

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

del municipio de

TINAJO

Lanzarote – 2019

PROYECTO DE INNOVACIÓN Y DESARROLLO TECNOLÓGICO DE LA MOVILIDAD









Fundación Parque Científico Tecnológico
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria



‘Si realmente crees que el medioambiente es menos importante que la economía, intenta aguantar la respiración mientras cuentas tu dinero’

Janez Potonick. Comisario Europeo para la Ciencia, Investigación y Medioambiente



ÍNDICE

1. ANTECEDENTES	9
1.1. INTRODUCCIÓN	10
1.2. LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE	11
1.3. ¿QUÉ ES LA MOVILIDAD SOSTENIBLE?	29
1.4. APARTADO ESPECIAL COVID-19: REDISEÑAR LA MOVILIDAD	31
2. MEMORIA JUSTIFICATIVA	32
2.1. MEMORIA JUSTIFICATIVA	33
2.2. PETICIONARIO	34
2.3. EQUIPO REDACTOR	34
2.4. ACTUACIONES ELEGIBLES	35
2.5. PLANES SECTORIALES	36
3. OBJETIVOS Y ANÁLISIS DAFO	38
3.1. OBJETIVOS GENERALES	39
3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	40
3.3. ANÁLISIS DAFO	41
4. PREDIAGNÓSTICO	44
4.1. PREDIAGNÓSTICO	45
4.2. DESARROLLO DE PROYECTOS	45
4.2.1. PRUG DEL PARQUE NACIONAL DE TIMANFAYA (1990)	46
4.2.2. PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN TERRITORIAL DE LANZAROTE (1991)	47
4.2.3. LANZAROTE, RESERVA DE LA BIOSFERA (1993)	48
4.2.4. PLAN DE DESARROLLO 'LANZAROTE SOSTENIBLE' (2007)	49
4.2.5. PRUG DEL PARQUE NATURAL DE LOS VOLCANES (2009)	50
4.2.6. RED DE SENDEROS TURÍSTICOS Y RECREATIVOS DE LANZAROTE (2010)	52
4.2.7. VÍA INSULAR CICLISTA DE LANZAROTE (2011)	53

4.2.8.	55
PLAN DE ACCIÓN INSULAR PARA LA SOSTENIBILIDAD ENERGÉTICA. ISLA DE LANZAROTE (2012)	
4.2.9. ESTRATEGIA LANZAROTE 2020 (2013)	55
4.2.10. PIMS DE LANZAROTE Y LA GRACIOSA (2014)	56
4.2.11. PLAN DIRECTOR INSULAR DE ZONAS COMERCIALES ABIERTAS DE LZT (2015)	57
4.2.12. TINAJO, MUNICIPIO SOSTENIBLE (2000)	58
4.2.13. PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE TINAJO (2003)	59
4.2.14. PLAN DE ACCESIBILIDAD Y SUPRESIÓN DE BARRERAS FÍSICAS Y DE COMUNICACIÓN (2009)	64
4.2.15. MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA GERIA (2011)	73
4.2.16. PERFIL DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL DE TINAJO (2013)	76
4.2.17. PLAN DE ACCIÓN DEL MUNICIPIO DE TINAJO 2014-2020 (2013)	77
5. MEMORIA TÉCNICA	79
5.1. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD EN CANARIAS	80
5.2. MARCO TERRITORIAL AUTONÓMICO	80
5.3. PARQUE DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES	81
5.4. EL MODELO TURÍSTICO DE CANARIAS	83
5.5. TENDENCIAS DE LA MOVILIDAD EN CANARIAS	86
5.5.1. LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD COMO FACTOR INDUCTOR DE LA MOVILIDAD	86
5.5.2. LA MOVILIDAD EN EL CONTEXTO FÍSICO Y SOCIOECONÓMICO DE CANARIAS	86
5.5.3. INDICADORES DE MOVILIDAD	87
5.5.4. TIEMPOS DE TRANSPORTE	87
5.5.5. FACTORES DE OCUPACIÓN	87
5.6. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD EN LANZAROTE	88
5.7. MARCO TERRITORIAL INSULAR	88
5.8. PARQUE DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES	91
5.9. EL MODELO TURÍSTICO DE LANZAROTE	92



5.10.	TENDENCIAS DE LA MOVILIDAD EN LANZAROTE	96	7.3.	CASO DE ÉXITO EN ESPAÑA - LA LAGUNA	161
5.10.1.	FRAGMENTACIÓN TERRITORIAL	96	7.3.1.	PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL CONJUNTO HISTÓRICO DE LA LAGUNA	161
5.10.2.	ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y MOVILIDAD	96	7.3.2.	LIBRO BLANCO SOBRE LA MOVILIDAD EN LOS CONJUNTOS HISTÓRICOS EN LAS CIUDADES PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD	162
5.10.3.	USOS DEL SUELO Y GENERACIÓN DE DESPLAZAMIENTOS	96			
5.10.4.	MOVILIDAD DE LOS RESIDENTES	97			
5.10.5.	MOVILIDAD DE LOS TURISTAS	99			
5.11.	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD EN TINAJO	101			
5.12.	MARCO TERRITORIAL MUNICIPAL	101			
5.13.	VÍAS DE COMUNICACIÓN	105			
5.14.	PARQUE DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES	106			
5.15.	EL MODELO TURÍSTICO DE TINAJO	108			
5.15.1.	LUGARES DE INTERÉS TURÍSTICO	108			
5.16.	TENDENCIAS DE LA MOVILIDAD EN TINAJO	109			
5.16.1.	IDENTIFICACIÓN DE LOS CENTROS ATRACTORES Y GENERADORES DE VIAJE	111			
5.16.2.	ACTOS FESTIVOS Y CULTURALES	114			
5.16.3.	MEDIDAS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD EN FESTIVIDADES	118			
6.	ANÁLISIS SOCIOLÓGICO	143			
6.1.	ANÁLISIS SOCIOLÓGICO DE LA MOVILIDAD	144			
6.2.	ENCUESTAS A LA POBLACIÓN	144			
6.3.	MESAS DE DEBATE SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE	147			
6.3.1.	MESAS DE DEBATE SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE 2019 EN TINAJO	147			
6.3.2.	CONCLUSIONES	152			
7.	BENCHMARKING	154			
7.1.	CASOS DE ÉXITOS Y BUENAS PRÁCTICAS	155			
7.2.	CASO DE ÉXITO EN BÉLGICA - AMBERES	155			
7.2.1.	EL PLAN ESTRUCTURAL DE LA CIUDAD	155			
7.2.2.	SMART WAYS TO ANTWERP	157			



1. ANTECEDENTES



1.1. INTRODUCCIÓN

*Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, es un conjunto de **actuaciones** que tienen como objetivo la implantación de formas de **desplazamiento más sostenibles** (caminar, bicicleta y transporte público) dentro de una ciudad, es decir, de modos de transporte que hagan compatibles el **crecimiento económico**, la **cohesión social** y la defensa del **medio ambiente**, garantizando, de esta forma, una mejor **calidad de vida para los ciudadanos**.*

Guía Práctica para la elaboración e implementación de PMUS | IDAE

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible están orientados a desarrollar políticas de movilidad que reduzcan emisiones, potenciar modos de transporte más sostenibles, reducir los índices de motorización y donde el objetivo ya no es desplazar vehículos, sino personas. Esto es, potenciar la intermodalidad, donde se reparta el espacio público para todos los modos de transporte y que cada persona use el modo de transporte más adecuado para cada situación cotidiana.

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

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

El Gobierno de Canarias, a través de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, asume las competencias de la supervisión de la correcta ejecución y desarrollo de los Planes e instrumentos de ordenación de transportes y movilidad, dando las directrices oportunas para la consecución de los objetivos fijados en los mismos y, especialmente para el cumplimiento de los plazos previstos. Asimismo, asume la colaboración y coordinación con aquellos departamentos de la Administración Pública autonómica titulares de competencias relacionadas o vinculadas con las propias de la Consejería.

Con estos antecedentes, la Consejería de Obras Públicas y Transportes pone en marcha un plan plurianual de iniciativas y actuaciones de movilidad que comienzan con la elaboración de una '**Guía metodológica para la implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible del Gobierno de Canarias**', seguirá con sucesivas convocatorias anuales de ayudas a los Ayuntamientos para elaborar esos planes, y proseguiría con subvenciones anuales a actuaciones de movilidad contempladas en los PMUS, que se han ido elaborando en base a esa Guía Metodológica.

En este contexto, la 'Guía Metodológica para elaborar Planes de Movilidad Sostenibles Urbanos en Canarias' es una herramienta de gran utilidad para lograr metodologías ágiles. La única guía existente anteriormente, confeccionada por el IDEA en 2006, adolecía de muchas cuestiones, por lo que se hacía necesario impulsar la creación de una nueva, acorde con los tiempos y con la actual normativa.

Esta guía está en total sintonía con las políticas de la Unión Europea respecto a movilidad urbana sostenible y se encuentra dentro de la política integral de movilidad sostenible con la que cuenta el Ejecutivo canario.

La **ORDEN HFP/888/2017, de 19 de septiembre**, modifica la Orden HAP/2427/2015, de 13 de noviembre, y aprueba las bases para la selección de estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado para **municipios mayores a 20.000 habitantes**. Se cofinancian mediante el programa operativo FEDER de crecimiento sostenible 2014-2020.

Por consiguiente, el Ayuntamiento de Tinajo se ha acogido a la convocatoria de la **ORDEN de 14 de septiembre de 2018, por la que se aprueban las bases reguladoras que han de regir la concesión de subvenciones para la elaboración de los planes de movilidad urbana sostenible (PMUS) de los Ayuntamientos de Canarias**.

Las subvenciones reguladas por la ORDEN de 14 de septiembre de 2018, se enmarcan en la Modificación del Plan Estratégico de Subvenciones para la anualidad 2018 aprobado por Orden nº 110, de 7 de agosto de 2018, de la Consejería de Obras Públicas y Transportes.

Se pretende conseguir un cambio real en la movilidad de la ciudadanía a modos de transporte blandos y una reducción de emisiones de dióxido de carbono.



1.2. LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

El **V Congreso Ciudades Inteligentes** potencia el intercambio de conocimiento y experiencias sobre las Ciudades y Territorios Inteligentes, con la utilización de la tecnología y la innovación como herramientas base de su desarrollo. Para ello, aborda las principales temáticas relacionadas con la Ciudad y el Territorio Inteligente de una manera transversal, multidisciplinar y multisectorial, mostrando las iniciativas que se están desarrollando actualmente. Todo ello permite conocer el espectro urbano, social, técnico, legal y de oportunidades de las Ciudades y Territorios Inteligentes, con un formato eminentemente práctico basado en la presentación de proyectos de ciudad ya desarrollados o en desarrollo.

El evento, que ya está consolidado como el principal Foro de referencia profesional sobre la temática en España, se encuentra incluido dentro de las acciones relevantes reflejadas dentro del Plan Nacional de Territorios Inteligentes PNCI (Acción 4: Comunicación y difusión).

En el V Congreso Ciudades Inteligentes se contemplan una amplia variedad de áreas y temáticas a través de ponentes destacados por su experiencia, conocimientos y capacidad de comunicar. Se establecen inicialmente las siguientes Áreas Temáticas para el V Congreso de Ciudades Inteligentes:

- _Gobierno, Participación Ciudadana e Innovación Social.
- _Diseño Urbano, Accesibilidad y Movilidad.
- _Cambio Climático, Eficiencia Energética y Energías Renovables.
- _Medioambiente Urbano, Economía Circular y Calidad de Vida.
- _Transformación Digital y Servicios Públicos 4.0.
- _Seguridad y Servicios a las Personas.
- _Destinos Turísticos Inteligentes.
- _Territorios Rurales Inteligentes e Islas Inteligentes.

Para el desarrollo sostenible de las Ciudades Inteligentes, se prevé la ejecución de diferentes objetivos que ayuden a conseguir el fin propuesto, los cuales son:

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE	
1. Fin de la Pobreza	10. Reducción de las Desigualdades
2. Hambre Cero	11. Ciudades y Comunicaciones Sostenibles
3. Salud y Bienestar	12. Producción y Consumo Responsable
4. Educación de Calidad	13. Acción por el Clima
5. Igualdad de Género	14. Vida Submarina
6. Agua Limpia y Saneamiento	15. Vida de Ecosistemas Terrestres
7. Energía Asequible y No Contaminante	16. Paz, Justicia e Instituciones Sólidas
8. Trabajo Decente y Crecimiento Económico	17. Alianzas para Lograr los Objetivos
9. Industria, Innovación e Infraestructuras	

V Congreso Ciudades Inteligentes | Elaboración propia



Los **Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)**, también conocidos como *Objetivos Mundiales*, son un llamado universal a la adopción de medidas para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar que todas las personas gocen de paz y prosperidad.

Estos diecisiete (17) Objetivos se basan en los logros de los Objetivos de Desarrollo del Milenio, aunque incluyen nuevas esferas como el cambio climático, la desigualdad económica, la innovación, el consumo sostenible y la paz y la justicia, entre otras prioridades. Los Objetivos están interrelacionados, con frecuencia la clave del éxito de uno involucrará las cuestiones más frecuentemente vinculadas con otro.

Las ODS conllevan un espíritu de colaboración y pragmatismo para elegir las mejores opciones con el fin de mejorar la vida, de manera sostenible, para las generaciones futuras. Proporcionan orientaciones y metas claras para su adopción por todos los países en conformidad con sus propias prioridades y los desafíos ambientales del mundo en general.

Las ODS son una agenda inclusiva. Abordan las causas fundamentales de la pobreza y nos unen para lograr un cambio positivo en beneficio de las personas y el planeta.

'Erradicar la pobreza está en el corazón de la Agenda 2030, y también lo está el compromiso de no dejar a nadie atrás', dijo el Administrador del PNUD, Achim Steiner. *'La Agenda ofrece una oportunidad única para poner al mundo camino a un desarrollo más próspero y sostenible. En muchos sentidos, refleja la razón por la que se creó el PNUD',* aseguró.

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible se gestaron en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible, celebrada en Río de Janeiro en 2012. El propósito era crear un conjunto de objetivos mundiales relacionados con los desafíos ambientales, políticos y económicos con que se enfrenta nuestro mundo.

Los ODS sustituyen a los **Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM)**, con los que se emprendió en 2000 una iniciativa mundial para abordar la indignidad de la pobreza. Los ODM eran objetivos medibles acordados universalmente para hacer frente a la pobreza extrema y el hambre, prevenir las enfermedades mortales y ampliar la enseñanza primaria a todos los niños, entre otras prioridades del desarrollo.

Durante 15 años, los ODM impulsaron el progreso en varias esferas importantes: reducir la pobreza económica, suministrar acceso al agua y el saneamiento tan necesarios, disminuir la mortalidad infantil y mejorar de manera importante la salud materna. También iniciaron un movimiento mundial destinado a la educación primaria universal, inspirando a los países a invertir en sus generaciones futuras. Los ODM lograron enormes avances en la lucha contra el VIH/SIDA y otras enfermedades tratables, como la malaria y la tuberculosis.

El legado y los logros de los ODM nos han brindado lecciones y experiencias valiosas para comenzar a trabajar en pos de los nuevos Objetivos. No obstante, para millones de personas de todo el mundo, la labor no ha concluido. Debemos hacer un último esfuerzo para poner fin al hambre, lograr la plena igualdad de género, mejorar los servicios de salud y hacer que todos los niños sigan cursando estudios después de la enseñanza primaria. Los ODS también son un llamado urgente para que todo el mundo haga la transición a una senda más sostenible.



Episodio de Contaminación Atmosférica en Skopje, Macedonia | EPA-EFE, Georgi Licovski

'Se puede oler y sentir la contaminación tan pronto como se sale por la puerta. Incluso en un día claro, el aire es nocivo. Si bien sabes que es perjudicial para tu salud y la de tus hijos, no haces más que resignarte. Cada invierno se pone peor'

Jasminka Markovska, madre de tres hijos en Skopje



Las ODS constituyen un compromiso audaz para finalizar lo que se ha iniciado y abordar los problemas más urgentes a los que hoy se enfrenta el mundo. Los 17 Objetivos están interrelacionados, lo que significa que el éxito de uno afecta el de otros. Responder a la amenaza del cambio climático repercute en la forma en que gestionamos los frágiles recursos naturales. Lograr la igualdad de género o mejorar la salud ayuda a erradicar la pobreza; y fomentar la paz y sociedades inclusivas reducirá las desigualdades y contribuirá a que prosperen las economías. En suma, es una oportunidad sin igual en beneficio de la vida de las generaciones futuras.

Los ODS coincidieron con otro acuerdo histórico celebrado en 2015, el **Acuerdo de París, aprobado en la Conferencia sobre el Cambio Climático (COP21)**. Junto con el **Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres**, firmado en Japón en marzo de 2015, estos acuerdos proveen un conjunto de normas comunes y metas viables para reducir las emisiones de carbono, gestionar los riesgos del cambio climático y los desastres naturales, y reconstruir después de una crisis.

Los ODS son especiales por cuanto abarcan las cuestiones que afectan a todos. Reafirman el compromiso internacional de poner fin a la pobreza de forma permanente en todas partes. Son ambiciosos, pues su meta es que nadie quede atrás. Lo que es más importante, invitan a todos a crear un planeta más sostenible, seguro y próspero para la humanidad.

Datos clave de los ODS:

- _Más de 1.000 millones de personas han salido de la pobreza extrema (desde 1990).
- _La mortalidad infantil se ha reducido en más de la mitad (desde 1990).
- _El número de niños que no asisten a la escuela ha disminuido en más de la mitad (desde 1990).
- _Las infecciones por el VIH/SIDA se han reducido en casi el 40% (desde 2000).

Los ODS se pusieron en marcha en enero de 2016 y seguirán orientando las políticas y la financiación del PNUD durante los próximos 15 años, englobados dentro de la **Agenda 2030**. En su calidad de organismo principal de las Naciones Unidas para el desarrollo, el PNUD está en una posición única para ayudar a implementar los Objetivos a través del trabajo en unos 170 países y territorios.





El Plan Estratégico se centra en esferas clave, incluidas la mitigación de la pobreza, la gobernabilidad democrática y la consolidación de la paz, el cambio climático y el riesgo de desastres, y la desigualdad económica.

El PNUD presta apoyo a los gobiernos para que integren los ODS en sus planes y políticas nacionales de desarrollo. Esta labor ya está en marcha, mediante el apoyo a muchos países para consolidar los progresos ya alcanzados en virtud de los Objetivos de Desarrollo del Milenio.



La trayectoria en relación con actividades que comprenden múltiples objetivos ha dotado de experiencia valiosa y probados conocimientos normativos que permitirán a todos alcanzar las metas establecidas en los ODS antes de 2030. La consecución de los ODS requiere la colaboración de los gobiernos, el sector privado, la sociedad civil y los ciudadanos por igual para asegurar que dejaremos un mejor planeta a las generaciones futuras.

