, vía mail con las diferentes asociaciones, entidades y colectivos recogidas en el documento: *Agenda Convocatoria Semana Participación Ciudadana 3-7oct12022*.

Así mismo se contactó en la primera fase con 5 equipos de personal técnico municipal, y con los representantes de los partidos de la oposición. De estos últimos se obtuvo respuesta por parte del PP y Ciudadanos y se mantuvo una reunión con ellos. Las entrevistas en profundidad realizadas han resultado un instrumento clave para tener una visión global de los problemas diagnosticados por la ciudadanía, además de proporcionar información relativa a demandas de áreas específicas.

Las reuniones se han realizado de forma presencial. En ellas se ha intentado recabar toda la información posible para comprender los retos existentes en el camino hacia una movilidad urbana más sostenible en San Cristóbal de La Laguna.

Por un lado, el contacto con agentes de la sociedad civil organizada – fundamentalmente población residente y agentes sociales – nos ha permitido determinar algunos elementos fundamentales de la movilidad cotidiana.

Por otro lado, a través de la comunicación con diferentes áreas de la vida municipal se ha obtenido información relativa a problemáticas por ámbitos y grupos sociales específicos. El proceso

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 150/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

buscaba comprender las actividades que se desarrollan desde cada concejalía, así como algunos de los programas transversales que se están llevando a cabo y que pueden reforzarse con estrategias a mayor escala.

PARTICIPANTES	FECHA	LUGAR	FORMA
TAMARCO DE LA VILLA	23-jun-22	CEVA Anchieta	Presencial+cuestionario
AAVV Guamasa-Los Rodeos	23-jun-22		Presencial+cuestionario y otros documentos
AAVV Los Molinos-San Honorato	23-jun-22		Presencial
AAVV Caso Histórico	23-jun-22		Presencial
Juan Pedro, vecino de San Benito	23-jun-22		Presencial
Plataforma San Matías	03-oct-22	CC. López Soto	Presencial
Asociación de Mayores Leopoldo Morales	04-oct-22	CC. Guamasa	Presencial
Plataforma Pueblo Unido Valle de Guerra	04-oct-22	CC. Valle de Guerra	Presencial
AAVV Aguacada	05-oct-22	CC. Punta del Hidalgo	Presencial
Eco Áreas La Punta del Hidalgo	05-oct-22		Presencial
La Punta-Bajamar Avanzando	05-oct-22		Presencial
AAVV SAER	13-oct-22	-	Cuestionario
Hermandad de El Rocío	13-oct-22	-	Cuestionario
Asociación Cultural de Mujeres Salud Alto-El Rocío	13-oct-22	-	Cuestionario
Queremos movernos	23-jun-22	CEVA Anchieta	Presencial
ASORTE	22-jun-22	-	Cuestionario
ADACEA	03-oct-22	-	Cuestionario
AFITEN	04-oct-22	-	Cuestionario
La Laguna Zona Comercial	06-oct-22	CC. Las Madres de Padre Anchieta	Presencial
Alapyme	06-oct-22		Presencial
TITSA	29-jun-22	Videollamada	Telemática
Tenerife por la Bici (TXB)	06-oct-22	Sede de Tenerife por la Bici	Presencial
Concejalía de Medioambiente, Lucha contra el Cambio Climático y Bienestar Animal	27-jun-22	Sede de la concejalía	Presencial
Partido Popular	05-jul-22	Sede del grupo	Presencial
Ciudadanos	05-jul-22	Sede del grupo	Presencial
Coordinación Foro STARS La Laguna	31-oct-22	-	Telefónica

A continuación, se detalla la información recogida por cada uno de los bloques que se tuvieron en cuenta en el diseño metodológico de la entrevista en profundidad.

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 151/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

1. ACTA ENCUENTRO AAVV (9:00-10:15H JUEVES 23 DE JUNIO 2022)

- ***Participantes:***
  - *Eduardo de Armas, AAVV Guamasa-Los Rodeos*
  - *Miguel del Castillo, AAVV Tamarco del Camino de La Villa*
  - *Carmen Pérez, AAVV Tamarco del Camino de La Villa*
  - *Francisca Seguí, AAVV Los Molinos-San Honorato*
  - *Bernardo Hernández, AAVV Los Molinos-San Honorato*
  - *Juan Pedro, vecino de San Benito*
  - *Pablo, AAVV Casco Histórico*

- ***Problemas, necesidades y propuestas:***
  - *AAVV Los Molinos-San Honorato (Adjuntan un documento impreso con propuestas).*

Exponen un problema de aparcamiento, en donde los vecinos no pueden aparcar y este mal estacionamiento, no permite la entrada de ambulancias ni otros servicios. Además, los vehículos aparcan sobre la acera, con lo cual, se ve restringida la accesibilidad y la comodidad de los peatones.
Asimismo, añaden que el problema de aparcamiento obliga a los usuarios de los coches a dar vueltas, por tanto, generan ruido, contaminación y mayor tráfico.

De este modo, proponen una zona de aparcamiento regulado que permita una mejor gestión del estacionamiento de vecinos y visitantes, para así conseguir un barrio más ordenado y accesible. También, proponen que el inicio de la ZBE de La Laguna se haga de forma embrionaria en este barrio, ya que consideran que tiene las características adecuadas para su implantación.

Por otro lado, proponen fomentar el transporte público y la bicicleta, aprovechando un pasillo peatonal que une el barrio con el centro de la ciudad, pero siempre segregando la circulación de bicicletas y VPM, para garantizar la seguridad de todos.

  - *AAVV Casco Histórico*

Establecen que hay un problema en el tráfico rodado, sobre todo en hora punta. Haciendo hincapié en el transporte escolar, ya que, exponen que la mayor parte acceden en vehículo privado, colapsando las vías.

De modo que, proponen que se castigue al coche, que se incida en los desplazamientos en transporte público, a pie y en bicicleta.

Además, encuentran problemático el aparcamiento en el centro de la ciudad, con falta de plazas y algunos aparcamientos públicos excesivamente caros. Por lo que proponen que se implanten zonas verdes reguladas, que faciliten el estacionamiento de los vecinos, así como, regular el precio de los aparcamientos públicos que no son gestionados por el ayuntamiento.

  - *AAVV Tamarco del Camino de La Villa*

Exponen un problema grave de aparcamiento por su proximidad al aeropuerto, donde muchos viajeros, estacionan en la zona, ocupando puestos que no pueden usar los vecinos. Asimismo, encuentran vehículos aparcados en la acera o en doble fila, que perjudican al tráfico y a la movilidad a pie.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 152/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Al ser una zona en la que hay algunas empresas y, dada la falta de aparcamiento, los vehículos tienen que dar vueltas hasta encontrar un sitio, por tanto, aumenta la contaminación, el ruido y el humo.

Por otro lado, acusan varios problemas en las aceras, desniveles en vados, poca anchura que en muchos casos impide la accesibilidad a PMR, a los que se le añade el aparcamiento sobre las mismas.

Además, observan una falta de vigilancia y regulación desde las autoridades competentes, que agrava estos problemas.

Dentro de los problemas, también incluyen que el transporte público no es cercano y tiene unas frecuencias de paso que son muy elevadas y poco puntuales.

Las propuestas que realizaron se enfocaban en estos problemas, comenzando por una zona regulada de aparcamiento, tanto de personas como de mercancías, y de acceso al barrio para los vehículos, peatonalizando una parte de las vías internas.

Por otro lado, solicitan mejoras en el transporte público, acercando las paradas a los vecinos, con la creación de nuevas líneas y, con la mejora en las frecuencias de las existentes.

- *AAVV Guamasa-Los Rodeos*

Expusieron un abandono de los circuitos peatonales de su área de influencia, además de la falta de creación de nuevos circuitos. Así como, que los pasos bajo la autopista TF-5 están descuidados y son inseguros, por lo que se produce una fractura del territorio, sobre todo para los peatones.

Además, comentan que la carretera del campo de golf (TF-235) se encuentra en muy malas condiciones, perjudicando la circulación. Esta carretera no tiene aceras y los arcenes son en su mayoría insuficientes, por lo que los vecinos de las viviendas no pueden desplazarse a pie con seguridad.

Por ello, solicitan una mejora de los espacios para peatones en todo el ámbito, que permita su circulación con tranquilidad y seguridad. Además de pasos y vías para ciclistas que no comprometan la seguridad ni de los propios ciclistas ni de los peatones.

- *Otras propuestas comunes o que se hablaron en conjunto*

Priorizar y motivar a la población a realizar un mayor uso del transporte público mejorando su eficiencia, con información actualizada, mejorando las frecuencias y aumentando el número de líneas, además de adaptar las tarifas a los usuarios. Así como, la creación de carriles bus, para mejorar su circulación y el servicio.

Priorizar a los peatones frente a los vehículos, con la realización de circuitos peatonales, pero sin eliminar el suelo agrícola del municipio, es decir, mantener y generar zonas de paseo en medio rural, adaptándolos al medio.

Crear zonas de aparcamiento en el extrarradio de la ciudad, que no perjudiquen a sus vecinos y que descongestionen el centro, ya que también, los vehículos circulan por el centro de la ciudad para dirigirse a otros puntos de la isla, perjudicando la circulación.

Regular la implantación de los VTC, y descentralizar la movilidad. Además de llevar un control más estricto de las circulaciones en VPM y bicicleta, sobre todo, en las zonas peatonales y las aceras.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 153/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Solicitan una coordinación entre las distintas administraciones que influyen en los ámbitos de movilidad y transporte, para que se realicen los planes de manera adecuada, sin solapamientos o contradicciones. Así como, una mayor consideración a las propuestas de la ciudadanía.

2. ACTA CHARLA ASOCIACIONES Y ENTIDADES DE PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA, DIVERSIDAD FUNCIONAL Y CARÁCTER SOCIAL (13:30-15:00H JUEVES 23 DE JUNIO 2022)

- ***Participantes:***
  - *Queremos Movernos*

- ***Problemas, necesidades y propuestas:***
  - ***Transporte público:***

Proponen un aumento de la flota y de las frecuencias, por ejemplo, en el caso de Bajamar o Punta del Hidalgo. Y en barrios o zonas disgregadas de la periferia de los núcleos urbanos, solicitan la implantación de servicios a demanda.

Asimismo, piden que se mejore la accesibilidad de las paradas y de los itinerarios hasta las mismas para PMR. Aunque la flota de guaguas es adecuada, creen que podría mejorar la accesibilidad adaptando la entrada delantera de los vehículos.

Por otro lado, solicitan el cumplimiento y vigilancia de la 'Ley de Accesibilidad de Transporte' controlando el número de taxis adaptados para PMR, formalizando un convenio con municipios limítrofes para dar servicio a una mayor población, ya que establecen que no está regulado en Tenerife.

  - ***Aceras y pasos de peatones:***

Encuentran problemas de accesibilidad en alrededor del 50% del municipio, como, por ejemplo, en el camino de Las Mercedes o en la entrada a Valle Tabares, que indican que no hay aceras.

Establecen la necesidad de que tanto las papeleras, como señales y demás elementos que se puedan instalar en las aceras, se coloquen en la parte exterior y nunca pegados a la fachada de los edificios, dado que, los ciegos se guían por la fachada

En el caso de los pasos de peatones, manifiestan que es mejor rebajarlos que elevarlos, ya que, para personas en silla de ruedas, con problemas de visión, podrían tener un accidente si no se desplazan por el centro del paso.

Además, instan a colocar los contenedores de basura y reciclaje en la zona posterior a los pasos de peatones para facilitar la visibilidad y la seguridad de todos los peatones.

En el caso de los encaminamientos para personas ciegas, consideran que son adecuados, pero que se deben complementar con bandas de caucho en el propio paso, en el caso de que sean largos y/u oblicuos, porque si no, no están completos.

Solicitan que se respeten los itinerarios peatonales accesibles a partir de lo establecido en las distintas leyes y ordenanzas públicas.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 154/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Dentro de los itinerarios peatonales y las aceras, para evitar accidentes deben quedar separados y regulados los carriles bici. Recomiendan que se instalen puntos de anclaje de bicicletas, tanto para particulares, como de uso público (como el Bicing en Barcelona).

- ***Accesibilidad***

Instan a colocar códigos QR en distintos puntos de la ciudad que den información a personas ciegas y sordas, puesto que, el uso de la tecnología les facilita su desplazamiento por la ciudad, pudiendo incluir información de interés de diversos tipos.

Cualquier herramienta que facilite y mejore la accesibilidad, así como, que garanticen la calidad de vida de las personas con movilidad reducida será bienvenida.

- ***Aparcamiento***

Solicitan un mayor número de aparcamientos para motos en el municipio y, están de acuerdo en la implantación de zonas de tiempo limitado, aunque comentan que faltan plazas reservadas para PMR, ya que, en general, no se cumple con la normativa de 1 plaza de PMR por cada 40 que no lo son.

En el caso de las plazas de PMR, instan a colocar alguna en el lado izquierdo de la calzada para las personas con movilidad reducida que conducen.

Asimismo, recomiendan la creación de apeaderos dentro de los límites peatonales para PMR, en zonas en las que se encuentren edificios del ayuntamiento o de gestiones necesarias, para facilitar su accesibilidad. (En El Sauzal hay un estacionamiento reservado al lado del ayuntamiento).

3. ACTA CHARLA CONCEJALÍA DE MEDIOAMBIENTE (10:30-11:30H LUNES 27 DE JUNIO 2022)

- ***Entrevistado:***

Rubén Fuentes (Gestor)

*Existe un **Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible**, con vigencia hasta 2030, que nos recomienda que lo utilicemos tanto de guía, como para obtener información necesaria para el PMUS.*

Es un pacto entre las alcaldías que propone disminuir el 55% de los gases de efecto invernadero y, utilizar al menos un 30% de energías renovables dentro del total de la energía consumida, pudiendo enmarcar distintas actuaciones del PMUS dentro de este plan.

En la actualidad existen ciertos puntos de recarga de vehículos eléctricos dentro del municipio (comprobar Electromaps), pero se va a solicita una subvención MOVES3, para instalar un mayor número de puntos.

La ZBE se encuentra en fase inicial, hay un taller los días 28 y 29 de junio de 2022 de información. Aunque les llegó la información hace no mucho tiempo.

Desde el ayuntamiento se ha iniciado el proyecto Star, que consiste en cambiar los coches oficiales a vehículos eléctricos, con el fin de reducir emisiones.

Por otro lado, la 'Variante TF-5' a la altura de Guajara es un proyecto polémico que está concluyendo su fase de alegaciones para pasar a la licitación.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 155/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Otro proyecto polémico es el tranvía del aeropuerto, en el que hay disparidad de opiniones.

4. ACTA CHARLA GRUPOS POLÍTICOS (10:00-13:30H MARTES 5 DE JULIO 2022)

■ *Problemas, necesidades y propuestas:*

- ***Movilidad Peatonal***

Se apunta que el municipio tiene graves problemas de Accesibilidad y de falta de mantenimiento del espacio público, por lo que se propone un plan de accesibilidad que incluya también la accesibilidad a los edificios públicos.

Se ha de analizar peatonalizar no sólo del Casco sino de otros lugares. Las aceras son tan reducidas que "el peatón ha de saltar a la calle"

- ***Bicicleta y VMP***

Se apunta que en La Laguna es complicado el uso de la bicicleta y los Vehículos de Movilidad Personal:

- *La Laguna: No pueden utilizar la zona peatonal. Habría que estudiar su autorización*
- *Cuesta y el Taco: pendiente y ordenación circulatoria complicada.*

Además se indica que los escasos carriles-bici prácticamente no se utilizan.

Por todo ello, se expone que sin ser prioritario si se considera conveniente crear una red ciclista que permita potenciar el uso del patinete y la intermodalidad patinete + tranvía.

Se indica que la movilidad de este tipo de vehículos hay que regularla con una ordenanza. Se ha de garantizar la convivencia entre los distintos modos

Por último, se constata la inexistencia de carriles-bici para cicloturismo en el norte y Las Mercedes (Las Carboneras), Geneto y los Baldíos. Se trata de un recurso que habría que potenciar.

- ***Transporte público***

Se propone mejorar el servicio de guaguas: "hay que mejorar los horarios (más frecuencia sobre todo por las noches)"

El tranvía sí, pero no por el trazado previsto "necesita oxígeno". Que tenga su hueco y no moleste a nadie. Así, se opina que la línea del tranvía hasta el Aeropuerto no debe pasar por el Centro y no con 6 paradas pues lo ralentizaría. En cualquier caso, no se considera un tema prioritario. Por el contrario, se proponen guaguas directas al Aeropuerto.

Todos los entrevistados plantean la necesidad de "Crear una educación de transporte público". Alguno incluso propone que sea gratuito a mayores de 65 y a menores de 25. Si los niños van gratis irán los padres. En el caso de los mayores de 65 al ser relativamente menos importante el valor del tiempo, el transporte público puede ser una solución. Todos los encuestados indican el desconocimiento que hay respecto al abono residente canario.

Alguno de los entrevistados plantea tener líneas circulares y que todas confluyan en el Centro. En cualquier caso, se ha de ir de la mano del Cabildo.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 156/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Por último, alguno de los entrevistados plantea una tarifa plana para el Taxi.

- ***Movilidad en vehículo privado***

La Laguna es el cruce de camino entre el sur y el norte de la isla. Ello provoca la congestión de vías de la TF5 ("todo el tráfico de la isla pasa por La Laguna"). Las colas que se generan no afectan sólo a esta vía sino también a las vías de acceso a ella, afectado a la red local de La Laguna.

Además, la TF-5 es una barrera para todos los modos de transporte.

Se propone que no toda la gente del norte pase por la Laguna para ir al sur cerrando el anillo insular ("se dice pero no se hace").

Se muestran favorables a la variante de la TF-5 siempre y cuando afecte lo menos posible y esté soterrada la mayor parte de su trazado.

Se apunta a que se debe ir a un modelo soterrado de vías como en Madeira o Gran Canaria.

También se considera imprescindible la vía Ronda por la parte norte del Casco para liberar circulación del centro histórico.

También se debe apostar por potenciar la movilidad con coches compartidos.

Por último, no se percibe que haya un importante problema de accidentalidad.

- ***Aparcamiento***

Se considera insuficiente la oferta de aparcamientos públicos de Muvisa (tiene diversos aparcamientos con tarifas económicas y puntos de recarga)

También se deberían generar aparcamientos en la Cuesta, Finca España, Tejina, Bajamar…. También faltan aparcamientos disuasorios/intermodales en el perímetro de los núcleos.

También se deberían reorganizar las zonas de carga y descarga en el Casco de La Laguna porque son pocas.

- ***Zona de Bajas Emisiones***

Los entrevistados opinan que la Zona de Bajas Emisiones debe tener un ámbito amplio y no limitarse a las 4 calles del Casco. Alguno de los entrevistados apunta a que hay que poner una ZBE también en la Cuesta (la plaza del Tranvía) y Taco. El objetivo sería generar un pulmón.

En cualquier caso, habría que hacer un pacto que sea respetado y vinculado por todos. Hay que hacer un poco de pedagogía para que sea aceptado por todos, Se considera que la oferta de puntos de recarga eléctrica es claramente insuficiente lo que limita el potencial de crecimiento de los vehículos eléctricos.

No se percibe que haya un problema de ruidos

- ***Movilidad entornos singulares***

El Hospital se encuentra encajonado. Se debería soterrar la autopista que conecte con el Taco. A la altura de Santiago Martín (estadio) también se debería soterrar pues es un punto negro. Además, se generan muchas emisiones en este punto

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 157/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Algún entrevistado indica que son insuficientes los aparcamientos junto a la Universidad.

- ***Urbanismo***

No hay un Plan General (no está actualizado): "Se está construyendo donde no se debería y no se construye donde sería adecuado"

Hay algunas unidades de actuación que al no estar culminadas impiden completar la red viaria de ciudad: Av. Embajador Alberto de Armas (no está terminada por 40m). El Ayuntamiento debería acometer estas obras

- ***Participación, Concienciación***

Acercar a la gente con números lo útil que es coger guaguas.

Lo del día de la bici parece que sólo puede utilizarse en domingo: venderla como un verdadero modo de transporte.

Se considera fundamental la colaboración entre las distintas áreas del Ayuntamiento y con el Cabildo.

- ***Otros***

El PMUS debe plantear una regulación que nos sirva para muchos años. Modelo de ciudad.

Aprovechar el espacio. Crecer a través de túneles.

5. ACTA SEMANA DE PARTICIPACIÓN 3-6 OCTUBRE 2022.

a. ENCUENTROS ASOCIACIONES DE VECINOS, MAYORES Y MUJERES.

3.0ct.2022 – CC López Soto – 16.00 a 17.00h.

- *Mary, Plataforma San Matías.*

■ ***Problemas, necesidades y propuestas:***

Exponen un problema de aparcamiento, en donde los vecinos no pueden aparcar y este mal estacionamiento, no permite la entrada de ambulancias ni otros servicios. Además, los vehículos aparcan sobre la acera, con lo cual, se ve restringida la accesibilidad y la comodidad de los peatones.

De este modo, proponen la implantación de aparcamientos de carácter regulado que permita una mejor gestión del estacionamiento de vecinos y visitantes. Plantean como una posibilidad el solar de la calle San Ramón.

Importante que se proceda a la retirada del parque de vehículos abandonados en las calles del barrio.

Indican la necesidad de valorar la reordenación del viario con la posibilidad de establecer sentidos únicos en vías de doble sentido como puede ser la calle San Patricio, donde se ubica el Instituto San Matías, o la calle San Ramón en alguno de sus tramos, para así conseguir un barrio más ordenado y accesible.

Solicitan la implementación de medidas de templado de tráfico en calles como la del Rosario.

Así mismo se habla de la calle Barranco y la necesidad de conectarla.

Por otro lado, proponen fomentar el transporte público y para ello solicitan la ampliación de horario nocturno, especialmente en fin de semana y a primera hora del día, así como

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 158/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

incrementar la frecuencia de paso. También consideran necesario mejorar la accesibilidad a las paradas, así como la propia zona de espera (marquesinas).

Por último, se plantea el tema de la distribución de los diferentes equipamientos (consultorios, cajeros…) que les obliga a desplazarse y emplear el vehículo privado por la falta de una buena conexión.

4.0ct.2022 – CC Guamasa – 16.00 a 17.00h.

- *Carmen, Asociación de Mayores Leopoldo Morales.*

■ ***Problemas, necesidades y propuestas:***

Se expone que el mayor de los problemas es la falta de itinerarios peatonales seguros, falta de accesibilidad y la fractura que supone la TF-5 a la hora de acceder a los diferentes servicios y equipamientos.

Indican el estado de abandono de los pasos inferiores de la TF-5, y la inseguridad que eso supone. Además de que los caminos para acceder a estos pasos no están acondicionados ni señalizados.

4.0ct.2022 – CC Valle de Guerra – 17.30 a 18.30h.

- *Cruz, Plataforma Pueblo Unido Valle Guerra.*

■ ***Problemas, necesidades y propuestas:***

- *Transporte público:*
  - *Mejorar las marquesinas, así como la accesibilidad a las mismas.*
  - *Incrementar las frecuencias de la guagua.*
  - *Que todas las guaguas estén adaptadas y sean accesibles.*
- *Movilidad vehículo privado:*
  - *Medidas de templado de tráfico en el tramo de TF-16 que discurre por la zona urbana de Valle de Guerra.*
  - *Incrementar el control de la indisciplina y el uso inadecuado de las plazas de PMR.*
- *Accesibilidad:*
  - *Mejorar el acerado y los rebajes de los itinerarios peatonales para garantizar la accesibilidad.*
  - *Reordenar el mobiliario urbano, se ubica de forma que interrumpe el paso peatonal.*

5.0ct.2022 – CC Punta del Hidalgo – 16.00 a 17.00h.

- *Isabel Guerrero, ECO ÁREAS Punta del Hidalgo.*
- *Charo, La Punta-Bajamar Avanzando.*
- *Hacomar, AAVV Aguacada.*

■ ***Problemas, necesidades y propuestas:***

- *Transporte público:*
  - *Mejorar las marquesinas existentes y poner marquesinas en aquellos puntos de parada que a día de hoy solo tienen señal vertical.*
  - *Mejorar la accesibilidad a los puntos de espera.*
  - *Incrementar las frecuencias de las guaguas.*

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 159/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- *Se solicita que todas las expediciones de las guaguas (como mínimo las del 224) pasen por Altagay tanto en sentido ida como en sentido vuelta.*
- *Mejorar el espacio de regulación de las guaguas en la zona del mirador de Punta del Hidalgo.*

- *Accesibilidad:*
  - *Rebajar las aceras en los puntos de cruce y ensancharlas donde sea posible garantizando un itinerario peatonal accesible.*
  - *Reubicar mobiliario urbano porque actualmente se sitúa en la parte interior de la acera interrumpiendo de forma constante el itinerario posible. Se acaba de instalar farolas de poste inclinado que reducen aún más el ancho útil de las aceras.*

- *Movilidad vehículo privado:*
  - *Medidas de templado de tráfico en el tramo de TF-16 que discurre por la zona urbana de Bajamar y Punta del Hidalgo.*
  - *Implementar aparcamientos disuasorios en las entradas de la zona urbana para restringir el tráfico de agitación, por ejemplo, en la zona de La Hoya. Unos consideran que deben ser gratuitos, otros que de pago para evitar el estacionamiento permanente de vehículos.*

b. ENCUENTRO TENERIFE POR LA BICI.

6.0ct.2022 – Sede de TXB – 11.00 a 13.00h.

- *Francisco.*
- *Mesoramis.*

■ ***Problemas, necesidades y propuestas:***

- *Implementar el sistema de alquiler de bicicletas una vez esté la infraestructura necesaria para su correcto uso.*
- *Integrar la red ciclable teniendo en cuenta la posible red de aparcamientos disuasorios: puntos de intermodalidad.*
- *Colocación de los aparcabicis con un criterio de mayor a menor nivel de atracción.*
- *Ubicación próxima a las entradas de los equipamientos, y en zonas comerciales abiertas no concentrarlos en un punto, distribuirlos a lo largo de los ejes. Se habla de la posibilidad de emplear mobiliario urbano que integre punto de anclaje de bicicleta para zonas peatonales y de patrimonio de forma que afecte lo menos posible al paisaje del entorno.*
- *Nueva rotonda de Padre Anchieta como punto de conexión de la red y zona intermodal al aire libre.*

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 160/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

c. ENCUENTRO ASOCIACIONES DE EMPRESARIOS Y HOSTELEROS.

6.0ct.2022 – CC Las Madres de Padre Anchieta – 16.00 a 17.30h.

- *La Laguna Zona Comercial.*
- *Alapyme.*

■ *Problemas, necesidades y propuestas:*

- *Establecer una red de aparcamientos disuasorios con tarifas adaptadas al uso incluso posibilidad de bonificación en los comercios del entorno.*
- *Implementar una guagua circular por el casco conectando los espacios de intermodalidad. Posibilidad de coste bonificado en los comercios del entorno o al hacer uso de un aparcamiento disuasorio.*
- *Reparto de última milla. Crear espacios de carga y descarga para evitar el exceso de vehículos de reparto en las zonas peatonales.*
- *Regular el uso de los VMP: actualizar la ordenanza de movilidad.*
- *Valorar reordenación de los sentidos de las calles para garantizar una circulación óptima y eficaz que no potencie el llenado del núcleo.*

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 161/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

d. CUESTIONARIOS DE MOVILIDAD

Por otro lado, aquellas asociaciones que no pudieron asistir a las jornadas previstas, pero si querían dejar constancia de su percepción sobre la movilidad, así como proponer posibles soluciones nos hicieron llegar un cuestionario que se les había hecho llegar de forma previa, del mismo modo que algunas que participaron de forma activa también nos lo remitieron.

- PLATAFORMA PGO GUAMASA.

1. VALORACIÓN OBJETIVOS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

OBJETIVOS	Nivel de importancia (1 a 10)	OBSERVACIONES
Movilidad sostenible:		Estos criterios los consideramos como muy importantes. Por eso les hemos dado puntuaciones altas.
• Reducir la contaminación acústica	10	
• Reducir las emisiones contaminantes	10	
• Menor uso del coche.	10	
Movilidad inclusiva		
• Adaptación a los distintos segmentos población (edad, nivel socioeconómico....)	10	
• Crear un espacio público "amable" y atractivo: agradable para vivir, visitar y caminar. Eliminar las barreras que reducen la "accesibilidad"	10	
• Garantizar la conexión de calidad entre las distintas zonas del municipio y con el exterior, independientemente del modo utilizado y el lugar de residencia.	10	
Movilidad segura		
• Reducir las víctimas y la gravedad de los accidentes de tráfico	?	
Movilidad compartida		
• Participación e interacción con el ciudadano	10	
• Colaboración entre administraciones	10	
• Coordinación en los instrumentos de planificación	10	
Movilidad eficiente		Entendemos la logística de distribución no como la multiplicacion de pequeños polígonos industriales sino como el diseño de rutas y horarios de reparto de las mercancías.
• Tiempos en transporte público competitivos	10	
• Reducir la congestión, Garantizar un nivel de servicio mínimo a la movilidad esencial	10	
• Fomento del uso responsable del coche: La movilidad esencial	10	
• Optimizar la logística de la distribución de mercancías	10	

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 162/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

2. ASPECTOS A ABORDAR.

APORTACIONES	PROBLEMAS	PROPUESTAS
MEJORA DEL ESPACIO PÚBLICO Y LA MOVILIDAD PEATONAL	Actualmente se prioriza al vehículo a motor en prácticamente todas las vías del municipio. No existen en las vías espacios de uso peatonal. No existen pasos de peatones en Guamasa en zonas clave para la movilidad peatonal de la zona. Inexistencia de una red de movilidad peatonal en el pueblo, y abandono de los caminos potencialmente peatonalizables. Las partes Norte y Sur del pueblo están fracturadas por la autopista TF-5.	Priorización del transporte público y peatonal. Reducir el número de carriles de la Crtra. Campo de Golf, (TF-235), con las creación de espacios de tránsito peatonal seguros, y señalización de pasos de peatones Recuperación de caminos peatonales así como la creación de nuevas rutas. Creación de rutas segura que conecten Norte-Sur del pueblo, actualmente en estado deplorable para el uso peatonal.
FOMENTO Y REGULACIÓN DEL USO DE LA BICICLETA Y LOS VMP.	La circulación de estos vehículos acostumbra a invadir los espacios actualmente reservados al uso peatonal. Representan un peligro pues la ausencia de ruido hace que no se pueda percatar de su aproximación.	Creación de normativa municipal sobre el uso de estos vehículos y hacer efectivo su cumplimiento.
POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO	Ausencia de rutas de uso exclusivo, (carril bus), lo que provoca retrasos y tiempos prolongados de los trayectos. Mala conexión de rutas lo que provocan tiempos de trayectos anormalmente largos o imposibilidad de conexión.	Creacion de carriles bus, mejorando las rutas y sus conexiones, así como las frecuencias.
MEJORA DE LA SEGURIDAD Y EFICIENCIA DE LA RED VIARIA		
GESTIÓN DEL APARCAMIENTO Y POTENCIACIÓN DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA.		
GESTIÓN DE LA MOVILIDAD EN LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES		

APORTACIONES	PROBLEMAS	PROPUESTAS
POTENCIACIÓN DE UN MODELO URBANO COMPACTO Y COMPLEJO.	?	
PROPICIAR HÁBITOS DE MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLES A TRAVÉS DE LA PARTICIPACIÓN E INFORMACIÓN	Las propuestas ciudadanas de mejora de movilidad sostenible no tenemos constancia de que se hayan aplicado. Por lo menos en nuestro barrio.	
OTROS		

Desde Plataforma PGO Guamasa también se remiten dos documentos analizando la situación de la movilidad:

- Propuesta Plataforma Guamasa_Los Rodeos. Documento remitido en 2021 a la Gerencia de Urbanismo.
- RUTA DE IDENTIFICACIÓN DE LOS PROBLEMAS PARA LA PEATONALIZACIÓN O PARA EL PASEO PEATONAL Y ELABORACIÓN DE TRANSECTO.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58	
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08	
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3 Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3			
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58	- 163/233 -	Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54	

- AAVV TAMARCO.

1. VALORACIÓN OBJETIVOS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

OBJETIVOS	Nivel de importancia (1 a 10)	OBSERVACIONES
Movilidad sostenible:		
• Reducir la contaminación acústica	9	
• Reducir las emisiones contaminantes	10	
• Menor uso del coche.	9	
Movilidad inclusiva		Por crear espacio, entendemos mejorar los existentes, y mantener, mejorar y fomentar los entornos rurales sin someter la ciudad a más construcciones. ** Garantizar conexiones, **"Sí"** mediante el transporte público. **No** a cualquier precio, ni de cualquier modo.
• Adaptación a los distintos segmentos población (edad, nivel socioeconómico....)	10	
• Crear un espacio público "amable" y atractivo: agradable para vivir, visitar y caminar. Eliminar las barreras que reducen la "accesibilidad"	10	
• Garantizar la conexión de calidad entre las distintas zonas del municipio y con el exterior, independientemente del modo utilizado y el lugar de residencia.	8**	
Movilidad segura		Nuestra AAVV ha presentado alternativas al Ayto, aún pendientes de solución
• Reducir las víctimas y la gravedad de los accidentes de tráfico	10	
Movilidad compartida		La participación ciudadana en los diseños es imprescindible, en cojunción con el diseño de un Plan de Movilidad coordinado entre las Administraciones
• Participación e interacción con el ciudadano	10	
• Colaboración entre administraciones	10	
• Coordinación en los instrumentos de planificación	10	
Movilidad eficiente		
• Tiempos en transporte público competitivos	3	
• Reducir la congestión, Garantizar un nivel de servicio mínimo a la movilidad esencial	10	
• Fomento del uso responsable del coche: La movilidad esencial	9	
• Optimizar la logística de la distribución de mercancías	8	

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 164/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

2. ASPECTOS A ABORDAR

MEJORA DEL ESPACIO PÚBLICO Y LA MOVILIDAD PEATONAL

PROBLEMAS:

En nuestro barrio: *

*velocidad de los coches *carencia de aceras en algunas zonas

*deterioro de las aceras por árboles que las han roto por completo y que obligan a peatones a circular por la zona de rodadura.

*Colapso de circulación y aparcamientos por la cercanía al aeropuerto, ULL y centroAltura de aceras y accesos a vados inadecuados. *Las aceras deberían ser cómodas para los peatones, no para los vehículos que accedan a entradas y vados.

* Pocos bancos de reposo para peatones en aceras.

PROPUESTAS:

** Mejora de aceras y de accesos peatonales

** Peatonalización de zonas que permitan espacios libres de circulación de vehículos, especialmente en entorno de colegios.

** Revisar y ordenar el sentido de las calles para minimizar el tráfico ajeno al barrio

** Establecer zona verde de aparcamientos – limitación de horario para no residentes-

** En las aceras, reducir el desnivel en los accesos de vehículos, así como continuar con los rebajes en los cruces de peatones.

**Instalar más zonas de reposo para peatones en las aceras

FOMENTO Y REGULACIÓN DEL USO DE LA BICICLETA Y LOS VMP.

PROBLEMAS:

1. No existen vías seguras para estos vehículos.
2. La circulación no regulada de estos vehículos les ampara ante infracciones que ponen en peligro a peatones y a los propios usuarios de estos vehículos frente a otros conductores.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 165/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

PROPUESTAS:

1. Uso de bicicleta y VMP sí, con licencia y matrícula. Responsabilidad del uso adecuado como cualquier conductor.
2. Una vez se mejore la movilidad del entorno, se podrá coordinar el uso para estos vehículos, siempre priorizando a peatones.

POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

PROBLEMAS:

1. Nuestro barrio, y en general los barrios que circundan el centro de La Laguna, están mal conectados mediante el transporte público.
2. Hay pocas líneas, con poca frecuencia y recorridos muy largos. (Nuestro barrio actualmente, tenemos una línea que sale de la terminal de La Laguna cada 30 minutos y tarda 45 minutos en hacer el recorrido completo.)
3. Dificultad para las personas mayores y de movilidad reducida, es difícil bajar del autobús. A veces las aceras están muy bajas, el autobús muy alto, o no se acercan lo suficiente a las aceras.

PROPUESTAS:

1. Zona intermedia de aparcamiento de líneas más céntrica, por ejemplo zona Avenida Trinidad.
2. Es una buena combinación para tranvía y minibuses que dividan la ciudad de forma **radial** , con una **frecuencia de 15 minutos y recorridos circulares cortos**.
3. Las paradas de autobús más adecuadas para personas con movilidad reducida.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 166/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

MEJORA DE LA SEGURIDAD Y EFICIENCIA DE LA RED VIARIA

PROBLEMAS:

1. La velocidad de los vehículos y su tara.
2. Atropellosç
3. Atascos por un tráfico mal ordenado.

...

PROPUESTAS:

1. * Vigilancia de la velocidad
2. *Sistemas de protección de pasos de peatones
3. *Zonas de aparcamientos fuera de los centros urbanos combinados con autobuses lanzadera

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 167/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- AAVV SAER.

1. VALORACIÓN OBJETIVOS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

OBJETIVOS	Nivel de importancia (1 a 10)	OBSERVACIONES
Movilidad sostenible:		
• Reducir la contaminación acústica	1	
• Reducir las emisiones contaminantes	10	
• Menor uso del coche.	10	
Movilidad inclusiva		
• Adaptación a los distintos segmentos población (edad, nivel socioeconómico....)	10	
• Crear un espacio público "amable" y atractivo: agradable para vivir, visitar y caminar. Eliminar las barreras que reducen la "accesibilidad"	10	
• Garantizar la conexión de calidad entre las distintas zonas del municipio y con el exterior, independientemente del modo utilizado y el lugar de residencia.	10	
Movilidad segura		
• Reducir las víctimas y la gravedad de los accidentes de tráfico	10	
Movilidad compartida		
• Participación e interacción con el ciudadano	5	
• Colaboración entre administraciones	10	
• Coordinación en los instrumentos de planificación	10	
Movilidad eficiente		
• Tiempos en transporte público competitivos	5	
• Reducir la congestión, Garantizar un nivel de servicio mínimo a la movilidad esencial	10	
• Fomento del uso responsable del coche: La movilidad esencial	10	
• Optimizar la logística de la distribución de mercancías	10	

2. ASPECTOS A ABORDAR

APORTACIONES	PROBLEMAS	PROPUESTAS
MEJORA DEL ESPACIO PÚBLICO Y LA MOVILIDAD PEATONAL	Cada vez hay menos aparcamientos y menos espacios peatonales.	Que se fomente el uso del medio de transporte. Que se realicen más espacios peatonales.
FOMENTO Y REGULACIÓN DEL USO DE LA BICICLETA Y LOS VMP.	Hay pocos carriles bici.	Que se creen más carriles bici.
POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO	Las tarifas son caras.	Tarifas más económicas.
MEJORA DE LA SEGURIDAD Y EFICIENCIA DE LA RED VIARIA	Poca vigilancia policial y señalización. Mal estado de las carreteras.	Que se ponga más señalización y vigilancia policial.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 168/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- HERMANDAD NUESTRA SEÑORA DEL ROCÍO.

1. VALORACIÓN OBJETIVOS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

OBJETIVOS	Nivel de importancia (1 a 10)	OBSERVACIONES
Movilidad sostenible:		
• Reducir la contaminación acústica	6	
• Reducir las emisiones contaminantes	7	
• Menor uso del coche.	9	
Movilidad inclusiva		
• Adaptación a los distintos segmentos población (edad, nivel socioeconómico....)	8	
• Crear un espacio público "amable" y atractivo: agradable para vivir, visitar y caminar. Eliminar las barreras que reducen la "accesibilidad"	8	
• Garantizar la conexión de calidad entre las distintas zonas del municipio y con el exterior, independientemente del modo utilizado y el lugar de residencia.	9	
Movilidad segura		
• Reducir las víctimas y la gravedad de los accidentes de tráfico	5	
Movilidad compartida		
• Participación e interacción con el ciudadano	9	
• Colaboración entre administraciones	6	
• Coordinación en los instrumentos de planificación	6	
Movilidad eficiente		
• Tiempos en transporte público competitivos	6	
• Reducir la congestión, Garantizar un nivel de servicio mínimo a la movilidad esencial	6	
• Fomento del uso responsable del coche: La movilidad esencial	6	
• Optimizar la logística de la distribución de mercancías	7	

2. ASPECTOS A ABORDAR

APORTACIONES	PROBLEMAS	PROPUESTAS
MEJORA DEL ESPACIO PÚBLICO Y LA MOVILIDAD PEATONAL	Poco aparcamiento. No son accesibles las calles para personas de movilidad reducida.	Que se hagan más aparcamientos y zonas para movilidad peatonal.
FOMENTO Y REGULACIÓN DEL USO DE LA BICICLETA Y LOS VMP.	No hay uso específico para bicicleta y molesta al resto de peatones.	Crear un carril bici.
POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO	No realizan el recorrido adecuado a los vecinos.	Mejorar las líneas y los recorridos.
MEJORA DE LA SEGURIDAD Y EFICIENCIA DE LA RED VIARIA	No hay seguridad y mal estado de la red viaria.	Que haya más control de seguridad y mejoren las carreteras.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 169/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- ASOCIACIÓN CULTURAL DE MUJERES SALUD ALTO-EL ROCÍO.

1. VALORACIÓN OBJETIVOS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

OBJETIVOS	Nivel de importancia (1 a 10)	OBSERVACIONES
Movilidad sostenible:		
• Reducir la contaminación acústica	10	
• Reducir las emisiones contaminantes	10	
• Menor uso del coche.	10	
Movilidad inclusiva		
• Adaptación a los distintos segmentos población (edad, nivel socioeconómico....)	10	
• Crear un espacio público "amable" y atractivo: agradable para vivir, visitar y caminar. Eliminar las barreras que reducen la "accesibilidad"	10	
• Garantizar la conexión de calidad entre las distintas zonas del municipio y con el exterior, independientemente del modo utilizado y el lugar de residencia.	10	
Movilidad segura		
• Reducir las víctimas y la gravedad de los accidentes de tráfico	10	
Movilidad compartida		
• Participación e interacción con el ciudadano	9	
• Colaboración entre administraciones	10	
• Coordinación en los instrumentos de planificación	10	
Movilidad eficiente		
• Tiempos en transporte público competitivos	10	
• Reducir la congestión, Garantizar un nivel de servicio mínimo a la movilidad esencial	10	
• Fomento del uso responsable del coche: La movilidad esencial	10	
• Optimizar la logística de la distribución de mercancías	8	

2. ASPECTOS A ABORDAR

APORTACIONES	PROBLEMAS	PROPUESTAS
MEJORA DEL ESPACIO PÚBLICO Y LA MOVILIDAD PEATONAL	Mala accesibilidad en las calles para los carritos de bebes y personas de movilidad reducida.	Mejorar las calles para el tránsito peatonal.
FOMENTO Y REGULACIÓN DEL USO DE LA BICICLETA Y LOS VMP.	Que utilicen los carriles propios para bici, que se suelen producir accidentes.	Que se realicen más carriles bici y zonas adaptadas para ellos.
POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO	Que se reduzcan las tarifas, mayor frecuencia, paradas de guaguas más cercanas.	Que se reduzcan las tarifas, mayor frecuencia, paradas de guaguas más cercanas.
MEJORA DE LA SEGURIDAD Y EFICIENCIA DE LA RED VIARIA	Carreteras en mal estado	Mejorar las carreteras

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 170/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- ASORTE (Asociación de Personas Sordas de Tenerife).

1. VALORACIÓN OBJETIVOS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

OBJETIVOS	Nivel de importancia (1 a 10)	OBSERVACIONES
Movilidad sostenible:		Reducir la contaminación acústica beneficiaría bastante a las personas sordas que usan audífonos o implante coclear
• Reducir la contaminación acústica	10	
• Reducir las emisiones contaminantes	10	
• Menor uso del coche.	9	
Movilidad inclusiva		Es de extrema importancia que toda persona pueda acceder a cualquier espacio público de forma equitativa, eliminando tanto barreras arquitectónicas como económicas. Además, más allá de ser un espacio atractivo/bonito debe ser un espacio donde se respete las características personales, pues, la falta de accesibilidad, al final es una falta de respeto.
• Adaptación a los distintos segmentos población (edad, nivel socioeconómico....)	10	
• Crear un espacio público "amable" y atractivo: agradable para vivir, visitar y caminar. Eliminar las barreras que reducen la "accesibilidad"	10	
• Garantizar la conexión de calidad entre las distintas zonas del municipio y con el exterior, independientemente del modo utilizado y el lugar de residencia.	10	
Movilidad segura		Consideramos muy importante el cumplimiento de la legislación vigente, así como el compromiso y la responsabilidad ciudadana. Como puede ser: cumplir con los límites de velocidad, no conducir en estado de embriaguez, adelantamientos correctos, uso de protección, etc.
• Reducir las víctimas y la gravedad de los accidentes de tráfico	10	
Movilidad compartida		Es cierto que, para el buen desarrollo del plan, todas las administraciones tienen que tener el mismo objetivo y trabajar a la par para conseguirlo. Además de involucrar a la ciudadanía fomentando una movilidad más sostenible, por medio de acciones de sensibilización, acciones formativas, actividades atractivas, etc., siempre contemplando la accesibilidad universal.
• Participación e interacción con el ciudadano	10	
• Colaboración entre administraciones	10	
• Coordinación en los instrumentos de planificación	10	
Movilidad eficiente		
• Tiempos en transporte público competitivos	9	
• Reducir la congestión, Garantizar un nivel de servicio mínimo a la movilidad esencial	9	
• Fomento del uso responsable del coche: La movilidad esencial	10	
• Optimizar la logística de la distribución de mercancías	8	

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 171/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- ADACEA (Asociación De Daño Cerebral Adquirido de Tenerife).

1. VALORACIÓN OBJETIVOS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

OBJETIVOS	Nivel de importancia (1 a 10)	OBSERVACIONES
Movilidad sostenible:		
• Reducir la contaminación acústica	8	
• Reducir las emisiones contaminantes	10	
• Menor uso del coche.	8	
Movilidad inclusiva		
• Adaptación a los distintos segmentos población (edad, nivel socioeconómico....)	9	
• Crear un espacio público "amable" y atractivo: agradable para vivir, visitar y caminar. Eliminar las barreras que reducen la "accesibilidad"	10	
• Garantizar la conexión de calidad entre las distintas zonas del municipio y con el exterior, independientemente del modo utilizado y el lugar de residencia.	9	
Movilidad segura		
• Reducir las víctimas y la gravedad de los accidentes de tráfico	10	
Movilidad compartida		
• Participación e interacción con el ciudadano	10	
• Colaboración entre administraciones	10	
• Coordinación en los instrumentos de planificación	10	
Movilidad eficiente		
• Tiempos en transporte público competitivos	10	
• Reducir la congestión. Garantizar un nivel de servicio mínimo a la movilidad esencial	10	
• Fomento del uso responsable del coche: La movilidad esencial	10	
• Optimizar la logística de la distribución de mercancías	9	

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 172/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

2. ASPECTOS A ABORDAR

APORTACIONES	PROBLEMAS	PROPUESTAS
MEJORA DEL ESPACIO PÚBLICO Y LA MOVILIDAD PEATONAL	SUELO INESTABLE Y PENDIENTES PELIGROSAS PARA PERSONA CON MOVLIDAD REDUCIDA.	HACER MAS ACCESIBLE LAS ZONAS PEATONALES, ASÍ COMO, FOMENTAR LA SEGURIDAD PEATONAL EN LAS CALLES QUE SON BAJADA.
FOMENTO Y REGULACIÓN DEL USO DE LA BICICLETA Y LOS VMP.	NO HAY CARRILES HABILITADOS PARA EL USO DE BICICLETA.	HABILITAR UN CARRIL BICI
POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO	LARGAS ESPERAS PARA COGER UNA GUAGUA DIRECCIÓN FUERA DEL NÚCLEO DE LA ZONA METROPOLITANA.	REDUCIR EL TIEMPO DE ESPERA.
MEJORA DE LA SEGURIDAD Y EFICIENCIA DE LA RED VIARIA	RED VIARIA POCO ACCESIBLE PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA	HABILITAR LA RED VIARIA DEL MUNICIPIO PARA QUE SEA ACCESIBLE PARA TODOS.
GESTIÓN DEL APARCAMIENTO Y POTENCIACIÓN DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA.	ESCASO APARCAMIENTO EN LA ZONA CENTRO DE LAGUNA.	HABILITAR ZONAS DE APARCAMIENTO GRATUITOS O DE COSTE REDUCIDO, ASÍ COMO, PLAZAS DE APARCAMIENTO ESPECIFÍCAS PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA.
GESTIÓN DE LA MOVILIDAD EN LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES	POCA ATENCIÓN A ESPACIOS ACCESIBLES PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA.	REALIZAR PROGRAMAS Y PROYECTOS QUE SE TENGAN EN CUENTA A LAS PERSONAS CON DIVERSIDAD FUNCIONAL Y SUS NECESIDADES.
POTENCIACIÓN DE UN MODELO URBANO COMPACTO Y COMPLEJO.	ESCASA POTENCIACION DEL MODELO URBANO	INFORMAR A LA POBLACIÓN Y A LAS PERSONAS ENCARGADAS DE LA EJECUCIÓN DEL MODELO PARA QUE TOMEN LAS MEDIDAS NECESARIAS.
PROPICIAR HÁBITOS DE MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLES A TRAVÉS DE LA PARTICIPACIÓN E INFORMACIÓN	ESCASA INFORMACION SOBRE HÁBITOS DE MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLE	INFORMAR Y HACER PARTICIPE A LA POBLACIÓN DE HABITOS QUE MEJOREN LA MOVILIDAD DESDE UNA PERSPECTIVA SOSTENIBLE.
OTROS	---	---

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 173/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- AFITEN (Asociación de Fibromialgia y Fatiga Crónica de Tenerife).

1. VALORACIÓN OBJETIVOS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

OBJETIVOS	Nivel de importancia (1 a 10)	OBSERVACIONES
Movilidad sostenible:		
• Reducir la contaminación acústica	9	
• Reducir las emisiones contaminantes	8	
• Menor uso del coche.	8	
Movilidad inclusiva		
• Adaptación a los distintos segmentos población (edad, nivel socioeconómico....)	8	
• Crear un espacio público "amable" y atractivo: agradable para vivir, visitar y caminar. Eliminar las barreras que reducen la "accesibilidad"	10	
• Garantizar la conexión de calidad entre las distintas zonas del municipio y con el exterior, independientemente del modo utilizado y el lugar de residencia.	10	
Movilidad segura		
• Reducir las víctimas y la gravedad de los accidentes de tráfico	9	
Movilidad compartida		
• Participación e interacción con el ciudadano	9	
• Colaboración entre administraciones	9	
• Coordinación en los instrumentos de planificación	9	
Movilidad eficiente		
• Tiempos en transporte público competitivos	9	
• Reducir la congestión, Garantizar un nivel de servicio mínimo a la movilidad esencial	9	
• Fomento del uso responsable del coche: La movilidad esencial	9	
• Optimizar la logística de la distribución de mercancías	8	

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 174/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

2. ASPECTOS A ABORDAR

APORTACIONES	PROBLEMAS	PROPUESTAS
MEJORA DEL ESPACIO PÚBLICO Y LA MOVILIDAD PEATONAL	Debido al poco espacio existente habilitado para aparcamientos, en muchas ocasiones los vehículos invaden y no respetan las zonas peatonales.	Mejorar y aumentar la señalización de zonas peatonales mediante bandas sonoras e iluminación.
FOMENTO Y REGULACIÓN DEL USO DE LA BICICLETA Y LOS VMP.	Los ciclistas suelen circular por zonas peatonales, no indicadas para ello debido al riesgo hacia los peatones. Así mismo, tampoco existen zonas bien delimitadas para la circulación de los vehículos de movilidad personal.	Habilitar y delimitar zonas para la circulación tanto de ciclistas como de VPM. Mediante una señalización adecuada para regular los espacios compartidos con los peatones.
POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO	El uso masivo del vehículo privado colapsa las ciudades y las hace más sucias y más ruidosas.	Potenciando las líneas urbanas e interurbanas y creando un servicio regular de autobuses. El transporte público es la alternativa idónea para mejorar la movilidad urbana y evitar en gran medida las retenciones y atascos.
MEJORA DE LA SEGURIDAD Y EFICIENCIA DE LA RED VIARIA	Carreteras en mal estado y mala señalización.	Plan de mantenimiento en el que se plasme la necesidad de una revisión periódica de los estados de las vías.
GESTIÓN DEL APARCAMIENTO Y POTENCIACIÓN DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA.	Pocos espacios de aparcamiento e insuficientes puntos de carga eléctrica .	Establecer más zonas de aparcamientos, así como más puntos de carga de vehículos en zonas más accesibles.
GESTIÓN DE LA MOVILIDAD EN LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES	La utilización de vehículos provoca efectos: Más ocupación de espacio, más ruido, más consumo energético, más emisiones, etc. Transporte Público de la zona creemos que tiene una escasa utilización. No se puede obviar que las facilidades para poder aparcar en el Polígono favorecen el uso de este modo en detrimento del Transporte Público.	Optimizar el sistema de transporte, con el objetivo de reducir el número de vehículos utilizados por los trabajadores en sus viajes diarios entre sus domicilios y el puesto de trabajo. Establecido un Servicio de Guaguas desde las Estaciones hasta las diferentes empresas del Polígono Industrial y viceversa, cuyo horario coincida con las llegadas y salidas de en las horas punta de la mañana y de la tarde.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 175/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

POTENCIACIÓN DE UN MODELO URBANO COMPACTO Y COMPLEJO.	En efecto, en la ciudad aumenta, necesariamente, la emisión de gases a la atmósfera, la superficie expuesta a niveles de ruido inadmisibles, el número de accidentes y el número de horas laborales perdidas en desplazamientos. Mayor consumo de suelo Dispersión de la edificación y las infraestructuras. La superficie edificada por habitante es mayor. El modelo de movilidad descansa en el vehículo privado. Escasa Accesibilidad desde los barrios La dispersión de las redes. Se reduce el espacio público y se sustituye por espacios privados urbanos: deportivos, de compra, de transporte, etc.	Convertir la ciudad en un espacio donde sea posible la interacción entre sus habitantes, con un, menor consumo de suelo. La proximidad entre usos y funciones supone un menor consumo de materiales. Que la superficie edificada /habitante sea menor. Que la mayoría de viajes se puedan realizar a pie, bicicleta o en transporte público. Que la calle, y la plaza constituyan los espacios de contacto y de convivencia por excelencia aportando calidad urbana.
PROPICIAR HABITOS DE MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLES A TRAVÉS DE LA PARTICIPACIÓN E INFORMACIÓN	Abusivo uso del transporte privado en detrimento del transporte público.	Garantizar la accesibilidad para todos al lugar trabajo, a los servicios (salud y educación) y a las zonas económicas y otras de interés. Mejorar la seguridad. Reducir la contaminación, las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo de energía.

6. ACTA CHARLA TELEFÓNICA CON LA COORDINADORA PROYECTO STARS (DGT) EN SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA. (LUNES 31 DE OCTUBRE 2022)

- ***Entrevistada:***

Cristina Espada (coordinadora DGT)

La conversación versa sobre la situación de la movilidad en los entornos escolares del municipio de La Laguna, en concreto de aquellos centros adscritos al proyecto STARS. Cristina indica que de los dos foros de movilidad escolar iniciales con 8 centros adscritos en total, si bien actualmente sólo se encuentra activo el Foro 1 cuyos centros cuentan con una comunidad educativa muy implicada en la mejora de la movilidad.

Estos foros se crean con objeto de hacer confluir a la comunidad educativa con el Ayuntamiento en la búsqueda por ser los más eficientes posibles a la hora de tomar decisiones, alcanzar acuerdos entre todas las partes e implementar las mismas.

Así mismo se indica que el trabajo se realiza centro por centro, dado que cada uno tiene su casuística y es la forma de lograr objetivos como puede ser el inicio de las rutas escolares seguras

Consideran que aquellas pautas o medidas que el Plan de Movilidad pueda incorporar servirá para concienciar a la comunidad educativa e incluso para dar cobertura a sus propuestas.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 176/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

12.1.2 Encuesta ciudadana

En paralelo, se publicó una encuesta *online* difundida desde las redes sociales del Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna con objeto de recabar la opinión de la ciudadanía sobre la movilidad del municipio.

*Se recibieron un total de **256 encuestas**, en las que se aportaron **79 respuestas de carácter abierto** que incorporan propuestas de muy diversa índole.*

En el ***anexo 1.1*** se recogen los resultados obtenidos, así como las principales observaciones y peticiones formuladas por los vecinos y vecinas del municipio.

12.1.3 Encuesta escolar

Como parte del proceso participativo se hizo llegar una encuesta on-line específica al sector educativo, para ser respondida tanto por los estudiantes, como por sus progenitores y los trabajadores y trabajadoras de los centros educativos. Se pretende con esto tener una imagen clara de la situación que se produce en los entornos escolares y de las pautas de movilidad existentes en la actualidad.

*Se recibieron un total de **703 encuestas**, en las que se aportaron **224 respuestas de carácter abierto** que incorporan propuestas para mejorar los entornos escolares.*

En el ***anexo 1.2*** se recogen los resultados obtenidos, así como las principales observaciones y peticiones formuladas para los diferentes centros educativos que han participado en esta primera etapa.

ANEXO 1. ENCUESTAS

Anexo 1.1 ENCUESTA ON-LINE DE MOVILIDAD

Para una correcta caracterización de los hábitos de movilidad y la percepción sobre la misma entre la población del municipio de San Cristóbal de La Laguna, se ha elaborado una encuesta difundida a través de las redes del propio Ayuntamiento.

Ficha técnica

- **Universo:** 137.731 de 16 y más años residentes del municipio de San Cristóbal de La Laguna. (Fuente: INE, datos del Demografía-Padrón, año 2021)
- **Muestra:** 256 encuestas completas.
- **Error muestral:** ±6,11% (provisional) para un intervalo de confianza del 95 % (2 sigmas) y bajo el supuesto de máxima indeterminación (dónde P=Q=50%).

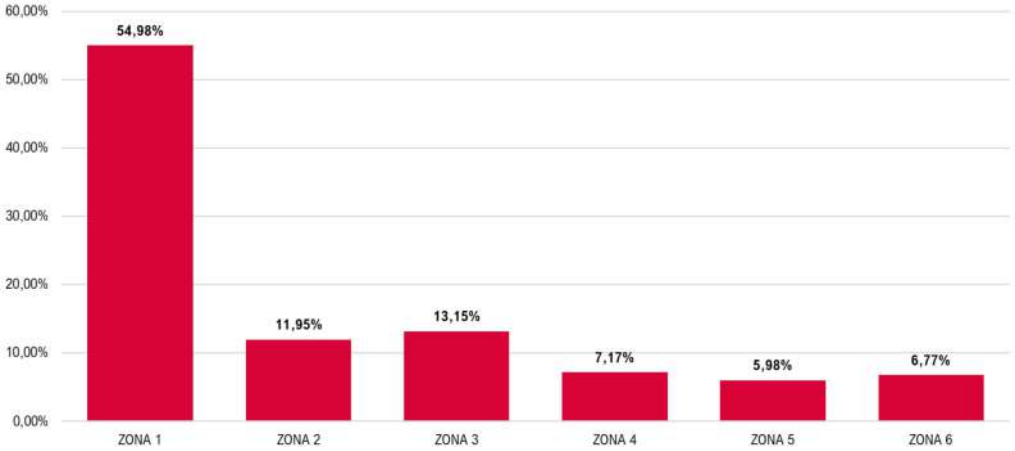
Los resultados obtenidos se muestran a continuación.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 177/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

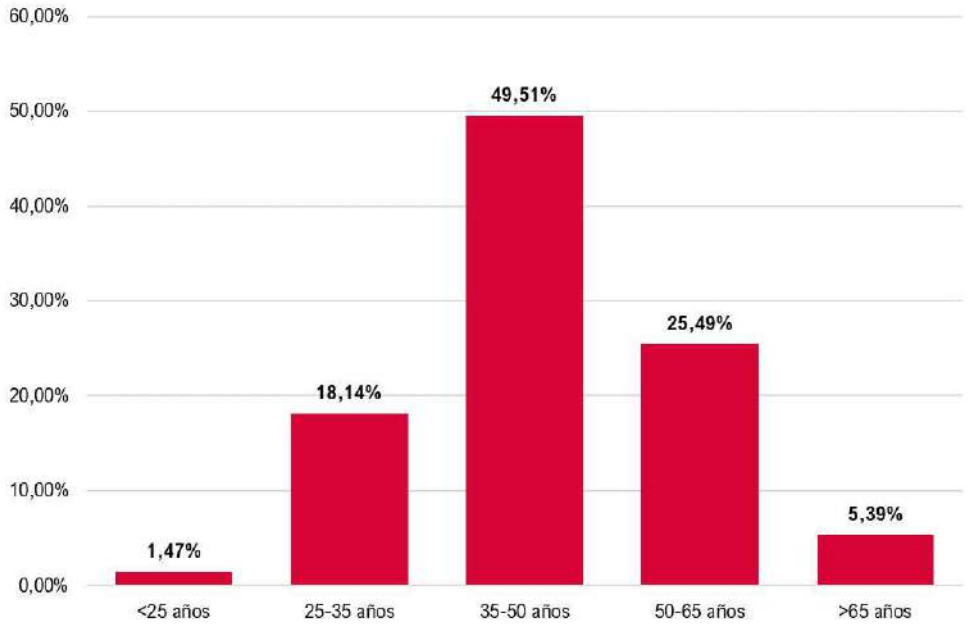
1. Lugar de residencia dentro del municipio.



Cabe destacar dentro de la participación ciudadana que el 54,98% de las encuestas ha sido respondidas por residentes del distrito 1, que agrupa las entidades de San Cristóbal de La Laguna, Gracia, San Lázaro y la Vega Lagunera y se corresponde con un 30,4% de la población del municipio.

Esta participación tan elevada en esta zona demuestra un claro interés por parte de sus residentes por colaborar en la mejora de la movilidad del ámbito.

2. Edad.



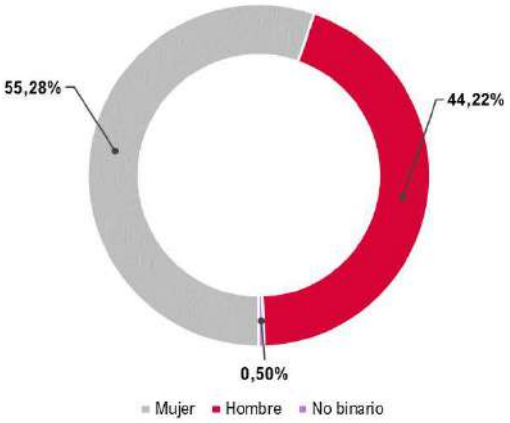
El rango de edad con mayor participación es el que comprende desde los 35 hasta los 50 años, seguido del rango de 50 a 65 años. Entre ambos suman el 75% de los encuestados. Llama la atención como los más jóvenes (menores de 35 años), unas generaciones "nativas digitales", apenas suman un 20% (solo el 1,47% son menores de 25 años) de las encuestas que se realizaban vía on-line.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

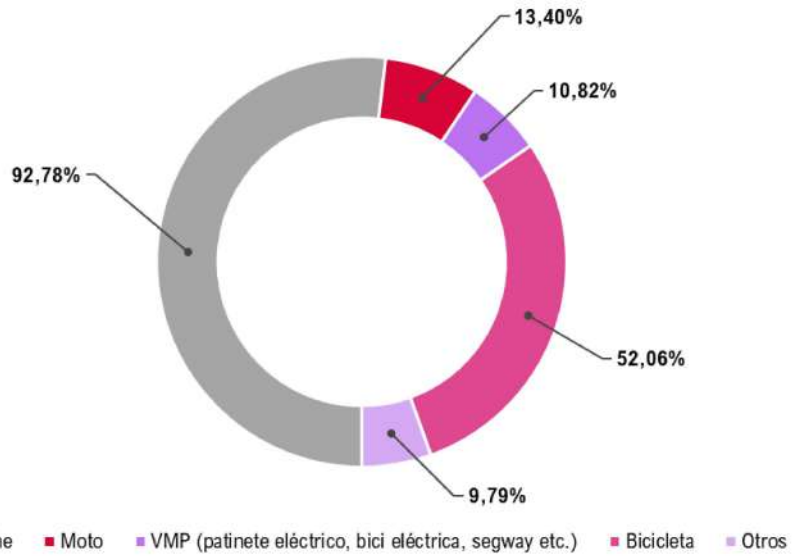
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 178/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

3. Género



En relación con el género la participación es algo mayor por parte de las mujeres, si bien es importante destacar que el objetivo final de este trabajo afecta por igual a todos los géneros

4. Vehículos de que disponen en el hogar.



La disposición de vehículos en el hogar muestra un claro predominio del coche ya que casi el 95% de los encuestados disponen de al menos uno.

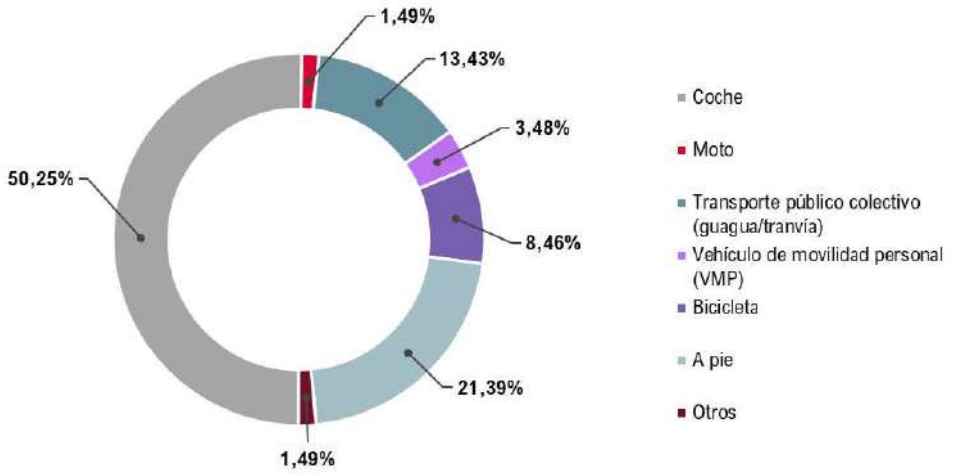
Un dato que destacar es que más del 50% de los encuestados disponen de bicicleta lo que muestra un interés por este modo de transporte por lo que de disponer de una infraestructura y normativa adecuada es posible que aumentara el uso diario de este modo.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 179/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

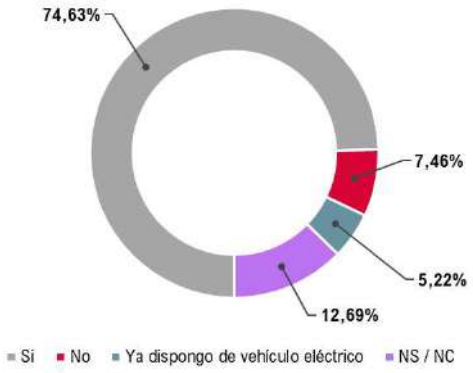
5. Medio de desplazamiento habitual.



Por otra parte, al consultarles por el modo de desplazamiento habitual, aunque el vehículo privado (moto y coche) siguen siendo los predominantes con casi un 52%, el segundo modo es la movilidad a Pie con un 21%. Si se añade la bicicleta y los VMP se alcanza el 33%.

Esto demuestra que gran cantidad de los desplazamientos actualmente ya se realizan en los modos más sostenibles por lo que una mejora de los espacios destinados a estos modos (aceras amplias, itinerarios peatonales, carriles bici, etc.) pueden aportar un incremento a este tipo de movilidad.

6. En caso de que sus desplazamientos habituales sean en coche, ¿estaría dispuesto a cambiar el vehículo tradicional por vehículo eléctrico?



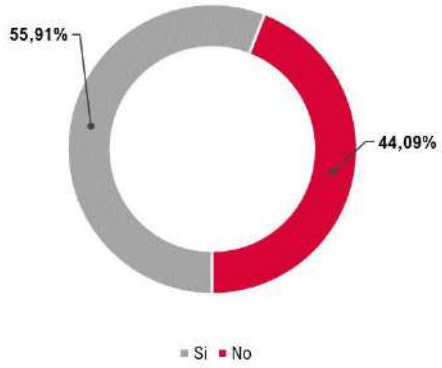
Casi el 75% de los/las encuestados/as estarían dispuestos a cambiar el vehículo tradicional por un eléctrico, lo que nos indica el interés por avanzar hacia una movilidad menos contaminante.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 180/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

7. Dispone de aparcamiento fuera de calzada.



Cerca del 44% de los encuestados indican que no disponen de aparcamiento fuera de la calzada. Este es un dato que puede interpretarse como la necesidad de generar espacios de aparcamiento con el fín de liberar espacio para el peatón y la bicicleta en zonas de calzada aliviando la presión existente.

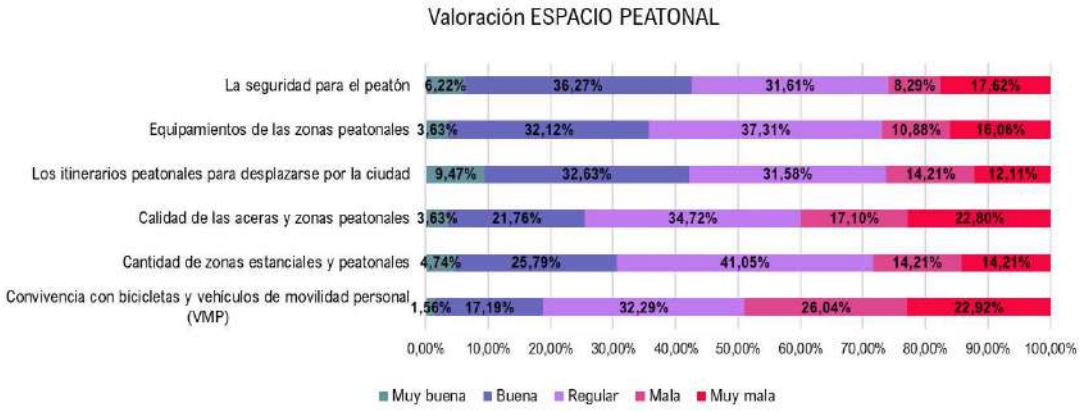
Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 181/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

MOVILIDAD PEATONAL.

8. Valoración de las zonas dedicadas a peatones.



La valoración de las zonas dedicadas a la movilidad peatonal dispone por lo general de una mala percepción. La mejor valorada es la seguridad peatonal que entre la percepción "muy buena" y "buena" supera el 40%. Aun así, más del 25% la consideran "mala" o "muy mala".

Un dato preocupante es observa en la convivencia con la bicicleta y los VMP donde cerca del 50% lo consideran "mala" o "muy mala" (si se añade "regular" se llega a más del 80%). Esto muestra la necesidad de una infraestructura y una normativa que regulen adecuadamente la movilidad ciclista y en VMP para mejorar esta convivencia.

Por lo general, teniendo en cuenta el elevado número de desplazamientos a pie, bici y VMP que se han observado en las respuestas a la encuesta, es necesario actuar directamente en todo lo que afecte positivamente a la movilidad peatonal.

9. En función de los problemas del municipio relacionados con la MOVILIDAD A PIE valore las actuaciones que considere más necesarias.



En esta pregunta se acaba de poner de manifiesto lo observado en la pregunta anterior con la convivencia de peatones con la bici y los VMP. Con diferencia (cerca del 60%) se considera imprescindible regular el uso del espacio entre estos modos.

Otros datos para destacar son la mejora de la accesibilidad que ha de ser universal y la mejora de la conectividad entre los diferentes barrios y urbanizaciones, lo que demuestra el interés por ganar accesibilidad a pie por parte de la ciudadanía.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 182/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

RED BICI.

10. ¿Cómo valoraría usted la RED BICI?



La valoración de la red bici dispone por lo general de una mala percepción, algo coherente dado que no existe una infraestructura ciclista como tal, sino que debe circularse por calzada, de ahí que más de un 55% lo perciba como inseguro. Así mismo resulta insuficiente la extensión y cobertura de los aparcabicis.

11. En función de los problemas del municipio relacionados con la MOVILIDAD EN BICICLETA valore las actuaciones que considere más necesarias.



En los puntos a mejorar en la movilidad ciclista destacan de forma considerable, con más del 60%, el potenciar la intermodalidad con el transporte público y la conectividad entre los diferentes núcleos, seguido de la creación de una infraestructura ciclista segregada.

En relación con la creación de esta infraestructura ciclista se observa que los ciclo carriles es lo menos prioritario, probablemente porque muchos de los ciudadanos prefieren no compartir espacio con el vehículo privado por la falta de seguridad.

En este aspecto también hay que resaltar que uno de los aspectos consideramos imprescindibles son los cursos para concienciación. Estos son muy importantes de cara a los conductores de vehículos para que se respete al resto de modos, pero también para los ciclistas que deben comprender que son un vehículo más y se han de respectar unas normas de circulación.

