

viernes 17 de febrero de 2023

La Laguna introduce las 'supermanzanas' con prioridad peatonal en el primer PMUS del municipio

El Área de Movilidad Sostenible presenta un Plan de acción para esta década, con centenares de actuaciones en todos los pueblos y barrios para fomentar la intermodalidad y la recuperación de espacios públicos



El Área de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de La Laguna saca hoy a exposición pública el primer Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) del municipio, un documento de casi medio millar de páginas, en el que se plantean centenares de acciones para esta década y que supondrán un cambio radical en el municipio hacia un modelo de movilidad menos contaminante y más seguro, eficiente y compartido. Diseñado con una alta participación comunitaria, el Plan apuesta por la innovación en toda la pirámide de movilidad e introduce el modelo de “supermanzanas”, un sistema con el que se quiere mejorar la accesibilidad, la seguridad y la calidad de vida de las y los residentes.

El concejal de Movilidad Sostenible, Rubens Ascanio, y el director del PMUS y responsable de Proyectos de Desarrollo, Organización y Movilidad S.A. (Doymo), empresa adjudicataria de la redacción del Plan, Manuel Pineda, han explicado hoy todos los detalles de este documento estratégico municipal, que va a suponer “un gran cambio modal, una nueva concepción de las formas en que nos movemos y relacionamos, pero también de la imagen de viarios y espacios públicos”, valoró Ascanio.

“Con este Plan, apostamos por formas de desplazamiento más sostenibles, priorizando la reducción del transporte individual en beneficio de sistemas colectivos y de otros modos no motorizados, y desarrollando aquellos que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social, seguridad vial, salud y bienestar, y defensa del medio ambiente”. En este sentido, añadió Rubens Ascanio, las líneas estratégicas del PMUS tienen, entre sus objetivos, “alcanzar una movilidad más segura, con una reducción del 50% de heridos en accidentes de tráfico, pero también más sostenible, minorando en un 23% las emisiones de gases de efecto invernadero”.

Con dos horizontes de actuación a corto y medio plazo, fijados para los años 2025 y 2030, las medidas e hitos diseñados están orientados a una disminución del uso del vehículo privado, pasando del 52% actual, al 44% dentro de dos años y al 34% al final de la década. Además de aumentar los usos de medios de transporte alternativos, tanto a pie (pasando del 35% de hoy al 42% en 2030), bici y VMP (del 3% al 8%, respectivamente) y transporte público (del 10% actual al 16% en 2030).

Así, se apuesta por un sistema modal que invierta la pirámide actual, donde la base mayoritaria está conformada por los vehículos particulares, y se pase a una mayoría de peatones, seguida del transporte público, la micromovilidad (bicis, VMP), la movilidad esencial en vehículo motorizado (ambulancias, seguridad, taxis, logística y transporte de carga), movilidad eficiente en vehículo motorizado (compartidos, eléctricos y similares) y, finalmente, en menor medida, el coche privado.

Para ello, el Plan “combina las tradicionales políticas de fomento de la movilidad sostenible, con prácticas más innovadoras, sustentadas en la intermodalidad y las nuevas tecnologías”, así como con un seguimiento y análisis continuado a partir de los indicadores de referencia ya recogidos en el documento, como explicó Pineda.

Para la priorización de las medidas, se ha tenido en cuenta su aportación al escenario horizonte, la oportunidad de la intervención, el coste y su urgencia para la mejora del sistema de movilidad del municipio. Así, el PMUS “se configura como un instrumento fundamental para conseguir un sistema de movilidad más Sostenible, Saludable, Seguro y eficiente (Smart), en base a implementar las actuaciones que mejoren las disfunciones y deseconomías derivadas de los desplazamientos de personas y mercancías” en el municipio, destacó Pineda.

“Estamos en el momento en el que tenemos que hacer todo lo posible para garantizar un uso racional del transporte, porque La Laguna tiene un índice de uso del vehículo privado que, en proporción, supera a las medias de Alemania, Holanda o Dinamarca, generando un problema importante de contaminación y un riesgo para la seguridad de las personas que transitan por las calles”, recordó el edil.

A esto se suma que, contar con un PMUS, destacó Ascanio, permitirá a La Laguna acceder a “diversas subvenciones y proyectos europeos y estatales a los que no podíamos optar sin contar con este instrumento planificador, así como garantizar el cumplimiento de las actuales y futuras exigencias medioambientales y relacionadas con la congestión de la legislación europea”.

El 72%, a favor de dejar el coche

Además, según los resultados de las diversas encuestas y acciones participativas realizadas para la redacción del plan, “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”, añadió.

Por todo ello, durante muchos meses de trabajo, con un diagnóstico extenso de la realidad local y con una alta participación comunitaria, se ha diseñado un Plan en el que va a seguir siendo fundamental contar con la participación de la ciudadanía para consensuar el desarrollo y alcance de las medidas recogidas en este documento”, como valoró Rubens Ascanio. El PMUS estará a exposición pública durante un mes, a partir de hoy, para que las personas interesadas puedan examinar los expedientes y presentar las reclamaciones o sugerencias que estimen oportunas, documento que se puede consultar en el portal web municipal.

Dónde se plantean las 'supermanzanas'

En su intervención, Rubens Ascanio destacó uno de los elementos más significativos de este PMUS: la inclusión de las supermanzanas. Se trata de una solución urbanística iniciada en la ciudad de Vitoria Gasteiz y que, paulatinamente, se ha adoptado de forma similar en muchas ciudades españolas para generar espacios que, al igual que las zonas peatonales, disuadan el paso de vehículos ajenos a las zonas residenciales (a excepción de los de emergencias o reparto).