Atendiendo a los Objetivos de Desarrollo Sostenible de carácter general, a continuación, se desarrollarán brevemente los resultados principales que pretende obtener cada ODS particular, haciendo especial hincapié en aquellos que afectan directa o indirectamente en la movilidad, y en la gestión municipal.

Objetivo 1: Fin de la pobreza

Erradicar la pobreza, en todas sus formas, sigue siendo uno de los principales desafíos que enfrenta la humanidad. Si bien la cantidad de personas que viven en la extrema pobreza disminuyó en más de la mitad entre 1990 y 2015, aún demasiadas luchan por satisfacer las necesidades más básicas.

A nivel mundial, alrededor de 736 millones de personas aún viven con menos de 2 € al día (2015) y muchos carecen de acceso a alimentos, agua potable y saneamiento adecuados. El crecimiento económico acelerado de países como China e India ha sacado a millones de personas de la pobreza, pero el progreso ha sido dispar. La posibilidad de que las mujeres vivan en situación de pobreza es desproporcionadamente alta en relación con los hombres, debido al acceso desigual al trabajo remunerado, la educación y la propiedad.



Los avances también han sido limitados en otras regiones, como Asia Meridional y África subsahariana, donde vive el 80% de la población mundial que se encuentra en condiciones de extrema pobreza. Además, nuevas amenazas que plantean el cambio climático, los conflictos y la inseguridad alimentaria necesitan mayores esfuerzos para sacar a las personas de la pobreza.

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible constituyen un compromiso audaz para finalizar lo que se comenzó y terminar con la pobreza en todas sus formas y dimensiones para 2030. Esto requiere enfocarse en los más vulnerables, aumentar el acceso a los recursos y servicios básicos y apoyar a las comunidades afectadas por conflictos y desastres relacionados con el clima.



_Objetivo 2: Hambre cero

Debido al rápido crecimiento económico y al aumento de la productividad agrícola en las últimas dos décadas, el número de personas desnutridas disminuyó casi a la mitad. Muchos países en desarrollo que sufrían hambrunas están ahora en condiciones de satisfacer las necesidades nutricionales de los más vulnerables. Regiones como Asia Central y Oriental y América Latina y el Caribe han avanzado enormemente en la erradicación del hambre.

Desgraciadamente, el hambre y la desnutrición siguen siendo grandes obstáculos para el desarrollo de muchos países. Se estima que 821 millones de personas sufrían de desnutrición crónica en 2017, a menudo como consecuencia directa de la degradación ambiental, la sequía y la pérdida de biodiversidad. Más de 90 millones de niños menores de cinco años tienen un peso peligrosamente bajo. La desnutrición y la inseguridad alimentaria parece estar incrementándose tanto en casi todas las regiones de África, como en América del Sur.



Los Objetivos de Desarrollo Sostenible buscan terminar con todas las formas de hambre y desnutrición para 2030 y velar por el acceso de todas las personas, en especial los niños, a una alimentación suficiente y nutritiva durante todo el año. Esta tarea implica promover prácticas agrícolas sostenibles a través del apoyo a los pequeños agricultores y el acceso igualitario a la tierra, la tecnología y los mercados. Además, se requiere el fomento de la cooperación internacional para asegurar la inversión en la infraestructura y la tecnología necesaria para mejorar la productividad agrícola.

_Objetivo 3: Salud y bienestar

Se ha logrado grandes avances en la lucha contra varias de las principales causas de muerte y enfermedad. La esperanza de vida ha aumentado drásticamente, las tasas de mortalidad infantil y materna han disminuido, se ha cambiado el curso del VIH y la mortalidad debida a la malaria se ha reducido a la mitad.



La buena salud es esencial para el desarrollo sostenible, y la Agenda 2030 refleja la complejidad y la interconexión de ambos. Toma en cuenta la ampliación de las desigualdades económicas y sociales, la rápida urbanización, las amenazas para el clima y el medio ambiente, la lucha continua contra el VIH y otras enfermedades infecciosas, y los nuevos problemas de salud, como las enfermedades no transmisibles. La cobertura universal de salud será integral para lograr el ODS 3, terminar con la pobreza y reducir las desigualdades. Las prioridades de salud global emergentes que no se incluyen explícitamente en los ODS, incluida la resistencia a los antimicrobianos, también demandan acción.

Sin embargo, el mundo no está bien encaminado para alcanzar los ODS relacionados con la salud. El progreso ha sido desigual, tanto entre países como dentro de ellos. Sigue habiendo una discrepancia de 31 años entre los países con la esperanza de vida más corta y la más larga. Si bien algunos han logrado avances impresionantes, los promedios nacionales ocultan el hecho de que algunas poblaciones, grupos y comunidades se están quedando atrás. Los enfoques multisectoriales, basados en los derechos y con perspectiva de género, son esenciales para abordar las desigualdades y asegurar una buena salud para todas las personas.



_Objetivo 4: Educación de calidad

Desde 2000, se ha registrado un enorme progreso en la meta relativa a la educación primaria universal. La tasa total de matrícula alcanzó el 91% en las regiones en desarrollo en 2015 y la cantidad de niños que no asisten a la escuela disminuyó casi a la mitad a nivel mundial. También ha habido aumentos significativos en las tasas de alfabetización y más niñas que, nunca antes, asisten hoy a la escuela. Sin duda, se trata de logros notables.

Sin embargo, el progreso también ha sido difícil en las regiones en desarrollo debido a los altos niveles de pobreza, conflictos armados y otras emergencias. En Asia Occidental y el Norte de África, los conflictos armados en curso han aumentado la proporción de niños que no asisten a la escuela, constituyendo una tendencia preocupante.

Si bien África subsahariana consiguió los avances más notables en la matriculación en la escuela primaria entre todas las regiones en desarrollo (de 52% en 1990 a 78% en 2012), aún hay grandes disparidades, especialmente entre las zonas rurales y urbanas. Por su parte, los niños de los hogares más pobres tienen hasta cuatro veces más probabilidades de no asistir a la escuela que aquellos provenientes de familias con más recursos.



El objetivo de lograr una educación inclusiva y de calidad para todos se basa en la firme convicción de que la educación es uno de los motores más poderosos y probados para garantizar el desarrollo sostenible. Con este fin, el objetivo busca asegurar que todas las niñas y niños completen su educación primaria y secundaria gratuita para 2030. También aspira a proporcionar acceso igualitario a formación técnica asequible y eliminar las disparidades de género e ingresos, además de lograr el acceso universal a educación superior de calidad.

_Objetivo 5: Igualdad de género

Poner fin a todas las formas de discriminación contra las mujeres y niñas no es sólo un derecho humano básico, sino que además es crucial para el desarrollo sostenible. Se ha demostrado una y otra vez que empoderar a las mujeres y niñas tiene un efecto multiplicador y ayuda a promover el crecimiento económico y el desarrollo a nivel mundial.



El PNUD le ha otorgado a la igualdad de género un lugar central en su trabajo y se ha visto un progreso notable en los últimos 20 años. Más niñas van a la escuela, que hace 15 años, y la mayoría de las regiones ha alcanzado la paridad de género en la educación primaria.

Pero, aunque hay más mujeres que nunca en el mercado laboral, todavía hay grandes desigualdades en algunas regiones, y sistemáticamente a las mujeres se les niegan los mismos derechos laborales que tienen los hombres. La violencia y la explotación sexual, la división desigual del trabajo no remunerado -tanto doméstico como en el cuidado de otras personas- y la discriminación en la toma de decisiones en el ámbito público son grandes obstáculos que aún persisten. El cambio climático y los desastres continúan teniendo un efecto desproporcionado en las mujeres y los niños, al igual que el conflicto y la migración.

Garantizar el acceso universal a salud reproductiva y sexual, y otorgar a la mujer derechos igualitarios en el acceso a recursos económicos, como tierras y propiedades, son metas fundamentales para conseguir este objetivo. Hoy más mujeres que nunca ocupan cargos públicos, pero alentar a más mujeres para que se conviertan en líderes ayudará a alcanzar una mayor igualdad de género.



_Objetivo 6: Agua limpia y saneamiento

La escasez de agua afecta a más del 40% de la población mundial, una cifra alarmante que, probablemente, crecerá con el aumento de las temperaturas globales, producto del cambio climático. Aunque 2.100 millones de personas han conseguido acceso a mejores condiciones de agua y saneamiento desde 1990, la decreciente disponibilidad de agua potable de calidad es un problema importante que aqueja a todos los continentes.



Cada vez más países están experimentando estrés hídrico, y el aumento de las sequías y la desertificación ya está empeorando estas tendencias. Se estima que, al menos, una de cada cuatro personas se verá afectada por escasez recurrente de agua para 2050.

Con el fin de garantizar el acceso universal al agua potable segura y asequible para todos en 2030, es necesario realizar inversiones adecuadas en infraestructura, proporcionar instalaciones sanitarias y fomentar prácticas de higiene.

Asegurar el agua potable segura y asequible universal implica llegar a más de 800 millones de personas que carecen de servicios básicos y mejorar la accesibilidad y seguridad de los servicios por más de dos mil millones.

En 2015, 4.500 millones de personas carecían de servicios de saneamiento administrados de manera segura (con excrementos adecuadamente dispuestos o tratados) y 2.300 millones carecían incluso de saneamiento básico.

_Objetivo 7: Energía asequible y no contaminante

Entre 2000 y 2016, la cantidad de personas con acceso a energía eléctrica aumentó del 78% al 87% y el número de personas sin energía eléctrica bajó a poco menos de mil millones.

Sin embargo, a la par con el crecimiento de la población mundial, también lo hará la demanda de energía accesible, y una economía global dependiente de los combustibles fósiles está generando cambios drásticos en nuestro clima.

Para alcanzar el ODS 7 para 2030, es necesario invertir en fuentes de energía limpia, como la solar, eólica y termal, y mejorar la productividad energética.

1 de cada 7 personas aún no tiene acceso a la electricidad, la mayoría de ellos viven en áreas rurales del mundo en desarrollo. La energía es uno de los grandes contribuyentes al cambio climático, y representa alrededor del 60% de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero. Más del 40% de la población mundial, 3 mil millones de personas, dependen de combustibles contaminantes e insalubres para cocinar.



Expandir la infraestructura y mejorar la tecnología para contar con energía limpia en todos los países en desarrollo, es un objetivo crucial que puede estimular el crecimiento y, a la vez, ayudar al medio ambiente.



_Objetivo 8: Trabajo decente y crecimiento económico

Durante los últimos 25 años, la cantidad de trabajadores que viven en condiciones de pobreza extrema ha disminuido drásticamente, pese al impacto de la crisis económica de 2008 y las recesiones globales. En los países en desarrollo, la clase media representa hoy más del 34% del empleo total, una cifra que casi se triplicó entre 1991 y 2015.

Sin embargo, mientras la economía mundial continúa recuperándose, presenciamos un crecimiento más lento, un aumento de las desigualdades y un déficit de empleos para absorber la creciente fuerza laboral. Según la Organización Internacional del Trabajo (OIT), en 2015 hay más de 204 millones de personas desempleadas.



Los Objetivos de Desarrollo Sostenible apuntan a estimular el crecimiento económico sostenible mediante el aumento de los niveles de productividad y la innovación tecnológica. Fomentar políticas que estimulen el espíritu empresarial y la creación de empleo es crucial para este fin, así como también las medidas eficaces para erradicar el trabajo forzoso, la esclavitud y el tráfico humano. Con estas metas en consideración, el objetivo es lograr empleo pleno y productivo y un trabajo decente para todos los hombres y las mujeres para 2030.

_Objetivo 9: Industria, innovación e infraestructura

La inversión en infraestructura y la innovación son motores fundamentales del crecimiento y el desarrollo económico. Con más de la mitad de la población mundial viviendo en ciudades, el transporte masivo y la energía renovable son cada vez más importantes, así como también el crecimiento de nuevas industrias y de las tecnologías de la información y las comunicaciones.



Los avances tecnológicos también son esenciales para encontrar soluciones permanentes a los desafíos económicos y ambientales, al igual que la oferta de nuevos empleos y la promoción de la eficiencia energética. Otras formas importantes para facilitar el desarrollo sostenible son la promoción de industrias sostenibles y la inversión en investigación e innovación científicas.

Más de 4.000 millones de personas aún no tienen acceso a Internet y el 90% proviene del mundo en desarrollo. Reducir esta brecha digital es crucial para garantizar el acceso igualitario a la información y el conocimiento, y promover la innovación y el emprendimiento. En los países en desarrollo, apenas el 30% de los productos agrícolas se someten a procesamiento industrial, en comparación con el 98% de los países de altos ingresos.



_Objetivo 10: Reducción de las desigualdades

La desigualdad de ingresos está en aumento, el 10% más rico de la población se queda hasta con el 40% del ingreso mundial total, mientras que el 10% más pobre obtiene sólo entre el 2% y el 7% del ingreso total. En los países en desarrollo, la desigualdad ha aumentado un 11%, si se considera el aumento de la población.



La desigualdad de ingresos ha aumentado en casi todas partes en las últimas décadas, pero a diferentes velocidades. La más baja es en Europa y la más alta es en el Medio Oriente.

Para frenar este aumento de las disparidades, es necesario adoptar políticas sólidas que empoderen a las personas de bajos ingresos y promuevan la inclusión económica de todos y todas, independientemente de su género, raza o etnia.

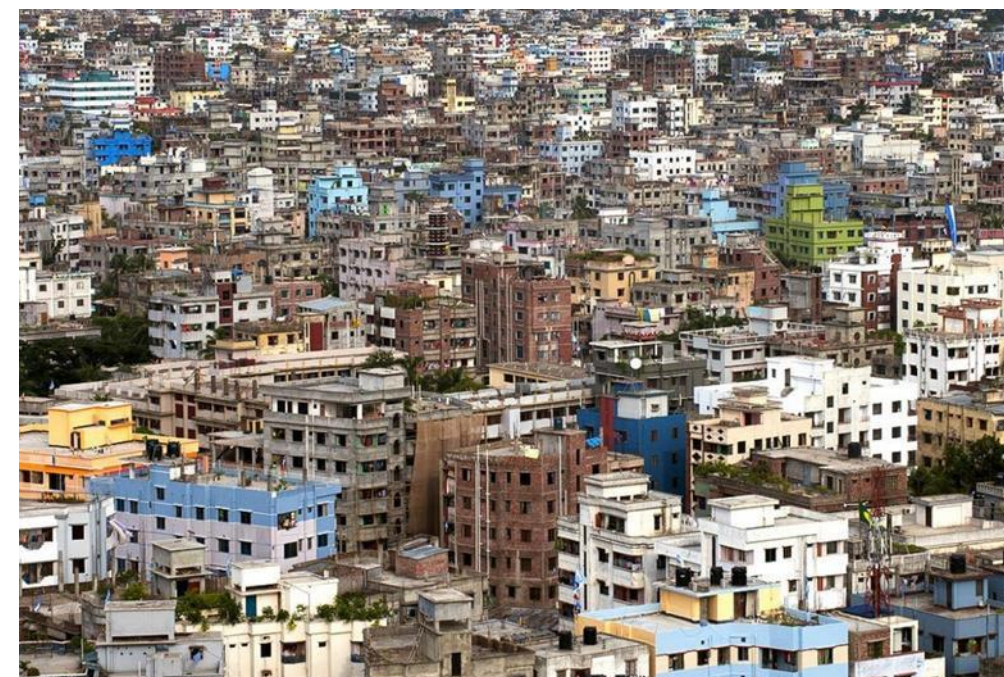
La desigualdad de ingresos es un problema mundial que requiere soluciones globales. Éstas incluyen mejorar la regulación y el control de los mercados y las instituciones financieras y fomentar la asistencia para el desarrollo y la inversión extranjera directa para las regiones que más lo necesiten. Otro factor clave para salvar esta distancia es facilitar la migración y la movilidad segura de las personas.

_Objetivo 11: Ciudades y comunidades sostenibles

Más de la mitad de la población mundial vive hoy en zonas urbanas. En 2050, esa cifra habrá aumentado a 6.500 millones de personas, dos tercios de la humanidad. No es posible lograr un desarrollo sostenible sin transformar radicalmente la forma en que construimos y administramos los espacios urbanos.

El rápido crecimiento de las urbes en el mundo en desarrollo -como resultado de la creciente población y del incremento en la migración- ha provocado un incremento explosivo de las mega urbes, especialmente en el mundo desarrollado, y los barrios marginales se están convirtiendo en una característica más significativa de la vida urbana.

En 1990, había 10 ciudades con 10 millones de habitantes o más; en 2014, el número de mega ciudades había llegado a 28, y se esperaba que alcanzara 33 en 2018. En el futuro, 9 de cada 10 mega ciudades se encontrarán en el mundo en desarrollo.



Mejorar la seguridad y la sostenibilidad de las ciudades implica garantizar el acceso a viviendas seguras y asequibles y el mejoramiento de los asentamientos marginales. También incluye realizar inversiones en transporte público, crear áreas públicas verdes y mejorar la planificación y gestión urbana de manera que sea participativa e inclusiva.



_Objetivo 12: Producción y consumo responsable

Para lograr crecimiento económico y desarrollo sostenible, es urgente reducir la huella ecológica mediante un cambio en los métodos de producción y consumo de bienes y recursos. La agricultura es el principal consumidor de agua en el mundo y el riego representa hoy casi el 70% de toda el agua dulce disponible para el consumo humano.



La gestión eficiente de los recursos naturales compartidos y la forma en que se eliminan los desechos tóxicos y los contaminantes son vitales para lograr este objetivo. También es importante instar a las industrias, los negocios y los consumidores a reciclar y reducir los desechos, como asimismo apoyar a los países en desarrollo a avanzar hacia patrones sostenibles de consumo para 2030.

El consumo de una gran proporción de la población mundial sigue siendo insuficiente para satisfacer incluso sus necesidades básicas. En este contexto, es importante reducir a la mitad el desperdicio per cápita de alimentos en el mundo a nivel de comercio minorista y consumidores para crear cadenas de producción y suministro más eficientes. Esto puede aportar a la seguridad alimentaria y llevarnos hacia una economía que utilice los recursos de manera más eficiente.

_Objetivo 13: Acción por el clima

No hay país en el mundo que no haya experimentado los dramáticos efectos del cambio climático. Las emisiones de gases de efecto invernadero continúan aumentando y hoy son un 50% superior al nivel de 1990. Además, el calentamiento global está provocando cambios permanentes en el sistema climático, cuyas consecuencias pueden ser irreversibles si no se toman medidas urgentes ahora.

Las pérdidas anuales promedio causadas sólo por catástrofes relacionadas al clima alcanzan los cientos de miles de millones de dólares, sin mencionar el impacto humano de las catástrofes geofísicas, el 91% de las cuales son relacionadas al clima y que, entre 1998 y 2017, tomaron la vida de 1,3 millones de personas, y dejaron a 4.400 millones heridas. El objetivo busca movilizar 100.1 millones de euros anualmente hasta 2020, con el fin de abordar las necesidades de los países en desarrollo en cuanto a adaptación al cambio climático e inversión en el desarrollo bajo en carbono.