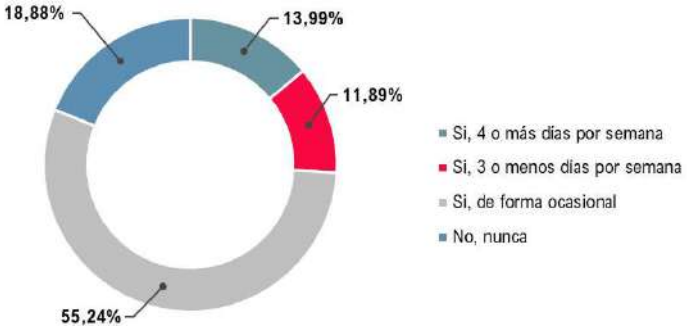
Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58	
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08	

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 183/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

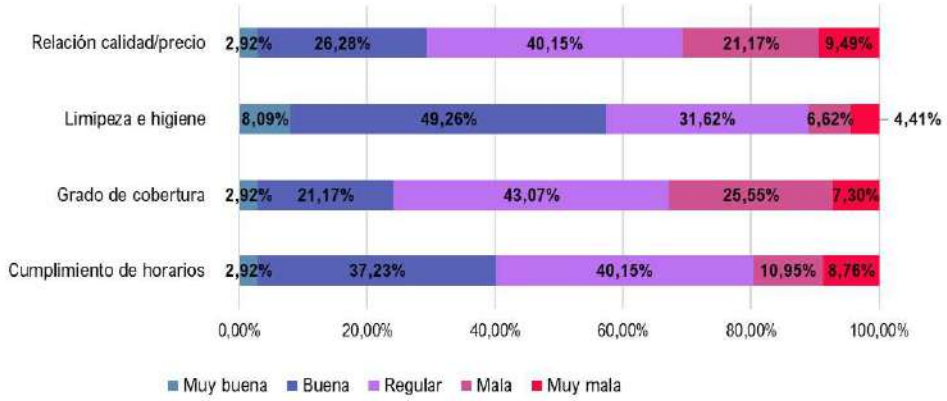
TRANSPORTE PÚBLICO.

12. Uso del transporte público.



Las respuestas sobre el uso del transporte público muestran una baja utilización de este ya que cerca del 55% solo lo cogen de forma ocasional. Esto plantea la duda de si este modo funciona adecuadamente o si da la cobertura necesaria.

13. Valoración del servicio de TRANSPORTE PÚBLICO: GUAGUAS.



La siguiente cuestión realizada sobre este modo indica cuales son los aspectos en los que falla el servicio y que ponen de manifiesto las dudas que pueden generar la pregunta anterior.

Los peor valorados son el grado de cobertura y la calidad relación/precio, mientras el cumplimiento horario tampoco obtiene una valoración mucho mejor.

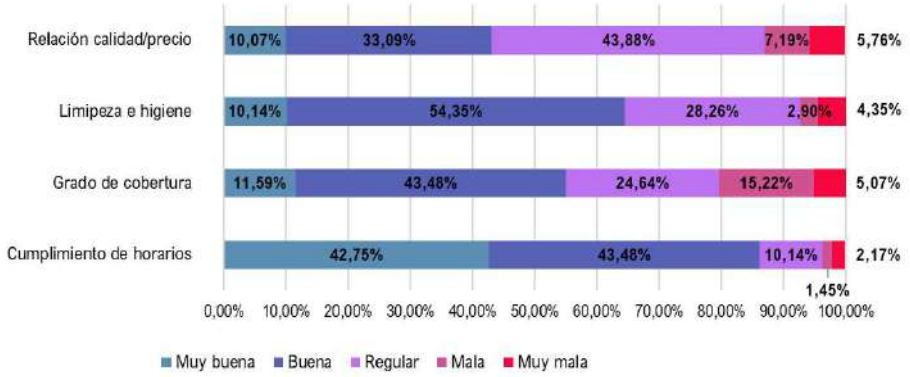
Por tanto, el bajo uso de este modo de transporte se debe a una percepción negativa del servicio lo que obliga a revisarlo con detalle y ver cómo actuar para mejorar estos aspectos.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 184/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

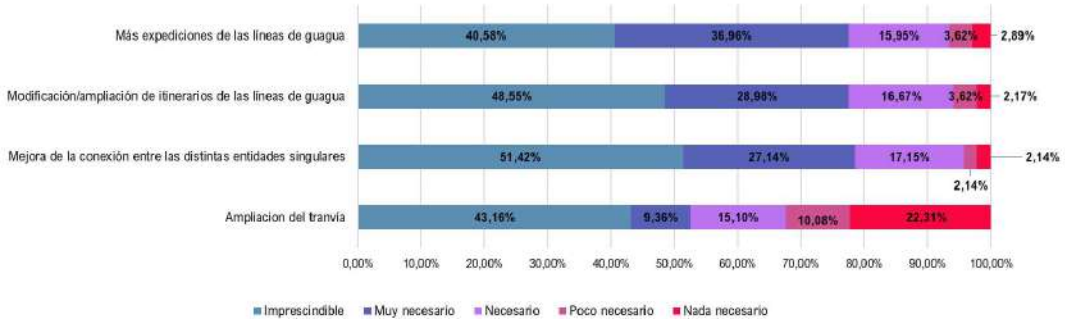
14. Valoración del servicio de TRANSPORTE PÚBLICO: TRANVÍA.



En cuanto a la valoración del servicio del tranvía, lo mejor valorado es el cumplimiento de horarios, algo esperable para aun medio de transporte con vía de circulación propia.

Lo peor valorado es la relación calidad/precio, mientras el cumplimiento horario seguido del grado de cobertura, este último acorde con lo limitado de la red existente.

15. En función de los problemas del municipio relacionados con la MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO valore las actuaciones que considere más necesarias.



Los tres aspectos que se han considerado más relevantes muestran la necesidad de revisar la oferta de guaguas, su cobertura y frecuencia.

La ampliación del tranvía es considerada lo menos necesario de las medidas a aplicar en cuanto al transporte público.

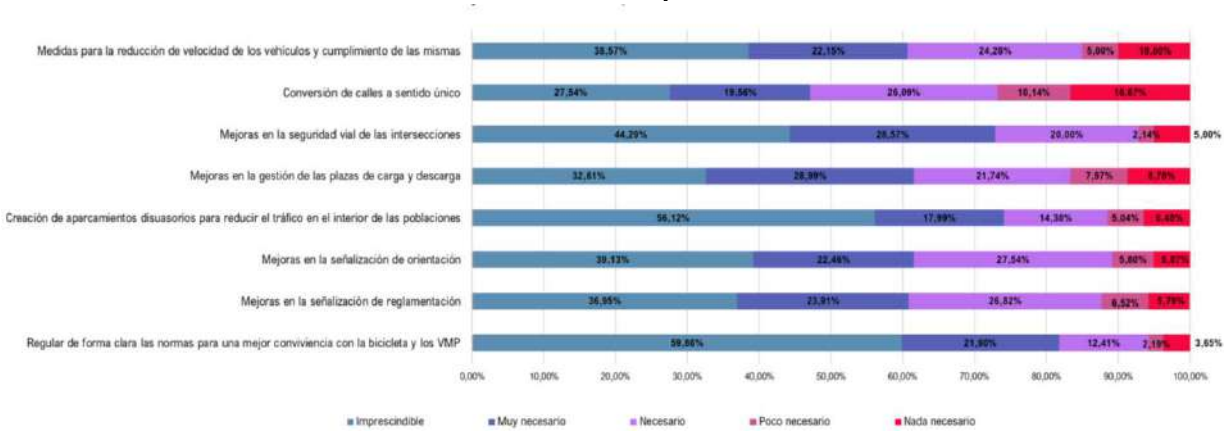
Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 185/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

VEHÍCULO PRIVADO.

16. En función de los problemas del municipio relacionados con la MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO valore las actuaciones que considere más necesarias.



En la movilidad con el vehículo privado se observa que los principales problemas tienen relación con el aparcamiento, se solicita la creación de aparcamiento disuasorios a fin de reducir el tráfico interior en los núcleos así como el tráfico de agitación. En el interior del San Cristóbal de la Laguna destaca la necesidad de mejorar la seguridad en las intersecciones y otro aspecto que ya se mostraba importante en preguntas anteriores, la convivencia con bicis y VMP.

Está claro que si se apuesta por fomentar el uso de la bicicleta y los desplazamientos a pie, es básico realizar una labor de fondo para asegurar la convivencia y la seguridad.

17. Implantación ZBE.



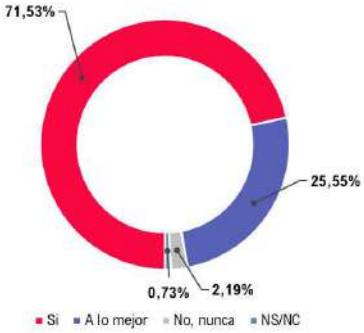
La implantación de una Zona de Bajas Emisiones en la ciudad es una de las actuaciones más ambiciosas y necesarias si se quiere cumplir con los niveles de emisiones solicitados por la Unión Europea.

De las propuestas planteadas en la encuesta, la prioridad peatonal, ciclista y de medios de transporte alternativos es la que más imprescindible se considera. La potenciación de otros medios se ve reforzado por el apoyo de más del 70% de los/as encuestados/as a las posibles restricciones planteadas.

Está claro que para conseguir una ZBE con prioridad de los modos más sostenibles es necesario aplicar ciertas restricciones que aseguren su correcto funcionamiento.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58	
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08	
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3 Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3			
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58	- 186/233 -	Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54	

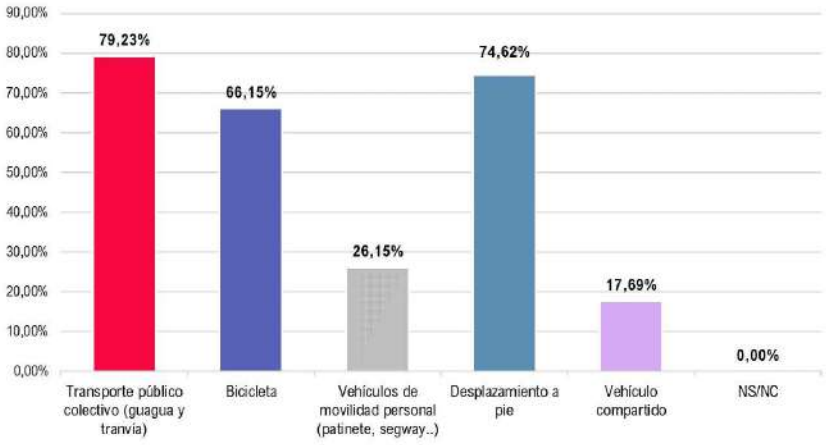
18. Estaría dispuesto/a a dejar de utilizar el vehículo privado y usar otros medios de transporte.



Cabe destacar, que casi un 72% de los/as participantes en la encuesta estarían dispuestos/as a modificar sus hábitos de movilidad dejando el vehículo privado en favor de otros medios más sostenibles.

Por tanto, de realizarse las actuaciones adecuadas fomentando medios de transporte más sostenibles como la movilidad a pie (mejorando itinerarios, aceras, etc.), la bicicleta (con infraestructura, normativa, etc.) y el transporte público (mejora del servicio), el uso del vehículo privado se podría reducir considerablemente.

19. En caso de haber respondido de forma afirmativa, ¿qué otros medios estaría dispuesto/a a utilizar?



La predisposición en un casi 75% de los casos de realizar los desplazamientos a pie demuestran que la ciudad, pese a su orografía, es propicia para este modo por lo que existen un importante margen de mejora en este aspecto. Así mismo casi un 80% emplearía el transporte público por lo que es imprescindible, como ya se ha indicado, una revisión del servicio actual.

Por otro lado la implementación de una red segregada de carriles bici ayudaría a potenciar el uso de este medio, que más de un 65% indica que sería una de sus alternativas al vehículo privado.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 187/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

APORTACIONES POR DISTRITOS.

Del total de encuestas recibidas, se han realizado 57 aportaciones que a continuación se agrupan por distritos:

DISTRITO 1.

Configurado por las entidades de San Lázaro, La Vega Lagunera, San Cristóbal de la Laguna y Gracia.

- **Z1: SAN LÁZARO**
  - *Es necesario establecer un carril bici. Es un peligro las bicicletas y patinetes por las calles peatonales y una chapuza. En los países donde se usa mucho la bici, está totalmente prohibido bicicletas por zonas peatonales. Y el carril bici está por toda la ciudad. Hay que hacer las cosas bien y ahora no están bien hechas, tomemos ejemplo del modelo danés y holandés.*
  - *Mucha contaminación, muchos coches y las calles sucias y deslucidas por tantos coches aparcados. Mucho coche mal aparcado estorbando. Las aceras en muy mal estado. No permite caminar sin riesgo de un esquince. Mi sueño es ver las calles de la laguna sin coches. Calles más limpias para la gente. Más Bicicletas y menos coches. Ganaríamos mucho y es necesario cuidar el medio ambiente.*
  - *En el lugar de residencia no se especifica la zona de La Laguna comprendida por el Barrio del Coromoto, Camino La Villa,..., que es diferente a la zona de San Lázaro y de Los Rodeos. Cada zona de residencia tiene problemas diferentes y, por tanto, soluciones diferentes. Las preguntas y contestaciones cambian en función de la zona que estemos hablando. Este tipo de encuesta no sirve porque se aleja de las zonas específicas.*
  - *Las zonas peatonales son las más seguras y generan riqueza y bienestar para la laguna. La calidad del aire es muy mala por el tráfico que ahoga la ciudad. Aceras y calles destrozadas por el tráfico rodado. Todo estaría mejor sin tráfico.*
- **Z1: LA VEGA LAGUNERA**
  - *Fuera de la zona peatonal, gran parte de las aceras son impracticables, por los árboles, deterioro, estrechez, etc. Y sería deseable limitar el aparcamiento tan próximo a intersecciones y pasos de peatones, porque los coches no ven a los peatones cuando van a cruzar.*
  - *Que se respete las zonas peatonales, regular la carga y descarga a las afueras del casco y más aparcamientos en las afueras de la ciudad.*
- **Z1: SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA**
  - *Carriles reservados a transporte público y vehículos no contaminantes o de alta ocupación. Dejemos de facilitar la circulación al vehículo privado con tantas carreteras nuevas y parkings. No es un problema de infraestructuras es un problema cultural.*
  - *En contra de su mala prensa, creo que ampliar el tranvía llevaría pasajeros a zonas como San Lázaro y los Rodeos y buena conexión con el Aeropuerto.*
  - *Propuestas: Instalación de radares sonoros por ejemplo los denominados: HYDRA, desarrollados por la empresa BRUITPARIF. Controlan y sancionan vehículos excesivamente ruidosos. Control y medición de la polución, gases nocivos contaminantes,*

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 188/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

sobre todo los que emiten los vehículos en el tráfico rodado. Realizar boulevard, por ejemplo: Iglesia de San Benito, nivelar plaza a zona peatonal, extender boulevard y hacer zonas peatonales calles, Márquez de Celada, calle Adelantado, y conectarlas a las calles, La Carrera, y La Herradores. Más flora, más jardines, más árboles... vamos acercar más naturaleza al casco, residenciales, barrios etc. Gracias por tener en cuenta estas propuestas.

- *Hay preguntas que no solo se puede valorar con un número, por ejemplo: en todas aquellas propuestas que indica "convivencia con la bicicleta y lo VMP" Sí, siempre y cuando haya carril bici en la calzada y el carril contiguo de VMP tenga reducción de velocidad obligatoria, para la seguridad de la bici. En relación a "Zona de Bajas Emisiones" creo que faltan propuestas para el ciudadano y poder reducir la circulación en la ciudad, por ejemplo, aparcamientos en sitios estratégicos de la periferia y entrar caminando o transporte público.*
- *Poder circular con bicicleta por las calles peatonales.*
- *La Laguna es probablemente el único lugar de Europa donde han eliminado una gran cantidad de líneas de guagua y los políticos solo dan la alternativa a los vecinos de todas las edades que vayan caminando o se compren una bicicleta. Vergonzoso.*
- *La ciudad necesita bancos para las personas mayores o los que quieran descansar. Y no estaría mal volver a colocar los parterres con plantas. No creo que eso sea un gran problema para los invidentes. Y el resto de los ciudadanos lo agradeceríamos.*
- *Para que la gente se sienta segura es necesaria la implantación de carriles bici. Veo muy necesario para desincentivar el uso del coche disminuir el número de aparcamientos y CREAR ZONAS DE ESTACIONAMIENTO DE PRIORIDAD PARA RESIDENTES (ZONAS VERDES).*
- *Volver a colocar los masetones y bancos en todas las calles peatonales.*
- *El cambio de sentido de c/ Quintin Benito en la zona de El Cristo creo que es fundamental que se lleve a cabo ya.*
- *Importancia de los aparcamientos disuasorios a la entrada de la ciudad. Y lo de las pasarelas en la rotonda de Padre Anchieta es un despropósito, perjudica claramente a peatones y ciclistas.*
- *Tienen que introducir una red de carriles bicis que conecta los alrededores de la laguna con la ciudad. También tienen que ofrecer una forma en la que los niños de la laguna pueden llegar al colegio en bici sin mucho peligro. Es una locura que todos los padres llevan y recogen los niños del colegio ya que vivimos en un sitio tan pequeño. No les queda otro ya que les da miedo que vuelvan a casa en bici. Soy adulto y llevo años cogiendo la bicicleta en ciudades más grandes pero mucho más seguras. Otra cosa que podrían hacer es dejar más espacio entre el cruce peatón y las zonas de aparcamiento porqué los peatones no tienen visibilidad y los coches tampoco pueden ver a los peatones que quieren cruzar.*
- *Calle Pedro Zerolo, doble sentido con muchísimo tráfico. El sentido de subida genera mucho ruido y demasiada contaminación. ¿Se podría dejar solo de bajada?. La paralela, AV Angel Guimerá podría absorber el sentido de subida como antiguamente, hasta la Avd Trinidad. En esa calle no hay viviendas.*

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 189/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- *No creo necesario el tranvía hasta el aeropuerto norte porque habría más destrozo que beneficio son zonas muy habitadas. Hacer muchos más aparcamientos públicos de bajo coste para fomentar su uso. Favorecer el uso de bicicletas pero en carriles bici no compartidos con los coches eso es muy peligroso.*
- *A favor de todo lo que sea favorecer el cambio de modelo de movilidad. El coche es del siglo 20, es algo desfasado. No es normal un vehículo de 1500kg para transportar 80kg de persona, es insostenible. Hay que potenciar los desplazamientos a pie/transporte público y VMP/Bici.*
- *Losetas sueltas y levantadas en las aceras, los motrocos del contorno de la plaza del Cristo sobran, han ocasionado muchas caídas, la plaza del Adelantado una calamidad, las cacas de los perros y los orines ensucian esquinas y paredes, el entorno de los contenedores de basura sucios y malolientes, algunos usuarios de bicis y monopatines no respeta las normas.*
- *Creo que hay una excesiva peatonalización del centro y casi nula en los barrios, densificándose el tráfico en estos. No es seguro transitar en bici y en muchos sitios tampoco a pie. Los tiempos de desplazamiento en transporte colectivo son enormes al no priorizarse sobre el vehículo privado.*
- *Mandar Policías de tráfico al colegio Nuriana, ya que forman muchas colas, bloquean muchas calles impidiendo a los vecinos acceder a nuestras viviendas.*
- *El uso de patinetes y bicicletas por las aceras y zonas peatonales del casco por parte de adultos irresponsables es lo que más impide el tránsito tranquilo de los peatones como yo por dichas zonas.*
- *Necesidad de un plan insular de movilidad.*
- *Adoquinar ya Heraclio y más vigilancia del cumplimiento de las normas.*
- *La guagua La laguna- Punta del Hidalgo no siempre se puede llevar la bicicleta.*
- *Los actuales aparca bicis no ofrecen seguridad ante el robo de piezas.*
- *Para los que vivimos en La Laguna es una odisea aparcar ya que los de fuera dejan un vehículo estacionado y lo cambian por el de la empresa. Dejando así a los vecinos que no nos podemos permitir pagar garajes sin lugar para estacionar. De vergüenza la picaresca de las empresas...*
- *Los pasos peatones a las afueras del casco de la laguna están muy mal, no rebajan las aceras en todos los pasos peatones, aceras muy estrechas en algunas calles.*
- *Las aceras de la ciudad, barrios son intransitables. Muchas baldosas levantadas, con peligro para el peatón.*
- *Regular horarios bicis patines…en peatonales...*
- *Agradecer la implicación del Ayuntamiento en esta materia. La Laguna debería ser un ejemplo de ciudad sostenible. La gente está acostumbrada al uso del coche por las facilidades que ello supone (aparcamiento gratuito, nuevas vías para evitar atascos y casi tan barato como usar el transporte público) esto tiene que cambiar. De forma que el vehículo privado se use solamente en ocasiones puntuales y no como forma de movilidad general.*

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 190/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- *Instruir sobretodo a los extranjeros en las casas de alquileres de coches sobre la normativa referida a las bicicletas, pues son los que he notado que menos respetan. Coches de alquiler adelantan en curvas, y sin guardar la distancia de seguridad, a veces no llegan ni al metro de separación.*

- *La laguna me resulta insegura como peatón. He sufrido dos atropellos en pasos para peatón. He vivido en 8 provincias y la laguna es la más peligrosa para peatones. Las aceras están en muy mal estado y es una población ideal para caminar y bicicletas por su planicie. Deberían poner zonas de aparcamientos concretas y que la gente acceda a pie o con transporte público. La laguna tendría un aire de calidad. Ahora, cada día con tantos atascos, es desagradable caminar fuera de las calles peatonales. Espero haber ayudado. Mi forma de ver a la laguna sin coches y con más calles limpias de tráfico, es la misma que mi grupo de amigos y familia. Necesitamos aire limpio.*

- *Me gustaría que hubiera más calles peatonales, especialmente en torno a la plaza del adelantado (creo que ha quedado un poco aislada de la zona peatonal) y más medidas para que las bicicletas puedan circular con seguridad.*

- *Regular e implantar la zona de estacionamiento vecinal en el barrio de San Honorato, como experiencia piloto para otros barrios. Prohibir (y vigilar la prohibición) el uso de bicicletas y patinetes en las zonas peatonales por el peligro que representan para personas mayores y niños. Señalar las vías de acceso al centro histórico de la ciudad desde los barrios próximos, para las personas que lo quieren visitar. Llevar el tranvía al aeropuerto La Laguna. Habilitar circuitos seguros para caminar por la ciudad y alrededores. Habilitar circuitos peatonales seguros para que los alumnos acudan a sus centros.*

- **Z1: GRACIA**
  - *Barrio de Gracia está lleno de estudiantes y universidades, lugar idóneo para fomentar la movilidad en bicicleta, eléctricos o a pie. Falta una creación de espacios para dejar bicicletas con seguridad.*

DISTRITO 2.

Configurado por las entidades de La Cuesta, Finca España y Los Valles

- **Z2: FINCA ESPAÑA**
  - *Entiendo que la ZBE sea de obligado cumplimiento por ley, pero no se han tenido en cuenta las circunstancias personales ni económicas de los habitantes (no solo a nivel municipal). El medio ambiente y su cuidado es necesario, pero en un país donde las personas tienen una renta media baja, establecer este tipo de medidas son más propangandísticas que efectivas y sólo van a empeorar las condiciones del ciudadano medio: no se puede pretender que las personas cambien sus vehículos de la noche a la mañana por otros muchos más caros y que requieren también un mantenimiento más específico. Además, es falso que los coches eléctricos no sean contaminantes: no hay gases, pero, ¿qué ocurre con las baterías de litio, altamente contaminantes, teniendo en cuenta además, que no hay una infraestructura para su reciclaje en condiciones? ¿Acaso no hay contaminación en el proceso de extracción del litio, un mineral de por sí difícil de obtener por su escasez? ¿Qué ocurre con el resto de componentes fabricados en terceros países en condiciones poco favorables para el medio ambiente? ¿O no importa porque no lo fabrican aquí? Esto sin tener en cuenta, que tampoco hay una infraestructura eléctrica*

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 191/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

que soporte la carga que supondrá el consumo masivo de electricidad por parte de los vehículos, donde las centrales están desfasadas, así como el aumento del gasto eléctrico para los ciudadanos, que en las condiciones actuales es insostenible. Dudo que la central eléctrica de la isla, ya de por sí obsoleta y sobrecargada, pueda con este consumo. Empiecen por mejorar el transporte público, pongan tarifas acordes con la realidad, mejoren las infraestructuras viarias y de comunicación, y quizá las cosas mejoren. Muchas personas utilizaríamos el transporte público si éste fuera realmente funcional y no estuviese mal gestionado y fuera deficiente.

- *Si quieren que la gente use más el transporte público deben de crear mayor comodidad. Eso es lo que nos aporta el coche! Entonces, que haya mayor variedad de destinos, más paradas, mejor acondicionadas (que se pasa un frío terrible y no hay sitio para sentarse a esperar*

- *Las ciudades y barrios se han planificado dando prioridad casi absoluta al vehículo privado; esto, en una isla superpoblada y masificada, con una elevadísima densidad de tráfico y con los efectos crecientes del cambio climático, requiere un cambio URGENTE y decisiones políticas que se conviertan en realidad: aumentar las cargas impositivas a partir del segundo vehículo por habitante, incrementar de manera drástica la frecuencia de guaguas y tranvías y revalorizar el cada vez más castigado arbolado urbano, por las razones expuestas en el punto 19.*

    - *Mayor frecuencia de guaguas en barrios periféricos*
    - *Mayor frecuencia de tranvías en las horas de más afluencia*
    - *Ampliación de las aceras (sin que supusiera la tala de arbolado urbano)*
    - *Fomentar el arbolado urbano para dar sombra a los peatones y reducir la contaminación.*

- *Es muy difícil transitar con patinete eléctrico o bicicleta (medios que dispongo) para un uso urbano. Trabajo en el parque comercial y desde Finca España me resulta muy peligroso ir por la calzada y entrar en rotondas es una odisea. Creo que una de las mejores opciones sería crear una red de carriles bici/VMP donde se conecte La cuesta/finca españa/la laguna y el parque comercial. Aliviaría mucho el tráfico y yo de hecho tardaría menos en llegar al trabajo. Espero que esta critica constructiva caiga en buen saco ya que llevamos retraso con respecto a otras ciudades españolas.*

- *En Finca España, el tráfico a las horas punta es imposible, debido a la entrada y salida del colegio Cisneros Alter, a fin de agilizar el tráfico, la zona de aparcamiento de la Avda. las Palmeras debería estar restringido de 6 a 9 de la mañana y por la tarde de 15:00 a 17:30, a fin de que se puedan usar dos carriles de salida y dos de entrada. También hay que acondicionar más zonas de estacionamiento en Finca España, revisar las líneas amarillas de los vados, ya que han pintado incluso donde la entrada es a una vivienda y no a un garaje.*

Z2: LA CUESTA

- *Hagan cumplir los límites de velocidad en zonas residenciales. Nadie respeta el máximo de 30 km/h.*

- *Que lo que se haga no quede como siempre comprendido a la ciudad de La Laguna. Pago impuestos como otros ciudadanos y el trato es pésimo.*

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 192/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- *Más árboles para reducir el impacto de las emisiones, la contaminación acústica y mejorar la calidad de vida, respetando y cuidando los árboles que ya están y colocándolos como prioridad, así como a los que queremos desplazarnos a pie, preferimos hacerlo en entornos con derecho a sombra.*

- *Hay diferencia entre la zona casco histórico y barrio la cuesta. En este hay que cuidar limpieza e iluminación de las calles, a veces por el mal uso de los vecinos. Pero igualmente suele haber ratas en los jardines y fallos en el alumbrado público.*

- *ACCESIBILIDAD PERSONAS MOVILIDAD REDUCIDA, aceras anchos y rebajes, pasos de peatones con semáforos que den tiempo a cruzar. QUE LA POLICÍA LOCAL ACUDA A LAS LLAMADAS ELIMINAR EL PARQUE DE VEHÍCULOS INMENSO QUE HAY DE COCHES ABANDONADOS y del que pese a reiteradas llamadas siguen ahí desde 2018.*

- *Tengo mascota y bici, muchas veces dejo de coger transporte público porque no puedo llevarla en el tranvía por sus características (perro de un tamaño mediano difícil de llevar en transportin). Creo que ya es hora de seguir el ejemplo del metro de Barcelona y otras ciudades que están más pobladas y dónde ademas hay más población que usa transporte público. Por otro lado, uso bicicleta para ir a Santa Cruz y para volver a La Laguna me parece insuficiente y molesto el planteamiento en el tranvía para dejar la bici. Se podría poner un último vagón para bicis y mascotas como en otras ciudades. Luego en las guaguas que hacen trayectos de larga distancia no siempre existe un espacio suficientes para llevar bici aunque la desarme. También uso coche privado y se hace un uso muy deficiente de las rotondas, casi nadie usa el carril interno para descongestionar el carril derecho. Creo que ayudaría una campaña al respecto o algo similar. Y por último, las personas que viven en Guamasa y zonas altas de La laguna no tienen apenas alternativas al coche privado, creo que no debe de abandonarse estas zonas. Gracias*

DISTRITO 3.

Configurado por las entidades de Taco, Guajara, Geneto y Las Chumberas

- **Z3: TACO**
  - *Poner más regulaciones y más vigilancia a los patinetes eléctricos.*
  - *Falta limpieza en las aceras, sobre todo en los barrios, en Taco están defectuosas, llenas de excrementos, huelen mal, los patinetes pasan volando, hay pocas zonas verdes, pocas sombras y pocos bancos, así no dan ganas de salir a pasear...*

- **Z3: LAS CHUMBERAS**
  - *Dar instrucciones a la Policía Local para que no atosigue a los usuarios de la bicicleta y los proteja en lugares donde vehículos de motor de combustión circulan a gran velocidad contaminando como en la Vía de Ronda.*
  - *La restricción del tráfico, aparcamientos, y en general de los coches, considero que debe compensarse con aparcamientos periféricos con mayor capacidad, y que sean compatibles con la imagen externa de la ciudad (el aparcamiento de la antigua estación podría ser un edificio de varias plantas subterráneas, en vez de un aparcamiento ?temporal-definitivo? con edificio deplorable y con baja luminosidad*

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 193/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- **Z3: GUAJARA**
  - *Que agilicen más el sistema vmp que somos muchos pero muchos lo que lo usamos y no tenemos visibilidad a los coches ni nos respetan como vehículo.*

- **Z3: GENETO**
  - *Aparcamientos primero en periferias, y luego ya restringir los accesos, teniendo en cuenta que, aunque no seas vecino, debes poder acceder para dejar a personas mayores o personas con lesiones o movilidad reducida. Gracias.*
  - *Es muy peligroso desplazarse en bicicleta por la ciudad. Se necesitan más medios para hacerlo con seguridad. Una de las medidas cruciales es la reducción de tráfico.*

DISTRITO 4.

Configurado por las entidades de Los Andenes, Los Baldíos, Guamasa, Los Rodeos y El Ortigal

- **Z4: LOS RODEOS**
  - *Aparcamientos en las afueras de la ciudad y cascos urbanos y sistemas diferenciados de Movilidad a pie y en bicicleta?. Los coches no deberían entrar en la ciudad, solo en horarios restringidos y vecinos.*
  - *Poder moverse en VMP en las mismas condiciones que las bicicletas para poder ir por vías interurbanas entre los diferentes núcleos de población.*
  - *Hoy resido en Camino de La Villa y me gustaría que la acera que va desde la facultad de Matemáticas conecte hasta la gasolinera No de la zona y así poder hacer ese trayecto a pie hasta la Trinidad. También propondría revisar la línea 206 y 203 de titsa para los vecinos de la zona. La línea 203 tiene horarios muy específicos por lo que propondría eliminar esa línea y aumentar el recorrido de la 206 a su paso por Camino de La Villa así las personas mayores usuarias fundamentales de dicho servicio podrían beneficiarse en mayor medida. También traslado, aunque igual no viene a propósito con el tema que solicité al Cabildo la mejora de la papelera de la parada de guaguas junto a BP en autopista Zona El Coromoto y me hicieron caso a la petición, pero eliminando la papelera y no reponiéndola por lo que la gente tira la basura al suelo ensuciando ese lugar. También, agradecería que dado que la zona es de clima húmedo y lluvioso a ser posible valoren mejora de la parada de guaguas. Estos pequeños detalles ayudan a que se realice más uso del transporte público y no el coche particular.*
  - *Me encantaría ir caminando a trabajar (aeropuerto TFN), o a la laguna, al supermercado, etc..desde la zona del Portezuelo (bajada hacia el socorro), pero es demasiado peligroso porque no hay ni aceras ni pasos de peatones.*

- **Z4: GUAMASA**
  - *En estos momentos se está redactando múltiples proyectos de viarios estructurales (tercer carril autopista a su paso por Guamasa, circunvalación aeropuerto, tercer carril hasta la Orotava...). En ninguno de estos proyectos existen alternativas ni propuestas de carriles bici, ni cómo se va a configurar el entorno próximo (vías de servicio y respectivos carriles bici). Creo que es una buena oportunidad para que estas actuaciones de mejora de la movilidad en los ámbitos de Guamasa y zonas adyacentes a la autopista del norte se proyecten y ejecuten. Sobre todo, teniendo en cuenta que es una zona frecuentada por equipos de ciclismo y de una pendiente media muy suave que favorece su uso.*

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 194/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- *No olvidar a las personas con movilidad reducida cuando se tomen medidas relacionadas con la movilidad. A veces lo que beneficia a una bicicleta perjudica a una silla de ruedas o a un bastón de un invidente por ejemplo. Gracias*
- *Guamasa no dispone de aceras. Pacense por el camino garimba y verán como en muchos ramos no disponemos de ellas para poder desplazarnos como es debido con las medidas de seguridad mínimas. La subida del boquerón por casa chano sentido carretera general, es ínfima y no se puede pasar ni con un carrito. Hay muchas cosas que mejorar. La general tampoco tiene aceras, mucho potenciar el dejar el coche a un lado pero no dan facilidades en este sentido.*
- *Disponer de aceras en guamasa. No hay carriles bicis en el municipio. En garimba los coches estacionados en la calzada incumplen la normativa en cuándo al ancho mínimo de la zona rodada. Servicio de guaguas mejorable.*

DISTRITO 5.

Configurado por las entidades de Bajamar, Punta del Hidalgo, Tejina y Valle de Guerra.

- **Z5: TEJINA**
  - *Carril bici que una todos los barrios de La Laguna desde Punta del Hidalgo, Bajamar, Tejina, Valle Guerra,el Casco, etc.*
  - *Es urgente un carril bici y enlace peatonal entre Tejina y Bajamar, ¡YA!.*
- **Z5: PUNTA DEL HIDALGO**
  - *Todas las carreteras tienen q estar cubiertas con transporte colectivo si queremos tener opciones REALES al vehículo privado.*
  - *Hace falta una guagua a las 24:00 horas desde La Laguna a Punta del Hidalgo.*
  - *Impedir paso vehículos privados por el paseo de la costa a San Juanito*

DISTRITO 6.

Configurado por las entidades de Jardina, Las Mercedes, Las Montañas y Vega de las Mercedes.

- **Z6: JARDINA**
  - *Viviendo a las afueras es imposible pretender que no se use el coche particular, la gente tiene que llegar al trabajo, a los colegios, supermercados y demás servicios. No teniendo aceras, ni cunetas, ni carriles bici y con un servicio de guaguas hasta las 9 de la noche no me planteo cambiar el medio de transporte usado. Hagan más aparcamientos públicos y piensen que la carretera no sólo la usan los ciclistas.*
- **Z6: LAS MERCEDES**
  - *Estaría bien tener mayor frecuencia horaria en guaguas (la última guagua 271 en dirección a Jardina/Mercedes sale a las 9, quizá los viernes o sábados poner otra a las 10 u 11).*
  - *En el Plan de Movilidad deberían incluir que en cada intervención haya unos mínimos de vegetación que ayuden a consumir el CO2 sobrante de las carreteras.*

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 195/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- *Fomentar alguna ayuda para la adquisición de bicicletas podría ser una manera de incentivar su uso.*
- *La forma en que la encuesta está planteada, da por sentado que la mayoría de las personas que respondan se desplazan en vehículo privado. Y en la pregunta en qué respondemos que medio usamos para desplazarnos sólo se puede marcar una opción. En el caso de mi familia usamos el transporte público, la bicicleta y vamos caminando a diario. Pero solo pude marcar una opción.*

- **Z6: VEGA DE LAS MERCEDES**
  - *Carril bus ya. Aumento y/ o adecuar horarios de la frecuencia de líneas barrios, solo es adecuada la frecuencia de las líneas La Laguna _ Sta. Cruz*

Anexo 1.2 ENCUESTA ON-LINE DE MOVILIDAD ENTORNOS ESCOLARES

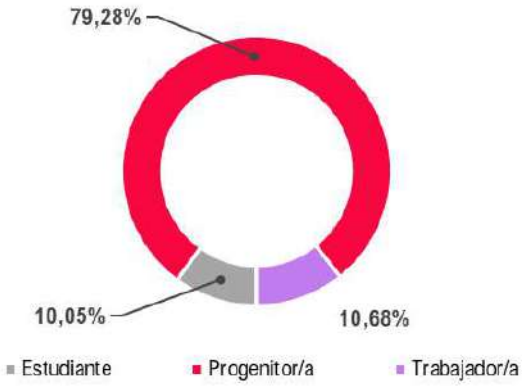
Para una correcta caracterización de los hábitos de movilidad y la percepción sobre la misma en los entornos escolares del municipio de San Cristóbal de la Laguna, se ha elaborado una encuesta difundida a los diferentes centros educativos para su contestación por parte del alumnado, los/as progenitores/as y los/as trabajadores/as de los diferentes centros.

Ficha técnica provisional

- **Universo:** aprox. 25.000 de entre 7 y 18 años vinculados a los centros educativos del municipio de San Cristóbal de La Laguna.
- **Muestra:** 703 encuestas completas.
- **Error muestral:** ±3,64% para un intervalo de confianza del 95 % (2 sigmas) y bajo el supuesto de máxima indeterminación (dónde P=Q=50%).

A continuación, se muestran los resultados **provisionales** obtenidos de forma conjunta.

1. **¿En calidad de qué responde a esta encuesta?**



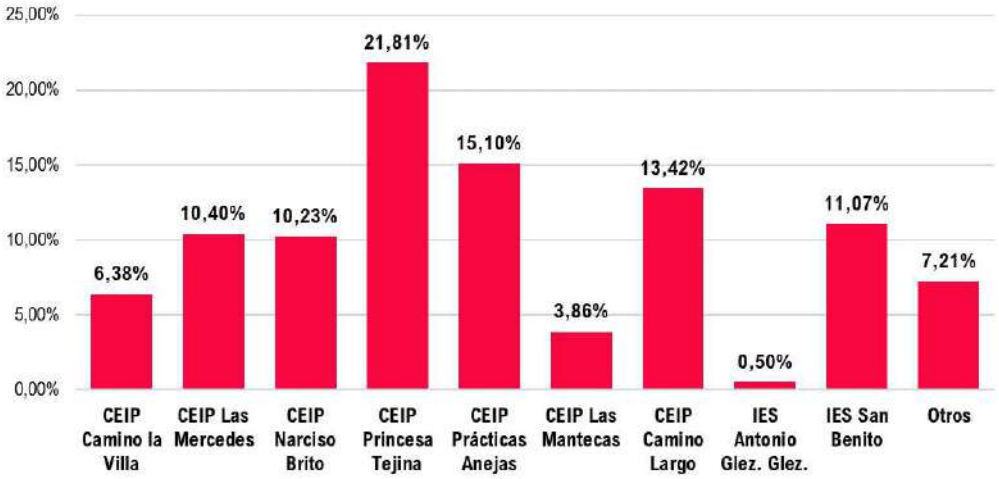
Destaca que la práctica totalidad de las encuestas, cerca del 90% de las mismas han sido respondidas por los progenitores y progenitoras de los/as estudiantes siendo mínima la aportación de estudiantes y trabajadores, si bien se ha observado que la percepción es similar en todos los sectores.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 196/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

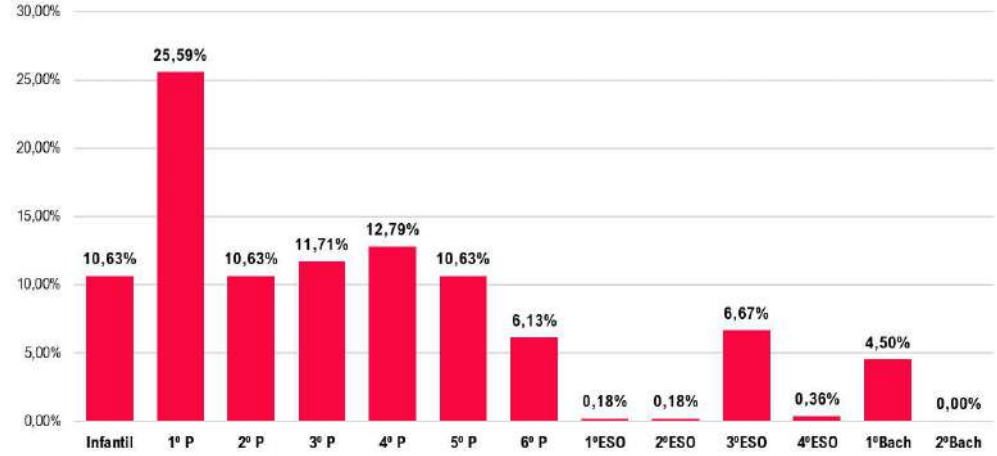
2. ¿En qué centro cursas estudios o trabajas?



Aproximadamente el 92% de las respuestas son de personas relacionadas con 8 centros educativos (lo que supone un 11% de la oferta existente en San Cristóbal de La Laguna), entre los que destacan el CEIP Princesa Tejina con un 21,81% de las respuestas y el CEIP Prácticas Anejas con el 15% y el CEIP Camino Largo con un 13%.

Esta participación tan elevada en estos centros demuestra un claro interés por parte de sus alumnos/as, padres, madres y trabajadores/as en colaborar en la mejora de su ámbito escolar.

3. Curso del alumno/alumna



Casi la totalidad de las encuestas se corresponden con padres y madres de alumnos de los cursos de primaria cuyo rango de edad es entre los 7 y los 11 años.

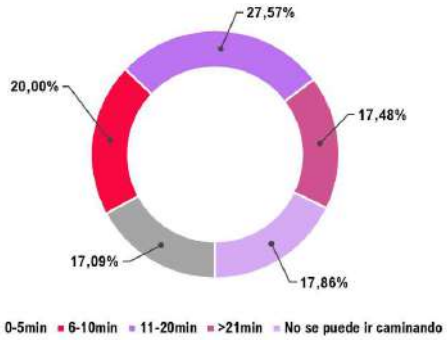
Es esta la edad de transición en términos de autonomía en cuanto a movilidad, siendo por ello un grupo especialmente sensible a las mejoras en el entorno escolar. Esto puede justificar que sea este grupo de padres y madres los más implicados en las cuestiones que aquí se han planteado.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 197/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

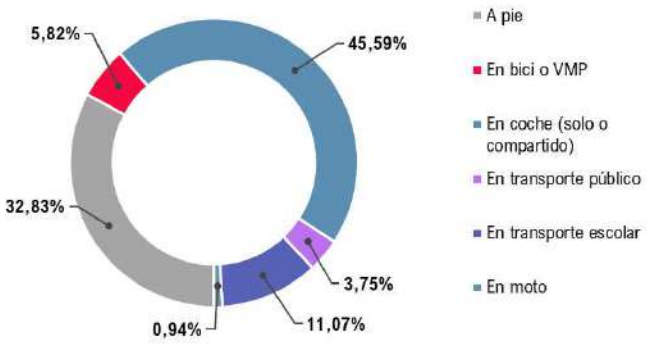
4. Tiempo de recorrido andando entre el domicilio y el centro escolar.



En base a las respuestas, se observa que casi un 37% de las familias encuestadas reside a una distancia inferior a 10 minutos andando del centro escolar lo que supone una oportunidad para potenciar la movilidad a pie a partir de la implementación de medidas que favorezcan los recorridos escolares seguros.

Este dato asciende al 65% si incorporamos los que viven a una distancia de 11-20 minutos. Este grupo podrían ser usuarios potenciales de la movilidad en bicicleta, siendo importante actuar sobre la red ciclista y los equipamientos en los centros escolares para hacer fomentar ese trasvase en los hábitos de movilidad.

5. ¿En qué modo de transporte se desplaza el/la estudiante habitualmente (como mínimo el 50% de las veces) para IR a la escuela/instituto?



Un 45,6% de los encuestados emplea el vehículo privado para desplazarse al centro escolar, frente al 33% que lo hace a pie, siendo tan sólo un 9,5% los que usan otros medios como el transporte público o la bicicleta.

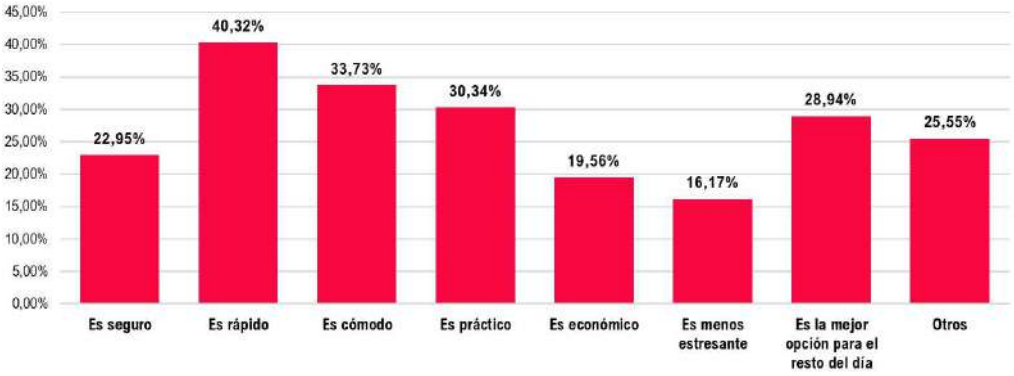
Esta distribución modal, refleja una situación muy parecida a lo obtenido en la encuesta telefónica realizada como parte de la recogida de información en cuanto al uso del vehículo privado y la movilidad peatonal, si bien la unión de esta última junto con el uso de la bici y los VMP alcanza casi un 40% lo que es un buen indicador de que es posible acceder caminando a los centros educativos, por lo que es posible que una mejora de los espacios destinados a estos modos sostenibles (aceras amplias, itinerarios peatonales, carriles bici, etc.) pueden aportar un incremento a este tipo de movilidad.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

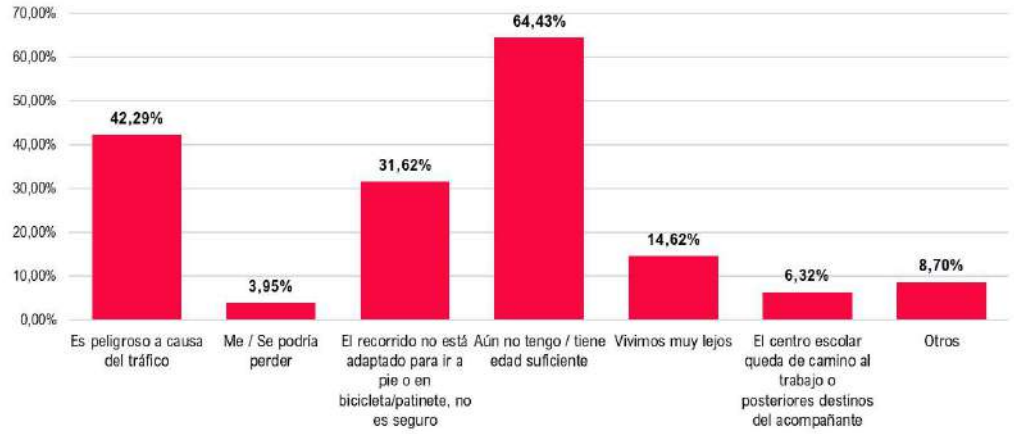
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 198/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

6. ¿Por qué elige IR a la escuela en este modo de transporte? Seleccione todas las opciones que correspondan



En cuanto a los motivos para elegir el medio de transporte empleado, lo que más se valora es la rapidez para llegar a destino, seguido de la comodidad y la practicidad.

7. En el caso de que el/la alumno/a vaya a la escuela a pie, en bicicleta y/o patinete y lo haga acompañado de un adulto, ¿por qué motivo no hace el recorrido solo/a? Marque todas las respuestas que correspondan.



En cuanto a la autonomía de los alumnos y alumnas a la hora de realizar los recorridos solos, un 64 % argumenta que aún son pequeños, algo coherente con el grupo de edad mayoritario que ha respondido a la encuesta (7-11 años). A partir de esta respuesta se observa que puede ser algo muy positivo la implementación de caminos escolares seguros.

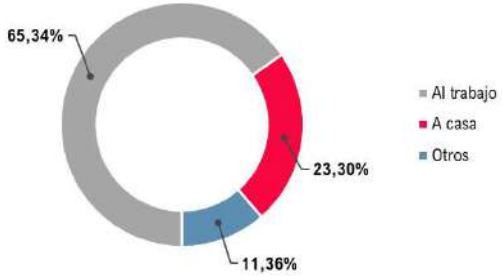
En segundo lugar, se argumenta la falta de seguridad a causa del tráfico, algo que se puede mejorar mediante la implantación de medidas de templado de tráfico en el viario del entorno escolar, así como mediante campañas de concienciación.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

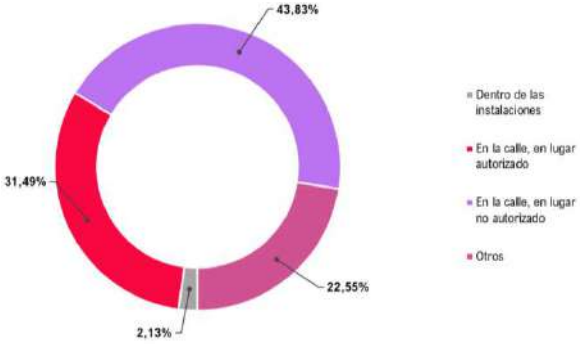
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 199/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

8. **Si acompaña a su hijo o hija a la escuela, ¿dónde va después? Marque sólo la respuesta habitual.**



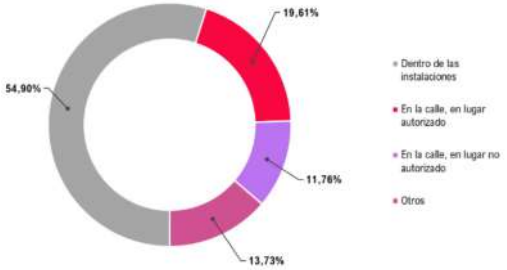
El dejar a los niños/as en el colegio, en el 65% de los casos, es el paso previo a ir al trabajo, pudiendo ser ésta una de las razones por las que el uso del vehículo privado reflejado con anterioridad (45,6%) es tan elevado.

9. **TRASLADO ESTUDIANTES: Si lleva al alumno/a en coche, ¿dónde aparca de forma habitual?**



Casi un 45% de los/as encuestados/as reconoce aparcar en lugar no autorizado para dejar a los/as estudiantes frente a un 31% que lo hace en sitio autorizado. Queda clara la necesidad de actuar sobre la movilidad en los entornos escolares y la forma de acceder a ello por parte del alumnado, a fin de reducir la indisciplina y con ello mejorar la seguridad vial y peatonal.

10. **DESPLAZAMIENTO TRABAJADORES/AS: Si va en coche, ¿dónde aparca de forma habitual?**



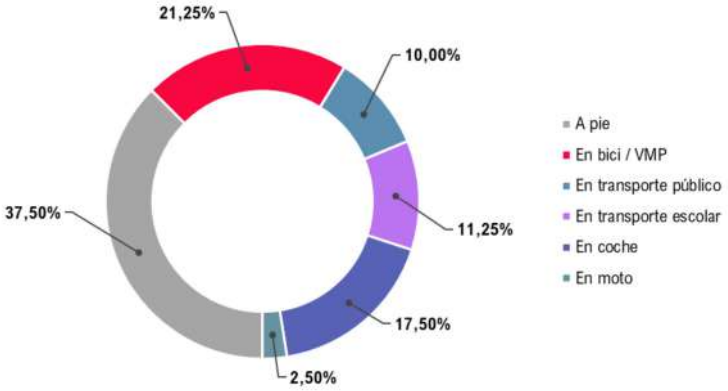
Los/as trabajadores/as de los centros educativos que acceden en vehículo privado aparcan en su mayoría en lugar autorizado, si bien existe casi un 12% que lo hace en lugar no autorizado, algo sobre lo que se debe actuar como se ha indicado en la pregunta anterior.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 200/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

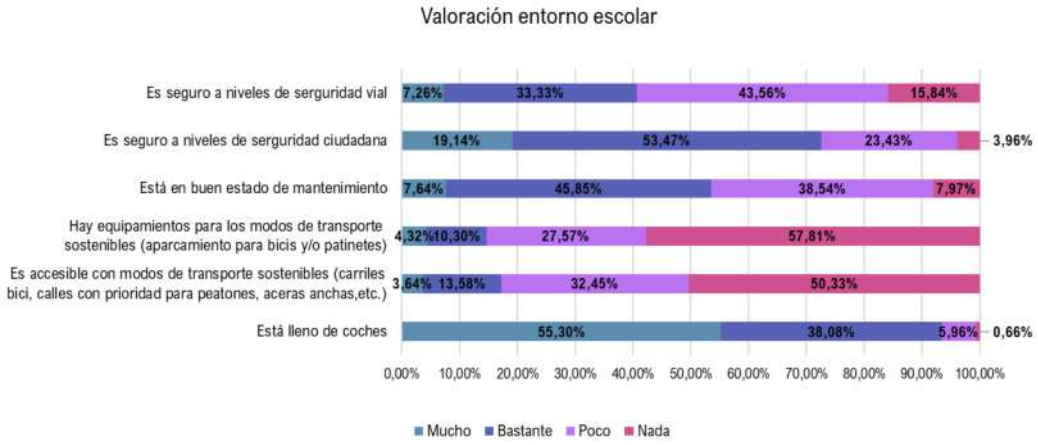
11. ¿En qué medio de transporte te gustaría ir la escuela/instituto?



De la encuesta se desprende que un 37,5% de los/las estudiantes querría ir a pie y si lo sumamos a aquellos/as que les gustaría ir en bici o VMP se alcanza casi un 50%, lo que es una oportunidad de potenciar estos medios mediante la implementación de las medidas adecuadas en los diferentes entornos escolares.

ENTORNO ESCOLAR

12. ¿Qué opinión tiene del entorno del centro escolar?



La mejor valorada es el entorno a nivel de seguridad ciudadana que se percibe como seguro por parte del 73%. Aun así, el 27% lo ven inseguro.

La seguridad vial se percibe como segura por algo más del 40%, si bien se considera que los entornos escolares se encuentran llenos de coches lo que justifica que el otro 60% no lo valore como seguro en términos de seguridad vial.

Un dato preocupante se observa en la falta de accesibilidad en modos de transporte sostenible, así como en la falta de equipamientos en destino (aparcamientos específicos) para potenciar su uso que perciben más del 80% de los encuestados.

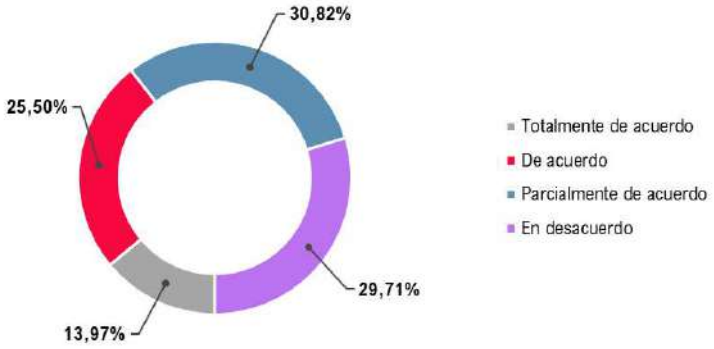
Por tanto, se hace fundamental actuar sobre la mejora de los equipamientos para bicicletas y VMP en los entornos escolares, así como en los recorridos de acceso.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 201/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

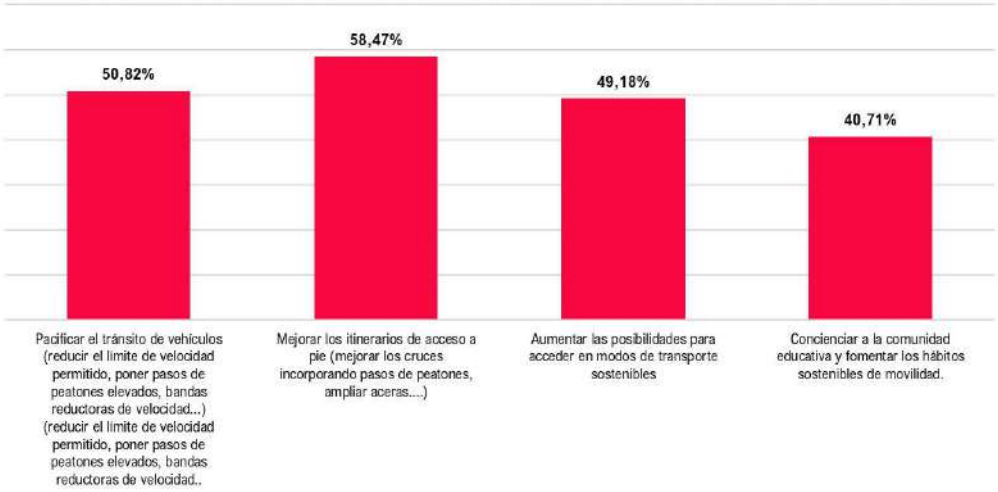
13. ¿Considera que el camino a la escuela es seguro para ir CAMINANDO?



Un 40% considera que el camino a la escuela es seguro en su situación actual, frente a un 31% que solo de forma parcial y un 30% que no lo considera seguro.

En base a estos resultados se estima que si se implementan medidas de mejora de los caminos que los hagan más seguros sería posible que aumentase la movilidad peatonal entre los que no terminan de considerarlo del todo seguro.

14. Indica cuales son los principales aspectos a mejorar en el entorno del centro escolar



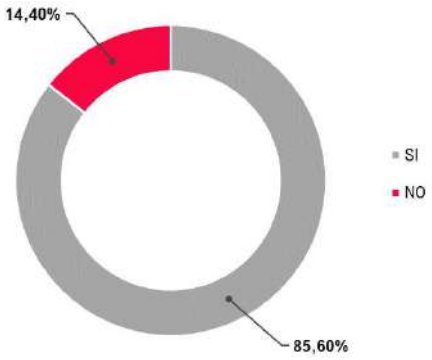
Existe un equilibrio en cuanto a las medidas que se consideran prioritarias para mejorar el entorno escolar, de lo que se extrae que es necesario una implementación de todas de forma equilibrada y coherente, que es lo que promueve el PMUS, de forma que ayude a generar cambios en los hábitos de movilidad progresivos y definitivos

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

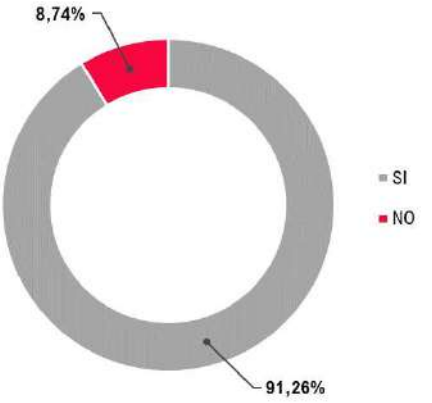
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 202/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

15. ¿Considera que su comportamiento en cuanto a la movilidad puede influir sobre los hábitos de los alumnos y alumnas?



Casi un 86% de los encuestados considera que sus hábitos de movilidad influyen en los de los escolares, lo que nos indica que es necesario no sólo concienciar a los menores si no al conjunto de la población para promover un cambio global que ayude a implementar nuevos hábitos sostenibles de forma orgánica y desde el entorno próximo.

16. Los CAMINOS ESCOLARES son un proyecto en el que es indispensable que se implique la comunidad educativa, ¿estaría dispuesto a participar?



Más del 90% de los y las encuestados y encuestadas está dispuesto/a a colaborar de forma activa en el desarrollo del proyecto de Caminos Escolares, lo que es muy positivo de cara a potenciar una movilidad más sostenible y segura entre los escolares del municipio.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 203/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

APORTACIONES POR CENTROS EDUCATIVOS.

Del total de encuestas recibidas, se han realizado 222 aportaciones que a continuación se agrupan por centros educativos y perfil del encuestado/a:

ESTUDIANTES

- **CEIP PRINCESA TEJINA**
  - *Poner aceras y alumbrado público en el tramo desde Bajamar (que es donde vivimos) hasta Tejina (que es donde está ubicado el colegio CEIP Princesa Tejina. También el tramo que hay x debajo de la prolongación no tiene un acceso seguro. No cuenta con aceras para poder llegar de forma segura al colegio.*
  - *Doble Carril coche, Carril bici, aceras anchas.*
  - *Tener aceras más amplias, carriles de coche doble sentido de verdad, Carril bici.*
  - *Necesitamos aceras para peatones que comuniquen Bajamar con Tejina.*
  - *Las calles deberían ser algunas de un solo sentido y mejorar las aceras*
- **IES SAN BENITO**
  - *Bajar precios del transporte público*
  - *Colocar más puestos para bicicletas así como que sean públicos.*
  - *Que los coches no aparquen en medio de la acera y yo tenga que ir por la carretera.*
  - *Que hagan carriles bici.*
- **CEIP PRÁCTICAS ANEJA**
  - *Que haya más policías tanto a la entrada como a la salida del colegio CEIP prácticas Aneja. Gracias*
- **CEIP LAS MERCEDES**
  - *Pues tener un lugar donde los padres podamos aparcar y dar la vuelta porque tenemos solo una calle, que no sea delante de la puerta del cole. Hay un terreno anexo que podría ser público y allí dejar los coches no sólo para llevar a nuestros hijos al cole, sino tb para cuando tenemos reuniones, etc.*
  - *Para acercarse al colegio andando, debería haber al menos aceras, en la actualidad la gente va caminando por la carretera en la que ni si quiera hay arcén*
- **CEIP CAMINO LARGO**
  - *Carril bici único.*
- **CEIP CAMINO DE LA VILLA**
  - *Limitar y controlar más la velocidad de los vehículos, habilitar carril bici o zonas que faciliten sin el peligro del trÁfico llegar en bici al centro desde cualquier punto, zonas de preferencia de peatones y aceras más anchas para poder ir por ella sin tener que bajarte para que pasen otros con carrito, bastón o silla de rueda. El centro es el CEIP Camino de la Villa1.*
  - *Limpieza de las aceras (llenas de orines y cacas de perros), mayor presencia policial (coches encima de las aceras y en pasos de peatones).*
  - *Mejorar aceras, poner carriles bici y más pasos de peatón.*

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 204/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

PADRES, MADRES, TUTORES/AS LEGALES

CEIP PRÁCTICAS ANEJA (zona 1)

- *Paso de cebra a nivel en la entrada del CEIP aneja, apenas hay acera en la entrada del centro, las niñas y los niños de acumulan, familias y acabamos en la carretera. Los coches estacionan para recoger o dejar niños donde les parece y supone un riesgo. Ensancharía la acera para disponer de más espacio para el alumnado y facilitar el acceso al CEIP aneja*

- *El principal problema existente sobre la movilidad urbana en San Cristóbal de La Laguna está causado, en mi opinión, por la rotonda de Anchieta. Es lamentable que una rotonda con tanta densidad de tráfico y con número tan elevado de salidas e incorporaciones, tenga encima un elevadísimo número de pasos de peatones, causando terribles colas en horas punta, como son por ejemplo, la entrada y la salida del alumnado de la ULL.*

- *Incluir un espacio para estacionar 5 minutos para poder dejar a mi hijo con seguridad.*

- *Vivimos en la Calle Barcelona y al hacer la Heraclio peatonal nos es complicado llegar a casa en coche, una propuesta es poner la calle catedral en dirección contraria, muchas gracias.*

- *Muchos de los alumnos no viven cerca del colegio, los padres nos vemos obligados a coger el coche, (por varias circunstancias, por tener el trabajo cerca del colegio, porque los alquileres han subido en La Laguna y se han tenido que alejar del centro, la compra de etc) y es imposible ir a pie, entonces que disminuyan la zonas de aparcamiento ha sido un impedimento mayor para los padres.*

- *En el entorno del CEIP Prácticas Aneja se puede mejorar las zonas de acceso al centro educativo. Las aceras de la entrada principal (por la zona del cuadrilátero) es muy estrechas, los coches aparcan en zona amarilla y no hay espacio para peatones ni bicicletas ni patinetas, llegando a haber problemas de seguridad con los niños en la entrada y salida al centro. Las aceras de acceso frente a los accesos al centro por Heraclio Sanches no están rebajadas para facilitar tránsito de peatones o bicicletas. La acera en la entrada al parque Los Dragos (donde existe una entrada alternativa al centro educativo) no está rebajada para facilitar el paso al parque de peatones, bicicletas, patinetas, etc... Este parque tiene dos puertas hacia la calle Calle Dr. Antonio González, la puerta del parque que estás más cerca al colegio, está cerrada siempre (siempre lo ha estado). Abrir esta puerta permitiría mejorar el tránsito de peatones y bicicletas. Mejorando la comunicación del parque con el colegio y la ciudad. La acera de la calle María del Cristo Osuna, tiene escalones que no son accesibles para peatones con movilidad reducida, padres con carritos de bebe, bicicletas. Los pasos de peatones entre la calle Elías Serra Rafols y María del Cristo Osuna no están rebajados. Las bicicletas deben tener la máxima preferencia en las calzadas de la manzana del colegio, por esto analizaría la propuesta de implementar carriles bici en la calle Dr. Zamenhoff y Dr. Antonio González para que se permite la circulación de bicicletas en contrasentido (pintando la calzada), yendo pegado a la derecha de la calzada. Esto permitiría conectar mejor el colegio facilitando el tránsito de las bicis en toda la manzana.*

- *Hola, para mejorar la movilidad al CEIP Prácticas Anejas ampliaría las aceras y buscaría alternativas para facilitar el aparcamiento de los vehículos fuera del área de proximidad del colegio.*

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 205/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- *Lo principal es que se actúe ya. Las encuestas, las publicaciones sobre casos de otras ciudades o el exceso de "concienciación" ciudadana con publicidad genérica no ayuda en absoluta, más bien distrae. Estamos ansiosos de ver el plan que propone la empresa y el ayuntamiento para luego aportar modificaciones o mejoras... todo lo que se diga o se publicite sin tener el plan terminado es un poco pantomima.*
- *Un apeadero a la hora de entrada y salida del centro permitida por la policía local, zonas seguras para parking de bicicletas dentro y fuera del centro, posibilidad de carril bici,...*
- *Creación de carriles bici.*
- *Los alrededores del CEIP Prácticas Aneja no son seguros, sobre todo en lo que respecta a la calle Dr. Zamenhof. Esta calle, por la que tenemos que ir necesariamente al colegio, tiene aceras estrechas, sobre todo una de ellas. Además es una calle conflictiva en la que se encuentra una casa sospechamos okupada de la que sale gente con malas pintas. Más de una vez nos hemos encontrado con discusiones sobre asuntos de droga en medio de la calle a plena luz del día con los niños saliendo de la escuela. Volviendo a las aceras, además de su estrechez, siempre están sucias. Entiendo que es difícil dar más anchura a las aceras, pero sería bueno que, por lo menos, estuvieran limpias. Poner pasos elevados de peatones y señales luminosas sería buena idea también. Y más vigilancia policial, por supuesto. Mientras en esa casa abandonada se siga moviendo ese tipo de gente, mi hija no irá sola al colegio.*
- *Poner un guardia en las horas de entrada y salida del alumnado del centro.*
- *Sobre todo en la puerta de salida de las canchas que da al cuadrilátero haría un área mayor acotado para tener espacio donde recoger a los niños impidiendo el aparcamiento en la misma puerta.*
- *CEIP Prácticas Aneja. Señalizar los recorridos en bici con itinerarios seguros y accesible al alumnado. Organizar patrullas de familias para recorrer las calles a pie hasta el cole. Colocar aparcabicis gratuitos en el parque que da acceso al cole. Organizar encuentros de familias y profesores para realizar actividades de movilidad sostenible. Ofrecer desayuno saludable a los niños o niñas que acudan al cole a pie, en bici, patinete o compartiendo el transporte. Por ejemplo, ofrecer una pieza de fruta, obsequiarles o sortear entre ese alumnado un bono descuento para comprar el casco para la bici o unos tenis deportivos, entre otros. Ampliar la oferta del ayuntamiento, con actividades o encuentros de movilidad sostenibles. Por ejemplos "Un día familiar recorriendo itinerarios sostenibles", Gymkana familiar sobre la movilidad sostenible, Charlas a las familias, niños y niñas sobre la seguridad vial, Ofrecer una guía o charla sobre autonomía en la bici para resolver pequeños problemas técnicos o accidentes que puedan surgir.*
- *Policías en las aperturas y recogidas, los coches obstaculizan la zona de recogida.*
- *Peatonalizar la calle del colegio.*
- *Zona carga y descarga para la entrada y salida del colegio CEIP aneja.*
- *Existe, justo enfrente de la puerta del colegio una zona de carga y descarga donde transitan vehículos pesados en el horario de entrada y salida del colegio, que debería ser regulado, puesto que muchas veces hay camiones de gran tonelaje maniobrando cuando los niños y niñas están entrando/saliendo del colegio (CEIP PRÁCTICAS ANEJA, C/Antonio Glez).*

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 206/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- *Calle peatonal*
- *Arreglar ls aceras y las carreteras porque vas caminando y se te mete el pie en todos los agujeros que hay. Además la calle Heraclio Sánchez con esas pintadas estúpidas que le hicieron quitando los pasos de peatones y los coches van rápido? además los coches que van a los garajes no respetan que sea una calle semi peatonal supuestamente porque los coches siguen pasando de una calle a otra atravesando Heraclio?*
- *Deberían poner más semáforos para los peatones en toda la ciudad, sobre todo alrededor de los centros educativos, ya que muchas veces los vehículos no respetan los pasos de peatones y también pasa que los peatones pasan a cuentagotas y colapsan el tráfico. CEIP PRÁCTICAS ANEJAS.*
- *A pesar de que hay servicio de limpieza, no existen papeleras en todo el recorrido de camino al colegio. Al inicio de curso las calles a primera hora de la mañana, principalmente los viernes y lunes estaban llenas de basura (botellas de vidrio, latas, vómitos…) ahora he visto menos, pero las calles están sucias, no solo basta un barrido . Carril de bicis, semáforos donde se conecten en los momentos puntuales de entrada y salida al colegio...*
- *Ampliar las aceras , y sobre todo la que está en la puerta del colegio enfrente del cuadrilátero, porque los coches se nos tiran encima y no hay espacio para niños y padres.*
- *CEIP Prácticas Aneja. Recientemente han puesto un apeadero frente al colegio para bajar a los niños, pero los camiones y furgones de carga/descarga no lo respetan. Para mejorar el tráfico se debería facilitar el acceso de los padres que vamos en coche para bajar a los menores, con seguridad, y poder acercarlos al colegio, porque tras dejarlos, seguimos a nuestros trabajos. Estaría bien que ampliarán las zonas de apeaderos. Por otro lado, para ir caminando es imprescindible aumentar el tamaño de las aceras, porque los lateral del colegio, casi no pueden pasar 2 personas a la vez.*
- *CEIP. Prácticas Aneja. Que se realice la limpieza en el entorno por fuera del colegio, más temprano sobre todo los lunes después de los botellones.*
- *Mejorar las zonas de aparcamientos, apeaderos, etc. Está mejor gestionada la carga y descarga de mercancías en la zona que la de niños. Es más, la carga y descarga de niños no interesa a nadie. Es necesario hacer una zona de espera segura para las familias en la entrada que tiene nuestro colegio el CEIP Prácticas Aneja por la calle Antonio González. La acera es escasa, y los niños y familias tienen que esperar en la calzada y entre los coches que están aparcados con el altísimo peligro que esto entraña.*
- *Estaría muy bien poner un trasporte escolar para aquellos niños que no viven en las inmediaciones del centro... Finca España, La Verdellada, etc.*
- *Aceras más anchas, reducción velocidad antes de paso de cebras (Badén), acceso restringido a zona peatonal.*
- *CREO QUE DEBEN HABILITAR MAS APARCAMIENTO EN LA CALLE DEL COLEGIO PARA LAS FRANJAS HORARIAS DE RECOGIDA Y LLEGADA Y PONER A SERVICIOS MUNICIPALES COMO LA POLICIA QUE FACILITE ESA ACCIÓN Y NO LA DIFICULTE.*
- *CEIP Prácticas Anejas. Habilitar más zonas para parada puntual de los padres para dejar y recoger alumnos del colegio. Ampliar tamaño de las aceras.*

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 207/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- *Ceip prácticas anejas la laguna Policía regulando el paso de vehículos en la entrada y salida de los niños Penalizar estacionar en la puertas de entradas de los niños ya que no dejan paso para peatones ni carritos de bebés y en caso de tener que ir una ambulancia al centro el absceso es imposible.*
- *ampliar aceras y poner multa a los coches mal aparcados, como en los pasos de peatones y encima de las aceras.*
- *Peatonalizar definitivamente Heraclio Sánchez. Ampliar la zona dedicada a columpios y esparcimiento infantil en el parque de los Dragos. Regular zonas de apeadero en calle Dr Antonio González en las horas de entrada y salida del colegio. Mejorar de alguna forma la seguridad para peatones en el puente sobre la utopista de Lora y Tamayo.*

- **CEIP PRINCESA TEJINA (zona 5)**
  - *Aceras y carril bici desde Bajamar hasta Tejina.*
  - *Facilitar aparcamiento, mejorar la señalización, ampliar aceras.*
  - *Las horas de entrada al colegio son caóticas, una calle en la que sólo cabe un coche a la vez (pero es de doble sentido) y el trasporte del centro intentando acceder. Voy con carrito de bebé y muchas veces me tengo que bajar de las aceras por qué no cabe el carro, no quiero ni imaginar una silla de ruedas. Aceras en mala estado y estrechas, un carril por el que pasan en doble sentido y trasporte ... No veo viable este proyecto.*
  - *Instalación de señales que indican la velocidad a tiempo real. Carril para bicicletas/patinetas Zona de aparcamiento de bicicletas/patinetas Habilitación de la calle con un sentido único y circular, al menos en el horario de entrada y salida del alumnado.*
  - *Mi propuesta sería poner bandas magnéticas, arreglar las aceras que están fatal y poner pilonas en todo el tramo del colegio, así como solucionar el tema de aparcamiento que hay muy pocos y es un tramo donde se encuentra el colegio, polideportivo y campo de fútbol.*
  - *Aceras en la zona del barranco en calle de la Cruz, para acceder al colegio Princesa de Tejina caminando.*
  - *Hay que poner aparcamiento, Estacionan los coches en las aceras, y los niños tienen que bajar a la calzada para llegar al cole, con el consiguiente peligro, porque siempre hay algún padre que llega tarde y va a una velocidad inadecuada, y no hay presencia policial.*
  - *CEIP Princesa Tejina. Yo lo primero que haría era arreglar las aceras poner pilonas, porque los coches se suben en las aceras y con velocidad y ya ha habido algún susto, de hecho lo comunique al ayuntamiento pero ni caso.*
  - *Alumbrado y acera en el tramo que une Bajamar con Tejina.*
  - *Durante el horario de entrada al cole convertir la subida de milan x la majada y solo acceso en dirección bajada.*
  - *La calle podría ser de un sólo sentido, ya que así no se formarían tantas colas.*
  - *Sería de mucha ayuda cambiar el sentido de la vía a uno solo, ya que actualmente es de doble sentido y a las horas puntas del Colegio es inviable pasar por allí en ambos sentidos, debido q la gente incivica que aparca mal, sobre la acera o en doble sentido tan sólo por el. Echo de no caminar unos metros y recoger a sus hijos en la puerta del cole*

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 208/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- *Recomendar a los familiares que recogen a menores en horas de gran afluencia que aparquen en zonas habilitadas, puesto que al no hacerlo ponen en peligro a todos los menores y al resto de usuarios de las vías (en resumen, que no les pasará nada por caminar 100m en lugar de subir el coche en una acera o aparcarlo en una línea amarilla).*
- *Policía fijo.*
- *CEIP Princesa. Modificar circulación del tráfico para evitar doble sentido y establecer circuito, establecer medidas para reducir velocidad.*
- *Por la zona es inviable su mejora. Ya hay antecedentes de muertes de alumnado. 23 de septiembre de 1995 y no ha cambiado nada el entorno. No hay espacios para ampliar aceras, hay demasiada pendiente para ir menores en bici y muy lejos el centro. Pasan camiones de industrias cercanas, hay puntos peligrosos sin aceras y mucho tránsito de vehículos.*
- *Que la salida de las guaguas no coincida con la llegada de los alumnos porque al ser una calle de doble sentido(cosa en la que tampoco estoy de acuerdo) se hace imposible llegar.Hacen falta pasos de peatones elevados y badenes ya que pasan coches a altas velocidades donde puede pasar cualquier niño.Es probable que ocurran atropellos.*
- *La carretera de acceso al colegio, ponerlo en un sólo sentido.*
- *En el CEIP Princesa Tejina, el transporte escolar sale del colegio antes de que los niños que vienen desde sus casa puedan llegar y estar en el colegio, lo que conlleva que se armen atascos y obliga a los coches que vienen a dejar a niños en el colegio, tengan que subirse a las aceras poniendo en riesgo la integridad y la vida de los niños que vienen andando. Podrían esperar a que todos los niños estén dentro y las puertas de colegio cerradas.*
- *En Escuela Princesa Tejina sólo hay una calle de acceso. Me parece peligroso el tráfico ahí.*
- *Que la calle sea de un solo sentido de circulación. Es de doble sentido y con espacio para un único coche. Hay posibilidades de hacer el recorrido de forma circular.*
- *En nuestro caso que desde Bajamar a Tejina haya carril bici y acera para poder acceder hasta allí sin vehículo.*
- *Poner aceras en todas las calles. Como mínimo.*
- *Educación vial.*
- *Ceip Princesa Tejina.... Pondría la calle en un solo sentido, y haría las aceras más anchas.*
- *Unidireccionar el sentido del tráfico.*
- *Poner más presencia policial todos los días en las mañanas en los colegios.*
- *Carril un solo sentido.*
- *Hacer un sentido solo de circulación en parte de la avda.milán, justo por donde está el princesa tejina. Poner pilonas en la aceras, sobre todo donde la aceras está al nivel del pavimento y donde se estrechan las aceras. Poner pasos de peatones elevados y vandas so oras para reducir la velocidad.*

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 209/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- *En el caso del CEIP. PRINCESA Tejina, el tramo del colegio es el más conflictivo, la calle es muy estrecha porque hay viviendas a ambos lados y aparcan coches en uno de los lados, se debería mejorar la circulación bajar por la calle de la avenida Milán y subir por la calle la Majada, hacer un circuito, nos evitaríamos atascos y no quitaríamos aparcamientos.*
- *La calle de la Avenida de Milán con acceso al colegio la pondría de sentido único , no de doble sentido. Además algunas de las aceras deberían ser mas anchas y estar a nivel para acceso con silla de ruedas, carritos de bebés. Dicha propuesta es para el acceso al colegio Princesa Tejina.*
- *Por favor, pongan Policías Locales en las inmediaciones del colegio y sancionen si fuese necesario para evitar atropellos.*
- *Más plazas de transporte escolar significaría menos colapso de coches en horas punta de entrada y salida del centro escolar. CEIP PRINCESA TEJINA.*
- *Con que hubiera acera.*
- *Controlar el acceso y la velocidad de los coches a las horas de entrada y salida del centro. Todos días hay problemas con las entradas y salidas de las guaguas además. Las familias somos muy poco respetuosas con el espacio seguro de los coches.*
- *AGENTES MUNICIPALES CADA MAÑANA*

CEIP CAMINO LARGO

- *En el CEIP Camino Largo la principal dificultad que observo es la escasez de zonas de aparcamiento y de zonas de "apeadero".*
- *Que vuelva a funcionar el proyecto “acércame”, para acceder por el camino largo con los coches y dejar a los niños.*
- *Más señalización para los conductores de que hay un colegio cerca, con señales más llamativas.*
- *Zonas para aparcar los coches*
- *Que se retome el programa de dejar a los niños en coche en la puerta c9l3 sin necesidad de buscar aparcamiento.*
- *El único problema son los coches a la entrada y salida del cole, ya que muchos como son vecinos y tienen que acceder a sus viviendas, no respetan el horario y pasan por el camino largo sin importarles que están saliendo los niños y en contadas ocasiones hay presencia policial en esos horarios.*
- *CEIP camino largo Previo al covid se llevaba a cabo el proyecto acercame, y en la pademia se dejó de hacer. Creo que es importante recuperar este servicio, facilita el acceso, es mas rapido y no se molesta a vecinos mal aparcando en la zona.*
- *Más accesiblilidad a la hora de recoger y dejar a los alumnos en el centro.*
- *Principalmente desde cada hogar debe salir la iniciativa y educación de un transporte sostenible. Si toda la vida a los niños en España los han dejado casi que en la puerta del cole, tenemos que ir cambiando costumbres y mentalidades. Si no de nada sirve que el entorno se mejore.*

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 210/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- *Proyecto acércame.*
- *Transporte escolar para todos los alumnos, no sólo para los niños con discapacidad.*
- *Que haya más presencia de protección civil o policia local para que ayude a mejorar el respeto hacia las bicicletas.*
- *Que todos los alumnos te gas la oportunidad del uso de transporte escolar, no que sólo puedan disponer de él los niños con algún tipo de discapacidad.*
- *CEIP Camino Largo. Habilitar carriles bicis segregados e instalar aparcamientos para bicicletas.*
- *Muchos padres llevan los niños en coche a primera hora del día, sobre todo por que después van a trabajar, sería importante tener circuitos de entrega de alumnado en coche, sobre todo a los más pequeños que no se pueden dejar solos esperando la apertura de puertas del colegio.*
- *(CEIP Camino Largo) 1. elevar o incluir algún elemento sonoro en la acera derecha al comienzo de Lucas Vega: cuando los coches llegan desde la plaza de la Junta Suprema se suben a la acera para girar a la derecha y no ven si viene gente por ahí. 2- todos los colegios deberían copiar al Buen Consejo: un apeadero con un grupo de padres voluntarios que llevan a los niños desde el coche hasta dentro del colegio, por lo que la calle no se llena de coches mal aparcados ni de padres que intentan "recuperar el tiempo" saliendo de forma acelerada poniendo en peligro al resto de los niños. 3- un carril bici hasta el colegio sería un sueño pero, en su defecto, si hubiera personas controlando los principales cruces para la seguridad de los niños sería estupendo. Ya sean agentes de policía o (como sucede en Alemania) personas que cobran muy poco por hacer ese tipo de trabajo, a veces solo 0,5 o 1 hora al día (allí lo llaman 'Nebenjob')*
- *A corto plazo, los tramos de tráfico con control de velocidad o corte en horario de entrada y salida y a largo plazo peatonalizar la zona perimetral del colegio Camino Largo.*
- *Pasos de peatones en el Camino Largo y por fuera del pabellón, muy importantes.*
- *En la calle Seis de Diciembre los conductores no suelen respetar los límites de velocidad y además los accesos a los pasos de peatones suelen estar detrás de contenedores de basura o vehículos estacionados, de modo que los peatones solo son vistos cuando ya están cruzando y los conductores deben realizar frenadas bruscas. Propongo elevar los pasos de peatones y/o añadir bandas de reducción de velocidad.*
- *Paso de peaton por la entrada del Pabellón.*

- **CEIP LAS MERCEDES (zona 6)**
  - *Carriles bici, acondicionar como parques de uso público zonas que no tienen uso, por ejemplo campus ull central, usas magerial natural en los parques infantiles. Que hayan sacado la arena de la vega es un sinsentido. Sí a los materiales naturales en nuestros entornos.*
  - *Se debe hacer un estudio pormenorizado con Personal Técnico específico para mejorar el tránsito a la entrada del colegio.*
  - *Colegio público de las Mercedes. Pues nos gustaría que las carreteras y los caminos estuvieran acondicionados y limpios de plantas y que estudiarán alguna posibilidad de*

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 211/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

que fuera seguro ir caminando al colegio por aceras y no por la carretera esquivando coches muchas familias iríamos caminando o dejarías a nuestros hijos que fueran caminando porque no hubiera tanto peligro con la carretera.