Los núcleos prioritarios para la implementación del modelo de supermanzanas serían el Casco, incluidos los barrios de los proyectos piloto de ZBE (Camino la Villa y San Honorato), La Cuesta, Finca España y Taco-San Matías, al ser los que presentan mayor déficit de espacio para el peatón.

Para no reducir drásticamente el espacio para aparcamiento y dado el altísimo coste de una intervención integral, se plantea una transformación más progresiva en el corto y medio plazo, con zonas piloto vinculadas a entornos escolares o en actuaciones de oportunidad urbanística (como cuando se proceda a remodelar un barrio para mejorar las canalizaciones, por ejemplo) y modificaciones especialmente centradas en las calles con más estrechez y que no respeten las normas de accesibilidad, así como sobre las intersecciones, que son puntos conflictivos en la circulación, maximizando el espacio peatonal por fases.

Mejora de la movilidad a pie

El documento de avance del PMUS de La Laguna recoge diversas medidas y acciones para la mejora de la movilidad a pie, con nuevas zonas peatonales, eliminación de barreras físicas y reordenación del mobiliario urbano, y mejora de las conexiones entre los barrios. Así, incluye 26 itinerarios peatonales preferentes continuos, directos y funcionales, con paso mínimo garantizado mayor de 2,5 metros, preferencia de paso en intersecciones, áreas de actividades y descanso, etc. Además de 35 itinerarios peatonales complementarios, generalmente de forma perpendicular a los anteriores y permitiendo su conexión, pero también, dando cobertura a otros usos y con paso mínimo garantizado mayor de 1,80 metros.

También, plantea recuperar la funcionalidad de los pasos peatonales existentes en la TF-5, la mejora de la conectividad transversal, la conversión en calle de los tramos de la TF-13 y la TF-16 a su paso por zona urbana y la mejora de la red de itinerarios interurbanos para potenciar las conexiones peatonales entre los diferentes núcleos poblacionales.

En la mejora de la seguridad para el peatón, en general, tendrá 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.)

Espacios escolares seguros

Otras acciones recogidas en el PMUS son la elaboración de un Plan de Generación de Espacios Escolares Seguros, con proyectos detallados para cada centro y la inclusión de caminos escolares peatonales seguros, cambios en la ordenación del tráfico y Zonas de Tránsito Escolar, conocidas comúnmente como “*Kiss&Go*”.

Además, se apuesta por la potenciación de la movilidad ciclista, con la ejecución de la red ciclable (ya proyectada), un plan de señalización de vías ciclistas, la ampliación en un 380% de la ya gran red de aparcamientos para bicicletas o la creación de un sistema de préstamo público de bicicleta, también eléctrica, del que ya se está ultimando la primera fase entre la zona norte del casco y el campus de Guajara.

Y el PMUS también recoge numerosas medidas para el fomento del uso del transporte público, un pilar esencial para alcanzar la movilidad sostenible en la localidad, estableciendo un sistema de gestión conjunto, eficaz y de calidad, con una reestructuración de la red de transporte urbano del municipio que incluirá el aumento de las frecuencias, mejoras de los servicios de información y zonas de espera a los usuarios.

Líneas circulares y más intercambiadores

Además, plantea la implantación de carriles bus y de varias líneas circulares de alta frecuencia, una de carácter urbano y en la ZBE del casco, que conecte diferentes espacios de intermodalidad y circule en torno a la zona comercial abierta de La Laguna, así como otra de conexión de los intercambiadores, que se ampliarán en los próximos años.

De hecho, el PMUS recoge dos principales asociados a los grandes ejes de transporte y modos de media-alta capacidad, con instalaciones grandes y adecuadas a elevados volúmenes de movimiento. Estos se localizan en zonas cercanas al Casco, como principal centro de atracción de viajes, y son Padre Anchieta y Los Rodeos. Además, establece intercambiadores de proximidad que permiten la conexión desde los diferentes barrios y que se ubicarán en Las Canteras y en Taco.

Zona verde

Otro aspecto importante es el de la gestión sostenible del aparcamiento, mediante la implantación de la zona regulada para facilitar a los residentes el acceso y permanencia de sus vehículos en determinadas áreas. Se plantean en superficie en Punta del Hidalgo, Bajamar, Tejina, el Casco, La Cuesta y Taco y se valora la implantación de 2 tipos de zonas: la Preferente (zona verde para residentes) y la de solo Rotación (zonas azules).

Además, se incluye un plan de aparcamientos mixtos (residencial más rotación) en zonas con déficit, concretamente, en el Casco, La Cuesta y Taco, el cual incluirá una red de *parkings* subterráneos de carácter principalmente residencial para destinar el espacio público a otros usos. En los aparcamientos de nueva construcción, se deberá prever la incorporación de nuevas funcionalidades que los conviertan en centros intermodales, como aparcamiento para *car-sharing*, vehículos comerciales, muelles de carga, consignas, recarga de coches eléctricos etc.

A todo esto se suma la creación de una red de aparcamientos de disuasión en los accesos a la ciudad y en un radio de 600 metros (10 minutos a pie), de forma que las personas usuarias puedan acceder de forma cómoda al centro sin entrar en él. Y también, la incorporación de un sistema de información y guiado hacia estacionamientos, medidas de control y reducción de la ilegalidad de aparcamiento en superficie.

Oficina de movilidad

Además de otras muchísimas más acciones, recogidas en las casi 500 páginas de este documento, como campañas de promoción y potenciación del transporte público, reestructuración de la jerarquía viaria, medidas de



calmado de tráfico, una estrategia global para la distribución urbana de mercancías, mediante plataformas de distribución y puntos logísticos de última milla, así como las ZBE, la mejora de la infraestructura de electromovilidad, la redacción de nuevas ordenanzas y reglamentos específicos asociados, o la creación de una oficina y de una mesa de la movilidad.