Apoyar a las regiones más vulnerables contribuirá directamente no sólo al Objetivo 13, sino también a otros Objetivos de Desarrollo Sostenible. Estas acciones deben ir de la mano con los esfuerzos destinados a integrar las medidas de reducción del riesgo de desastres en las políticas y estrategias nacionales. Con voluntad política y un amplio abanico de medidas tecnológicas, aún es posible limitar el aumento de la temperatura media global a 2 °C, por encima de los niveles pre-industriales, apuntando a 1,5 °C. Para lograrlo, se requieren acciones colectivas urgentes.



_Objetivo 14: Vida submarina

Los océanos del mundo, su temperatura, su composición química, sus corrientes y la vida son el motor de los sistemas globales que hacen que la Tierra sea un lugar habitable para los seres humanos. La forma en que gestionamos este recurso vital es fundamental para la humanidad y para contrarrestar los efectos del cambio climático.

Los medios de vida de más de 3.000 millones de personas dependen de la biodiversidad marina y costera. Sin embargo, el 30% de las poblaciones de peces del mundo está sobreexplotado, alcanzando un nivel muy por debajo del necesario para producir un rendimiento sostenible.

Los océanos también absorben alrededor del 30% del dióxido de carbono generado por las actividades humanas y se ha registrado un 26% de aumento en la acidificación de los mares desde el inicio de la revolución industrial. La contaminación marina, que proviene en su mayor parte de fuentes terrestres, ha llegado a niveles alarmantes: por cada kilómetro cuadrado de océano hay un promedio de 13.000 trozos de desechos plásticos.



Los Objetivos de Desarrollo Sostenible generan un marco para ordenar y proteger de manera sostenible los ecosistemas marinos y costeros de la contaminación terrestre, así como para abordar los impactos de la acidificación de los océanos. Mejorar la conservación y el uso sostenible de los recursos oceánicos a través del derecho internacional también ayudará a mitigar algunos de los retos que enfrentan los océanos.

_Objetivo 15: Vida de ecosistemas terrestres

La vida humana depende de la tierra tanto como del océano para su sustento y subsistencia. La flora provee el 80% de la alimentación humana y la agricultura representa un recurso económico y un medio de desarrollo importante. A su vez, los bosques cubren el 30% de la superficie terrestre, proveen hábitats cruciales a millones de especies y son fuente importante de aire limpio y agua. Además, son fundamentales para combatir el cambio climático.



Cada año se pierden 13 millones de hectáreas de bosques, mientras que la degradación persistente de las tierras secas ha llevado a la desertificación de 3.600 millones de hectáreas, afectando desproporcionadamente a las comunidades pobres.

Mientras que el 15% de la tierra está protegida, la biodiversidad todavía está en riesgo. Cerca de 7.000 especies de animales y plantas han sido objeto del comercio ilegal. El tráfico de vida silvestre no sólo erosiona la biodiversidad, sino que crea inseguridad, alimenta el conflicto y alimenta la corrupción.

Se deben tomar medidas urgentes para reducir la pérdida de hábitats naturales y biodiversidad que forman parte de nuestro patrimonio común y apoyar la seguridad alimentaria y del agua a nivel mundial, la mitigación y adaptación al cambio climático, y la paz y la seguridad.



_Objetivo 16: Paz, justicia e instituciones sólidas

Sin paz, estabilidad, derechos humanos y gobernabilidad efectiva basada en el Estado de derecho, no es posible alcanzar el desarrollo sostenible. Vivimos en un mundo cada vez más dividido. Algunas regiones gozan de niveles permanentes de paz, seguridad y prosperidad, mientras que otras caen en ciclos aparentemente eternos de conflicto y violencia. De ninguna manera se trata de algo inevitable y debe ser abordado.



Los altos niveles de violencia armada e inseguridad tienen consecuencias destructivas para el desarrollo de un país, afectan el crecimiento económico y resultan, a menudo, en agravios arraigados que pueden extenderse por generaciones. La violencia sexual, los delitos, la explotación y la tortura también son fenómenos generalizados donde existen conflictos o no hay Estado de derecho y los países deben tomar medidas para proteger a los sectores que corren más riesgos.

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible buscan reducir sustancialmente todas las formas de violencia y trabajan con los gobiernos y las comunidades para encontrar soluciones duraderas a los conflictos e inseguridad. El fortalecimiento del Estado de derecho y la promoción de los derechos humanos es fundamental en este proceso, así como la reducción del flujo de armas ilícitas y la consolidación de la participación de los países en desarrollo en las instituciones de gobernabilidad mundial.

_Objetivo 17: Alianza para lograr los objetivos

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible sólo se pueden lograr con el compromiso decidido a favor de alianzas mundiales y cooperación. La Asistencia Oficial para el Desarrollo se mantuvo estable, pero por debajo del objetivo, a 147.000 millones de euros en 2017, mientras que las crisis humanitarias provocadas por conflictos o desastres naturales continúan demandando más recursos y ayuda financiera. Muchos países también requieren de esta asistencia para estimular el crecimiento y el intercambio comercial.

Hoy el mundo está más interconectado que nunca. Mejorar el acceso a la tecnología y los conocimientos es una forma importante de intercambiar ideas y propiciar la innovación. Para lograr el crecimiento y desarrollo sostenibles, es vital que se coordinen las políticas para ayudar a los países en desarrollo a manejar su deuda y para promover inversiones para los menos desarrollados.



La finalidad de los objetivos es mejorar la cooperación Norte-Sur y Sur-Sur, apoyando los planes nacionales en el cumplimiento de todas las metas. Promover el comercio internacional y ayudar a los países en desarrollo para que aumenten sus exportaciones, forma parte del desafío de lograr un sistema de comercio universal equitativo y basado en reglas que sea justo, abierto y beneficie a todos.



Conociendo los distintos ODS, aquellos que afectan directamente a la movilidad son los siguientes:

- _Salud y Bienestar.
- _Energía Asequible y No Contaminante.
- _Industria, Innovación e Infraestructura.
- _Ciudades y Comunidades Sostenibles.
- _Producción y Consumo Responsables.
- _Acción por el Clima.

Como se explicaba al principio, los distintos ODS se interrelacionan entre sí y los que afectan directamente a la movilidad se conectan con otros que afectan de manera indirecta. El papel del PMUS en el cumplimiento de los ODS y, en especial, de aquellos relacionados con la Movilidad Urbana Sostenible se pueden enumerar en la siguiente tabla:



ACCIONES QUE AFECTAN DIRECTAMENTE A LA MOVILIDAD	
Salud y Bienestar	Salvar vidas a través de la innovación, con la tecnología al servicio de la salud (energía solar y eólica para suministrar electricidad a centros sanitarios). Fomentar la movilidad a pie, para favorecer la actividad física diaria y reducir las tasas de obesidad (sobre todo infantil) y las emisiones contaminantes de otros modos de transporte.
Energía Asequible y No Contaminante	Crear herramientas asequibles para el desarrollo de las zonas más desfavorecidas a través de fuentes de autoconsumo basadas en energías renovables, y aplicables a todos los puntos de consumo a los que se pudiese ejecutar (información dinámica de paradas, edificios públicos, recarga de VE, alumbrado público, autoconsumo, etc.).
Industria, Innovación e Infraestructura	Mejora de los sistemas de telecomunicaciones, adecuación de la infraestructura viaria a los usos que la sociedad demanda (peatonalización, vehículos eléctricos y autónomos, reparto de mercancías por electromovilidad y modos aéreos como drones, etc.). Tecnología aplicada a todos los ámbitos que afectan a la movilidad.
Ciudades y Comunidades Sostenibles	Velar por una economía equilibrada y enfocada a la sostenibilidad, que reconstruya y renueve la ciudad. Fomentar la creación y expansión de zonas verdes urbanas (parques, alcorques, jardines verticales, etc.) para promover un turismo ECO. Favorecer la limpieza de los espacios comunitarios y la interrelación entre los usuarios y ciudadanos.
Producción y Consumo Responsables	Implantación de un sistema de agricultura, ganadería y pesca sostenible que garantice la alimentación de toda la población, y evitar el aumento del consumo de recursos naturales reduciendo las materias primas para la producción, reutilizando aquellas que sean útiles para otros usos y reciclando todo aquello que se pueda.
Acción por el Clima	Preservar y fomentar los entornos naturales, desarrolladores de vida y reductores de contaminación. Garantizar los recursos naturales (agua, alimento, aire limpio, suelo sostenible y océanos medioambientalmente sanos). Fomentar la inclusión de todos los actores en el escenario a la preservación y conservación de la naturaleza.

Elaboración propia



El PNUD asiste a los países en sus esfuerzos por ocuparse exitosamente de diversos desafíos del desarrollo, enmarcados en tres amplios escenarios que requieren diferentes formas de apoyo:

- _Erradicación de la pobreza en todas sus formas y dimensiones.
- _Aceleración de las transformaciones estructurales en aras de un desarrollo sostenible.
- _Creación de resiliencia a las crisis y los conflictos.

Estos tres desafíos del desarrollo a menudo coexisten en un mismo país y requieren soluciones específicas que permitan ocuparse de manera adecuada de carencias y obstáculos determinados. Por detrás de los tres desafíos del desarrollo se encuentran una serie de necesidades esenciales del desarrollo, incluida la necesidad de fortalecer la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres y las niñas, y de garantizar la protección de los derechos humanos.

Objetivo 1: Erradicación de la pobreza en todas sus formas y dimensiones

Se estima que unos 700 millones de personas todavía viven con menos de 2 euros por día, que un total de 1.3 mil millones de personas son pobres multidimensionales, incluida una cantidad desproporcionada de mujeres y de personas discapacitadas, y que el 80% de la humanidad vive con menos de 10 euros por día. Los países de ingresos medios cada vez más representan una gran parte de esta tendencia.

El PNUD analiza tanto las desigualdades como la pobreza con el fin de no dejar a nadie atrás, centrándose en la dinámica de salir de la pobreza y de no volver a caer en ella. Esto requiere ocuparse de los desafíos socioeconómicos, medioambientales y de gobernabilidad que están conectados entre sí y que llevan a las personas a la pobreza o las hace vulnerables a que vuelvan a caer en la pobreza. El nivel y la rapidez del cambio hace necesario tomar medidas decisivas y coherentes por parte de varios actores a diferentes niveles, con el fin de hacer avanzar la erradicación de la pobreza en todas sus formas y dimensiones. El PNUD trabaja para garantizar que las respuestas sean multisectoriales y coherentes tanto a nivel global como local.

Objetivo 2: Aceleración de las transformaciones estructurales en aras de un desarrollo sostenible

La naturaleza de desempoderamiento de la exclusión social, económica y política resulta en instituciones y procesos ineficaces, irresponsables y poco transparentes que obstaculizan la capacidad de los Estados de ocuparse de las desigualdades estructurales persistentes.

El PNUD asiste a los países a medida que aceleran las transformaciones estructurales para atender las desigualdades y la exclusión, para hacer la transición a un desarrollo sin emisiones de carbono, y para alcanzar una gobernabilidad más eficaz que pueda dar respuesta a las grandes tendencias como la globalización, la urbanización y los cambios tecnológicos y demográficos.



Objetivo 3: Creación de resiliencia ante la crisis y los conflictos

Algunos países se ven afectados, de manera desproporcionada, por los conflictos y por factores adversos como el cambio climático, los desastres, el extremismo violento, las luchas, la volatilidad económica y financiera, las epidemias, la inseguridad alimentaria y la degradación medioambiental. Los desastres relacionados con el clima han aumentado en cantidad y magnitud, invirtiendo los progresos del desarrollo, agravando las situaciones frágiles y contribuyendo a los disturbios sociales. Los conflictos, las luchas sectarias y la inestabilidad política van en aumento y más de 1.6 mil millones de personas viven en situaciones frágiles o de conflicto.

Alrededor de 258 millones de personas viven fuera de sus países de origen y 68,5 millones están desplazadas. Los desastres y los efectos del cambio climático han desplazado a más personas que nunca antes, a saber, un promedio de 14 millones de personas por año. Las principales epidemias resultan en serias pérdidas económicas por el efecto que tienen en los medios de vida o la disminución en las entradas familiares y los PIB nacionales, como se comprobó con la epidemia de ébola en África Occidental en 2014-15.



Volviendo al desarrollo sostenible, el PNUD fortalece la resiliencia ayudando a los gobiernos a tomar medidas para gestionar los riesgos, para prevenir, responder y recuperarse más eficazmente de los obstáculos y crisis, y para atender las causas subyacentes de manera integral. Esa ayuda se basa en una gobernabilidad inclusiva y responsable, junto con un firme énfasis en la igualdad de género, el empoderamiento de las mujeres y las niñas y la atención a las necesidades de los grupos vulnerables, de modo que nadie se quede atrás.

Con el fin de hacer realidad los objetivos del Plan Estratégico con la multidimensionalidad y complejidad que requiere la **Agenda 2030**, el PNUD está implementando seis enfoques intersectoriales del desarrollo que se conocen como soluciones emblemáticas. Éstas constituyen una forma sólida e integrada de dedicar los mejores esfuerzos al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Ninguna solución tendrá éxito por sí sola. Se necesita de todas las soluciones para alcanzar los ODS. Cada solución tiene el potencial de abrir el camino al desarrollo sostenible. Las soluciones emblemáticas del PNUD son enfoques intersectoriales del desarrollo, por ejemplo, un enfoque de género o de resiliencia que puede ser usado en cualquier área del desarrollo o para cualquiera de los ODS.



Trabajando con socios de todo el sistema de la ONU y de fuera, el PNUD implementa estas soluciones apoyándose en sus puntos fuertes y experiencia para ayudar a los países a alcanzar los ODS. Dado que las seis soluciones están relacionadas entre sí, se puede conseguir una combinación única para atender de la mejor manera las necesidades de cada país.

Mantener a las personas fuera de la pobreza

Las personas permanecen en la pobreza o vuelven a caer en la pobreza por una serie de factores: por el lugar donde viven, su etnia, su género, la falta de oportunidades, entre otros. No es una coincidencia que la primera solución emblemática esté relacionada directamente con el primer ODS: la erradicación de todas las formas de pobreza sea donde quiera que exista. El principal objetivo del PNUD es ayudar a las personas a salir y mantenerse fuera de la pobreza. Forma parte de su trabajo con los gobiernos, las comunidades y los socios de 170 países y territorios donde el PNUD opera.

Las intervenciones del PNUD ayudan a erradicar la pobreza, por ejemplo, creando trabajos y modos de vida decentes, ofreciendo redes de seguridad social, alentando la participación política y garantizando el acceso a los servicios como el agua, la energía, la salud, el crédito y los bienes productivos. La solución emblemática en materia de pobreza orienta las acciones, sobre todo los ODS, ya sea en lo concerniente al trabajo decente o a la paz y la justicia.

Gobernanza para forjar sociedades pacíficas, justas e inclusivas

La vida de las personas es mejor cuando el gobierno es eficiente y sensible. Las personas de todos los medios sociales tienen más confianza en su gobierno a la hora de ser incluidas en la toma de decisiones que afecta a sus vidas y cuando tienen un acceso equitativo a instituciones justas que dan servicio y administran la justicia.

Los beneficios del trabajo en materia de gobernabilidad son evidentes en todas las áreas cubiertas por los ODS, ya sea en lo concerniente al clima o a la igualdad de género. El trabajo sobre gobernabilidad del PNUD cubre una amplia gama de instituciones, desde parlamentos nacionales a cortes supremas y servicios civiles nacionales, a través de administraciones regionales y locales, en algunas de las comunidades geográficamente más remotas del mundo. Se trabaja con uno de cada tres parlamentos del mundo con el fin de ayudar a los países a ampliar los espacios de participación de las personas y de mejorar el modo en que se trabajan las instituciones, de modo que todos puedan aspirar a un futuro sostenible con prosperidad, paz, justicia y seguridad.



Prevencción de las crisis y más resiliencia

Las crisis no tienen fronteras. Más de 1.6 mil millones de personas viven en situaciones frágiles o de conflicto, incluidos 600 millones de jóvenes. Más personas han sido desplazadas de sus casas por causa de guerras y violencia y han tenido que buscar un lugar seguro en otro lado a niveles no observados desde la Segunda Guerra Mundial. La pobreza, el crecimiento de la población, la mala gobernanza y la rápida urbanización fomentan los riesgos asociados con esas crisis.

El PNUD ayuda a reducir esos riesgos ayudando a los países y a las comunidades a gestionar mejor los conflictos, a prepararse para problemas mayores, a recuperarse posteriormente y a integrar la gestión de riesgos en su planificación del desarrollo y sus decisiones de inversión. Cuanto antes puedan las personas volver a sus casas, trabajos y escuelas, más rápido podrán comenzar a prosperar. La creación de la resiliencia es un proceso de transformación que fortalece la capacidad de las personas, las comunidades, las instituciones y los países de prevenir, anticipar, absorber, responder y recuperarse de las crisis. Cuando se implementa esta situación emblemática, se centran en las capacidades de atacar las causas a la base del conflicto, de reducir los riesgos de desastres, de mitigar y adaptarse a los impactos del cambio climático, de recuperarse de las crisis y alcanzar una paz sostenible. Esto tiene un impacto que no sólo previene o mitiga las crisis, sino que también tiene un efecto sobre la vida diaria de las personas en lo relativo a todos los ODS.

Medio ambiente: soluciones basadas en la naturaleza para el desarrollo

Los ecosistemas saludables están en el corazón del desarrollo, respaldando el bienestar social y el crecimiento económico. Gracias a las soluciones basadas en la naturaleza como la gestión sostenible y la protección de la tierra, los ríos y los océanos, se ayuda a garantizar que los países tengan comida y agua adecuada, que sean resilientes al cambio climático y a los desastres, que adopten modelos económicos verdes y que puedan dar trabajo a miles de millones de personas en el sector de la silvicultura, la agricultura, la pesca y el turismo.

El PNUD, socio de larga data del Fondo para el Medio Ambiente Mundial y ahora con la segunda cartera más importante del Fondo Verde para el Clima, es el principal actor en materia de cambio climático dentro de las Naciones Unidas. Su propósito es ayudar a consolidar el Acuerdo de París y todos los acuerdos sobre el medio ambiente en las prioridades de desarrollo de los países. Después de todo, el alimento, la vivienda, el aire puro, la educación y las oportunidades de miles de millones de personas dependen de ello.

Energía no contaminante y asequible

Las personas no pueden progresar sin una energía fiable, segura y económica para alimentar toda clase de sistemas de iluminación, desde las luces de los vehículos hasta las fábricas y los hospitales. Sin embargo, casi mil millones de personas en el mundo no tienen acceso a la energía y 2.7 mil millones utilizan combustibles sólidos para cocinar o calentar sus casas, exponiendo sus familias a graves problemas de salud y contribuyendo a una importante deforestación en todo el mundo. Así, y de otras maneras, la energía está vinculada con todos y cada uno de los ODS.