- *El establecimiento de itinerarios seguros para que muchos alumnos puedan ir a pie se hace difícil pues conlleva obras en todo el valle de mucha entidad. CEIP las Mercedes.*
- *Aceras y/o arcenes amplios para acceder al colegio de Las Mercedes. Ceip Las Mercedes. Propiciar el uso de carril bici para los alumnos que elijan esta opción.*
- *CEIP LAS MERCEDES La propuesta sería poner aceras en la carretera principal, pero al estar las casas pegadas a la calzada, no tienen hueco para hacerlas. Y otra propuesta, hacer un aparcamiento para mejorar la movilidad, en un campo de fútbol que hay abandonado, justo al lado.*
- *Mejor comunicación de transporte público, zonas donde podamos aparcar sin necesidad de molestar a los vecinos y que no tengamos que aparcar encima de la acera impidiendo que los peatones puedan circular.*
- *CEIP Las Mercedes. Es un entorno tranquilo y rural que no conviene modificar de ningún modo por la salud medioambiental del municipio. Sí que sería conveniente reducir la velocidad de los vehículos por la carretera de acceso principal, y señalar en el asfalto que por ahí se desplazan bicicletas, al igual que por el acceso trasero. Si modificar nada no comer más terreno rural. Es un entorno tranquilo y sano por esto precisamente.*
- *CEIP las mercedes .... habilitar un campo de fútbol que hay al lado que está abandonado.*
- *Carril bici y carril para peatones. CEIP Las Mercedes.*
- *Hacer un circuito de carretera de un solo sentido que permita la construcción de aceras y/o carril bici en la carretera de Las Mercedes y el camino Jardina. Ensanchar y arreglar las aceras de la calle Vistalmón. Acondicionar algún espacio, previo acuerdo con los propietarios, para aparcamiento, para las personas que, por distancia, tengan que usar el coche. CEIP LAS MERCEDES.*
- *CEIP las Mercedes. Facilitar más accesos. Mejorar las aceras. Asignar horarios diferenciados para las guaguas y los vehículos privados.*
- *Ampliar y respetar aceras de la calle de acceso al colegio Las Mercedes. Reducir velocidad al máximo porque los coches pasan rapidísimo.*
- *CEIP Las Mercedes. Carril peatones y carril bici.*
- *Hacer aceras para que los niños y los padres puedan llegar al cole con seguridad.*
- *Lo principal sería tener aparcamiento y calle con salida para que pueda circular en un solo sentido, sin eso todo lo demás no funcionará porque no hay espacio donde circular. CEIP LAS MERCEDES.*
- *La calle del colegio es muy estrecha, sin salida y no hay manera de aparcar en un lugar habilitado para dejar a los niños. Al lado del colegio hay un campo de fútbol abandonado, sería super útil y terminaría con todos los problemas de tránsito de vehículos del colegio si lo habilitarán para aparcar y dar la vuelta.*

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 212/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- *Poner unidireccional el tráfico de la carretera de Las Mercedes y poner aceras posibilitaría la seguridad vial para todos los viandantes, que son muchos. Gracias.*
- *Aceras en las carreteras de acceso al centro, las personas que vienen caminando tienen que hacerlo por el borde de una carretera, muy peligroso, aún más cuando vas con niños/as.*
- *Aceras en el entorno, limitar la circulación en coche a un carril en sentido único si no hay espacio. CEIP Las Mercedes.*
- *Carretera de acceso sin aceras. Peligrosa. Sin aparcamiento. Callejón estrecho sin salida. Este ceip Las Mercedes, de movilidad muuy mal.*
- *CEIP LAS MERCEDES, deberían de disponer de más plazas para el transporte escolar y así no colapsar la entrada y salida del colegio y tener más margen para disponer de otras opciones a los que viven cerca y no sea tan peligroso como ahora.*
- *En el CEIP LAS MERCEDES urge la atención de Movilidad Sostenible para mejorar los itinerarios de los peatones que accedemos al colegio porque en el Camino de las Mercedes NO hay aceras y además los vehículos se desplazan a velocidades altas.*
- *Crear una vía segura, con arcenes y pasos de peatones.*
- *CEIP LAS MERCEDES. Hacer el Camino Las Mercedes de un sólo sentido y hacer aceras, pues no es que necesiten ampliarsé o hacer mantenimiento, es que NO HAY NINGUNA ACERA con dos colegios en la zona.*

■ **CEIP NARCISO BRITO**

- *Transporte escolar para los alumnos.*
- *Poner más orden a la hora de salidas de los alumnos ya que hay padres que vien en coche y los alumnos salen corriendo y pueden ocasionar accidentes.*
- *Propongo que seria mas recomendable por seguridad que los padres dejarán y buscarán a los alumnos sin coche porque se hace un desastre a la hora de salida ya que hay poco espacio en la entrada y hay muchos padres que se quedan esperando a sus hijos con su coche y producen hasta colas.*
- *Pues que dejen de entrar a horas escalonadas y tener mejor fluides para dejar a los niños.*
- *Buscar sitio para aparcar y más seguridad la calle es estrecha y se tira la gente a la carretera para cruzar al colegio Narciso Brito.*
- *Señalización incluso luminosa en los pasos de peatones en torno al colegio.*
- *Consideró que en las puertas de entrada y salida del alumnado a la hora de la salida debería cortarse el tráfico 15 minutos, por la seguridad, ya que padres y niños se agrupan en la calzada esperando para ser recogidos, ya que nuestro colegio no interfiere con ninguna vía principal solo aportaría beneficios.*
- *Necesitamos transporte al cole, una guagua y que no solo pase por tabares.*
- *Regulación del tráfico en las calles transversales a la Avda ingenieros justo debajo del colegio narciso brito. Suelen ir con exceso de velocidad y no se respetan los pasos de*

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 213/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

cebra. Circulación limitada a 20 frente a las puertas del colegio y la guardería y zona zel en todo ese frente. Adoquinado de la calle.

- *Mejorar las aceras, y el paso peatonal respetando las reglas viales.*
- *Si que acepten mas rutas el trasporte escolar.*
- *Las aceras y acceso peatonal más grandes.*
- *Mejorar el estado de las aceras, aprovechando para ensancharlas allí donde se pueda, colocación de pilonas enfrente del centro para evitar el estacionamiento ahí, más señalización al efecto, especialmente en la calle Anatael Cabrera, implantando un límite de velocidad específico de 20 kms/h, más control policial en la hora de entrada al colegio, carril bici/patinete en el entorno del colegio (Barrio de la Higuerita) y zonas de recarga para vehículos eléctricos en el entorno, para fomentar su uso para aquellas familias que vivan lejos del centro. Muchas gracias por permitirme participar. Gran iniciativa.*
- *Ampliación de carriles para el tráfico rodado de la Avenida de Las Palmeras en Finca España. Se forman muchos atascos en horas puntas para salir del barrio y la rambla peatonal es muy poco utilizada por el vecindario.*
- *Aparcamientos para motos.*
- *Narciso Brito. Modular la entrada y salida de los alumnos ampliando los horarios para que no se produzcan colas y situaciones de inseguridad por aglomeraciones. Crear zona alternativa de aparcamiento cercana al colegio, seguro que hay algún solar en la zona donde se pueda hacer un aparcamiento. Prohibir definitivamente los traslados en patinete, son un juguete que se han convertido en fuente constante de accidentes importantes y problemas de movilidad por su baja velocidad por las vías y meterse por todos lados, incluidas las aceras ocupando el espacio para los peatones. Eliminar la posibilidad de estacionar sobre las aceras, impiden el paso de los peatones Más presencia activa de policía, las pocas veces que van tienen una presencia totalmente pasiva y encima ocupan plaza de aparcamiento porque van en coche. Controlar los estacionamientos en los giros, hay quien aparca donde no debe y luego es difícil girar y ralentiza el tráfico.*
- *Normalizar la seguridad en el paso de peatones diariamente, transporte público para los niños en las zonas cercanas al colegio Narciso Brito.*
- *Autoridades en horas de entradas y salidas del alumnado que permita un rápido acceso y movilidad de los coches. Así es más rápido y fácil la entrada y la salida del mismo y el proceso para buscar o llevar a los niños es más ameno.*

- **CEIP/IES SAN BENITO**
  - *Parada de guagua más próxima con marquesina y con espacio para seguridad. Poner semáforos y que funcionen en horario escolar.*
  - *En el camino Fuente Cañizares las calles son muy estrechas y los coches van muy rápido, es un camino por el que transitan muchos alumnos para ir al cole. Deberían poner bandas sonoras para obligar a los coches a reducir la velocidad. También en el cruce de Camino la Cruz con Fuente Cañizares hay un solar abandonado que quizás se podría habilitar par que haya mayor visibilidad y más espacio para los peatones. Además en el trozo de calle de Camino Fuente Cañizares hasta las casas de parchís hay un muro que se van*

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 214/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

derrumbando poco a poco y quitando espacio de la carretera y no parece que se vaya a solucionar porque han pintado la raya blanca más afuera, estrechando la calzada.

- **CEIP EL CARDONAL**
  - *Mejorar la accesibilidad del centro escolar. Visibilizando las señales de tráfico. Participación ciudadana. Recursos materiales(vallas). Participación de protección civil (casos puntuales)*
- **CEIP FERNANDO EL SANTO III**
  - *Imposibilitar el acceso de los vehículos a la entrada del Colegio.*
- **CEIP LAS MANTECAS**
  - *Habilitar descampado.*
  - *Para ir al colegio, puedo ir andando, pero no puedo con mi hijo porque es muy pequeño para cruzarse todos los días el descampado que une las chumberas/majuelos (rotonda avenida el paso) por las grandes piedras con la que se tropieza, o en caso de lluvia, si hicieran un camino más accesible donde puedan pasar sillas de ruedas y carritos de bebé, todos los trabajadores y estudiantes limitaríamos el vehículo ya que podríamos disfrutar ir andando o llegar a la parada de tranvía MANTECAS. (para ser más exacta, actualmente está el circo AQUA). Gracias por su atención.*

    Habilitar un camino seguro para el descampado donde está situado actualmente el circo AQUA. La afluencia es muy elevada ya que se cruzan a diario trabajadores y estudiantes dos barrios enteros con Chambers y majuelos , cruzando carreteras, rotondas, sin pasos de peatones, sin iluminación, poniendo en peligro cuando es de noche o llueve.
  - *Buenas Hay mejorar pasos de peatones, y también dentro del colegio los alumnos juega aire libre, día de lluvia tiene quedar dentro da clase porque no hay cobierta, tiene investir infraestutura son colégio my antiguo, de hecho de mi marido estudio ahí desde que era my pequeño colegio sigue igual. Otra reclamación colégio las mantecas los baños no son individuales donde tiene compartir niños y niñas. Creo que esto no está bien. Gracias un saludo*
  - *Que coloque transporte a los niños*
- **IES CABRERA PINTO**
  - *En la calle Seis de Diciembre los conductores no suelen respetar los límites de velocidad y además los accesos a los pasos de peatones suelen estar detrás de contenedores de basura o vehículos estacionados, de modo que los peatones solo son vistos cuando ya están cruzando y los conductores deben realizar frenadas bruscas. Propongo elevar los pasos de peatones y/o añadir bandas de reducción de velocidad.*
- **CEIP SANTA ROSA DE LIMA**
  - *Las aceras tendrían que volver a repavimentarlas. Tener una zona más grande cubierta y más "abrigada" a las puertas del colegio. Una "patrulla ciudadana" que de encargue de vigilar a los niños que van hacia el colegio. Igual que el vigilante de guagua pero uno que sea a pie... En realidad, es más bien el "miedo" quizás un poco irracional lo que hace que muchos padres no dejemos ir solos a nuestros hijos a clase...y contra eso no hay remedio*

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 215/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- **CEIP CAMINO DE LA VILLA**
  - *Crear pasos elevados para disminuir la velocidad de los vehículos de forma urgente ya que no respetan la velocidad máxima permitida. Ceip Camino La Villa.*
  - *La comunicación con transporte público reduciría considerablemente que se vaya en transporte privado. CEIP Camino de la Villa. (desde el Barrio Nuevo).*
  - *Peligroso algunos pasos de peatones del CEIP Camino la Villa.*
  - *Más control de velocidad o poner semáforos en el Camino de la Villa. Vigilancia policial en horas de entrada y salida al colegio, para controlar velocidad y coches mal aparcados en el entorno del colegio.*
  - *Mi sugerencia está relacionada con otro tema que son los excrementos de perr@s que nos encontramos en las aceras casi a diario, el ayuntamiento, el cabildo y el gobierno de Canarias deberían hacer un esfuerzo en intentar crear conciencia de que l@s dueñ@s de los animales deben recoger los excrementos y rociar con agua y jabón donde los animales orinen.*
  - *Aceras más anchas. Más apeaderos. Control de cagadas y meados de perros. Iluminación y adecuación de túneles. Medidas correctoras para el respeto de la velocidad en la zona. Pasos de peatones elevados y badenes. Promoción y embellecimiento de la zona y del barrio.*
  - *Mejorar la accesibilidad al centro y no tener que esperar en la puerta aunque te estés mojando.*
  - *Al CEIP Camino de La Villa van muchos niños de la zona de Los Baldíos, zona que carece de acera que comunique con La Laguna. A eso hay que añadirle el tráfico excesivo y los atascos que produce el colegio Nuryana. Todo ello hace imposible la posibilidad de ir en bicicleta, en transporte público, etc. Pues yendo en coche debemos salir 40min antes, estando a sólo 10. Por las largas colas que se producen y la imposibilidad de ir de otra manera.*
  - *Los pasos de peatones que rodean el centro del Camino la villa. Se ha regalaron los delante de las puertas. Pero en la otra calle que rodea al colegio es algo peligroso, mis hijos y los de la vecina paran y en dos o tres ocasiones apunto han estado de atropellarlos. Está marcado pero muchos coches ni paran.*
  - *Poner plazas de discapacidad, aceras adaptadas y poner vigilancia de tráfico a las horas de entrada y salida del colegio.*
  - *Limitaciones de velocidad. Mas pasos de peatones. Carriles bici. Señales luminosas de cercania de colegio. Mas policía a la hora de entrada y salida. Mas anchura en las aceras. Bandas sonoras en las cercanias del colegio y resaltos en la carretera para obligar a aminorar la velocidad que nadie respeta. Gracias y un cordial saludo.*

TRABAJADOR/A DE CENTRO EDUCATIVO

- **CEIP PRINCESA TEJINA**
  - *La Avenida Milán es de doble sentido. Creo que debería ser de un solo sentido. Asi también se evitarían tanto tráfico y atascos.*

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 216/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- *Instalación de señales que indican la velocidad a tiempo real Realizar un sentido único y circular en la calle de acceso al centro, al menos en las horas de entradas y salidas del alumnado. Instalación de un carril bicis/patinetas Instalación de una zona de aparcamiento para este tipo de medios de transporte.*
- *Carril bici/patín, presencia de policía locales para garantizar que el camino del alumnado al centro sea seguro.*
- *Ampliación aceras. Carril único, pasos de peatones, bandas para reducir velocidad... Ceip Princesa Tejina.*
- *CEIP Princesa Tejina, creación de carril bici.*
- *CEIP Princesa Tejina. Sería necesario que el acceso al centro se pudiera hacer en bici, patineta o caminando.*
- *CEIP PRINCESA TEJINA: El problema radica en que, el camino al colegio transcurre por calles estrechas de doble sentido y, además, con un deficiente mantenimiento. Habría que hacer un estudio exhaustivo para implementar un proyecto que permita hacer transitable el camino al mismo.*

- **CEIP PRÁCTICAS ANEJA**
  - *Dejar una zona de apeadero para padres que vienen desde lejos en coche.*
  - *Que se fomente la utilización de medios de transporte más sostenibles y las zonas de aparcamiento de los mismos, dentro de nuestro colegio ya hay zonas habilitadas para ello*
- **CEIP LAS MERCEDES**
  - *Que la consejeria de educación disponga trasporte colectivo para los trabajadores del centro.*
  - *El CEIP Las Mercedes es el colegio público del pueblo, DESCONECTADO del pueblo. Acceder caminando conlleva riesgos para todos los peatones, ya que ni siquiera existen aceras que lleven a él (únicamente en la calle Vistalmón). Se requeriría una actuación valiente en la transformación de toda la zona, incluyendo aceras cómodas para peatones y carriles para bicis/patinetes, y una limitación del tráfico en un solo sentido en los tramos principales (Camino de Las Mercedes, Calle Enrique Wolfson, etc.), porque lo ideal es que todo el alumnado que vive en torno a 1, 2 ó 3 km pudiera ir andando a la escuela sin necesidad de ser acompañado por adultos. Esto mejoraría la conexión del centro con la comunidad, y, sin duda, convertiría la zona en un entorno más amable y seguro para cualquier persona que quisiera desplazarse caminando o de cualquier forma más sostenible.*
  - *Incorporar un carril bici transitable y aparcamientos dentro del centro para poder dejar las mismas. Crear patrullas ciudadanas para venir en grupos al colegio y reducir la cantidad de familias que se deben despalzar. Potenciar y concienciar a los vehículos motorizados con señales de advertencia de carretera con circulación de bicicletas*
- **SANTA ROSA DE LIMA**
  - *Revisar cómo van a quedar los accesos peatonales tras la finalización de las obras en la Rotonda del Padre Anchieta.*
- **CEIP CAMINO DE LA VILLA**

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 217/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- *Más control alrededores de los colegios de seguridad ciudadana, que los coches vayan más despacio,...*
- *CEIP Camino De la Villa. Son necesarias aceras más anchas, que existan elementos que hagan que el tráfico rodado cumpla con las normas de velocidad, desviar los camiones que acceden al polígono industrial por otra zona?*

- **KALEIDE INTERNATIONAL SCHOOL**
  - *KALEIDE INTERNATIONAL SCHOOL. Señales de tráfico indicando la presencia de escolares y peatones, reducción de la velocidad de vehículos, acera a lo largo de la calle.*
  - *El entorno del acceso al centro educativo requiere de una intervención urgente para que pueda ser seguro.*
- **IES SAN BENITO**
  - *Control de velocidad en la calle*
  - *Primero habría que crear carriles bici seguros para poder llegar al centro educativo. Después crear conciencia y potenciar su uso.*
- **CEIP LA LAGUNA**
  - *Que el horario de inicio de los diferentes centros educativos de La Laguna y las empresas esté escalonado, desde las 7:30 a las 9 horas.*
  - *Más guaguas, que tarden menos tiempo.,*
  - *Alrededor del CIFP La Laguna a veces no hay aparcamiento y suele haber mucho tráfico por el barrio.*
  - *Poner carril bici, carril guagua y aceras. El problema no es tanto en el entorno más inmediato, sino en las inmediaciones. La Laguna es una ciudad con pocas aceras en condiciones. Las calzadas están destrozadas, cada dos por tres te encuentras baches y agujeros donde puedes tropezar y si vas con una silla de ruedas o con un carrito de bebé tienes que bajar de la acera a cada momento. Mi propuesta es trabajar hacia la "Ciudad de la infancia" como el proyecto de Tonucci, pero bien hecho, no en plan chapuza. Es decir, hay que invertir muchos recursos para hacer esto bien. Las ciudades se vuelven más seguras cuando las niñas y los niños la utilizan. Mi centro educactivo está en San Benito. Gracias*

Además vía mail se ha recibido un conjunto de propuestas del siguiente centro educativo:

- **KALEIDE INTERNATIONAL SCHOOL**

  *El Camino Fuente Cañizares, en su tramo desde la Avenida de San Diego hasta el estadio Francisco Peraza, es muy peculiar. Sostiene una **alta carga de tráfico rodado de vehículos (turismos, motocicletas, camiones, incluso de alto tonelaje, y tractores)**, que lo utilizan como vía de circulación perimetral de La Laguna. Pero además, es frecuentado por numerosos **viandantes**, **ciclistas** (en ambos sentidos de circulación) e incluso a veces **jinetes**. Además, su disposición es complicada ya que carece de aceras, contando en su lugar con **una serie de "alcorques" contrapeados** a lo largo del tramo más estrecho de la vía que **obligan a los vehículos a ir haciendo zig-zag**. El acceso desde la Avenida de San Diego requiere un **viraje***

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 218/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

muy pronunciado *—en el que ya hemos tenido un incidente que podría haber finalizado de forma grave, entre un vehículo y unos alumnos que iban caminando con sus familias—, y es lugar de frecuentes accidentes de tráfico, ya que además hay un STOP previo que apenas tiene visibilidad.*

Con todo esto ***les queremos transmitir nuestra preocupación por el estado de acceso a nuestro centro y la seguridad de nuestros alumnos y familias****. La mayor parte de nuestros niños y niñas (de 3 a 12 años de edad) acceden caminando por esta vía, viéndose obligados a compartir espacio con los vehículos. Creemos que* ***es imprescindible que se tomen medidas urgentes para dotar de una mínima seguridad vial a nuestros usuarios y evitar posibles desgracias potenciales en el futuro****. Entre las medidas que proponemos se encuentran:*

- *La* ***señalización vertical y horizontal de zona escolar, claramente visible****, en todo el tramo de Fuente Cañizares que discurre desde la Avenida de San Diego hasta el frente de nuestro centro;*
- *La* ***señalización vertical y horizontal de zona escolar, claramente visible,*** *en el tramo previo a la intersección con el Camino Fuente Cañizares de la Avenida de San Diego;*
- *La colocación de* ***badenes de reducción de velocidad*** *en el tramo previo al acceso a nuestro centro;*
- *La creación de una* ***zona protegida para peatones*** *desde el frente de calle de nuestro centro hasta la zona de aparcamiento cercana al estadio Francisco Peraza;*
- *La señalización del vial mediante una* ***diferenciación de color*** *que dé idea a los conductores de que se encuentran en un tramo diferenciado del vial;*
- *La* ***reducción del límite de velocidad*** *en el tramo desde la Avenida de San Diego hasta la curva donde se inicia la acera de Fuente Cañizares, a 10km/h.*
- *Idealmente, la* ***peatonalización*** *del tramo de calle desde la Avenida de San Diego hasta la primera intersección con la calle Urb. San Diego.*

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 219/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Anexo 2. CAMPAÑA DE AFOROS

Anexo 2.1 AFOROS VEHICULARES

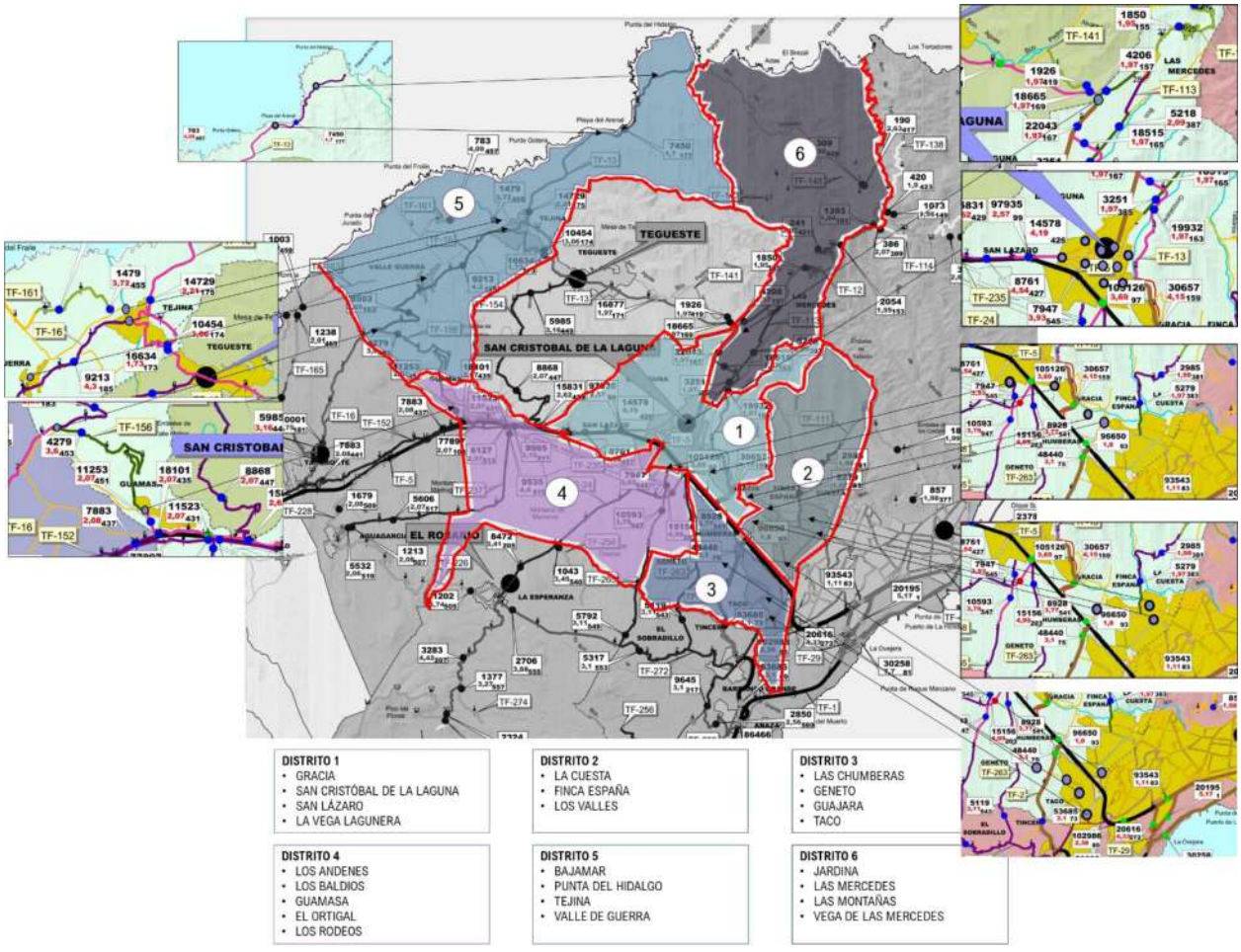
- **OBJETIVO**

Caracterizar la intensidad de los flujos de circulación en vías y nodos representativos de los entornos urbanos con el fin de valorar estado actual de la red existente y su capacidad para absorber dichos volúmenes. Esta información es fundamental de cara a las futuras actuaciones que se proponen dentro del Plan ya que los datos muestran si es necesario realizar medidas correctoras o proponer recorridos alternativos que permitan mejorar la movilidad vehicular del municipio.

- **PLANIFICACIÓN**

En base a la información disponible, su calidad y nivel de actualización, ofrecido por parte del Ayuntamiento o el resto de las administraciones que gestionan los viarios que estructuran el municipio, se plantean una serie de puntos en coordinación con los técnicos responsables.

En el caso de San Cristóbal de la Laguna, al disponer únicamente de información perteneciente al Cabildo de Tenerife, la cual es muy amplia, los puntos propuestos buscan completarla a nivel urbano. En el plano se pueden ver los puntos considerados en la campaña realizada.



Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 220/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- **METODOLOGÍA PARA LA REALIZACIÓN DE AFOROS MANUALES**

La metodología con la que se han realizado los aforos manuales es la que se utiliza habitualmente en todos los Planes de Movilidad Urbana Sostenible que Doymo ha realizado a lo largo de todos sus años de experiencia. Dependiendo de las necesidades o el objetivo del aforo estos se pueden realizar por secciones o direccionales. En este caso se optó por la realización de aforos por secciones ya que el objetivo era conocer el I/C (Intensidad/Capacidad) de la vía y por ende su nivel de servicio.

Los trabajos a realizar en los aforos manuales por secciones que se han hecho en San Cristóbal de la Laguna, se basan en ubicar a una persona (o dos en caso de ser un cruce complejo o con mala visibilidad) en un punto con la adecuada visibilidad para controlar las diferentes entradas y salidas.

Durante 15 minutos el aforador debe contar el número de vehículos que atraviesan cada una de las secciones que se marcan en el plano de referencia y al finalizar ese cuarto de hora, el resultado queda anotado en una plantilla que posteriormente se descarga en Excel.

Tradicionalmente estos contajes se realizan mediante contadores manuales lo que supone el doble de trabajo ya que a posteriori debían transcribirse en un Excel. Actualmente, aprovechando la tecnología disponible (tablets y móviles), se puede realizar mediante aplicaciones para los dispositivos que permiten configurar el número de contadores virtuales que necesitas y almacenar los datos de las diferentes franjas aforadas, de forma que luego se vuelquen esos resultados a la plantilla de Excel que se les facilita.

AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Rotonda Av. De los Menceyes con calle Prof. José Luis Moreno Becerra. **Fecha:**

	7:00	7:15	7:30	7:45	8:00	8:15	8:30	8:45
A								
B								
C								
D								
E								
F								

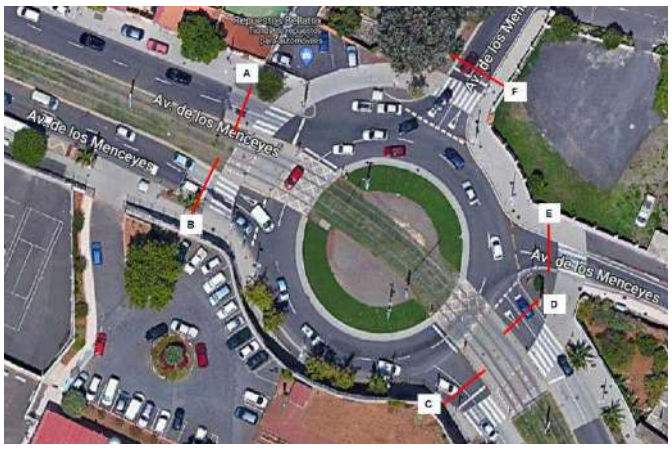


Ilustración 89. Plano de referencia tipo junto con la plantilla de excel a completar.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 221/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

- **TRATAMIENTO DE DATOS Y EXPANSIÓN DE LA MUESTRA**

Una vez tenemos todo el conjunto de datos aforado en las franjas horarias fijadas se procede a expandir la muestra a fin de elaborar los planos de intensidad media diaria así como de nivel de servicio del viario en su estado actual.

La metodología general viene recogida en la *Nota de Servicio 5/2014 Prescripciones y recomendaciones técnicas para la realización de estudios de tráfico de los Estudios Informativos, Anteproyectos y Proyectos de carreteras del MITMA y particularizada a los datos de la isla de Tenerife en el propio documento del Cabildo Insular de Tenerife INTENSIDADES MEDIAS DIARIAS IMD DE TRAFICO EN LAS CARRETERAS DE LA ISLA DE TENERIFE EN EL AÑO 2021 que se adjunta al presente anejo.*

El procedimiento de expansión de la muestra se realiza a partir de las series contenidas en los aforos de las estaciones permanentes y primarias del Cabildo, de las que se analizan diferentes estaciones que se consideran afines por su ubicación y pertenencia a itinerarios representativos para establecer los porcentajes de distribución horaria media de los volúmenes de tráfico correspondientes a los horarios aforados.

Las estaciones consideradas son las siguientes:

PER-93 TF-5, km 7,05	CAMPUS GUAJARA
7:00 A 8:00	3,220%
8:00 A 9:00	5,985%
9:00 A 10:00	6,150%
10:00 A 11:00	5,752%
11:00 A 12:00	5,707%
12:00 A 13:00	6,055%
16:00 A 17:00	6,556%
17:00 A 18:00	6,454%
HORA PUNTA	
15:00 A 16:00	7,244%

PER-97 TF-5, km 9,14	PADRE ANCHIETA
7:00 A 8:00	3,401%
8:00 A 9:00	5,663%
9:00 A 10:00	5,838%
10:00 A 11:00	5,652%
11:00 A 12:00	5,797%
12:00 A 13:00	6,117%
16:00 A 17:00	6,641%
17:00 A 18:00	6,757%
HORA PUNTA	
15:00 A 16:00	7,239%

PER-99 TF-5, km 10,5	BOMBEROS
7:00 A 8:00	3,845%
8:00 A 9:00	5,636%
9:00 A 10:00	5,813%
10:00 A 11:00	5,693%
11:00 A 12:00	5,704%
12:00 A 13:00	6,044%
16:00 A 17:00	6,756%
17:00 A 18:00	6,882%
HORA PUNTA	
15:00 A 16:00	7,266%

PER-103 TF-5, km 15,42	AEROP. LOS RODEOS
7:00 A 8:00	3,709%
8:00 A 9:00	5,185%
9:00 A 10:00	5,464%
10:00 A 11:00	5,510%
11:00 A 12:00	5,741%
12:00 A 13:00	6,132%
16:00 A 17:00	6,824%
17:00 A 18:00	6,887%
HORA PUNTA	
15:00 A 16:00	7,217%

PER-75 TF-2, km 4,92	LEROY MERLIN
7:00 A 8:00	3,699%
8:00 A 9:00	5,584%
9:00 A 10:00	5,824%
10:00 A 11:00	5,531%
11:00 A 12:00	5,731%
12:00 A 13:00	6,047%
16:00 A 17:00	6,226%
17:00 A 18:00	6,402%
HORA PUNTA	
14:00 A 15:00	6,806%

PER-159 TF-13, km 0	VIA RONDA
7:00 A 8:00	2,675%
8:00 A 9:00	5,239%
9:00 A 10:00	5,741%
10:00 A 11:00	5,418%
11:00 A 12:00	5,793%
12:00 A 13:00	6,295%
16:00 A 17:00	6,596%
17:00 A 18:00	6,540%
HORA PUNTA	
15:00 A 16:00	7,535%

PER-171 TF-13, km 7,86	TEGUESTE
7:00 A 8:00	3,229%
8:00 A 9:00	5,475%
9:00 A 10:00	6,192%
10:00 A 11:00	5,481%
11:00 A 12:00	5,919%
12:00 A 13:00	6,346%
16:00 A 17:00	6,233%
17:00 A 18:00	6,233%
HORA PUNTA	
15:00 A 16:00	7,063%

PER-431 TF-152, km 3,5	ACCESO AL PORTEZUELO
7:00 A 8:00	2,134%
8:00 A 9:00	4,104%
9:00 A 10:00	4,850%
10:00 A 11:00	5,562%
11:00 A 12:00	6,681%
12:00 A 13:00	7,471%
16:00 A 17:00	6,421%
17:00 A 18:00	6,725%
HORA PUNTA	
13:00 A 14:00	7,757%

Se aplican los porcentajes obtenidos a la suma total por hora de los aforos realizados en función de la franja horaria del mismo y de esta manera podemos obtener la estimación de la intensidad media diaria, así como la estimación de la intensidad en hora punta. A partir de estos resultados se elaboran los mapas de intensidades y niveles de servicio (I/C) mencionados con anterioridad.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 222/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

RESULTADOS AFOROS VEHÍCULOS

AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Rotonda TF-152 con Av. Embajador Alberto de Armas, calle Marqués de Celada, Av. De la Candelaria y camino San Lázaro

Fecha: 13 JUN 22

	7:00	7:15	7:30	7:45	8:00	8:15	8:30	8:45
A	81	87	75	100	106	121	129	114
B	73	79	74	80	95	110	96	84
C	50	66	72	89	94	109	95	83
D	14	17	13	19	38	42	27	24
E	22	30	53	67	89	115	89	87
F	62	103	81	56	51	43	62	59
G	35	50	43	39	76	81	68	43
H	52	69	89	95	77	60	85	71
I	33	56	89	102	95	71	50	55
J	38	64	50	69	72	55	45	29



AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Plaza 18 de julio.

Fecha: 13 JUN 22

	7:00	7:15	7:30	7:45	8:00	8:15	8:30	8:45
A	108	113	121	117	103	89	82	77
B	105	90	95	99	104	87	57	63
C	27	29	23	30	17	11	14	19
D	47	56	70	79	71	59	38	41
E	77	101	119	123	99	76	65	83
F	62	93	101	91	53	35	62	76
G	6	4	8	2	10	8	4	6
H	4	8	5	3	1	3	8	5

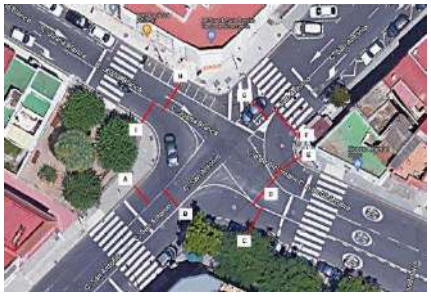


AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Calle San Antonio, con calle 6 de diciembre y Juana Blanca.

Fecha: 13 JUN 22

	9:30	9:45	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
A	87	86	90	83	85	88	40	97
B	50	51	45	51	51	56	62	51
C	54	55	55	72	63	57	58	63
D	56	52	61	57	54	61	91	61
E	33	26	40	34	38	34	42	39
F	33	26	40	34	38	34	42	39
G	50	51	45	51	51	56	62	51
H	56	52	61	57	54	61	91	61
I	87	86	90	83	85	88	40	97



AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Plaza Llano de los Molinos.

Fecha: 14 JUN 22

	7:00	7:15	7:30	7:45	8:00	8:15	8:30	8:45
A	38	46	41	55	44	69	65	71
B	16	23	39	19	19	16	24	33
C	21	57	81	77	51	73	60	51
D	39	42	50	57	64	55	59	42
E	8	15	12	29	23	29	23	34
F	19	21	23	16	25	33	40	27
G	51	48	63	77	83	58	60	44
H	19	31	55	87	52	58	39	49
I	25	49	30	59	41	67	46	49



Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 223/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Calle Nava y Grimón con calle Anchieta. **Fecha: 13 JUN 22**

	9:30	9:45	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
A	52	37	25	39	33	53	45	29
B	97	61	46	63	89	92	95	60



AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Plaza San Cristóbal con calle Herradores, calle Barcelona y calle Dr. Antonio González **Fecha: 14 JUN 22**

	9:30	9:45	10:00	10:15	10:30	10:45
A	54	67	54	72	63	49
B	12	7	10	8	13	5
C	1	2	4	6	4	9
D	21	59	46	55	30	27
E	7	5	10	14	11	19
F	62	45	39	26	53	78
G	37	49	37	43	47	38
H	41	47	40	31	44	53
I	40	63	42	57	31	39



AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Rotonda Cruz de Piedra. **Fecha: 14 JUN 22**

	11:00	11:15	11:30	11:45	12:00	12:15	12:30	12:45
A	10	6	2	5	6	11	8	3
B	80	43	64	50	38	41	55	47
C	140	155	110	92	80	135	159	173
D	113	75	97	69	69	79	125	106
E	117	91	102	85	83	93	101	76
F	92	110	71	62	77	83	92	87
G	121	101	93	68	91	97	125	117
H	103	125	75	69	76	133	121	129



AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Rotonda Av. De los Menceyes con calle Prof. José Luis Moreno Becerra. **Fecha: 14 JUN 22**

	7:00	7:15	7:30	7:45	8:00	8:15	8:30	8:45
A	45	63	84	116	137	143	153	165
B	112	102	95	173	226	238	230	222
C	41	30	39	62	94	100	82	69
D	6	10	15	12	27	36	41	29
E	83	92	72	75	104	136	145	132
F	51	73	85	68	82	105	109	115



Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

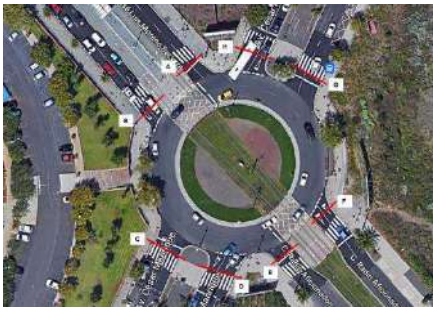
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 224/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Rotonda calle Radio Aficionados con Av. César Manrique. **Fecha: 15 JUN 22**

	9:30	9:45	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
A	46	62	58	63	51	63	57	69
B	50	36	41	67	75	50	71	63
C	175	181	160	179	157	181	208	204
D	148	153	165	135	132	167	200	178
E	29	33	51	36	43	35	49	41
F	35	43	45	47	42	51	47	58
G	119	117	125	120	118	127	161	178
H	136	161	143	149	120	138	157	193



AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Rotonda Av. De los Menceyes con carretera General la Cuesta. **Fecha: 15 JUN 22**

	9:30	9:45	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
A	159	171	144	151	168	185	178	152
B	161	121	126	135	127	139	151	149
C	89	79	62	71	67	63	75	82
D	72	64	53	40	46	48	63	57
E	118	110	127	112	81	77	105	139
F	133	175	152	159	143	138	144	167



AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Rotonda Av. De los Majuelos con Av. De la Libertad (Mercadona) **Fecha: 13 JUN 22**

	16:00	16:15	16:30	16:45	17:00	17:15	17:30	17:45
A	115	107	75	82	105	83	79	76
B	178	145	155	149	134	127	136	144
C	4	12	8	3	7	3	5	9
D	11	2	8	11	7	5	16	10
E	151	127	153	162	141	138	150	165
F	137	159	147	155	172	167	159	168
G	5	4	3	4	5	7	3	4
H	51	56	71	64	55	68	74	68



AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Carretera General la Cuesta con Tf-28. **Fecha: 13 JUN 22**

	16:00	16:15	16:30	16:45	17:00	17:15	17:30	17:45
A	77	69	81	73	46	66	56	49
B	170	142	99	87	103	85	110	127
C	87	92	70	63	71	64	69	58
D	53	34	25	31	38	39	24	18
E	147	124	111	102	93	98	104	96
F	71	67	59	52	69	62	53	47
G	137	96	83	78	92	90	70	87



AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Carretera General Punta Hidalgo con calle Océano Atlántico. **Fecha: 14 JUN 22**

	16:00	16:15	16:30	16:45	17:00	17:15	17:30	17:45
A	28	42	33	31	27	18	27	32
B	32	43	38	35	38	20	31	51
C	7	4	6	7	8	4	5	11
D	21	38	28	33	27	26	30	26
E	2	0	0	1	2	0	0	2
F	13	22	8	6	15	11	7	7



Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 225/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Carretera General de Bajamar con Avd. El Sol y Av. Rafael G. Vernetta

Fecha: 15 JUN 22

	16:00	16:15	16:30	16:45	17:00	17:15	17:30	17:45
A	54	43	47	55	49	56	53	44
B	79	58	60	73	88	72	63	57
C	10	5	8	15	13	9	5	3
D	8	14	10	10	6	2	7	14
E	45	41	39	35	57	50	48	45
F	49	56	64	73	82	78	69	64
G	27	39	40	51	57	37	33	43



AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Carretera General Tejina-Tacoronte con calle Arriba.

Fecha: 16 JUN 22

	9:30	9:45	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
A	102	91	76	97	95	104	102	95
B	95	90	70	103	92	81	79	63
C	18	13	8	12	4	14	17	7
D	125	119	89	132	112	106	104	88
E	48	42	27	41	24	39	42	32



AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Carretera el Boquerón (TF-156) con camino Sta. Rosa de Lima y calle Lázaro López.

Fecha: 16 JUN 22

		7:00	7:15	7:30	7:45	8:00	8:15	8:30	8:45
16_A	A	48	43	57	49	51	50	70	47
	B	59	51	51	35	23	21	26	19
	C	75	47	45	63	80	59	80	61
	D	84	72	60	11	37	23	58	41

		7:00	7:15	7:30	7:45	8:00	8:15	8:30	8:45
16_B	A	42	35	43	36	32	33	49	27
	B	70	55	57	58	61	56	53	46
	C	4	6	7	3	5	2	2	3
	D	6	8	14	13	19	17	21	11
	E	64	43	39	44	42	33	53	33





AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Carretera General Tejina-Tacoronte con carretera el Boquerón

Fecha: 16 JUN 22

	9:30	9:45	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
A	30	33	48	58	56	59	47	56
B	53	45	42	36	60	42	53	57
C	38	18	39	35	44	31	41	40
D	17	23	29	31	25	27	31	36
E	63	58	62	55	62	50	62	59
F	61	41	78	81	77	71	66	62



Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58	
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08	

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

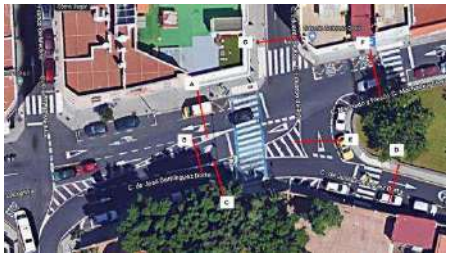
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 226/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Calle Machado y Fiesco con calle José Domínguez Dorta **Fecha: 15 JUN 22**

	7:00	7:15	7:30	7:45	8:00	8:15	8:30	8:45
A	23	23	29	26	21	35	24	29
B	2	3	3	4	11	7	12	6
C	16	21	32	44	58	33	30	27
D	16	29	34	51	58	43	41	39
E	0	8	2	7	0	10	11	12
F	23	32	31	33	21	47	38	43
G	2	4	3	4	11	9	15	8



AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Camino de San Bartolomé de Geneto con calle Alcampo **Fecha: 16 JUN 22**

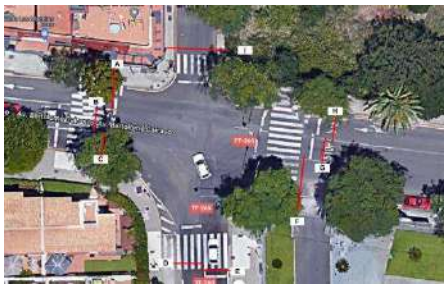
	16:00	16:15	16:30	16:45	17:00	17:15	17:30	17:45
A	48	45	57	59	55	53	56	70
B	39	46	39	29	43	42	35	40
C	22	41	43	39	40	38	34	31
D	14	26	34	25	28	33	38	36
E	9	0	3	0	2	1	2	5
F	12	3	5	3	9	3	1	5



AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Avenida de Bartolomé Cairasco con camino de San Francisco de Paula y TF-265 **Fecha: 16 JUN 22**

	16:00	16:15	16:30	16:45	17:00	17:15	17:30	17:45
A	35	53	41	45	32	49	44	39
B	43	31	37	21	18	24	31	42
C	46	29	33	33	49	42	40	29
D	46	54	43	61	59	55	40	56
E	40	37	49	70	76	84	61	58
F	47	32	47	40	49	43	35	32
G	22	29	33	44	25	23	18	12
H	24	44	37	34	41	47	29	14
I	47	31	58	56	69	73	60	28



AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Camino El Moral con c.El Calvario . **Fecha: 16 JUN 22**

	11:30	11:45	12:00	12:15	12:30	12:45
A	14	17	16	25	34	29
B	24	27	34	24	33	49
C	13	13	20	7	20	26
D	19	25	25	35	50	42
E	16	22	23	27	29	36



AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Camino de la Costa con Marina González González **Fecha: 16 JUN 22**

	11:30	11:45	12:00	12:15	12:30	12:45
A	28	15	32	11	26	28
B	19	11	9	8	10	9
C	26	15	31	16	21	27
D	21	14	17	8	8	14



Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

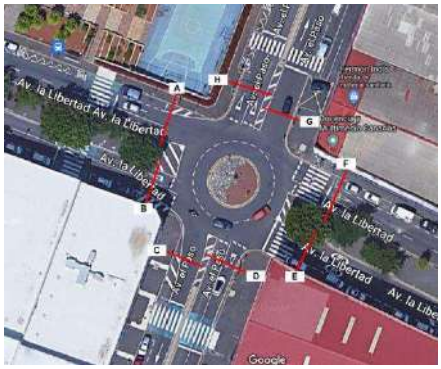
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 227/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Avenida el Paso con Avd. de la Libertad **Fecha: 17 JUN 22**

	7:00	7:15	7:30	7:45	8:00	8:15	8:30	8:45
A	21	40	33	48	39	43	54	63
B	26	39	61	59	61	73	71	77
C	194	186	183	191	179	181	163	138
D	133	125	147	152	172	144	127	110
E	82	115	153	165	159	157	122	117
F	77	114	143	191	147	158	148	133
G	43	58	74	76	83	90	74	69
H	104	121	92	78	80	96	67	67



AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Ctra. Gral de la Cuesta con c. Patrona de Canarias **Fecha: 17 JUN 22**

	9:15	9:30	9:45	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00
A	55	48	45	61	48	44	32	27
B	49	53	65	29	44	18	20	48
C	48	40	21	18	7	9	12	15
D	98	122	136	193	178	169	141	87
E	93	103	143	119	133	75	68	83
F	35	41	79	66	87	69	61	76
G	72	68	73	131	117	142	127	70
H	39	49	87	78	91	79	75	82
I	61	76	87	137	117	135	106	86



AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Av. Las Palmeras con Av. Los Menceyes y Av. César Marique **Fecha: 17 JUN 22**

	11:30	11:45	12:00	12:15	12:30	12:45	13:00	13:15
A	73	81	75	65	77	91	103	89
B	93	87	78	70	72	67	54	43
C	62	59	70	59	54	48	39	41
D	37	54	48	43	34	41	32	27
E	62	74	81	88	81	77	61	55
F	88	105	116	110	99	103	121	109
G	71	93	75	69	57	63	81	69
H	50	61	59	58	64	68	77	75



AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Avenida Silverio Alonso, Cabrera Pinto, Rodríguez Moure y Avd. de la Universidad **Fecha: 17 JUN 22**

	7:00	7:15	7:30	7:45	8:00	8:15	8:30	8:45
A	1	5	3	2	0	4	3	2
B	0	2	12	23	28	8	7	12
C	7	16	41	86	69	46	58	47
D	35	42	69	130	114	98	123	93
E	29	33	43	69	73	64	75	60



Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58	
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08	

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 228/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: calle Quintín Benito con Juan de Vera y Avd. de la República Argentina **Fecha: 17 JUN 22**

	9:15	9:30	9:45	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00
A	45	32	39	40	57	55	48	40
B	26	25	18	23	14	35	23	21
C	61	28	36	41	55	50	61	61
D	14	17	15	12	25	21	13	12
E	56	38	30	36	37	51	49	54



AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Calle 6 de Diciembre con Núñez de la Peña **Fecha: 17 JUN 22**

	16:00	16:15	16:30	16:45	17:00	17:15	17:30	17:45
A	54	52	64	72	81	82	66	73
B	32	25	41	28	45	48	35	42
C	13	14	17	15	13	19	13	29
D	11	14	15	15	13	25	13	15



AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Calle el Juego con Avenida Trinidad **Fecha: 17 JUN 22**

	16:00	16:15	16:30	16:45	17:00	17:15	17:30	17:45
A	40	45	35	50	34	45	33	43
B	34	39	14	31	41	41	37	46
C	26	24	20	33	36	21	25	33
D	66	69	55	83	70	66	58	76
E	42	54	37	49	41	40	49	68



Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 229/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Anexo 2.2 AFOROS PEATONALES Y BICIS/VMP

Los aforos peatonales y ciclistas siguen la misma metodología que los aforos de vehículos.

El objetivo de los aforos peatonales es la realización de los planos de intensidades de flujo circulatorio en los itinerarios peatonales, de forma que se pueda analizar si dichos recorridos cuentan con las condiciones necesarias para dar un servicio óptimo al peatón en términos de accesibilidad, continuidad y fluidez.

RESULTADOS AFOROS

AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Calle San Antonio, con calle 6 de diciembre y Juana Blanca. **Fecha: 13-jun-2022**

		11:30	11:45	12:00	12:15	12:30	12:45	13:00	13:15
PEATONES	A	24	22	38	32	54	40	47	40
	B	29	21	15	48	53	45	39	31
	C	34	23	24	24	26	34	42	49
	D	10	15	13	19	55	50	57	63
BICIS / VMP	A'		1						
	B'								
	C'	1	1						
	D'	1							



AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Calle Nava y Grimón con calle Anchieta. **Fecha: 13-jun-2022**

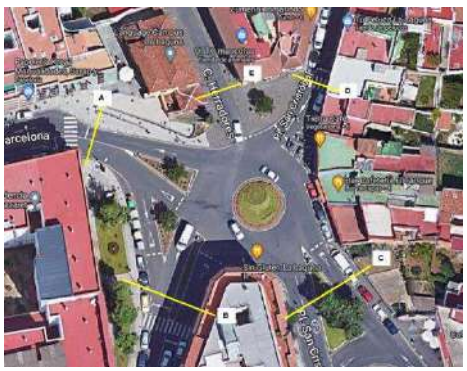
		11:30	11:45	12:00	12:15	12:30	12:45	13:00	13:15
PEATONES	A	1	19	3	15	18	13	17	21
	B	10	33	20	28	42	45	51	53
	C'	9	41	21	35	50	55	43	37
BICIS / VMP	A'								
	B'								
	C'								



AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Plaza San Cristóbal con calle Herradores, calle Barcelona y calle Dr. Antonio González **Fecha: 13-jun-2022**

		11:00	11:15	11:30	11:45	12:00	12:15	12:30	12:45
PEATONES	A	32	57	90	61	89	108	85	91
	B	19	31	25	29	40	29	18	40
	C	21	35	33	36	44	48	29	65
	D	24	43	53	40	60	57	42	64
	E	20	46	60	69	53	77	64	73
BICIS / VMP	A'						2	1	
	B'	1				1	1	1	1
	C'	1				1	1	1	1
	D'								
	E'								



AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Rotonda Cruz de Piedra. **Fecha: 14-jun-2022**

		9:30	9:45	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
PEATONES	A	31	29	29	21	24	25	19	21
	B	29	32	27	18	21	22	27	35
	C	34	39	36	34	36	40	47	59
	D	35	37	39	35	34	36	44	51
BICIS / VMP	A'								
	B'								
	C'								
	D'								



Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58	
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08	

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

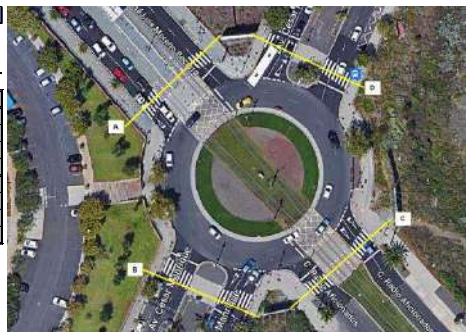
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 230/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Rotonda calle Radio Aficionados con Av. César Manrique.

Fecha: 15-jun-2022

		11:30	11:45	12:00	12:15	12:30	12:45	13:00	13:15
PEATONES	A	46	34	32	28	29	30	25	23
	B	37	20	21	15	23	27	35	32
	C	9	9	8	4	5	10	7	3
	D	16	16	24	15	10	14	14	19
BICIS / VMP	A'		1		1	1	1	1	1
	B'		1			1		1	
	C'		1	1					
	D'		1	1	1		1		1

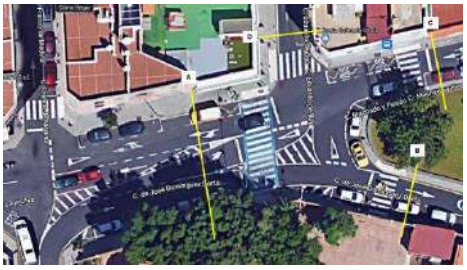


AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Calle Machado y Fiesco con calle José Dominguez Dorta.

Fecha: 15-jun-2022

		7:00	7:15	7:30	7:45	8:00	8:15	8:30	8:45
PEATONES	A	14	22	15	16	19	54	35	27
	B	5	4	9	8	6	18	14	4
	C	3	19	22	25	23	35	17	23
	D	4	11	12	14	11	15	11	12
BICIS / VMP	A'								
	B'								
	C'								
	D'								



AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Paseo Marítimo Punta Hidalgo.

Fecha: 14-jun-2022

		16:00	16:15	16:30	16:45	17:00	17:15	17:30	17:45
PEATONES	A	14	23	19	16	20	26	10	15
	B	16	23	8	12	10	19	10	10
	C	5	3	8	7	13	14	4	7
	D	19	14	16	27	20	15	11	8
BICIS / VMP	A'		2						1
	B'								
	C'								1
	D'		2						



AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Paseo Marítimo Bajamar.

Fecha: 15-jun-2022

		16:00	16:15	16:30	16:45	17:00	17:15	17:30	17:45
PEATONES	A	2	3	4	3	6	4	7	6
	B	38	32	30	44	38	54	35	49
	C	17	6	13	16	26	20	31	28
	D	62	60	67	82	64	91	76	94
BICIS / VMP	A'								
	B'		2	2			3	1	1
	C'								1
	D'		2	2			3	1	



Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 231/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Carretera el Boquerón (TF-156) con camino Sta. Rosa de Lima y calle Lázaro López. **Fecha: 16-jun-2022**

			7:00	7:15	7:30	7:45	8:00	8:15	8:30	8:45
PEATONAL A	PEAT.	A	1	3	5	7	4	9	10	14
		B	1	5	2	1	3	7	12	19
		C	0	2	3	0	1	5	10	15
	BICIS / VMP	A'								
		B'								
		C'								
PEATONAL B	PEAT.	A	2	8	11	15	9	11	14	13
		B	1	4	3	5	2	3	7	4
		C	0	3	7	6	4	3	9	3
	BICIS / VMP	A'								
		B'								
		C'								





AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Carretera Al Monte-Las Mercedes con Tf-13. **Fecha: 17-jun-2022**

		11:30	11:45	12:00	12:15	12:30	12:45	13:00	13:15
PEATONES	A	2	2	3	1	1	8	15	22
	B	4	2	1	1	0	0	0	0
	C	17	15	10	10	6	14	22	30
	D	16	14	10	9	7	19	31	43
BICIS / VMP	A'	3	1	1	1				
	B'								
	C'		1		2	2		2	
	D'	3		1	1	2		2	



AFOROS MANUALES 15 MINUTOS

Ubicación: Carretera General la Cuesta con calle el Viento y Alonso de Castro. **Fecha: 15-jun-2022**

		11:30	11:45	12:00	12:15	12:30	12:45
PEATONES	A	48	53	67	40	38	52
	B	25	32	28	19	21	17
	C	45	55	51	60	44	53
	D	67	60	49	53	58	47
	E	39	44	61	53	57	46
	F	23	19	15	14	12	16
BICIS / VMP	A'					1	
	B'						
	C'					1	
	D'						
	E'						
	F'						



Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58	
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08	

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 232/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

ANEXO 3. INVENTARIO DE OCUPACIÓN

METODOLOGÍA.

Para analizar la ocupación del aparcamiento en calzada, se realizan una serie de recorridos representativos que permitan valorar la ocupación existente en las diferentes entidades. Estos recorridos se realizan tanto de día (ocupación diurna) como de noche (ocupación nocturna).

A partir de los datos obtenidos se expande la muestra a la totalidad de la entidad de forma que se puedan obtener los planos de ocupación tanto diurna como nocturna.

El tratamiento de estos datos sirve para valorar el déficit de aparcamiento así como la presión sobre el mismo en las diferentes zonas.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/CFCCC4AF641A8CBF62265E3959D250C3

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 233/233 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:54

Plan de Movilidad Urbana Sostenible de San Cristóbal de la Laguna



Fase II. DIAGNOSIS

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad Certificada ISO 9001 : 2015 ISO 14001 : 2015

PMUS LA LAGUNA

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA

ENERO 2023

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 1/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

1. EL MUNICIPIO DE LA LAGUNA Y SUS POTENCIALIDADES: CIUDAD AGRARIA, TURÍSTICA E INNOVADORA 3
2. LOS CONDICIONANTES DE LA MOVILIDAD DE LA LAGUNA 5

2.1 ASPECTOS FÍSICOS Y SOCIOECONÓMICOS 5
2.2 PAUTAS DE MOVILIDAD 6
2.3 MOVILIDAD PEATONAL 7
2.4 MOVILIDAD CICLISTA 8
2.5 TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO 9
2.6 MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO 10
2.7 APARCAMIENTO 11
2.8 SEGURIDAD VIAL 11

3. CONCLUSIONES DEL PROCESO PARTICIPATIVO 13

3.1 MOVILIDAD ESCOLAR 13
3.2 MOVILIDAD GLOBAL 13

4. INDICADORES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE. 16
5. ESTRATEGIA Y OBJETIVOS ESPECÍFICOS 52

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 2/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

1. EL MUNICIPIO DE LA LAGUNA Y SUS POTENCIALIDADES: CIUDAD AGRARIA, TURÍSTICA E INNOVADORA

Tal y como se ha indicado en el documento de análisis, la población del municipio de San Cristóbal de La Laguna está compuesta por aproximadamente 150.000 personas. La mayor parte de la población se encuentra localizada en el casco histórico de la ciudad seguida muy de cerca por las unidades poblacionales de Taco y La Cuesta concentrando estas tres zonas dos tercios de la población total del municipio.

La Laguna ha sido eje político, económico y social de Tenerife durante cuatro siglos y, situada en la cuenca atlántica, ha sido nexo de culturas desde su inicio uniendo África, Europa y América de una forma cultural y tecnológicamente.

Cada uno de los territorios de este municipio posee unas características peculiares, encontrándonos con ubicaciones rurales (como Las Mercedes o Los Baldíos), costeras (como Bajamar o Punta del Hidalgo) y urbanas (como Finca España o Los Andenes). Por otro lado, la presencia de la Universidad de La Laguna supone un plus importante de población flotante proveniente de las otras islas y del resto del territorio nacional.

La Laguna es un municipio de tradición económica comercial con presencia de pequeñas y medianas empresas en el casco y en todos sus barrios. Alberga industria en zonas de la periferia y es agrícola en las zonas rurales. Así pues, su economía está caracterizada por la diversidad, con ofertas de trabajo en el sector primario, secundario y terciario.

Por otro lado, concentra el mayor número de grandes centros comerciales de la isla de Tenerife, así como la mayor parte del capital comercial de la misma incluyendo grandes infraestructuras como el Aeropuerto de Tenerife Norte, el Hospital Universitario de Canarias, la Universidad de La Laguna o el Archivo Histórico Provincial.

Las actividades científicas e innovadoras, con una mayor vida urbana, se concentran en la zona centro y sur del municipio a través de diferentes agentes del sistema de innovación como son el Instituto de Astrofísica de Canarias, los numerosos Institutos y Centros de estudios de la Universidad de La Laguna, las unidades de transferencia de conocimiento como la Fundación General de la Universidad de La Laguna o los entes de promoción empresarial como los clusters de pequeñas y medianas empresas o el vivero de empresas del Parque Científico y Tecnológico de Tenerife.

Las actividades turísticas y deportivas encuentran su mayor exponente en la costa norte (Bajamar, Punta del Hidalgo...) con las entidades de participación ciudadana abarcando todo el territorio. A su vez, en la zona sur del municipio se localizan los principales polígonos industriales: Las Mantecas, Los Majuelos, Las Torres de Taco, Las Chumberas, .., donde están las fábricas de alimentación, manufacturas, exportaciones y los centros comerciales mencionados.

El casco histórico de La Laguna demuestra por qué es Patrimonio de la Humanidad: fue diseñado con instrumentos de navegación marítima y a cordel. Fundado en 1497 por el Adelantado Don Alonso Fernández de Lugo, su modelo de trabajo fue repetido por los conquistadores en toda América. Fue la primera ciudad concebida geométricamente como una rosa de los vientos (de ahí su símbolo) lo cual supuso la materialización de una nueva concepción filosófica humanista. Se trata de calles con clara disposición geométrica, vías flanqueadas por grandes templos, conventos, palacetes, pórticos de piedra y plazas de palmeras con la resultante de una arquitectura civil y religiosa que ha permanecido intacta desde finales del siglo XV.

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA | Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 | Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 3/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

Las indudables características científicas e innovadoras de esta ciudad, Patrimonio de la Humanidad que sirvió de modelo desde sus inicios a toda América no se reducen al estudio del espacio y las estrellas con la actividad del Instituto de Astrofísica de Canarias o a la pionera actividad investigadora en ciencias del mar, robótica, enfermedades tropicales o nanotecnología y materiales de la Universidad de La Laguna. Tampoco la promoción empresarial científica a través del nuevo Polo Científico y Tecnológico de La Laguna. **Una Ciudad de la Ciencia y la Innovación.**

La ciudad de **La Laguna**, también conocida como "Ciudad de los Adelantados" ostenta el liderazgo científico, tecnológico e innovador del conjunto de las Islas Canarias. Sede de la **Universidad de La Laguna**, primera universidad fundada en Canarias y catalizadora del talento a través de sus actividades formativas, innovadoras e investigadoras, realizando cerca del 80% de la investigación que se hace en Tenerife, transfiriendo a la sociedad y al tejido productivo de La Laguna el conocimiento generado y adquiriendo verdaderos compro misos para un modelo productivo basado en el conocimiento. La ciudad alberga, asimismo, el **Instituto de Astrofísica de Canarias**, reconocido internacionalmente como vanguardia de la investigación astrofísica mundial.

Es declarada ciudad **Patrimonio de la Humanidad** por la Organización de Naciones Unidas - UNESCO en 1999 por ser ejemplo único de ciudad colonial no amurallada. En ella radican también el Consejo Consultivo de Canarias, la Diócesis de Tenerife, el Aeropuerto de Tenerife Norte, el Hospital Universitario de Canarias, el Teatro Leal, el IES Canarias Cabrera Pinto, primer y más antiguo instituto en activo del archipiélago, la Academia Canaria de la Lengua y el Centro Internacional para la Conservación del Patrimonio por lo que La Laguna ha sido considerada históricamente el centro intelectual de Canarias, con una actividad prolífica y con la implantación de numerosos centros de investigación, asociaciones culturales y artísticas.

- **La ciudad de los 15 minutos.**

El confinamiento, el teletrabajo y la limitación de movimientos durante los meses más duros de la pandemia cambió la mirada del ciudadano a la ciudad. Limitar movimientos llevó a muchos ciudadanos a ver de otra manera su entorno más inmediato y despertó en la ciudadanía el ansia por una ciudad más cercana, más accesible y más humana.

Este impulso ciudadano en todo caso no era nuevo. Se corresponde con una marea municipalista en marcha. En 2015, un millar de alcaldes de ciudades de todo el mundo se reunieron en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático en París (COP 21) para encarar el futuro de las ciudades con esos nuevos retos y esa nueva mirada. Entonces, los alcaldes pertenecientes a la red C40 ,formada por un grupo de grandes ciudades comprometidas con la lucha contra el cambio climático, encabezados por la alcaldesa de París, **Anne Hidalgo**, se comprometieron a adoptar 'la ciudad de los 15 minutos' en la agenda común.

El eje principal de esta manera de pensar la ciudad es que un ciudadano **no tenga que desplazarse más de un cuarto** de hora desde su domicilio, ya sea andando o en bicicleta, para acceder a cualquier servicio básico, satisfacer sus demanda ciudadanas y culturales y también para trabajar. Reduciendo los desplazamientos, el bienestar de los ciudadanos va en aumento y la calidad del aire que respira y su salud también. Como ello comporta otra forma de movilidad, **transformando la movilidad se transforma el espacio y la forma de vivir.**

El concepto de 'la ciudad de los 15 minutos' se basa en otro creado hace más de un siglo por el urbanista **Clarence Perry**, 'la unidad vecinal', que ha sido readaptado a los tiempos modernos por **Carlos Moreno**, catedrático de Emprendimiento, Territorio e Innovación de la Universidad Sorbona

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 4/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

de París y asesor urbanístico de Hidalgo, cuya idea de fondo es **rehumanizar las ciudades**, potenciar la creación de comunidad y de la vida local.

La proximidad, la movilidad activa y la presencia de equipamientos y dotaciones cercanas a los habitantes son las señas de identidad de este nuevo paradigma en la gestión y ejecución de la ciudad del presente.

2. LOS CONDICIONANTES DE LA MOVILIDAD DE LA LAGUNA

En este apartado se enumerarán los diferentes condicionantes que afectan al modelo actual y futuro de movilidad del municipio de La Laguna, derivado de todos los aspectos contemplados en la fase de análisis.

2.1 ASPECTOS FÍSICOS Y SOCIOECONÓMICOS

Físicamente el municipio de La Laguna se caracteriza por una **alta complejidad**. Zonas costeras intercaladas con vegas y con zonas montañosas han condicionado el modelo de poblamiento, actualmente disperso, y con problemas de accesibilidad en algunos casos que dificultan las relaciones entre entidades. Un planteamiento urbanístico y ordenación territorial deficientes, basado especialmente en la autoconstrucción, ha dado como resultado barrios con tramas viarias inconexas, y dispersos, que dificultan la movilidad de sus habitantes y para todos los modos de transporte, obstaculizando el desarrollo de la actividad económica y social del municipio.

Adicionalmente, el municipio de La Laguna sufre una **baja tasa de natalidad**, aspecto que no difiere del conjunto de Canarias ni del resto de territorios del Estado. Esto conlleva una disminución de la proporción de personas situadas en la base de la pirámide poblacional, que estrechará su base progresivamente, a medida que también se ensancha por la parte superior. Es decir, la población **cada vez está más envejecida**.

Una población con estas características es **más vulnerable**, al ir perdiendo paulatinamente su capacidad de autosuficiencia. Sus hábitos de movilidad obligada no son los del estudiantado o las personas que trabajan, sino que abarcan un territorio mucho menos extenso, a nivel de barrio, donde realizan sus compras, acuden al médico y se relacionan con los demás. Para estas personas es acuciante la disponibilidad de un entorno urbano amable y agradable que pueda responder mejor a sus necesidades.

Además de esto, hay que contar con que en La Laguna un 40,60% de población en edad laboral es **dependiente económicamente**, afectando más a mujeres que a hombres. Distritos como los de Taco y La Cuesta poseen niveles de renta muy por debajo del resto del municipio (incluso por debajo del SMI), lo cual implica un mayor problema de **accesibilidad al mercado laboral**, y por ende, tienen más dificultades para desarrollarse íntegramente. Esto se ve agravado por el influjo de población inmigrante al municipio, que proviene especialmente de países con menores rentas, y que por tanto también necesitan un apoyo para poder subsistir e integrarse.

A pesar de lo anterior, existen diversas tendencias positivas que cabe mencionar, como son el **incremento de la población** por influjo inmigrante. Respaldando al municipio como un lugar deseable para vivir, y que garantiza la sostenibilidad de su actividad.

Por otro lado, el **nivel educativo** sobresale por encima del resto de la Isla, algo presumiblemente achacable a la existencia de la Universidad de La Laguna. Esta característica es necesaria para crear un ecosistema empresarial de alto valor añadido que impulse económicamente al municipio.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 5/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

A esto se le suma que La Laguna es un entorno **funcionalmente heterogéneo**, con una elevada diversidad de usos, con una significativa actividad agrícola, una extensa área protegida (Parque Anaga) y un centro de conocimiento liderado por la Universidad. Ligado a su centralidad en el entorno metropolitano formado por la conurbanización Santa Cruz – La Laguna, esto le otorga una gran notoriedad como como nodo de comunicaciones, aumentando el potencial de crecimiento de equipamientos municipales, regionales y actividades económicas.

Con todo lo anterior, La Laguna tiene un elevado potencial de desarrollo, pero no sin condicionar la movilidad de sus habitantes. Esta tenderá a ser cada vez más compleja, y por tanto su papel como herramienta de desarrollo social y económico de la ciudadanía será cada vez más importante.

2.2 PAUTAS DE MOVILIDAD

El marcado carácter disperso, la baja densidad de población y la elevada funcionalidad del tejido urbano de las diferentes entidades de La Laguna contribuyen a una **elevada dependencia del vehículo privado**. De hecho, la mitad de los desplazamientos realizados en coche tienen con motivo el ir a trabajar y las compras, lo cual implica un **uso prácticamente diario del mismo.**

A su vez, la elevada dispersión condiciona la disposición de oferta apropiada **de transporte público** que pueda competir con los modos motorizados individuales. Una de las principales variables para lograr un trasvase modal hacia el transporte público es que **el tiempo de recorrido** (incluyendo esperas) sea similar o menor al realizado en automóvil, algo que **no se cumple para la mayoría de relaciones** (especialmente las interurbanas). Esto conlleva que el uso del transporte público (principalmente guaguas) sea menor al deseable, y que la cultura de coche esté muy arraigada.

A raíz de lo anterior, existe la percepción de **derecho adquirido** a llegar con el vehículo privado hasta la puerta de destino y por el camino más corto, aunque suponga atravesar el centro. Consecuentemente, la planificación de la movilidad está centrada en resolver los problemas de fluidez del trafico y en el estacionamiento, promoviendo aún más el uso de este medio, algo que se evidencia con la **alta tasa de motorización** del municipio, y de la isla.

Sin embargo, existe una importante base de población que realiza sus **desplazamientos a pie** (34,7%) que junto con el carácter flexible y diverso de los destinos (sólo un 40% por motivo de trabajo) puede favorecer el aumento de la movilidad a pie y la transición al uso de la bici/VMP. Este porcentaje es lógicamente mayor en desplazamientos internos, representando un 48% la movilidad a pie, por los que **mejorando la conectividad y accesibilidad** entre núcleos se pueden potenciar medios de movilidad alternativos.

Existe la posibilidad de **racionalizar el uso del vehículo privado** a través de intervenciones que hagan más atractiva y segura la movilidad activa. Se ha de aprovechar además el crecimiento sobre la concienciación en torno a la sostenibilidad, que poco a poco se ha afianzado en la sociedad, y una buena predisposición por parte de la población para modificar sus hábitos de movilidad. En este sentido, existen estudios, proyectos y planes en pro de la sostenibilidad que hay que aprovechar y potenciar para que se lleven a cabo.

Experiencias positivas como la ampliación de la mejora del **espacio peatonal en torno al casco** histórico (centro de compras y administrativo de La Laguna), además **del éxito del tranvía** o el **intercambiador**, han de sentar la base para una mayor transformación encaminada a desarrollar un sistema modal más sostenible y equitativo.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 6/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

2.3 MOVILIDAD PEATONAL

La movilidad peatonal es clave para la realización de desplazamientos de proximidad, de hecho tiende a ser el medio **más competitivo en rangos de 1-2 kilómetros**.

Tal y como se comentaba previamente, La Laguna está formada por diversas entidades, urbanísticamente dispersas y con baja densidad. Muchas de ellas además no albergan todos los **servicios básicos necesarios**, incluso barrios densamente poblados como La Cuesta o Taco apenas disponen de zonas comerciales de relevancia. Estas carencias hacen que las distancias a recorrer para resolver dichas necesidades sean mayores y por tanto sea necesario emplear otros modos de transporte, especialmente el vehículo privado.

La excesiva planificación en torno al vehículo privado repercute negativamente en la habitabilidad de las calles, ya que estas son mayoritariamente empleadas como aparcamiento en perjuicio del ancho de las aceras. La no existencia de entornos agradables para pasear y relacionarse **condiciona negativamente la actividad comercial de proximidad,** ya que no se promueve el paso de peatones por dichas calles.

El tramado de las calles en gran parte de los barrios dificulta el tránsito a pie, ya que en muchos casos la continuidad y permeabilidad están comprometidas. En la zona más urbana tan solo la zona de San Cristóbal dispone de una malla de calles más o menos propicia para realizar desplazamientos a pie, mientras que zonas de La Cuesta o Taco disponen de numerosas calles sin terminación o inconexas. **La falta de accesibilidad** actúa como un importante mecanismo **segregador de la población**, estimulando la generación de espacios marginales, contribuyendo a un aumento de la **conflictividad social.**

Por otro lado, una parte importante de las calles más importantes tiene una proporción muy escasa de espacio peatonal, a lo que en muchos casos hay que añadir una disposición desacertada del mobiliario urbano, que afecta a la sección transitable neta. Estas **vías**, especialmente las **arteriales, apenas disponen de pasos peatonales,** ni de elementos que refuercen la seguridad del peatón (como resaltes o semáforos), ya que están únicamente centradas en la fluidez del tráfico (P. ej: Avda. de los Menceyes). De cara a la población más vulnerable, estas vías son peligrosas y por tanto un punto a evitar, ergo **la permeabilidad** de las mismas se ve comprometida, afectando a las relaciones entre ambas márgenes. Más grave aún son la existencia de vías arteriales distribuidas por gran parte de las entidades urbanas del municipio (como la TF-5 y TF-2), con apenas pasos habilitados que faciliten el tránsito peatonal a ambos lados.

Otras vías menos importantes adolecen la misma situación, incluso siendo **habitual no respetar el ancho mínimo de accesibilidad** (1,8 m) necesario para el tránsito de personas con problemas de movilidad. A esto hay que añadir la **indisciplina de aparcamiento**, la cual repercute en el tránsito de viandantes, ya que en zonas con alto déficit de aparcamiento se tiende a aparcar encima de las aceras. En estas calles estrechas existen **problemas de visibilidad** en cruces, dado que el frente de fachada de los edificios está tan próximo que no se puede visualizar que ocurre en calles perpendiculares, agravando problemas de seguridad vial. Ante esta problemática existe una **ausencia notable de elementos de pacificación del tráfico** que adecúe las velocidades de tránsito a las apropiadas para dichas vías.

A pesar de lo anterior, existen diversos condicionantes que repercuten posiblemente en la movilidad a pie. Las zonas más centrales del municipio, como son el Casco y las vegas, ofrecen **itinerarios relativamente llanos** que pueden favorecer los desplazamientos a pie garantizando una calidad de los mismos de forma apropiada. Además, el **perímetro reducido de las poblaciones**

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 7/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

puede incentivar a extraer el aparcamiento de las zonas consolidadas hacia los perímetros, favoreciendo la **ganancia de espacio de tránsito y estancial peatonal.**

Existen proyectos clave como el desvío de la TF-5 al Sur del Aeropuerto de Los Rodeos, tras el cual urbanizar la trama actualmente existente, y lograr un aumento de la permeabilidad entre ambos lados de la vía.

La proximidad entre las distintas entidades en la mayoría de los casos también es un elemento a favor, ya que ciertos desplazamientos podrían realizarse a pie si se implementaran **sendas ciclo-peatonales** paralelas a las principales carreteras interurbanas, con el fin de incrementar la oferta modal en entornos no urbanos.

2.4 MOVILIDAD CICLISTA

En la actualidad y en base a los datos realizados de los aforos, la bicicleta tiene un papel residual dentro del sistema de movilidad de La Laguna. Son varios los factores que justifican esta situación:

Por un lado, la orografía desfavorable. Los principales equipamientos y zonas residenciales se ubican de manera dispersa y alejada, en muchas ocasiones con accidentes geográficos o barreras infraestructurales que dificultan desplazarse en bicicleta de forma cómoda.

Una parte importante de la población tiene la percepción que desplazarse en bicicleta es peligroso, ya que no existen vías dedicadas y segregadas que permitan desplazarse rápidamente y con seguridad, sin el peligro de sufrir algún accidente. Este fenómeno es más acusado en mujeres, ya que tienen una mayor percepción del riesgo. La elevada prioridad con la que goza el vehículo en las vías principales hace que sea incompatible compartir espacio entre tráfico motorizado y ciclista.

Una extendida cultura de la indisciplina en la circulación y el aparcamiento de automóviles también puede ser un punto negativo, si no se controla un correcto uso de las vías ciclistas en el momento que se instalen. Es necesario instaurar una cultura por el respeto hacia el espacio público común que evite las conductas indeseables.

Apenas existen puntos de anclaje que aporten la seguridad adecuada (anclajes en U o aparcamientos seguros para bicicletas). Hay que tener en cuenta que la bicicleta actúa como un medio puerta a puerta, por lo tanto para su incentivo es necesario cubrir el territorio con espacios dedicados en todos los puntos atractores de relevancia, y repartidos isótropamente por los núcleos urbanos. Los aparcamientos de larga duración son especialmente interesantes en puntos centrales o nodos de comunicación (como el intercambiador), ya que permiten almacenar bicicletas durante estancias largas aplicando mecanismos de seguridad.

Tampoco existe un sistema de bicicleta pública que permita popularizar su uso en la zona más urbana. Hay que tener en cuenta que una de las ventajas de estos sistemas es que permiten comprobar a la ciudadanía la utilidad de este medio sin adquirir una bicicleta personal, lo cual puede favorecer la instauración de una cultura ciclista en el municipio.

El conjunto de condicionantes anteriores ha hecho que apenas exista cultura ciclista o para la utilización de VMPs en el municipio. Esto choca con la alta tenencia de bicicletas en los hogares, lo que implica una utilización relacionada con el ocio no urbano.

Para promover el uso de este medio es necesario establecer unos criterios base adecuados para una correcta implantación de infraestructura que incentive su uso. La Laguna es un municipio con un importante porcentaje de población joven con mayor predisposición a la utilización de medios sostenibles, y por tanto, de la bicicleta.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 8/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

La instalación de un sistema público de bicicletas eléctricos o VMP puede favorecer la utilización de la misma en trayectos urbanos a pesar de la orografía, ya que requieren aportar menor energía por parte del ciclista, mejorando su comodidad. Además, La Laguna cuenta con un clima excepcional para promover desplazamientos de forma activa.

Los ejes más importantes están constituidos por amplias avenidas que tienen espacio para implementar carriles ciclistas segregados del tráfico y de las aceras, eliminando por ejemplo los aparcamientos. Esta medida además favorece la fluidez del tráfico, ya que se eliminan las maniobras de estacionamiento, maximizando la capacidad de los carriles de circulación.

2.5 TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

Al igual que para el resto de modos sostenibles, la dispersión poblacional implica un encarecimiento de los costes de atender debidamente a la población, requiriendo numerosos recursos para implementar una oferta adecuada de transporte público que sea competitiva con el automóvil.

La Laguna tiene una **elevada oferta de líneas e itinerarios** que cubren la gran parte del territorio, sin embargo, la gran mayoría de las líneas tiene **frecuencias muy bajas**, con más de 20 minutos de espera en la mayoría de ellas, y que además **no disponen de horarios cadenciados**. Esta cualidad hace que el transporte sea incómodo de usar, ya que **no es intuitivo** para quienes son potenciales personas usuarias, y los tiempos de espera y posibilidad de transbordo se reducen. Todo esto hace que el transporte público no sea competitivo frente al automóvil.

Salvo el tranvía, que si dispone de **prioridad** semafórica, el resto de itinerarios han de compartir el mismo espacio que el vehículo privado, incluyendo numerosas vías que aun no estando saturadas, tienen una elevada intensidad de vehículos.

La cobertura de las líneas con frecuencias aceptables (10 a 15 minutos de espera, o menos) se reducen al itinerario de la Avda. de Los Menceyes, La TF-5 entre el intercambiador de La Laguna y Santa Cruz de Tenerife, y las líneas de tranvía. Esto implica que **barrios densamente poblados** como Los Andenes, San Matías, Las Chumberas o incluso gran parte del propio San Cristóbal, sus habitantes **carecen de un servicio frecuente** que les permita acceder al resto del territorio. Las zonas rurales tienen un servicio mucho menos frecuente, incluyendo algunas líneas con tiempos de espera incluso superiores a la hora.

Es necesario identificar como algunas **líneas** podrían simplificarse, **reduciendo su número y maximizando las frecuencias**, así como **el mallado** para generar una red de transporte público que no busque solo ofrecer trayectos puerta a puerta, sino ofrecer alternativas competitivas al coche incentivando los transbordos y la multimodalidad.

Un entorno propicio son los alrededores del HUC, donde varias líneas se cruzan sin disponer de transbordos cómodos (corredor del tranvía de la TF-5). **Incentivar nuevos puntos de transbordo** puede aumentar las posibilidades de viajes competitivos en transporte público, logrando aumentar la cuota modal, de la misma manera que ha funcionado con el Intercambiador de La Laguna.

La ampliación de la línea de tranvía también aumentaría considerablemente las posibilidades de acceder a La Laguna en transporte público desde el noroeste de la isla, implementando **aparcamientos disuasorios (P+R)** para evitar la entrada de tráfico en el Casco.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 9/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

2.6 MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO

Una estructura territorial caótica deviene en una dependencia elevada en el vehículo privado, que se convierte en el medio más competitivo para desplazarse por el municipio. Sin embargo, esta estructura también se convierte en un propio hándicap para la circulación eficiente de aquellas personas que necesitan sí o sí desplazarse en este medio, así como otros servicios públicos, como los de emergencias, o taxis.

En los núcleos rurales apenas existen itinerarios lógicos, ni variantes poblacionales, **no hay una jerarquía viaria definida**, y todas las vías locales están destinadas a la circulación y aparcamiento de forma descontrolada. En los núcleos urbanos, las conexiones viarias son más adecuadas, pudiendo acceder desde las carreteras primarias con itinerarios sencillos a la gran mayoría de vías interiores. Esto es de gran importancia en la movilidad insular, ya que, facilita y optimiza los desplazamientos. Sin embargo, estas zonas también adolecen de una importante representatividad del vehículo sobre el viario.

La **disposición de aparcamiento** no sigue una estructura lógica, ubicándose **indiscriminadamente** en zonas de cruces o glorietas. Básicamente cualquier espacio suficientemente amplio es dedicado a circulación y estacionamiento de vehículos por delante de cualquier otra función (P. ej: glorieta entre Avda. de Los Majuelos y Avda. de La Libertad). Esto repercute muy negativamente en la calidad y habitabilidad del viario, además de condicionar la fluidez del tráfico y la seguridad vial.

Además, algunos barrios situados al norte del casco antiguo por su tipología tipo ciudad jardín o agrupaciones de viviendas unifamiliares muy próximas al núcleo urbano y segregadas del resto de actividades, propician un uso y mayor dependencia del automóvil (véase Guajara o las vegas). Otros, como el entorno de la calle Troya, a pesar de tener densidades medias-altas se sitúan aislados de la trama urbana, algo totalmente ineficiente, y que no fomenta un menor uso del automóvil. También habría que contar con el aumento de la terciarización de los polígonos y el traslado de la actividad a la periferia, poco accesibles en otros medios.

Fomentar un urbanismo compacto, con mixticidad de usos, con una trama viaria adecuada y permeable facilita los desplazamientos a pie y en bici a cualquier punto. Combinado con una mayor accesibilidad al transporte público también permitiría que no sea necesario disponer de vehículo privado para desplazarse a los principales centros de atracción de viajes.

Por otro lado, las vías más importantes como **la TF-5 y la TF-2, soportan un gran volumen de tráfico** en el interior del municipio, en ocasiones saturadas, provocando contaminación atmosférica y acústica que repercute en la calidad de vida de las personas residentes a lo largo de su sección longitudinal. Además, la TF-5 parte el municipio en dos convirtiéndose en una **barrera arquitectónica** de gran importancia condicionando la movilidad en modos más sostenibles como los desplazamientos a pie o bicicleta.

En entornos urbanos las intensidades de tráfico son adecuadas, aunque **apenas existen cruces regulados mediante semáforos**. Estos no solo cumplen la función de gestionar los flujos de tránsito, sino que mejoran la seguridad vial y facilitan el paso de viandantes y ciclistas.

Para el resto de ámbitos del municipio **las intensidades de tráfico son adecuadas.** Por lo que la comodidad y facilidad en los accesos a las zonas rurales de la isla, que en muchos casos se realizan desde La Laguna, es de gran importancia en la movilidad de las poblaciones que se encuentran en estas zonas, así como para los usuarios y turistas que quieran visitarlas. Y, a pesar

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 10/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

de las dificultades orográficas del terreno, estas vías son aptas para absorber unas intensidades de tráfico importantes de forma segura.

La amplia zona peatonal en la zona centro donde está prevista la puesta en marcha de una Zona de Bajas Emisiones /ZBE). Esto puede fomentar la derivación del tráfico a otras vías periféricas, y podría aprovecharse para recuperar espacio viario para otros usos diferentes de la circulación de automóviles.

2.7 APARCAMIENTO

La ya mencionada elevada dependencia del automóvil es de difícil reversión a corto plazo. Requiere un planteamiento a largo plazo en el cual se reorganice la jerarquía de la movilidad priorizando modos sostenibles. El actual status-quo implicará **oposición ciudadana a medidas de restricción** de aparcamientos en calzada.

Sin embargo, es evidente que la ausencia de tarificación al estacionamiento en el viario impide una **racionalización de la demanda**, dándose por hecho que el espacio para aparcar en la calle ha de ser gratuito. Esto hace que la ocupación del aparcamiento sea en general elevada, especialmente en las entidades más urbanas (Taco, La Cuesta, Tejina, etc.).

Actualmente existe un sistema **de aparcamiento limitado por tiempo**, aunque su escasa cobertura, a la par que la dificultad para controlarlo dado su déficit económico (no se compensa la vigilancia con precio por estacionar) hace que **no sea efectivo**.

Adicionalmente, existen otros aparcamientos donde los **precios no son adecuados** para la demanda existente, como el aparcamiento público de Las Quinteras, donde se observas colas recurrentes dada la excesiva demanda y colas en periodos punta.

En base a los datos recogidos, también se evidencia una **infrautilización de los aparcamientos subterráneos y los privados** lo cual denota que aparcar en la calle es relativamente fácil y cómodo para la ciudadanía. Sin embargo, es una anomalía que el estacionamiento en el espacio público sea más asequible (especialmente en zonas céntricas y densas) que en zonas específicamente habilitadas para ello.

En otros barrios, sin embargo, se constatan puntos y zonas **con déficits de aparcamiento**, como Taco o la zona Sur de San Lázaro. Esto genera **indisciplina,** especialmente si no se vigila, afectando al resto de usuarios de la vía.

La Laguna cuenta con la suficiente entidad para plantear la implantación de **un sistema de regulación por precios del estacionamiento**, que favorezca la optimización de su uso, priorizando una mayor rotación y capacidad del sistema. Además, aprovechando el tamaño medio o reducido de los poblamientos puede favorecer implantar aparcamientos en los perímetros exteriores (disuasorios). Estos deben contar con una debida red de itinerarios peatonales, ciclistas y conexión con transporte público frecuente que permita acceder a las principales zonas de atracción.

2.8 SEGURIDAD VIAL

En La Laguna se registran algo más de 1.000 accidentes anuales, lo cual es una cifra muy elevada para un municipio con este peso. Los conflictos más graves además se producen en vías interurbanas, aunque también a escala urbana se producen atropellos mortales, como en la Avda. de los Menceyes, de Los Majuelos-Taco y la TF-13.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 11/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

Las colisiones son el tipo de accidente más habitual, tanto en accidentes con heridos como sin heridos, con consecuencias graves dependiendo de la velocidad y del tipo de vehículo implicado. Los atropellos son el tipo de accidente que genera las consecuencias más graves para los implicados, provocando casi siempre heridos entre las víctimas de atropello. Las causas de estos tipos de accidentes suelen ser debidas a señalización inadecuada, falta de semáforos, velocidad excesiva por comportamiento incívico o por un urbanismo no adecuado, diseño vial inseguro y/o falta de una jerarquía vial clara.

Las zonas generalmente más afectadas a nivel urbano son las consideradas como entornos sensibles, vinculadas a un generador de movilidad y donde se dan cabida numerosas actividades sociales (tránsito de peatones, espera, sociabilidad. Generalmente se consideran como tales los entornos de centros de enseñanza, residencias de gente mayor, centro de salud, hospitales, hoteles, centros de convenciones y áreas de actividad comercial densa.

Aplicar medidas de calmado de tráfico y reducir el número de vías principales para la circulación de vehículos es necesario para mejorar la seguridad vial en puntos y tramos de mayor concentración de accidentes, así como en otras zonas de especial riesgo por la presencia de colectivos más vulnerables, tales como entornos de zonas peatonales y de colegios.

Ello además puede hacerse en consonancia con la recuperación del espacio público dedicado a los peatones, en particular continuando a largo plazo con la peatonalización del Casco histórico de San Cristóbal de La Laguna. En zonas clave como los colegios se puede desarrollar estrategias de caminos escolares.

También es necesario realizar campañas de sensibilización a la ciudadanía, así como mejorar la recogida de información en los accidentes, especificando mejor el tipo de accidente, infracciones y causas de los mismos, además de tener una base georreferenciada con la ubicación de los mismos en formato GIS.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 12/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

3. CONCLUSIONES DEL PROCESO PARTICIPATIVO

3.1 MOVILIDAD ESCOLAR

Del análisis de las encuestas realizadas por parte de la comunidad educativa se puede concluir:

- Más de un tercio de los encuestados vive a más de 20 minutos caminando o no tiene esa posibilidad, lo que fomenta el uso del vehículo privado y origina problemas de movilidad en los entornos escolares derivados de ese uso.
- Un 33% de los/as encuestados/as va a pie, un 46% en vehículo privado, un 11% en transporte escolar, un 6% en bici/VMP y sólo un 4% en transporte urbano.
- Las principales deficiencias son el exceso de vehículos en el entorno, así como la falta de equipamientos para modos de transporte sostenibles y la falta de accesibilidad para dichos modos.
- En torno al 60% de los/las encuestados considera que el camino a la escuela no es seguro, si bien cabe destacar que casi un 38% querría ir al centro educativo caminando que se incrementa hasta el 60% si consideramos los que irían en bici/VMP. Es por ello que entre los principales aspectos a mejorar que solicita la comunidad educativa está el de mejorar los itinerarios de acceso a pie y pacificar el tráfico.

3.2 MOVILIDAD GLOBAL

Del análisis de las respuestas recibidas en la encuesta on-line sobre movilidad difundida a través de las redes del Ayuntamiento se concluye lo siguiente de forma general:

- Más del 95% de los hogares disponen de, al menos, un vehículo, lo que viene a confirmar el elevado uso del vehículo privado como medio de transporte habitual.
- Por otro lado, en más del 50% de los hogares se dispone de bici, lo que muestra un interés por este modo de transporte.
- Las principales deficiencias son aparcamientos disuasorios escasos o incorrectos, aceras estrechas y/o con obstáculos que deriva en falta de accesibilidad y exceso de velocidad.
- La convivencia entre los diversos medios de transporte se percibe de forma negativa por la población, siendo prioritario regularla.
- Cabe destacar que casi un 72% de la población estaría dispuesta a dejar de utilizar el vehículo privado en favor de medios de transporte más sostenible lo que abre una vía clara de mejora si se aplican las políticas y medidas adecuadas.

A nivel distrito podemos concluir que las necesidades son:

DISTRITO 1.

Configurado por las entidades de San Lázaro, La Vega Lagunera, San Cristóbal de la Laguna y Gracia.

- Implementar red de carriles bici segregada de la calzada.
- Limitar la circulación de bicis/VMP por zonas peatonales. Regular la convivencia de los diferentes modos de circulación.
- Instalación de radares sonoros.
- Control de emisiones.
- Aumento de espacios verdes
- Creación de aparcamientos disuasorios.
- Zonas de estacionamiento con prioridad para residentes.
- Extender las medidas de peatonalización a zonas fuera del casco.
- Mejorar la accesibilidad de aceras e itinerarios peatonales.
- Mejora de los entornos escolares facilitando el acceso en medios de transporte sostenibles.
- Proteger los pasos peatones de las zonas de aparcamiento

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 13/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

DISTRITO 2.

Configurado por las entidades de La Cuesta, Finca España y Los Valles

- Mejora de la red de transporte público, frecuencia, conexiones, cobertura y tarifas.
- Mejora de la red paradas.
- Aumento de frecuencia en el tranvía.
- Aumento del arbolado urbano para mejorar las condiciones de los itinerarios peatonales y favorecer la reducción de la contaminación.
- Ampliación de aceras para potenciar los itinerarios peatonales y mejorar las condiciones de accesibilidad.
- Control de la limitación de velocidad en zonas residenciales.
- Eliminación del parque de vehículos abandonados estacionados en calzada.

DISTRITO 3.

Configurado por las entidades de Taco, Guajara, Geneto y Las Chumberas

- Regulación de las condiciones de circulación de los VMP y vigilancia de su cumplimiento.
- Medidas para que se cumplan las limitaciones de velocidad.
- Aparcamientos disuasorios integrados en la imagen de la ciudad para posteriormente implementar medidas de restricción a la circulación.
- Potenciar el uso de la bicicleta en condiciones de seguridad.

DISTRITO 4.

Configurado por las entidades de Los Andenes, Los Baldíos, Guamasa, Los Rodeos y El Ortigal

- Regulación de las condiciones de circulación de los VMP y vigilancia de su cumplimiento.
- Revisión de la red de guaguas, en concreto líneas 203 y 206.
- Mejora de los itinerarios peatonales, ampliando aceras para hacerlas accesibles y dándoles continuidad y potenciando la movilidad a pie.
- Potenciar el uso de la bicicleta en condiciones de seguridad.
- Al amparo de la redacción de diversos proyectos de mejora de la movilidad del entorno de Guamasa, implementar una red de carriles-bicis para potenciar su uso de forma segura. Es un territorio favorable.

DISTRITO 5.

Configurado por las entidades de Bajamar, Punta del Hidalgo, Tejina y Valle de Guerra.

- Mejora de la cobertura de la red de transporte público para potenciar su uso.
- Red de carril bici que conecte todo el conjunto de entidades que conforman el municipio de San Cristóbal de la Laguna.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 14/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

DISTRITO 6.

Configurado por las entidades de Jardina, Las Mercedes, Las Montañas y Vega de las Mercedes.

- Mejora de la cobertura de la red de transporte público, así como su frecuencia para potenciar su uso.
- Creación de itinerarios peatonales para conectar con La Laguna en condiciones de seguridad.
- Incrementar las zonas arboladas en las intervenciones sobre le viario para reducir las emisiones de CO2.
- Red de carril bici que conecte todo el conjunto de entidades que conforman el municipio de San Cristóbal de la Laguna.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 15/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

4. INDICADORES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

El panel de indicadores responde a un modelo de movilidad sostenible previamente definido. Es una herramienta a través de la cual se puede hacer un seguimiento y evaluación del estado y tendencia de una ciudad a este modelo de ciudad más sostenible. Se trata de un potente instrumento que permite a su vez, guiar futuros procesos de desarrollo urbano o planes sectoriales de la ciudad. Su funcionalidad es doble: guía de orientación y herramienta de evaluación en el cumplimiento de objetivos mínimos y de parámetros deseables (óptimos).

Para el PMUS de la Laguna se han definido el siguiente conjunto de indicadores:

Ámbito	Nombre	Ud
01. Socioterritorial	A. Densidad	Hab/ha
	B. Equilibrio actividad y vivienda	% superficie terciaria/total
	C. Autosuficiencia	% viajes internos residentes
02. Reparto modal	A. Modo desplazamiento población	% uso del coche (residentes)
03. Movilidad Peatonal	A. Nivel de servicio Red peatonal	Anchura acera + mobiliario
	B. Espacio destinado al peatón	% superficie peatón s/total
04. Movilidad Ciclista	A. Nivel de servicio red ciclista	Nivel de segregación
	B. Cobertura aparcamientos ciclistas	% población a menos de 150 m aparcabici
05. Transporte Público	A. Cobertura transporte público	% viviendas a menos de 350 parada TP
	B. Nivel de servicio red transporte público	Frecuencia media red
06. Vehículo Privado	A. Nivel de servicio red vehicular básica	Demoras (segundos)
		Intensidad/Capacidad
	B. Déficit infraestructural residencial de aparcamiento	% vehículos de residentes con posibilidad plaza aparcamiento
	C. Ocupación nocturna	%
07. Seguridad Vial	A. Lesividad	Victimas graves y mortales/Mhab.
08. Ambientales y energéticos	A. Calidad del aire	ug/m3
	B. Confort acústico	%POB <65dBA
	C. Espacio verde/hab	m2
	D. Emisiones CO2 vehículos	tn CO2/hab. y año

Para cada uno de estos indicadores se establecen 6 niveles de servicio, desde el A (el mejor) hasta el F (el peor) de acuerdo a la clasificación clásica de eficiencia energética o de los manuales de capacidad en materia de movilidad. Se consideran los indicadores más representativos de cada uno de los ámbitos analizados.

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 16/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

A01. SOCIOTERRITORIAL

A. DENSIDAD POBLACIONAL (DP)

DEF. Ratio entre la población de un determinado ámbito y su superficie.

Objetivo

Lograr en un mismo espacio una suficiente masa crítica de personas para que se puedan desarrollar con fluidez y eficacia las funciones urbanas: tanto metabólicas (energía y materiales) como de información (relación, intercambio…), pero sin que ello suponga una congestión excesiva a los habitantes de la ciudad.

Definición del indicador

Para que un tejido urbano tenga una adecuada tensión es necesario que haya una cantidad suficiente de población que le proporcione vida. El rango de densidad adecuado suele moverse entre 200 - 350 hab/ha, lo que se traduce en un número de viviendas más o menos variable en función de la ocupación media que tenga la ciudad. Las densidades que se encuentren muy por encima o por debajo de estos valores no son deseables en un escenario más sostenible. El primer caso representa una congestión que supone un coste para la población en términos de espacio público y servicios y el segundo responde a una tipología edificatoria demasiado dispersa que conlleva un mayor consumo de recursos y que no proporciona suficiente tensión para que se desarrollen con normalidad las funciones urbanas.

Metodología

El indicador se calcula dividiendo la población entre una unidad de superficie (ha)

Fórmula de cálculo: DP (pbl/ha) = número de habitantes / unidad de superficie (ha)

Parámetros de evaluación (Hab./ha)

A	B	C	D	E	F
300-350	250-300	200-250	100-200	50-100	<50
				350-500	> 500

Fuente

Sistema Municipal de indicadores de sostenibilidad urbana y local | Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (mitma.gob.es)

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 17/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

A01.A_DENSIDAD POBLACIONAL

Resultado alcanzado

	PBL	
	Hab/Ha	NS
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	78,6	E

Resultado alcanzado

DISTRITOS Y ENTIDADES SINGULARES	PBL	
	Hab/Ha	NS
DISTRITO 1		
GRACIA	114	D
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	92	E
SAN LÁZARO	70	E
LA VEGA LAGUNERA	46	F
DISTRITO 2		
LA CUESTA	120	D
FINCA ESPAÑA	174	D
LOS VALLES	85	E
DISTRITO 3		
LAS CHUMBERAS	120	D
GENETO	53	E
GUAJARA	52	E
TACO	115	D
DISTRITO 4		
LOS ANDENES	191	D
LOS BALDIOS	28	F
GUAMASA	27	F
ORTIGAL	56	E
LOS RODEOS	58	E
DISTRITO 5		
BAJAMAR	69	E
PUNTA DEL HIDALGO	62	E
TEJINA	83	E
VALLE DE GUERRA	63	E
DISTRITO 6		
JARDINA	77	E
LAS MERCEDES	40	F
LAS MONTAÑAS	16	F
VEGA DE LAS MERCEDES	61	E

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 18/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

A01. SOCIOTERRITORIAL

B. EQUILIBRIO ENTRE ACTIVIDAD Y RESIDENCIA (AR)

DEF. Ratio entre la superficie construida no residencial (aprovechamiento lucrativo terciario y productivo) y el número de viviendas para un área determinada.

Objetivo

Mezcla de funciones y usos urbanos en un mismo espacio urbano residencial. Generación de patrones de proximidad para mejorar la autocontención en la movilidad y la satisfacción de las necesidades cotidianas por parte de la población residente.

Definición del indicador

La reserva de espacio para locales comerciales, oficinas u otros usos relacionados con la actividad resulta esencial para poder acoger una determinada densidad de actividad y por consiguiente, de aumentar la probabilidad de intercambio y contacto entre personas jurídicas. Los sectores monofuncionales, tanto residenciales como de actividad (grandes superficies comerciales), generan un alto número de desplazamientos en vehículo motorizado. El equilibrio entre el espacio residencial y la actividad influye en la autocontención de la movilidad: si se dan las características físicas para que un tejido residencial pueda albergar suficiente actividad, hay mayores posibilidades de que la movilidad obligada por cuestiones de trabajo se reduzca, porque abre la puerta a que el ciudadano pueda localizar en un mismo ámbito su residencia y su lugar de trabajo.

La convivencia entre residencia, oficinas y tiendas también mitiga los contrastes de concurrencia entre la noche y el día y entre los días laborables y los días festivos, favoreciendo así, una ocupación del espacio público durante las 24 horas del día. Para conseguir proximidad trabajo-residencia, se requiere que la actividad económica se integre en los barrios residenciales y que se prevean espacios que puedan acoger actividades con formatos y tipologías diversas (oficinas, pequeños negocios familiares, etc.).

Metodología

El indicador calcula el total de superficie construida de uso terciario (comercial, oficinas, talleres, almacenes, etc.) en relación con el número total de viviendas.

Parámetros de evaluación

Proporción de superficie urbana residencial que cumple el criterio de evaluación según tipo de tejido urbano:

- Criterio: relación de superficie construida de uso terciario por vivienda (m2c/viv.)

El sistema municipal de indicadores de sostenibilidad urbana y local de MITMA considera que este valor se ha de situar como mínimo en un 20% y aconsejable a partir de un 25%. Un exceso de superficie terciaria también es desaconsejable pues indica centros terciarios no habitados.

A	B	C	D	E	F
40%-50%	40%-30%	30%-20%	20%-15%	15-10%	<10%
	50%-60%	60%-70%	70%-80%	80-90%	>90%

Fuente

Sistema Municipal de indicadores de sostenibilidad urbana y local | Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (mitma.gob.es)

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 19/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

A01.B_ACTIVIDAD-VIVIENDA		
	Resultado alcanzado	
	SUP	
	%	NS
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	45	A

	Resultado alcanzado	
DISTRITOS Y ENTIDADES SINGULARES	SUP	
	%	NS
DISTRITO 1		
GRACIA	47	A
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	70	D
SAN LÁZARO	50	A
LA VEGA LAGUNERA	39	B
DISTRITO 2		
LA CUESTA	48	A
FINCA ESPAÑA	35	B
LOS VALLES	42	A
DISTRITO 3		
LAS CHUMBERAS	55	B
GENETO	47	A
GUAJARA	64	C
TACO	52	B
DISTRITO 4		
LOS ANDENES	29	C
LOS BALDIOS	47	A
GUAMASA	49	A
ORTIGAL	42	A
LOS RODEOS	57	B
DISTRITO 5		
BAJAMAR	27	C
PUNTA DEL HIDALGO	31	B
TEJINA	41	A
VALLE DE GUERRA	38	B
DISTRITO 6		
JARDINA	31	B
LAS MERCEDES	36	B
LAS MONTAÑAS	22	C
VEGA DE LAS MERCEDES	35	B

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 20/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

A01. SOCIOTERRITORIAL

C. AUTOSUFICIENCIA (AU)

DEF. Ratio de viajes que se realizan a nivel interno por parte de los residentes de un determinado ámbito.

Objetivo

Favorecer los desplazamientos no motorizados: ciudad de los 15 minutos. Un mayor número de desplazamientos internos en núcleos con un diámetro de 3-5 km favorecen la movilidad a pie y en bicicleta.

Definición del indicador

Para favorecer la ciudad de los 15 minutos, además de la mixticidad de usos, que se evalúa con el indicador anterior, también debe reflejarse en los movimientos de las personas dentro de un determinado ámbito. Este indicador permite realizar un seguimiento de la movilidad interna de un determinado ámbito.

Metodología

A partir de encuestas domiciliarias o herramientas de Big Data se determina el porcentaje de desplazamientos con origen y destino en un determinado ámbito, con un tamaño en el que sean factibles los desplazamientos a pie, bicicleta o VMP

Parámetros de evaluación

A	B	C	D	E	F
>75%	60-75%	50-60%	40-50%	30-40%	<30%

Fuente

Elaboración propia

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 21/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

A01.C_AUTOSUFICIENCIA		
	Resultado alcanzado	
	VIAJES	
	%	NS
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	37,2	E

	Resultado alcanzado	
DISTRITOS Y ENTIDADES SINGULARES	VIAJES	
	%	NS
DISTRITO 1	54,6	C
DISTRITO 2	24,3	F
DISTRITO 3	19,7	F
DISTRITO 4	28,9	F
DISTRITO 5	53,9	C
DISTRITO 6	41,6	D

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 22/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

A02. REPARTO MODAL

A. MODO DESPLAZAMIENTO POBLACIÓN (VP)

DEF. Ratio población que emplea el vehículo privado para sus desplazamientos de forma habitual

Objetivo

Reducir la dependencia respecto al automóvil de forma que se invierta el crecimiento del peso del automóvil en el reparto modal. Incrementar las oportunidades de los medios de transporte alternativos, es decir, el peatón, la bicicleta y el transporte colectivo en sus diversas variantes y con un nivel suficiente de empleo, para que los ciudadanos puedan caminar, pedalear o utilizar el transporte colectivo en condiciones adecuadas de comodidad y seguridad. Asimismo, se requiere un freno en la expansión de los espacios dependientes del automóvil, es decir, los polígonos y urbanizaciones que no puedan ser servidos mediante transporte colectivo y redes no motorizadas.

Definición del indicador

La apuesta por una movilidad sostenible basada en el uso de medios de transporte alternativos al vehículo privado se refleja en este indicador de reparto del modo de desplazamiento de la población. Se consideran medios de transporte alternativos o sostenibles aquellos que en comparación con el automóvil suponen un menor impacto ambiental, una reducción de los conflictos sociales y un menor consumo de recursos. El modo de desplazamiento de la población se obtiene generalmente a partir de encuestas de movilidad según el número de viajes en un día laborable medio. El parámetro evaluado es el porcentaje de desplazamientos en vehículo privado respecto al total de desplazamientos en todos los medios de transporte.

Metodología

A partir de encuestas domiciliarias o herramientas de Big Data se determina la distribución modal.

Parámetros de evaluación

A	B	C	D	E	F
<10%	10-25%	25-33%	33-40%	40-50%	>50%

Fuente

Sistema Municipal de indicadores de sostenibilidad urbana y local | Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (mitma.gob.es)

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 23/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

A02.A_USO DEL VEHÍCULO PRIVADO		
	Resultado alcanzado	
	VIAJES	
	%	NS
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	52,1	F

	Resultado alcanzado	
DISTRITOS Y ENTIDADES SINGULARES	VIAJES	
	%	NS
DISTRITO 1	51,2	F
DISTRITO 2	37,6	D
DISTRITO 3	52,1	F
DISTRITO 4	38,2	D
DISTRITO 5	38	D
DISTRITO 6	33,8	D

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 24/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

A03. MOVILIDAD PEATONAL

A. NIVEL DE SERVICIO RED PEATONAL (NS_rp)

DEF. Pendientes y ancho de aceras necesarias para el desplazamiento de personas con movilidad reducida.

Objetivo

Determinar el grado de accesibilidad en función de las condiciones físicas y ergonómicas de las calles a medida de todas las personas. Es por ello que el criterio de valoración se basa en los requerimientos básicos de accesibilidad para personas con movilidad reducida.

Definición del indicador

Se trata de un indicador que pondera la accesibilidad de los tramos de calle en función del ancho de aceras que estos presenten y de la pendiente del trazado, asumiendo que ambos atributos pueden limitar los desplazamientos de personas con movilidad reducida. Este indicador pone de manifiesto una de las principales limitantes de habitabilidad en el espacio público.

Metodología

Para determinar el grado de accesibilidad es necesario contar con la anchura de las aceras y la pendiente de la calle. La anchura de aceras se introduce manualmente en la entidad tramario a partir de la cartografía de catastro en la cual se especifican los límites de aceras, edificaciones y calzada. La pendiente se obtiene a través de la intersección del tramario con las curvas de nivel a 5m. Para ello, es necesario identificar los nodos de inicio y final por cada tramo.

La pendiente se calcula en función de la longitud de tramo y la diferencia de cotas entre los nodos. Una vez obtenidos los datos de anchura y pendiente, estos se organizan a partir de los requerimientos mínimos de accesibilidad de una persona en silla de ruedas. Como criterio general, las aceras se consideran accesibles a partir de 180cm de ancho y las pendientes como máximo hasta un 6%.

No obstante, en el caso de la red peatonal básica 1,8 metros se considera insuficiente, debiéndose alcanzar valores mínimos de 3 metros o incluso de 5 metros para obtener un nivel de confort adecuado.

Parámetros de evaluación

A	B	C	D	E	F
>5 o peatonal	3-5+mobiliario	3-5	1,8-3	1-1,8m	< 1m

Fuente

Elaboración propia

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 25/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

A03.A_NIVEL DE SERVICIO RED PEATONAL

Resultado alcanzado

	ANCHO (%)					NS
	>5m o peatonal	3-5m	1,8-3m	1-1,8m	< 1m	
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	6,1	19,3	12,0	36,1	26,5	E

Resultado alcanzado

DISTRITOS Y ENTIDADES SINGULARES	ANCHO (%)					NS
	>5m o peatonal	3-5m	1,8-3m	1-1,8m	< 1m	
DISTRITO 1						
GRACIA	1,7	6,9	42,8	17,9	30,6	D
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	6,4	14,8	26,2	17,1	35,6	D
SAN LÁZARO	0	0	2,8	0	97,2	F
LA VEGA LAGUNERA	0	0	0	0	100	F
DISTRITO 2						
LA CUESTA	0	6,2	39,3	17,1	37,4	D
FINCA ESPAÑA	0	7,0	0	39,5	53,5	F
LOS VALLES						
DISTRITO 3						
LAS CHUMBERAS	0	35,6	47,5	8,5	8,5	C
GENETO	0	0	19,2	5,8	75	F
GUAJARA	2,5	22,2	24,7	22,2	28,4	C
TACO	7,6	8,8	26,3	13,5	43,8	E
DISTRITO 4						
LOS ANDENES	42,9	0	0	57,1	0	
LOS BALDIOS	0	0	42,9	57,1	0	E
GUAMASA	0	0	2,8	0	97,2	F
ORTIGAL	0	0	0	100	0	E
LOS RODEOS	0	0	0	0	100	F
DISTRITO 5						
BAJAMAR	2,6	3,4	7,7	12,4	74,1	F
PUNTA DEL HIDALGO	0	0	0	15,4	84,6	F
TEJINA	0	0	2,3	26,1	71,6	
VALLE DE GUERRA	0	0	0	45,0	55,0	F
DISTRITO 6						
JARDINA	0	0	0	0	100	F
LAS MERCEDES	0	0	0	1,8	98,2	F
LAS MONTAÑAS	0	0	0	0	100	F
VEGA DE LAS MERCEDES	0	38,2	5,9	0	55,9	F

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 26/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

A03. MOVILIDAD PEATONAL

B. ESPACIO DEDICADO AL PEATÓN (EP)

Objetivo

Concebir el espacio público como eje de la ciudad, liberándolo de su función imperante al servicio del coche, para convertirlo en espacio de convivencia, de ocio, de ejercicio, de intercambio y de otros múltiples usos. Alcanzar valores de superficie de viario público peatonal y otros usos (carga y descarga, el paso de vehículos de emergencias o el paso de vehículos de residentes), superiores al 75% en relación a la superficie de viario total. Por el contrario, destinar como máximo, el 25% del viario público para el automóvil de paso y el transporte público de superficie.

Definición del indicador

Este indicador expresa la calidad del espacio público. Con más de tres cuartas partes de la superficie del viario público destinadas al peatón se puede configurar una red peatonal sin fricciones con el vehículo de paso. Los espacios con acceso restringido al automóvil de paso se convierten en lugares de calma, que permiten la socialización y la comunicación, con niveles sonoros equivalentes menores a 65 dBA, es decir que permiten que una conversación sea inteligible al 100% a un metro de distancia sin alzar la voz. En definitiva, supone una mejora evidente de calidad urbana y calidad de vida. En estos lugares, estén o no destinados específicamente al tránsito peatonal, desaparece la sensación de peligro para el peatón y las molestias derivadas de la velocidad de los coches y de la contaminación atmosférica. El espacio público se llena de ciudadanos y de actividades económicas. Así mismo, liberando viario público se potencia el verde en el interior y se mejora en términos de confort térmico y de paisaje.

Metodología

Una vez contabilizado por áreas el espacio de viario público, se clasifica según tipología. Se calcula la superficie del viario peatonal y la del vehicular para cada área de estudio (barrios). De aquí se puede calcular el porcentaje de viario público peatonal respecto a la superficie total de viario público.

Parámetros de evaluación

A	B	C	D	E	F
>75%	60-75%	50-60%	40-50%	30-40%	<30%

Fuente

Sistema Municipal de indicadores de sostenibilidad urbana y local | Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (mitma.gob.es)

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 27/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

A03.B_ESPACIO DEDICADO AL PEATON		
	Resultado alcanzado	
	SUP	
	%	NS
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	27	F

	Resultado alcanzado	
DISTRITOS Y ENTIDADES SINGULARES	SUP	
	%	NS
DISTRITO 1		
GRACIA	27,78	F
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	37	E
SAN LÁZARO	15,38	F
LA VEGA LAGUNERA	2,5	F
DISTRITO 2		
LA CUESTA	24,74	F
FINCA ESPAÑA	24,32	F
LOS VALLES	33	E
DISTRITO 3		
LAS CHUMBERAS	27	F
GENETO	22,82	F
GUAJARA	30,3	E
TACO	28,31	F
DISTRITO 4		
LOS ANDENES	43	D
LOS BALDIOS	3,9	F
GUAMASA	4,95	F
ORTIGAL	12,9	F
LOS RODEOS	0	F
DISTRITO 5		
BAJAMAR	26,4	F
PUNTA DEL HIDALGO	24,3	F
TEJINA	18,87	F
VALLE DE GUERRA	18,56	F
DISTRITO 6		
JARDINA	0	F
LAS MERCEDES	8,41	F
LAS MONTAÑAS	8,09	F
VEGA DE LAS MERCEDES	30,64	E

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 28/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

A04. MOVILIDAD CICLISTA

A. NIVEL DE SERVICIO RED CICLISTA (NS_rc)

Objetivo

Garantizar una red ciclista con un alto nivel de servicio que permita desplazarse en bicicleta entre las distintas zonas del territorio de forma cómoda y segura

Definición del indicador

La implantación de una red ciclista segregada en los ejes básicos ciclistas permite incentivar el uso de la bicicleta entre aquellos segmentos de población menos avezados o con una percepción de riesgo más elevado si transitan en vías de tráfico.

Metodología

Una vez definida la red ciclista, que ha de permitir cubrir la mayor parte del territorio en un radio de 350 metros, se procede a evaluar su nivel de seguridad y comodidad en función del nivel de segregación de resto de modos y, en el caso de coexistencia con el resto de los vehículos, la velocidad a la que circulan y el número de ellos.

Parámetros de evaluación

A	B	C	D	E	F
pista-bici	carril-bici	acera-bici, senda ciclista	Vía <30 km/h (<10k veh/día)	Vía <30 km/h (>10k veh/día)	Vía > 30 km/h

Fuente

Elaboración propia

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 29/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

A04.A_NIVEL DE SERVICIO RED CICLISTA

Resultado alcanzado

	NIVEL SEGREGACIÓN (%)						NS
	pista-bici	carril-bici	acera-bici, senda ciclista	Vía <30 km/h (<10k veh/día)	Vía <30 km/h (>10k veh/día)	Vía > 30 km/h	
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA						100	F

Resultado alcanzado

DISTRITOS Y ENTIDADES SINGULARES	NIVEL SEGREGACIÓN (%)						NS
	pista-bici	carril-bici	acera-bici, senda ciclista	Vía <30 km/h (<10k veh/día)	Vía <30 km/h (>10k veh/día)	Vía > 30 km/h	
DISTRITO 1							
GRACIA						100	F
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA						100	F
SAN LÁZARO						100	F
LA VEGA LAGUNERA						100	F
DISTRITO 2							
LA CUESTA						100	F
FINCA ESPAÑA						100	F
LOS VALLES						100	F
DISTRITO 3							
LAS CHUMBERAS						100	F
GENETO						100	F
GUAJARA						100	F
TACO						100	F
DISTRITO 4							
LOS ANDENES						100	F
LOS BALDIOS						100	F
GUAMASA						100	F
ORTIGAL						100	F
LOS RODEOS						100	F
DISTRITO 5							
BAJAMAR						100	F
PUNTA DEL HIDALGO						100	F
TEJINA						100	F
VALLE DE GUERRA						100	F
DISTRITO 6							
JARDINA						100	F
LAS MERCEDES						100	F
LAS MONTAÑAS						100	F
VEGA DE LAS MERCEDES						100	F

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 30/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

A04. MOVILIDAD CICLISTA

B. COBERTURA APARCAMIENTOS CICLISTAS (Cob.AC)

Objetivo

Favorecer una buena infraestructura de aparcamientos para la bicicleta y a la vez garantizar criterios de accesibilidad para el uso de esta alternativa de transporte de manera habitual, tanto para desplazamientos internos a nivel de barrio como para desplazamientos entre sectores y el resto de la ciudad.

La falta de espacios seguros para la bicicleta es uno de los factores que frenan el uso de este modo de transporte en las ciudades. Por esta razón, es requisito indispensable dotar a la red de bicicletas de un número mínimo de plazas de aparcamiento a lo largo de los itinerarios: en los puntos de atracción y generación de viajes y en la propia residencia y, a su vez, adaptados al aparcamiento de corto o largo estacionamiento. Los aparcamientos deben estar protegidos de los fenómenos meteorológicos y del riesgo de robo y deben favorecer la combinación de la bicicleta y otros medios de transporte en los intercambiadores modales.

Definición del indicador

La proximidad al aparcamiento para bicicletas se calcula para determinar el porcentaje de población que tiene cobertura a este servicio a una distancia inferior de 150 m, o lo que es lo mismo, a menos de 2 minutos a pie.

Metodología

Se utilizan herramientas GIS para determinar la cobertura de los aparcamientos ciclistas

Parámetros de evaluación

A	B	C	D	E	F
90-100%	80-90%	67-80%	50-67%	50-30%	<30%

Fuente

Sistema Municipal de indicadores de sostenibilidad urbana y local | Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (mitma.gob.es).

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 31/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

A04.B_COBERTURA APARCAMIENTOS CICLISTAS		
	Resultado alcanzado	
	SUP	
	%	NS
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	18,38	F

	Resultado alcanzado	
DISTRITOS Y ENTIDADES SINGULARES	SUP	
	%	NS
DISTRITO 1		
GRACIA	2,99	F
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	43,3	E
SAN LÁZARO	0,1	F
LA VEGA LAGUNERA	0	F
DISTRITO 2		
LA CUESTA	13,56	F
FINCA ESPAÑA	10,65	F
LOS VALLES	0	F
DISTRITO 3		
LAS CHUMBERAS	51,75	D
GENETO	0	F
GUAJARA	0	F
TACO	41,92	E
DISTRITO 4		
LOS ANDENES	27,46	F
LOS BALDIOS	0	F
GUAMASA	0	F
ORTIGAL	0	F
LOS RODEOS	0	F
DISTRITO 5		
BAJAMAR	10,35	F
PUNTA DEL HIDALGO	15,84	F
TEJINA	27,32	F
VALLE DE GUERRA	18,6	F
DISTRITO 6		
JARDINA	0	F
LAS MERCEDES	0	F
LAS MONTAÑAS	0	F
VEGA DE LAS MERCEDES	0	F

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 32/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

A05. TRANSPORTE PÚBLICO

A. COBERTURA TRANSPORTE PÚBLICO (Cob.TP)

Objetivo

Incrementar el número de viajes cotidianos realizados en medios de transporte alternativos al automóvil privado. Garantizar el acceso a la red de transporte público de la ciudad, especialmente en áreas habitadas y puntos de generación y atracción de viajes de la ciudad. El acceso a redes de movilidad pública se configura clave en la promoción de una movilidad racional, sostenible y democrática. Estas redes de transporte se convierten en un verdadero medio de transporte si cuentan con una red propia interconectada en todo el territorio y también segregada del resto de modos de transporte en superficie.

Definición del indicador

Los modos alternativos considerados son: las paradas de guagua urbana e interurbanas, así como a la red de tranvía. Para cada modo de transporte se realiza un área de influencia según distancia considerada y se analiza la población que tiene cobertura a menos de 350 metros (5 minutos caminando).

Metodología

Se utilizan herramientas GIS para determinar los radios de cobertura

Parámetros de evaluación

A	B	C	D	E	F
100%	90-100%	80-90%	67-80%	50-67%	<50%

Fuente

Sistema Municipal de indicadores de sostenibilidad urbana y local | Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (mitma.gob.es)

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 33/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

A05.A_COBERTURA TRANSPORTE PÚBLICO

	Resultado alcanzado COBERTURA	
	%	NS
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	89,52	C

DISTRITOS Y ENTIDADES SINGULARES	Resultado alcanzado COBERTURA %	NS
DISTRITO 1		
GRACIA	100	A
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	83,95	C
SAN LÁZARO	91,61	B
LA VEGA LAGUNERA	88,54	C
DISTRITO 2		
LA CUESTA	96,04	B
FINCA ESPAÑA	99,38	B
LOS VALLES	0	F
DISTRITO 3		
LAS CHUMBERAS	100	A
GENETO	98,5	B
GUAJARA	100	A
TACO	100	A
DISTRITO 4		
LOS ANDENES	100	A
LOS BALDIOS	63,84	E
GUAMASA	83,35	C
ORTIGAL	56,11	E
LOS RODEOS	0,61	F
DISTRITO 5		
BAJAMAR	99,6	B
PUNTA DEL HIDALGO	94,71	B
TEJINA	89,37	C
VALLE DE GUERRA	87,37	C
DISTRITO 6		
JARDINA	97,9	B
LAS MERCEDES	98,83	B
LAS MONTAÑAS	78,35	D
VEGA DE LAS MERCEDES	100	A

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 34/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

A05. TRANSPORTE PÚBLICO

B. FRECUENCIA TRANSPORTE PÚBLICO (Fr.TP)

Objetivo

Evaluar el nivel de servicio ofrecido a los usuarios, en concreto, la minimización del tiempo de espera en parada

Definición del indicador

Frecuencias inferiores a 10 minutos asemejan el tiempo de espera al tiempo de búsqueda de aparcamiento en caso de los usuarios que utilizan el coche.

Metodología

A partir de herramientas GIS se cuantifica la frecuencia media de la red de transporte público de una determinada entidad.

Parámetros de evaluación

A	B	C	D	E	F
< 5m.	> 5-10 m.	10-15 m	15-30 m.	30-60 m.	>60 m.

Fuente

Elaboración propia

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 35/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

A05.B_FRECUENCIA TRANSPORTE PÚBLICO

	Resultado alcanzado	
	TIEMPO min	NS
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	45	E

DISTRITOS Y ENTIDADES SINGULARES	Resultado alcanzado TIEMPO min	NS
DISTRITO 1		
GRACIA	20	D
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	30	D
SAN LÁZARO	45	E
LA VEGA LAGUNERA	45	E
DISTRITO 2		
LA CUESTA	15	C
FINCA ESPAÑA	20	D
LOS VALLES	-	F
DISTRITO 3		
LAS CHUMBERAS	15	C
GENETO	15	C
GUAJARA	15	C
TACO	15	C
DISTRITO 4		
LOS ANDENES	45	E
LOS BALDIOS	>60	F
GUAMASA	45	E
ORTIGAL	45	E
LOS RODEOS	45	E
DISTRITO 5		
BAJAMAR	45	E
PUNTA DEL HIDALGO	45	E
TEJINA	45	E
VALLE DE GUERRA	45	E
DISTRITO 6		
JARDINA	>60	F
LAS MERCEDES	>60	F
LAS MONTAÑAS	>60	F
VEGA DE LAS MERCEDES	45	E

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 36/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

A06. VEHÍCULO PRIVADO

A. NIVEL DE SERVICIO DE LA RED BÁSICA VEHICULAR (NS.Rv)

Objetivo

Evaluar el nivel de servicio de la red básica vehicular y, en concreto, los niveles de congestión

Definición del indicador

Se trata de garantizar unos determinados niveles de eficiencia de la red para la movilidad esencial (transporte público de superficie, carga y descarga, servicios, coche compartido, movilidad en coche sin alternativas válidas en transporte público,).

La evaluación de los niveles de servicio (NS) es necesaria para conocer el estado real de la red viaria, y así, plantear las alternativas necesarias y valorar sus afecciones. Estas condiciones se describen en términos de factores como la velocidad y el tiempo de recorrido, la libertad de maniobra, las interrupciones a la circulación, la comodidad, las conveniencias y la seguridad vial.

Metodología y Parámetros de evaluación

En vías urbanas, según el manual de carreteras versión 2010, es la demora de un vehículo en cruzar una determinada intersección o tramo de vía, la que nos define el nivel de servicio:

- Nivel A: Corresponde a una situación de máxima fluidez, que se caracteriza por una intensidad débil y velocidades elevadas.
- Nivel B: Se sitúa en la zona de flujo estable y corresponde a una situación de circulación ideal.
- Nivel C: A pesar de que nos encontramos aún en una situación de flujo estable, la conducción ya requiere una cierta concentración en las diferentes maniobras.
- Nivel D: A pesar de mantener unas velocidades admisibles, nos aproxima a un flujo inestable y, por tanto, requiere mucha concentración por parte del conductor.
- Nivel E: La intensidad se acerca a la capacidad y el flujo es inestable: da lugar, en algunos momentos, a paros de la circulación.
- Nivel F: El flujo es forzado, se interrumpe continuamente y se caracteriza por unas velocidades muy débiles. Corresponde a la situación de cola.

A	B	C	D	E	F
< 0,4	0,4-0,6	0,6-0,7	0,7-0,9	0,9-1	>1

Fuente

Manual de Capacidad de Carreteras 2010

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 37/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

A06.A_NIVEL DE SERVICIO RED BÁSICA VEHICULAR		
	Resultado alcanzado	
	I/C	
	%	NS
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	0,34	A

DISTRITOS Y ENTIDADES SINGULARES	Resultado alcanzado I/C	
	%	NS
DISTRITO 1		
GRACIA	0,37	A
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	0,39	A
SAN LÁZARO	0,62	C
LA VEGA LAGUNERA	0,34	A
DISTRITO 2		
LA CUESTA	0,37	A
FINCA ESPAÑA	0,20	A
LOS VALLES	0,11	A
DISTRITO 3		
LAS CHUMBERAS	0,31	A
GENETO	0,34	A
GUAJARA	0,44	B
TACO	0,39	A
DISTRITO 4		
LOS ANDENES	0,46	B
LOS BALDIOS	0,36	A
GUAMASA	0,57	B
ORTIGAL	0,21	A
LOS RODEOS	0,34	A
DISTRITO 5		
BAJAMAR	0,17	A
PUNTA DEL HIDALGO	0,13	A
TEJINA	0,32	A
VALLE DE GUERRA	0,18	A
DISTRITO 6		
JARDINA	0,21	A
LAS MERCEDES	0,19	A
LAS MONTAÑAS	0,04	A
VEGA DE LAS MERCEDES	0,41	B

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 38/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

A06. VEHÍCULO PRIVADO

B. DÉFICIT INFRAESTRUCTURAL RESIDENCIAL DE APARCAMIENTO (DInf.RA)

Objetivo

El objetivo de este indicador es cuantificar la carencia de aparcamiento para cubrir la demanda residencial (en base a los datos de ocupación en periodo nocturno).

A largo plazo el porcentaje de plazas debería trasladarse desde la calzada a infraestructuras debidamente adecuadas para esta función, permitiendo la recuperación de espacio público para su uso y disfrute por parte de la ciudadanía

Definición del indicador

Calcular el déficit permite identificar las zonas de La Laguna donde existe una mayor presión de aparcamiento sobre la calzada. Estas zonas, además de estar ocupadas en su totalidad pueden caracterizarse por una alta indisciplina, siendo frecuente encontrar vehículos estacionados en lugares no permitidos como isletas o aceras, dificultando la movilidad de otras personas.

El déficit teórico de aparcamientos muestra la diferencia entre la demanda de plazas de aparcamiento y la oferta de estas plazas. Existen dos tipos de déficit, el total y el infraestructural. El primero engloba todas las plazas de aparcamiento que pueden ser utilizadas para uso residencial, mientras que el déficit infraestructural solo considera aquellas plazas para tal uso ubicadas fuera de la calzada.

Generalmente el segundo suele ser sustancialmente más elevado, debido a que el parque más antiguo de viviendas carece de superficies reservadas para estacionamiento. Por otro lado, los aparcamientos subterráneos o en altura son más caros de construir, y si el estacionamiento en calzada no tiene un coste elevado ven su viabilidad comprometida. En el largo plazo lo deseable es que las nuevas plazas se habiliten fuera de calzada.

Metodología

La demanda se calcula a partir del censo de turismos, mientras que la oferta la constituye las plazas de aparcamiento tanto dentro como fuera de la calzada. En caso de calcular el déficit infraestructural solo se utilizan las plazas fuera de calzada. Estos aparcamientos fuera de la calzada pueden ser: aparcamientos públicos, aparcamientos privados pero de uso público, o aparcamientos privados de vecinos. Asimismo, todos estos tipos de aparcamientos pueden ser subterráneos o ubicarse en superficie.

$$\textit{Déficit de aparcamiento residencial}: \frac{\textit{Vehículos censados} - \textit{Oferta plazas}}{\textit{Vehículos censados}} \; x100$$

Parámetros de evaluación

A	B	C	D	E	F
>100%	100-85%	85-67%	67-50%	50-25%	<25%

Fuente: Sistema Municipal de indicadores de sostenibilidad urbana y local | Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (mitma.gob.es)

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 39/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

A06.B_DÉFICIT INFRAESTRUCTURAL RESIDENCIAL DE APARCAMIENTO

	Resultado alcanzado	
	VEH	
	%	NS
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	37	E

DISTRITOS Y ENTIDADES SINGULARES	Resultado alcanzado VEH %	NS
DISTRITO 1		
GRACIA	79	C
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	109	A
SAN LÁZARO	47	E
LA VEGA LAGUNERA	77	C
DISTRITO 2		
LA CUESTA	53	D
FINCA ESPAÑA	51	D
LOS VALLES	20	F
DISTRITO 3		
LAS CHUMBERAS	80	C
GENETO	83	C
GUAJARA	97	B
TACO	52	D
DISTRITO 4		
LOS ANDENES	46	E
LOS BALDIOS	64	D
GUAMASA	72	C
ORTIGAL	33	E
LOS RODEOS	14	F
DISTRITO 5		
BAJAMAR	52	D
PUNTA DEL HIDALGO	51	C
TEJINA	50	C
VALLE DE GUERRA	37	E
DISTRITO 6		
JARDINA	49	E
LAS MERCEDES	73	C
LAS MONTAÑAS	10	F
VEGA DE LAS MERCEDES	48	E

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 40/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

A06. VEHÍCULO PRIVADO

B. OCUPACIÓN NOCTURNA (ON)

Objetivo

Evaluar el nivel de presión de la demanda de aparcamiento residencial

Definición del indicador

Permite evaluar las posibilidades de reducción de plazas de estacionamiento en calzada. Contrasta los datos teóricos del déficit infraestructural de aparcamiento

Metodología

A partir de inventarios de ocupación entre las 22h y 6h

Parámetros de evaluación

A	B	C	D	E	F
<67%	67-75%	75-90%	90-100%	100-110%	>110%

Fuente

Elaboración propia

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 41/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

A06.C_OCUPACIÓN NOCTURNA		
	Resultado alcanzado	
	VEH	
	%	NS
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	71,1	B

	Resultado alcanzado	
DISTRITOS Y ENTIDADES SINGULARES	VEH	
	%	NS
DISTRITO 1		
GRACIA	95,5	D
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	70,5	B
SAN LÁZARO	>100	F
LA VEGA LAGUNERA	40	A
DISTRITO 2		
LA CUESTA	71	B
FINCA ESPAÑA	98,5	D
LOS VALLES	69,5	B
DISTRITO 3		
LAS CHUMBERAS	64	A
GENETO	78,5	C
GUAJARA	82,5	C
TACO	69,5	B
DISTRITO 4		
LOS ANDENES	87,5	C
LOS BALDIOS	65	A
GUAMASA	48	A
ORTIGAL	60	A
LOS RODEOS	42	A
DISTRITO 5		
BAJAMAR	58,5	A
PUNTA DEL HIDALGO	49	A
TEJINA	65,1	A
VALLE DE GUERRA	44,8	A
DISTRITO 6		
JARDINA	40	A
LAS MERCEDES	40	A
LAS MONTAÑAS	45	A
VEGA DE LAS MERCEDES	40	A

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 42/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

A07. SEGURIDAD VIAL

A. LESIVIDAD (L)

Objetivo

Evaluar el nivel de siniestralidad existente en el municipio a fin de implementar medidas para su reducción.

Definición del indicador

Permite evaluar las zonas críticas en términos de accidentes y de este modo implementar medidas para su reducción y mejorar de esta forma la seguridad vial tanto de conductores como de peatones.

Metodología

A partir de los datos aportados por la Jefatura de Policia de Local de La Laguna que reflejan el total de accidentes para un período temporal concreto, así como la tipología de los accidentes se obtiene la ratio de accidentes por cada 1000 habitantes. A su vez se geolocalizan los accidentes de forma que se puede obtener el índice de lesividad por entidad y actuar en consecuencia.

Parámetros de evaluación

El objetivo mínimo sería que hubiera menos de 50 accidentes de carácter grave o mortal y menos de 75 de cualquier tipología por cada 1000 habitantes.