El PNUD ayuda a los países a abandonar progresivamente el uso de los combustibles fósiles limitados y a adoptar fuentes de energía no contaminantes, renovables y asequibles. Su cartera de energía sostenible cubre a más de 110 países y representa miles de millones de dólares de financiación, tanto de fuentes públicas como privadas. Con este apoyo financiero, el PNUD se asocia con ciudades e industrias para aumentar la parte de energías renovables en el uso nacional de energía de los países, establece acceso a la energía social para las personas que se han visto desplazadas por un conflicto, alienta el cambio sistémico en la industria del transporte y genera maneras renovables para iluminar las casas de millones de personas.

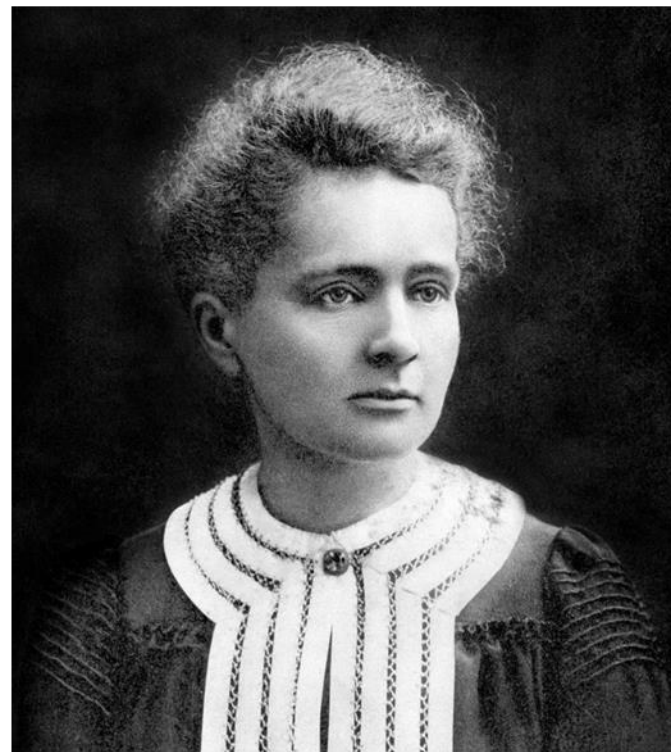




Empoderamiento de la mujer e igualdad de género

La participación de las mujeres en todas las áreas de la sociedad es esencial para alcanzar un cambio importante y duradero no sólo para sí mismas sino para todos. Las mujeres y las niñas constituyen una cantidad desproporcionada de personas que viven en la pobreza y tienen más probabilidades de sufrir hambre, violencia y los impactos de los desastres y del cambio climático. También es más probable que se les vea negado el acceso a los derechos legales y a los servicios básicos.

El PNUD tiene la capacidad y la responsabilidad de integrar la igualdad de género en todos los aspectos de su trabajo. La igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres son un principio básico que se aplica a todo lo que se hace, colaborando con los países socios para poner fin a la violencia de género, para atender el cambio climático con las agricultoras y para hacer avanzar el liderazgo de las mujeres en los negocios y la política.



Katherine Johnson y Marie Curie

Metas a alcanzar

Las metas más importantes a alcanzar relacionadas con la Movilidad Sostenible son:

Crear marcos normativos sólidos en los planos nacional, regional e internacional, sobre la base de estrategias de desarrollo en favor de los pobres que tengan en cuenta las cuestiones de género, a fin de apoyar la inversión acelerada en medidas para erradicar la pobreza.

Asegurar la sostenibilidad de los sistemas de producción de alimentos y aplicar prácticas agrícolas resilientes que aumenten la productividad y la producción, contribuyan al mantenimiento de los ecosistemas, fortalezcan la capacidad de adaptación al cambio climático, los fenómenos meteorológicos extremos, las sequías, las inundaciones y otros desastres, y mejoren progresivamente la calidad del suelo y la tierra.

Reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo y reducir sustancialmente el número de muertes y enfermedades producidas por productos químicos peligrosos y la contaminación del aire, el agua y el suelo.

Asegurar el acceso igualitario de todos los hombres y las mujeres a una formación técnica, profesional y superior de calidad, incluida la enseñanza universitaria.

Asegurar que todos los alumnos adquieran los conocimientos técnicos y prácticos necesarios para promover el desarrollo sostenible, entre otras cosas mediante la educación para el desarrollo sostenible y los estilos de vida sostenibles, los derechos humanos, la igualdad de género, la promoción de una cultura de paz y no violencia, la ciudadanía mundial y la valoración de la diversidad cultural y la contribución de la cultura al desarrollo sostenible.

Implementar la gestión integrada de los recursos hídricos a todos los niveles, incluso mediante la cooperación transfronteriza, según proceda.

Garantizar el acceso universal a servicios energéticos asequibles, fiables y modernos; aumentar considerablemente la proporción de energía renovable en el conjunto de fuentes energéticas.

Duplicar la tasa mundial de mejora de la eficiencia energética y lograr la gestión sostenible de los recursos naturales.

Aumentar la cooperación internacional para facilitar el acceso a la investigación y la tecnología relativa a la energía limpia, incluidas las fuentes renovables, la eficiencia energética y las tecnologías avanzadas y menos contaminantes de combustibles fósiles, y promover la inversión en infraestructura energética y tecnologías limpias.



_Lograr niveles más elevados de productividad económica mediante la diversificación, la modernización tecnológica y la innovación.

_La producción y el consumo eficientes de los recursos mundiales y procurar desvincular el crecimiento económico de la degradación del medio ambiente, conforme al Marco Decenal de Programas sobre modalidades de Consumo y Producción Sostenibles, empezando por los países desarrollados.

_Elaborar y poner en práctica políticas encaminadas a promover un turismo sostenible.

_Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.

_Promover una industrialización inclusiva y sostenible y aumentar significativamente la contribución de la industria al empleo y al producto interno bruto, de acuerdo con las circunstancias nacionales, y duplicar esa contribución en los países menos adelantados.

_Modernizar la infraestructura y reconvertir las industrias para que sean sostenibles, utilizando los recursos con mayor eficacia y promoviendo la adopción de tecnologías y procesos industriales limpios y ambientalmente racionales, y logrando que todos los países tomen medidas de acuerdo con sus capacidades respectivas.

_Aumentar significativamente el acceso a la tecnología de la información y las comunicaciones y esforzarse por proporcionar acceso universal y asequible a Internet.

_Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

_Aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.

_Reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.

_Proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.





1.3. ¿QUÉ ES LA MOVILIDAD SOSTENIBLE?

Muchas veces, el término acompaña a medidas que empujan el modelo de desplazamiento en direcciones opuestas. Para algunos, la movilidad sostenible es mantener las tendencias vigentes, pero buscando tecnologías más eficaces que limiten los impactos medioambientales generados por los vehículos. Esta opción es imposible, en términos de recursos energéticos y materiales.

La interpretación que le damos a la movilidad sostenible consiste en generar una nueva cultura de la movilidad, de cómo valoramos y percibimos los desplazamientos y sus consecuencias ambientales y sociales. Recalcar que nuestras actuaciones se reflejan tanto en el ámbito local (contaminación, ruido, accidentes), como a nivel global (cambio climático, disminución de reservas de energía fósil).

En el caso de la movilidad urbana, esta nueva cultura requiere reformular las políticas directamente vinculadas a la movilidad y también las que establecen los patrones de desplazamiento, como los urbanísticos, infraestructurales y económicos/fiscales.

En la nueva cultura de la movilidad, el peatón debe tener un tratamiento preferente, siguiendo la bicicleta y el transporte colectivo; el automóvil tendría así, un papel secundario. Las áreas peatonales tienen la ventaja de la capacidad pedagógica de mostrar las posibilidades de un espacio libre de coches, del espacio recuperado a la ciudadanía y al juego de niños. La bicicleta puede ser un aliado del viandante si se orientan sus políticas sin agravar a las de los viandantes, hay que evitar que estos potenciales aliados se conviertan en adversarios enfocando el cambio en reducir las consecuencias negativas del modelo actual enfocado en el uso masivo del vehículo privado. Y no nos podemos olvidar del transporte colectivo, donde las emisiones contaminantes por viajero transportado son muchísimos menores al vehículo privado, es siempre útil socialmente, pues su rentabilidad si no es económica, al menos, es del tipo social; quiere decir que es un medio de transporte universal, prácticamente accesible a toda la población.

Hacen falta medidas de estímulo de los medios de transporte alternativos: caminar, bicicleta y transporte público; y medidas de disuasión y restricción del vehículo privado, esto quiere decir que, **mientras la administración no ofrezca un servicio de transporte colectivo adecuado, la ciudadanía no dejará el coche.**

MOVILIDAD SOSTENIBLE Y NUEVA CULTURA DE LA MOVILIDAD

FISCALIDAD, ECONOMÍA Y NORMATIVA

Sistema de precios que premien los medios de transporte alternativos al vehículo privado

URBANISMO, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y MOVILIDAD

Planificar la ciudad y el crecimiento urbano con criterios de reducción del uso de vehículo privado y de accesibilidad

INFRAESTRUCTURAS PARA EL AUTOMÓVIL

Evitar la ampliación de la capacidad de las carreteras y de nuevas plazas de aparcamiento en los Cascos Urbanos

ESTÍMULOS PARA EL TRANSPORTE ALTERNATIVO AL AUTOMÓVIL

Planes para promocionar el uso de la bicicleta y del transporte colectivo

DISUASIÓN DEL USO DEL VEHÍCULO PRIVADO

Medidas para restringir la circulación de automóviles
Implantar políticas de aparcamiento

RECUPERACIÓN DE LA CALLE COMO ESPACIO DE CONVIVENCIA

Calmando de tráfico
Zonas 30
Calles accesibles para PMR

CAMBIOS EN LOS HÁBITOS Y COMPORTAMIENTOS EN LA MOVILIDAD

Caminos escolares
Planes de Empresas
Participación Ciudadana

Pequeña Guía a Pie para pensar en la Movilidad a Pie | Asociación de Viandantes, Madrid



Las necesidades de movilidad están determinadas por una serie de condicionantes físicos, sociales, económicos o culturales que varían en función del momento.

RETOS

Centrado en el tráfico.

Frenar el modelo territorial alejado, consumidor de recursos y disperso.

Frenar el cambio climático.

Mejorar la calidad del aire.

Disminuir el ruido ambiental procedente del tráfico.

Disminuir la siniestralidad.

Muchos PMUS confunden información o divulgación con participación. La realización de encuestas no se debe tomar como dentro del proceso de participación, solamente es una simple recogida de información.

La participación ciudadana debe ir unida a tres ejes fundamentales que permitan lograr el cambio en el comportamiento hacia la movilidad sostenible: información, sensibilización y concienciación.

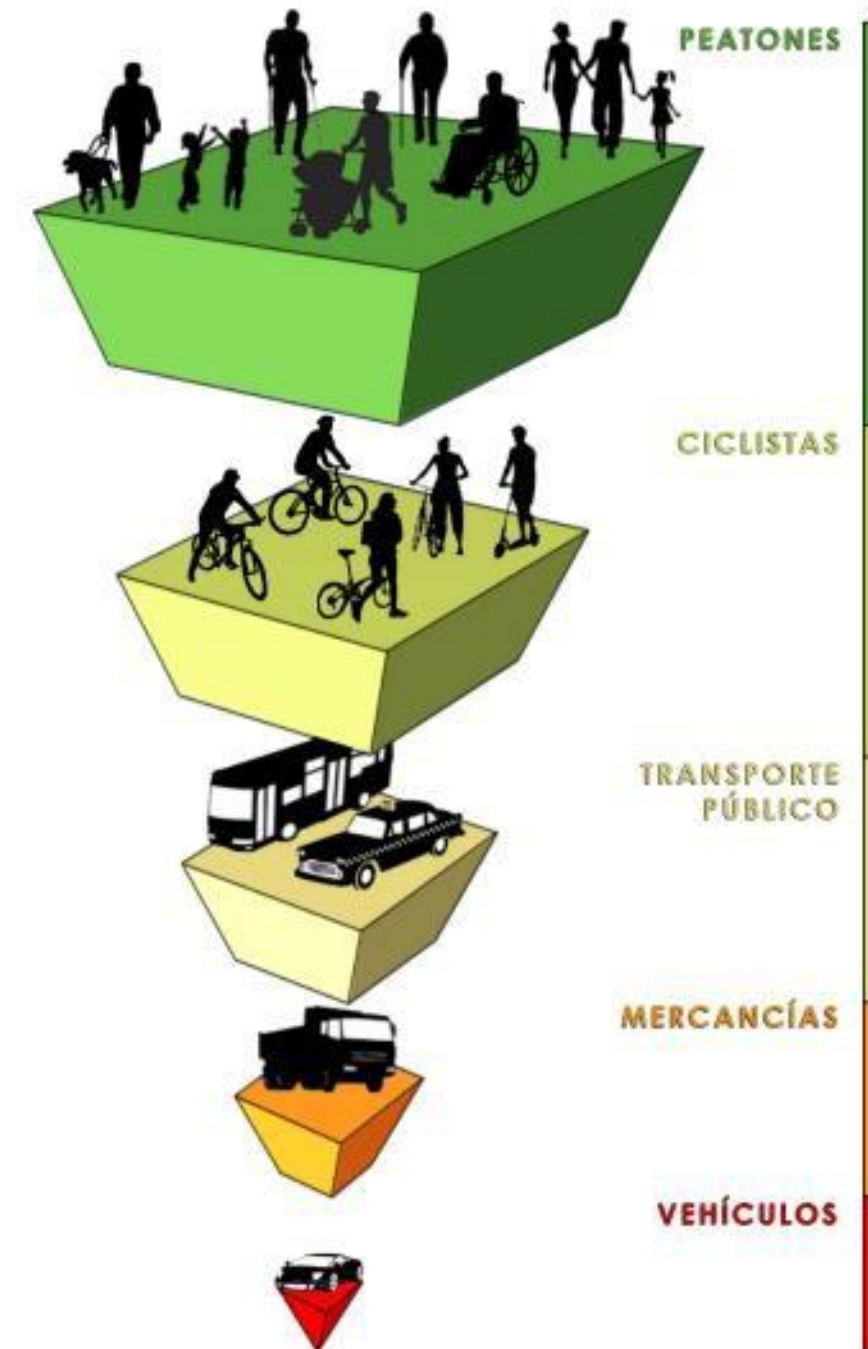
PC01_Es necesario mantener un **buen nivel de información** sobre los objetivos, las medidas a incluir, las ventajas y los inconvenientes en cada decisión.

PC02_La mayoría de las personas está **sensibilizada** contra el cambio climático, pero sólo un porcentaje está concienciado a dejar el coche.

PC03_La **concienciación** en relación a la movilidad es especialmente complicada. Se trata de modificar formas de desplazamiento para los quehaceres diarios.

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible – Ecologistas en Acción | Elaboración propia

NUEVA JERARQUÍA DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE





1.4. APARTADO ESPECIAL COVID-19: REDISEÑAR LA MOVILIDAD.

La movilidad urbana **durante y después** de la pandemia del COVID-19 ejerce un impacto significativo sobre la salud. Las ciudades y sus habitantes deben emprender acciones urgentes ahora, vinculadas a **cambios a más largo plazo**. El transporte activo y la **provisión de suficiente espacio público** para que la ciudadanía pueda moverse al tiempo que mantiene la distancia física deberían ser las principales **prioridades**.

Un **mejor uso** de la **tecnología** para gestionar la movilidad **reduciría el miedo** y **fomentarán un uso racional del transporte**.

La **elección del tipo de transporte** debería **basarse en el riesgo de transmisión, los impactos sanitarios y ambientales, y el acceso y uso del espacio**, más adelante se enumerarán recomendaciones.

_ Visión general

En áreas urbanas, el **tráfico motorizado**, en especial, los vehículos privados, provoca la **mayor** parte de la **contaminación atmosférica** y del **ruido**, que son las dos principales amenazas ambientales para la salud.

El **uso de coches con un solo ocupante** y de motos **se fomenta** en su utilización, **dadas** la distancia física y **el bajo riesgo de transmisión**. El **uso de la bicicleta y los desplazamientos a pie** también **han aumentado**, en parte debido al **bajo riesgo de transmisión**, y las compras de proximidad han reducido la longitud de los trayectos. El **uso del transporte público ha caído** en picado como consecuencia del miedo a un elevado riesgo de transmisión. Las medidas de distanciamiento físico (1,5 metros) permanecerán en vigor en un futuro previsible.

¿Cómo podemos mantener bajos los niveles de uso de motocicletas y coches, reinstaurar la confianza en el uso del transporte público y fomentar los desplazamientos a pie y en bicicleta para una sociedad sostenible, justa, habitable y saludable después de la pandemia?

_ ¿Cuáles son los principales impactos sobre la salud en términos de movilidad en relación a la COVID-19?

PRINCIPALES IMPACTOS EN LA SALUD	
CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA	El tráfico motorizado en las ciudades es la principal fuente de contaminación atmosférica. Se requieren reducciones a largo plazo para lograr beneficios significativos sobre la salud . La crisis actual muestra que es posible reducir en gran medida los niveles de contaminación en las ciudades, y ofrece una oportunidad crucial para lograr cambios positivos duraderos en la salud a través de soluciones de movilidad urbana más activas y sostenibles .
RUIDO	El tráfico suele ser la principal causa de ruido en las ciudades españolas. La exposición regular al ruido ambiental contribuye a provocar estrés y molestias persistentes, trastornos del sueño y, a largo plazo, provoca enfermedades crónicas. Las ciudades deben reforzar los planes para realizar cambios en los patrones de movilidad , si quieren mantener a largo plazo unos niveles inferiores de ruido.
ACTIVIDAD FÍSICA	El sedentarismo es el cuarto factor de riesgo de mortalidad a nivel global, y está asociado a un 6% de las muertes a nivel mundial. Facilitar la actividad física es una necesidad de salud , incluso más urgente durante la pandemia, para minimizar los impactos negativos en nuestra salud.

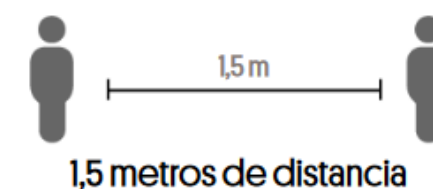
Los planificadores urbanos y de movilidad deben **proteger la salud pública facilitando una movilidad** que permita a la ciudadanía satisfacer sus necesidades básicas de la forma más segura posible.



¿Cuáles son los requisitos para la movilidad durante el COVID-19 y más allá?