A	B	C	D	E	F
<50	50-75	75-100	100-150	150-200	>200

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 43/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

A07.A_LESIVIDAD		
	Resultado alcanzado	
	ACC.	
	nº/1000hab	NS
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA (total accidentes)	40,8	A
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA (mortales y graves)	6,3	A

	Resultado alcanzado	
DISTRITOS Y ENTIDADES SINGULARES	Total ACC.	
	nº/1000hab	NS
DISTRITO 1		
GRACIA	2	A
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	9	A
SAN LÁZARO	6	A
LA VEGA LAGUNERA	2	A
DISTRITO 2		
LA CUESTA	11	A
FINCA ESPAÑA	5	A
LOS VALLES	5	A
DISTRITO 3		
LAS CHUMBERAS	8	A
GENETO	5	A
GUAJARA	10	A
TACO	8	A
DISTRITO 4		
LOS ANDENES	3	A
LOS BALDIOS	2	A
GUAMASA	2	A
ORTIGAL	0,5	A
LOS RODEOS	3	A
DISTRITO 5		
BAJAMAR	9	A
PUNTA DEL HIDALGO	1	A
TEJINA	4	A
VALLE DE GUERRA	4	A
DISTRITO 6		
JARDINA	2	A
LAS MERCEDES	3	A
LAS MONTAÑAS	0	A
VEGA DE LAS MERCEDES	3	A

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 44/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

A08. AMBIENTALES Y ENÉRGETICOS

A. CALIDAD DEL AIRE

Objetivo

La contaminación atmosférica constituye un riesgo medioambiental para la salud pública. El actual modelo de movilidad urbana basado en el vehículo privado ha erigido al tráfico rodado como la principal fuente de emisión de contaminantes.

La mejora de la calidad del aire urbano pasa por la implantación de planes de movilidad y espacio público que consigan un cambio en el reparto modal: traspaso modal del vehículo privado hacia otros modos menos contaminantes (a pie, bicicleta o transporte público)

Este indicador está basado en el de *Calidad del aire* del *Sistema de indicadores y condicionantes para ciudades grandes y medianas.*

Definición del indicador

El índice de calidad del aire es un valor cualitativo que se asigna para cada tramo de calle según la idoneidad de este aire para ser respirado, y por lo tanto la escala de calidad se define en función del impacto en la salud humana que puede producir la exposición a diferentes niveles de contaminación. Los contaminantes tomados en consideración son las partículas en suspensión de diámetro menor a 10 micras (PM_{10}) y el dióxido de nitrógeno (NO_2).

Para definir el umbral referencial del indicador se tienen en cuenta los valores límite indicados por las directrices de la OMS del año 2019 en materia de calidad del aire.

Metodología

Adicionalmente serán utilizados los datos de calidad del aire obtenidos de las estaciones de monitorización situadas en el municipio o bien límites inmediatos.

Parámetros de evaluación

Según directrices de la OMS, más restrictivos que los vigentes actualmente en la legislación estatal:

- **$PM_{2.5}$**: la media anual no debe exceder los 5 µg/m^3, mientras que las medias diarias no deben superar los 15 µg/m^3 más de 3 o 4 días al año.
- **PM_{10}**: la media anual no debe exceder los 15 µg/m^3, mientras que las medias diarias no deben superar los 45 µg/m^3.
- **Ozono (O^3)**: no se deben exceder concentraciones de 100 µg/m^3 de media durante ocho horas.
- **Óxido Nitroso (NO_2)**: no se debe exceder concentraciones de 10 µg/m^3 de media anual, ni 25 µg/m^3 de media diaria.
- **Dióxido de Azufre (SO_2)**: no deberá exceder 40 µg/m^3 de media diaria.
- **Monóxido de Carbono (CO)**: no deberán superarse concentraciones de 7 µg/m^3 de media diaria.

<10	10-20	20-30	30-40	40-50	>50

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 45/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

A08.A_CALIDAD DEL AIRE		
	Resultado alcanzado	
	AIRE	
	ug/m3	NS
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	16	B

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 46/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

A08. AMBIENTALES Y ENERGÉTICOS

B. CONFORT ACÚSTICO

Objetivo

Detectar los tramos de calle y el porcentaje de población expuesta a niveles de ruido por encima de los niveles admisibles. La restricción de viario público para el vehículo de paso, la reducción de la velocidad en calles de uso prioritario para los peatones o la utilización de pavimentos fono absorbentes son algunas de las medidas para reducir el impacto acústico.

Este indicador está basado en el de *Confort acústico* del *Sistema de indicadores y condicionantes para ciudades grandes y medianas.*

Definición del indicador

La contaminación acústica se mide como la proporción de población expuesta a niveles de ruido no recomendados, considerando tanto el ruido durante el día como durante la noche.

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, el ruido daña seriamente la salud humana tanto desde el punto de vista físico como psíquico. El ruido ambiental causado por el tráfico, por las actividades industriales y las derivadas del ocio, constituye uno de los principales problemas medioambientales en las ciudades.

El origen del ruido está asociado especialmente a los procesos de urbanización y al desarrollo del transporte y de la industria. Si bien es un problema fundamentalmente en el ámbito urbano, en algunas áreas geográficas puede afectar también al medio rural. Preservar el silencio es uno de los desafíos más importantes en las grandes ciudades.

Metodología

Los datos se generarán en un modelo GIS, a partir de información publicada en datos abiertos (viario, mapa de ruido).

La red viaria se obtiene de los datos del Centro Nacional de Información Geográfica del Ministerio de Fomento. El Mapa de ruido (o intensidad media diaria IMD por tramo de calle): Ayuntamiento, Cabildo o campañas propias de conteo.

Trasladados al viario, se calculará el porcentaje de habitantes residentes en las vías que superen o no los límites.

$$Confort\ acústico: \frac{Población\ con\ afección\ sonora\ inferior\ a\ 65\ dB(A)}{Población\ total}\ x\ 100$$

La escala utilizada para indicar el nivel de afectación sonora (nivel dB) es la siguiente:

- Tranquilo: <50dB(A)
- Agradable: 50-55 dB(A)
- Admisible: 55-65dB(A)
- Incómodo: 65-70dB(A)
- Molesto: 70-75dB(A)
- Muy molesto: >75dB(A)

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 47/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

Parámetros de evaluación

Población expuesta a niveles de ruido inferiores a 65 dB (A)

Criterio: valor objetivo de calidad acústica definido para las zonas residenciales:

- **Valor máximo nocturno:** 55 dB (A).
- **Valor máximo diurno:** 65 dB(A).

Cobertura: población residente (%)

El objetivo mínimo sería que más de un 60% de la población estuviera expuesta a valores inferiores a 65db (A), siendo el objetivo deseable alcanzar una cobertura del mayor del 75%.

<65dB					
>70%	70-65%	65-60%	60-55%	55-50%	<50%

Resultados

A08.B_CONFORT ACÚSTICO		
	Resultado alcanzado	
	ACÚSTICA	
	%POB	NS
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA (diurno)	73,7	A
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA (nocturno)	72,6	A

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 48/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

A08. AMBIENTALES Y ENERGÉTICOS

C. ESPACIO VERDE POR HABITANTE

Objetivo

La cobertura de zonas verdes en la ciudad es de gran importancia para mantener una buena calidad de vida. Las plazas, jardines, parques o bosques urbanos tienen un papel fundamental en el medio ambiente y la biodiversidad de la ciudad, además de ser espacios para el paseo, el recreo o el ocio. En la ordenación del territorio forman parte de su estructura y simbolizan un ambiente de ciudad equilibrada, donde la edificación se amortigua con los espacios naturales.

Los espacios verdes son considerados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) como espacios "imprescindibles" por los beneficios que reportan en el bienestar físico y emocional de las personas y por contribuir a mitigar el deterioro urbanístico de la ciudad, haciéndola más habitable y saludable.

Este indicador está basado en el de *Espacio verde por habitante (S_{verde})* del *Sistema de indicadores y condicionantes para ciudades grandes y medianas.*

Definición del indicador

La superficie verde por habitante se define como la superficie de parques y jardines y otros espacios públicos dotados de cobertura vegetal del ámbito urbano en relación al número de habitantes. No se consideran las superficies verdes ligadas al tráfico (isletas de tráfico).

La OMS recomienda un mínimo de 10 m^2, siendo recomendable una dotación de 15 m^2 por habitante.

Nuevos desarrollos. Reserva de espacios verdes (sistema de verde local). Reserva de espacios en los interiores de manzana. Incorporación del verde espacio construido: jardines verticales y cubiertas verdes. Definición de corredores verdes urbanos que atraviesen las actuaciones y unan el verde con el tejido urbano consolidado

Metodología

Los datos se generarán en un modelo GIS, a partir de información publicada en datos abiertos, información georreferenciada del planeamiento urbano o bien de los datos que proporcione el ayuntamiento (zonas verdes, superficie edificada, viario, etc.).

Parámetros de evaluación

- **Valor mínimo deseable**: 10 m^2 de zona verde/habitante.
- **Valor deseable**: 15 m^2 de zona verde/habitante.

>15	15-12	10-12	8-10	5-8	< 5

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 49/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

A08.C_ESPACIO VERDE POR HABITANTE		
	Resultado alcanzado	
	ESP.VERDE	
	m2/hab	NS
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	14,4*	B

	Resultado alcanzado	
DISTRITOS Y ENTIDADES SINGULARES	ESP.VERDE	
	m2/hab	NS
DISTRITO 1		
GRACIA	12.76	B
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	3	F
SAN LÁZARO	34.25	A
LA VEGA LAGUNERA	75	A
DISTRITO 2		
LA CUESTA	4	F
FINCA ESPAÑA	0	F
LOS VALLES	25	A
DISTRITO 3		
LAS CHUMBERAS	6	E
GENETO	13	B
GUAJARA	22	A
TACO	1	F
DISTRITO 4		
LOS ANDENES	12	B
LOS BALDIOS	119	A
GUAMASA	113	A
ORTIGAL	131	A
LOS RODEOS	92	A
DISTRITO 5		
BAJAMAR	34	A
PUNTA DEL HIDALGO	48	A
TEJINA	0	F
VALLE DE GUERRA	58	A
DISTRITO 6		
JARDINA	3	F
LAS MERCEDES	19	A
LAS MONTAÑAS	1279	A
VEGA DE LAS MERCEDES	11	C

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 50/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

A08. AMBIENTALES Y ENERGÉTICOS

D. EMISIONES CO2 VEHÍCULOS

Objetivo

La contaminación atmosférica constituye un riesgo medioambiental para la salud pública. El actual modelo de movilidad urbana basado en el vehículo privado ha erigido al tráfico rodado como la principal fuente de emisión de contaminantes.

La mejora de la calidad del aire urbano pasa por la implantación de planes de movilidad y espacio público que consigan un cambio en el reparto modal: traspaso modal del vehículo privado hacia otros modos menos contaminantes (a pie, bicicleta o transporte público). Para poder cuantificar los efectos de las políticas de mitigación es necesario cuantificar el total de emisiones generadas.

Este indicador está basado en el de *Calidad del aire* del *Sistema de indicadores y condicionantes para ciudades grandes y medianas.*

Definición del indicador

Concretamente, el sector del transporte es uno de los principales focos de emisiones de gases de efecto invernadero, concretamente CO^2 y NO_2, efecto que se incrementa especialmente en el ámbito urbano, donde los vehículos realizan un mayor número de paradas, circulan a marchas cortas y sufren de congestión.

Metodología

Los datos se generarán a partir de los veh-km obtenidos de los aforos realizados y los datos de la red del Cabildo, teniendo en cuenta las características el parque circulante.

Parámetros de evaluación

Emisiones de CO_2 generadas en total a causa de la circulación de vehículos.

A	B	C	D	E	F
<0,25	0,25-0,35	0,35-0,5	0,5-0,75	0,75-1	>1

A08.D_EMISIONES CO2 VEHÍCULOS		
	Resultado alcanzado	
	EMISIONES	
	tn CO2/hab	NS
SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	1,77	F

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 51/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

5. ESTRATEGIA Y OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Tras el análisis anterior y la obtención de los indicadores de seguimiento del estado actual, obtenemos una visión de la situación del municipio en materia de movilidad, estamos en disposición de establecer las estrategias y los objetivos específicos en base a las conclusiones extraídas y que serán la base para el desarrollo de las propuestas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de La Laguna.

Como ya se recogió en el documento inicial, la meta principal de todo Plan de Movilidad Urbana Sostenible es:

"Alcanzar un modelo de ciudad en el que los ciudadanos realicen sus desplazamientos de forma sostenible y segura, bajo un esquema de movilidad eficiente, comprensiva e inclusiva"

Para ello se fijan los siguientes objetivos generales:

1. Movilidad + SOSTENIBLE	▸ Disminución contaminación y consumo energético ▸ Menor consumo de espacio: espacio público "amable" y atractivo ▸ Mejora salud ciudadanos
2. Movilidad + INCLUSIVA	▸ Accesibilidad universal de aceras y espacios públicos ▸ Transporte público accesible y adaptado a todos los segmentos sociales
3. Movilidad + SEGURA	▸ Disminución de los accidentes y sus consecuencias
4. Movilidad + EFICIENTE	▸ Tiempos en transporte público competitivos ▸ Disuasión para evitar la congestión de la movilidad esencial ▸ Logística urbana eficiente
5. Movilidad + COMPARTIDA	▸ Participación e interacción con el ciudadano ▸ Colaboración entre administraciones ▸ Coordinación en los instrumentos de planificación ▸ Movilidad colaborativa (aplicaciones de movilidad, bicicleta pública, car-pool, car-sharing)

Y se identifican los aspectos a abordar en las diferentes estrategias y propuestas a desarrollar:

LA MOVILIDAD PEATONAL Y EL ESPACIO PÚBLICO	▸ Mejora de la red peatonal de conexión: itinerarios de calidad ▸ Calles escolares
LA BICICLETA Y LOS VMP	▸ Red ciclista de acceso a la Universidad ▸ Fomento de la bicicleta eléctrica ▸ Medidas de templado de tráfico para favorecer la integración de la bicicleta ▸ Adaptación de la regulación (ordenanza) a los nuevos modos de transporte
TRANSPORTE PÚBLICO	▸ Revisión del servicio de transporte público ▸ Mejora intermodalidad tranvía ▸ Estudio implantación de un transporte a la demanda
SEGURIDAD Y EFICIENCIA DE LA RED VIARIA	▸ Mejora de la permeabilidad y accesibilidad de la TF-5 ▸ Gestión accesos núcleos turísticos ▸ Instrumentos de Smart Mobility

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58	
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08	
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1 Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1			
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58	- 52/53 -	Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57	

APARCAMIENTO Y MOVILIDAD ELÉCTRICA	▸ Revisión estacionamiento regulado ▸ Aparcamientos de disuasión ▸ Nuevos aparcamientos: superficie y subterráneos ▸ Señalización de aparcamientos estática y variable ▸ Mejora de la distribución de mercancías (horarios, plazas CD, tipos de vehículos, centros logísticos)
MEDIO AMBIENTE	▸ Implantación Zona Bajas Emisiones ▸ Fomento vehículos no contaminantes ▸ Implantación de electrolineras
URBANISMO Y MOVILIDAD	▸ Relación del Plan de Movilidad con el Planeamiento Urbanístico ▸ Mejora de la movilidad en los distintos núcleos ▸ Integración de las distintas redes ▸ Propuesta de nuevas ordenaciones con priorización para el peatón
HÁBITOS DE MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLES A TRAVÉS DE LA PARTICIPACIÓN E INFORMACIÓN	▸ Recursos humanos y funciones para creación Oficina movilidad ▸ Campañas de concienciación

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/1F6E70612DCA77C290ABB2416FA1DED1

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 53/53 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:57

Plan de Movilidad Urbana Sostenible de San Cristóbal de la Laguna



Fase IV. Seguimiento y Evaluación del PMUS. Indicadores.

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad Certificada ISO 9001 : 2015 ISO 14001 : 2015

PMUS LA LAGUNA

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA

ENERO 2023

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): B19EF6119AFEC925D5BD1929BAF7AA3E
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/B19EF6119AFEC925D5BD1929BAF7AA3E

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 1/7 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:58

1. PLAN DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN. 3

1.1 INDICADORES DE IMPACTO 3
1.2 INDICADORES DE PROGRESO 5

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): B19EF6119AFEC925D5BD1929BAF7AA3E
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/B19EF6119AFEC925D5BD1929BAF7AA3E

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 2/7 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:58

1. PLAN DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN.

Como mecanismo de seguimiento y evaluación, se plantea la realización de un informe anual que recoja la batería de indicadores que se plantean tanto para evaluar el cumplimiento de los objetivos como de control de las distintas líneas estratégicas, medidas y acciones.

En 2025, horizonte intermedio del Plan, se plantea su revisión con objeto de evaluar el nivel de cumplimiento de los objetivos. En el caso de que los indicadores de impacto de la distribución modal no alcancen el 25% de lo estimado para el 2030 se realizarán propuestas de modificación, intensificación u ampliación de las medidas del Plan.

Para que esta revisión sea más eficaz, se plantea el estudio específico de impacto de determinadas actuaciones que pueden tener una especial incidencia (peatonalizaciones, BUS-VAO, implantación estacionamiento regulado, carriles-bici, etc.). De este modo se apostará por aquellas medidas que se hayan mostrado más eficaces en la consecución de los objetivos previstos en el plan. También se revisarán los criterios establecidos para dar subvenciones según la tecnología del vehículo, apostando prioritariamente por la movilidad eléctrica.

Del mismo modo, dada la importancia que tiene el cumplimiento del objetivo de calidad del aire, se realizará anualmente un seguimiento específico en base a los datos de la memoria de Calidad del Aire que anualmente realiza Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial del Gobierno de Canarias.

Se consideran dos tipos de indicadores, de impacto que monitorizan el nivel de cumplimiento de los objetivos del Plan y de progreso, que evalúan el cumplimiento de las diferentes medidas.

1.1 INDICADORES DE IMPACTO

Los indicadores de impacto permiten evaluar el nivel de cumplimiento de los objetivos del Plan y de la distribución modal de referencia.

El panel de indicadores responde a un modelo de movilidad sostenible previamente definido. Es una herramienta a través de la cual se puede hacer un seguimiento y evaluación del estado y tendencia de una ciudad a este modelo de ciudad más sostenible. Se trata de un potente instrumento que permite a su vez, guiar futuros procesos de desarrollo urbano o planes sectoriales de la ciudad. Su funcionalidad es doble: guía de orientación y herramienta de evaluación en el cumplimiento de objetivos mínimos y de parámetros deseables (óptimos).

Para cada uno de estos indicadores se establecen 6 niveles de servicio, desde el A (el mejor) hasta el F (el peor) de acuerdo a la clasificación clásica de eficiencia energética o de los manuales de capacidad en materia de movilidad. Se consideran los indicadores más representativos de cada uno de los ámbitos analizados

.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): B19EF6119AFEC925D5BD1929BAF7AA3E
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/B19EF6119AFEC925D5BD1929BAF7AA3E

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 3/7 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:58

- COMPARATIVA VALOR ACTUAL Y OBJETIVO 2030.

Objetivo	Ámbito	Nombre	Ud	Valor actual		Valor objetivo		% var.
+ Inclusivo y eficiente	01. Socioterritorial	B. Equilibrio actividad y vivienda	% superficie terciaria/total	45	A	45	A	0 =
		C. Autosuficiencia	% viajes internos residentes	37	E	50	C	35% ↑
	02. Reparto modal	A. Modo desplazamiento población	% uso del coche (residentes)	52	F	34	D	-35% ↓
	03. Movilidad Peatonal	A. Nivel de servicio Red peatonal	(de A a F según anchura acera y otros)		E		B	
		B. Espacio destinado al peatón	% superficie peatón s/total	27	F	50	D	85% ↑
	04. Movilidad Ciclista	A. Nivel de servicio red ciclista	(de A a F según nivel de segregación)	0	F		B	
		B. Cobertura aparcamientos ciclistas	% población a< 150 m aparcabici	18.38	F	50	D	172% ↑
	05. Transporte Público	A. Cobertura transporte público	% viviendas a menos de 350 parada TP	90%	B	90%	B	0
		B. Nivel de servicio red transporte público	Frecuencia media red	45	E	30	D	-33% ↓
	06. Vehículo Privado	A. Nivel de servicio red vehicular básica	Intensidad/Capacidad	0.34	A	0.34	A	0 =
		B. Déficit infraestructural residencial aparcamiento	% vehículos de residentes con posibilidad plaza aparcamiento	65.9	D	75	C	14% ↑
		C. Ocupación nocturna	%	71.1	B	71.1	B	0 =
+ Seguro	07. Seguridad Vial	A. Lesividad	Victimas graves y mortales/Mhab.	6.3	A	3	A	-52% ↓
+ Sostenible	08. Ambientales y energéticos	A. Calidad del aire	ug/m3	16	B	9	A	-44% ↓
		B. Confort acústico	%POB <65dBA	73.7	A	73.7	A	0 =
		C. Espacio verde/hab	m2	14.4	B	14.4	B	0 =
		D. Emisiones CO2 vehículos	tn CO2/hab. y año	1.77	F	0.75	D	-58% ↓

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): B19EF6119AFEC925D5BD1929BAF7AA3E

Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/B19EF6119AFEC925D5BD1929BAF7AA3E

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 4/7 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:58

1.2 INDICADORES DE PROGRESO

Estos indicadores están relacionados con el nivel de ejecución de la medida (ej: km de adecuación de la red básica peatonal, km de carriles-bus, km de carriles-bici, etc.) y están vinculados directamente con las actuaciones llevadas a cabo por cada una de las administraciones. Se ha procurado establecer como mínimo un indicador por cada una de las acciones. Se han reflejado en el apartado 10. Ficha Resumen del documento de propuestas, donde se refleja cada una de las acciones

PROGRAMA / MEDIDA / ACTUACIÓN	Indicadores de progreso
1. PROGRAMA DE MEJORA DE LA MOVILIDAD A PIE	
1.1 Medidas y actuaciones de mejora en la red de itinerarios peatonales	
1.1.1 Mejora de la Red Básica Peatonal	Km de red mejorada. Cuantificación y evolución de la movilidad a pie.
1.1.2 Mejora de la Movilidad peatonal internúcleos	Km de red mejorada. Cuantificación y evolución de la movilidad a pie. Km de red mejorada.
1.1.3 Red itinerarios interurbanos	Km de red mejorada. Cuantificación y evolución de la movilidad a pie.
1.2 Recuperación de espacios urbanos para el peatón	Superficie urbanizada
1.3 Itinerarios seguros en modos no motorizados a centros educativos	Número de planes desarrollados y entornos escolares mejorados.
1.4 Evitar el efecto barrera de la TF-5: mejora de la accesibilidad peatonal transversal	Número de pasos transversales mejorados.
1.5 Mejora de la seguridad vial para el peatón	Disminución Número de accidentes
2. PROGRAMA DE POTENCIACIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA	
2.1 Creación y ejecución de red ciclable	Km de carril bici. Cuantificación y evolución de la movilidad no motorizada en bici
2.2 Plan de señalización de vías ciclistas	Asociado a medida anterior.
2.3 Ampliación red de aparcamientos para bicicletas	
- Aparcabicis	Plazas aparcabicis e inventarios de ocupación
- Bici-box	Plazas en bici-box e inventarios de ocupación
2.4 Creación e implantación de un sistema de bicicleta pública	Demanda de los préstamos de bicicletas
3. PROGRAMA DE POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO	
3.1 Reestructuración de la Red de Transporte Urbano del municipio	
3.1.1 Aumento de las frecuencias de la red de transporte público urbano.	M coches-km
3.1.2 Mejoras de los servicios de información y zonas de espera de los usuarios	Evolución de la demanda de viajeros

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): B19EF6119AFEC925D5BD1929BAF7AA3E
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/B19EF6119AFEC925D5BD1929BAF7AA3E
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 5/7 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:58

PROGRAMA / MEDIDA / ACTUACIÓN	Indicadores de progreso
3.1.3 Implementar una línea circular de carácter urbano en el Casco (ZBE)	Evolución de la demanda de viajeros
3.1.4 Implementar línea circular de conexión de los intercambiadores.	Evolución de la demanda de viajeros
3.2 Mejora de la intermodalidad	
3.2.1 Red de intercambiadores	Constatación de su realización. Comprobación anual del estado de su tramitación y ejecución. Viajeros/año
3.3 Implantación de carril BUS-VAO en TF-5	Velocidad comercial y tiempo de recorrido. Km/BUS-VAO
3.4 Campañas de potenciación del transporte público	Número de campañas

4. EFICIENCIA Y SEGURIDAD VIARIA	
4.1 Reestructuración viaria de carácter urbano	
4.2 Plan de Medidas de Templado de tráfico	Intensidad de circulación por las vías donde se procede a la disminución de velocidad.
4.3 Campaña de concienciación para fomentar la conducción eficiente del vehículo privado	Número de campañas

5. GESTIÓN SOSTENIBLE DEL APARCAMIENTO	
5.1 Regulación aparcamiento en superficie	Número de plazas. Inventarios de ocupación y rotación
5.2 Plan de aparcamientos mixtos (residencial+rotación)	Número de plazas. Inventarios de ocupación y rotación
5.3 Red de aparcamientos de disuasión	Constatación de su realización: número de plazas. Inventarios de ocupación y rotación.
5.4 Sistema de información y guiado hacia estacionamientos	Seguimiento anual de los índices de rotación y mediciones del tiempo de localización de aparcamiento.
5.5 Control y reducción de la ilegalidad de aparcamiento en superficie	Análisis de los índices de ilegalidad durante la realización de inventarios de ocupación y rotación.

6. PROGRAMA DE DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCIAS	
6.1 Sistema de control de la circulación de vehículos pesados	Campañas de aforos y sistema de vigilancia con cámaras
6.2 Creación de microplataformas de distribución y puntos logísticos	Constatación de su implantación. Seguimiento de la operativa
6.2.1 Promoción de medios alternativos sostenibles de reparto urbano	Cuantificación del número de vehículos eléctricos para reparto censados en el municipio
6.3 Fomento de carga y descarga nocturna	
6.4 Sistema de gestión y reserva de las zonas de carga y descarga	Nº de zonas C/D monitorizadas. Cuantificación de las reservas e inventario de indisciplina.

7. MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): B19EF6119AFEC925D5BD1929BAF7AA3E
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/B19EF6119AFEC925D5BD1929BAF7AA3E
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 6/7 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:58

PROGRAMA / MEDIDA / ACTUACIÓN	Indicadores de progreso
7.1 Creación e implantación de una zona de bajas emisiones (ZBE)	
7.1.1 Implementación primera fase	Constatación de la implantación
7.1.2 Medidas complementarias para ampliar ZBE	Auditoría de medidas aplicadas
7.2 Fomento de la electromovilidad	
7.2.1 Implementación y expansión de la infraestructura de recarga	Cuantificación de los puntos de recarga instalados y grado de cobertura
7.2.2 Promoción de los vehículos eléctricos	Cuantificación del parque de vehículos que ha sido renovado
7.2.3 Nuevas ordenanzas y reglamentos	Aprobación de ordenanzas
8. PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD	
8.1 Relación del Plan de Movilidad con la Planificación del Territorio	Constatación de la integración en el PGO
8.2 Creación de la Oficina de Movilidad	Constatación de su creación y funcionamiento
8.3 Actualización de la Ordenanza de Movilidad	Aprobación de la nueva ordenanza
8.4 Potenciación de la movilidad sostenible en empresas y centros de actividad	Número de planes de transporte
9. PARTICIPACIÓN, CONCIENCIACIÓN E INFORMACIÓN	
9.1 Potenciar la educación vial y movilidad sostenible	Número de alumnos
9.2 Implantación de rutas escolares y clases de movilidad sostenible a menores	Cuantificación de número de rutas implantadas y de la demanda
9.3 Desarrollo y potenciación de las Rutas Saludables. Clases de educación vial y movilidad sostenible a gente mayor o con problemas de salud.	Cuantificación de número de rutas implantadas y de la demanda

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): B19EF6119AFEC925D5BD1929BAF7AA3E
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/B19EF6119AFEC925D5BD1929BAF7AA3E
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 7/7 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:58

Plan de Movilidad Urbana Sostenible de San Cristóbal de la Laguna



Fase III. PROPUESTAS

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad Certificada ISO 9001:2015 ISO 14001:2015

PMUS LA LAGUNA

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA

ENERO 2023

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 1/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:50:59

PARTE I: MARCO ESTRATÉGICO Y ALTERNATIVAS 6
1. PLANTEAMIENTO GENERAL 6
1.1 Marco de referencia 6
1.1.1 Marco Europeo 6
1.1.2 Marco nacional 7
1.1.3 Marco autonómico. 9
1.1.4 Marco Municipal 9
1.2 Objetivos 10
1.2.1 Movilidad segura 10
1.2.2 Movilidad sostenible 11
1.2.3 Movilidad inclusiva 12
1.2.4 Movilidad eficiente 13
1.2.5 Movilidad compartida 13
1.3 Escenarios temporales de distribución modal 14
1.3.1 Estrategia de priorización de modos 14
1.3.2 Objetivos de distribución modal 15
1.4 Escenarios temporales y estrategias de actuación 15
1.5 Programas, medidas y actuaciones. 16

PARTE II: PROGRAMAS, ACTUACIONES Y MEDIDAS 19
1. PROGRAMA DE MEJORA DE LA MOVILIDAD A PIE 19
1.1 Medidas y actuaciones de mejora en la red de itinerarios peatonales. 21
1.1.1 Mejora de la red básica peatonal 21
1.1.2 Mejora de la movilidad peatonal internúcleos. 23
1.1.3 Red itinerarios interurbanos. 24
1.2 Recuperación de espacios urbanos para el peatón. 24
1.3 Itinerarios seguros en modos no motorizados a centros educativos. 30
1.4 Evitar el efecto barrera de la TF-5: mejora de la accesibilidad peatonal transversal. 36
1.5 Medidas para mejorar la seguridad vial del peatón. 37

2. PROGRAMA DE POTENCIACIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA 38
2.1 Creación y ejecución de una red ciclable. 38
2.2 Plan de señalización de vías ciclistas 42
2.3 Ampliación red de aparcamientos para bicicletas. 43
2.4 Creación de un sistema de bicicleta pública. 46

3. PROGRAMA DE POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO 47
3.1 Reestructuración de la Red de Transporte Urbano del municipio. 48
3.1.1 Aumento de las frecuencias de la red de transporte público urbano, especialmente en la zona norte del municipio. 48
3.1.2 Mejoras de los servicios de información y zonas de espera a los usuarios 48
3.1.3 Implementar una línea circular de carácter urbano en el Casco (ZBE). 49
3.1.4 Implementar una línea circular de conexión de los intercambiadores 49
3.2 Mejora de la intermodalidad: red de intercambiadores. 49
3.3 Implantación de carriles exclusivos para el transporte público 50
3.3.1 Carril BUS-VAO en TF-5 51
3.3.2 Carriles exclusivos para guagua y taxi en el núcleo urbano. 51
3.4 Campañas de potenciación del transporte público 51

4. PROGRAMA DE MEJORA DE LA EFICIENCIA Y SEGURIDAD VIAL DE LA RED VIARIA 51
4.1 Reestructuración viaria: jerarquía. 52
4.2 Medidas de calmado de tráfico 55
4.3 Campañas de concienciación para fomentar la conducción eficiente del vehículo privado 56

5. PROGRAMA DE GESTIÓN SOSTENIBLE DEL APARCAMIENTO 57
5.1 Implantación de zona regulada. Gestión inteligente con aplicación 58

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58	
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08	
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803 Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803			
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58	- 2/104 -	Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00	

5.2 Plan de aparcamientos residenciales mixtos en zonas con déficit *(El Casco, La Cuesta y el Taco)* 60
5.3 Creación de una red de aparcamientos de disuasión. 61
5.4 Sistema de información y guiado hacia estacionamientos 64
5.5 Control y reducción de la ilegalidad de aparcamiento en superficie 64

6. PROGRAMA DE DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS 65
6.1 Sistema de control de la circulación de vehículos pesados. 66
6.2 Creación de microplataformas de distribución y puntos logísticos. Caracterización última milla. 67
6.2.1 Promoción de medios alternativos sostenibles de reparto urbano. 68
6.3 Fomento de la carga y descarga nocturna 68
6.4 Sistemas de gestión y reserva de las zonas de carga/descarga 69

7. PROGRAMA DE MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO 70
7.1 Creación de una Zona de Bajas Emisiones 70
7.1.1 Implantación en San Cristóbal de la Laguna. 71
7.2 Fomento de la electromovilidad 73
7.2.1 Implementación y expansión de la infraestructura de recarga 73
7.2.2 Promoción de los vehículos eléctricos 74
7.2.3 Nuevas ordenanzas y reglamentos 76

8. PROGRAMA DE GESTIÓN Y PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD 77
8.1 Relación del Plan de Movilidad con la Planificación del Territorio (Plan Estratégico, descentralización equipamientos educativos y sanitarios). 77
8.1.1 Diseño de nuevos sectores urbanísticos desde el punto de vista de la movilidad. 77
8.1.2 Integración urbanística de la TF-5. 78
8.2 Creación de la Oficina de Movilidad. 79
8.3 Actualización de la ordenanza de movilidad. 80
8.4 Potenciación de la movilidad sostenible en empresas y centros de actividad *(Universidad y Hospital Universitario)*. 80
8.4.1 Fomento de la realización y aplicación de planes de movilidad de centros de trabajo: Bonificaciones IAE 80
8.4.2 Reserva de plazas de estacionamiento para vehículos de alta ocupación (VAO) del personal en los recintos de empresa. 81
8.4.3 Destinar a las plazas de aparcamiento de turismos a espacios productivos o estacionamiento para bicicletas/VMP. 82
8.4.4 Bonificación económica de los viajes en modos sostenibles (directa o indirectamente). 82
8.4.5 Creación de aparcamientos interiores para bicicletas y/o duchas 82
8.4.6 Cursos de conducción eficiente y de promoción de la movilidad sostenible 83
8.4.7 Promoción de flotas de empresa sostenibles 83
8.4.8 Gestión de la logística 83
8.4.9 Promoción del teletrabajo y flexibilización de horarios 84
8.4.10 Información y difusión de la movilidad sostenible entre los trabajadores 84

9. PROGRAMA DE PARTICIPACIÓN, CONCIENCIACIÓN E INFORMACIÓN. 85
9.1 Potenciar la educación vial y movilidad sostenibles (colegios, institutos, empresas, autoescuelas, turistas, centros sanitarios...) 85
9.2 Implantación de rutas escolares y clases de educación vial y movilidad sostenibles a menores 87
9.3 Desarrollo y potenciación de las Rutas saludables. Clases de educación vial y movilidad sostenible a gente mayor o con problemas de salud 88

10. FICHAS RESUMEN ACTUACIONES. 90

11. MEMORIA ECONÓMICA. 101

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 3/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

INDICE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Nuevas directrices mundiales de Calidad del Aire de la OMS. Fuente: ISGlobal. 12
Ilustración 2.Pirámide clásica priorización modal (derecha) y pirámide multimodal (elaboración propia)... 14
Ilustración 3. Reparto modal actual y objetivo a corto y largo plazo. Fuente: Doymo. 15
Ilustración 4. Características funcionales de calles de prioridad peatonal y calles 30. Fuente: Doymo. 20
Ilustración 5. Esquema límites anchura de calles. 20
Ilustración 6. Red de itinerarios preferentes propuestos. Fuente: elaboración propia. 22
Ilustración 7. Red de itinerarios complementarios propuestos. Fuente: elaboración propia. 23
Ilustración 8. Recuperación de los pasos inferiores de la TF-5 en el entorno de Guamasa y Los Rodeos. 23
Ilustración 9. Viales TF-13 y TF-16 a su paso por núcleos urbanos del municipio. 24
Ilustración 10. Señal S-28 25
Ilustración 11. Calle Candelaria, con sección de 10 metros. 26
Ilustración 12. Ejemplo de calle cerrada al tráfico (París) y ampliación de aceras tácticamente (Pamplona). 32
Ilustración 13. Ejemplo de señalización de itinerarios de Getafe y Barcelona. 33
Ilustración 14. Paso de peatones elevado en las proximidades de un colegio en Santiago de Compostela. 33
Ilustración 15. Ejemplo de estrechamientos de calzada en Logroño. 34
Ilustración 16. Ejemplo de ZTE en Santander. 34
Ilustración 17. Accesibilidad peatonal transversal de la TF-5. 36
Ilustración 18. Imagen aérea el proyecto de rotonda de Padre Anchieta. Fuente: eldiario.es 37
Ilustración 19. Ejemplos de pasos de peatones luminosos y balizas inteligentes. 37
Ilustración 20. Red de carriles bici propuesta. 41
Ilustración 21. Ejemplos de señalización vertical para ciclistas. 42
Ilustración 22. Ejemplos de señalización de “avanzabicis” y cruce ciclista. 43
Ilustración 23. Sistema de anclajes en U. Fuente: PMUS Gijón. 44
Ilustración 24. Propuesta de ampliación de aparcabicis y cobertura (150m). Fuente: elaboración propia. . 46
Ilustración 25. Propuesta de modelo bicicleta sistema público de alquiler. 46
Ilustración 26. Propuesta de puntos de anclaje del servicio de bicicleta pública. Fuente: Estudio de implantación de bicicletas. 47
Ilustración 27. Propuesta de implementación de plataformas de espera de guaguas y puntos de ubicación de marquesinas. 48
Ilustración 28. Propuesta de nuevos recorridos para el transporte público. Fuente: elaboración propia. ... 49
Ilustración 29. Propuesta red de intercambiadores. Fuente: elaboración propia. 50
Ilustración 30. Ejemplos de campañas de fomento del uso del transporte público en San Cristóbal de La Laguna y en Cádiz. 51
Ilustración 31. Propuesta de jerarquía viaria. Fuente: elaboración propia. 54
Ilustración 32. Criterios aplicación medidas de templado de tráfico. Fuente: DOYMO 56
Ilustración 33. Ejemplo de mini glorieta en Playa Honda 56
Ilustración 34. Propuesta de gestión para la zona regulada de San Cristóbal de La Laguna 59

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 4/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

Ilustración 35. Sistemas de pago del residente. 59
Ilustración 36. Propuesta de zonas de estacionamiento limitado. Fuente: elaboración propia. 60
Ilustración 37. Propuesta de red de aparcamientos disuasorios. Fuente: elaboración propia. 63
Ilustración 38. Ejemplo del sistema de sensorización de las plazas de aparcamiento. 64
Ilustración 39. Campaña para la reducción de la ilegalidad en el aparcamiento en superficie. Fuente: Madrid.es 65
Ilustración 40. Cargo-bike eléctrico para reparto. 68
Ilustración 41. Señalización de zonas de bajas emisiones. Fuente: Doymo 70
Ilustración 42. Propuesta zonas de bajas emisiones (ZBE). 72
Ilustración 43. Aparcamiento en línea y en batería 76
Ilustración 44. Pictograma de aviso a colocar en las inmediaciones del punto de recarga y pictograma para cada una de las plazas. 76
Ilustración 45. Plazas de uso exclusivo para VAO y de vehículos eléctricos en un estacionamiento. 82
Ilustración 46. Esquema de para potenciar la movilidad sostenible en empresas y centros de actividad. Fuente: elaboración propia. 84
Ilustración 47. Ejemplo campañas de movilidad. 86
Ilustración 48. Ejemplo de campaña de camino escolar seguro en la ciudad de Adeje. 87
Ilustración 49. Ejemplos de información de rutas saludables en otras ciudades. 88

ÍNDICE TABLAS

Tabla 1. Resumen valores anuales emisión de contaminantes. Fuente: Informe Calidad 2021 del Cabildo. 11
Tabla 2. Programas de actuación del PMUS. 16
Tabla 3. Listado de medidas contenidas en los diferentes programas. 17
Tabla 4. Disposición de las intersecciones entre vías de la red local. 27
Tabla 5. Disposición de las intersecciones entre vías de la red local y principal. 28
Tabla 6. Disposición de las vías locales. 29
Tabla 7. Ampliación oferta de aparcabicis. Fuente: elaboración propia. 44

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 5/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

PARTE I: MARCO ESTRATÉGICO Y ALTERNATIVAS

1. PLANTEAMIENTO GENERAL

1.1 Marco de referencia

El marco de referencia analiza la **normativa europea, estatal y autonómica** que constituyen la base para la definición y cuantificación de los objetivos del Plan.

1.1.1 Marco Europeo

Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa. Dicha directiva ha sido modificada por la **Directiva 2015/1480** de la Comisión de 28 de agosto de 2015. Los umbrales de calidad del aire planteados en estas directivas son de obligado cumplimiento y se recogen en los objetivos del presente plan.

Libro Blanco "Transporte 2050" de la Comisión Europea (2011).

En este documento se plasman, entre otros, los siguientes objetivos en materia de movilidad:

- Descarbonización del transporte. Supone reducir a la mitad para 2030 el uso de automóviles de «propulsión convencional» en el transporte urbano y eliminarlos progresivamente en las ciudades para 2050. También se plantea conseguir que la logística urbana, en 2030, esté fundamentalmente libre de emisiones de CO2.
- Visión 0 muertos para el año 2050.
- Establecimiento de procedimientos y mecanismos de apoyo financiero a nivel europeo para preparar auditorías de movilidad urbana
- Desarrollar un marco validado para la tarificación vial urbana y planes de restricción de acceso y sus aplicaciones, incluido un marco jurídico, operativo y técnico validado que abarque las aplicaciones de vehículos e infraestructura.

El libro Blanco realiza una gran apuesta por las **Smart Mobility** dedicando una línea estratégica a la Innovación para el futuro: Tecnología. Entre las medidas planteadas en ella destacan:

- Sistemas integrados de gestión del transporte y de información que faciliten servicios inteligentes de movilidad
- Gestión del tráfico para un mejor uso de la infraestructura y los vehículos, y sistemas de información en tiempo real para seguir y localizar mercancías y gestionar sus flujos.
- Infraestructura inteligente (terrestre y espacial) para asegurar el máximo seguimiento e interoperabilidad de las diferentes formas de transporte y comunicación entre la infraestructura y los vehículos.
- Normas de interoperabilidad de la infraestructura de tarificación vial para los vehículos limpios;
- Normas de interfaz para comunicaciones infraestructura a infraestructura, vehículo a infraestructura y vehículo a vehículo

La Comunicación **«Europa en movimiento: una movilidad sostenible para Europa: segura, conectada y limpia»** del 13 de mayo de **2018** confirmó el objetivo de la UE, a largo plazo, de avanzar hacia **cero fallecimientos** en el transporte por carretera para 2050, y, señala, que se

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 6/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

debería lograr lo mismo para las lesiones graves. Asimismo, propone nuevos objetivos intermedios de **reducción del número de víctimas mortales** de accidentes de tráfico **en un 50 % entre 2020 y 2030**, así como de **reducción del número de lesiones graves en un 50 %** en el **mismo período**, (Declaración de La Valeta).

Declaración Join, Boost, Sustain de 2019 (unir, potenciar, sostener) de la Unión Europea para sentar las bases del camino hacia la transformación digital de las ciudades europeas. Se recoge como buena práctica la creación del Portal de datos de movilidad (Mobility Data Portal - MDP25), elemento base para la creación de servicios de Mobility as a Service (MaaS). El MDP recoge y conecta los datos de movilidad, integrándolos como información multimodal, y, los hace operativos a través de una interfaz normalizada, y, en el marco de un acuerdo contractual entre los sectores público y privado. Funciona como punto de acceso único a los datos y servicios multimodales de la ciudad.

Marco de actuación en materia de clima y energía de la Unión Europea **hasta el año 2030**

Dentro del Marco de actuación en materia de clima y energía de la Unión Europea hay que destacar el *Pacto Verde Europeo*, por el que en septiembre de 2020 la Comisión *propuso* elevar el objetivo de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030, incluidas las emisiones y absorciones, hasta al menos el 55% con respecto a 1990. La Comisión ha estudiado las medidas necesarias en todos los sectores, incluido el aumento de la eficiencia energética y las energías renovables, y ha iniciado el proceso de presentación de propuestas legislativas a más tardar en junio de 2021 para alcanzar ese objetivo."

1.1.2 Marco nacional

La ley de cambio climático y transición energética (2020).

Esta Ley se adhiere a las reducciones comprometidas en el marco de actuación en materia de energía y clima de la U.E.

Para alcanzarlo, la ley contempla las siguientes medidas:

- La Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, en el marco de sus respectivas competencias, adoptarán medidas para alcanzar en el año 2050 un parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO2. A estos efectos el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima establecerá para el año 2030 objetivos de incorporación de vehículos con nulas o bajas emisiones directas de CO2 en el parque nacional de vehículos según sus diferentes categorías.
- En desarrollo de la estrategia de descarbonización a 2050, se adoptarán las medidas necesarias, de acuerdo con la normativa de la Unión Europea, para que los turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos, excluidos los matriculados como vehículos históricos no destinados a usos comerciales, reduzcan paulatinamente sus emisiones, de modo que antes del 2040 sean vehículos con emisiones de $0gCO^2/km$
- Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares introducirán en la planificación de ordenación urbana medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos:
  - **El establecimiento de zonas de bajas emisiones no más tarde de 2023 de acuerdo con un PMUS previamente aprobado**

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 7/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

- **Medidas para facilitar los desplazamientos a pie, en bicicleta y otros medios de transporte activo, asociándolos con hábitos de vida saludables.**
- **Medidas para la mejora y uso de la red de transporte público.**
- **Medidas para la electrificación de la red de transporte público y otros combustibles sin emisiones de gases de efecto invernadero, como el biometano.**
- **Medidas para fomentar el uso de medios de transporte eléctricos privados, incluyendo puntos de recarga.**
- **Medidas de impulso de la movilidad eléctrica compartida.**

Es en la **Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible**, donde se definen los objetivos de la política de movilidad sostenible. El presente plan asume en su totalidad esos objetivos frontales:

- Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano, de la salud y seguridad de los ciudadanos, y, a la eficiencia de la economía.
- Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales, y, facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos con el mínimo impacto ambiental.
- Promover la disminución del consumo de energía y la mejora de la eficiencia energética, para lo que se tendrán en cuenta políticas de gestión de la demanda.
- Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los trasportes públicos y colectivos y también de otros modos no motorizados.
- Fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.

La **Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética** desarrolla en el **Plan de Acción 2011-2020** una serie de medidas e instrumentos para facilitar una movilidad sostenible y de bajo consumo de carbono. Se incluye, por ejemplo, la elaboración e implantación de los **Planes de Movilidad Urbana Sostenible** (medidas 6.1.12 y 6.1.17) para impulsar desplazamientos más sostenibles, que sean compatibles con el crecimiento económico, alcanzando con ello una mejor calidad de vida para la ciudadanía y futuras generaciones.

Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 del MITMA

La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada se estructura en nueve ejes, que se desarrollan a través de líneas de actuación y medidas concretas, existiendo diversos grupos de trabajo horizontales en el MITMA trabajando en ellos:

- **Eje 1: Movilidad para todos**
- **Eje 2: Nuevas Políticas Inversoras**
- **Eje 3: Movilidad Segura**
- **Eje 4: Movilidad de Bajas Emisiones**
- **Eje 5: Movilidad Inteligente**
- **Eje 6: Cadenas Logísticas Intermodales Inteligentes**
- **Eje 7: Conectando Europa y Conectados al Mundo**
- **Eje 8: Aspectos Sociales y Laborales**
- **Eje 9: Evolución y Transformación del MITMA**

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 8/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

1.1.3 Marco autonómico.

El documento de **Estrategia canaria de lucha contra el cambio climático** desarrollado por la Agencia Canaria de Desarrollo Sostenible y Cambio Climático plantea las siguientes medidas en lo relativo al transporte:

- "Reequilibrar el actual reparto modal, potenciando los modos más sostenibles, como la guagua, el tranvía y el transporte marítimo, en algunos casos, en los ámbitos urbano, interurbano e interinsular colectivo, así como las fórmulas no motorizadas (caminar y bicicleta) en el ámbito urbano o mayor uso del teletrabajo".

Estrategia canaria de Acción Climática (2040).

La Estrategia Canaria de Acción Climática es el instrumento marco de planificación regional en materia de acción climática de la Comunidad Autónoma de Canarias, que a su vez será desarrollada a través del Plan Canario de Acción Climática, los planes de acción insulares y municipales para el clima y la energía y el Plan de Transición Energética de Canarias.

Este modelo establece cinco Objetivos Estratégicos:

1. Reducción de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) y fomento de la absorción de carbono.
2. Mejora de la eficiencia energética;
3. Implantación de energías renovables;
4. Movilidad sostenible y el transporte de emisiones contaminantes directas nulas.
5. Adaptación y resiliencia.

Estos objetivos, que se dividen en Líneas Estratégicas, constituyen el marco en el que se ubicarán las medidas y actuaciones que se concretarán a través del Plan Canario de Acción Climática y el Plan de Transición Energética de Canarias.

1.1.4 Marco Municipal

Otros documentos existentes suministrados que han servido de base para la elaboración del PMUS y la coordinación de las medidas propuestas son:

- P.G.O.U del municipio de San Cristóbal de La Laguna con aprobación definitiva parcial de adaptación básica al D.L. 1/2000 de Plan General de Ordenación de San Cristóbal de La Laguna, publicado el 06/04/2005 en el BOC 067/05 y el 25/04/2005 en el BOP 064/05
- Revisión P.G.O.U del municipio de San Cristóbal de La Laguna con aprobación inicial en agosto de 2014.
- Plan de Movilidad como documento anexo del nuevo P.G.O.U del municipio de San Cristóbal de La Laguna. (no aprobado).
- Programa para la conformación, jerarquización y criterios de desarrollo de la red ciclista municipal.
- Plan de seguridad vial de San Cristóbal de La Laguna 2013.
- Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Area Metropolitana aprobado definitivamente el 5 de febrero del año 2007
- Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Tranviario del Area Metropolitana.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 9/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

- Propuesta de modificación de la línea 3 del Tranvía entregada por MTSA realizada durante la realización de este PMUS.
- Estudio del transporte urbano a la demanda en taxis accesibles de uso compartido (enero 2013, elaborado por *Rodi Consultoría* para el Ayuntamiento de Santa Cruz).

1.2 Objetivos

En este Documento se define, tras la redacción de los documentos de Análisis y Diagnóstico, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) del municipio de San Cristóbal de La Laguna, la propuesta de ordenación en materia de movilidad como respuesta a la problemática detectada y la definición de líneas de actuación.

El PMUS debe ser aquel que, de acuerdo con el Plan General de La Laguna, establezca las medidas necesarias para garantizar que los viajes relacionados con el municipio se realicen de forma más sostenible, esto es, priorizando los modos públicos y los no motorizados, garantizando una mejor calidad de vida para sus ciudadanos de forma compatible con el crecimiento económico, la cohesión social y el respeto al medio ambiente.

El **diagnóstico técnico** del sistema de movilidad dibuja cuantitativamente la situación de partida, y mide la intensidad de sus problemas (diagnosis cuantitativa). El resultado de este diagnóstico técnico permite plantear adecuadamente los objetivos principales del Plan, y establecer indicadores que los representen.

Buena parte de los objetivos del Plan, principalmente los vinculados a **seguridad vial, calidad del aire o reducción de emisiones de gases de efecto invernadero** deben responder, como mínimo, a la normativa establecida por la Unión Europea, que es garante de su cumplimiento.

Otros objetivos, relacionados con **los estándares de calidad que se desean para el espacio público y para cada uno de los modos de transporte, deben responder a la satisfacción del derecho social universal a la movilidad, y garantizar una movilidad eficiente y competitividad, ineludible para conseguir el progreso económico y social de San Cristóbal de La Laguna.** Estos objetivos quedan supeditados a la capacidad de transformación que, en el plazo de vigencia del plan, puede asumir la ciudad, y a los medios económicos que se puedan comprometer para acelerar la modernización del sistema.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de San Cristóbal de La Laguna, tiene como objetivos generales conseguir mayores niveles de sostenibilidad, eficiencia, inclusividad y seguridad del sistema de movilidad. Y todo ello desde una visión compartida en la toma de decisiones.

1.2.1 Movilidad segura

La seguridad es un requisito indispensable de un sistema de movilidad sostenible, no solo la seguridad real sino la percibida. Los ciudadanos de San Cristóbal de La Laguna, de todas las edades, han de sentirse seguros en sus desplazamientos a pie y en bici en el núcleo urbano. Para ello, el plan plantea una reducción de las velocidades de circulación y una mejora de las condiciones de circulación de peatones y ciclistas.

El presente Plan, en relación con la seguridad vial, asume absolutamente los objetivos de la Comunicación **«Europa en movimiento: una movilidad sostenible para Europa: segura, conectada y limpia»** (2018) que son:

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 10/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

- **Reducción del número de víctimas mortales de accidentes de tráfico en un 50 % entre 2020 y 2030.**
- **Reducción del número de lesiones graves en un 50 % en el mismo período.**

También se considera el objetivo de movilidad segura desde el punto de vista de la seguridad ciudadana, principalmente la disminución del riesgo real y percibido por las mujeres en sus desplazamientos. Cabe destacar que, en general, la mujer presenta patrones de movilidad más complejos con elevada intermodalidad, es por ello que se ha de garantizar que las condiciones del viaje sean seguras, con entornos agradables en los itinerarios a pie y mediante la introducción de mecanismos de vigilancia en el transporte público.

Dado que el camino hacia la sostenibilidad precisa incrementar el transporte público y potenciar la movilidad activa en medios no motorizados, se considera fundamental atender a la demanda existente donde las mujeres juegan un papel protagonista como se ha indicado en el análisis realizado.

La perspectiva de género en la movilidad es un desafío presente al cual las ciudades deben hacer frente para garantizar la igualdad y la calidad de vida de su ciudadanía.

En definitiva, se trata de que la movilidad no afecte a las condiciones de seguridad de la población y no sea un factor que incida negativamente en la distribución modal.

1.2.2 Movilidad sostenible

Por lo que se refiere a la **sostenibilidad,** se plantea como objetivo conseguir una reducción sustancial de las emisiones contaminantes y del consumo energético. En este sentido, el objetivo cuantitativo planteado no puede ser otro que mantener el cumplimiento de los límites acordados por la Unión Europea en la directiva 2008/50 modificada en parte por la directiva 2015/1480. San Cristóbal de La Laguna no dispone de ninguna estación de calidad del aire, pero las 2 más próximas, en Santa Cruz de Tenerife, excepto muy puntualmente, cumplen los límites establecidos de NO_2, PM_{10} y $PM_{2,5}$ en el R.D 102/2011, tal y como refleja el Informe de Calidad del Aire de Canarias 2021 elaborado por la Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial del gobierno de Canarias.

ZONA	ESTACIONES	Valor medio anual (µg/m³)		
		Partículas PM_{10}	Partículas $PM_{2,5}$	NO_2
ES0511	Depósito Tristán	23	8,2	11
	Vuelta Los Pájaros	24	7,4	11

Tabla 1. Resumen valores anuales emisión de contaminantes. Fuente: Informe Calidad 2021 del Cabildo.

Si bien, pese a cumplir los valores establecidos en el R.D 102/2011, si se atiende a los nuevos valores límite establecidos por la OMS sería necesario aplicar medidas de mejora de la calidad del aire ya que se superan los valores medios anuales tanto de partículas PM10 y PM2,5 como de NO_2.

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 11/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

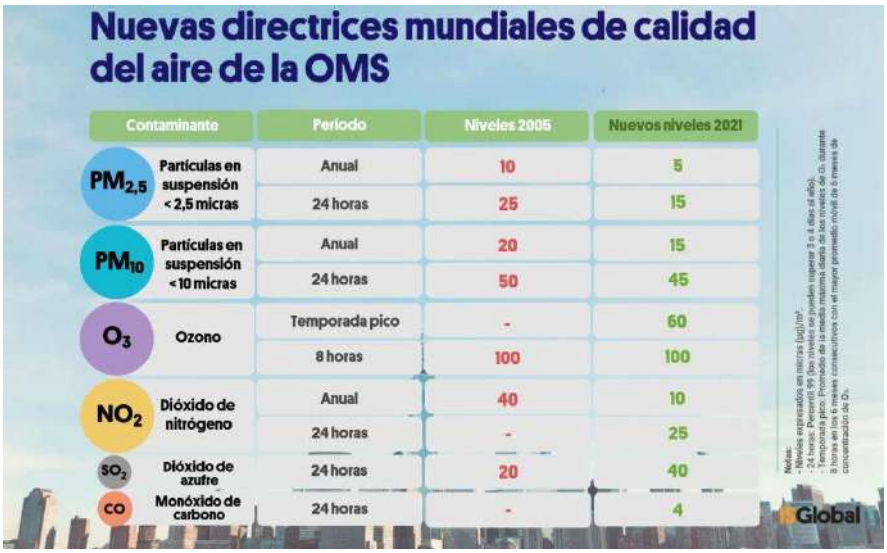


Ilustración 1. Nuevas directrices mundiales de Calidad del Aire de la OMS. Fuente: ISGlobal.

Por lo que se refiere a los gases de efecto invernadero, Los objetivos de reducción de emisiones a 2030 quedan recogidos en las Conclusiones del Consejo Europeo de octubre de 2014. En éstas se aprobó el Marco de actuación en materia de clima y energía hasta el año 2030 que contempla una serie de metas y objetivos políticos para toda la UE durante el periodo 2021-2030.

En este sentido, el presente Plan de Movilidad toma como referencia el objetivo asumido de reducir un 23% las emisiones de gases de efecto invernadero con respecto a 1990. Esto supondría una disminución de las emisiones de aproximadamente el 20% respecto a las del año 2018.

Dentro del **Marco 2030** también se establece como objetivo, vinculante para la UE, una participación de las energías renovables de, al menos, un 42**%** sobre la total consumida en 2030.

Resulta ineludible que el *mix* energético de electricidad avance hacia fuentes sostenibles y, que la recarga eléctrica de los vehículos se realice mayoritariamente en periodo nocturno, período donde la sostenibilidad de este *mix* es mayor. El Plan propone para 2030, que, como mínimo, un 20**% del parque circulante corresponda a vehículos eléctricos**, lo que implica una mejora y ampliación del número de puntos de carga (electrolineras) en la ciudad.

1.2.3 Movilidad inclusiva

El sistema de movilidad también debe ser **universal e inclusivo**, entendido éste como el derecho y la posibilidad de todos los ciudadanos a moverse en las mejores condiciones. La garantía de ese derecho exige, por un lado, mejorar los sistemas de transporte público, priorizándolos y dotándolos de los más elevados niveles de cobertura, frecuencia y accesibilidad. Por otro, se deben mejorar especialmente las condiciones de la movilidad peatonal y ciclista. Es necesario recordar que el núcleo urbano de San Cristóbal de La Laguna tiene una longitud máxima de poco más de 2km en la zona entorno al casco (desde la rotonda de la Cruz de Piedra hasta la rotonda de la Guardia Civil de Tráfico en sentido este-oeste y desde el eje de la TF-5 hasta el Parque de la Vega), lo que hace que, en los desplazamientos radiales, en el peor de los casos, los tiempos de desplazamiento no superen los 15 minutos a pie y los 5 minutos en bicicleta.

Esta situación queda recogida en el Metrominuto del Casco llevado a cabo que refleja a través de un mapa sinóptico las distancias entre los diferentes puntos de interés (servicios públicos, paradas

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 12/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

de transporte público, centros ciudadanos o parques) y los tiempos medios que se tarda en desplazarse entre ellos promocionando la movilidad peatonal. Implementar esta iniciativa en núcleos como Taco, La Cuesta, Guamasa o las poblaciones de la zona Nordeste, junto con una mejora de las condiciones de los diferentes itinerarios, ayudaría a promover una movilidad activa e inclusiva en entornos aptos para ella.

1.2.4 Movilidad eficiente

Una mayor **eficiencia** comporta una mejora de la funcionalidad del sistema de movilidad de la ciudad, incrementa la calidad de vida de sus ciudadanos y acelera su progreso desde la perspectiva económica y social. En este sentido, se estima como objetivo que ninguna vía supere el nivel de servicio C (por debajo del 70% de saturación). La transformación de las vías, dando un mayor peso al peatón y la bicicleta ha de ser compatible con el mantenimiento de los niveles de servicio actuales.

Para ello, el Centro de la población debe quedar a menos de 1 km de un aparcamiento de disuasión para que de esta forma no haya tráfico de agitación en búsqueda de aparcamiento en las vías principales.

Otro objetivo de eficiencia es tratar de garantizar **"la ciudad de los 15 minutos"** mediante un planteamiento de planificación y gestión urbanística a medio plazo, que potencie densidad demográfica y diversidad de usos para que la ciudadanía encuentre todo lo que necesita para su vida cotidiana en un radio de 15 minutos desde su residencia, incluido y sobre todo, su trabajo. Como consecuencia directa de la "ciudad de los 15 minutos" se reduciría la movilidad cotidiana obligada en modos motorizados, coincidente con la punta de movilidad.

Por otro, es preciso realizar una apuesta decidida por la micromovilidad. No sólo se trata de mejorar la oferta de espacio público para estos modos (ampliaciones de acera, priorización peatonal de la mayoría de las vías, carriles ciclistas, aparcamientos para vehículos), sino impulsar, mediante el uso de **nuevas tecnologías**, el compartir vehículos limpios.

Por lo que se refiere al transporte público, el Plan recoge las nuevas infraestructuras previstas como la posible ampliación del tranvía hasta el aeropuerto de los Rodeos, cuyo objetivo es minimizar los tiempos de desplazamientos y potenciar la intermodalidad.

De especial importancia será la incorporación de mecanismos de información y planificación de la gestión de la **Distribución Urbana de Mercancías** que permita optimizar esta actividad tan importante para el funcionamiento de la ciudad, y que tantas externalidades genera, y a los usuarios, sean receptores o distribuidores. La monitorización de las zonas de carga y descarga, la potenciación de centros de ruptura de carga, etc. son recogidas como acciones del presente plan.

1.2.5 Movilidad compartida

Mejorar las condiciones del sistema de movilidad pasa ineludiblemente porque sean los ciudadanos de San Cristóbal de La Laguna quienes asuman en sus pautas de movilidad principios éticos y de sostenibilidad, es decir por una **acción sobre la movilidad más compartida**.

El ciudadano ha de ser consciente de las consecuencias de su elección modal. Del mismo modo su aportación es básica como garante del correcto funcionamiento sistema de movilidad, denunciando carencias y planteando soluciones. En este sentido la educación vial se considera un elemento básico y en el horizonte del Plan ha de llegar como mínimo a un 70% de la población.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 13/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

1.3 Escenarios temporales de distribución modal

1.3.1 Estrategia de priorización de modos

La estrategia que el presente PMUS proyecta en orden a alcanzar los anteriores objetivos pasa por la racionalización del uso de cada modo, por supuesto, en base a su integración funcional. Esa racionalización precisa, en primer lugar, de una **priorización de modos de transporte**.

Así, el **peatón, es el modo universal y prioritario por naturaleza** (todos somos o terminamos siendo peatones). Las dificultades a la movilidad peatonal en el espacio público, discrimina los desplazamientos no sólo de las personas con movilidad reducida, sino de toda la población, durante un periodo que se extiende a más de **un tercio de su vida** (infancia, apoyo a la movilidad de las generaciones anteriores y posteriores, y recibiendo el apoyo de la generación posterior).

Por ello, es necesario incrementar la calidad urbana de los desplazamientos en San Cristóbal de La Laguna, a través de la mejora de los itinerarios principales y la ordenación del espacio público.

El **transporte público**, abierto a todos, constituye el **otro modo prioritario de este Plan**. Conforma la columna vertebral del sistema y es el modo indispensable para garantizar la movilidad universal de toda la ciudadanía. Se plantea, en primer lugar, mejorar la comunicación en los espacios urbanos insuficientemente conectados y apoyar, en su caso, la transferencia modal entre coche, bici, patinete y el transporte público. La oferta de transporte público estará especialmente atenta a cubrir los deseos de movilidad por motivos de desplazamiento laborales, en orden, a **no discriminar** a los trabajadores por la tenencia o no de coche. Una parte de los usuarios de coche no tiene alternativa razonable en otro modo más sostenible.

La bicicleta, VMP y otros modos de micromovilidad se configuran como un nuevo actor en la movilidad de San Cristóbal de La Laguna que el Plan quiere fomentar por su escaso o nulo impacto medioambiental o energético, y su versatilidad para completar un viaje multimodal puerta a puerta. Así, el Plan propone, implementar una amplia red ciclista mediante nuevos carriles bici así como ciclocarriles favoreciendo el trasvase modal.

También, el Plan da respuesta a la demanda de movilidad de desplazamientos, denominados **esenciales en vehículo privado motorizado**, Estos desplazamientos esenciales son aquellos que sólo pueden realizarse en ese modo. Es decir: la **Distribución Urbana de Mercancías (DUM), servicios públicos, etc.**, y, los que se realizan en coche por no existir alternativas razonables en otros modos para desarrollarse.



Ilustración 2.Pirámide clásica priorización modal (derecha) y pirámide multimodal (elaboración propia).

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58	
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08	
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803 Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803			
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58	- 14/104 -	Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00	

1.3.2 Objetivos de distribución modal

Así, una vez definidos los objetivos y cuantificados los indicadores asociados, se procede a la prognosis cuantitativa de la situación de llegada, en el horizonte temporal de vigencia del Plan.

Es evidente que el indicador relativo a la distribución **modal**, porcentaje de usuarios en cada modo de transporte, proyecta con gran nitidez la consecución de casi todas las estrategias programadas y, en definitiva, es muy sensible al nivel de aproximación a los objetivos del Plan. Por ello, el **cambio modal** resulta un elemento estratégico de primer orden para alcanzar los hitos establecidos en cada horizonte: 2023 y 2030.

Así, la disminución del número de kilómetros recorridos en coche reduce la contaminación, el consumo energético y la congestión, libera espacio público, además de minimizar el riesgo de sufrir accidente.

Se plantea como objetivo que la utilización del coche no supere el 34%. Por otro lado, la apuesta por la micromovilidad se ha de traducir en que la bicicleta y los VMP alcancen, como mínimo, el 8% del total de desplazamientos.



Ilustración 3. Reparto modal actual y objetivo a corto y largo plazo. Fuente: Doymo.

1.4 Escenarios temporales y estrategias de actuación

Este documento contempla dos escenarios temporales de análisis:

- **Corto-medio plazo (2023-2025)**: En este horizonte se pretende dar respuesta a los problemas detectados más importantes, primando las actuaciones de gestión y las infraestructuras más prioritarias. En este sentido, se prevé la implantación de la ZBE y todas aquellas actuaciones de carácter complementario a la misma, así como el estudio para la mejora de los entornos escolares y el inicio de la red de carriles bici.

- **Largo plazo (2030)**: Se consideran la consolidación de las políticas de movilidad y la aprobación y desarrollo del Plan General de Ordenación Urbana.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58	
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08	
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803 Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803			
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58	- 15/104 -	Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00	

1.5 Programas, medidas y actuaciones.

La siguiente tabla resume el número de medidas que recoge cada programa.

Ámbito de Actuación	PROGRAMAS Y NÚMERO DE ACTUACIONES EN EL PMUS DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA									
	Mejora de la Movilidad a Pie	Potenciación de la movilidad ciclista	Potenciación del transporte público	Mejora de la eficiencia y seguridad de la red viaria	Gestión sostenible del aparcamiento	Distribución urbana de mercancías	Mejora de la calidad ambiental y ahorro energético	Gestión y planificación de la movilidad	Participación, concienciación e información	Total
Todo el municipio	5	4	4	3	5	4	2	4	3	**34**

Tabla 2. Programas de actuación del PMUS.

A continuación, se exponen las medidas propuestas, clasificadas en distintos programas.

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 16/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

ÁMBITOS, PROGRAMAS Y ACTUACIONES EN TODO EL MUNICIPIO																	
MP	MOVILIDAD A PIE	**MC**	MOVILIDAD CICLISTA	**TP**	TRANSPORTE PÚBLICO	**ESV**	EFICIENCIA Y SEGURIDAD VIARIA	**GSA**	GESTIÓN SOSTENIBLE APARCAMIENTO	**DUM**	DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS	**CA**	MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL	**PM**	PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD	**PCI**	PARTICIPACIÓN, CONCIENCIACIÓN E INFORMACIÓN
1	Medidas y actuaciones de mejora en la red de itinerarios peatonales	1	Creación y ejecución de red ciclable	1	Reestructuración de la Red de Transporte Urbano del municipio	1	Reestructuración viaria de carácter urbano	1	Regulación aparcamiento en superficie	1	Sistema de control de la circulación de vehículos pesados	1	Creación e implantación de una zona de bajas emisiones (ZBE)	1	Relación del Plan de Movilidad con la Planificación del Territorio	1	Potenciar la educación vial y movilidad sostenible
2	Recuperación de espacios urbanos para el peatón	2	Plan de señalización de vías ciclistas	2	Mejora de la intermodalidad	2	Plan de medidas de templado de tráfico	2	Plan de aparcamientos residenciales mixtos	2	Creación de microplataformas de distribución y puntos logísticos	2	Fomento de la electromovilidad	2	Creación de la Oficina de Movilidad	2	Implantación de rutas escolares y clases de movilidad sostenible a menores
3	Itinerarios seguros en modos no motorizados a centros educativos	3	Ampliación red de aparcamientos para bicicletas	3	Implantación de carril BUS-VAO	3	Campaña de concienciación para fomentar la conducción eficiente del vehículo privado	3	Red de aparcamientos de disuasión	3	Fomento de carga y descarga nocturna			3	Actualización ordenanza de movilidad	3	Desarrollo y potenciación de las Rutas Saludables. Clases de educación vial y movilidad sostenible a gente mayor o con problemas de salud
4	Evitar el efecto-barrera de la TF-5: mejora de la accesibilidad peatonal transversal	4	Creación e implantación de un sistema de bicicleta pública	4	Campañas de potenciación del uso del transporte público			4	Sistema de información y guiado hacia estacionamientos	4	Sistema de gestión y reserva de las zonas de carga y descarga			4	Potenciación de la movilidad sostenible en empresas y centros de actividad		
5	Mejora de la seguridad vial para el peatón							5	Control y reducción de la ilegalidad de aparcamiento en superficie								

Tabla 3. Listado de medidas contenidas en los diferentes programas.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803

Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 17/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

En los siguientes apartados se define y detalla cada uno de los programas de actuación, desarrollando las actuaciones incluidas en cada uno de ellos y, por último, se llevará a cabo una estimación económica de las distintas propuestas, sólo para las propuestas de corto-medio plazo y una batería de indicadores de seguimiento.

DOCUMENTO SUJETO A REVISIÓN

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 18/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

PARTE II: PROGRAMAS, ACTUACIONES Y MEDIDAS

1. PROGRAMA DE MEJORA DE LA MOVILIDAD A PIE

El desplazamiento a pie es la forma más sostenible de transportarse. De hecho, la mayoría de los desplazamientos internos (con origen y destino en el núcleo urbano) ya se realizan de este modo, lo que **sitúa a la ciudad en una excelente posición de partida para conseguir una movilidad más sostenible.** Es imprescindible asegurar y potenciar este hecho con medidas que hagan los **desplazamientos a pie más rápidos, más seguros, más atractivos y cómodos.** Por ello, esta línea estratégica se considera prioritaria y la base para mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos.

En el nuevo modelo de movilidad que se promueve en la ciudad, la movilidad a pie debe perseguir los siguientes objetivos básicos:

- Crear itinerarios peatonales seguros y accesibles con conexión viaria en el interior de las entidades, entre entidades y desde éstas al centro del municipio en la medida de lo posible.
- Seguir implantando nuevas zonas peatonales y de coexistencia con preferencia para los peatones.
- Eliminar barreras físicas que fragmentan el territorio y que penalizan los desplazamientos peatonales.
- Eliminar barreras arquitectónicas y ordenar el mobiliario urbano del espacio público para garantizar la accesibilidad universal.
- Acondicionar espacios o áreas de estancia (plazas y parques u otros) para el uso de los peatones en su movilidad.
- Mejora de la accesibilidad y fomento de la movilidad a pie en los principales ejes peatonales de la ciudad (anchura de acera, obstáculos en el itinerario, ausencia de pasos para peatones, iluminación, etc.)

Es necesario mejorar y promocionar los itinerarios peatonales, garantizando su accesibilidad y conectividad con el resto del entorno urbano, estableciendo una jerarquía y diferenciación de los mismos en función de su uso.

Para ello, se apuesta por mejorar la oferta peatonal en todas sus calles. Se propone una clasificación viaria que tiene como objeto **concentrar el tráfico en pocas calles**, **destinando prioritariamente al peatón las vías interiores delimitadas por las calles de tráfico**. Además, se consideran ejes peatonales que vertebran la actividad comercial y de ocio de La Laguna. En base a ello se plantea la siguiente clasificación viaria:

a) **Ejes principales**. Se trata de las calles por donde se canalizaría la mayor parte del tráfico rodado del núcleo urbano pero que también se constituyen en ejes peatonales, por lo que se requiere ampliar las aceras para cumplir con los requisitos mínimos de accesibilidad, además de potenciar los itinerarios principales de accesos a la zona comercial, centros educativos, etc. Se trata de cambiar la morfología de carretera donde aún tiene ese aspecto y transformarlas en verdaderas vías urbanas. La máxima velocidad de circulación se establece en 30 km/hora.

b) **Calles residenciales ("Supermanzanas")**. La agrupación de estas calles, delimitadas por calles 30 permiten la configuración de "supermanzanas" espacios en los que el peatón tiene la prioridad. Se trata de una solución urbanística que, habiéndose iniciado su aplicación en la ciudad de Vitoria, paulatinamente se ha adoptado, de forma similar en la mayoría de las ciudades españolas.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 19/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

c) **Zonas estanciales/peatonales**. Se tratarían de espacios estanciales, completamente peatonales.