REQUISITOS MOVILIDAD DURANTE Y POSTCOVID-19	
REDISTRIBUIR EL ESPACIO PÚBLICO	Deberíamos aprovechar el hecho de que, con las reducciones de entre el 60% y el 90% de los viajes motorizados , se haya liberado una gran parte del espacio público ; aprovecharlo para priorizar la movilidad activa y dedicar amplios espacios al uso de la bicicleta y a los peatones .
CAMINAR O IR EN BICICLETA	Son las dos opciones de transporte más saludables, sostenibles y equitativas que cumplen con el requisito de garantizar el distanciamiento social. Los scooters y otros vehículos de movilidad personal (VMP) también ganarán importancia
TRANSPORTE PÚBLICO MÁS SEGURO	Los gobiernos locales y las autoridades de tráfico deben trabajar conjuntamente para proporcionar un nivel de servicio suficiente que al mismo tiempo permita mantener las condiciones de seguridad . Facilitar la compartición de medios de transporte –es decir, la combinación de bicicletas o VMP con el transporte público. Entre las medidas importantes para reducir el riesgo de transmisión , se encuentran reducir el del exceso de usuarios mediante el aumento del transporte público y/o el control de la cantidad de personas que entren, mejorar la ventilación, desinfectar el transporte público diariamente y fomentar el uso de mascarillas.
USO RACIONAL DEL VEHÍCULO PRIVADO	Los taxis y los servicios de vehículos compartidos ofrecen una opción más flexible a las personas que puedan requerir el uso del coche, en especial a los grupos de población más vulnerables como los ancianos. Proporcionar acceso a dichos servicios y que sean asequibles económicamente . Si se implementan en combinación con la gestión del transporte de la ciudad, son una opción viable que puede minimizar la necesidad de disponer de un vehículo individual.
TECNOLOGÍA	La tecnología es un activo fundamental para la gestión de la movilidad, y está infrautilizada . Las aplicaciones de dispositivos móviles pueden ayudar a la ciudadanía a encontrar rutas óptimas y sugerir alternativas para evitar la sobreocupación.
CAMBIAR HÁBITOS DE TRABAJO Y COMPRA	Proporcionar opciones más flexibles para el teletrabajo y la gestión del tiempo de trabajo ayudará a descongestionar las rutas de trayecto. También puede ser de ayuda fomentar el comercio local al que pueda accederse mediante transporte activo.

Opciones de movilidad



Impacto en el uso del espacio público

	RC	Espacio	Beneficios salud	Impactos ambient.
Coches	B	A	B	A
Motocicletas	B	M	B	A
Transporte público	A	M	M	M
Caminar	B	B	A	B
Ir en bicicleta	B	B	A	B
Otros, incl. VMP	?	?	?	?

Impacto:

- positivo
- negativo
- intermedio
- desconocido

RC = riesgo contagio

VMP = Vehículo de Movilidad Personal

B = bajo; M = medio; A = alto



¿Cuáles son las acciones inmediatas?

A **corto plazo**, deberían aplicarse **medidas que amplíen el espacio destinado a los medios de transporte activo**, en combinación con la **gestión del espacio público**. Estas estrategias fomentan un estilo de vida más saludable, a la vez que reducen los impactos sobre la salud y el medio ambiente. A **largo plazo**, **estos cambios pueden consolidarse**.

Las medidas mencionadas a continuación, aunque no son exhaustivas, se están implementando en diferentes ciudades a nivel mundial.

REQUISITOS MOVILIDAD DURANTE Y POSTCOVID-19

ESPACIO PÚBLICO Y TRANSPORTE ACTIVO

- Fomentar el transporte activo en trayectos cortos.
- Reducir carriles para coches para acomodar carriles bici y aceras más anchas para peatones.
- Habilitar carriles para bicicletas y/o caminables en paralelo a las vías de vehículos.
- Cerrar calles a vehículos motorizados en áreas residenciales.
- Prioridad en los semáforos para bicicletas y peatones.
- Eliminar semáforos a demanda para peatones.
- Apoyar el comercio relacionado con las bicicletas y VMP a nivel comunitario.
- Abrir los servicios públicos de bicicletas compartidas.
- Acelerar las transformaciones urbanas.

TRANSPORTE PÚBLICO: GUAGUA, METRO Y TREN

- Ampliar las frecuencias, sobre todo en horas punta.
- Limitar el aforo de personas en vagones y estaciones.
- Ampliar el personal de atención al viajero.
- Ofrecer servicios de gestión de la demanda a zonas de baja densidad con taxis compartidos y vinculados con operadores de transporte público.
- Prioridad en los semáforos para guaguas y carriles segregados.
- Subir y bajar de la guagua a través de puertas traseras.
- Ampliar el espacio público ocupado por paradas de guaguas: marquesinas.

REQUISITOS MOVILIDAD DURANTE Y POSTCOVID-19

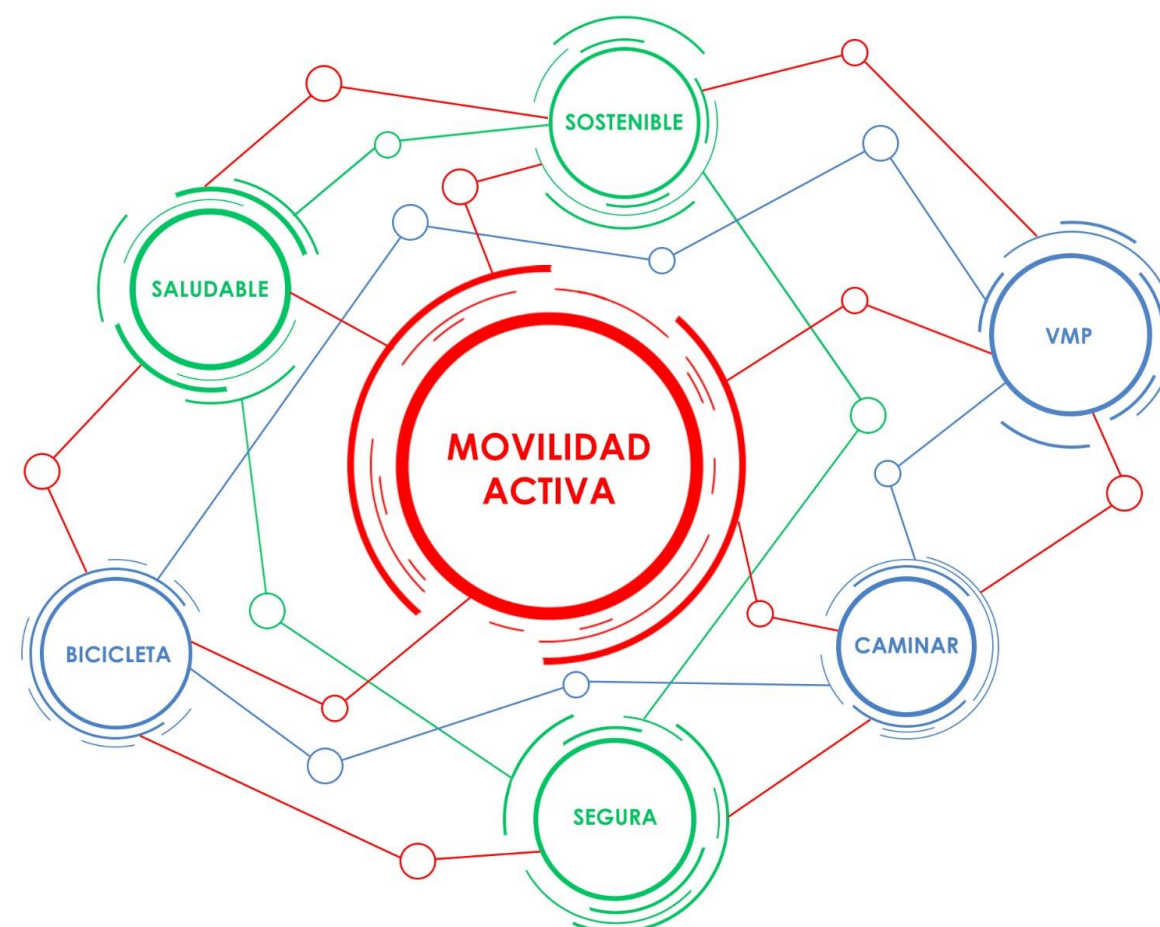
TRANSPORTE PRIVADO

- Disminuir la velocidad de circulación en las calles.
- Reducir el espacio de estacionamiento de automóviles.
- Activar las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE).
- Vincular el transporte mediante taxis y vehículos de uso compartido con la gestión de transporte público.

Una mejor vinculación entre salud y movilidad en estos momentos de transformación puede aportar grandes beneficios y contribuir al avance hacia los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS),

ISGLOBAL

Movilidad y COVID-19: ¿Cómo debemos rediseñar el transporte para un nuevo futuro?



Elaboración propia





2. MEMORIA JUSTIFICATIVA



2.1. MEMORIA JUSTIFICATIVA

Dentro de la estrategia de desarrollo de Canarias, se establecerá como objetivo global la promoción del desarrollo sostenible de la Comunidad Autónoma procurando la consolidación de una economía competitiva y de pleno empleo que, siendo respetuosa con el medio ambiente y los valores naturales del territorio insular, permita aumentar la cohesión social y territorial del archipiélago, la calidad de vida de sus ciudadanos y la convergencia real con la Unión Europea, para lo cual se definirán una serie de objetivos, entre los que figuran la mejora de la aplicación de las renovables a la movilidad y la integración de la perspectiva medioambiental en todas las actuaciones relacionadas con la finalidad de contribuir al crecimiento sostenible.

La movilidad sostenible en Canarias es un asunto de primer orden que comporta uno de los ejes estratégicos que el Gobierno de Canarias pretende impulsar. Para ello, apostamos por un Pacto por la Movilidad Sostenible en Canarias con principios asumidos por todos los actores sociales.

Para el Gobierno de Canarias, los PMUS tienen el objetivo de crear un cambio hacia modos de transporte más limpios y sostenibles. Para lograrlo, se tienen que habilitar recursos, implantar medidas y cambiar tendencias, todo lo cual hace necesaria la concienciación e implicación de toda la sociedad y la colaboración entre diferentes Administraciones para alcanzar soluciones integrales que supongan un cambio en la tendencia, hacia la sostenibilidad, en la movilidad urbana.

El contenido de PMUS incluirá, como mínimo, los siguientes apartados:

1. Antecedentes.
2. Memoria Justificativa.
3. Objetivos Generales, Específicos y Análisis DAFO.
4. Prediagnóstico.
5. Memoria Técnica.
6. Análisis Sociológico.
7. Benchmarking.
8. Planes Sectoriales.
9. Cálculo y Ahorro de Emisiones.
10. Difusión, Seguimiento e Indicadores.
11. Presupuesto.

METODOLOGÍA DE DESARROLLO DE UN PMUS



Elaboración propia



2.2. PETICIONARIO

El Ilustre Ayuntamiento de Tinajo es la institución que lidera la confección del '**PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TINAJO (PMUS TINAJO)**'.

El Ayuntamiento de Tinajo busca con este Plan que no se centre el análisis en una única forma de transporte, sino en las diversas alternativas factibles, buscando siempre privilegiar a los ciudadanos y al medio ambiente, razón por la cual se da un fuerte impulso a los sistemas no motorizados, calidad ambiental y ahorro energético.

2.3. EQUIPO REDACTOR

La elaboración del '**PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TINAJO**', ha sido posible gracias al trabajo y colaboración de un equipo técnico multidisciplinar junto con *Electromovilidad Canarias – Movilidad Sostenible*, respaldado por la Fundación Parque Científico Tecnológico de la ULPGC y la ULL, con la contribución de la oficina técnica municipal del Ayuntamiento de Tinajo, de la participación de los colectivos vecinales, comerciales y escolares, donde se ha conseguido estructurar el presente documento.

El proyecto ha sido promovido por el Ayuntamiento de Tinajo, a la cabeza del cual se encuentra el alcalde D. Jesús Casimiro Machín Duque, al concejal de Transporte, D. Luis Pérez Berriel, al concejal de Deportes, D. Vianney Rodríguez y al arquitecto, Ramón Cabrera Paz.

El equipo técnico de *Electromovilidad Canarias - Movilidad Sostenible*, respaldado por la Fundación Parque Científico Tecnológico de la ULPGC y la ULL, que ha participado activamente en la realización del presente Plan ha sido:

TÉCNICO/A	CARGO
Miguel Peñate Suárez	Coordinador General PMUS Ingeniero de Telecomunicaciones
Rita Hernández de la Guardia	Gestora General PMUS Marketing y Administración
Pablo Oromí Fragoso	Coordinador PMUS Tenerife Ingeniero Civil

Irene Caro Ortega	Coordinadora y Redactora PMUS Tenerife Ingeniera Técnica Transportes
Pedro Josafat Brito Castro	Redactor PMUS Ingeniero Civil Transportes
Sergio Navarrete González	Redactor y Representación Gráfica PMUS Arquitecto y Urbanista
Cristina Barboza Baldó	Investigación Social PMUS Socióloga Jurídica
Mesoramis Luis Ramallo	Investigación Social PMUS Sociólogo de la Ciencia y de la Innovación
Cynthia Hernández Farías	Redactora PMUS Ingeniera de Energías Renovables
Alba Fernández Armas	Coordinadora y Redactora PMUS Ingeniera Civil Construcciones Civiles
Silvia González Gómez	Redactora PMUS Arquitecta y Urbanista
Daniel Rocha Cruz	Redactor PMUS Ingeniero Electrónico
Aruma Barreto Gutiérrez	Redactora PMUS Ingeniera Civil y de Medioambiente



2.4. ACTUACIONES ELEGIBLES

Las actuaciones elegibles serán aquellas que se deriven de un PMUS o Plan Director específico que evalúe la reducción de emisiones y los ahorros energéticos, que podrán ser con carácter orientativo y no limitativo, son las siguientes:

a) Actuaciones de promoción de la movilidad peatonal:

1. Peatonalizaciones.
2. Restricciones de tráfico.
3. Eliminación de barreras y mejora de la accesibilidad.

b) Implantación de Plan Director de la Bicicleta para su uso en la Movilidad Obligada:

1. Diseño de itinerarios seguros para el uso de la bici por el entramado urbano.
2. Ciclabilidad de calles. Limitación de la velocidad del tráfico motorizado.
3. Carriles bici.
4. Red de aparcamientos seguros para la bici: principalmente en colegios y edificios públicos.
5. Adecuación de ordenanzas municipales para la promoción de la bici.
6. Formación para el uso de la bici en convivencia con el tráfico motorizado y el peatón.
7. Sistema público de alquiler de bicicleta. Incluidos anclajes, software, bicis, etc., siempre y cuando sea la Entidad Local la que afronte el gasto de la puesta en marcha del sistema.

c) Camino Escolar:

1. Promoción de la movilidad peatonal y/o en bicicleta al colegio.

d) Nueva Política de Aparcamientos:

1. Aparcamientos disuasorios para liberar plazas de aparcamiento en el centro urbano.
2. Establecimiento de zonas de aparcamiento regulado.
3. Regulación de la carga y descarga.

e) Transporte Público:

1. Implantación de lanzaderas a polígonos, nodos de transporte y áreas de actividad.
2. Información dinámica en paradas.
3. Introducción de vehículos con tecnologías o combustibles alternativos para transporte público colectivo.
4. Consideración de la movilidad alternativa en las licitaciones públicas de compra de vehículos para transporte público o municipal.

f) Promoción del Uso Compartido del Coche:

1. Habilitar plataforma para el coche compartido por los ciudadanos.

g) Reordenación y Diseño Urbano:

1. Actuaciones de calmado de tráfico.
2. Nuevos diseños y ordenación del viario público.
3. Establecimiento de Áreas de Prioridad Residencial.
4. Desviación del tráfico motorizado de paso.
5. Elaboración de los Planes Generales de Ordenación Urbanística con criterios de movilidad generada y movilidad sostenible.
6. Promover la penetración de vehículos propulsados con energías alternativas a través de la implantación de puntos de recarga en vía pública, aparcamientos públicos municipales y para flotas municipales.

h) Campañas de concienciación en movilidad sostenible

i) Otras actuaciones:

Serán gastos subvencionables todos los gastos que, de manera inequívoca, deriven de la redacción del PMUS y/o la actualización de los existentes, acorde a la metodología descrita en la 'Guía metodológica para la implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible' del Gobierno de Canarias, y que se materialicen o lo hayan sido, en el período comprendido entre enero de 2017 y la fecha de justificación de la subvención.



2.5. PLANES SECTORIALES

Según la '**Guía metodológica para la implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible**' del Gobierno de Canarias, estas actuaciones elegibles estarán englobadas en los siguientes Planes Sectoriales contenidos en un PMUS:

1. Plan Sectorial de Control, Ordenación del Tráfico y Estructura de la Red Viaria.
2. Plan Sectorial de Gestión y Regulación del Estacionamiento.
3. Plan Sectorial de Potenciación del Transporte Público.
4. Plan Sectorial de Movilidad Peatonal.
5. Plan Sectorial de Movilidad Escolar.
6. Plan Sectorial de Movilidad Ciclista.
7. Plan Sectorial de Mejoras de la Distribución de Mercancías.
8. Plan Sectorial de Mejoras de Integración de la Movilidad Sostenible en las Políticas Urbanísticas y Espacio Ciudadano.
9. Plan Sectorial de Mejoras de la Calidad Ambiental y Ahorro Energético.
10. Plan Sectorial de Accesibilidad en Centros Atractores de Viaje.
11. Plan Sectorial de Seguridad Vial.
12. Plan Sectorial de Buenas Prácticas de Movilidad.
13. Plan Sectorial de la Oficina de Movilidad.
14. Plan Sectorial de Puntos de Recarga de Vehículos Eléctricos.
15. Plan Sectorial de Fomento del Vehículo Eléctrico.
16. Plan Sectorial Smart Mobility



3. OBJETIVOS Y ANÁLISIS DAFO



3.1. OBJETIVOS GENERALES

El objetivo general del **PMUS de Tijuana** es el de satisfacer las necesidades de movilidad de la población del municipio, fomentando modos de transporte más sostenibles, mediante la coexistencia de peatones y vehículos y garantizando así, una mejor calidad de vida. Por ende, lo que se busca es:

OG1_Promover un **cambio real en el reparto modal** hacia modos no motorizados y en el transporte público.

OG2_**Mejorar** en la **salud**, la **calidad de vida**, en la reducción de **costes** destinados a la movilidad de la población y en la **sinistralidad viaria**.

OG3_Mejora del **medioambiente** municipal y comarcal. Reduciendo las emisiones de CO₂.

OG4_Mejora en la **gestión económica** de los recursos destinados a la movilidad.

Al mismo tiempo, el desarrollo y la implementación de este Plan de Movilidad Urbana Sostenible no debe ser visto como una parte adicional de la planificación del transporte, sino que se debe considerar como adecuado cumplimiento y debe basarse en los planes y procesos actuales.

Por último, pero por ello no menos importante, la planificación para el futuro del municipio de Tijuana debe tomar a los ciudadanos como el centro, ciudadanos como viajeros, como personas de negocios, como consumidores, cualquier papel que éstos puedan adoptar, deben ser parte de la solución: por ello la preparación de este Plan de Movilidad Urbana Sostenible significa **'Planificación para la gente'**.

A continuación, se presentan los procesos de Planificación de Transporte Tradicional frente a la Planificación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, definidos en la *European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans*:

PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE TRADICIONAL

- 01_Centrado en el tráfico.
- 02_Objetivos principales: flujo del tráfico y velocidad.
- 03_Centrado en un medio de transporte modal.
- 04_Centrado en la infraestructura.
- 05_Documento de Planificación Sectorial.
- 06_Planes a corto y medio plazo.
- 07_Relacionado con áreas administrativas.
- 08_Dominado por Ingenieros/as de Tráfico.
- 09_Planificado por los/las expertos/as.
- 10_Evolución sobre la limitación del impacto.