DEFINICIÓN FUNCIONAL DE TIPOS DE CALLES DE PRIORIDAD PEATONAL / CALLES 30			
	Peatonal	Calle residencial	Calles 30
Señal			
Criterios de implantación	Alta demanda peatonal. Ejes peatonales. Inexistencia de parkings públicos.	Vía de carácter local. Bajas intensidades de tráfico. Distancia entre fachadas insuficiente para separación de vehículos y peatones. Zonas con déficit de estacionamiento residencial.	Tráfico inferior a 10.000 veh./día y sentido Calles anchas
Velocidad	10 km/hora	20 km/hora	30 km/hora
Vehículos que pueden acceder	Excepcional.	Todos con posible limitación de tamaño (preferiblemente < 3,5 MMA y sin transporte público).	Todos.
Aparcamiento	Excepcional	Si	Si
Tratamiento	Plataforma única. Mobiliario urbano.	Plataforma única/Urbanismo táctico. Mobiliario urbano.	Segregación calzada / acera
Elementos control	Si	No	No

Ilustración 4. Características funcionales de calles de prioridad peatonal y calles 30. Fuente: Doymo.

Por último, la reforma de todo este viario debe **garantizar la accesibilidad universal** en todas las calles del núcleo, asegurando una anchura suficiente de las aceras (banda libre de obstáculos), el rebaje de los vados en los pasos peatonales, así como una pendiente longitudinal que no supere el 6%. Así, en la **Orden TMA/851/2021, del 23 de julio**, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados", se establece que un itinerario es accesible cuando *"en todo su desarrollo poseerá una anchura libre de paso no inferior a 1,80 m, que garantice el giro, cruce y cambio de dirección de las personas independientemente de sus características o modo de desplazamiento".*

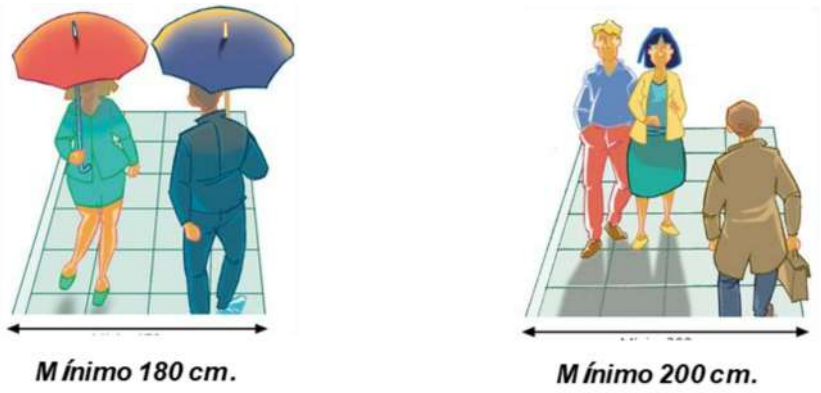


Ilustración 5. Esquema límites anchura de calles.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 20/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

1.1 Medidas y actuaciones de mejora en la red de itinerarios peatonales.

La ciudad funcional apoyada sobre modos de transporte sostenibles, especialmente los no motorizados (peatones y bicicletas) que actualmente suponen el 37,8% del reparto modal total, requiere la implantación y encaje de nuevas infraestructuras capaces de soportar la nueva demanda inducida.

1.1.1 Mejora de la red básica peatonal

Objetivo y justificación

El objetivo de esta medida es mejorar el nivel de servicio de la red peatonal definida en la diagnosis, que conectaba los diferentes barrios de la ciudad, de tal forma que cada uno de ellos tuviera, como mínimo, un eje de calidad que lo conectara con el resto de la ciudad. Debe indicarse que el desplazamiento a pie es el modo funcional más seguro, rápido, cómodo y sostenible para buena parte de los desplazamientos, especialmente para aquellos con una longitud inferior a 1,5 km.

Además, la mejora de estos itinerarios beneficia especialmente a los colectivos más vulnerables como personas mayores o menores, a la vez que mejora las condiciones de seguridad de las mujeres, al ofrecer espacios abiertos y diáfanos.

Descripción

Para asegurar la accesibilidad, la seguridad y la funcionalidad de estos itinerarios, se limitará el aparcamiento y el tráfico motorizado en las calles de su entorno, si fuera necesario. Además, para asegurar la seguridad de estos itinerarios, los pasos de peatones podrán ser construidos a cota superior a la del resto de la calzada con las características técnicas generales establecidas en la normativa estatal y específica para su adecuación a las vías urbanas.

En la elaboración del diagnóstico se detectaron problemas en parte de esta red básica peatonal: existencia de estrechez de las aceras, presencia de obstáculos (mobiliario urbano), pasos de calles excesivamente largos y problemas de invasión de espacios peatonales por los vehículos en los estacionamientos.

Dentro de la red básica peatonal definida se identifican 2 tipos de itinerarios peatonales:

A. Itinerarios peatonales preferentes:

- Paso mínimo garantizado mayor de 2,5 m.
- Itinerarios continuos, directos y funcionales, con trazados longitudinales, rectilíneos y sin quiebros innecesarios.
- A ser posible con preferencia de paso en intersecciones con otros modos:
  - Reducción de velocidad de vehículos motorizados.
  - Reducción de la trayectoria y tiempo de espera de los peatones.
- Cada 200 m se deberá disponer de áreas estacionales de actividades diversas (juegos, espera, compras, estancias, etc.)
- En vías urbanas principales llevarán una banda de separación del tráfico motorizado, cuya solución técnica (se propone esencialmente arbolado y ubicación del mobiliario urbano) estará en función de la sección transversal disponible y del tráfico motorizado.
- Disposición de señalización horizontal y vertical.
- Disposición de información de la red peatonal – ciclista y transporte público.

Se proponen los siguientes recorridos:

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 21/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

Nº	Ubicación
1	Punta del Hidalgo: Calle Océano Atlántico
2	Bajamar: Eje avda. El Sol – avda. Gran Poder
3	Bajamar: Avda. de los Pescadores
4	Tejina: tramo de la TF-16 que discurre por el interior del núcleo urbano sentido este-oeste.
5	Valle Guerra: camino Moral – camino Homicián
6	Valle Guerra: tramo TF-16 desde el cruce con Camino Moya hasta Ricardo Melchida Booth
7	Guamasa: camino Santa Rosa de Lima
8	Guamasa: Pº. Las Acacias
9	Eje rotonda TF-152 – Avda. de la Candelaria
10	Calle San Antonio
11	Avda. Universidad
12	Eje Avda. República Argentina – Juan de Vera
13	Eje Camino de las Peras-Tabares de Cala
14	Eje San Benito – Camino el Vallado
15	Camino La Villa
16	Eje Núñez de la Peña – Avda. República de Venezuela – calle República de Venezuela
17	Avenida Trinidad
18	Eje Herradores – Pza. San Cristóbal – Avda. Leonardo Torriani
19	Eje Lora Tamayo – Cam. San Bartolomé de Geneto
20	Eje Avenida de los Menceyes
21	Eje calle Prof. José Luis Moreno Becerra – calle Radio Aficionados
22	Eje Avda. César Manrique – cam. La hornera
23	Eje Ctra. Gral . De la Cuesta – TF28
24	Ctra. Gral del Rosario
25	Eje calle Aceviño – Avda. La Libertad – Avda. Los Majuelos hasta Muñeco de Nieve
26	Eje Avda. San Martín de Porres – calle Zurbarán – Trª. Andenes Sobradillo

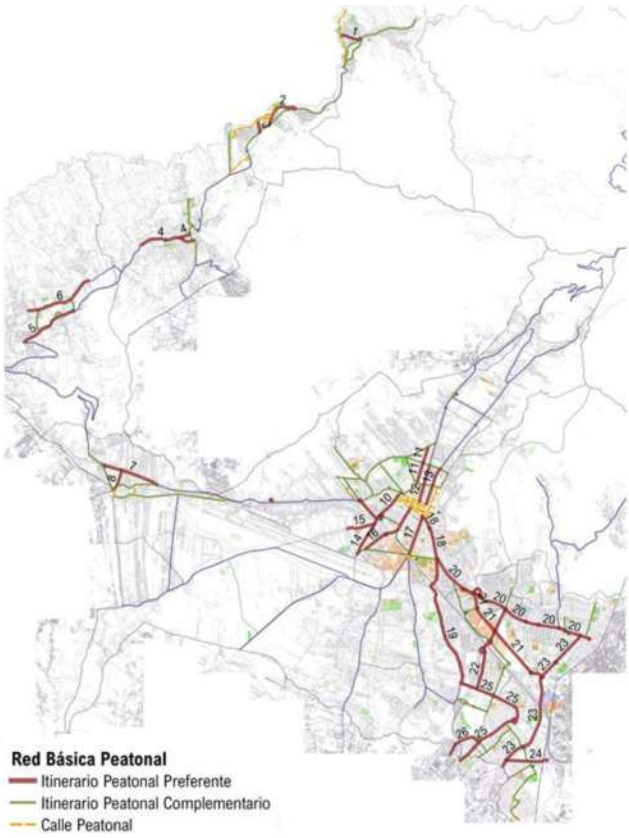


Ilustración 6. Red de itinerarios preferentes propuestos. Fuente: elaboración propia. (ver plano 1.1.A)

B. Itinerarios peatonales complementarios:

Las características específicas de los recorridos peatonales complementarios son las siguientes:

- Paso mínimo garantizado mayor de 1,80 m, recomendable 2,5 – 3 salvo en calles de coexistencia.
- Con jardinería.
- Con preferencia de paso en intersecciones salvo con vías urbanas básicas.
- Disposición de señalización horizontal y vertical.
- Disposición de información de la red peatonal – ciclista y transporte público.

Los recorridos peatonales complementarios se disponen generalmente de forma perpendicular a los preferentes, conectando en algunos casos, las redes peatonales preferentes y dando también cobertura a otros usos atractores.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 22/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

Nº	Ubicación
1	Punta del Hidalgo, Bajamar y Tejina: TF-13, tramos en zona urbana
2	Punta del Hidalgo Camino el Toscalito – Camino Hoya Abajo
3	Avda. del Club Náutico de Bajamar
4	Tejina: Avenida Milán.
5	Tejina: eje norte-sur TF16 – Ctra. Gral. Tejina hasta cruce con Camino Pico Bermejo.
6	Valle Guerra: calle El Calvario
7	Valle Guerra: camino Moya
8	Guamasa: Tramo TF-156 entre cruce con camino el Lomo y cruce con TF-152
9	Guamasa: Tramo TF-152 entre cruce con TF-156 y camino Santa Rosa de Lima
10	Guamasa: Tramo TF-235 entre Vereda el Majano y rotonda Aeropuerto
11	Calle Leopoldo de la Rosa Olivera
12	Camino Las Gavias hasta cruce con la calle Atxona
13	Avenida de San Diego hasta cruce con Camino Cañizares
14	Eje Avda. Universidad – Av. Silverio Alonso – Avda. Lucas Vega – hasta rotonda TF-152
15	Avda. Tabares Bartlet
16	Calle Concepción Salazar
17	Calle Camino La Rúa – Pza. El Cristo
18	Eje Quintín Benito – Pza. El Cristo
19	Eje calle Daute – Calle Girasol
20	Calle Leocadio Machado
21	Eje este-oeste Avda. Bartolomé Cairasco – TF-265
22	Avda. Ángel Guimerá Jorge
23	Eje Camino La Hornera entre Avda. de los Menceyes y rotonda Avda. El Paso
24	Calle Rector Ángel M. Gutiérrez Navarro
25	Eje rotonda Avda. El Paso – Avda. El Paso hasta Avda. Gandhi
26	Eje Avda. Gandhi hasta Camino San Bartolomé de Geneto
27	Calle Obispo Luis Folgueras
28	Eje Avda. El Cardonal – C. Espronceda
29	Avda. San Miguel de Chimisay
30	TF-28 entre ctra. Gral. De La Cuesta y Ctra. Gral. Del Rosario
31	Eje calle Gran Canaria – Trª. Padre Manjón Primera – Avda. San Matías – calle San Francisco – calle San Elías – calle San Agustín – calle San Patricio
32	Eje Calle Candelaria
33	Eje Calle Santa Eulalia – calle María Auxiliadora
34	Calle Franco de Medina
35	Avda Las Palmeras

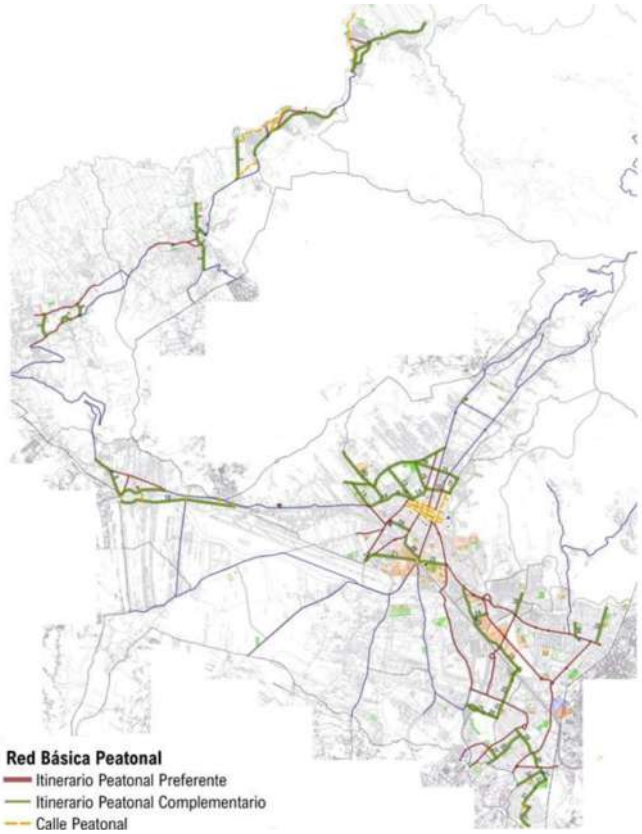


Ilustración 7. Red de itinerarios complementarios propuestos. Fuente: elaboración propia. (ver plano 1.1.B)

1.1.2 Mejora de la movilidad peatonal internúcleos.

La movilidad peatonal internúcleos se produce en la mayoría de las ocasiones a través de ejes viarios gestionados por el Cabildo, es por ello que será necesario instar al mismo a colaborar en el estudio e implementación de las medidas propuestas en aras de recuperar el espacio para el peatón y fomentar los desplazamientos de forma sostenible.

- **Pasos peatonales inferiores en Guamasa.**
  Recuperar la funcionalidad de los pasos peatonales existentes bajo la TF-5, mejorando la accesibilidad, señalización y seguridad del entorno de los mismos. Se consideran puntos de conexión peatonal fundamentales para minimizar el efecto barrera que supone la TF-5 en esta zona.



Ilustración 8. Recuperación de los pasos inferiores de la TF-5 en el entorno de Guamasa y Los Rodeos.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 23/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

- **Conversión en calle de los tramos de la TF-13 y la TF-16 a su paso por zona urbana.**
  En la actualidad la tanto la TF-13 como la TF-16 son de titularidad del Cabildo de Tenerife, si bien en aras de mejorar la movilidad peatonal y potenciar los itinerarios peatonales en los diferentes núcleos poblacionales que atraviesa esta vía, se propone la conversión de los tramos urbanos de esta vía mediante la aplicación de medidas de calmado de tráfico, la implementación de pasos de peatones, la mejora de la señalización y de las aceras existentes.

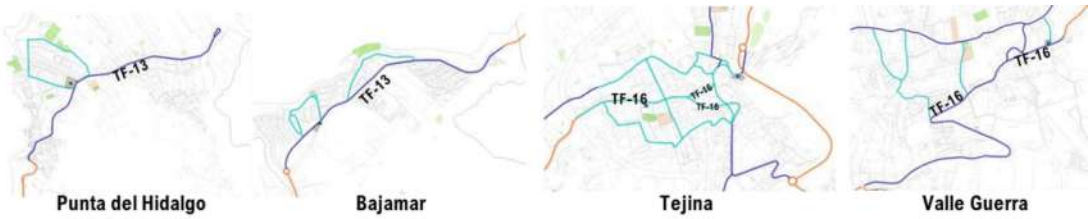


Ilustración 9. Viales TF-13 y TF-16 a su paso por núcleos urbanos del municipio.

1.1.3 Red itinerarios interurbanos.

Para potenciar las conexiones peatonales entre los diferentes núcleos urbanos y los núcleos poblacionales dispersos que configuran el municipio se insta a Cabildo a integrar sendas peatonales aprovechando los arcenes existentes en aquellos puntos donde sea posible hacerlo de forma segura

1.2 Recuperación de espacios urbanos para el peatón.

Objetivo

Medida de carácter estratégico encaminada a reforzar la accesibilidad, la calidad de la transitabilidad y la estanciabilidad del viario local, priorizando los espacios peatonales y limitando la utilización del vehículo privado en los centros urbanos, cuya morfología y dimensiones, con aceras e intersecciones reducidas, no puede adaptarse a las demandas de movilidad de circulación y aparcamiento.

En definitiva, se busca mejorar la calidad de vida de la ciudadanía, reduciendo el riesgo de accidente viario, contaminación acústica y emisiones.

Definición

Además de en los principales ejes de la red básica peatonal, se plantea la jerarquización del espacio viario, determinando aquellas calles que son de carácter local. La agrupación de estas calles, delimitadas por calles 30 permiten la configuración de "supermanzanas" espacios en los que el peatón tiene la prioridad. Se trata de una solución urbanística que, habiéndose iniciado su aplicación en la ciudad de Vitoria, paulatinamente se ha adoptado, de forma similar en la mayoría de las ciudades españolas.

El objetivo principal es reducir la presencia del vehículo privado a lo mínimo necesario y limitar el tráfico de paso, dándole la prioridad al peatón, la bici y los VMP. La red propuesta garantiza el acceso de los vecinos a la red principal.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 24/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

La creación de las "supermanzanas"/zonas de prioridad peatonal contempla las siguientes actuaciones:



Ilustración 10. Señal S-28

- Implantación de la señal S-28 en todos los viales de acceso a la supermanzana, que comporta:
  - Limitación de circulación a 20km/h en todo su interior.
  - Prioridad peatonal.
  - Prohibición de estacionamiento excepto en sitios señalizados.
  - Anular los flujos de tráfico de paso realizando cambios de sentido de circulación en tramos específicos.
  - Conversión en plataforma única.

CRITERIOS DE APLICACIÓN

Los núcleos prioritarios para la implementación del modelo de supermanzanas serían las entidades de los distritos 1, 2 y 3, especialmente El Casco, La Cuesta, Finca España o San Matías. Sin embargo, se ha visto tanto en los inventarios como en los procesos de participación ciudadana como el aparcamiento y la reducción de espacio para el mismo pueden suponer un conflicto que dificultaría la implementación a corto plazo de este modelo.

Debido a esto, se plantea una transformación más progresiva en el corto y medio plazo adaptada a esta situación y supeditada a los procesos de reurbanización y adaptación del viario que realice el ayuntamiento de manera periódica. Se plantea no modificar por tanto la cantidad de aparcamiento existente a corto plazo, pero si realizar modificaciones especialmente centradas en las calles con más estrechez que no respeten las normas de accesibilidad, y sobre las intersecciones, puntos conflictivos en la circulación.

Los criterios de intervención que se proponen son:

- De forma general en todas las nuevas urbanizaciones donde la calle tenga una anchura inferior a 10 metros y no forme parte de la red básica o secundaria, eliminar una banda de estacionamiento.
- Plan de reurbanización de intersecciones, maximizando el espacio peatonal por fases (adelgazamiento del viario y aceras continuas).
- Prioridad de implantación en los barrios de El Casco, la Cuesta, Finca España y el Taco.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 25/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00



Ilustración 11. Calle Candelaria, con sección de 10 metros.

Esta actuación comporta un coste que es prácticamente inasumible para el Ayuntamiento en el horizonte del Plan, por lo que se plantea que se aplique en **zonas pilotos**, vinculadas a entornos escolares o en actuaciones de oportunidad urbanística (cuando se proceda a remodelar un barrio para mejorar las canalizaciones, por ejemplo).

La aplicación mediante "urbanismo táctico" tiene un período de vigencia limitado ya que la señalización horizontal sufre un deterioro que degrada la imagen de la supermanzana.

En el plano correspondiente se contempla una aproximación de división de supermanzanas, por un lado, a la zona del Casco y los barrios perimetrales, ya que se considera uno de los entornos menos adecuados para el tránsito de los vehículos a motor por lo que su reconversión progresiva implicaría una recuperación del espacio público más adecuada para las funciones que en él se integran. Por otro lado, se consideran los barrios con una consolidación urbana elevada y un alto porcentaje de vías de sección insuficiente e inaccesibles en condiciones de seguridad para el peatón.

El diseño de las mismas requerirá un estudio detallado de su delimitación y características, con el fin de generar espacios de calidad que favorezcan la movilidad a pie y aumenten la permeabilidad del suelo implantando nuevos jardines y espacios verdes, estimulando la interacción y complejidad urbana. A continuación, se presenta una serie de tablas donde se valora el modelo de intersecciones internas, perimetrales y la disposición de los viales deseable para todo el ámbito prioritario.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 26/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

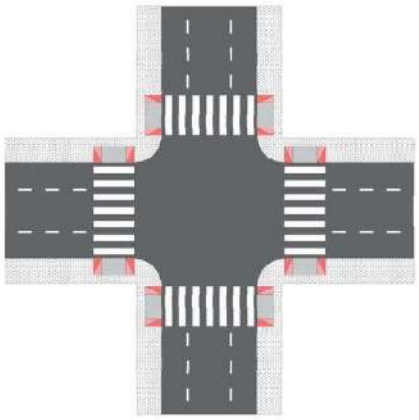
Modelo de evolución de intersecciones internas (red local)

INT-1. Situación actual

Refleja la situación actual o previa, con máxima proporción de la intersección destinada a la circulación. La calidad estancial es mínima.

Este diseño afecta a la seguridad vial en tanto permite el estacionamiento inmediato al paso de peatones, dificultando la visión de los peatones y conductores.

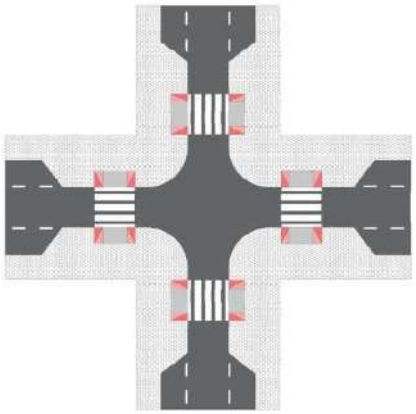
También incentiva al estacionamiento en doble fila en plena intersección debido a la ausencia de orejas.



INT-2. Adelgazamiento del viario

La sección de circulación se reduce al mínimo imprescindible para garantizar su fluidez, y además se elevan los pasos de peatones. Esta operación ayuda a regenerar el espacio público y forzar velocidades de tránsito más seguras, disminuyendo la prioridad destinada al automóvil.

Incrementa especialmente la seguridad de peatones, al evitar estacionamiento junto a pasos de peatones, e incrementa el radio de visión para el tráfico motorizado.



INT-3. Plataforma única (prioridad peatonal)

Modelo derivado de las supermanzanas que refuerza la prioridad peatonal en la intersección, generando un espacio de convivencia donde el automóvil pasa de ser el protagonista a ser el invitado, adaptándose su velocidad a los flujos peatonales.

Convierte a las intersecciones en lugares de encuentro accesibles a través de la maximización de la habitabilidad y estancialidad.

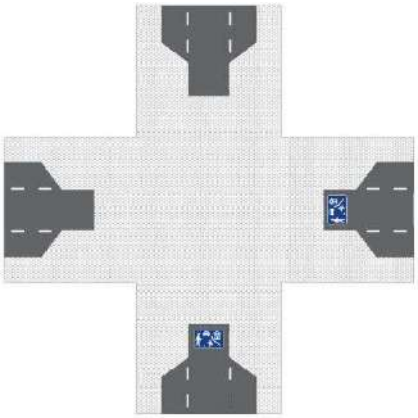


Tabla 4. Disposición de las intersecciones entre vías de la red local.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 27/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

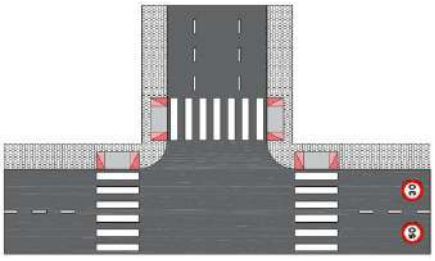
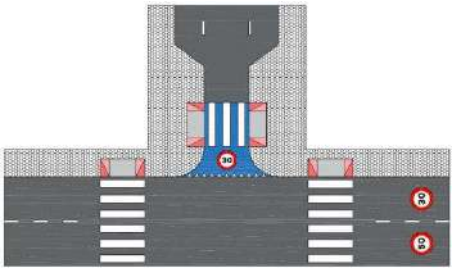
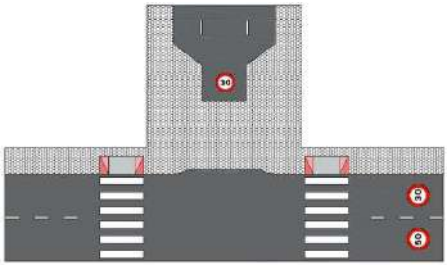
Modelo de evolución de intersecciones perimetrales (con red básica)	
INT-1. Situación actual Refleja la situación actual o previa, con máxima proporción de la intersección destinada a la circulación. El ancho de la calle local y los amplios radios de giro incitan a mayores velocidades, con el agravante de la mayor extensión a recorrer por los peatones en calzada condiciona la seguridad vial. Esta disposición también favorece el estacionamiento ilegal, ocupando parte del paso de peatones o las esquinas.	
INT-2. Adelgazamiento del viario y reforzamiento de la señalización horizontal Además del adelgazamiento del viario maximizando la visibilidad y priorizando al peatón, se plantea la implantación de pasos peatonales elevados y señalización tanto vertical como horizontal reforzada. Se plantea una franja azul al comienzo de la calle advirtiendo de la Zona 30.	
INT-3. Entradas con aceras continuas Generar "puertas perimetrales" a la entrada de las zonas 30 maximizando el espacio peatonal mediante aceras continuas. De este modo se resalta la percepción de entrada a un área calmada fuera de la red básica. Esta situación favorece que los vehículos accedan reduciendo la velocidad y adecuándose al tránsito de personas.	

Tabla 5. Disposición de las intersecciones entre vías de la red local y principal.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

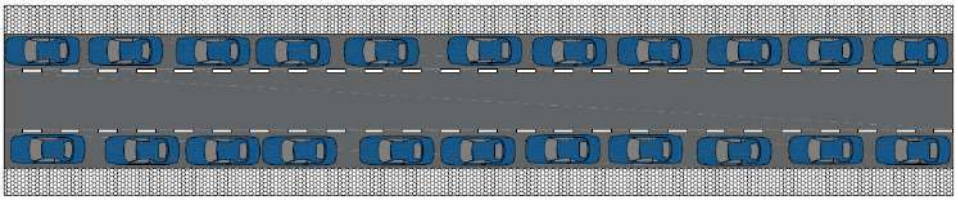
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 28/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

Modelo de evolución de calles locales (menores a 10 metros de sección)

CL-1. Situación actual

Situación de gran parte del viario en San Cristóbal de La Laguna, donde en calles estrechas existe una proporción de espacio destinada a tránsito y estacionamiento de vehículos superior al 70% del total de la sección. Esto genera espacios poco atractivos para el tránsito peatonal.



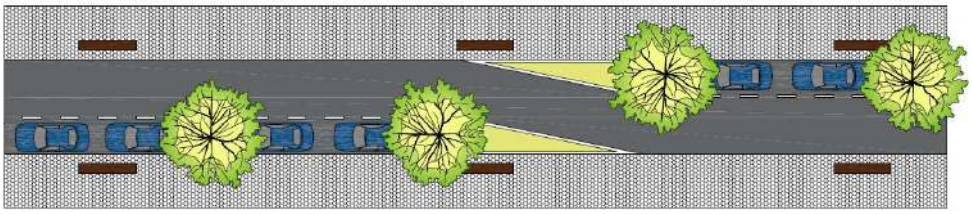
CL-2. Calle local calmada

Ganancia de habitabilidad y calidad estancial mediante la ampliación del espacio peatonal hasta alcanzar un mínimo del 50% del total de la sección. Para evitar velocidades inadecuadas se plantearán "chicanes" o urbanización tipo "Woonerf" (modelo neerlandés), **evitando así las trayectorias rectilíneas** centrando la atención de las personas conductoras de vehículos en distancias cortas.

Con el fin de generar un viario más amable y con capacidad estancial deberá implementarse arbolado con la suficiente densidad, implantando alcorques cada dos plazas de estacionamiento, y cuyos portes sean adecuados de manera que generen sombra y favorezcan el confort térmico, especialmente en época estival. También se considera fundamental la adición de bancos.

Se plantean dos escenarios:

- **Mínimo**: ampliación del espacio peatonal mediante la supresión de una o ambas bandas de aparcamiento y **ampliación de las aceras** garantizando la amplitud de aceras mínima de 1,8 metros.



- **Deseable**: Implantación de **plataforma única** permitiendo dotar al total de la sección de un espacio accesible para todas las personas, a la vez que se facilita la convivencia de peatones y vehículos. Una solución más integradora equivaldría a implementar aparcamiento discontinuo o su completa eliminación, favoreciendo la transitabilidad peatonal a lo largo del total del tramo de calle.

Tabla 6. Disposición de las vías locales.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 29/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

1.3 Itinerarios seguros en modos no motorizados a centros educativos.

Objetivo

Se busca mejorar las condiciones de los entornos de las escuelas superando las actuaciones de urbanismo táctico previas y estructurar caminos escolares que hagan más seguros y amables los desplazamientos activos (a pie o en bicicleta) del alumnado a las escuelas. Todo ello con la participación activa de las comunidades educativas.

Definición

La movilidad de los estudiantes tiene un elevado porcentaje de repercusión en la movilidad global de la ciudad, debido fundamentalmente a que se trata de una movilidad obligada. La lejanía de los centros respecto al lugar de residencia, sumado a la falta de independencia y autonomía para desplazarse, especialmente entre el alumnado más joven, supone que una parte representativa del mismo acuda a su centro de referencia en vehículo privado, bien acompañado de su madre, padre u otros familiares o conocidos.

Esta situación ha provocado que uno de los problemas recurrentes en todos los centros, especialmente aquellos donde el alumnado no vive próximo y acude al centro en coche, es el tráfico elevado a la puerta de los centros en horarios de entrada y salida, con velocidades inadecuadas, aparcamiento ilegal y desordenado y conflicto entre peatones y motorizados. La consecuencia de todo ello es un aumento de la percepción, por parte de los padres y madres, de la peligrosidad del camino y del acceso al centro escolar, que deriva en un acompañamiento permanente a los niños y niñas, lo que redunda en una pérdida de sus habilidades para conducirse de forma autónoma en el espacio público.

El centro escolar y su entorno (junto con el hogar) es donde más tiempo pasan los niños y niñas. Los entornos escolares, por tanto, son de los espacios urbanos más cruciales para asegurar su salud, bienestar, desarrollo físico, el desarrollo de su cerebro y la maduración de habilidades psicológicas y de aprendizaje básicas.

Por este motivo se establece la necesidad de adaptarse a condiciones mejoradas de movilidad en los entornos escolares en cuanto a accesibilidad y seguridad vial, teniendo en cuenta la Estrategia de Seguridad Vial 2011/2020 establecida por Dirección General de Tráfico dependiente del Ministerio del Interior, en la cual se pretende hacer uso de diferentes estrategias y herramientas para una movilidad segura.

Así mismo la DGT ha participado en el Programa Europeo “STARS” (Sustainable Travel Accreditation and Recognition for Schools) para promocionar los desplazamientos activos y sostenibles de los alumnos y profesores desde la acción compartida, desarrollando una novedosa metodología basada en campañas de fomento de la movilidad sostenible, acreditación de los colegios en función de los resultados obtenidos y acreditación de los alumnos en base al correcto uso de la metodología. Así, la DGT está interesada en extender la experiencia a nivel nacional ofreciendo la posibilidad a Municipios de aplicar la metodología STARS.

El Ayuntamiento de La Laguna se ha adherido al proyecto STARS, comprometiéndose a promover y desarrollar aquellas acciones ligadas a dicho proyecto y su metodología, adaptándola a los recursos y medios existentes en el municipio, con el fin de que todo ello redunde en una movilidad segura y sostenible haciendo un entorno más amable y accesible para todos los usuarios.

Para resolver esta problemática se propone la elaboración de un **Plan de Generación de Espacios Escolares Seguros,** donde se elaborará un proyecto detallado para cada centro que tendrá en cuenta los siguientes criterios básicos comunes para que se transforme el entorno con

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 30/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

actuaciones estructurantes, elementos simples de pintura sobre pavimentos y calzada, con mobiliario urbano, vegetación y elementos de identificación y juego infantil. Se distinguen así:

- **Entorno Escolar Seguro (EES):** El espacio de intervención vendrá definido por las aceras próximas a las entradas del centro y la parte de calzada ganada como ampliación táctica o estructural, según cada caso. Se tratará el límite con una valla metálica, en el caso de escuelas de primaria o sólo con elementos de cierre frente al acceso (bolardos, …) en el caso de centros de secundaria. También se podrán definir los límites con el tráfico con elementos urbanos cuando se trate de vías pacificadas con baja velocidad de los vehículos o para solucionar la interacción con vados y otras situaciones.
- **Caminos Escolares Seguros (CES):** El espacio de intervención se define por los diferentes itinerarios establecidos a partir del análisis de residencias del alumnado. En ocasiones, se conectarán con otros servicios de interés para el alumnado (bibliotecas, centros deportivos, transporte público). Se creará una continuidad peatonal a cada itinerario con pasos de peatones elevados y los elementos gráficos definidos.
- **Itinerarios Ciclistas:** Las propuestas para mejorar la accesibilidad ciclista de cada ámbito van desde conexiones con la red ciclista propuesta en este documento al desarrollo de nuevas vías que apunten a una mejora de la movilidad ciclista en todo el entorno. Las intervenciones propuestas pueden incluir vías segregadas y ciclocarriles.

A continuación, se describen las propuestas de intervención comunes que han de ser consideradas en los distintos ámbitos/centros escolares:

- **Ampliaciones estructurantes en los Entornos Escolares Seguros (E.E.S.):**

  En los entornos de los centros escolares existe una desproporción entre el espacio destinado a las personas que van a pie y el destinado a la circulación y estacionamiento de vehículos. No se garantizan las condiciones mínimas de seguridad para el alumnado en sus entradas y salidas diarias. Algunas aceras son demasiado estrechas para albergar los flujos en los momentos punta, garantizando el distanciamiento interpersonal entre ellos y el resto de los usuarios de la acera.

  Se plantea la ampliación táctica o definitiva de las aceras de acceso para crear Entornos Escolares Seguros (E.E.S.) al centro. Los E.E.S. comprenden:

  - El espacio peatonal protegido del entorno del centro por el que el alumnado, sus familiares/cuidadores y el profesorado acceden al mismo.
  - Los tramos de calzada que se consideran fundamentales para dotar del máximo nivel de seguridad al centro.

  Las actuaciones más comunes para crear EES son:

  - **Ampliación de la acera** para uso peatonal a costa del vial: se modifica la configuración actual de la vía, con el objetivo de convertirla en un espacio más amable, con superficie destinada a los peatones reduciendo carriles de circulación o estrechando su ancho.
  - **Transformación del vial con una plataforma elevada** a nivel acera y con una textura y una señalización horizontal característica que utiliza formas identificables y asimiladas por la ciudadanía a la acera.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 31/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

- **Eliminación de pequeños tramos de vías de servicio** para simplificar el tráfico y hacer más comprensible y segura la calle para el alumnado.
- Elevar las **nuevas plataformas** a la cota de la acera con pavimento de hormigón y separadas 40 cm del bordillo. Estas ampliaciones también se pueden hacer de forma táctica con pilones y pintura.



Ilustración 12. Ejemplo de calle cerrada al tráfico (París) y ampliación de aceras tácticamente (Pamplona).

- **Ampliación de aceras en cruces peatonales**

  Para ganar visibilidad y reducir el tiempo de paso peatonal en los pasos de cebra, se propone eliminar las plazas de aparcamiento inmediatamente ubicadas junto al paso. Se amplía la oreja de la acera hasta la línea de estacionamiento (disminuyendo la distancia de calzada entre aceras). En el espacio de la plaza eliminada se propone la elevación a cota de acera con nuevo pavimento o con soluciones tácticas de pilones y pintura.

  Los usos que se articulan en las propuestas son:

  - Espacio estancial con bancos, árboles y otros elementos renaturalizadores del espacio.
  - Ubicación de aparcamientos de bicicletas que ocupan un bajo volumen, tienen una altura apropiada para los niños y niñas y de paso se libera espacio peatonal (que de otra manera ocuparían esos aparca bicis en aceras o parques). Se puede hacer con segregación con pilones a nivel calzada.
  - Reubicación de contenedores de RSU, preferiblemente soterrados.

  Cuando se combina esta ampliación del espacio estancial con los pasos de peatones elevados, se logra una transformación del espacio total que produce una reapropiación del espacio peatonal.

- **Marcado de continuidad de los itinerarios escolares**

  Cada CES es un eje peatonal que conduce al alumnado desde un punto de encuentro hasta el entorno escolar seguro de un centro. Para dotar de una continuidad estética y espacial al itinerario a lo largo del camino se proponen las siguientes intervenciones:

  - Señalización de los puntos de encuentro donde alumnado y familias se encuentran y despiden.
  - Marcado de continuidad horizontal en las aceras a lo largo de todo el itinerario de cada CES.
  - Intervención de los pasos peatonales, como se describe en el siguiente punto.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 32/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00



Ilustración 13. Ejemplo de señalización de itinerarios de Getafe y Barcelona.

- **Pasos peatonales elevados**

Una intervención estructurante en la ampliación del espacio peatonal en los CES es la elevación de los pasos de peatones para:

- Dar una continuidad al itinerario CES.
- Elevar la seguridad de los pasos de cebra para el alumnado.
- Pacificar los cruces para todas las personas usuarias de la vía al tiempo que mejorar la accesibilidad para personas con diversidad funcional.



Ilustración 14. Paso de peatones elevado en las proximidades de un colegio en Santiago de Compostela.

En las propuestas de actuación, se puede aplicar esta solución para todos los itinerarios de los CES con dos excepciones:

- No se elevan los pasos en vías con itinerarios de transporte público para evitar trastornos, ya sea en calzada exclusiva (carril bus) o compartida. En estos casos se usa solo la pintura CESX-PP.
- En las calles pacificadas con plataforma única donde no tiene sentido la elevación del paso y produciría una pérdida de accesibilidad objetiva. En estos casos se usa solo pintura.

- **Estrechamiento de viales**

Se propone el estrechamiento de la sección de algunas vías para ajustarla a su velocidad esperada (30km/h). Estos viales quedan con un ancho de 3,5 metros en calles de un solo carril (para garantizar el paso de los vehículos de servicios) y un mínimo de 6 metros para

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 33/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

dos carriles. El resultado será un nuevo reparto del espacio con mayores aceras y un aumento de la seguridad objetiva para todos los usuarios de la vía.

Esta solución se propone en los entornos inmediatos de los centros educativos y las calles de los EES (dentro y fuera de las nuevas plataformas propuestas) cuando el tipo de vía lo permite. También se proponen actuaciones de este tipo para la creación de ejes peatonales en espacios de oportunidad o para aumentar aceras y pacificar el tráfico en calles consideradas por los usuarios como "autopistas".

Una acción adicional para ajustar las vías a su velocidad esperada y pacificar el tráfico es cerrar las líneas de curvatura de los giros que invitan a sobrepasar la velocidad actual.



Ilustración 15. Ejemplo de estrechamientos de calzada en Logroño.

- **Nueva ordenación del tráfico (N.O.T.)**

También se pueden proponer cambios en la ordenación del tráfico en el entorno de los centros y el itinerario de los caminos escolares. Estas medidas N.O.T. se concretan en diferentes actuaciones en función del contexto, principalmente:

- La eliminación de un sentido en una vía con doble sentido de circulación.
- La eliminación del segundo carril en vías que tienen dos.
- Simplificación de cruces, eliminando giros y redirigiendo flujos.
- Eliminación de vías de servicio.
- Pacificación de calles.

El objetivo es simplificar la circulación a través de los EES, favoreciendo la visibilidad en los cruces y reduciendo el caos provocado por un exceso de permeabilidad de las vías hacia el centro escolar, con su consecuencia de exposición excesiva a contaminantes y riesgos.

- **Zonas de Tránsito Escolar (ZTE)**

Las zonas Zona de Transito Escolar (ZTE), conocidas comúnmente como "Kiss&Go", son lugares seguros, debidamente señalizados habilitados en cada ámbito cerca de los centros para que los padres puedan detener el coche y dejar o recoger a los alumnos y alumnas de forma totalmente segura. Estas zonas constan de:



Ilustración 16. Ejemplo de ZTE en Santander.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 34/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

- Reserva de espacio de parking: es una zona de carga y descarga con horario adaptado a las entradas y salidas del alumnado. Tiene un diseño del flujo de vehículos orientado a que no haya escolares en calzada en ningún momento y una señalización específica. El tiempo de estacionamiento está limitado a 1 o 2 minutos y los conductores no pueden bajarse del vehículo.
- Conexión con los CES: desde las ZTE existe un camino seguro y señalizado a la entrada del centro que puede estar dinamizado por auxiliares (policías, tutores, voluntarios AMPA, etc.).

Dependiendo del ámbito, en el horario de la ZTE se puede recomendar el corte de circulación en alguna vía de entrada del centro para mejorar la seguridad de la zona y concretamente de los EES.

- **Mobiliario urbano**

El mobiliario de la calle define la manera en la que nos posicionamos en ella y la apropiación del espacio por las personas usuarias.

En el proyecto, el mobiliario urbano se situará de forma que cumpla diferentes funciones:

- Delimitar un ámbito definiendo el espacio a proteger del tráfico rodado.
- Lograr una mejora cualitativa de experiencia vivencial durante la estancia del alumnado o la espera de sus acompañantes.
- Renaturalización de los espacios con el incremento de elementos vegetales.

Los elementos de mobiliario urbano que se utilizan son:

- Valla de protección.
- Bancos.
- Elementos de juego.
- Papeleras.
- Aparcabicicletas.
- Vegetación (árboles y jardineras).

- **Señalización viaria e identificación de los Caminos y Entornos Escolares Seguros**

En cada uno de los ámbitos se prevé la adaptación de la señalización vial vertical y horizontal según sean sus necesidades. Básicamente para:

- En la mayoría de los casos para reducir la velocidad.
- Para alertar a la proximidad de la zona escolar.
- Para reforzar la seguridad de los itinerarios de los CES.

En todos los ámbitos se interviene en mejoras semafóricas y de señalización luminosa. Se valorará la instalación puntual y atendiendo a las necesidades de la red de transporte público, de cojines berlineses para reducir velocidad en calles de red local.

Un elemento esencial de la intervención son los grafismos en pavimentos y calzada como elemento estructurante tanto de los CES como del EES. En cada EES el objetivo será mejorar la visibilidad de las entradas de las escuelas y diferenciar el espacio peatonal del espacio para

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA | Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 | Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 35/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

el tráfico rodado. En los CES el objetivo es marcar el itinerario y reforzar la seguridad objetiva de todo el recorrido, así como reforzar la apropiación del espacio por parte del alumnado.

El establecimiento formal y el régimen aplicable de los caminos escolares seguros se establecerá mediante resolución del órgano competente en materia de movilidad.

Prioridad en el marco del proyecto

El objetivo final es que todos los centros educativos de San Cristóbal de La Laguna cuenten con entornos escolares seguros, dentro de la vigencia temporal del presente plan se plantea realizar el análisis y propuesta técnica de las intervenciones en, como mínimo, el 25% del conjunto de colegios de educación infantil y primaria del municipio.

Dada la proximidad existente entre varios de ellos, la ventaja es que un proyecto conjunto puede implementar medidas que beneficien al alumnado de varios centros de forma agregada.

1.4 Evitar el efecto barrera de la TF-5: mejora de la accesibilidad peatonal transversal.

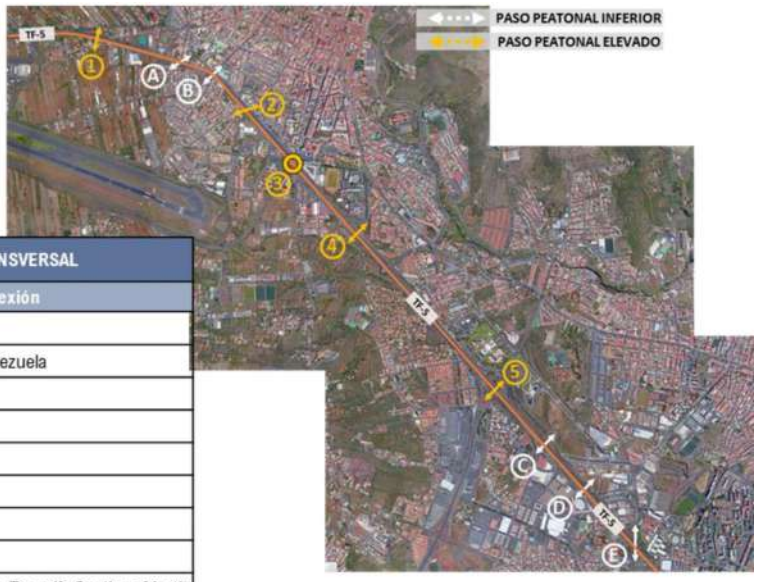
Objetivo

Paliar el efecto brecha que supone el paso de la TF-5 por el municipio potenciando la movilidad peatonal transversal a través de los diferentes puntos de conexión existentes.

Descripción

Actualmente existen diferentes puntos de cruce de la TF-5, si bien en todos predomina el espacio para el vehículo privado frente al peatonal, no existiendo itinerarios peatonales accesibles y seguros que fomenten los desplazamientos peatonales entre los barrios a ambos lados de la autopista.

Pese a ser una vía del Cabildo, dada su afección directa sobre la movilidad del municipio se considera necesario que vías como la Avenida de la República de Venezuela, el paso inferior Camino del Vallado o el cruce avenida César Manrique-carretera general de la Cuesta sean objeto de análisis y estudio para implementar medidas que mejoren la movilidad peatonal.



CONECTIVIDAD TRANSVERSAL		
Tipo	Nº	Conexión
ELEVADOS	1	Camino San Lázaro
	2	Avda. República de Venezuela
	3	Padre Anchieta
	4	Lora Tamayo
	5	Avda. César Manrique
INFERIORES	A	Camino Margallo
	B	Camino El Vallado
	C	Avda. El Paso
	D	Pabellón de deportes de Tenerife Santiago Martin
	E	Ctra. General de la Cuesta

Ilustración 17. Accesibilidad peatonal transversal de la TF-5.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 36/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

- **Rotonda Padre Anchieta.**

Actualmente se encuentra en ejecución una rotonda peatonal área que busca segregar los movimientos de los peatones de los motorizados garantizando la accesibilidad peatonal en condiciones de seguridad. Esta rotonda supone un nodo peatonal principal en la conexión entre ambos lados de la TF-5 por los usos y equipamientos que confluyen en ella: intercambiador de Padre Anchieta, parada del tranvía y el campus universitario.



Ilustración 18. Imagen aérea el proyecto de rotonda de Padre Anchieta. Fuente: eldiario.es

1.5 Medidas para mejorar la seguridad vial del peatón.

Para conseguir una movilidad sostenible y promover los modos más blandos, es necesario alcanzar un nivel de seguridad vial óptimo, que no suponga un condicionante negativo a la hora de elegir un modo de transporte.

En la mejora de la seguridad para el peatón tiene cabida cualquier actuación relacionada con la ordenación viaria, señalización vertical y horizontal, accesibilidad universal y uso de nuevas tecnologías (pasos de cebra luminosos, balizas inteligentes, semáforos inteligentes, etc.), aplicado a la mejora de la seguridad vial en el desarrollo de un viaje peatonal y de la percepción del entorno por el que se desplaza el peatón.





Ilustración 19. Ejemplos de pasos de peatones luminosos y balizas inteligentes.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 37/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

2. PROGRAMA DE POTENCIACIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA

Las encuestas de movilidad han puesto de manifiesto que hay una parte de la población que aún es reticente a trasvasar sus viajes a la bicicleta, por diversos motivos, principalmente por la falta de una red de carriles exclusivos en los que sentirse seguros, no contar con un lugar donde dejar las bicicletas o por no haber probado este medio de transporte, entre otros.

En las fases anteriores se analizaron las principales variables (pendientes, localización de usos atractores, secciones de vía, seguridad, etc.) con el objeto de determinar las posibilidades que la bicicleta podría tener como alternativa a otros modos de transporte, llegando a la conclusión de que el municipio de La Laguna reúne condiciones favorables para la implantación de infraestructuras que fomenten el uso de la bicicleta.

Es necesario favorecer la inclusión de la bicicleta en el sistema de transportes del municipio, considerándola un modo más de transporte y una alternativa real al tráfico privado motorizado, desarrollando su propio espacio en el viario principal de la ciudad. En la actualidad, los desplazamientos en bicicleta suponen un 1 % del reparto modal total del municipio. Con las medidas propuestas, el objetivo final es alcanzar un 8% en el año 2030.

A continuación, se describen las acciones y las propuestas para esta medida.

2.1 Creación y ejecución de una red ciclable.

Objetivo

Potenciar el crecimiento del uso de la bicicleta en San Cristóbal de La Laguna como medio de desplazamiento rutinario generando una red ciclista directa, accesible, cómoda y segura.

Definición

La creación de una red ciclista que cruce la ciudad es un factor importante a tener en cuenta en La Laguna, ya que la estructura del municipio presenta dificultades en cuanto orografía y configuración del viario.

En base a los objetivos del PMUS en los que se busca fomentar la movilidad sostenible esta actuación debería encajarse a corto – medio plazo actuando sobre cada eje a medida que se van implementado otras actuaciones propuestas en este documento. La red de ciclo calles irá ganado importancia a medida que se creen carriles segregados y el uso de la bicicleta aumente.

Por ello, los objetivos que se pretenden alcanzar son:

- Garantizar la conexión con redes de **transporte público.**
- Aprovechar las **zonas verdes** existentes para incorporar carriles y pistas bici.
- Cubrir los accesos a **equipamientos públicos** (centros escolares, deportivos y sanitarios especialmente).

Las características básicas definidas para la red propuesta, que habrá de ser desarrollada por la actuación son las siguientes:

- Red de carriles bici:
  - Los itinerarios a implementar han de seguir los correspondientes a la red básica, permitiendo realizar **recorridos directos** entre los principales barrios y equipamientos de la ciudad, con especial interés en conectar a estaciones de tranvía, la universidad, polígonos y aparcamientos disuasorios.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 38/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

- Se busca dar cobertura a la mayor parte de la población, generando una red segregada mallada que permita moverse entre todos los núcleos urbanos, incluyendo la posibilidad de conectar con **municipios vecinos**.
- Todo el viario de nueva creación será de tipología carril-bici o senda-bici, planificado y construido retirando espacio al vehículo a motor, bien sea a costa de plazas de aparcamiento en superficie o de carriles dedicados a la circulación de automóviles. En ningún caso se hace a expensas de zonas dedicadas al uso peatonal, es decir, **no se implantarán aceras-bici.**
- Serán de carácter **segregado con protección** respecto a la calzada y **a distinto nivel respecto la acera.** La segregación incluye elementos físicos (tipo bolardo, resaltes…) con el tráfico a motor. La separación con la zona peatonal también es evidente, por señalética u otros sistemas favoreciendo en todo caso la accesibilidad a todo tipo de peatón.
- La **anchura mínima** será de 1,5 metros en el caso de carriles bici unidireccionales, y de 1,2 metros por sentido en los bidireccionales. Además, deberá contarse con una servidumbre de seguridad (0,4 m con carriles de circulación de tráfico, 0,8 m con filas de estacionamiento de vehículos o 0,3 m con mobiliario urbano estático)
- En su diseño se tienen en cuenta **criterios de seguridad y visibilidad** en los cruces de vías y rotondas, que prioricen el tránsito ciclista y del transporte público colectivo frente al resto de tráfico a motor. Para ello, se evitará la existencia de elementos voluminosos (estacionamiento, carga y descarga, contenedores o mobiliario urbano) en los metros previos a la intersección que dificulten la visibilidad, y por otro lado se resaltará visualmente el itinerario ciclista para alertar a los usuarios de vehículos a motor de posibles cambios de dirección del carril bici.

- **Red de Ciclocarriles**. Se rigen por el nuevo Reglamento de Circulación.

RED DE CARRILES BICI PROPUESTA

A partir de los indicado con anterioridad se propone la creación de una red ciclista de cerca de 34km implementando el *Programa para la conformación, jerarquización y criterios de desarrollo de la red ciclista municipal* sobre el que se proponen algunas ampliaciones y tres itinerarios más.

Los principales puntos a tener en cuenta para lograr un impulso al uso de la bicicleta y diseñar la red ha sido:

- Seguir los itinerarios propuestos en la **red básica,** logrando maximizar la cobertura y el mallado de los itinerarios.
- Mejorar conexión con redes de **transporte público,** posibilitando generar viajes combinados especialmente con el tranvía.
- Cubrir los accesos a **equipamientos públicos** (centros administrativos, escolares, sanitarios y deportivos).

Los **itinerarios prioritarios** previstos se enumeran a continuación

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 39/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

- **IT.1_Avenida de la Universidad – Avenida Ángel Guimerá.**

Este itinerario discurre por la zona oeste del casco, pasa por el campus de Padre Anchieta para terminar en la rotonda de la Cruz de Piedra. Conecta con el IT.6 y con el IT.2, además de pasar por el intercambiador de Padre Anchieta.

- **IT.2_Camino de las Peras – Carretera de la Cuesta.**

Este itinerario discurre de Norte a Sur, articulando todo el flanco Este del Casco buscando alcanzar el campus de Guajara dando servicio al corredor universitario.

- **IT.3_Aeropuerto – Plaza de San Cristóbal.**

Este itinerario conecta el aeropuerto con el Casco. En esencia aprovecha el trazado de la TF-152 (Carretera General del Norte), cuya conexión mediante vía ciclista está prevista por el Cabildo Insular.

- **IT.4_Avenida República Argentina.**

Este itinerario discurre por la Avenida República Argentina, en una actuación prevista ya por el Cabildo Insular. Articularía la zona norte del Casco utilizando para ello el trazado de la Calle Anchieta.

- **IT.5_Avenida César Manrique – Calle Aceviño.**

Este es el itinerario más corto de los propuestos para conformar la red básica junto con la acera-bici de la avenida de los Majuelos. Su función esencial es la de completar el cierre Sureste de la red básica, uniendo los itinerarios 2 y 6.

- **IT.6_Calle Lora Tamayo – Carretera de Geneto.**

Este itinerario conecta el Casco Histórico y la zona de la Plaza de San Cristóbal, con los barrios situados en la Carretera de Geneto.

- **IT.7_Corredor Valle Guerra – Tejina – Bajamar.**

En esta zona del municipio, se propone la realización de un corredor de movilidad amable, de manera que se acometa una conexión segura entre estas 3 entidades.

Este corredor constará de los siguientes elementos:

  - Un carril bici segregado del tráfico motorizado desde Valle Guerra hasta la entrada de Bajamar, atravesando Tejina.
    Implementación de medidas de calmado de tráfico en la TF-13 entre Bajamar y Punta del Hidalgo para garantizar la convivencia en condiciones de seguridad de las bicicletas y los vehículos motorizados.

- **IT.8_Intercambiador de Los Rodeos (Aeropuerto) – Pso. De las Acacias, Guamasa (TF-152).**

Se propone continuar el IT.3 propuesto hasta el paseo de las Acacias (Guamasa) aprovechando el trazado de la TF-152. Ambos itinerarios tendrían conexión con el intercambiador propuesto a la altura de Los Rodeos.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 40/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

- **IT.9_Avenida de los Majuelos (acera-bici).**

Con objeto de dar continuidad a la acera-bici existente en esta vía en el municipio colindante de Santa Cruz de Tenerife se propone una acera-bici que nace en la rotonda del muñeco de nieve y finaliza en la rotonda de Parque El Cardonal.

- **IT.10_Corredor Bajamar – Punta del Hidalgo.**

El corredor propuesto conecta el IT.7 con el Mirador de Punta del Hidalgo.

Cabe destacar que actualmente se encuentra en redacción un proyecto de acondicionamiento de la TF-13 entre Tejina y la Punta del Hidalgo que pretende mejorar los problemas de seguridad y confort de la vía, así como integrar un itinerario accesible. Este proyecto puede servir de marco para la implementación del corredor propuesto.

Adicionalmente se plantea incorporar una red de ciclocarriles complementaria, que permita conectar itinerarios que a priori tendrán un menor uso.

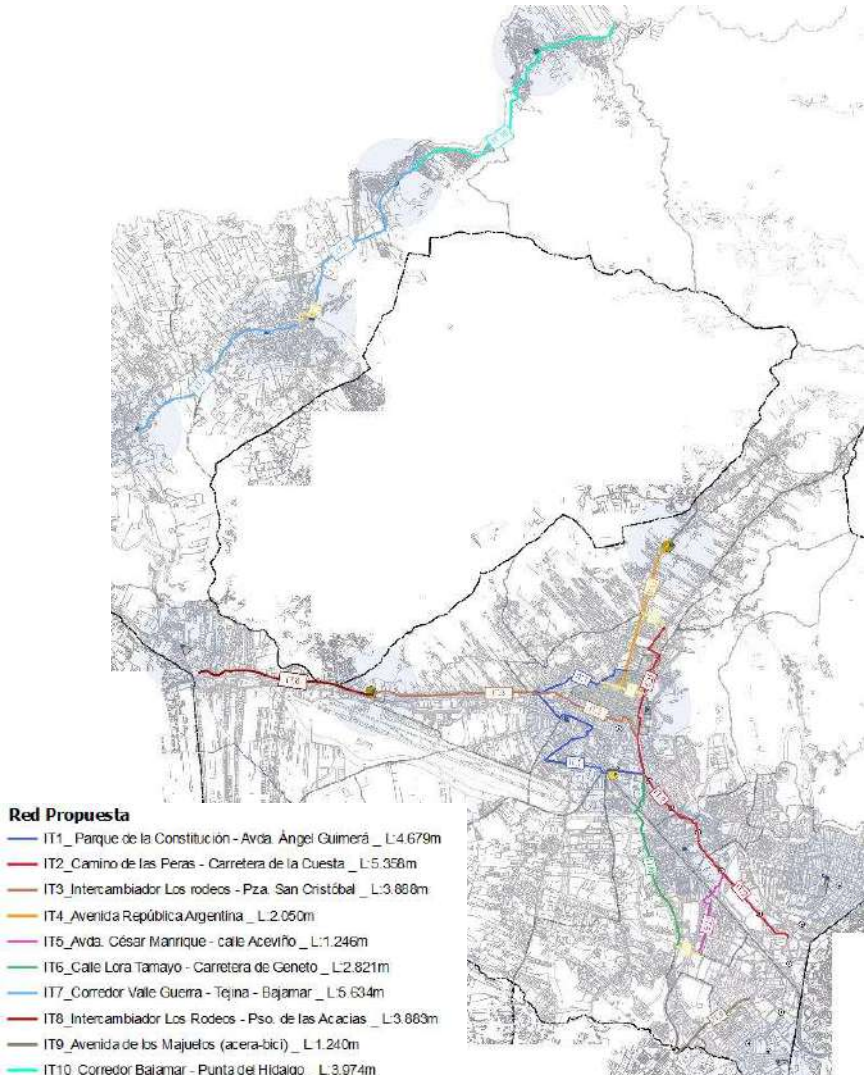


Ilustración 20. Red de carriles bici propuesta.(ver plano 2.1)

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 41/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

2.2 Plan de señalización de vías ciclistas

Objetivo y justificación

Esta medida tiene por objetivo principal la instalación de la señalización oportuna y adecuada a todos los itinerarios ciclistas establecidos en San Cristóbal de La Laguna para dotarlos de seguridad, eficacia y comodidad en la circulación. Toda esta señalización viaria deberá ajustarse a la normativa correspondiente en vigor pudiendo tener la señalización informativa su propio diseño.

Descripción

La persona que se desplaza en bicicleta ha de saber en todo momento si la vía por la que circula es uni o bidireccional, qué preferencias existen respecto a automovilistas y viandantes, debe ser avisada de los posibles peligros con suficiente antelación, informada sobre que maniobras puede o no realizar y se le ha de comunicar los diferentes itinerarios por los que puede optar, así como los servicios de interés que encontrará en su recorrido, de forma que le permita tomar las decisiones oportunas con el mínimo de titubeos.

En la red urbana se tratará de disponer la mayoría de la señalización de regulación mediante marcas horizontales, mientras que la señalización de información se dispondrá en vertical, para minimizar la presencia de señales verticales en las áreas urbanas en las que habitualmente suele haber poco espacio.

La señalización vertical recogerá información sobre nodos intermodales, parques, lugares de interés cultural y deportivo, además de centros de trabajo y ocio. También se señalizarán itinerarios urbanos específicos que tengan importancia desde el punto de vista cultural, paisajístico o medioambiental.

De igual forma se dispondrán paneles informativos con planos de la red ciclista en lugares específicos como en los nodos intermodales, aparcamientos disuasorios, etc.

Será necesario realizar un plan de ubicación y señalización específico dentro de la futura red ciclista propuesta.



Ilustración 21. Ejemplos de señalización vertical para ciclistas.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 42/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

Señalización horizontal

Se cuidará especialmente la señalización de las intersecciones de los carriles bici con el resto del viario por tratarse de puntos sensibles que pueden comprometer la seguridad ciclista. A este respecto, la casuística de situaciones que se pueden presentar implicará una solución específica a cada caso particular.

En las nuevas vías ciclistas a nivel de calzada es importante que se faciliten las incorporaciones de la bicicleta al carril o carriles de circulación para favorecer los giros y cambios de sentido.

También serán de utilidad los elementos de apoyo en los giros como las plataformas de espera en intersecciones semaforizadas y los refugios ciclistas.

- **Plataforma adelantada en pasos con semáforos (avanzabicis)**. Se implantarán señalizaciones horizontales en forma de una línea de detención específica creando una franja reservada para bicicletas por delante de la de los coches. De esta manera se facilita la salida de las bicicletas y ayuda a evitar afecciones por giros inesperados de los coches. Estos "avanzabicis" se señalizarán en los pasos con semáforos en calles con alta densidad de tráfico, siempre que las condiciones técnicas de la vía lo permitan.
- **Señalización de los pasos ciclistas**. Se hace hincapié en la idoneidad de señalizar los cruces de vías ciclistas en calzadas con un color de resalte en todo el ancho de la vía, en particular en los cruces que atraviesen una vía ciclista regulada en fase ámbar para el paso de vehículos.



Ilustración 22. Ejemplos de señalización de "avanzabicis" y cruce ciclista.

Señalización de advertencia en las paradas del transporte público. Las paradas del transporte colectivo son lugares de fricción entre los ciclistas y los propios vehículos colectivos y las personas usuarias. Cada uno de esos elementos tiene momentáneamente trayectorias o comportamientos que se cruzan e interfieren en las de los demás. Cuando la vía ciclista rodee la parada de autobús o entre en contacto directo con la zona de espera, se aconseja reforzar la señalización horizontal en estos puntos, implantando una marca vial con forma de tablero de ajedrez o damero y ceda el paso para los ciclistas.

2.3 Ampliación red de aparcamientos para bicicletas.

Objetivo

La bicicleta se trata de un medio de transporte individual y flexible que permite la realización de desplazamientos puerta a puerta. Por ello esta infraestructura ha de ofrecer la suficiente cobertura para permitir una alta calidad y versatilidad en los desplazamientos de la población lagunera para poder competir con otros medios de transporte, especialmente con el automóvil. La existencia de aparcamientos apropiadamente ubicados y suficientemente seguros ayuda a fomentar y normalizar el uso de la bicicleta como modo de transporte cotidiano.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 43/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

Al igual que para el caso del automóvil, la búsqueda de aparcamiento incide en el atractivo de los desplazamientos. Si este no es adecuado (accesible, a salvo de condiciones climáticas, vandalismo o robo) puede inhibir el uso de la bicicleta.

Del diagnóstico realizado para el municipio, se denota una falta de estrategia de implantación de estructuras de anclaje que permitan desplazarse de forma cómoda por San Cristóbal de La Laguna. Dada esta carencia, la principal finalidad de esta medida es garantizar la existencia de aparcamiento para bicicletas abarcando gran parte del municipio.

Descripción

Esta medida busca la implantación de una red de anclajes situados en todos los centros escolares, sanitarios y deportivos, además de otros emplazamientos actualmente sin un aparcabicis en un radio de 150 m, especialmente en: aparcamientos disuasorios, zonas con alta densidad de habitantes o comercios y accesos zonas verdes.

Los aparcamientos para bicicletas deben cumplir los objetivos de ser:

- **Accesibles**, garantizando que toda la ciudadanía pueda hacer uso de ellos,
- **Seguros**, tanto para las bicicletas como para las personas usuarias,
- **Atractivos** para las potenciales personas usuarias, y
- **Cómodos**, permitiendo la realización de otras actividades.

De este modo se propone instalar **137 aparcabicis clásicos y 11 bicibox, repartidos en 148 ubicaciones con un dimensionamiento acorde al punto de instalación**, lo que implica atender a todos los centros principales atractores de movilidad del municipio. Se amplía la red actual un 380%.

OFERTA APARCABICIS	Nº
EXISTENTES	53
BICI-HANGARES PROPUESTOS	11
BÁSICOS PROPUESTOS	137
TOTAL	**201**

Tabla 7. Ampliación oferta de aparcabicis. Fuente: elaboración propia.

- **El soporte U-Invertida** o sus variantes es actualmente el más aceptado y recomendado en Europa por su nivel de seguridad y comodidad. Esto es debido a que, respecto a otros tipos de soportes, es el que permite candar la bicicleta fijando tanto el cuadro como las dos ruedas al soporte.



Ilustración 23. Sistema de anclajes en U. Fuente: PMUS Gijón.

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 44/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

Las ubicaciones prioritarias han de ser las que resuelvan necesidades tantos de empleados, clientes, residentes o visitantes de La Laguna. Por ello, todos los centros incluidos dentro de esta lista deberán contar con un aparcamiento en sus proximidades:

- **Calles y centros comerciales.**
- **Edificios administrativos.**
- **Centros sanitarios.**
- **Centros educativos.**
- **Nodos de transporte.**
- **Centros de trabajo.**
- **Zonas residenciales,** incluyendo urbanizaciones. Permitiendo dotar de capacidad de estacionamiento a residentes que no tienen espacio suficiente en sus viviendas.

La ubicación de estos elementos se hará **preferentemente en calzada e inmediatos al carril bici** o al carril de circulación, preferentemente a lo largo de los itinerarios de la red básica ciclista. Esto permite familiarizar a las personas usuarias con la ubicación de los mismos, facilitando la labor de búsqueda de estacionamiento.

Las planificaciones urbanísticas de calles nuevas o de remodelaciones de calles deberán tener en cuenta los aparcabicis como una parte más del equipamiento y proyectar su instalación al igual que se proyecta la de bancos o papeleras.

De forma adicional a la instalación de nuevos aparcabicis se hace necesario actualizar la información disponible de los ya instalados que permita conocer su estado y grado de utilización, procediendo a su ampliación y/o reubicación, si fuese necesario, y creando un protocolo de modificación y reposición.

Adicionalmente a la necesidad de asegurar la bicicleta para unos minutos o pocas horas, es importante dotar a la ciudad también de un sistema de estacionamiento de larga duración para bicicletas.

Particularmente importante es la dotación de este tipo de aparcamiento en nodos de transporte público/intermodal. Para ello es imprescindible que los sistemas de transporte público, y los organismos y empresas que los gestionan, vean a la bicicleta como un aliado fundamental en sus estrategias de operación del transporte, por ello es esencial que faciliten y fomenten que cada vez más ciclistas aparquen de manera segura en los nodos de transporte público.

En función del emplazamiento podrá adoptarse un sistema modular en la vía pública o destinar algún espacio interior o anexo cercano a la entrada de un equipamiento, por ejemplo, de un nodo intermodal.

El Plan propone localizaciones ligadas a estacionamientos de mayor duración como son los aparcamientos disuasorios propuestos o estaciones de tranvía y guaguas:

- Estación de Guaguas de Padre Anchieta
- Estación de Tranvía de Trinidad.
- Estación de La Cuesta.
- Estación de Taco.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 45/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

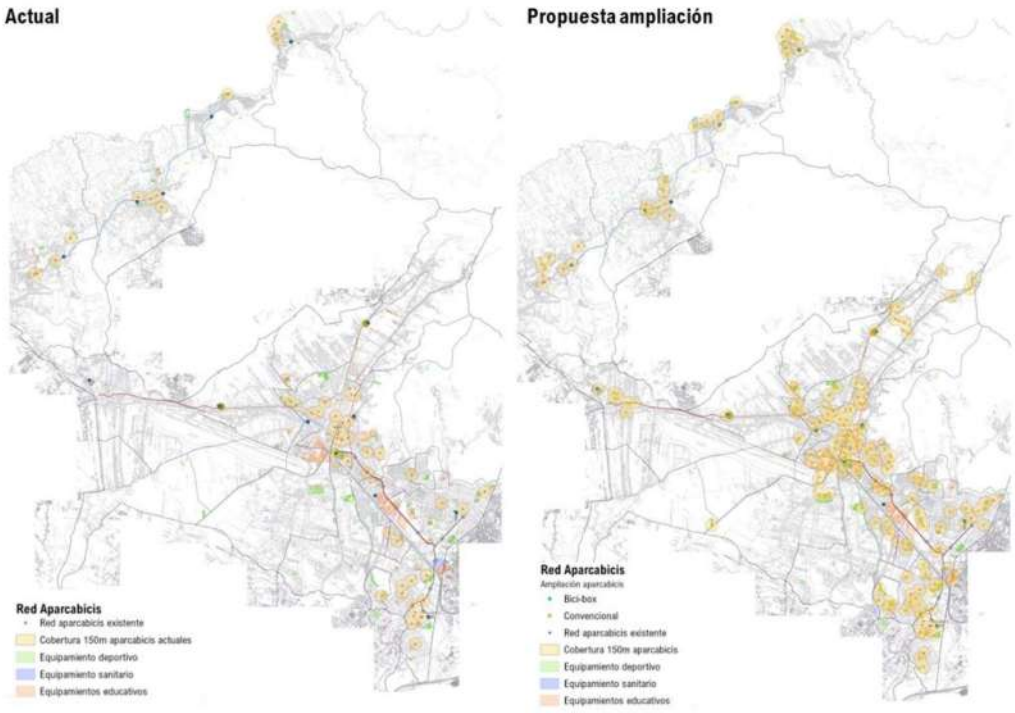


Ilustración 24. Propuesta de ampliación de aparcabicis y cobertura (150m). Fuente: elaboración propia. (ver plano 2.3)

2.4 Creación de un sistema de bicicleta pública.

Objetivo

Fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible.

Descripción

El sistema de préstamo de bicicletas ha conseguido convertirse en una herramienta fundamental en el sistema de transportes público de numerosas ciudades, teniendo una gran acogida entre los ciudadanos. Actualmente en La Laguna hay prevista la implantación de una primera fase con **250 bicicletas** (150 serían mecánicas y 100 eléctricas) **y 22 estaciones** (15 mecánicas y 7 eléctricas) distribuidas a lo largo del itinerario ciclista previsto entre la zona norte del Casco y Guajara así como de la acera-bici de la avenida de los Majuelos. Se plantea la posibilidad de que alguna de las estaciones sea de carácter mixto.



Ilustración 25. Propuesta de modelo bicicleta sistema público de alquiler.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 46/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

En el plano correspondiente se puede ver la propuesta de distribución de esta primera fase

id	Ubicación	Tipo
1	Campus Anchieta	Mecánica
2	Parking Muvisa	Mecánica
3	Intercambiador-Campus Central	Mecánica
4	Intercambiador-Campus Central	Eléctrica
5	Complejo San Benito	Mecánica
6	Calle 6 de Diciembre	Mecánica
7	Gracia	Eléctrica
8	Facultad de Bellas Artes	Eléctrica
9	Barrio Nuevo	Mecánica
10	Conexión Acera-Bici	Mecánica
11	Estadio de La Mazanilla	Mecánica
12	Museo - TAC	Eléctrica
13	Facultad de Educación	Mecánica
14	Facultad de Ingeniería	Eléctrica
15	Colegio Mayor San Agustín	Mecánica
16	Plaza del Adelantado	Mecánica
17	Junta Suprema	Mecánica
18	Antigua Estación de Guaguas	Mecánica
19	Antigua Estación de Guaguas	Eléctrica
20	Trinidad	Mecánica
21	Trinidad	Eléctrica

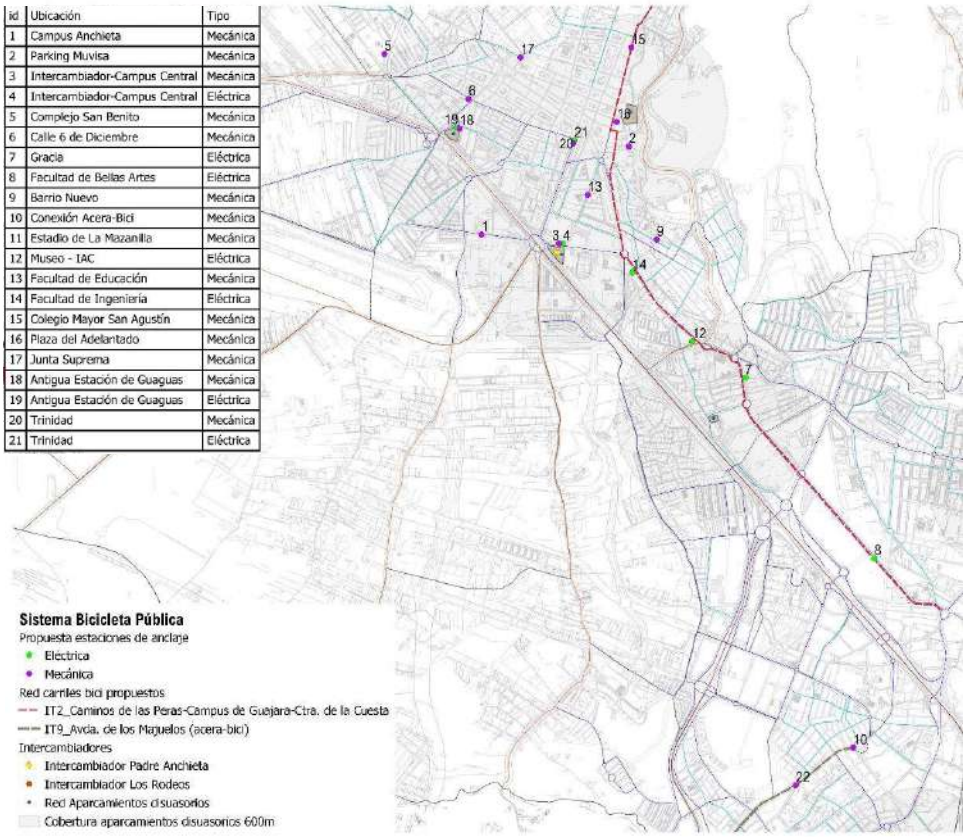


Ilustración 26. Propuesta de puntos de anclaje del servicio de bicicleta pública. Fuente: Estudio de implantación de bicicletas (SAGULPA). (ver plano 2.4)

3. PROGRAMA DE POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

El transporte público es un pilar esencial para alcanzar la movilidad sostenible en la ciudad. Por ello, se hace necesario impulsar, promocionar y priorizar su funcionamiento estableciendo un sistema de gestión conjunto, eficaz y de calidad.

Debe implantarse un modelo de transporte público basado en la búsqueda de sinergias entre las líneas de tranvía y la red de guaguas urbanos e interurbanos; es necesario configurar una red de transporte público urbano de calidad, competitivo e integrado frente al vehículo privado.

El objetivo no es eliminar el vehículo privado de nuestra ciudad, dado que es imposible establecer un servicio público de transportes que cubra la totalidad de la casuística de viajes de los ciudadanos, pero existe un número importante de desplazamientos que puede absorber un sistema competitivo de transporte público capaz de cambiar las necesidades y el concepto de nuestra ciudad y, a su vez, facilitar y favorecer la movilidad de los ciudadanos.

La red de líneas de transporte público cuenta con numerosas infraestructuras para cubrir el servicio actual, pero para alcanzar el objetivo de establecerse como medio de transporte principal, debe potenciarse y convencer al ciudadano, de que es tan eficaz como el vehículo privado, más

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 47/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

ágil y más económico, contando con una flota moderna, que respete el medio ambiente y ofrezca comodidad a sus usuarios.

3.1 Reestructuración de la Red de Transporte Urbano del municipio.

3.1.1 Aumento de las frecuencias de la red de transporte público urbano, especialmente en la zona norte del municipio.

Estudiar el posible aumento de las frecuencias de las guaguas que dan servicio a la zona norte del municipio (Bajamar, Punta del Hidalgo y Las Mercedes), ya que las actuales hacen que la guagua no sea un medio de transporte competitivo para los residentes de dicha zona.

3.1.2 Mejoras de los servicios de información y zonas de espera a los usuarios

Se hace necesario potenciar una red de información global sobre el transporte público para que el ciudadano pueda acceder con la mayor facilidad y comodidad posibles a la información sobre el funcionamiento y servicio de las distintas alternativas de movilidad, guagua, tranvía, taxi, de forma global, garantizando la sencillez a la hora de estructurar un viaje en cualquier medio y con las etapas que sean precisas para alcanzar el destino deseado.

Cualquier ciudadano debe poder acceder al transporte público en condiciones de igualdad, seguridad y comodidad. Para ello, será necesario adecuar aquellas estaciones, paradas y flotas de vehículos del transporte público que no reúnan las condiciones de accesibilidad universal necesarias. Asimismo, estos puntos deben contar con una información del servicio eficaz y completa para los usuarios.

Se propone que, en la medida de los posible, la parada de guagua en zonas urbanas se realice siempre en carril, de forma que las zonas de reserva actuales de parada se puedan acondicionar para ubicar la marquesina y zona de espera del usuario.



Ilustración 27. Propuesta de implementación de plataformas de espera de guaguas y puntos de ubicación de marquesinas.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58	
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08	
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803 Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803			
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58	- 48/104 -	Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00	

3.1.3 Implementar una línea circular de carácter urbano en el Casco (ZBE).

Se propone la creación de una línea de guagua circular de carácter urbano que conecte diferentes espacios de intermodalidad y circule en torno a la zona comercial abierta de La Laguna. EL recorrido propuesto tiene una longitud de casi 5km.

Sería una línea de alta frecuencia (4 exp/hora) y cuyo uso pueda estar bonificado en comercios colaboradores.

3.1.4 Implementar una línea circular de conexión de los intercambiadores

Se propone la creación de una línea que conecte los 3 intercambiadores previstos de forma rápida y con frecuencia de 2 exp/hora. La longitud del recorrido propuesto es de 13,4km.

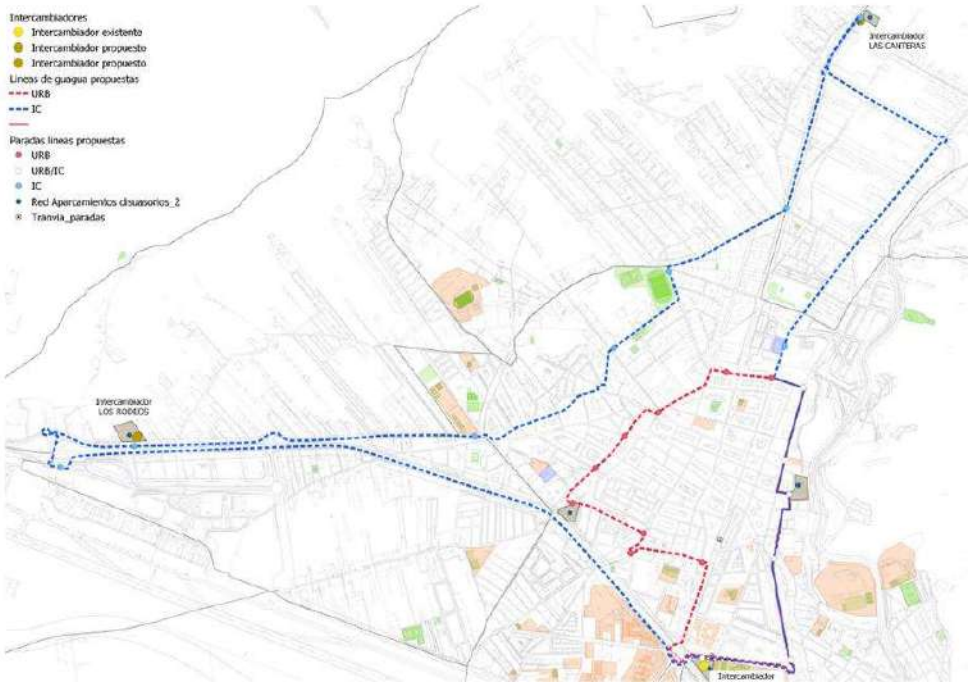


Ilustración 28. Propuesta de nuevos recorridos para el transporte público. Fuente: elaboración propia. (ver plano 3.1)

3.2 Mejora de la intermodalidad: red de intercambiadores.

- INTERCAMBIADORES PRINCIPALES: asociados a los grandes ejes de transporte y modos de media-alta capacidad, con instalaciones grandes y adecuadas a elevados volúmenes de movimiento. Se localizan en zonas cercanas al Casco, como principal centro de atracción de viajes y el aeropuerto. Son:
  - **Padre Anchieta y Los Rodeos**

- INTERCAMBIADORES DE PROXIMIDAD: los que permiten la conexión desde los diferentes barrios generalmente entre modos públicos de baja capacidad (guaguas-taxis) y privados o no motorizados, con volúmenes de movimientos mucho menores que los principales. Se ubican en las zonas cercanas a los núcleos de generación de los viajes (residencia). Son:
  - **Las Canteras y Taco**

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 49/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

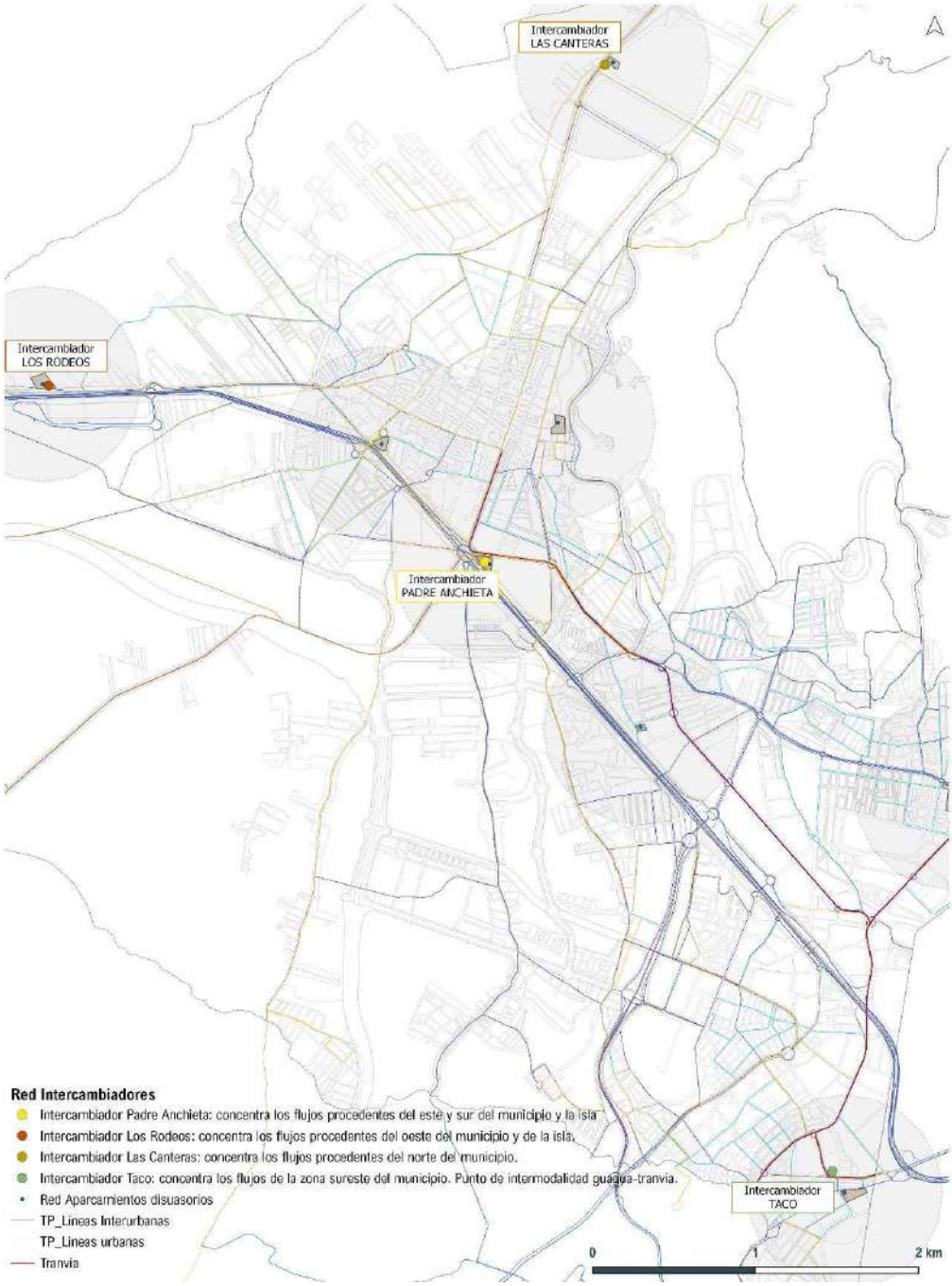


Ilustración 29. Propuesta red de intercambiadores. Fuente: elaboración propia. (ver plano 3.2)

3.3 Implantación de carriles exclusivos para el transporte público

Objetivo

El objetivo de esta medida es potenciar el uso del transporte público mediante la mejora en los tiempos de recorrido de las principales líneas de conexión del municipio.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 50/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

3.3.1 Carril BUS-VAO en TF-5

Uno de los hitos indispensables para la reorganización de la movilidad y el impulso del transporte público colectivo, es implementar carriles BUS-VAO exclusivos en la TF-5 que permitan una rápida conexión entre los principales intercambiadores de Santa Cruz de Tenerife, La Laguna y Puerto de la Cruz.

En noviembre de 2022 el Cabildo de Tenerife, a través del área de Movilidad adjudicó la redacción del proyecto de carril BUS-VAO entre Santa Cruz y La Laguna.

3.3.2 Carriles exclusivos para guagua y taxi en el núcleo urbano.

A largo plazo se propone la posibilidad de implementar plataformas exclusivas para la guagua urbana, llevándose para ello a cabo un análisis de la movilidad, asumiendo que podría ser necesario realizar reordenaciones del tráfico, y buscando minimizar los efectos sobre los estacionamientos vecinales, creando intercambiadores modales o puntos de interconexión entre distintas líneas de guaguas y otros modos de transporte. Todo ello, garantizando un itinerario eficaz para la guagua.

3.4 Campañas de potenciación del transporte público

Se trata de llevar a cabo acciones que promocionen el uso del transporte público y dé a conocer su funcionamiento y las ventajas que conlleva para acercarlo más al ciudadano.



Ilustración 30. Ejemplos de campañas de fomento del uso del transporte público en San Cristóbal de La Laguna y en Cádiz.

4. PROGRAMA DE MEJORA DE LA EFICIENCIA Y SEGURIDAD VIAL DE LA RED VIARIA

La mayor concienciación ciudadana sobre la necesidad de desplazarse de manera sostenible se refleja en la mayor captación de viajes por parte del conjunto de medios de transporte formado por el transporte público, la bicicleta, o los desplazamientos peatonales. No obstante, el uso del vehículo privado en la ciudad es muy significativo. Esta situación debe ser aprovechada para implantar las medidas que hagan que la ciudad avance hacia un sistema de transporte sostenible, de manera que se vaya reduciendo el uso excesivo del vehículo privado.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 51/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

Se han de fomentar, por tanto, los modos de transporte no motorizados en la movilidad urbana (a pie o en bicicleta), los vehículos de movilidad personal y el transporte público. Estos modos responden a las necesidades ambientales, sociales y económicas del desarrollo sostenible. Además, desde el punto de vista de la salud y seguridad, el transporte público es bastante más seguro que el vehículo privado.

Para conseguir una reducción de los efectos negativos producidos por el transporte (contaminación atmosférica, contaminación acústica, …), se debe continuar con la gestión de la movilidad que fomenta los modos de transporte público y los no motorizados. Para conseguir una disminución de los desplazamientos en vehículo privado es necesaria una planificación que integre las políticas de movilidad urbana y la ordenación territorial, es decir, es necesario diseñar un sistema de transporte en la ciudad al alcance de todas las personas, accesible, con precios asequibles y que minimice los impactos ambientales.

Se pretende realizar un conjunto de acciones encaminadas a dar un nuevo tratamiento al espacio público, actualmente ocupado por el vehículo privado, cediéndolo a los peatones para lograr un reparto equitativo y retornar a ámbitos urbanos más calmados, recuperando la calidad de vida en la ciudad.

Para ello, se planificará la jerarquización viaria de la ciudad atendiendo a todos los modos de desplazamiento. Se impulsarán iniciativas orientadas al incremento del grado de ocupación de los vehículos privados, tales como el carpooling y el car-sharing, se implementarán políticas de apoyo al uso de vehículos sostenibles (vehículos eléctricos, vehículos de movilidad personal, etc) y se fomentará la motocicleta al tratarse de un medio de transporte que presenta grandes ventajas gracias a su reducida ocupación.

Las acciones y propuestas para esta medida se describen a continuación.

4.1 Reestructuración viaria: jerarquía.

Objetivo

Con estas medidas se pretende concentrar el tráfico en pocas calles para minimizar el impacto y reducir la velocidad en la mayoría de las vías y así disminuir el número de accidentes y sus consecuencias.

Descripción

Para realizar la clasificación, se atenderá a la funcionalidad prevista con relación a los desplazamientos urbanos y metropolitanos, a las características geométricas y a los usos.

El viario existente se va a clasificar según las categorías siguientes:

- **Red Metropolitana:** El viario metropolitano, externo a la ciudad, es el que establece las conexiones con las poblaciones aledañas.
- **Vías de 1er orden o red arterial urbana:** Es el viario especializado en viajes de largo y medio recorrido a través de la ciudad con el objeto de canalizar los desplazamientos en el interior del núcleo urbano. Este viario, de mayor capacidad, está diseñado para mayores velocidades de circulación. Garantizará la conectividad y fluidez de la circulación de los vehículos privados y del transporte público sin mermar la capacidad de circular de los peatones. El conjunto de calles con esta funcionalidad configurará la red principal de la ciudad, entre las cuales está incluida la Red Básica.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 52/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

- **Red básica (50 km/h):** Su función es la de canalizar los tráficos para el acceso a los barrios procedentes del viario principal con destino local, o viceversa. Juegan un papel fundamental dentro del entramado urbano, pues de su correcto funcionamiento dependerá el nivel de congestión del viario urbano.

  En las calles con más de un carril de circulación por sentido, se plantea que en el carril derecho también esté limitada la velocidad a 30 km/hora para facilitar la circulación de bicicletas y patinetes eléctricos.

  Así únicamente se podría circular hasta 50 km/hora en la red básica: aquellas con un mínimo de 2 carriles de circulación por sentido y, excepcionalmente aquellos con un único carril pero que se consideran ejes vertebradores del tráfico y por donde, además, circule un gran número de autobuses.

- **Red secundaria (calles 30 km/h):** Es el viario que recupera la centralidad en el interior de los barrios, en los que actúa como viario principal. Su finalidad es, por tanto, articular la distribución de los tráficos con destino a éstos y salida hacia viarios jerárquicamente superiores.

  La implantación de La Laguna Ciudad 30, limitación de la velocidad máxima a 30 km/h en todo el núcleo urbano, ya se recoge en la reciente modificación del Reglamento General de Circulación en todas aquellas con sólo un carril de circulación por sentido.

  La limitación de velocidad tiene como principal ventaja la disminución tanto de la siniestralidad como de sus consecuencias. La probabilidad de muerte en caso de atropello a esta velocidad es prácticamente nula, mientras se incrementa exponencialmente conforme se aumenta la velocidad.

  Del mismo modo, una circulación a 30 km/hora facilita la coexistencia de la bicicleta y los VMP con el resto de los vehículos. Además, el conjunto de medidas planteado en el Plan hará que la nueva morfología de los viales no incite el exceso de velocidad.

- **Red Local (20 a 30 km/h):** También denominado viario local o vecinal. Este tipo de vía prioriza la figura de los peatones y la bicicleta. Las calles de la red local deberán tener una baja intensidad de tráfico.

  La red local está compuesta por calles compartidas y calles residenciales que se caracterizan por disponer de un tráfico inferior a 500 veh/h. En el resto de la ciudad también se podrán implantar calles compartidas.

Prioridad en el marco del proyecto

La actuación planteada debe incluirse dentro de las propuestas a corto plazo ya que desde la puesta en funcionamiento del plan debe priorizarse la movilidad sostenible. En este caso la implantación de estas limitaciones no solo protege a los modos más vulnerables sobre el vehículo privado, sino que también puede disuadir sobre el uso del coche.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 53/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

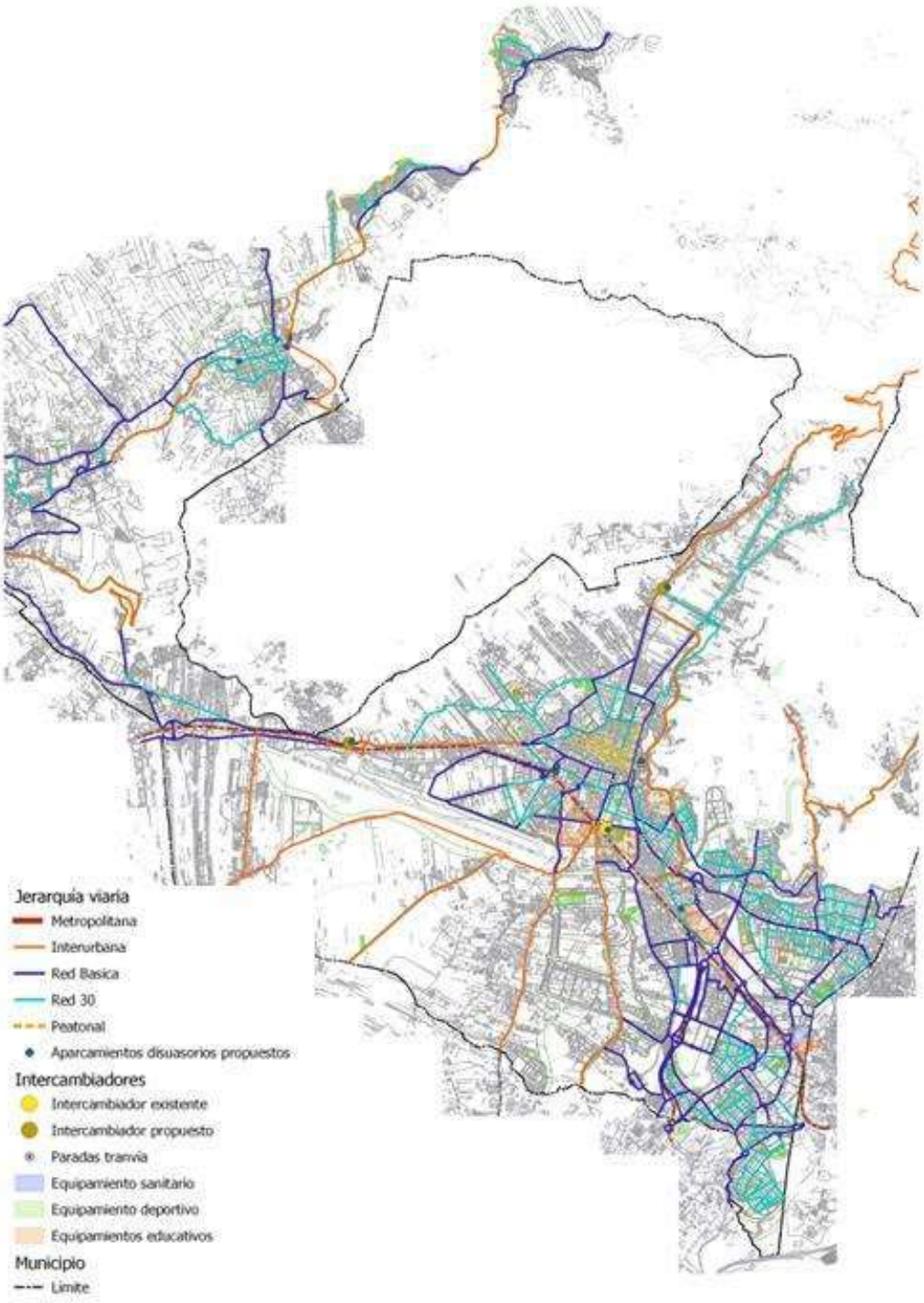


Ilustración 31. Propuesta de jerarquía viaria. Fuente: elaboración propia. (ver plano 4.1)

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 54/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

4.2 Medidas de calmado de tráfico

Objetivo

Esta medida tiene como objetivo definir las actuaciones necesarias para reforzar la seguridad vial de municipio. Se busca promover actuaciones que garanticen la seguridad vial y así garantizar la posibilidad de convivencia y la realización de desplazamientos seguros a todos los medios de transporte, prestando especial atención a aquellos más vulnerables.

Descripción

La limitación de velocidad tiene como principal ventaja la disminución tanto de la siniestralidad como de sus consecuencias. La probabilidad de muerte en caso de atropello a esta velocidad es prácticamente nula, mientras se incrementa exponencialmente conforme se aumenta la velocidad.

Para hacer efectivas las limitaciones de velocidad se han de utilizar técnicas de calmado de tráfico en toda la red viaria básica, secundaria y local. Las diferentes medidas existentes para adecuar el tráfico a las condiciones del entorno se pueden resumir en actuaciones sobre:

- El trazado.
- El perfil longitudinal.
- La sección transversal.
- Las intersecciones.
- La anchura de calzada y carriles.
- La pavimentación.
- La incorporación de masas vegetales etc.
- En el diseño de estas medidas se deberán tener en cuenta las necesidades de los servicios de emergencias durante las intervenciones.

Para llevar a cabo esta medida de forma consensuada con la policía local, urbanismo y otros departamentos municipales, se propone la realización de una directiva para la implantación de elementos de templado de tráfico. De modo orientativo a continuación se establecen las bases para la realización de dicho documento.

En primer lugar, se propone la cuantificación de la velocidad en el viario del municipio con el fin de identificar los viales donde es prioritario actuar y que medidas es preciso implementar en función de la tipología de la vía.

A continuación, se presenta los elementos reductores de velocidad y los criterios de aplicación según el tipo de vía y sus características morfológicas:

LÍMITE DE VELOCIDAD				
TIPO DE VÍA	**Básica de 2 carriles**	**Básica de 1 carril o bus**	**Secundaria/Local**	**Prioridad peatonal**
LIMITADOR DE VELOCIDAD	1. Rotondas 2. Semáforos 3. Cojines berlineses 4. Radares		5. Pasos de peatones elevados/cruces elevados 6. Bandas sonoras 7. Pérdida de prioridad 8. Desviación de trayectoria / chicanes.	9. Desviación de trayectoria (mobiliario/aparcamiento). 10. Sentidos de circulación concurrentes
	11. Miniglorietas 12. Estrechamientos 13. Introducción de vegetación			

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 55/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

DISTANCIA LIMITADORES (m)	100-200	70-150	<100

Ilustración 32. Criterios aplicación medidas de templado de tráfico. Fuente: DOYMO

Medidas como reductores de velocidad que tienen como misión mantener una velocidad que ya debería haberse visto reducida con otras medidas (señalización, glorietas, diseño urbano, etc.). Esas medidas pasan por una gestión del viario con rotondas y micro rotondas (4-6 metros de diámetro interior) de las principales intersecciones, lo que ayudará a plantear una circulación más amable y adecuada al límite de circulación propuesto con un tráfico relativamente reducido. Estas actúan como elementos limitadores de la velocidad.

En el PMUS realizado por nuestra empresa en Playa Honda se observó la efectividad de este tipo de elementos.



Ilustración 33. Ejemplo de mini glorieta en Playa Honda

Otra medida a tener en cuenta es la implantación de semáforos con pulsador en cruces peatonales donde se estime que su puesta en funcionamiento redundará en dotar de mayor seguridad a los itinerarios peatonales y los entornos escolares.

Recurrir a estos elementos viarios constituye una oportunidad tanto para actuar sobre los comportamientos de los usuarios, mejorando la seguridad y la comodidad de sus desplazamientos, como para mejorar la calidad de vida local.

Prioridad en el marco del proyecto

La actuación planteada debe incluirse dentro de las propuestas a corto plazo y en coordinación con la medida anterior (4.1) ya que son complementarias.

4.3 Campañas de concienciación para fomentar la conducción eficiente del vehículo privado

Descripción

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 56/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

Las técnicas de conducción ecológicas – económicas que se imparten en estos cursos permiten conseguir múltiples beneficios:



- Para el propio conductor:
  - Mejora del confort de conducción y disminución de la tensión.
  - Reducción del riesgo y gravedad de los accidentes.
- Para el Parque Móvil:
  - Ahorro económico de combustible.
  - Menores costes de mantenimiento (frenos, embrague, caja de cambios, neumáticos y motor).
- Globalmente:
  - Reducción de la contaminación urbana que mejora la calidad del aire respirado.
  - Reducción de las emisiones de CO_2 y con ello mejora de los problemas del calentamiento de la atmósfera, ayudando a que se cumplan los acuerdos internacionales en esta materia.
  - Ahorro de energía a escala nacional que incide en la balanza de pagos y reducción de dependencia energética exterior.

En estos cursos se aprenden todas estas técnicas y estarán destinados tanto a particulares como a profesionales del sector del transporte.

5. PROGRAMA DE GESTIÓN SOSTENIBLE DEL APARCAMIENTO

La gestión del estacionamiento es una herramienta que puede ayudar a solucionar algunos problemas de transporte y a cumplir objetivos de desarrollo económico, de transporte y medioambiental

Por otra parte, reducir el tiempo de búsqueda de aparcamiento reduce las emisiones y la presencia de vehículos circulando, que además representa un riesgo vial (colisiones, atropellos, etc..). Para ello, las nuevas tecnologías pueden ser herramientas eficaces que colaboran en la consecución de estos objetivos.

Para la regulación del aparcamiento en la ciudad, gestionando las distintas zonas, como el Casco Histórico, zonas protegidas y otros núcleos con escasa oferta y alta demanda, así como en el resto del municipio, habrá que establecer nuevas ordenaciones e infraestructuras, haciendo uso de herramientas para su control y establecer una estrategia combinada con el transporte público.

A nivel de barrios, hay que distinguir entre garantizar el estacionamiento para los residentes y fomentar la rotación libre de los vehículos, por lo que es necesario hacer uso de las competencias municipales como herramientas para una gestión del espacio acorde a los objetivos previstos en materia de sostenibilidad.

Por lo tanto, la gestión del aparcamiento debe orientarse a favorecer el estacionamiento residencial y fomentar el uso del transporte público, valorando siempre las circunstancias de cada entorno.

Otro objetivo importante ha de ser la puesta en valor del casco antiguo de La Laguna como espacio urbano de calidad y, en consecuencia, es vital reducir la presencia de vehículos, tarea que debe

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 57/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

llevarse a cabo de manera consensuada, garantizando la conservación de los espacios públicos que fomenten el comercio local y la calidad de vida de sus residentes.

Por lo que se refiere a la movilidad eléctrica es importante apostar por un desarrollo de esta con el objetivo de reducir el impacto sobre el medio ambiente del vehículo privado. Aunque España todavía está a la cola de la movilidad eléctrica esta no deja de crecer constantemente.

5.1 Implantación de zona regulada. Gestión inteligente con aplicación

Objetivo

El objetivo principal es facilitar a los residentes el acceso y permanencia de sus vehículos en determinadas áreas y el establecer un condicionamiento monetario a aquellos vehículos forasteros que quieran acceder a dichos lugares.

Descripción

Se valora la implantación de 2 tipos de zonas que se corresponden a un trato diferenciador entre la población de La Laguna y la foránea. Así pues:

- **Preferente (zona verde):** Consiste en un sistema que da una cierta flexibilidad en la zona de residentes (verde). Así, los foráneos pueden utilizar ésta a un precio más elevado o disponen de un tiempo de estacionamiento menor que en la zona azul. El ejemplo más claro es el del municipio de Madrid.
- **Solo Rotación:** En estos sistemas solo hay zonas azules, es decir, el residente no tiene ningún tipo de bonificación. Así, es una herramienta reguladora de la movilidad únicamente a las áreas centrales. Como contrapartida, hay una escasa protección del residente en barrios con graves déficits.

La popularización de los teléfonos móviles cuestiona el parquímetro, la inversión y la credencial como método de pago y control, tanto para el residente como para el foráneo. Se plantea que en La Laguna se apliquen estas nuevas tecnologías. Así, el foráneo pagaría preferentemente con el móvil, de forma exclusiva en la zona verde y combinada con el parquímetro en la zona azul. El usuario debería introducir la matrícula para permitir el control de la máxima duración de estacionamiento y facilitar el control. De esta forma también se podría conocer la ocupación de la zona azul.

En el caso del residente, para conocer la ocupación se utilizarían modelos estadísticos a partir de los inventarios de control de los vehículos de denuncia automatizada.

En cuanto al sistema de pago del residente se propone un pago anual vinculado a la cuenta corriente y una matrícula.

Para optimizar la vigilancia se propone la utilización de vehículos de denuncia automatizada con cámaras lectoras de matrículas incorporadas para detectar el cumplimiento de la regulación.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 58/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

	FORÁNEO	RESIDENTE
FORMA DE PAGO	Aplicación móvil y excepcionalmente parquímetros (zona azul)	Domiciliación bancaria (anual)
OCUPACIÓN / LOCALIZACIÓN	Datos de pago y análisis estadísticos de no pago a partir de información de vigilantes y detectores puntuales	Estadísticas indisciplina y detectores
VIGILANCIA	Vehículos con dispositives de lectura de matrículas	

Ilustración 34. Propuesta de gestión para la zona regulada de San Cristóbal de La Laguna

Se desestima la posibilidad de que el residente pague mediante parquímetro o móvil, ya que en el primer caso supone una molestia, principalmente si mueve poco el coche y en el segundo caso no se podría dar servicio al segmento de población que aún no tiene acceso a un smartphone.

	ABONO ANUAL	PARQUIMETRO/MÓVIL
VENTAJAS	• Comodidad del residente. • No se han de implantar parquímetros y/o utilizar aplicaciones móviles.	• Pago en función del uso. • Potencia la utilización del aparcamiento fuera de la calzada para el residente. • Permite la utilización excepcional por los foráneos.
INCONVENIENTES	• Pago no relacionado con el uso. • Utilización de las calles como garaje. • No se obtiene información sobre el uso de las plazas.	• Incomodidad para el residente, especialmente si no mueve poco su vehiculo. • Se deben poner parquímetros o que todos los residentes utilicen una aplicación móvil.

Ilustración 35. Sistemas de pago del residente.

Propuesta de localización de zonas reguladas

Tal y como se ha indicado, se plantea la implementación de zona de estacionamiento limitado (ZEL) en el Casco incluyendo la Zona de Bajas Emisiones prevista, lo que permite que se configure como un instrumento complementario de vigilancia y control. Así mismo se propone la implantación de zonas de estacionamiento limitado en otras áreas del municipio en las que, al igual que ocurre en el Casco, el aparcamiento constituye un problema de demanda insatisfecha. El sistema de regulación busca racionalizar y permitir una rotación adecuada por parte de los residentes y visitantes, garantizando el disponer de aparcamiento para ambos.

Para localizar la zona azul se debe considerar la localización de las actividades terciarias y las vías de canalización de tráfico previstas en la reordenación viaria propuesta.

Las plazas verdes, para residentes, se concentrarían principalmente en las zonas interiores de las supermanzanas. La delimitación de barrios puede servir de base para la sectorización de las zonas de residentes. El residente sólo podrá estacionar en la zona que le es asignada, no pudiendo estacionar en otras para evitar la movilidad interna dentro del ámbito.

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 59/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

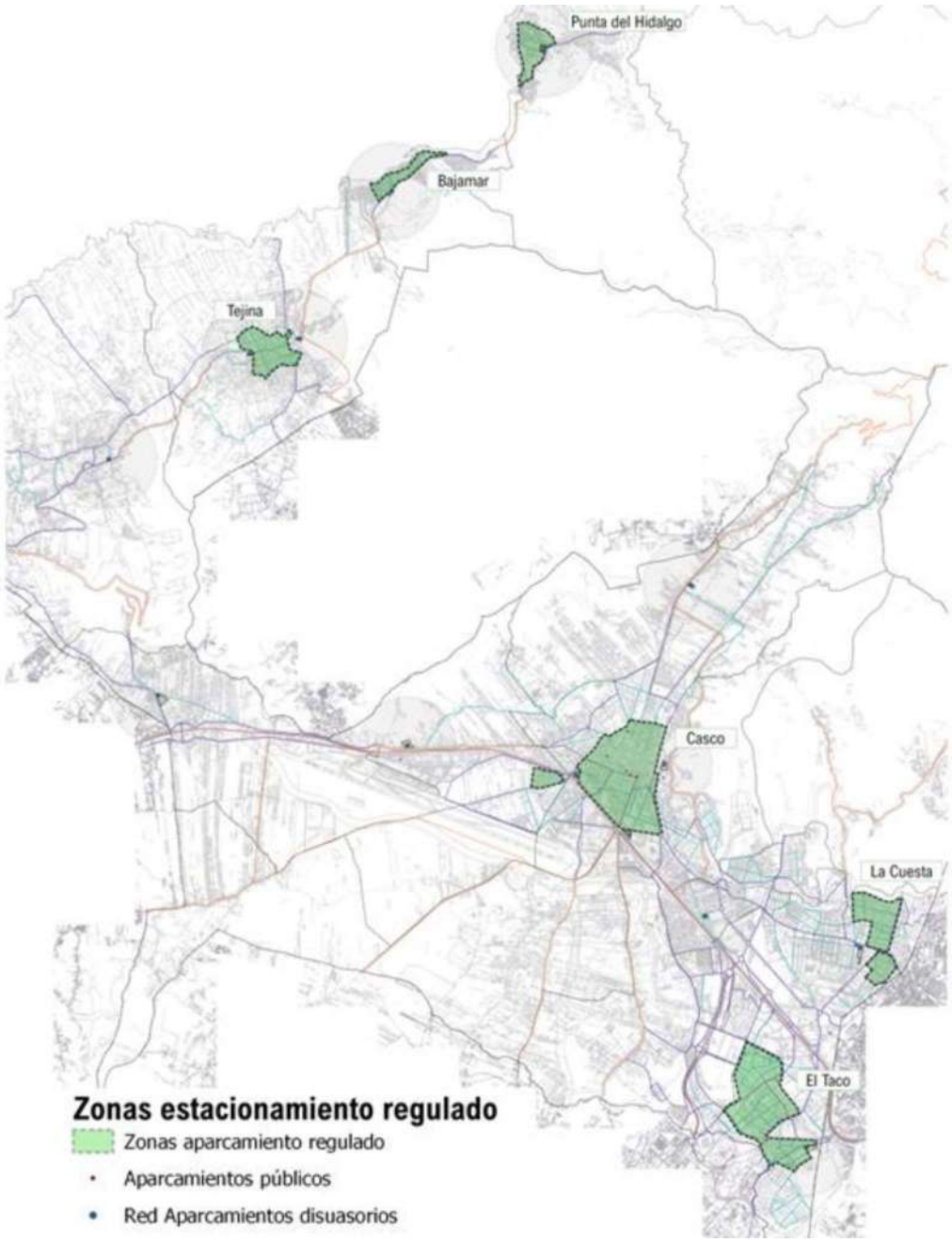


Ilustración 36. Propuesta de zonas de estacionamiento limitado. Fuente: elaboración propia. (ver plano 5.1)

5.2 Plan de aparcamientos residenciales mixtos en zonas con déficit *(El Casco, La Cuesta y el Taco)*

Objetivo

Se plantea la realización de aparcamientos para residentes y/o mixtos, que permitan paliar los déficits residenciales de aparcamiento, fomentar la electrificación del parque de vehículos al aumentar la dotación de aparcamiento fuera de calzada y rescatar para usos más sostenibles el espacio público en superficie.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 60/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

Actualmente en la ciudad hay oferta de estacionamiento en solares, mayoritariamente pendientes de consolidación urbanística cuyas ubicaciones aleatorias no se rigen por cuestiones de movilidad, dando servicio a la demanda residencial de su entorno.

Tras la realización del estudio de oferta y demanda del estacionamiento vecinal de las distintas entidades se propone la implementación de nuevos aparcamientos de carácter mixto en aquellos núcleos con elevada presión en calzada.

Estos aparcamientos combinan plazas de aparcamiento de carácter privado reservadas para al alquiler con plazas de carácter público de rotación.

Así, se deberá establecer los estándares de dotación de aparcamiento, conforme a su ausencia de necesidad por disponer de accesibilidad por modos de transporte colectivo y las necesidades funcionales de la red viaria, y los planes y políticas municipales de calidad del aire o de limitación de la congestión o de recuperación del espacio público. De esta manera, se fomentará el uso de modos de transporte más adecuados y sostenibles. En los aparcamientos fuera del espacio público, se establecerá la incorporación de sistemas de recarga de energía no vinculada a combustibles fósiles.

Descripción
Se plantea la realización Red de parkings subterráneos de carácter principalmente residencial. Su realización posibilitará destinar el espacio público a otros usos (ampliación de aceras, creación de áreas estanciales, ecomanzanas, etc.)

En los aparcamientos de nueva construcción se deberá prever la incorporación de nuevas funcionalidades como son: aparcamiento para *car-sharing*, vehículos comerciales, muelles de carga, consignas, recarga coches eléctricos etc. que los conviertan en centros intermodales.

5.3 Creación de una red de aparcamientos de disuasión.

Objetivo
Reducir el número de vehículos que acceden al área urbana, especialmente al centro, eliminando así la mayor agitación del tráfico en estas zonas. Indudablemente, esta medida ha de ir acompañada de otras medidas de desincentivación del acceso del vehículo particular en el centro urbano (aparcamiento regulado en destino, pacificación de la velocidad, etc.) así como de mejoras en el acceso al transporte público urbano al centro junto con otros modos.

Descripción
Los aparcamientos intermodales, más conocidos como aparcamientos disuasorios, se han mostrado como actuaciones de éxito probado en muchas ciudades que han decidido apostar por políticas de integración de movilidad, planeamiento urbanístico, desarrollo, energía y medio ambiente.

Un aparcamiento disuasorio no es más que un gran espacio situado en el extrarradio de una ciudad que se adecúa como aparcamiento de vehículos que llegan a la misma desde otros municipios y que ofrecen posibilidades cercanas de cambiar el modo de llegar al centro o a otras áreas de la ciudad en base a transporte público, itinerarios peatonales y ciclistas, vehículos compartidos, taxis, etc.

Esta medida persigue proporcionar un espacio de aparcamiento, a un precio asequible o gratuito, y asociado a otros modos de transporte como el peatonal, ciclista o el transporte público en los ejes radiales donde la velocidad comercial, así como la frecuencia combinada de las diferentes

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 61/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

líneas de transporte público ofrezcan un acceso rápido al centro urbano. El éxito de esta oferta de aparcamiento, denominada aparcamientos de disuasión, depende en gran medida, de su localización. Por ello, los criterios básicos de implantación han de ajustarse en:

- Fácilmente accesibles en coche y situados en las vías de entrada al núcleo urbano o en las vías básicas.
- Conexión rápida y cómoda con el transporte público.
- Gratuitos o tarifa de estacionamiento muy competitiva.
- Seguros frente al robo o vandalismo (implantación de cámaras de vigilancia).
- Integrados en el territorio ("Green Park) con zonas arboladas.

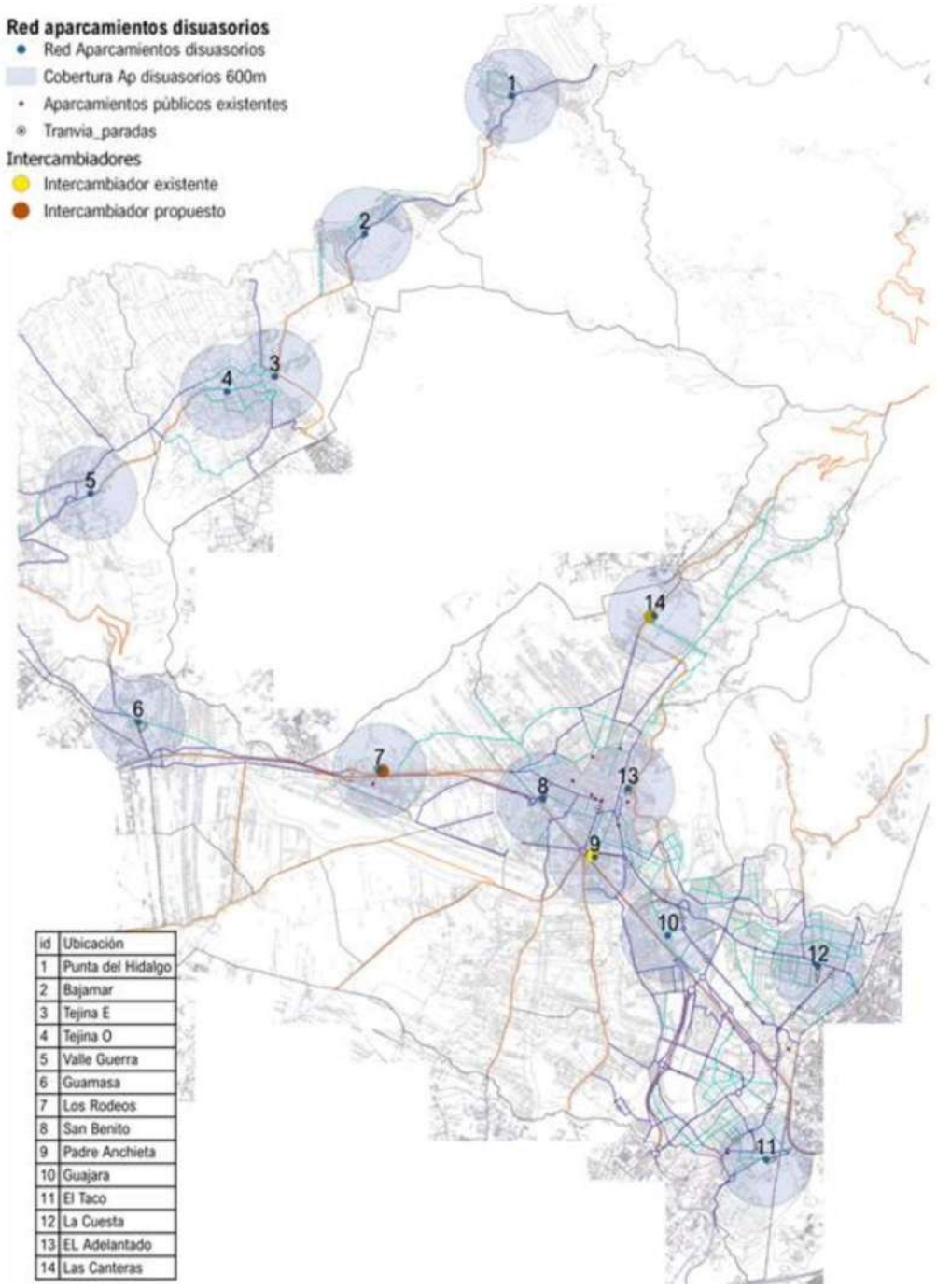
San Cristóbal de La Laguna cuenta con varios aparcamientos en solar distribuidos por la ciudad, ubicados tanto en el centro como en el perímetro de la ciudad. A estos habría que sumar varios solares, que pese a no estar definidos cumplen con esta funcionalidad. Por ello, se plantea la creación de una red de aparcamientos disuasorios en los accesos a la ciudad que tengan una vocación real de intercambiador modal, destinado a los foráneos que pueden acceder a su destino a pie, o bien con la conexión con el transporte público urbano. Los aparcamientos disuasorios planteados cubren toda el área central del municipio, considerando un radio de 600 m (10 minutos a pie), de forma que las personas usuarias de los mismos puedan acceder de forma cómoda al centro sin entrar en él.

En un principio estos aparcamientos serán gratuitos, si bien con vistas a una optimización de su uso y oferta, en caso de necesidad se prevé la opción de implantar un sistema tarifario (tarifa plana, ORA, etc.) en el caso de su saturación. Para potenciar su uso se propone que se asfalten, señalicen y se implanten cámaras de videovigilancia.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 62/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00



id	Ubicación
1	Punta del Hidalgo
2	Bajamar
3	Tejina E
4	Tejina O
5	Valle Guerra
6	Guamasa
7	Los Rodeos
8	San Benito
9	Padre Anchieta
10	Guajara
11	El Taco
12	La Cuesta
13	EL Adelantado
14	Las Canteras

Ilustración 37. Propuesta de red de aparcamientos disuasorios. Fuente: elaboración propia. (ver plano 5.3)

Prioridad en el marco del proyecto

Esta actuación supondría un importante alivio para la circulación y la contaminación (acústica y ambiental) ya que permitiría reducir la intensidad de tráfico dentro del casco urbano, sobre todo el que circula buscando una plaza de aparcamiento. Aun así, en base al coste y la prioridad de otros modos se contempla a medio-largo plazo.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 63/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

5.4 Sistema de información y guiado hacia estacionamientos

Los aparcamientos de disuasión propuestos, así como los de rotación y las zonas de estacionamiento regulado estarán integrados en la señalización variable de aparcamientos, que se situaría en los principales accesos a los núcleos urbanos.

La información para dar será la ocupación de estas ofertas de estacionamiento a tiempo real, además de ser paneles de información disponibles para informaciones complementarias como aviso de congestión o accidentes.

Aprovechando el desarrollo de las nuevas tecnologías cada día más presentes en la movilidad, se plantea una gestión inteligente del sistema de aparcamiento. Para ello se propone las siguientes herramientas:

- Sensorización de las distintas ofertas de aparcamiento:
  - Aparcamiento: Detectores en las entradas/salidas que combinado con el software correspondiente e inspecciones puntuales permitiría determinar el nivel de ocupación
  - Zona azul. Los datos del parquímetro/aplicaciones móviles permitiría determinar el nivel de ocupación aproximado de este tipo de oferta

- Utilización de aplicaciones móviles para conocer el nivel de ocupación y efectuar el pago. En el caso de la carga y descarga habría una aplicación específica para reservar plaza y controlar el tiempo máximo de estacionamiento.

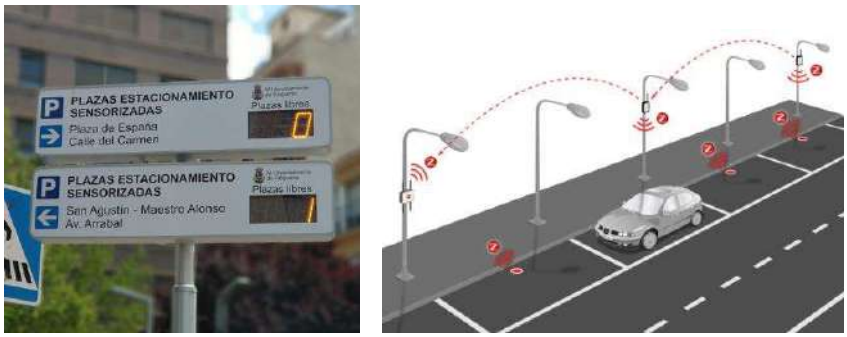


Ilustración 38. Ejemplo del sistema de sensorización de las plazas de aparcamiento.

5.5 Control y reducción de la ilegalidad de aparcamiento en superficie

Las medidas de regulación del aparcamiento en superficie no tienen éxito si no van acompañadas de un serio proceso para reducir las infracciones. Por otra parte, la ilegalidad asociada al estacionamiento en zonas de carga – descarga, doble fila o aparcamientos reservados tienen consecuencias en la circulación rodada y peatonal, así como molestias a vecinos y comerciantes.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 64/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

Esta medida contempla las siguientes acciones:

- Estudio que identifique las zonas de incumplimiento y determine las medidas físicas para evitarlo, como la supresión de espacios muertos a media calzada o aumento de aceras a costa de la calzada, así como las zonas donde se debe reforzar la presencia policial.
- Obras de adaptación del viario para evitar la ilegalidad o aumento de aceras a costa de la calzada.
- Campañas de sensibilización de la población, especialmente dedicadas a mostrar los perjuicios que dicha actitud supone.
- Refuerzo del sistema de vigilancia y sancionador.



Ilustración 39. Campaña para la reducción de la ilegalidad en el aparcamiento en superficie. Fuente: Madrid.es

6. PROGRAMA DE DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS

La importancia creciente del transporte urbano de mercancías se relaciona con el aumento de la población y el crecimiento económico sostenido en las zonas urbanas. Como la mayoría de la población en Europa vive en zonas urbanas y el grueso de la producción industrial es enviado a estas áreas, el resultado es un aumento de la demanda para el transporte de mercancías en estas áreas.

El Plan de Acción de Movilidad Urbana de la Comisión de las Comunidades Europeas, hace la siguiente reflexión sobre la DUM:

"La movilidad urbana es un componente central del transporte a larga distancia. La mayor parte del transporte, tanto de pasajeros como de mercancías, empieza y termina en zonas urbanas, y atraviesa varias de ellas en su recorrido. Las zonas urbanas deberían proporcionar puntos de interconexión eficaces para la red transeuropea de transporte y ofrecer un transporte de «último kilómetro» eficiente para pasajeros y mercancías. Resultan, por tanto, vitales para la competitividad y sostenibilidad del futuro sistema de transportes europeo."

Así, se puede definir la DUM como "El conjunto de actividades de distribución comercial que son efectuadas en el interior del área urbana de una ciudad".

La distribución urbana de mercancías (DUM) y las operaciones logísticas en las ciudades tienen que ver con las actividades de entrega y recogida de mercancías en los centros y zonas urbanas. Estas actividades se refieren a menudo como «City logístics» y engloban procesos de transporte, manipulación y almacenamiento de mercancías, la gestión de inventario, logística inversa, así como servicios de entrega a domicilio.

Todas las actividades mencionadas constituyen el eslabón final de la cadena y tiene lugar, probablemente, en el entorno menos adecuado para esta actividad: almacenes y tiendas con

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 65/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

capacidad reducida, horarios de trabajo poco flexibles y fuertemente condicionados por las necesidades comerciales, infraestructuras de recepción inexistentes o de reducida capacidad. Además, esta actividad entra en conflicto con el resto de las actividades urbanas para las que la distribución de mercancías supone una intrusión visual y sonora además de implicar la ocupación del viario y en ocasiones hasta del espacio público. Así mismo, al tratarse de lo que se conoce como distribución de última milla, muchas entregas se caracterizan por tratarse de cargas pequeñas y frecuentes viajes, lo que deriva en muchos kilómetros por vehículo.

Por tanto, la correcta organización del reparto urbano de mercancías es un elemento clave para el éxito del binomio medio ambiente-progreso económico y para encontrar el equilibrio entre la calidad de vida de los ciudadanos y unos servicios públicos y privados de calidad.

La DUM se podría optimizar con una mayor ocupación de los vehículos, minimizando los costes para operadores y clientes, y reduciendo las externalidades.

A continuación, se describen las medidas y actuaciones de manera detallada.

6.1 Sistema de control de la circulación de vehículos pesados.

Objetivo

La medida propuesta busca minimizar los impactos negativos sobre la ciudad que la Distribución Urbana de Mercancías tiene asociados:

- Impactos ambientales.
- Impactos sociales.
- Congestión urbana.
- Impactos sobre las operaciones urbanas.

Todo lo indicado hace necesaria la regulación de la distribución urbana de mercancías con vehículos pesados, para alcanzar un desarrollo sostenible y una mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.

Descripción

Para organizar el tráfico de vehículos pesados en el viario urbano se ha de implantar un sistema de control y establecer las líneas de gestión globales de estos vehículos en función de las características de las vías y de los vehículos, de los distintos entornos, de los puntos de origen y destino, y de las franjas horarias.

Se deberá tender a una limitación del tonelaje y dimensiones de los vehículos que pueden acceder a la ciudad para realizar la operativa de DUM en determinados horarios e itinerarios, con la finalidad de mejorar los impactos negativos mencionados anteriormente.

La distribución con vehículos de cierto tonelaje estará sometida a la correspondiente autorización municipal en función de sus características, itinerarios, horarios, etc.

La implantación de esta medida se debe dar en combinación con la utilización de vehículos limpios para una distribución más eficiente y sostenible, y la implantación de carriles multifunción, en los que se pueda efectuar la distribución con vehículos de mayor tonelaje en horario nocturno y en lugares, en los que en periodo diurno, no sería posible, de tal manera que en horario diurno se pueda efectuar la distribución con un menor número de vehículos, reduciendo las emisiones y mejorando el tráfico diurno.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 66/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

La propuesta inicial se centra en el Casco, Tejina, Valle Guerra, La Cuesta y Taco por ser las entidades con una mayor afección de vehículos pesados. Si bien es susceptible de ampliarse a las zonas que así lo requieran en un futuro.

La gestión de permisos y circulaciones se llevará a cabo desde el Área de Movilidad y Seguridad Ciudadana, con el apoyo de la Oficina de la Movilidad.

6.2 Creación de microplataformas de distribución y puntos logísticos. Caracterización última milla.

Objetivo
Reducir una parte de los vehículos que diariamente acceden al centro de la ciudad y que generan contaminación ambiental y sonora además de problemas de ilegalidades en el estacionamiento.

Descripción
La distribución capilar presenta algunas ineficiencias, lo que deriva de forma habitual en la realización del itinerario de reparto más de una vez, con el aumento de la congestión del tráfico y ocupación del espacio, pero también repercute negativamente en las empresas y servicios de reparto.

Por tanto, se plantea para potenciar el cambio a vehículos con tecnologías menos contaminantes habilitar un espacio para una micro plataforma en superficie destinadas al reparto de última milla en el centro de la ciudad.

Los beneficios derivados de la creación de estas plataformas de distribución centralizada son inmediatos:

- Se materializan en una importante reducción de la contaminación acústica y de emisiones de CO2 (restricción de tipos de vehículos en determinadas zonas con vehículos cero, eco o C según la restricción global y tipo de zona con delimitación de acceso y circulación).
- Se recuperan plazas de aparcamiento para otro tipo de usos, como por ejemplo para fomentar la movilidad compartida (sistema de préstamo de bicicletas, carsharing, VMP, …), hay que considerar también que los vehículos alternativos también tienen necesidad de aparcar.

- **Posibilidad de implantar zonas para vehículos “nodriza”.**

La idea es posibilitar la distribución con vehículos de mayores dimensiones, y de ahí hacer el reparto con vehículos más pequeños. Evidentemente, esto tiene que traer consigo una adaptación de las dimensiones de las zonas de carga y descarga.

- **Plataformas Urbanas de Distribución (PUD).**

Las plataformas urbanas de mercancías para el reparto capilar, es una opción que muchas ciudades están adoptando para agilizar las entregas en la última milla en las ciudades. Este tipo de plataformas constituye una adaptación de la tradicional plataforma logística al ámbito urbano. Se propone la creación de espacios físicos dedicados a operaciones logísticas asociadas a la DUM en cascos urbanos con algún tipo de restricción de accesos, bien sea atendiendo a la restricción horaria o a las limitaciones por peso o dimensiones de los vehículos de reparto.

El objetivo es centralizar las entregas urbanas de los operadores en uno a varios puntos estratégicos del ámbito urbano para determinados tipos de productos, optimizando de este modo la DUM. La zona en donde puede ser más eficiente una solución de este tipo es en el centro histórico de las ciudades, especialmente en las zonas peatonales.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 67/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

Estos centros facilitan las operaciones de carga y descarga, reduciendo los estacionamientos ilegales y permitiendo adicionalmente la posibilidad de servicios de almacenamiento temporal y control de stocks a los comerciantes dentro de un área de influencia concreta.

Una de sus principales ventajas es la posibilidad de desacoplar el proceso de descarga del acto de recepción por parte del comerciante, de modo que las operaciones se pueden realizar a lo largo del día, reduciéndose los factores punta. Esta circunstancia es aprovechada en ocasiones para el reparto al comercio en vehículos más eficientes y atendiendo a criterios racionalizados y consensuados por todos los agentes intervinientes en la DUM.

Se propone la utilización de un espacio del aparcamiento del Adelantado, que queda a solo 4 minutos (1.000m aprox.) en bicicleta de la plaza de la Concepción, y a 500m de la plaza de la Catedral. De esta manera los vehículos más grandes y contaminantes pueden dejar la mercancía en este punto y desde aquí distribuirla en modos de transporte más sostenibles.

La filosofía de estos proyectos requiere del uso de vehículos de reparto capilar amigables con el medioambiente y el entorno. Es habitual la utilización de vehículos eléctricos, cuyas ventajas medioambientales se encuentran totalmente contrastadas. Siendo su principal desventaja la escasa capacidad de carga y tracción.

6.2.1 Promoción de medios alternativos sostenibles de reparto urbano.

Como se ha indicado con anterioridad, las flotas de vehículos forman parte de la movilidad esencial en vehículo privado y son responsables de una buena parte de los veh-km que se desarrollan en la ciudad. Su cambio a tecnologías limpias permitiría reducir las emisiones contaminantes.

Con esta medida se pretende que las flotas de vehículos que den servicio a aquellas zonas delimitadas o con circulación restringida por factores ambientales sean de cero emisiones a pesar de las consabidas limitaciones en cuanto a capacidad de arrastre, productividad y radio de acción de la operativa



Ilustración 40. Cargo-bike eléctrico para reparto.

6.3 Fomento de la carga y descarga nocturna

Fomentar la realización de las operaciones de carga y descarga en horario nocturno cumpliendo un estricto protocolo a fin de no generar ruidos indeseados en el vecindario. Un tráiler puede sustituir hasta 7 furgonetas, lo que reduciría de forma significativa la circulación diurna de estos

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 68/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

vehículos. Las grandes cadenas de distribución pueden ser los principales interesados en realizarla.

Esta actuación junto con la creación de una microplataforma y la gestión inteligente de las plazas de carga y descarga supondría un importante alivio para la circulación y la contaminación (acústica y ambiental) ya que se reduciría gran parte del tráfico diurno de la ciudad. En base al coste y la necesidad de coordinación con diferentes agentes, se contempla a medio-largo plazo.

6.4 Sistemas de gestión y reserva de las zonas de carga/descarga

Las nuevas tecnologías también permiten la monitorización de las zonas de C/D y, por tanto, la pre-reserva de plaza, aunque aún con un coste elevado y una elevada exigencia de vigilancia por parte de la administración y de disciplina por parte de los distribuidores.

- Carga y descarga. Se plantea implantar sensores en el suelo para determinar el nivel de ocupación, así como para identificar su estado.



Gestión inteligente de la carga y descarga.

Para la consecución de este sistema se ha de configurar:

- Un Sistema Integral encargado de gestionar los registros y encargado de otorgar las autorizaciones del uso de las zonas de carga y descarga.
- Un Sistema de Control del uso de las plazas (usuario y tiempo) y la entrada a las zonas delimitadas, así como la indicación de rutas óptimas de entrada y salida.
- Un Sistema de Concertación de pedidos y oferta de plazas.
- Un Sistema de Participación y consulta a los comerciantes, a las empresas de transporte y a los residentes.

Finalmente se ha de configurar una Normativa Municipal de soporte.

Se propone la puesta en marcha de esta actuación en aquellas zonas residenciales o comerciales que actualmente presenten problemas de congestión y presión del vehículo privado en demanda de aparcamiento como son el Casco y las zonas comerciales de Taco, La Cuesta y Tejina.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 69/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

7. Programa de mejora de la calidad ambiental y ahorro energético

7.1 Creación de una Zona de Bajas Emisiones

Una Zona de Bajas Emisiones (ZBE) es un ámbito delimitado dentro del municipio, para restringir progresivamente el acceso, la circulación y el estacionamiento de vehículos con el objetivo de mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Esta delimitación, además, puede aportar otros beneficios a la ciudad al conseguir zonas urbanas más seguras derivado en la reducción de víctimas de accidentes de tráfico, así como para generar espacios urbanos más habitables e inclusivos socialmente.

Generalmente, se prohíbe el acceso a la zona de los vehículos más contaminantes y su circulación en ella, aunque también existen zonas donde los vehículos deben pagar una tasa en función del potencial contaminante del vehículo.



Ilustración 41. Señalización de zonas de bajas emisiones. Fuente: Doymo

Esta es una de las herramientas disponibles y que se propone en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética y en el borrador del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (2021-2030).

En la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, dentro del Título IV Movilidad sin emisiones y transportes, fija como objetivo establecer ZBE en todas las ciudades de más de 50.000 habitantes antes del 2023.

En relación con el ámbito de restricción, tal y como indica la Guía Técnica para la implementación de Zonas de Bajas Emisiones, se proponen dos esquemas:

- **Toda la ciudad o toda el área metropolitana**. Se recomienda establecer la mayor área posible, con la posibilidad de excluir los polígonos industriales. En dicho caso, el esquema de restricciones, inicialmente, se circunscribe a vehículos sin distintivo ambiental y sin ningún tipo de exención para residentes.
- **Un ámbito reducido, como cascos antiguos, zonas centrales o entornos sensibles (escuelas, residencias, hospitales, etc.).** Para ámbitos reducidos, las ZBE deben presentar criterios de circulación más restrictivos y permitir únicamente la circulación a vehículos con distintivo 0 (eléctricos e híbridos enchufables). En este caso, se pueden plantear moratorias temporales para los residentes de la ZBE.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 70/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

7.1.1 Implantación en San Cristóbal de la Laguna.

A través del presente documento y en con el objetivo de cumplir los requisitos de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética para ciudades de más de 50.000 habitantes, se pretende desarrollar una Zona de Bajas Emisiones (ZBE) dentro del casco antiguo de la ciudad, donde las aceras y los viales son más estrechos.

Se propone implantar una zona de bajas emisiones compuesta por 3 ámbitos:

- **Barrio de Camino la Villa (≈6,9Ha).**

Barrio ubicado al sur de la TF-5 y próximo al aeropuerto de los Rodeos lo que supone una elevada contaminación del aire y acústica, es un entorno residencial con problemas relacionados con la falta de aparcamiento para los residentes e inseguridad derivada de la convivencia vehículo-peatón.

La implementación de una ZBE en este ámbito se considera una prueba piloto de forma que, una vez comprobada su efectividad, en un medio-largo plazo se puedan aplicar las mismas medidas en otros barrios y entornos que respondan a las mismas condiciones de partida.

- **Barrio San Honorato (≈5,0Ha).**

Barrio de carácter residencial al sur del casco histórico, que soporta un elevado tráfico de agitación debido a la presencia de varios aparcamientos en superficie de carácter gratuito, así como su situación junto a vías de la red básica del centro de La Laguna.

- **Casco de La Laguna (≈12,5Ha).**

La zona del Casco que se propone convertir en ZBE ya presenta restricciones de tráfico en la actualidad, por lo que la implantación aquí sería muy rápida. A nivel social no supondría un gran impacto ya que la población ya convive con las restricciones actuales.

En conjunto se trata de una superficie total aproximada de 24Ha, área lo suficientemente amplia para que tenga un cierto impacto. En general:

- Los límites de cada ámbito son claros, tal y como indican las recomendaciones del MITMA.
- Son los barrios o zonas donde la ocupación tanto diurna como nocturna del estacionamiento es más elevada. En definitiva, la demanda de aparcamiento supera la oferta existente. La regulación de la ZBE permitirá reducir la presión sobre el estacionamiento en calzada.
- Son zonas de la ciudad que o bien disponen de una buena oferta de transporte público o es posible aplicar medidas de forma sencilla para su mejora.
- Son zonas de la ciudad que disponen de alternativas al uso del coche.
- Zonas en las que la reordenación viaria es posible para limitar el tráfico de paso.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 71/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

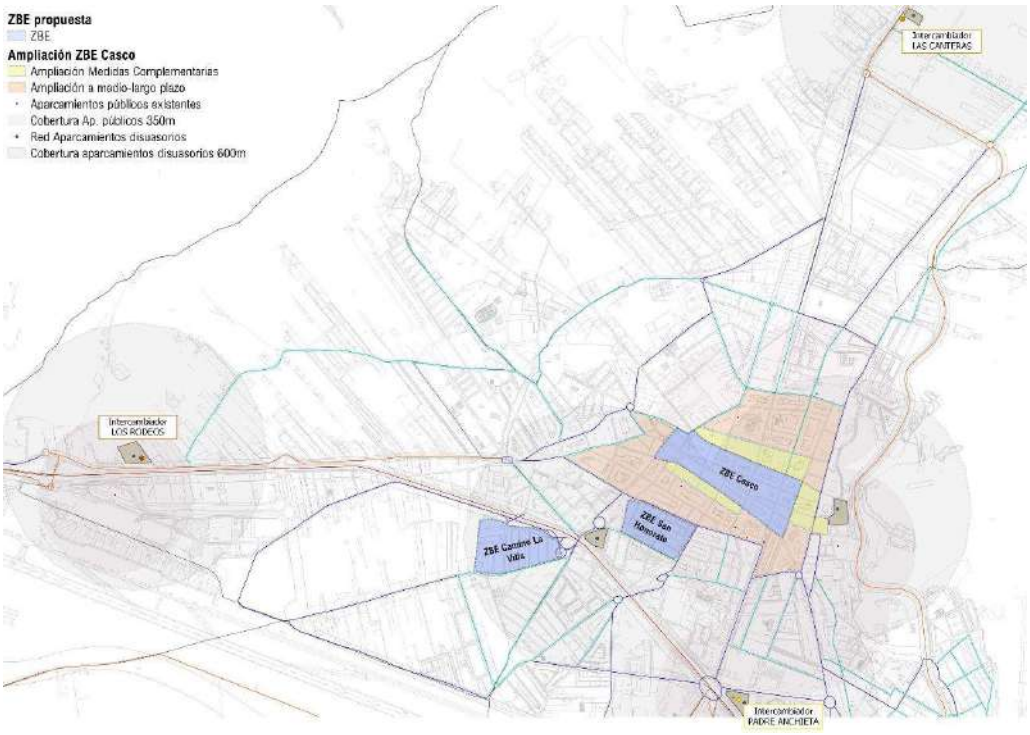


Ilustración 42. Propuesta zonas de bajas emisiones (ZBE). (ver plano 7.1)

Se propone que las nuevas ZBE se regulen a partir de un conjunto de medidas que deben aplicarse y desarrollarse de forma conjunta:

- **Modificación de la ordenanza.** Será necesario desarrollar una Ordenanza Municipal que de respaldo y refuerce esta propuesta de ZBE y que será el documento que acabará de definir las distintas especificaciones.
- **Supermanzanas en el interior de las áreas delimitadas y medidas de calmado de tráfico en el perímetro.** Generar espacios que al igual que las zonas peatonales disuadan el paso de vehículos ajenos a la zona (a excepción de vehículos de emergencias o reparto) lo que posibilitará eliminar los vehículos de paso y mejorar la calidad ambiental y estancial. Para ellos se llevarán a cabo reordenaciones viarias que permitan la recirculación de vehículos de forma que se desincentive atravesar por las zonas delimitadas.
- **Zona de estacionamiento regulado.** Implementación de las zonas de estacionamiento regulado que permitirán una mayor rotación la cual beneficia a los comerciantes de la zona, pero también a las personas que procedan de otras zonas de la ciudad en los viales perimetrales de las ZBE y limitación del estacionamiento solo para residentes en el interior de las mismas.
- **Ejes peatonales.** Creación de unos ejes que garanticen de forma cómoda (aceras amplias y arboladas si es posible, mobiliario urbano, etc.) y segura (buena iluminación, control de la velocidad de los vehículos, etc.) la conexión entre diferentes puntos.

Se plantea un escenario a corto plazo para valorar la eficiencia de la implementación de las 3 zonas de bajas emisiones (ZBE) previstas, así como de las medidas complementarias y un escenario a

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 72/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

largo plazo en el que se puedan ampliar las zonas ya en funcionamiento (como se propone en la propuesta) o incorporar nuevos ámbitos.

Así mismo, una vez implementadas las diferentes medidas se obtiene una previsión a corto plazo (2025) en el que se ha considerado la reducción del uso del vehículo privado (-8%) a raíz de las propuestas realizadas por el PMUS y que el 5% del parque de vehículos es eléctrico.

Para el escenario a largo plazo (2030) se considera una reducción del 18% en el uso del vehículo privado y un incremento del parque de vehículos eléctricos hasta un 20%.

7.2 Fomento de la electromovilidad

Los principales objetivos del Plan de movilidad eléctrica a desarrollar son:

- Implementar una red de puntos de recarga que garantice la futura demanda energética de los vehículos eléctricos, tanto de la flota municipal como del vehículo privado.
- Actualización de las ordenanzas y reglamentos en los relativo a la movilidad eléctrica.
- Campañas de comunicación a la ciudadanía para el impulso de la movilidad eléctrica.

7.2.1 Implementación y expansión de la infraestructura de recarga

Según estudios realizados por consultores expertos en el sector del vehículo eléctrico, las previsiones para el año 2023 estaría en un 5% del parque de vehículos y en el 2030 en un 25%, lo que indica la clara necesidad de crear una infraestructura que cubra las necesidades de ese volumen de vehículos.

El objetivo será promocionar la recarga lenta en domicilio y establecer puntos de recarga rápida de oportunidad. El criterio a cumplir es una estación de recarga o semi-rápida a menos de 10 minutos caminando de los principales centros de atracción de viajes. En la medida de lo posible, estas infraestructuras se situarán fuera de la calzada y en sitios vigilados. Actualmente en la Laguna existen 14 localizaciones con puntos de recarga distribuidos en los diferentes núcleos de población.