PLANIFICACIÓN DE PMUS

- 01_Centrado en personas.
- 02_Objetivos principales: accesibilidad, calidad de vida, sostenibilidad, viabilidad económica, equidad social, salud y calidad ambiental.
- 03_El desarrollo equilibrado del desplazamiento, con medios de transporte menos contaminantes y más sostenibles.
- 04_Elaborar un conjunto de acciones para lograr soluciones rentables.
- 05_Documento de Planificación Sectorial coherente y complementario a las áreas políticas relacionadas.
- 06_Planes a corto y medio plazo, junto con la visión y estrategia a largo plazo.
- 07_Relacionado con un área funcional basada en el modelo *travel to work*.
- 08_Dominado por equipos de planificación interdisciplinarios.
- 09_Planificación con la participación de las partes interesadas, desde un enfoque transparente y participativo.
- 10_Proceso de seguimiento y evaluación de los impactos, con la implementación de un proceso de enseñanza y aprendizaje estructurado.



3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Para conseguir un cambio modal real de desplazamiento hacia pautas más sostenibles en la población del municipio de Tinajo, se identifican los siguientes objetivos específicos:

OE1_Tinajo como **municipio referente en Movilidad Sostenible y Turismo Inteligente**.

OE2_Regulación del **estacionamiento** en vía mediante **sistemas rotativos y bolsas de aparcamiento** en la **periferia** de los núcleos urbanos.

OE3_Potenciar el **transporte público** mediante la mejora en las frecuencias, rutas y plataformas reservadas para guaguas y **taxis**. Habilitar el Sistema de Información Dinámica en las paradas de guaguas.

OE4_Aumento de calles peatonales y de **itinerarios peatonales seguros**. Implementación de accesos peatonales mecanizados cuando haya bastante diferencia de cota. Mejoras en la accesibilidad para PMR con rebajes de aceras (**Accesibilidad Universal**).

OE5_Fomento de la **movilidad escolar a pie y en bicicleta** mediante jornadas y talleres de movilidad. Habilitar el estacionamiento reservado **KISS+RIDE** en las calles aledañas a los colegios.

OE6_Diseño de **rutas ciclistas** que conecten centros generadores y atractores de viaje. Red de aparcamientos de bicicletas públicas (**SBP**) alimentadas por energías renovables.

OE7_Habilitar **zonas de carga y descarga** de mercancías que no sean en el núcleo urbano y fomentar la distribución de pequeñas mercancías mediante **servicios de electromovilidad**.

OE8_Creación de itinerarios peatonales y ciclistas que conecten con las paradas de guaguas, aparcamientos de bicicletas y bolsas de aparcamiento, entre otros. **Fomentar la intermodalidad sostenible**.

OE9_Redefinir la estructura de la red viaria, implementando más **calles monomodales peatonales** y **zonas 30**, ya que es un municipio favorable para potenciar los medios blandos.

OE10_**Jornadas y Talleres de movilidad** con colectivos ciudadanos, área de transporte, sector comercial, asociaciones medioambientales y centros escolares.





3.3. ANÁLISIS DAFO

Para poder plantear una serie de actuaciones de movilidad coherentes, se lleva a cabo un análisis DAFO, cuyo fin es identificar las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades.

DEBILIDADES

- D1_Carácter periférico de la ubicación geográfica del municipio de Tlaxcala.
- D2_Dispersión de los núcleos poblacionales.
- D3_Uso excesivo del vehículo privado para desplazamientos cotidianos.
- D4_Alta ocupación del espacio público urbano por vehículos privados.
- D5_Bolsas de aparcamientos gratuitos en Tlaxcala, Mancha Blanca y la urb. La Santa Sport.
- D6_Escasa proximidad de los equipamientos y servicios urbanos (comercial, deportiva, etc.).
- D7_Existencia de dos paradas de taxi dentro del municipio.
- D8_Líneas de guaguas con horarios limitados e incumplimiento de los mismos.
- D9_Falta de infraestructura y dotación precaria de algunas paradas de guagua.
- D10_Ausencia de paradas de guaguas en algunos barrios y puntos de interés.
- D11_Mala visibilidad de las paradas de guaguas, así como de su señalética correspondiente.
- D12_Exceso de información de paradas referente al transporte público.
- D13_Inexistencia de un carril bici y aparcamientos habilitados para la bicicleta.
- D14_Ausencia de servicios municipales de préstamo de bicicletas.
- D15_Escasos aparcamientos reservados para vehículos eléctricos y falta de puntos de recarga.
- D16_Mala habilitación y señalización de los aparcamientos PMR.
- D17_Inaccesibilidad en calles y barrios debido a las dimensiones insuficientes de las aceras.
- D18_Existencia de barreras urbanísticas para PMR.
- D19_Falta de taxis adaptados para PMR.



FORTALEZAS

- F1_Presencia de buen clima, prácticamente, todo el año.
- F2_Dispone de amplios espacios agrícolas y gran singularidad paisajística, siendo un marco idóneo para los desplazamientos en bicicleta o a pie.
- F3_Zona de confluencia de diversas rutas que recorren el Centro-Norte de la isla.
- F4_Acceso principal por el Norte al Parque Natural de Timanfaya.
- F5_Conscienciación ciudadana acerca de la sostenibilidad.
- F6_Página web del municipio de Tlaxcala.
- F7_Apuesta del Ayuntamiento por el fomento de vehículos alternativos, concretamente el vehículo eléctrico.
- F8_Sensibilidad, por parte de las Administraciones, en materia de seguridad vial y movilidad sostenible.
- F9_Presencia de un turismo no masivo en el término municipal.
- F10_Iniciativas relevantes:
 - _Tlaxcala, municipio sostenible (2000).
 - _Plan General de Ordenación de Tlaxcala (2003).
 - _Plan de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación (2009).
 - _Movilidad Sostenible en La Geria (2011).
 - _Perfil de Sostenibilidad Ambiental de Tlaxcala (2013).
 - _Plan de Acción del Municipio de Tlaxcala 2014-2020 como Reserva de la Biosfera (2013).





AMENAZAS

A1_Impacto negativo de los modelos de movilidad basados en el uso intensivo del vehículo privado:

- _Alta dependencia de los combustibles fósiles.
- _Congestión del tráfico.
- _Contaminación atmosférica y acústica.
- _Gran consumo del espacio público por los vehículos privados.
- _Disminución de la cohesión social.

A2_Resistencia cultural al cambio.

A3_Barreras culturales de convivencia entre diferentes modos de transporte.

A4_Dependencia de subvenciones para llevar a cabo proyectos de fomento de movilidad sostenible.

A5_Falta de educación vial/cívica como conductor, peatón o usuario de la bicicleta.

A6_Incumplimiento de normas de accesibilidad universal.

A7_Desconocimiento de la población acerca de la implantación del PMUS y sus actuaciones.



OPORTUNIDADES

O1_Redefinir el espacio público para mejorar la movilidad y la accesibilidad de los colectivos urbanos (peatones, ciclistas y PMR).

O2_Accesibilidad universal.

O3_Tamaño del municipio favorable para los desplazamientos de los modos blandos y sostenibles (a pie, bicicleta y transporte público).

O4_Jornadas y talleres de movilidad con colectivos ciudadanos, área de transporte, sector comercial, asociaciones medioambientales y centros escolares.

O5_Eliminar el automóvil del centro urbano.

O6_Promover y fomentar el uso del transporte público como modo de desplazamiento urbano e interurbano.

O7_Aumento de la seguridad vial mediante peatonalizaciones y Zonas 30.

O8_Movilidad Smart.





4. PREDIAGNÓSTICO



4.1. PREDIAGNÓSTICO

El presente **PMUS TINAJO** recoge un conjunto de actuaciones y Planes Sectoriales que tienen como objetivos:

O1_Reducir los impactos negativos del transporte, como son los crecientes volúmenes de tráfico y de congestión, de manera que haya un cambio real en la distribución modal a favor de los modos blandos.

O2_Plantear una planificación urbanística, teniendo en cuenta criterios de accesibilidad a la ciudadanía y turistas a los diversos centros y áreas de actividad, como playas, parques, centros administrativos, culturales, sanitarios, entre otros.

El municipio de Tinajo se caracteriza por ser una zona de confluencia de las diversas rutas que recorren el centro-norte de la Isla y cuenta con la mayor superficie volcánica, lo que la convierte en la puerta de entrada y acceso natural, por el norte, al Parque Nacional de Timanfaya.

No obstante, como ocurre en el resto de los municipios, los principales modos de desplazamiento son el peatonal para las distancias cortas y el vehículo privado para las distancias medias-largas, quedando el transporte público en unas cifras relativamente modestas en términos de número de viajes y de reparto modal.

Otro ámbito de desplazamiento es el constituido por las playas y otras áreas de atractivo natural no urbanizadas, cuyos accesos no están bien ordenados o no cuentan con alternativas sostenibles de movilidad.

Tras el diagnóstico de esta situación, el Ayuntamiento de Tinajo ha puesto en marcha la redacción del presente PMUS TINAJO, con el cual se pretende mejorar la calidad de vida y salud de los ciudadanos, recuperar el espacio público en pro de los habitantes y turistas, aumentar el uso de combustibles de origen renovable y disminuir los atascos y los efectos derivados de éste.

Por todo esto, el presente PMUS TINAJO permitirá disponer de un documento estratégico que pretende dar respuesta a las actuaciones que se establezcan en materia de movilidad y transporte, donde sean ejecutadas por el Ayuntamiento de Tinajo, además de servir de referencia en las relaciones del Ayuntamiento con el resto de las administraciones.

4.2. DESARROLLO DE PROYECTOS

A lo largo de estos años, el Cabildo de Lanzarote y el Ayuntamiento de Tinajo han iniciado un camino de reflexión y actuación para incorporar la movilidad sostenible a sus estrategias, proyectos y planes. A continuación, se recogen sus principales conclusiones, ordenados según su fecha de publicación:

Ámbito Insular

-
- _Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Nacional de Timanfaya (1990)
 - _Plan Insular de Ordenación Territorial de Lanzarote (1991)
 - _Lanzarote, Reserva de la Biosfera (1993)
 - _Plan de desarrollo 'Lanzarote Sostenible' (2007)
 - _Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural de Los Volcanes (2009)
 - _Red de Senderos Turísticos y Recreativos de Lanzarote (2010)
 - _Vías Insular Ciclista de Lanzarote (2011)
 - _Plan de Acción Insular para la Sostenibilidad Energética para Lanzarote 2012-2020 (2012)
 - _Estrategia Lanzarote 2020. Por un Desarrollo Ambiental Sostenible (2013)
 - _Plan Insular de Transporte y Movilidad Sostenible de Lanzarote y La Graciosa - PIMS (2014)
 - _Plan Director Insular de Zonas Comerciales Abiertas de Lanzarote (2015)

Ámbito Municipal

-
- _Tinajo, municipio sostenible (2000)
 - _Plan General de Ordenación de Tinajo (2003)
 - _Plan de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación (2009)
 - _Movilidad Sostenible en La Geria (2011)
 - _Perfil de Sostenibilidad Ambiental de Tinajo (2013)
 - _Plan de Acción del Municipio de Tinajo 2014-2020 como Reserva de la Biosfera (2013)



4.2.1. PRUG DEL PARQUE NACIONAL DE TIMANFAYA (1990)

En diciembre de 1990, se aprueba el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Nacional de Timanfaya en conformidad con lo estipulado en el artículo 19.1 de la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres.



Isote de Hilario | CACT Lanzarote

Tal como se expresa en la Ley 6/1981, de 25 de marzo, de Reclasificación del Parque Nacional de Timanfaya, el presente Plan debe incluir la zonificación del Parque, de manera que se refleje la delimitación de las áreas de diferente utilización y destino, especificándose para cada caso las limitaciones urbanísticas y las zonas de reserva integrales y dirigidas.

ZONAS DE USO ESPECIAL (ZUE)

TARO	CARRETERA DE YAIZA A TINAJO (LZ-67)
CHINERO Y PISTA DE ACCESO	ISLOTE DE HILARIO
CARRETERA ACCESO AL ISLOTE DE HILARIO	ECHADERO DE LOS CAMELLOS
RUTA DE LOS VOLCANES	SENDA DE LOS CAMELLOS
CASA DE LOS CAMELLEROS	

ZONAS DE USO MODERADO (ZUM)

FRANJA COSTERA DE 50 METROS A PARTIR DE LA LÍNEA MARÍTIMO-TERRESTRE

ZONAS DE USO RESTRINGIDO (ZUR)

LOS MIRADEROS

MONTAÑA ENCANTADA

TREMESANA

PEDRO PERICO

MONTAÑA HERNÁNDEZ

MONTAÑA QUEMADA

ZONAS DE RESERVA (ZR)

RESTO DE LA SUPERFICIE DEL PARQUE NACIONAL

La gestión del Parque Nacional, en materia de movilidad, se regirá de acuerdo a las siguientes normas:

CONDICIONES DE ACCESO A LA RUTA DE LOS VOLCANES

- _Acceso autorizable en guagua.
- _Punto único de abandono del vehículo en el mirador de Montaña Rajada.
- _La capacidad existente en el tramo entre la barrera de acceso y el desvío a Montaña Rajada es de tres (3) guaguas por cada quince (15) minutos.
- _El aparcamiento de Montaña Rajada tiene una capacidad máxima de tres (3) guaguas.
- _La capacidad existente en el tramo desde el desvío de Montaña Rajada hasta la salida de la Ruta de los Volcanes es de un máximo de seis (6) guaguas.

CONDICIONES DE ACCESO AL ISLOTE DE HILARIO

- _En instantes de máxima afluencia, la capacidad máxima de guaguas se fija en ocho (8) unidades y la de vehículos particulares en noventa (90) unidades.

Entre las actuaciones, cabe destacar la señalización adecuada en la carretera de Yaiza a Tinajo (LZ-67) y la recuperación, así como la mejora de la carretera de acceso al isote de Hilario.



4.2.2. PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN TERRITORIAL DE LANZAROTE (1991)

Con fecha de entrada en vigor en abril de 1991, el Plan Insular de Ordenación Territorial (PIOT) de Lanzarote es el instrumento de ordenación integral del correspondiente territorio insular y ha sido redactado en cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 1/1987, de 13 de marzo, reguladora de los Planes Insulares de Ordenación de la Comunidad Autónoma de Canarias.

Uno de los **principios básicos** del Plan Insular es la preservación de las extraordinarias calidades ambientales y paisajísticas de la isla. Se trata precisamente, no sólo de preservar, sino de compatibilizar dichos valores con los requerimientos del desarrollo insular en una línea que garantice la producción sostenida de los bienes materiales e inmateriales que es capaz de aportar.

La ordenación territorial establecida en el Plan Insular de Ordenación se caracteriza por una estructura insular descentralizada, con asentamientos concentrados en el medio rural y que articula varios sistemas diferenciados e inter-relacionados entre sí:

- a. Arrecife, como capital insular.
- b. El sistema de alojamiento de servicios turísticos, desarrollado principalmente en la zona sur y sur-oeste de la isla.
- c. Un eje de centros municipales residenciales y dotacionales, y de núcleos residenciales de descongestión paralelo al sistema turístico por el interior, que recorre la isla desde el este hacia el oeste.
- d. Una zona rural servida por sus centros municipales rurales, residenciales, dotacionales con servicios turísticos complementarios y con una población asentada en los núcleos de población tradicionales.
- e. Una serie de núcleos de litoral con posible turismo interior y con pequeños servicios turísticos complementarios.
- f. Un sistema de espacios naturales, paisajísticos y agrícolas que se conectan a través de toda la isla, ofreciendo una visión integral de la misma e incorporando la Ley de Espacios Naturales de Canarias.
- g. Un sistema de comunicaciones internas coherente con lo anteriormente expuesto y basado en un eje este-oeste (Costa Teguisse-Playa Blanca) con una serie de circunvalaciones alrededor de Arrecife y en una red viaria menor que conecta el anterior con el noreste, norte y noroeste de la isla.

- h. Un sistema de actividades puntuales de diverso carácter que, pudiendo ubicarse en ciertas áreas exteriores a los núcleos de población, pueden producir efectos estructurales positivos en el territorio y recuperar paisajes ya deteriorados en la isla.

A efectos de lo aplicable en el Plan Insular de Ordenación, Tinajo es un centro municipal rural y dotacional con servicios turísticos complementarios, esto quiere decir que, además de jugar el papel de cabecera municipal para sí y el resto de entidades rurales, debe cubrir necesidades dotacionales derivadas de puntuales desarrollos turísticos litorales. La Santa consiste en un núcleo residencial de descongestión y el restante, dentro del término municipal de Tinajo, corresponde a núcleos rurales, excepto La Santa Sport, catalogado como núcleo con alojamiento y servicios turísticos.

En el mismo Plan, se describen las políticas sectoriales a seguir en función del ámbito de actuación (medio físico y paisaje, dotaciones y servicios, residencia, alojamiento turístico, etc.). No obstante, se hace especial mención al apartado dedicado a las infraestructuras de movilidad y transporte, a partir del cual, se resumen, bajo estas líneas, las actuaciones descritas en el sector de transportes:

TRANSPORTE PÚBLICO		
DESCRIPCIÓN	OBJETIVO	ACTUACIÓN
Mejora del transporte público	Racionalizar el sistema global de transporte de la isla, mejorando la oferta de transporte público.	Estudio general del transporte público en la isla. Acondicionamiento de terminales de transporte público en los grandes puntos de intercambio de la isla. Acondicionamiento de paradas y zonas de intercambio modal en todos los núcleos de población.



AUTOMÓVILES DE ALQUILER

DESCRIPCIÓN	OBJETIVO	ACTUACIÓN
Regulación del mercado de automóviles de alquiler	Adoptar medidas que acoten el crecimiento incontrolado del número de vehículos de alquiler.	Estudio de la regulación del sector. Reglamento de utilización de los vehículos todo-terreno y medidas de control para su cumplimiento.

TRANSPORTE A MODOS ALTERNATIVOS

DESCRIPCIÓN	OBJETIVO	ACTUACIÓN
Ampliación de la oferta de transporte a modos alternativos	Realizar un estudio que refleje la viabilidad de ampliación de la oferta turística a modos de transportes alternativos.	Rutas de ciclo-turismo en la parte central de la isla, con servicios de alquiler y auxilio. Rutas de turismo ecuestre en la parte norte de la isla. Itinerarios de senderismo en la zona norte de la isla, dotados de señalización y servicios auxiliares.