En base a estos criterios, se plantea la siguiente clasificación y propuesta de localización:

- **Origen: residencial**. Se plantea que en el Plan General todas las nuevas plazas de aparcamiento incorporen la acometida para la implantación de puntos de recarga.
- **Itinerario: aparcamientos disuasorios.** Se propone que un 5% de las plazas incorporen puntos de recarga, lo que supondrían aproximadamente 145 plazas.
- **Destino.** Son recomendables puntos con afluencia de gente, puntos singulares de la ciudad o zonas con gran demanda. En este punto se debe considerar la colaboración público-privada con empresas estratégicas de la zona con potencial para incluir puntos de recarga en sus aparcamientos:
  - **Centros de Trabajo:** Se plantea que en el Plan General como mínimo un 5% de las nuevas plazas de aparcamiento incorporen puntos de recarga. Además, todos los Planes de Movilidad de Centros Atractores de Viaje deberán incorporar la implantación de nuevos puntos de recarga.
  - **Centros Comerciales y de ocio.** Se plantea la misma solución que en el caso anterior.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 73/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

- **Aparcamientos públicos.** Se propone la realización de convenios con los aparcamientos públicos para que incorporen puntos de recarga en, como mínimo el 5% de las plazas
- **Gasolineras.** Aplicación de lo que establece el artículo 15.2 de la Ley de cambio Climático:

2. Quienes ostenten la titularidad de las instalaciones de suministro de combustibles y carburantes a vehículos cuyo volumen anual agregado de ventas de gasolina y gasóleo A en 2019 sea superior o igual a 10 millones de litros instalarán, por cada una de estas instalaciones, al menos una infraestructura de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 150 kW en corriente continua, que deberá prestar servicio en un plazo de veintiún meses a partir de la entrada en vigor de esta ley.

3. Quienes ostenten la titularidad de las instalaciones de suministro de combustibles y carburantes a vehículos cuyo volumen anual agregado de ventas de gasolina y gasóleo A en 2019 sea superior o igual a 5 millones de litros y menor a 10 millones de litros, instalarán, por cada una de estas instalaciones, al menos una infraestructura de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 50 kW en corriente continua, que deberá prestar servicio en un plazo de veintisiete meses a partir de la entrada en vigor de esta ley.

- **ZEL.** Excepcionalmente se podrá implantar puntos de recarga en el ámbito ZEL, siempre en zona azul, que complementen los ya planteados en los aparcamientos públicos y disuasorios. Dicha implantación y gestión se integraría dentro del servicio del ZEL.

La integración de los equipos de recarga en la red es fundamental para la correcta gestión de la infraestructura. El equipo de recarga deberá estar conectado a una plataforma de gestión y monitorización que permita el telecontrol y telemando de manera que se pueda operar el equipo de forma remota y ofrezca una fácil accesibilidad al usuario sin la intervención de terceros.

Las distintas compañías eléctricas disponen de plataformas específicas que permiten el acceso a la carga a través de tarjeta y Smartphone. La plataforma también permite gestionar el cobro del uso del punto de recarga para que el usuario pueda hacer el pago correspondiente. También existen plataformas como *electromaps* que permiten el pago en electrolineras de distintas compañías. En el caso de los aparcamientos públicos y el ZEL el pago se integraría en el servicio.

7.2.2 Promoción de los vehículos eléctricos

El Ayuntamiento mediante sus potestades normativas y como poseedora de un parque de vehículos que gestiona de forma directa o indirectamente tiene un gran poder de influencia para acelerar el cambio tecnológico.

a. Flota municipal

La introducción progresiva de vehículos eléctricos en la flota municipal tiene una vertiente de ejemplaridad respecto a la ciudadanía hacia un vehículo más sostenible económica y medioambientalmente. Se plantea que todos los nuevos vehículos que compre directamente el ayuntamiento o que dependan de contratas sea de 0 emisiones o, si no hubiera en el mercado vehículos comerciales competitivos, de gas natural (camiones de residuos principalmente).

b. Guaguas

Es de vital importancia la electrificación del servicio de guaguas debido al gran impacto que provoca en el consumo. Para implementar una línea de guagua eléctrico se debe analizar

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA | Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 | Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 74/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

especialmente la tipología de línea (distancia, número de expediciones, pendiente del territorio en su trazado) y el análisis de las características técnicas de los posibles modelos de bus a implementar. Se instará al organismo competente al cambio del parque de vehículos, es decir a la electrificación de su flota, como mínimo la que discurre por la Zona de Bajas Emisiones propuesta.

c. Bicicleta eléctrica y VMP

Tal y como se ha indicado con anterioridad, se plantea la implantación de un sistema de bicicleta eléctrica en el municipio. Por lo que se refiere a los VMP se plantea una regulación (ver ordenanza) que posibilite la implantación de las empresas del sector bajos ciertos condicionantes por lo que se refiere al estacionamiento de estos vehículos. Por ello, las empresas deberán realizar una solicitud, justificando fehacientemente que disponen de elementos de control que impidan el estacionamiento indiscriminado. También estarán obligadas a facilitar información sobre el uso de estos vehículos.

d. Coche compartido

El Car-Sharing es un sistema que permite a los usuarios acceder de forma individual a una flota de vehículos para su uso. El funcionamiento del car sharing resulta sencillo, ya que permite alquilar un coche por períodos de tiempo limitados, desde un minuto hasta el tiempo deseado. Mediante esta estrategia se distancia del sistema tradicional de alquiler de vehículos basado en días o semanas.

La implantación de un sistema de Car-Sharing en un municipio como San Cristóbal de La Laguna puede provocar una serie de impactos en la ciudad, como disminución del uso del vehículo privado, impulsión del uso del vehículo eléctrico, aumento del consumo eléctrico, entre otros. Se estima que 1 vehículo de car-sharing cubre las mismas necesidades que 20 vehículos privados.

Desde el punto de vista de la gestión hay dos opciones de gestión del Car-Sharing:

- **Opción 1:**

  El Ayuntamiento gestiona y ofrece su flota municipal al Car-Sharing. En este planteamiento el ayuntamiento deberá hacerse cargo de la ampliación de la infraestructura para cubrir el aumento de consumo eléctrico causado por el Car-Sharing y de la implantación de vehículos que se utilicen para este servicio. Además, deberá gestionar un software y un equipo de gestión para optimizar el uso de este servicio, entre otras responsabilidades.

  A priori, se desecha esta posibilidad pues no existen precedentes en España en que sea el propio Ayuntamiento quien gestione este servicio.

- **Opción 2:**

  El Ayuntamiento facilita a una empresa/s privada/s la implantación del car-sharing en su municipio. Para ello, se plantea toda una serie de ventajas competitivas para fomentar su implantación:

  - Aparcamiento gratuito en las plazas ZEL sin límite temporal (tanto azules como verdes) siempre que sean con vehículos eléctricos.
  - Implantar plazas reservadas en zonas de destino de viajes: aparcamientos intermodales, centros comerciales y de ocio, zonas deportivas, etc.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 75/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

7.2.3 Nuevas ordenanzas y reglamentos

Se plantea modificaciones de las ordenanzas con el objetivo de incluir los siguientes aspectos:

- Bonificaciones en el impuesto de circulación según tipología de etiqueta del vehículo.
- Bonificaciones en el estacionamiento regulado (gratuita).
- Señalización de las plazas de estacionamiento para la recarga de los vehículos, horarios, tiempos máximos de permanencia.
- Señalización de áreas de recarga de turismos:

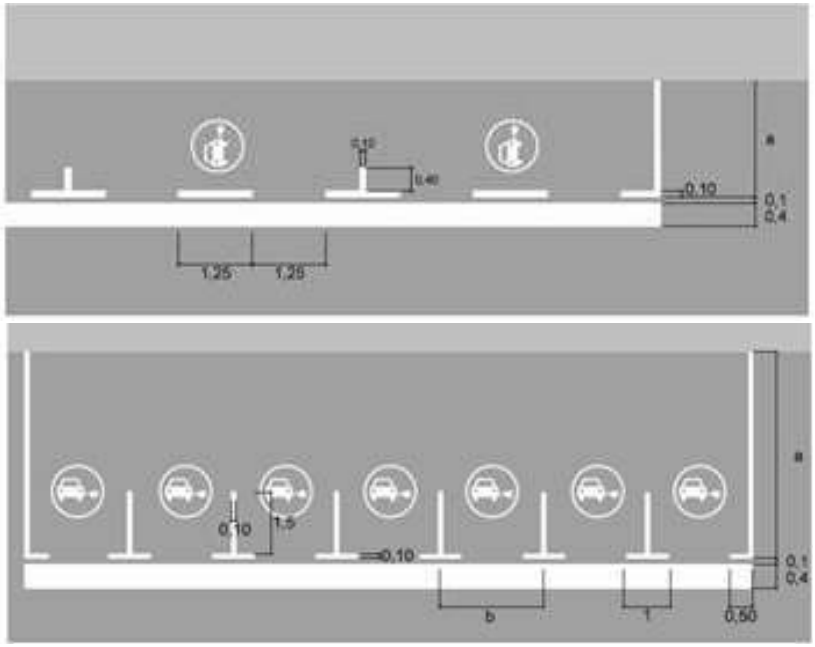


Ilustración 43. Aparcamiento en línea y en batería

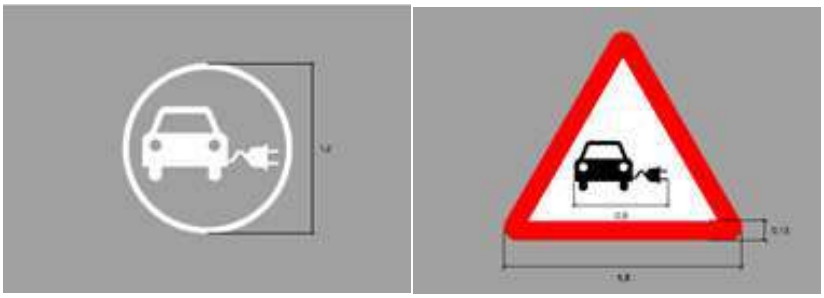


Ilustración 44. Pictograma de aviso a colocar en las inmediaciones del punto de recarga y pictograma para cada una de las plazas.

- Normativa para los nuevos edificios en materia de movilidad eléctrica.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 76/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

8. PROGRAMA DE GESTIÓN Y PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD

8.1 Relación del Plan de Movilidad con la Planificación del Territorio (Plan Estratégico, descentralización equipamientos educativos y sanitarios).

La organización del territorio urbano es el instrumento de base para dar cabida a los modos sostenibles y hacer posible la gestión de la movilidad en la ciudad. Por ello, los futuros desarrollos deben estar encaminados a hacer posible la incorporación y fomento de los modos sostenibles, garantizando que los servicios y funciones para el ciudadano se encaminen a una optimización y organización del espacio que garantice y satisfaga una actividad y calidad de vida plenas en su entorno. Se han de controlar los desarrollos urbanos desde la planificación para generar territorios compactos y nuevas centralidades urbanas, fomentando tipos de barriadas que combinen distintos usos (residencial, comercial, servicios, industrial) para incentivar la disminución de viajes en vehículos privados.

8.1.1 Diseño de nuevos sectores urbanísticos desde el punto de vista de la movilidad.

Descripción

En esta medida se recogen algunas directrices sobre el diseño de las vías en los nuevos desarrollos urbanísticos, que en la medida de lo posible debería recoger el PGOU.

- **Criterios generales**

Como criterio general se propone destinar el menor espacio posible a la circulación de vehículos, planteando manzanas de gran tamaño con viarios peatonales y zonas estanciales en su interior.

El aparcamiento en calzada debe reducirse a la mínima expresión (para carga y descarga y resto de reservas).

Como directrices generales, en las nuevas zonas urbanísticas, se contemplan las siguientes medidas que favorezcan un entorno más agradable para todos los usuarios del espacio público:

- El doble sentido de circulación solo debería contemplarse en la calles básicas o cívicas. De esta manera se evitan muchas situaciones peligrosas para vehículos y peatones, y se gana espacio público de calzada que puede destinarse a aceras, o vías ciclistas.
- El espacio destinado al tráfico de vehículos (carriles de circulación) es un elemento importante para determinar la velocidad real de la vía. En este sentido, en vías de sentido único, la anchura máxima no debería sobrepasar los 3 m o 3,5 m cuando hay aparcamiento.
- Fuera de la red básica, también se plantean sentidos de circulación concurrentes o el mantenimiento de la prioridad a la derecha, para pacificar el tráfico y no permitir el uso de estas vías por el tráfico de paso.
- Los cruces deberían diseñarse con orejeras. Reducir el espacio del cruce se traduce en una menor indisciplina de estacionamiento, aumentando la visibilidad de los peatones que cruzan la vía. En estos espacios se recomienda implantar elementos de mobiliario urbano como elementos físicos disuasorios del estacionamiento en calzada, que no impidan la visibilidad del cruce.
- Protección de aceras con arbolado. Cuando un lado de la calzada no dispone de aparcamiento, se plantea la implantación de arbolado para hacer más agradable la movilidad peatonal y del mismo modo evitar la indisciplina de estacionamiento.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 77/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

- **Utilización de elementos de templado de tráfico**

Los reductores de velocidad tienen como misión mantener una velocidad que ya debería haberse visto reducida con otras medidas (señalización, glorietas, diseño urbano, etc.).

Recurrir a estos elementos viarios constituye una oportunidad tanto para actuar sobre los comportamientos de los usuarios, mejorando la seguridad y la comodidad de sus desplazamientos, como para mejorar la calidad de vida local.

A continuación, se presentan los elementos reductores de velocidad que se disponen transversalmente al sentido de la marcha de la circulación, o sea, perpendicularmente al eje de la calzada, y los relacionados con la modificación o alteración del trazado de la vía.

- Elementos físicos reductores de velocidad: Estos obligan a los conductores a reducir la velocidad mediante la modificación del trazado de la calzada y tienen una eficacia inmediata:
- Espalda de asno y paso de peatones con resalto.
- Plataforma.
- Cojín berlinés.
- Elementos de avisos de peligro (ópticos y auditivos). Estos pretenden crear un evento de naturaleza subjetiva, basado en informaciones visuales o en informaciones auditivas (ruido de rodadura), que son susceptibles de poner al conductor en alerta. La eficacia de estas medidas, visuales y auditivas, no se mide tanto con la reducción de la velocidad como con la reducción de los accidentes, en la medida que el usuario es más apto a reaccionar ante el peligro:
- Marcas de pintura transversales.
- Bandas rugosas.
- Modificación de las características de la vía.

El objetivo común de estos elementos, los cuales no se dispondrán de manera aislada, es obligar a respetar la velocidad reglamentaria sin causar perjuicios a los conductores que la respetan. Los escenarios de aplicación de los elementos reductores de velocidad son:

- Las calles residenciales (prioridad peatonal). En estas calles la prioridad es de los peatones y ciclistas y la velocidad máxima permitida es de 20 km/h. Las calles residenciales deben presentar una urbanización específica y no tener separación física entre los usuarios.
- Las calles de velocidad limitada a 30 km/h. En estas calles el régimen de prioridad es el clásico y la limitación de velocidad es de 30 km/h. En su urbanización persiste una separación física más o menos acentuada entre acera para los peatones y la calzada para la circulación.

8.1.2 Integración urbanística de la TF-5.

En el documento de Diagnosis del Plan se han constatado los problemas de congestión que se producen en la TF-5, el efecto barrera que supone esta infraestructura viaria en el territorio así como el impacto acústico y ambiental que genera dicha vía.

En este sentido, la Consejería de Obras Públicas del gobierno de Canarias ha sometido a información pública la realización de la "Circunvalación Área Metropolitana de Tenerife/Variante TF-5: Padre Anchieta-Los Rodeos. Fase 1: Circunvalación de La Laguna" y plantea licitar próximamente las obras. Diferentes agentes públicos y grupos políticos han manifestado su

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 78/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

rechazo a dicha infraestructura. Algunos incluso plantean como alternativa soterrar la vía existente. En cualquier caso, la solución a adoptar debe contemplar, desde el punto de vista de la movilidad, los siguientes aspectos:

- **No aumentar la capacidad viaria**. De acuerdo con los objetivos del Plan de Movilidad el objetivo es reducir el uso del vehículo privado, por lo que los problemas de congestión se han de resolver mediante el trasvase modal hacia modos de transporte sostenible (principalmente el transporte público). Así, existe el claro riesgo de favorecer que al incrementar el número total de carriles se obtenga un mayor uso del vehículo privado.
- **Suprimir el efecto Barrera**. La actual TF-5 constituye una infraestructura que limita los movimientos transversales para atravesarla, además de generar ruido y contaminación próximos a las viviendas. Alejar el tránsito principal (variante puede ser una opción) pero su soterramiento/cobertura también podrían ser una solución con similares resultados, siendo necesario igualmente que se culminen los proyectos para poner en marcha los carriles bus-vao, que separen el transporte público del resto del tráfico.
- **Minimizar el consumo de territorio**. El mantener los niveles de accesibilidad de un territorio con la menor ocupación del espacio público supone un ejercicio de eficiencia con el consiguiente ahorro energético.

Desde el punto de vista de movilidad y, sin tener en cuenta otros condicionantes, el soterramiento de la actual TF-5, junto con carriles específicos para transporte colectivo, podría constituir la solución más adecuada ya que no comporta aumento de capacidad, minimiza el consumo del territorio y puede presentar ventajas similares por lo que respecta al efecto barrera.

En el caso de que se consolide la actuación de la variante, debe ir acompañada inexorablemente de la conversión de la actual TF-5 en una vía urbana, además de un estudio detallado y ponderado de su efecto sobre el uso del transporte público en uno de los grandes nudos de comunicación de la Isla, con un máximo de un carril por sentido más carril-bus, con objeto de que la capacidad total del corredor no se vea incrementada. En caso contrario, tampoco se resolverían los problemas de congestión ya que se generarían cuellos de botella en los enlaces sur y norte de la variante, al confluir el tráfico de la circunvalación y de la TF-5.

En esta transformación, se considera que la cobertura de la TF-5 o su transformación en vía urbana puede ser una oportunidad para prolongar el tranvía hasta el Aeropuerto, sin las afecciones negativas que un tránsito más cercano de esta infraestructura (Por Seis de Diciembre o Pablo Iglesias) al núcleo urbano del Casco, el ámbito patrimonial y la Zona Comercial Abierta pueda generar.

8.2 Creación de la Oficina de Movilidad.

Objetivo

El objetivo de la creación del Observatorio de la Movilidad es garantizar el adecuado seguimiento y evaluación a medio y largo plazo de la implantación del PMUS de San Cristóbal de La Laguna.

La finalización de la elaboración de un PMUS supone el comienzo de su ejecución, y para llevar a cabo las medidas propuestas de la forma adecuada a la consecución de los objetivos del Plan es necesario establecer un sistema de evaluación y seguimiento.

Definición

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 79/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

El observatorio de la movilidad consiste en un organismo que tomará el relevo de la Comisión de Seguimiento que ha estado en funcionamiento durante la elaboración del PMUS. Tendrá como funciones:

- Elaborar informes sobre la tendencia de los indicadores de movilidad sostenible, verificando si se cumplen o no los objetivos previstos en los escenarios de futuro.
- Realizar los informes de seguimiento del Plan.
- Reunirse de forma periódica al menos una vez al año.

Comprobar que los objetivos del Plan se están cumpliendo es básico para valorar adecuadamente su éxito, por ello es esencial crear el observatorio de movilidad lo antes posible para empezar a cuantificar los beneficios obtenidos desde las primeras actuaciones que se realicen.

8.3 Actualización de la ordenanza de movilidad.

La modificación deberá contemplar la regulación de la nueva zona de bajas emisiones (ZBE) propuesta, así como la integración de la bicicleta, los VMP y el car sharing como parte importante de la movilidad global del municipio. La implantación y gestión de la zona ZEL también deberá quedar recogida en la ordenanza de movilidad.

8.4 Potenciación de la movilidad sostenible en empresas y centros de actividad *(Universidad y Hospital Universitario).*

Los lugares de trabajo son puntos atractores de sus trabajadores, por lo que gestionar la movilidad de estos colectivos de manera eficiente es un factor relevante para la movilidad sostenible.

8.4.1 Fomento de la realización y aplicación de planes de movilidad de centros de trabajo: Bonificaciones IAE

Para conseguir la consecución de una movilidad sostenible en la movilidad laboral se considera fundamental la implicación de empresas, centros de actividad y trabajadores. En este sentido, la elaboración de Planes de Movilidad de Centros de Trabajo se convierte en una herramienta fundamental para conseguir dicha implicación.

Para fomentar su realización se plantea bonificar la tasa del IAE acogiéndose a lo expuesto en el artículo 88 de Ley Reguladora de las Haciendas Locales. Dicho artículo permite una exoneración de hasta el 50%.

La redacción de estos planes deberá adecuarse a las guías del IDAE[1].

Debe indicarse que no todas las empresas están obligadas a pagar dicho impuesto, únicamente las que facturen más de 1 millón de euros. No obstante, hay otras líneas de ayudas tanto para estas empresas como para las que facturen menos.

En este sentido, El IDAE promueve una serie de incentivos destinados a implantar medidas de movilidad sostenible al trabajo. Las últimas fueron las del Real Decreto 569/2020, de 16 de junio, por el que se regula el programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES II) y se acuerda la concesión directa de las ayudas de este programa a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla. La actuación 4 de dichas medidas era la

[1] https://www.idae.es/publicaciones/guia-ptt-planes-de-transporte-al-trabajo

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 80/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

implantación de medidas de movilidad sostenible al trabajo. La unidad técnica de la movilidad laboral ayudaría a las empresas a tramitar dichas ayudas.

A continuación, se detallan toda una serie de medidas mínimas que deberían contemplar los planes de movilidad de Centros de Trabajo. El recogerlas de forma conjunta permite una mayor eficiencia y que puedan ser incentivadas económicamente por parte de las distintas administraciones públicas.

Se plantea que las empresas destinen un millón de euros anuales para promover la movilidad sostenible en sus trabajadores/as, proviniendo muchos de estos fondos de las desgravaciones del IAE y otras subvenciones directas.

A **medio plazo** en función del impacto de dichas desgravaciones se podrán articular medidas complementarias (aumento/disminución de los incentivos, nueva regulación, etc.)

8.4.2 Reserva de plazas de estacionamiento para vehículos de alta ocupación (VAO) del personal en los recintos de empresa.

En todas aquellas empresas que disponen de aparcamiento interior, se plantea la reserva de las plazas de estacionamiento en el interior del recinto empresarial para el personal que comparte coche en sus desplazamientos al centro de trabajo.

a) **Localización**
   - Para favorecer su uso se plantean que estas plazas sean las más accesibles y próximas a la entrada.

b) **Tipo de control y gestión.** Existen diferentes posibilidades:

- **Servicio de seguridad**. El vigilante de la empresa controlaría que como mínimo haya dos personas en el vehículo a la hora de entrar. No habría reserva de plaza. Era el sistema utilizado por Ferrovial en sus oficinas de calle Albarracín de Madrid anteriormente a la pandemia de la Covid'19.
- **Asignación previa en base a declaración de compromiso por parte de los trabajadores.** Empresas y trabajadores determinan las plazas y el sistema de gestión. Se asignan dichas plazas en función de los criterios establecidos. Los trabajadores realizan una declaración certificada de que cumplen con dichos criterios. Es el sistema establecido en el aparcamiento del Hospital de Lleida.
- **Aplicación móvil**. Requiere la implantación de una app, gratuita en Android y en IOS, a través de la cual el usuario, previamente registrado, reserva anticipadamente la plaza de estacionamiento, permitiendo la modificación de la petición o su cancelación. Esta aplicación se combina con la cámara de lectura de matrículas del aparcamiento para validar la operación. Del mismo modo, la propia aplicación determina en función de seguimiento gps y transacciones económicas si





Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 81/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

realmente el trabajador ha llevado un acompañante. Esta alternativa da más flexibilidad al sistema al posibilitar el coche compartido entre diferentes empresas. A modo de ejemplo se ha aplicado por la plataforma de Hoop en la ciudad financiera del Santander.

Ilustración 45. Plazas de uso exclusivo para VAO y de vehículos eléctricos en un estacionamiento.

8.4.3 Destinar a las plazas de aparcamiento de turismos a espacios productivos o estacionamiento para bicicletas/VMP.

Se propone eliminar la dotación mínima de aparcamiento prevista en el Plan General, siempre y cuando haya un Plan de Movilidad que lo justifique. Así, se permitiría a las empresas, siempre que el Plan de Movilidad del Centro de Trabajo correspondiente arbitrara las alternativas de movilidad necesarias, a destinar este espacio de aparcamiento a actividad productiva.
En cualquier caso, estos planes de movilidad también deben contemplar espacios de aparcamiento destinados a motocicletas, bicicletas y VMP (Vehículos de Movilidad Personal).

8.4.4 Bonificación económica de los viajes en modos sostenibles (directa o indirectamente).

Se plantea que de forma directa o indirecta las empresas bonifiquen a los trabajadores que utilicen modos sostenibles para ir al trabajo:

a) Bonificaciones por desplazamientos en bici

Tanto en Francia como en Bélgica se bonifica a los trabajadores que van al centro de trabajo en bicicleta. En el primer país se establece una subvención 0,25 euros el kilómetro que realizan cada día para ir a trabajar en bicicleta con un máximo de 40 €/mensuales. Ingeteam, una empresa de Albacete, subvenciona con un euro al día a todos aquellos trabajadores/as que van en bicicleta al trabajo. El control se realizaría en destino mediante una aplicación móvil coordinada con la zona de estacionamiento de bicicletas de la empresa.

Otra alternativa es facilitar bicicletas y VMP a todos aquellos trabajadores/as que lo soliciten apoyados en cursos de formación y campañas de promoción. Experiencia de este tipo se han registrado en diferentes empresas españolas como Axa o Siemens.

b) Disponibilidad de un transporte discrecional a las horas de entrada/salida al trabajo.

Hasta ahora era el método tradicional de las empresas para fomentar la movilidad sostenible en el acceso al trabajo. Integrarlo en un plan de movilidad facilita el acceso a subvenciones.

c) Adquisición del abono mensual a los trabajadores.

Otra opción es que la empresa pague el abono mensual a los trabajadores que opten por utilizar el transporte público. Esta medida es aplicada, por ejemplo, en muchas administraciones y algunas empresas de la Comunidad de Madrid.

8.4.5 Creación de aparcamientos interiores para bicicletas y/o duchas

Se implantarían aparcamientos para bicicletas en el interior de los recintos empresariales para de esta forma garantizar la seguridad de los vehículos. El acceso a dichos aparcamiento se podría

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 82/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

realizar con una aplicación móvil, lo que permitiría la monitorización del uso de la bicicleta y su posible bonificación.

En dichos aparcamientos también se pondrían enchufes para patinetes y bicicletas eléctricas, lo que fomentaría este modo de transporte.

Por último, también se considera aconsejable la existencia de duchas en la empresa para que los trabajadores/as puedan asearse después del ejercicio físico.

8.4.6 Cursos de conducción eficiente y de promoción de la movilidad sostenible

Se plantea la realización de cursos de conducción eficiente entre los trabajadores. La forma de conducir un vehículo a motor es probablemente el condicionante principal de su consumo. En este sentido, una medida que puede permitir ahorrar hasta un 20% de combustible a los usuarios de este medio de transporte, es la realización de cursos de conducción eficiente.

Estos cursos son además subvencionados directamente por el IDAE, con lo que las empresas pueden fomentar el ahorro energético entre su personal laboral sin tener que movilizar recursos propios, más allá de los necesarios para fomentar la realización de los cursos. Se plantea que cada año un 10% del personal pueda realizar este curso. Los cursos de conducción eficiente aportan los siguientes beneficios:

- Reducción sustancial de las emisiones contaminantes a la atmósfera y de la contaminación acústica.
- Ahorro medio de un 15-20% en el consumo de combustible.
- Mejora de la seguridad vial.
- Reducción de los costes de mantenimiento del vehículo.
- Aumento de la comodidad en la conducción.
- Disminución del estrés.

Estos cursos constan de una parte teórica de 4 horas de duración, acompañadas de una parte práctica realizada con vehículos especiales en recorrido urbano.

Además, se plantea que las empresas hagan promoción y difusión de las campañas de promoción de la movilidad sostenible planteadas por la Unidad Técnica de Movilidad laboral.

8.4.7 Promoción de flotas de empresa sostenibles

Los vehículos híbridos, y especialmente los eléctricos (incluida la bicicleta), están especialmente destinados a las flotas de empresa. Al igual que con los cursos de conducción, existen múltiples ayudas del Plan MOVES para llevar a cabo la renovación de flota. Las ayudas MOVES III contemplan subvenciones entre 9.000 (con achatarramiento) y 7.000 euros (sin achatarramiento) para las furgonetas eléctricas. Por otro lado, las motocicletas de cero emisiones disfrutarán de ayudas de hasta 1.300 euros (antes se fijaban en un máximo 750 euros).

La unidad técnica de movilidad laboral asesoraría a las empresas en la obtención de dichas ayudas.

8.4.8 Gestión de la logística

Los planes de movilidad a los centros de trabajo también han de incorporar medidas que optimicen su logística: mayor ocupación de los vehículos, abastecimiento con vehículos de gran tamaño,

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 83/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

logística inversa, ordenación y regulación de la llegada de vehículos para evitar colapsar la vía pública, etc.

También se debe integrar en dichos planes la realización del reparto de mercancías dentro de la ciudad con vehículos no contaminantes.

8.4.9 Promoción del teletrabajo y flexibilización de horarios

La pandemia ha acelerado los procesos de digitalización de las empresas y la expansión del teletrabajo. Ello tiene notables ventajas en cuanto a la reducción de las necesidades de movilidad, especialmente en coche.

Los planes de movilidad a los centros de trabajo han de consolidar esta participación del teletrabajo, estableciendo las condiciones de trabajo necesarias (digitalización de los hogares según lo establecido en la ley).

8.4.10 Información y difusión de la movilidad sostenible entre los trabajadores

Se plantea que, desde el Ayuntamiento, en colaboración con las empresas se impulsen campañas de información y difusión de la movilidad sostenible entre los trabajadores. Así, dichas campañas se organizarían alrededor de dos procesos:

- **La información**, presentando todas las alternativas posibles de elección de medios de desplazamiento: metro, guagua, tren, coche, bicicleta, andar, taxi, conducción compartida, vehículo compartido.
- **La promoción**, avanzando medidas incitadoras apropiadas a la demanda de los usuarios: medidas económicas y fiscales (el abono del transporte colectivo), el desarrollo de servicios de proximidad, la demanda de nuevas habilitaciones (Transporte colectivo de empresa, vías para ciclistas, etc.)



Ilustración 46. Esquema de para potenciar la movilidad sostenible en empresas y centros de actividad. Fuente: elaboración propia.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 84/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

9. PROGRAMA DE PARTICIPACIÓN, CONCIENCIACIÓN E INFORMACIÓN.

Objetivo

La movilidad sostenible supone un cambio tanto en la forma de desplazarse de los ciudadanos como en su forma de participar en los procesos urbanos que tienen que ver con la misma. Es necesario crear un modelo de movilidad acorde con las necesidades de todos los ciudadanos, sólo de esta forma se implicarán en su consecución.

Desde el comienzo de la elaboración del presente PMUS, la participación ciudadana en la toma de decisiones ha sido una constante. Se plantea crear una Mesa de Movilidad donde además se integren representantes de los agentes sociales de San Cristóbal de La Laguna.

Asimismo, en muchos casos la movilidad sostenible supone un cambio de hábitos en los desplazamientos de la población, los cuales redundan en una mejora de su salud y de su entorno urbano. Para apoyar esta modificación es muy importante realizar campañas y eventos relacionados con la promoción de la movilidad sostenible dirigidos a todos los grupos de ciudadanos de San Cristóbal de La Laguna, pero especialmente para estudiantes (rutas escolares) y gente mayor (rutas saludables).

Por último, la puesta en marcha de este Plan de Movilidad Urbana Sostenible obliga a realizar labores de evaluación y de seguimiento de los diferentes Programas, Planes y medidas que se incluyen en el PMUS para asegurar la correcta consecución de sus objetivos y evitar o encauzar sus posibles desviaciones. Así, la creación de un Observatorio de la Movilidad como se ha indicado se configura como un instrumento imprescindible.

Para la consecución de una movilidad sostenible es necesario implementar acciones que fomenten la participación ciudadana, para que la sociedad se identifique con la sostenibilidad y tome decisiones basadas en esos criterios, ya que son los principales usuarios del espacio urbano y de los sistemas de transporte público. Para el desarrollo de esta medida se plantean las siguientes acciones y propuestas.

9.1 Potenciar la educación vial y movilidad sostenibles (colegios, institutos, empresas, autoescuelas, turistas, centros sanitarios…)

La movilidad sostenible supone un cambio de hábitos en los desplazamientos de la población, los cuales redundan en una mejora de su salud y de su entorno urbano. Para apoyar esta modificación de concienciación y costumbres es muy importante realizar campañas y eventos relacionados con la promoción de la movilidad sostenible dirigidos a todos los grupos de la ciudadanía de San Cristóbal de La Laguna.

El PMUS de San Cristóbal de La Laguna, desde su elaboración, es consciente de la importancia de realizar acciones divulgativas de todos los aspectos que conforman la movilidad sostenible con el objetivo de dar a conocer a la ciudadanía las distintas alternativas de transporte existentes, las ventajas de la movilidad en modos no motorizados, la movilidad de diferentes colectivos, etc.

Pero la labor de difusión tiene que ser continua, y aunque dirigida a toda la población, debe tener especial incidencia en ciertos grupos (niños y jóvenes) con el fin de crear hábitos duraderos inherentes a su papel de ciudadanos. Asimismo, tiene que estar enfocada al fomento del uso de los modos de transporte más sostenibles: a pie, en bici y en transporte público.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 85/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

- Campañas y actos de promoción de la movilidad a pie. Concienciación de la importancia del hábito de caminar.
- Campañas de sensibilización sobre la bicicleta y sus beneficios en salud y medio ambiente. Organizar y colaborar en actos de promoción de desplazamientos en bicicleta.
- Campañas y actos de promoción de la movilidad en transporte público.
- Campañas en colegios camino escolar “al colegio andando” o campañas en institutos "al instituto en bici”.
- Campañas en centros de trabajo: “andando o en bici al trabajo”, “al trabajo compartiendo coche”, etc.
- Jornadas sobre el modelo de ciudad que quieren los ciudadanos de San Cristóbal de La Laguna.
- Campañas de concienciación para una mejor convivencia en calzada entre vehículos a motor y bicicletas/VMP.



Red de Ciudades que Caminan



Campaña del Gobierno de Canarias

Ilustración 47. Ejemplo campañas de movilidad.

Las campañas suelen tener un importante impacto social positivo en la aceptación de medidas que pueden comportar cambios de hábitos. Los Indicadores de seguimiento de esta medida podrían ser:

- Número de campañas de fomento de la movilidad sostenible realizadas (por año)
- Mejora en el conocimiento del PMUS y hábitos de movilidad sostenible (por encuesta, siendo 2022 la base a cero).

Prioridad en el marco del proyecto

La movilidad sostenible y la seguridad vial son dos aspectos prioritarios por lo que la organización de campañas, actos y talleres deben ser prioritarios. Estos deben considerarse a corto plazo.

Coste de la actuación

La organización de los diferentes instrumentos de difusión es algo que debe promover principalmente la administración pública, quienes lo valorarán e incluirán dentro de sus presupuestos anuales.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 86/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

9.2 Implantación de rutas escolares y clases de educación vial y movilidad sostenibles a menores

Descripción

Se plantea la creación de rutas escolares que fomenten que los niños vayan andando al colegio a cargo de agentes cívicos con conocimientos de movilidad sostenible. Se crearían postes de parada donde dichos agentes recogerían a los niños a una hora estipulada. En función del éxito de la medida, se podrían plantear más rutas.

Se plantea que los agentes cívicos también lleven a cabo charlas entre los escolares, no únicamente sobre educación vial sino sobre hábitos de movilidad sostenible. Esta actuación puede acompañar las mejoras de los caminos escolares planteadas con anterioridad.



Ilustración 48. Ejemplo de campaña de camino escolar seguro en la ciudad de Adeje.

Prioridad en el marco del proyecto

La movilidad sostenible y la seguridad vial son dos aspectos prioritarios por lo que la creación de los caminos escolares debe ser prioritario. Estos deben considerarse a corto plazo.

Coste de la actuación

El coste del proyecto variara en función del recorrido escogido y las actuaciones que este precise, como, por ejemplo:

- Marcado para la correcta visualización del itinerario peatonal del camino escolar.
- Refuerzo de la visibilidad. Se trata de eliminar/desplazar contenedores u otros elementos de gran tamaño antes de un paso de peatones en el sentido de la marcha.
- Eliminación de obstáculos. Alineación del mobiliario urbano con objetivo de mejorar el tránsito peatonal del itinerario.
- Señalización clara de referencia peatonal y cercanía del colegio.
- Optimización de las fases semafóricas, especialmente en franjas horarias prioritarias.
- Tamaño óptimo de las aceras. Se ha de eliminar el efecto cuello de botella.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 87/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

Todas estas medidas deben de ir acompañadas de otras actuaciones ya indicadas en puntos anteriores de este documento, como:

- Diseño de una zona de accesibilidad peatonal libre de vehículos. Se trata de peatonalizar en el tramo de calle inmediato a la entrada del colegio o de ensanchar la acera existente.
- Garantizar la accesibilidad con rebajes y zonas al mismo nivel.
- Elevación de pasos de cebra cercanos al centro escolar.
- Colocación de aparcabicis en la puerta de los centros.
- Incorporación a la red de carriles bici trazados a los centros escolares.
- Diseño de zonas 20

También existen otras necesidades que, aunque no suponen un coste económico directo es necesario tenerlas en cuenta:

- Implicación de profesorado, padres y madres en el camino escolar, al y desde el centro educativo.
- Creación de una mesa de trabajo sobre camino escolar en el centro educativo.
- Coordinación con la policía local y técnicos municipales.
- Organización de experiencia piloto.
- Voluntariado en los cruces.

9.3 Desarrollo y potenciación de las Rutas saludables. Clases de educación vial y movilidad sostenible a gente mayor o con problemas de salud

Descripción

En el 2020 el Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna a través de la Concejalía de Bienestar Social y el Organismo Autónomo de Deportes (OAD) organizó cinco rutas por la naturaleza para fomentar el ocio saludable entre los mayores. El PMUS plantea retomar y promocionar esta labor mediante:

- Su difusión en la página Web
- El establecimiento de puntos de información de las distintas rutas
- El soporte con agentes cívicos cuando sea necesario. Los agentes cívicos aprovecharían para dar charlas sobre movilidad sostenible y seguridad vial.



Ilustración 49. Ejemplos de información de rutas saludables en otras ciudades.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 88/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

Prioridad en el marco del proyecto

La salud va muy relacionada con la movilidad sostenible por lo que esta debe de ser también una prioridad. Por tanto, la creación de las rutas saludables debe ser prioritario. Estas deben considerarse a corto plazo.

Coste de la actuación

Al igual que con los caminos escolares el coste de este tipo de actuaciones va relacionado con las dimensiones que se proyecten. Una vez consensuadas las rutas estas se podrán valorar detalladamente.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 89/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

10. FICHAS RESUMEN ACTUACIONES.

PROGRAMA / MEDIDA / ACTUACIÓN	DESCRIPCIÓN					CUMPLIMIENTO DE OBJETIVOS				FOMENTO	
	Descripción	Zona de actuación	Indicadores Seguimiento	Evaluación	Organismos implicados	Seguridad	Eficiencia	Universalidad	Sostenibilidad	Cambio modal	Cambio tecnológico
1. PROGRAMA DE MEJORA DE LA MOVILIDAD A PIE											
1.1 Medidas y actuaciones de mejora en la red de itinerarios peatonales											
1.1.1 Mejora de la Red Básica Peatonal	El objetivo de esta medida es mejorar el nivel de servicio de la red peatonal definida en la diagnosis, que conecta los diferentes barrios de la ciudad, de tal forma que cada uno de ellos tenga, como mínimo, un eje de calidad que lo conecte con el resto de la ciudad.	Casco, La Cuesta, Taco, Las Mercedes, Valle Guerra, Tejina, Bajamar, Punta del Hidalgo	Nivel de servicio de la red. Espacio destinado al peatón.	Cuantificación y evolución de la movilidad no motorizada a pie.	Ayuntamiento Cabildo Insular						
1.1.2 Mejora de la Movilidad peatonal internúcleos	La movilidad peatonal internúcleos se produce en la mayoría de las ocasiones a través de ejes viarios gestionados por el Cabildo, es por ello que será necesario instar al mismo a colaborar en el estudio e implementación de las medidas propuestas en aras de recuperar el espacio para el peatón y fomentar los desplazamientos de forma sostenible.	Guamasa, Valle Guerra, Tejina, Bajamar, Punta del Hidalgo	Nivel de servicio de la red. Espacio destinado al peatón.	Cuantificación y evolución de la movilidad no motorizada a pie.	Cabildo Insular						
1.1.3 Red itinerarios interurbanos	Para potenciar las conexiones peatonales entre los diferentes núcleos urbanos y los núcleos poblacionales dispersos que configuran el municipio se insta a Cabildo a integrar sendas peatonales aprovechando los arcenes existentes en aquellos puntos donde sea posible hacerlo de forma segura	Todo el municipio	Nivel de servicio de la red. Espacio destinado al peatón.	Cuantificación y evolución de la movilidad no motorizada a pie.	Cabildo Insular						

LEYENDA	
	Bajo
	Medio
	Alto

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 90/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

PROGRAMA / MEDIDA / ACTUACIÓN	DESCRIPCIÓN					CUMPLIMIENTO DE OBJETIVOS				FOMENTO	
	Descripción	Zona de actuación	Indicadores Seguimiento	Evaluación	Organismos implicados	Seguridad	Eficiencia	Universalidad	Sostenibilidad	Cambio modal	Cambio tecnológico
1.2 Recuperación de espacios urbanos para el peatón	Medida de carácter estratégico encaminada a reforzar la accesibilidad, la calidad de la transitabilidad y la estanciabilidad del viario local, priorizando los espacios peatonales y limitando la utilización del vehículo privado en los centros urbanos, cuya morfología y dimensiones, con aceras e intersecciones reducidas, no puede adaptarse a las demandas de movilidad de circulación y aparcamiento.	Casco, La Cuesta, Finca España y El Taco	Nivel de servicio de la red. Espacio destinado al peatón Espacio verde/hab		Ayuntamiento						
1.3 Itinerarios seguros en modos no motorizados a centros educativos	**Plan de Generación de Espacios Escolares Seguros,** Mejorar las condiciones de los entornos de las escuelas superando las actuaciones de urbanismo táctico previas y estructurar caminos escolares que hagan más seguros y amables los desplazamientos activos (a pie o en bicicleta) del alumnado a las escuelas. Todo ello con la participación activa de las comunidades educativas.	Entornos de centros educativos			Ayuntamiento Cabildo Insular Centros Educativos						
1.4 Evitar el efecto barrera de la TF-5: mejora de la accesibilidad peatonal transversal	Potenciar la movilidad peatonal transversal a través de los diferentes puntos de conexión existentes con el fin de paliar el efecto brecha que supone el paso de la TF-5 por el municipio	Entorno TF-5			Cabildo Insular						
1.5 Mejora de la seguridad vial para el peatón	Para conseguir una movilidad sostenible y promover los modos más blandos, es necesario alcanzar un nivel de seguridad vial óptimo. En la mejora de la seguridad para el peatón tiene cabida cualquier actuación relacionada con la ordenación viaria, señalización vertical y horizontal, accesibilidad universal y uso de nuevas tecnologías (pasos de cebra luminosos, balizas inteligentes, semáforos inteligentes, etc.)	Todo el municipio									

2. PROGRAMA DE POTENCIACIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803

Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 91/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

PROGRAMA / MEDIDA / ACTUACIÓN	DESCRIPCIÓN					CUMPLIMIENTO DE OBJETIVOS				FOMENTO	
	Descripción	Zona de actuación	Indicadores Seguimiento	Evaluación	Organismos implicados	Seguridad	Eficiencia	Universalidad	Sostenibilidad	Cambio modal	Cambio tecnológico
2.1 Creación y ejecución de red ciclable	Potenciar el crecimiento del uso de la bicicleta en San Cristóbal de La Laguna como medio de desplazamiento rutinario generando una red ciclista directa, accesible, cómoda y segura, que conecte con las diferentes redes de transporte y de cobertura a los equipamientos del municipio.	Zonas del Casco, Bajamar, Guamasa-Los Rodeos, La Cuesta, La Vega, Las Mercedes, Taco, Tejina, Valle Guerra y Punta del Hidalgo	Nivel de servicio de la red	Cuantificación y evolución de la movilidad no motorizada en bici	Ayuntamiento Cabildo Insular						
2.2 Plan de señalización de vías ciclistas	Instalación de la señalización oportuna y adecuada a todos los itinerarios ciclistas establecidos en San Cristóbal de La Laguna para dotarlos de seguridad, eficacia y comodidad en la circulación. Toda esta señalización viaria deberá ajustarse a la normativa correspondiente en vigor pudiendo tener la señalización informativa su propio diseño.	Red ciclista propuesta			Ayuntamiento						
2.3 Ampliación red de aparcamientos para bicicletas	Implantación de una red de anclajes situados en todos los centros escolares, sanitarios y deportivos, además de otros emplazamientos actualmente sin un aparcabicis en un radio de 150 m, especialmente en: aparcamientos disuasorios, zonas con alta densidad de habitantes o comercios y accesos zonas verdes. Deben ser accesibles, seguros, atractivos y cómodos.	Todo el municipio	Cobertura aparcamientos ciclistas	Verificar su implantación e inventarios de ocupación	Ayuntamiento						
- Aparcabicis	El soporte U-Invertida o sus variantes es actualmente el más aceptado y recomendado en Europa por su nivel de seguridad y comodidad.	Todo el municpio		Verificar su implantación e inventarios de ocupación							
- Bici-box	Hangar para estacionamiento de larga duración en localizaciones ligadas a estaciones de tranvía, guaguas o aparcamientos de disuasión.	Intercambiadores modales y estaciones principales del tranvía.		Verificar su implantación e inventarios de ocupación							

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803

Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 92/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

PROGRAMA / MEDIDA / ACTUACIÓN	DESCRIPCIÓN					CUMPLIMIENTO DE OBJETIVOS				FOMENTO	
	Descripción	Zona de actuación	Indicadores Seguimiento	Evaluación	Organismos implicados	Seguridad	Eficiencia	Universalidad	Sostenibilidad	Cambio modal	Cambio tecnológico
2.4 Creación e implantación de un sistema de bicicleta pública	El sistema de préstamo de bicicletas ha conseguido convertirse en una herramienta fundamental en el sistema de transportes público de numerosas ciudades, teniendo una gran acogida entre los ciudadanos. Actualmente en La Laguna hay prevista la implantación de una primera fase con 100 bicicletas y 20 estaciones distribuidas a lo largo del itinerario ciclista previsto entre la zona norte del Casco y Guajara.	El Casco y zona universitaria (campus de Guajara y campus de Padre Anchieta)		Evolución de los viajes en bicicleta y evolución de la demanda de los préstamos de bicicletas	Ayuntamiento Cabildo insular						
3. PROGRAMA DE POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO											
3.1 Reestructuración de la Red de Transporte Urbano del municipio											
3.1.1 Aumento de las frecuencias de la red de transporte público urbano.	Estudiar el posible aumento de las frecuencias de las guaguas que dan servicio a la zona norte del municipio (Bajamar, Punta del Hidalgo y Las Mercedes), ya que las actuales hacen que la guagua no sea un medio de transporte competitivo para los residentes de dicha zona	Bajamar, Punta del Hidalgo y Las Mercedes			Cabildo Insular TITSA						
3.1.2 Mejoras de los servicios de información y zonas de espera de los usuarios	Cualquier ciudadano debe poder acceder al transporte público en condiciones de igualdad, seguridad y comodidad. Para ello, será necesario adecuar aquellas estaciones, paradas y flotas de vehículos del transporte público que no reúnan las condiciones de accesibilidad universal necesarias. Asimismo, estos puntos deben contar con una información del servicio eficaz y completa para los usuarios.	Todo el municipio		Evolución de la demanda de viajeros	Cabildo Insular Ayuntamiento Operadores de transporte						
3.1.3 Implementar una línea circular de carácter urbano en el Casco (ZBE)	Creación de una línea circular de carácter urbano que conecte diferentes espacios de intermodalidad y circule en torno a la zona comercial abierta de La Laguna.	Casco		Evolución de la demanda de viajeros	Ayuntamiento Operadores de transporte						
3.1.4 Implementar línea circular de conexión de los intercambiadores.	Creación de una línea de guagua que conecte 3 de los intercambiadores de forma rápida y con una frecuencia de 2 exp/hora.	Casco, Los Rodeos y Las Canteras		Evolución de la demanda de viajeros	Ayuntamiento Cabildo Insular Operadores de transporte						

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803

Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 93/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

PROGRAMA / MEDIDA / ACTUACIÓN	DESCRIPCIÓN					CUMPLIMIENTO DE OBJETIVOS				FOMENTO	
	Descripción	Zona de actuación	Indicadores Seguimiento	Evaluación	Organismos implicados	Seguridad	Eficiencia	Universalidad	Sostenibilidad	Cambio modal	Cambio tecnológico
3.2 Mejora de la intermodalidad											
3.2.1 Red de intercambiadores	Se propone la creación de una red de intercambiadores modales que permita el trasvase entre los diferentes modos de transporte tanto motorizados como no motorizados de forma rápida y cómoda, y fomenten la accesibilidad al centro urbano en medios más sostenibles.	Casco, Los Rodeos, Las Canteras y Taco		Constatación de su realización. Comprobación anual del estado de su tramitación y ejecución	Cabildo Insular Ayuntamiento Operadores de transporte						
3.3 Implantación de carril BUS-VAO en TF-5	Se insta a Cabildo a priorizar la integración de un carril BUS-VAO en la TF-5 entre Santa Cruz de Tenerife y Puerto de la Cruz en ambos sentidos.	TF-5		Velocidad comercial y tiempo de recorrido							
3.4 Campañas de potenciación del transporte público	Se trata de llevar a cabo acciones que promocionen el uso del transporte público y dé a conocer su funcionamiento y las ventajas que conlleva para acercarlo más al ciudadano.	Todo el municipio		Número de campañas realizadas y evolución de la demanda	Ayuntamiento Operadores de transporte						
4. EFICIENCIA Y SEGURIDAD VIARIA											
4.1 Reestructuración viaria de carácter urbano	Con estas medidas se pretende concentrar el tráfico en pocas calles para minimizar el impacto y reducir la velocidad en la mayoría de las vías y así disminuir el número de accidentes y sus consecuencias.	Todo el municipio		Verificar la implementación de las restricciones de velocidad	Ayuntamiento Cabildo Insular						

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803

Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 94/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

PROGRAMA / MEDIDA / ACTUACIÓN	DESCRIPCIÓN					CUMPLIMIENTO DE OBJETIVOS				FOMENTO	
	Descripción	Zona de actuación	Indicadores Seguimiento	Evaluación	Organismos implicados	Seguridad	Eficiencia	Universalidad	Sostenibilidad	Cambio modal	Cambio tecnológico
4.2 Plan de Medidas de Templado de tráfico	Reducir la intensidad y velocidad de los vehículos que circulan por zonas donde se pretende la priorización de usos peatonales y estanciales para conseguir una utilización confortable y segura del espacio público, teniendo por objeto la mejora de la calidad de vida en áreas residenciales y comerciales.	Todo el municipio	Nivel de servicio red vehicular intervenida Lesividad	Intensidad de circulación por las vías donde se procede a la disminución de velocidad.	Ayuntamiento Cabildo Insular						
4.3 Campaña de concienciación para fomentar la conducción eficiente del vehículo privado	Conseguir una conducción sostenible y respetuosa con el medio ambiente	Todo el municipio			Ayuntamiento						
5. GESTIÓN SOSTENIBLE DEL APARCAMIENTO											
5.1 Regulación aparcamiento en superficie	Facilitar a los residentes el acceso y permanencia de sus vehículos en determinadas áreas y establecer un condicionamiento monetario a aquellos vehículos forasteros que quieran acceder a dichos lugares.	Casco, zonas de La Cuesta, Taco, Tejina, Bajamar y Punta Hidalgo	% Ocupación diurna	Inventarios de ocupación y rotación	Ayuntamiento						
5.2 Plan de aparcamientos mixtos (residencial+rotación)	Implementar una Red de parkings subterráneos de carácter principalmente residencial. Su realización posibilitará destinar el espacio público a otros usos (ampliación de aceras, creación de áreas estanciales, ecomanzanas, etc.). En los aparcamientos de nueva construcción se deberá prever la incorporación de nuevas funcionalidades como son: aparcamiento para car-sharing, vehículos comerciales, muelles de carga, consignas, recarga coches eléctricos etc. que los conviertan en centros intermodales.	El Casco, La Cuesta y Taco	Déficit infraestructural residencial de aparcamiento	Inventarios de ocupación y rotación	Ayuntamiento y promotores privados						

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803

Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 95/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

PROGRAMA / MEDIDA / ACTUACIÓN	DESCRIPCIÓN					CUMPLIMIENTO DE OBJETIVOS				FOMENTO	
	Descripción	Zona de actuación	Indicadores Seguimiento	Evaluación	Organismos implicados	Seguridad	Eficiencia	Universalidad	Sostenibilidad	Cambio modal	Cambio tecnológico
5.3 Red de aparcamientos de disuasión	Para reducir el número de vehículos que acceden al área urbana, especialmente al centro, eliminando así la mayor agitación del tráfico en estas zonass e propone generar una red de aparcamientos disuasorios, a un precio asequible o gratuito, y asociados a otros modos de transporte como el peatonal, ciclista o el transporte público en los ejes radiales donde la velocidad comercial, así como la frecuencia combinada de las diferentes líneas de transporte público ofrezcan un acceso rápido al centro urbano. El éxito de esta oferta de aparcamiento depende en gran medida, de su localización.	Todo el municipio	% Ocupación diurna	Constatación de su realización. Inventarios de ocupación y rotación.	Ayuntamiento Cabildo Insular Aena Operadores de Transporte						
5.4 Sistema de información y guiado hacia estacionamientos	Los aparcamientos de disuasión propuestos, así como los de rotación y las zonas de estacionamiento regulado estarán integrados en la señalización variable de aparcamientos, que se situaría en los principales accesos a los núcleos urbanos. La información para dar será la ocupación de estas ofertas de estacionamiento a tiempo real, además de ser paneles de información disponibles para informaciones complementarias como aviso de congestión o accidentes.	Todo el municipio		Seguimiento anual de los índices de rotación y mediciones del tiempo de localización de aparcamiento.	Ayuntamiento						
5.5 Control y reducción de la ilegalidad de aparcamiento en superficie	Sensibilizar a la población de un uso adecuado del espacio público y disminuir las molestias generadas por la ilegalidad en el aparcamiento (doble fila, zonas de carga y descarga, aparcamientos especiales, .,..)	Todo el municipio		Análisis índices de ilegalidad durante la realización de inventarios de ocupación y rotación.	Ayuntamiento						

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803

Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 96/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

PROGRAMA / MEDIDA / ACTUACIÓN	DESCRIPCIÓN					CUMPLIMIENTO DE OBJETIVOS				FOMENTO	
	Descripción	Zona de actuación	Indicadores Seguimiento	Evaluación	Organismos implicados	Seguridad	Eficiencia	Universalidad	Sostenibilidad	Cambio modal	Cambio tecnológico
6. PROGRAMA DE DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCIAS											
6.1 Sistema de control de la circulación de vehículos pesados	Organizar el tráfico de vehículos pesados en el viario urbano mediante la implantación de un sistema de control y establecimiento en función de las características de las vías y de los vehículos, de los distintos entornos, de los puntos de origen y destino, y de las franjas horarias. Se deberá tender a una limitación del tonelaje y dimensiones de los vehículos que pueden acceder a la ciudad para realizar la operativa de DUM en determinados horarios e itinerarios, con la finalidad de mejorar los impactos negativos de tipo ambiental, social, de congestión y sobre las operaciones urbanas que genera.	Casco, Tejina, Valle Guerra, La Cuesta y Taco		Campañas de aforos y sistema de vigilancia con cámaras	Ayuntamiento Cabildo Insular						
6.2 Creación de microplataformas de distribución y puntos logísticos	Reducir una parte de los vehículos que diariamente acceden al centro de la ciudad y que generan contaminación ambiental y sonora además de problemas de ilegalidades en el estacionamiento. Se propone para ello potenciar el cambio a vehículos con tecnologías menos contaminantes habilitando un espacio para una micro plataforma en superficie destinada al reparto de última milla en el centro de la ciudad.	Casco, Taco, Tejina y La Cuesta		Constatación de su implantación. Seguimiento de la operativa	Ayuntamiento Empresas de reparto Asociaciones de comerciantes						
6.2.1 Promoción de medios alternativos sostenibles de reparto urbano	Se propone que las flotas de vehículos que den servicio a aquellas zonas delimitadas o con circulación restringida por factores ambientales sean de cero emisiones a pesar de las consabidas limitaciones en cuanto a capacidad de arrastre, productividad y radio de acción de la operativa.	Casco, Taco, Tejina y La Cuesta	Calidad del aire Emisiones CO2 Confort acústico	Cuantificación del número de vehículos eléctricos para reparto censados en el municipio	Ayuntamiento Empresas de reparto Asociaciones de comerciantes						

Firmado por: EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA — Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en: ENTRADA - Nº: 2023-005089 — Fecha: 30-01-2023 16:08
Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803
Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 97/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

PROGRAMA / MEDIDA / ACTUACIÓN	DESCRIPCIÓN					CUMPLIMIENTO DE OBJETIVOS				FOMENTO	
	Descripción	Zona de actuación	Indicadores Seguimiento	Evaluación	Organismos implicados	Seguridad	Eficiencia	Universalidad	Sostenibilidad	Cambio modal	Cambio tecnológico
6.3 Fomento de carga y descarga nocturna	Fomentar la realización de las operaciones de carga y descarga en horario nocturno cumpliendo un estricto protocolo a fin de no generar ruidos indeseados en el vecindario. Un tráiler puede sustituir hasta 7 furgonetas, lo que reduciría de forma significativa la circulación diurna de estos vehículos. Las grandes cadenas de distribución pueden ser los principales interesados en realizarla.		Calidad del aire Emisiones CO2 Confort acústico		Ayuntamiento Empresas de reparto Cadenas de distribución						
6.4 Sistema de gestión y reserva de las zonas de carga y descarga	Monitorizar las zonas de C/D permitiendo la pre-reserva de plaza evitando así el elevado flujo de vehículos de reparto en horas punta. Implica una elevada exigencia de vigilancia por parte de la administración y de disciplina por parte de los distribuidores.	Casco, Taco, Tejina y La Cuesta		Cuantificación de las reservas e inventario de indisciplina	Ayuntamiento Asociación de comerciantes Empresas de reparto						
7. MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL											
7.1 Creación e implantación de una zona de bajas emisiones (ZBE)											
7.1.1 Implementación primera fase	La primera fase comprende: redacción proyecto ZBE, elaboración de Pliegos, Ordenanzas, asesoramiento en la implantación, implantacion de la ZBE, campañas de información, concienciación y sensibilización y monitoreo.	Casco, San Honorato y Camino la Villa	Calidad del aire Emisiones CO2 vehículos	Constatación de la implantación	Ayuntamiento						
7.1.2 Medidas complementarias para ampliar ZBE	Implementación de medidas complementarias que permitan ampliar la ZBE de la primera fase así como implantar nuevas zonas en los diferentes núcleos poblacionales que configuran el municipio.	Resto Municipio	Calidad del aire Emisiones CO2 vehículos	Auditoría de medidas aplicadas	Ayuntamiento						
7.2 Fomento de la electromovilidad											
7.2.1 Implementación y expansión de la infraestructura de recarga	El objetivo será promocionar la recarga lenta en domicilio y establecer puntos de recarga rápida de oportunidad. El criterio a cumplir es una estación de recarga o semi-rápida a menos de 10 minutos caminando de los principales centros de atracción de viajes. En la medida de lo posible, estas infraestructuras se situarán fuera de la calzada y en sitios vigilados.	Todo el municipio		Cuantificación de los número de recarga instalados y grado de cobertura	Ayuntamiento Cabildo Insular						

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803

Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 98/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

PROGRAMA / MEDIDA / ACTUACIÓN	DESCRIPCIÓN					CUMPLIMIENTO DE OBJETIVOS				FOMENTO	
	Descripción	Zona de actuación	Indicadores Seguimiento	Evaluación	Organismos implicados	Seguridad	Eficiencia	Universalidad	Sostenibilidad	Cambio modal	Cambio tecnológico
7.2.2 Promoción de los vehículos eléctricos	Llevar a cabo un Plan de Renovación de la flota municipal tanto de vehículos como de guaguas por otros de nuevas tecnologías menos contaminantes (eléctricos, híbridos, biodiesel, etc.). Facilitar la implantación del car-sharing.	Todo el municipio		Cuantificación del parque de vehículos que ha sido renovado	Ayuntamiento Operadores de transporte público Cabildo Insular						
7.2.3 Nuevas ordenanzas y reglamentos	Modificación de las ordenanzas con el objetivo de incluir los diferentes aspectos vinculados con el fomento de la electromovilidad.	Todo el municipio		Aprobación de ordenanzas	Ayuntamiento						
8. PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD											
8.1 Relación del Plan de Movilidad con la Planificación del Territorio	La organización del territorio urbano es el instrumento de base para dar cabida a los modos sostenibles y hacer posible la gestión de la movilidad en la ciudad. Los futuros desarrollos deben estar encaminados a hacer posible la incorporación y fomento de los modos sostenibles, garantizando que los servicios y funciones para el ciudadano se encaminen a una optimización y organización del espacio que garantice y satisfaga una actividad y calidad de vida plenas en su entorno. Se han de controlar los desarrollos urbanos desde la planificación para generar territorios compactos y nuevas centralidades urbanas, fomentando tipos de barriadas que combinen distintos usos (residencial, comercial, servicios, industrial) para incentivar la disminución de viajes en vehículos privados.	Todo el municipio		Constatación de la integración en el PGO	Ayuntamiento Cabildo Insular Gobierno de Canarias						
8.2 Creación de la Oficina de Movilidad	Coordinación, a nivel técnico, de los diferentes proyectos que la integración de los distintos modos requiera y realización de los pertinentes estudios para garantizar la plena interoperatividad del sistema	Todo el municipio		Constatación de su creación y funcionamiento	Ayuntamiento Cabildo Insular Operadores						
8.3 Actualización de la Ordenanza de Movilidad	La normativa debe contemplar la regulación de la nueva zona de bajas emisiones (ZBE) propuesta, así como la integración de la bicicleta, los VMP y el car sharing como parte importante de la movilidad global del municipio. La implantación y gestión de la zona ZEL también deberá quedar recogida en la ordenanza de movilidad.	Todo el municipio		Aprobación de la nueva ordenanza	Ayuntamiento Cabildo Insular						

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803

Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 99/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

PROGRAMA / MEDIDA / ACTUACIÓN	DESCRIPCIÓN					CUMPLIMIENTO DE OBJETIVOS				FOMENTO	
	Descripción	Zona de actuación	Indicadores Seguimiento	Evaluación	Organismos implicados	Seguridad	Eficiencia	Universalidad	Sostenibilidad	Cambio modal	Cambio tecnológico
8.4 Potenciación de la movilidad sostenible en empresas y centros de actividad	Aplicación de un conjunto de medidas que permitan disminuir la saturación de los vehículos en los accesos y las zonas interiores de los polígonos logísticos, los diferentes campus o centros comerciales.										
9. PARTICIPACIÓN, CONCIENCIACIÓN E INFORMACIÓN											
9.1 Potenciar la educación vial y movilidad sostenible	La labor de difusión tiene que ser continua, y aunque dirigida a toda la población, debe tener especial incidencia en ciertos grupos (niños y jóvenes) con el fin de crear hábitos duraderos inherentes a su papel de ciudadanos. Asimismo, tiene que estar enfocada al fomento del uso de los modos de transporte más sostenibles: a pie, en bici y en transporte público.	Todo el municipio			Ayuntamiento						
9.2 Implantación de rutas escolares y clases de movilidad sostenible a menores	Se plantea la creación de rutas escolares que fomenten que los niños vayan andando al colegio a cargo de agentes cívicos con conocimientos de movilidad sostenible. Se crearían postes de parada donde dichos agentes recogerían a los niños a una hora estipulada. En función del éxito de la medida, se podrían plantear más rutas. Se plantea que los agentes cívicos también lleven a cabo charlas entre los escolares, no únicamente sobre educación vial sino sobre hábitos de movilidad sostenible. Esta actuación puede acompañar las mejoras de los caminos escolares planteadas con anterioridad.	Todo el municipio		Cuantificación de número de rutas implantadas y de la demanda	Ayuntamiento						
9.3 Desarrollo y potenciación de las Rutas Saludables. Clases de educación vial y movilidad sostenible a gente mayor o con problemas de salud.	Retomar y promocionar rutas por la naturaleza para fomentar el ocio saludable entre mayores.	Todo el municipio		Cuantificación de número de rutas implantadas y de la demanda	Ayuntamiento						

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803

Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 100/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

11. MEMORIA ECONÓMICA.

El PMUS es un instrumento de gobernanza y buen gobierno municipal a la hora de planificar la ejecución de la política municipal de movilidad sostenible, por lo que la aprobación de este documento programático no supone la aprobación ni disposición de gasto alguno.

Por tanto, los costes de desarrollo e implantación de las medidas contenidas en el plan se determinarán en el futuro a través de los actos administrativos que correspondan con todas las garantías jurídicas y presupuestarias, previa evacuación de cuantos informes sea preceptivos y los que se consideren necesarios para asegurar la legalidad y oportunidad de cada actuación, previa fiscalización de la Intervención General.

Sin perjuicio de ello, el Plan incorpora una estimación de los costes necesarios para su desarrollo que se cifra en aproximadamente 42 millones de euros y que se desagrega por medidas.

En la distribución del presupuesto por líneas estratégicas, se observa cómo prácticamente **el 71% se destina a fomentar la movilidad activa y saludable**, así como la mejora del espacio público, confirmando la apuesta del Plan por incentivar la movilidad a pie y en bicicleta.

El coste medio anual es aproximadamente 5,3 millones de euros. Teniendo en cuenta que las actuaciones en materia de movilidad y mejora del espacio público constituyen una parte substancial de las inversiones municipales, creemos que es finançcieramente asumible el presupuesto planteado.

A ello hemos de añadir que es habitual la existencia de subvenciones con fondos europeos o estatales para la implantación de medidas de movilidad sostenible.

Debe indicarse que el presupuesto que se desglosa a continuación es municipal y no contempla la inversión directa de otras administraciones públicas en la movilidad del municipio.

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803
Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 101/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

PROGRAMA / MEDIDA / ACTUACIÓN	VALORACIÓN				PERIODO	
	Medición	Ud. de medida	€ /Ud	Coste implantación/ Explotación (M€)	Corto-Medio 23-25	Largo 26-30
1. PROGRAMA DE MEJORA DE LA MOVILIDAD A PIE				**23.284.480 €**		
1.1 Medidas y actuaciones de mejora en la red de itinerarios peatonales						
1.1.1 Mejora de la Red Básica Peatonal	12.652,8	ml	1.600	20.244.480 €		
1.1.2 Mejora de la Movilidad peatonal internúcleos	*Otras administraciones*					
1.1.3 Red itinerarios interurbanos	*Otras administraciones*					
1.2 Recuperación de espacios urbanos para el peatón	8	años	200.000	1.600.000 €		
1.3 Itinerarios seguros en modos no motorizados a centros educativos	16	centros educativos	60.000	960.000 €		
1.4 Evitar el efecto barrera de la TF-5: mejora de la accesibilidad peatonal transversal	*Otras administraciones*					
1.5 Mejora de la seguridad vial para el peatón	8	años	60.000	480.000 €		
2. PROGRAMA DE POTENCIACIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA				**6.262.195 €**		
2.1 Creación y ejecución de red ciclable	101.040	ml	50	5.052.000 €		
2.2 Plan de señalización de vías ciclistas	1	Plan	300.000	300.000 €		
2.3 Ampliación red de aparcamientos para bicicletas				20.195 €		
- Aparcabicis	137	ud	90	12.330 €		
- Bici-box	11	ud	715	7.865 €		
2.4 Creación e implantación de un sistema de bicicleta pública	*ESTUDIO ECONÓMICO PARA LA IMPLANTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE BICICLETAS EN SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA (SAGULPA)*			890.000 €		
3. PROGRAMA DE POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO				**4.541.104 €**		
3.1 Reestructuración de la Red de Transporte Urbano del municipio						
3.1.1 Aumento de las frecuencias de la red de transporte público urbano.	*Otras administraciones*					
3.1.2 Mejoras de los servicios de información y zonas de espera de los usuarios	8	años	100.000	800.000 €		
3.1.3 Implementar una línea circular de carácter urbano en el Casco (ZBE)	4	años	346.055	1.384.220 €		
3.1.4 Implementar línea circular de conexión de los intercambiadores.	4	años	469.221	1.876.884 €		
3.2 Mejora de la intermodalidad: red de intercambiadores	*Otras administraciones*					
3.3 Implantación de carril BUS-VAO en TF-5	*Otras administraciones*					
3.4 Campañas de potenciación del transporte público	8	años	60.000	480.000		

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803

Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 102/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

PROGRAMA / MEDIDA / ACTUACIÓN	VALORACIÓN				PERIODO	
	Medición	Ud. de medida	€ /Ud	Coste implantación/ Explotación (M€)	Corto-Medio 23-25	Largo 26-30
4. EFICIENCIA Y SEGURIDAD VIARIA				**2.500.000 €**		
4.1 Reestructuración viaria de carácter urbano	2	años	50.000	100.000 €	■	
4.2 Plan de Medidas de Templado de tráfico	8	años	300.000	2.400.000 €	■	
4.3 Campaña de concienciación para fomentar la conducción eficiente del vehículo privado	*Incluido en otras medidas*				■	
5. GESTIÓN SOSTENIBLE DEL APARCAMIENTO				**2.780.600 €**		
5.1 Regulación aparcamiento en superficie	*Autofinanciables*				■	■
5.2 Plan de aparcamientos mixtos (residencial+rotación)	*Autofinanciables*				■	■
5.3 Red de aparcamientos de disuasión	2.900	plazas	814 €	2.360.600 €		■
5.4 Sistema de información y guiado hacia estacionamientos	14	aparcamientos	30.000 €	420.000 €		■
5.5 Control y reducción de la ilegalidad de aparcamiento en superficie	*Incluido en otras medidas*				■	
6. PROGRAMA DE DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCIAS				**350.000 €**		
6.1 Sistema de control de la circulación de vehículos pesados				350.000 €	■	
6.2 Creación de microplataformas de distribución y puntos logísticos	*Incluido en otras medidas*					■
6.2.1 Promoción de medios alternativos sostenibles de reparto urbano	*Sin Coste. Regulación*				■	
6.3 Fomento de carga y descarga nocturna	*Sin Coste. Regulación*					■
6.4 Sistema de gestión y reserva de las zonas de carga y descarga	*Incluido en otras medidas (vinculado a la ZEL)*					■
7. MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL				**1.515.000 €**		
7.1 Creación e implantación de una zona de bajas emisiones (ZBE)						
7.1.1 Implementación primera fase	3	ZBE	500.000 €	1.500.000 €	■	
7.1.2 Medidas complementarias para ampliar ZBE	*Incluido en otras medidas*					■
7.2 Fomento de la electromovilidad					■	■
7.2.1 Implementación y expansión de la infraestructura de recarga	*Otras administraciones*					■
7.2.2 Promoción de los vehículos eléctricos	*Incluido en contratos de mantenimiento*				■	
7.2.3 Nuevas ordenanzas y reglamentos	1	Ordenanza	15.000	15.000 €	■	

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803

Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 103/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00

PROGRAMA / MEDIDA / ACTUACIÓN	VALORACIÓN				PERIODO	
	Medición	Ud. de medida	€ /Ud	Coste implantación/ Explotación (M€)	Corto-Medio 23-25	Largo 26-30
8. PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD				**480.000 €**		
8.1 Relación del Plan de Movilidad con la Planificación del Territorio	*Sin Coste. Regulación*					
8.2 Creación de la Oficina de Movilidad	8	años	60.000	480.000 €		
8.3 Actualización de la Ordenanza de Movilidad	*Incluido en otras medidas*					
8.4 Potenciación de la movilidad sostenible en empresas y centros de actividad	*Asumido por las empresas*					
9. PARTICIPACIÓN, CONCIENCIACIÓN E INFORMACIÓN				**135.000 €**		
9.1 Potenciar la educación vial y movilidad sostenible	3	años	15.000 €	45.000 €		
9.2 Implantación de rutas escolares y clases de movilidad sostenible a menores	3	años	15.000 €	45.000 €		
9.3 Desarrollo y potenciación de las Rutas Saludables. Clases de educación vial y movilidad sostenible a gente mayor o con problemas de salud.	3	años	15.000 €	45.000 €		

TOTAL PMUS SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	**41.848.379 €**

Firmado por:	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	Fecha: 30-01-2023 16:08:58
Registrado en:	ENTRADA - Nº: 2023-005089	Fecha: 30-01-2023 16:08

Nº expediente administrativo: 2023-006319 Código Seguro de Verificación (CSV): 141E406AF26228F18B2170C14E011803

Comprobación CSV: https://sede.aytolalaguna.es//publico/documento/141E406AF26228F18B2170C14E011803

Fecha de sellado electrónico: 30-01-2023 16:08:58 - 104/104 - Fecha de emisión de esta copia: 08-02-2023 07:51:00