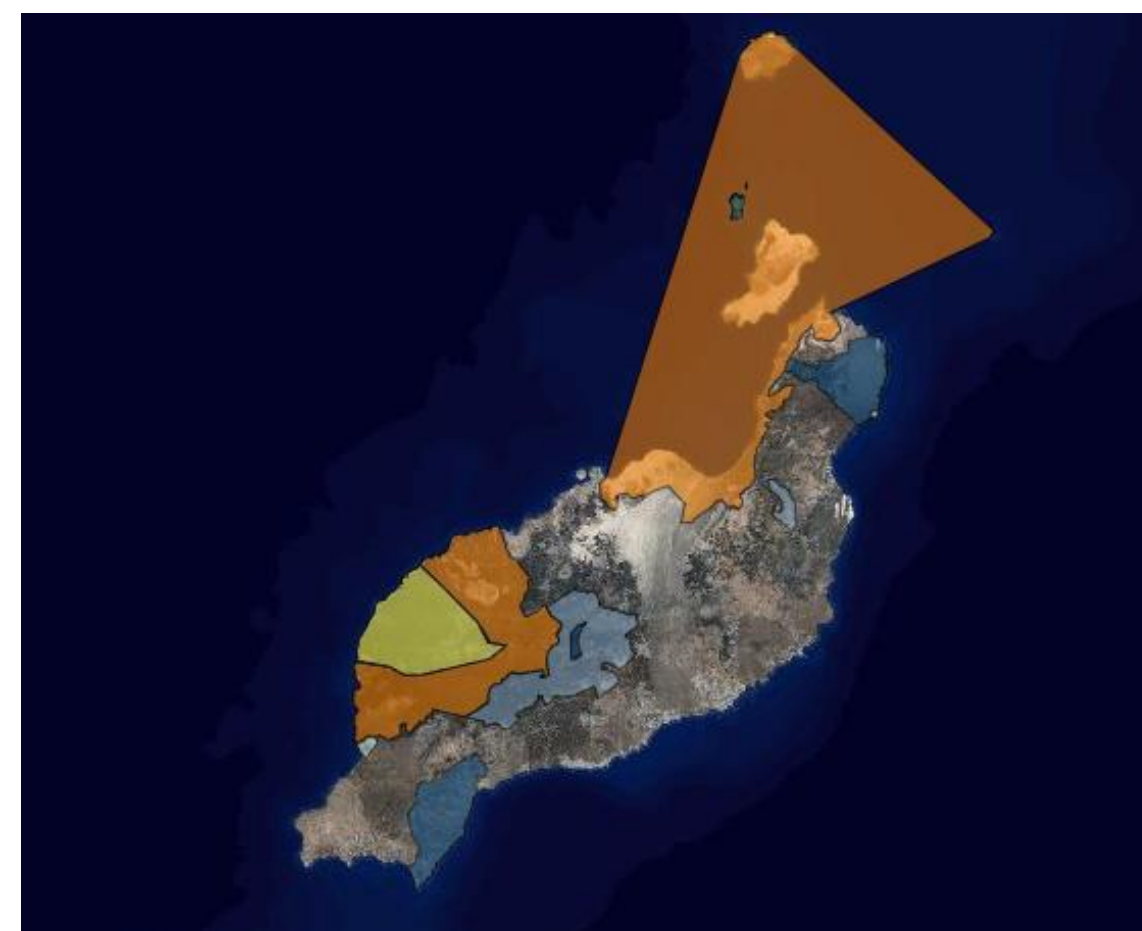
ZONAS PEATONALES

DESCRIPCIÓN	OBJETIVO	ACTUACIÓN
Zonas peatonales en áreas urbanas	Peatonalización en las zonas más cualificadas de los núcleos urbanos y zonas turísticas, con objeto de incentivar los usos comerciales y de ocio en dichas áreas.	Elaboración de proyectos de acondicionamiento de viario, aparcamiento, etc.

4.2.3. LANZAROTE, RESERVA DE LA BIOSFERA (1993)

En noviembre de 1992, el Gobierno de Canarias, a propuesta de la presidencia, acuerda iniciar los trámites para la declaración de la isla de Lanzarote como **Reserva de la Biosfera** en el marco del programa 'Man and the Biosphere Programme' (MAB) de la UNESCO. Entre los factores que han contribuido a consolidar la declaración de Lanzarote conviene destacar:

- _La presencia de espacios naturales de interés, incluyendo el Parque Nacional de Timanfaya.
- _La existencia de un alto nivel de cultura medioambiental en la población insular.
- _La presencia de un extenso catálogo de obra singular adaptada al medio.
- _La conservación de un modelo de intervención territorial agrícola, que representa uno de los patrimonios más singulares y bellos que puedan encontrarse en la extensa cultura insular del planeta.



Espacios Naturales Protegidos en Lanzarote | GRAFCAN



Además de su inclusión en la red mundial de reservas, dicha declaración tiene como objetivos:

O1_El aumento de la calidad ambiental y capacidad de gestión de los recursos naturales.

O2_El fomento de actuaciones en la línea de alcanzar un modelo de desarrollo sostenible en base al desarrollo de proyectos y programas de demostración.

O3_La potenciación de los aspectos relacionados con la educación ambiental e investigación como base para garantizar un nivel de conservación del medio armonizado con las necesidades económicas y sociales de la población.

O4_La necesidad vital de una coordinación eficaz entre las diversas instituciones, entidades ciudadanas y agentes sociales.

La información necesaria, referente a lo establecido anteriormente, se recoge en un documento que, a su vez, se divide en seis tomos, como se detalla bajo estas líneas:

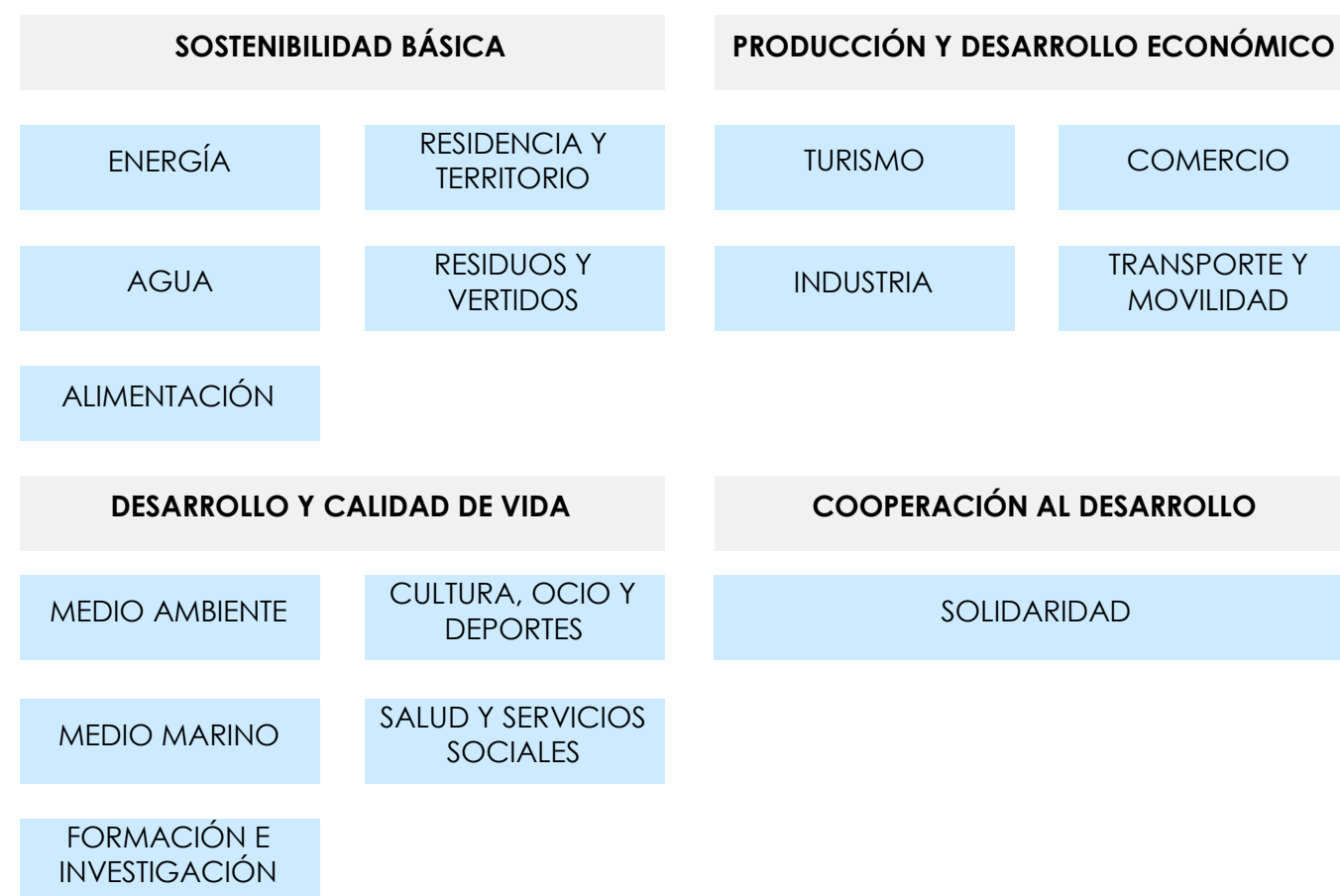
TOMO I	TOMO IV
ASPECTOS GEOGRÁFICOS Y GEOLOGÍA	RECURSOS, TERRITORIO Y ACTIVIDADES ECONÓMICAS
TOMO II	TOMO V
HÁBITATS, AMBIENTES, COMUNIDADES Y ORGANISMOS DE INTERÉS	PATRIMONIO Y LA OBRA DE CÉSAR MANRIQUE
TOMO III	TOMO VI
ESPACIOS PROTEGIDOS, HISTORIA Y POBLACIÓN	ESTRATEGIA DE LA RESERVA. PROGRAMA DE ACTUACIONES

En el Tomo VI, se plantea un programa estratégico, acompañado de un plan de actuaciones a desarrollar por etapas, con la finalidad de lograr una confluencia entre la garantía de un desarrollo económico sostenible estable y la conservación del medio ambiente. Los instrumentos y actuaciones, referidas al ámbito del transporte, se describen a continuación:

- _Elaboración de un Plan Especial de Red de Bicicletas.
- _Elaboración de un Plan Especial de Red de Senderos.
- _Elaboración de un Plan Especial de Red Ecuestre.

4.2.4. PLAN DE DESARROLLO 'LANZAROTE SOSTENIBLE' (2007)

El Plan de Desarrollo Sostenible (PDS) de Lanzarote se concibe como una hoja de ruta, destinada a orientar tanto a los habitantes de la isla como a sus representantes políticos en vistas de cambiar el modelo de desarrollo actual. El mismo se apoya en cuatro principales ejes temáticos:



PDS Lanzarote | Elaboración propia

Las diferentes áreas de trabajo, definidas anteriormente, van provistas de un análisis previo, que se deriva de una serie de actuaciones a corto, medio y largo plazo, así como de los instrumentos necesarios para llevar a cabo dichas actuaciones. Todo esto se recoge en el presente Plan, cuyo documento se presenta como un avance del proyecto.



En el ámbito que nos concierne, transporte y movilidad terrestre, cabe destacar que el parque automovilístico en la isla de Lanzarote es muy abundante y prevalece el uso del vehículo privado sobre el transporte público.

La existencia de una red de carreteras densa y extensa, así como la concentración de la mayor parte de los servicios generales en la capital lanzaroteña son factores que condicionan la alta movilidad en la isla, entre otros. Los objetivos y las acciones encaminadas a mejorar dicho sector son las siguientes:

OBJETIVOS

_Definir y conseguir un sistema integrado de transporte terrestre en Lanzarote, de manera que garantice la movilidad a largo plazo con el mínimo consumo de combustibles fósiles y cumpliendo el protocolo de Kyoto.

_Minimizar el impacto de los altos costes del petróleo en el transporte.

_Reducir los desplazamientos y eliminar los transportes terrestres innecesarios, que busca incentivar la cercanía entre trabajo y residencia, fomentar el comercio de proximidad y apoyar el teletrabajo y el uso de la red para gestiones administrativas.

_Potenciar los transportes públicos.

_Cambiar 'cantidad' por calidad en el modelo turístico.

ACCIONES

_Realizar estudios específicos para establecer un sistema de transportes menos impactante y más sostenible que permita mantener la movilidad dentro de la isla, implantando una política de transporte público viable a largo plazo y determinar las posibilidades que tiene la movilidad en bicicleta, junto con el análisis de la viabilidad de establecer nuevos sistemas de transporte y vehículos accionados por energías renovables.

_Poner en marcha circuitos de senderismo y de ciclismo, fuera de las carreteras con circulación rodada, con la dotación de servicios propios de seguridad, zonas de descanso, etc.

4.2.5. PRUG DEL PARQUE NATURAL DE LOS VOLCANES (2009)

El Parque Natural de los Volcanes, reclasificado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, ocupa una extensión de 10.158,4 hectáreas de superficie y afecta a los términos municipales de Yaiza, Tinajo y Tías. A su vez, limita con otros Espacios Naturales Protegidos: por el oeste con el Parque Nacional de Timanfaya, al sur con el Sitio de Interés Científico del Janubio y al este con el Paisaje Protegido de La Geria.



Parque Natural de los Volcanes | Ayuntamiento de Tinajo

Los accesos principales, en términos de movilidad terrestre, a dicho Parque se realizan por las siguientes carreteras:

LZ-67

LA SANTA SPORT-
YAIZA

LZ-56

MANCHA BLANCA-
LA GERIA

LZ-704

YAIZA-EL GOLFO

LZ-703

LAS BREÑAS-EL
GOLFO

Al tratarse de un Parque Natural, el presente Plan Rector de Uso y Gestión tiene como objetivo general la preservación de los recursos naturales que alberga para el disfrute público, la educación y la investigación científica, de forma compatible con su conservación, no teniendo cabida los usos residenciales u otros ajenos a su finalidad.



Con objeto de armonizar los usos en el espacio con los fines de protección y conservación que se persiguen, se establece una zonificación donde se delimitan zonas de diferentes destino y utilización dentro del área protegida, en función del nivel de protección:

ZONAS DE USO RESTRINGIDO (ZUR)

TABAIBAL DEL MARISCADERO ZONA PICO PARTIDO	MONTAÑA DE LA VIEJA GABRIELA LOS CLICLOS-EL GOLFO
MONTAÑA COLORADA	EL MOJÓN

ZONAS DE USO MODERADO (ZUM)

CALDERA BLANCA	CALDERA DE LOS CUERVOS
MONTAÑA ORTIZ	ZONA PICO REDONDO

ZONAS DE USO TRADICIONAL (ZUT)

MANCHA BLANCA

ZONAS DE USO GENERAL (ZUG)

MONTAÑA DE LOS RODEOS	ZONA DE APARCAMIENTOS EN LA PLAYA DE LAS MALVAS Y CALETA DEL MARISCADERO
LOS HERVIDEROS	ZONA DE APARCAMIENTOS EN LA CERCANÍA DE LA MONTAÑA DEL CUERVO
CENTRO DE VISITANTES E INTERPRETACIÓN DE MANCHA BLANCA Y APARCAMIENTOS	CARRETERAS Y PISTAS
MIRADOR DEL GOLFO	ECHADERO DE LOS CAMELLOS

A efectos de lo prescrito en el Texto Refundido, todo el territorio incluido en el Parque Natural de Los Volcanes se clasifica como suelo rústico.

En el mismo Plan, se establecen una serie de directrices para la elaboración de los programas de actuación. Cabe destacar las directrices a seguir para el programa de uso público, donde se propone un modelo de contacto e interpretación del medio, ordenando la afluencia de los visitantes con fines de orientación hacia una ruta interpretativa. Dicho modelo se estructura por unidades territoriales y para cada uno de ellos se establecen rutas en coche, a pie o en bicicleta. En el ámbito de estudio, el término municipal de Tijuana, se propone lo siguiente:

ZONA 1: OESTE DE LA CARRETERA YAIZA-TINAJO

RUTA EN COCHE	Recorrido panorámico Ctra. Mancha Blanca-Yaiza (Parque Nacional de Timanfaya). Entorno Caldera Blanca. Tabaibal del Mariscadero.
RUTA A PIE	Caldera Blanca (apartadero base de Caldera Blanca). Tabaibal del Mariscadero-Playa de Las Malvas-Playa de La Madera. Tabaibal del Mariscadero-Caleta del Mariscadero.
RUTA EN BICICLETA	Entorno Caldera Blanca. Tabaibal del Mariscadero-Playa de Las Malvas-Playa de La Madera. Tabaibal del Mariscadero-Caleta del Mariscadero.

ZONA 2: ESTE DE LA CARRETERA YAIZA-TINAJO

RUTA EN COCHE	Recorrido panorámico Camino Vecinal a Tinguatón (LZ-56). Montaña de Los Rodeos.
RUTA A PIE	Montaña de Los Rodeos. Caldera de Los Cuervos (apartadero en el Camino a Tinguatón, accesible a personas con movilidad reducida). Montaña Colorada (apartadero Montaña Negra). Chupaderos (con autorización previa). Caldera Sta. Catalina-Montaña del Señalo. Pico Partido. Montaña de las Nueces. Cono al oeste de Los Rodeos.



Anexo a lo anteriormente establecido, se contempla un conjunto de actuaciones a tener en cuenta para ejecutar el programa de uso público.

INFRAESTRUCTURA

01_Acondicionamiento de la Montaña de Los Rodeos, aparcamiento y mirador.

02_Acondicionamiento de apartaderos a lo largo de las vías públicas.

03_Aparcamiento en la Playa de Las Malvas, en la Caleta del Mariscadero y en la cercanía de la Montaña del Cuervo en la LZ-67.

04_Acondicionamiento de pistas y senderos:

_Acondicionamiento del final transitable de la pista del Tabaibal del Mariscadero.

_Acondicionamiento de espacio para aparcamiento en el acceso a la Caldera de Los Cuervos.

_Acceso a la Caldera de Los Cuervos.

_Acotar sendero a Caldera Santa Catalina-Montaña del Señalo.

_Acotar sendero a Pico Partido.

_Acotar sendero a Montaña de las Nueces.

_Acotar sendero de acceso al cono al oeste de Montaña Los Rodeos.

05_Proyecto de Servicio de transporte tipo lanzadera y aparcamiento exterior al Parque (en cooperación con la Administración del Parque Nacional de Timanfaya).

06_Centro de visitantes e infraestructura para el Órgano de administración y gestión del Parque.

INFORMACIÓN E INTERPRETACIÓN

01_Señalización de los límites del Parque, en las principales rutas de entrada y salida.

02_Señalización de infraestructuras y servicios.

03_Señalización adecuada de una red de vías, caminos y senderos existentes en el Parque.

04_Proyecto de interpretación divulgativa del Parque, incluyendo elaboración de paneles.

05_Instalación de puntos de información.

06_Elaboración y edición de una guía del Parque, tanto con fines informativos como didácticos.

07_Formación de guías del Parque y de todo el personal.

4.2.6. RED DE SENDEROS TURÍSTICOS Y RECREATIVOS DE LANZAROTE (2010)

La Consejería de Vías y Obras del Cabildo de Lanzarote fue el promotor responsable de poner en marcha la ejecución del presente proyecto de acondicionamiento y señalización de diez (10) senderos turísticos y recreativos en la isla de Lanzarote, con la finalidad de mejorar y diversificar la oferta de ocio de la isla. Las intervenciones a realizar son las siguientes:

ACONDICIONAMIENTO DE LOS SENDEROS

Reconstrucción de muros derruidos para delimitar el recorrido.
Limpieza de piedras, basuras y vegetación exótica.
Otras intervenciones.

SEÑALIZACIÓN DE LOS SENDEROS

Ubicación de los paneles informativos estáticos al inicio y al final de cada sendero.
Señalización a lo largo del recorrido, según la normativa de la Unión Europea.

Cabe destacar que la señalización de los senderos será de dos tipos, según la función que cumple: (1) postes direccionales y lamas de dirección, y (2) balizas de señalización y marcas pintadas.

En Lanzarote, se contabilizan un total de 205 caminos repartidos por los distintos municipios: Haría (27), Teguise (59), Arrecife (2), San Bartolomé (3), Tinajo (20), Tías (34) y Yaiza (60). A partir de los cuales, los senderos que serán acondicionados y señalizados se muestran a continuación:

SELECCIÓN DE SENDEROS

PR-LZ-01 ARRIETA-CALETA DE FAMARA

PR-LZ-09 FEMÉS - PLAYA BLANCA

PR-LZ-03 TEGUISE - CALETA DE FAMARA

PR-LZ-11 FEMÉS - BCO. EL HIGUERAL - PLAYA DEL POZO - PLAYA QUEMADA

PR-LZ-04 TEGUISE - GUATIZA

PR-LZ-16 HARÍA - ERMITA DE LAS NIEVES

PR-LZ-05 TIAGUA - CALETA DE FAMARA

PR-LZ-19 MANCHA BLANCA - PLAYA DE LAS MALVAS

PR-LZ-06 MOZAGA - YAIZA

PR-LZ-20 CALETA DE FAMARA - TINAJO



Ruta Mancha Blanca - Playa de las Malvas | Red de Senderos Turísticos y Recreativos de Lanzarote



Ruta Caleta de Famara - Tinajo | Red de Senderos Turísticos y Recreativos de Lanzarote

4.2.7. VÍA INSULAR CICLISTA DE LANZAROTE (2011)

El proyecto Vía Insular Ciclista de Lanzarote se trata de un documento de idea de proyecto que refleja la implantación de una extensa red de infraestructuras ciclistas que abarca toda la isla de Lanzarote. Para ello, se plantea el desarrollo de una vía mayormente aislada, con una extensión de 177 km y un ancho de 4-6 metros. Además, dispondrá de dos carriles de 2-2,5 metros cada uno en doble sentido y discurrirá, en su totalidad, por vías de dominio público.



Red de infraestructuras ciclistas | Vía Insular Ciclista de Lanzarote



Las características generales de la vía ciclista se detallan a partir de seis (6) tipos de vías ciclistas que permiten la conexión entre todos los tramos de la vía ciclista de Lanzarote:

1. Tramos de vía ciclista en uso mixto o compartido con vehículos:

- a. Vías de tráfico compartido con vehículos.
- b. Sirven para atravesar zonas urbanas y zonas rurales protegidas, donde la implantación de una vía ciclista se considera compleja.
- c. Dispondrán de la señalización adecuada, con objeto de informar la presencia de grupos ciclistas a los conductores.
- d. Limitación de la velocidad máxima a los vehículos a 30 km/h en vías mixtas que discurren por zonas urbanas y a 60 km/h en vías interurbanas.

TRAMOS DE VÍA CICLISTA MIXTOS EN EL MUNICIPIO DE TINAJO

TRAMO	EXTENSIÓN
SOO - LA SANTA SPORT	5,2 km
CARRETERA DE LA SANTA	600 m
EI CUHILLO - TINAJO	3,2 km
TINGUATÓN - LA ASOMADA	9 km

2. Tramos de vía ciclista aislada de uso exclusivo por redirección de tramos consolidados:

- a. Vías de tráfico exclusivo para ciclistas y vehículos de residentes.
- b. Aprovechamiento de vías de tráfico en uso para ubicar una vía ciclista en uno de los dos sentidos.
- c. Velocidad máxima permitida de 30 km/h para los vehículos residentes.
- d. Uso del arcén de la vía invadida para el aumento del ancho.

3. Tramos de vía ciclista aislada de uso exclusivo por reasfaltado de carreteras en desuso, secundarias o de uso agrícola:

- a. Vías de tráfico exclusivo para ciclistas y vehículos de residentes o propietarios de fincas.
- b. Limitación de la velocidad a 30 km/h, estando prohibido la entrada a coches o motos que no cumplan con las condiciones de uso.

TRAMOS DE VÍA CICLISTA A REASFALTAR EN EL MUNICIPIO DE TINAJO

TRAMO	EXTENSIÓN
LA ISLETA DE LA SANTA	2,0 km
TINAJO - TINGUATÓN	7,2 km

4. Tramos de vía ciclista aislada por asfaltado de caminos de tierra de dominio público:

- a. Vías de uso exclusivo para ciclistas y vehículos de residentes de fincas.

TRAMOS DE VÍA CICLISTA A ASFALTAR EN EL MUNICIPIO DE TINAJO

TRAMO	EXTENSIÓN
LA SANTA – EL CUCHILLO	2,7 km

5. Tramos de vía ciclista de paseo de “uso integrado”:

- a. Vías de uso integrado en el tráfico ordinario.
- b. Conexión de las avenidas mayores de núcleos urbanos con las vías ciclistas que discurren por el exterior de dichos núcleos.
- c. Dispondrán de la señalización adecuada, con objeto de informar la presencia de grupos ciclistas a los conductores.

6. Tramos de vía ciclista a asfaltar según el Proyecto Vía Ciclista Tramo 1:

- a. Planteamiento de un modificado sobre circunvalación Costa Teguisse-Arrecife.



4.2.8. PLAN DE ACCIÓN INSULAR PARA LA SOSTENIBILIDAD ENERGÉTICA. ISLA DE LANZAROTE (2012)

El Plan de Acción Insular para la Sostenibilidad Energética en la isla de Lanzarote es una apuesta decidida por la diversificación energética, potenciando el uso de las energías renovables y dando un renovado impulso al uso eficiente de la energía. El diseño de este Plan se realiza considerando la protección del medio ambiente como un elemento complementario y necesario para garantizar el desarrollo sostenible de la isla.

En este Plan, se recoge el compromiso del Cabildo de Lanzarote a realizar los Planes específicos, junto con las demás Administraciones Públicas, en el ámbito de sus competencias. Cabe destacar, entre otros, la redacción de un Plan de Movilidad que cubra el acondicionamiento y aparcamiento del tráfico en las principales ciudades, que favorezca el transporte público y los vehículos eléctricos, así como otros vehículos menos contaminantes, y la circulación de los peatones.

Las medidas y acciones propuestas, estrechamente relacionadas con el sector de transporte, se resumen a continuación:

MEJORAS PRIORITARIAS

- _Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).
- _Planes de Transporte de Trabajadores (PTT).
- _Gestión de flotas de transporte por carretera.
- _Conducción eficiente de turismos.
- _Conducción eficiente de vehículos industriales.
- _Renovación del parque automovilístico de vehículos turismo privados y de alquiler.
- _Renovación de flotas de transporte.

MEJORAS ADICIONALES

- _Mayor participación de los medios públicos y/o colectivos.
- _Desarrollo de infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos.
- _Desarrollo de proyecto de vehículos eléctricos asociado al rent a car.

4.2.9. ESTRATEGIA LANZAROTE 2020 (2013)

Tiene por objetivo lograr un modelo de desarrollo de la Isla que implique un equilibrio entre lo económico, lo social y lo ambiental, articulado a través de la promoción de una economía más verde en un renovado y reforzado contexto de desarrollo sostenible.

Cabe destacar que lo establecido en la presente Estrategia está en concordancia con los compromisos internacionales que supone la condición de la isla de Lanzarote como Reserva de la Biosfera y, principalmente, con la Estrategia 'Europa 2020', que servirá de referencia para el diseño e implementación de programas y proyectos asociados a cualquiera de los ocho (8) sectores fundamentales (Energía, Residuos, Agua, Agricultura, Ganadería, Pesca, Turismo y Biodiversidad).

En el ámbito de Lanzarote y de los municipios que componen la Isla, el alcance que comporta el término 'desarrollo sostenible' se resume en las siguientes cinco (5) metas clave que, a su vez, constituyen la visión insular.

METAS DE LA VISIÓN

M1_Afrontar el desarrollo de la comunidad en su conjunto dentro del necesario equilibrio entre lo económico, lo social y lo medioambiental.

M2_Mantener una comunidad informada, concienciada y con un alto nivel de participación e implicación en su desarrollo a todos los niveles de la sociedad / sector público y privado.

M3_Reducir la dependencia de productos y/o servicios que provengan de fuera de la Isla, potenciando el sector agrario y la pesca regulada, así como el consumo local, desarrollando las acciones necesarias para una autosuficiencia en los distintos sectores y una promoción y expansión de las energías renovables. Todo esto unido a una gestión decidida en todo lo referente a la eficiencia energética en instalaciones del sector público y privado, incluidas las pautas de movilidad sostenible.

M4_Promover un turismo sostenible y de calidad poniendo en valor el rico patrimonio natural y cultural de la Isla, para una mayor calidad de vida de su población y un efecto positivo en su medioambiente.

M5_Trabajar activamente en la optimización del ciclo de Residuos y del ciclo del Agua, reduciendo la contaminación y promoviendo el reaprovechamiento a partir de un marco regulatorio y una vigilancia que permitan una mayor eficacia y eficiencia en ambos ciclos.



4.2.10. PIMS DE LANZAROTE Y LA GRACIOSA (2014)

El Plan sigue las directrices definidas en 'Hacia una estrategia temática sobre el medio ambiente urbano' por la Comisión Europea para las áreas territoriales de más de 100.000 habitantes y abarca toda la isla de Lanzarote, incluyendo La Graciosa.

El objetivo del Plan es reducir el impacto negativo del tráfico, mediante el estudio de la movilidad y los diferentes modos de transporte existentes en la isla, potenciando las alternativas más sostenibles como son el transporte público, los vehículos eléctricos, las bicicletas o el caminar, de manera que ayuden a la isla a un crecimiento sostenible.

Las propuestas definidas en el mismo, referentes a la isla de Lanzarote, buscan conseguir el equilibrio entre los diferentes modos de transporte que, a su vez, se estructuran en cuatro (4) bloques: transporte en guagua, transporte en taxi, transporte en vehículo privado y transporte no motorizado. Además, se plantean una serie de propuestas transversales relativas a información y formación, que sirven de soporte a las demás propuestas anteriormente definidas.

A continuación, se exponen las propuestas de actuación escogidas para cada bloque:

TRANSPORTE EN GUAGUA

- _Mejora del servicio de conservación y mantenimiento de las infraestructuras del transporte.
- _Creación de nuevas paradas en los puntos de interés turístico, así como en otras localidades de la isla.
- _Sistema de transporte a la demanda.
- _Sistema de transporte de equipamientos, tales como bicicletas, carritos de bebé, etc.
- _Coordinación de transporte urbano e interurbano.
- _Mejora de la interfaz con los usuarios referente a horarios y líneas en los siguientes formatos: físico y digital.
- _Mejora de la comercialización: aumento de la tipología de bonos y adquisición de los mismos en diferentes puntos de la isla. Integración de una tarjeta turística con validez temporal determinado.
- _Mejora de la imagen corporativa con identificación clara del titular del servicio.
- _Mejora y renovación de la flota de vehículos.

TRANSPORTE EN TAXI

- _Capacidad general del sistema.
- _Servicio al aeropuerto de Arrecife y al puerto de Mármol.
- _Control de calidad mediante registro de reclamaciones al servicio del taxi.
- _Integración de un sistema de reservas por parte de las diferentes asociaciones de taxis.
- _Sistema de información a usuarios relativa al sistema de taxis en diferentes medios e idiomas.
- _Mejora y renovación de la flota de vehículos.

TRANSPORTE EN VEHICULO PRIVADO

- _Fomento del uso del coche compartido: carpooling y carsharing.
- _Integración de la movilidad eléctrica en vehículos de alquiler, taxis y vehículos oficiales.
- _Instalación de puntos de recarga en lugares de mayor afluencia de personas, tales como hoteles, centros comerciales, sitios de atracción turística, etc.
- _Creación de plazas de estacionamiento exclusivas para vehículos eléctricos e híbridos.
- _Plan de difusión en diferentes páginas web para dar a conocer el sistema a los usuarios.

TRANSPORTE NO MOTORIZADO

- _Elaboración de un Plan de infraestructuras ciclistas.
- _Construcción de carriles bicis en mayores ejes de tráfico que atraviesan zonas urbanas, compatibles con la seguridad y circulación generales.
- _Aplicación de medidas y de sistemas de calmado del tráfico (Zonas 30).
- _Dotación de aparcamientos y servicios complementarios referentes al uso de la bicicleta.
- _Elaboración de un Plan de infraestructuras peatonales, con especial atención a la construcción o restauración de aceras y cruces de peatones en distintos ámbitos urbanos.
- _Implantación de un sistema de préstamos de bicicletas repartidas por toda la isla, próximas a las conexiones intermodales y a los puntos de atracción de demanda.
- _Creación de una normativa de uso de la bicicleta, aplicable a nivel insular y municipal.
- _Implantación de un sistema de registro de bicicletas gratuito y voluntario, con objeto de evitar sustracción o robo de bicicletas.



INFORMACIÓN Y FORMACIÓN

_Creación de una página web que recoja información relacionada con el transporte en Lanzarote, así como un mapa integrado de líneas de transporte público y puntos de interés de la isla, con diseño simplificado para su fácil comprensión por parte del usuario. Incluye también la difusión de información de incidencias.

_Compatibilidad de la página web con dispositivos móviles del tipo Smartphone.

_Creación de una aplicación disponible para dispositivos Apple y Android, con información integral del transporte público colectivo.

_Implantación de códigos QR en las paradas.

_Elaboración de un Plan de Mejora de la Señalización Orientativa y Turística, con objeto de orientar e informar con claridad y precisión a los visitantes.

_Implantación de la información y del plano de las líneas del transporte público en postes, marquesinas y estaciones.

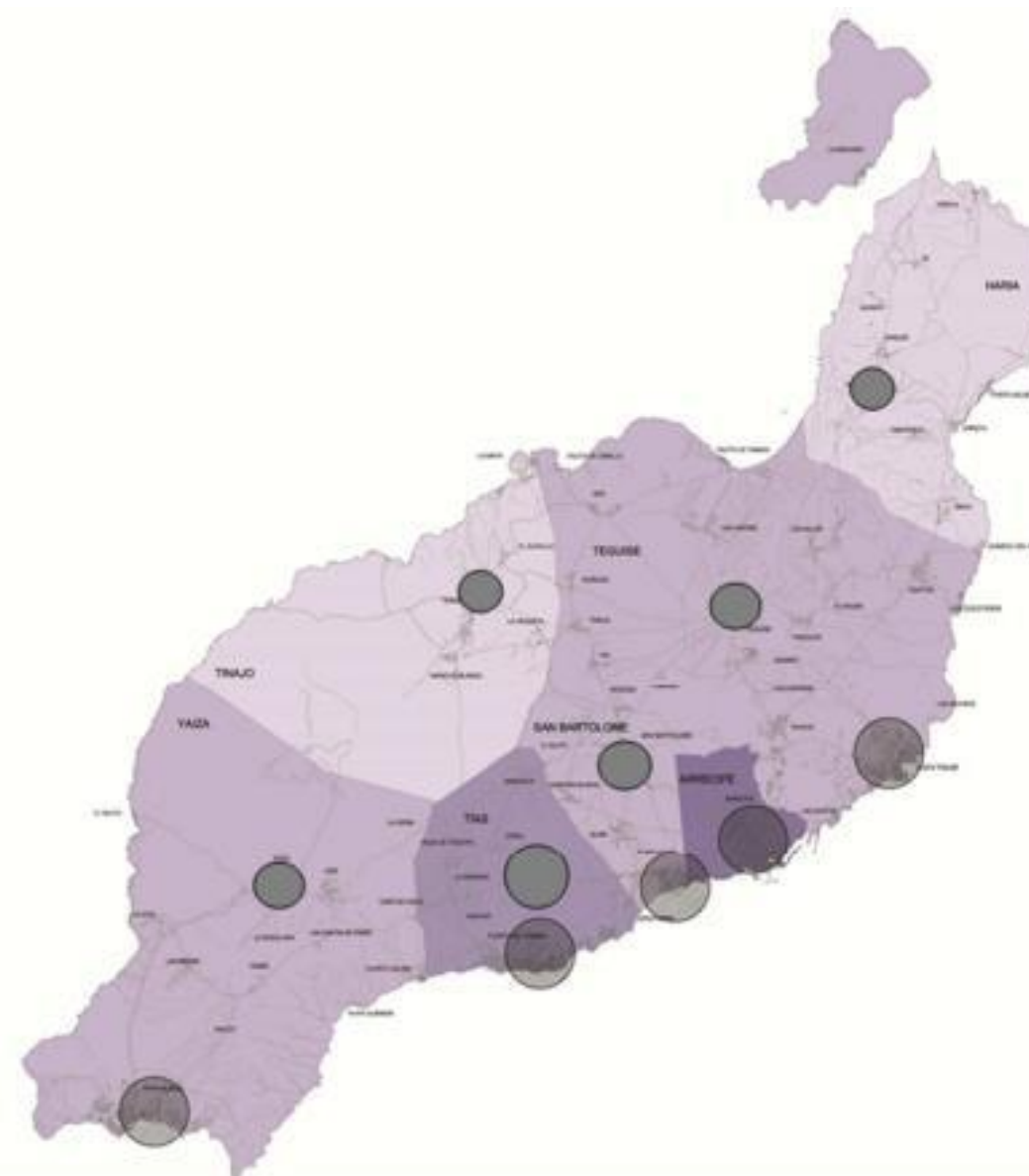
_Creación de un Observatorio de movilidad sostenible, con objeto de convertirse en una herramienta de conocimiento, evaluación y seguimiento de la movilidad en Lanzarote.

_Formación, en materia de movilidad sostenible urbana, a empleados públicos, colectivos primarios prioritarios y a ciudadanos en general.

4.2.11. PLAN DIRECTOR INSULAR DE ZONAS COMERCIALES ABIERTAS DE LZT (2015)

El presente Plan Director Insular de Zonas Comerciales Abiertas (ZCA) de Lanzarote tiene como objeto realizar el análisis de los datos objetivos y de las características singulares de las Zonas Comerciales Abiertas existentes en los diferentes núcleos poblacionales de la isla de Lanzarote, tanto históricos como turísticos, con el fin de efectuar una evaluación y ponderación de los mismos, dentro del marco insular.

En el mismo, se establece que las posibles zonas comerciales abiertas tienen lugar en las cabeceras municipales, así como en los núcleos turísticos.



Posibles Zonas Comerciales Abiertas | Plan Director Insular de ZCA de LZT

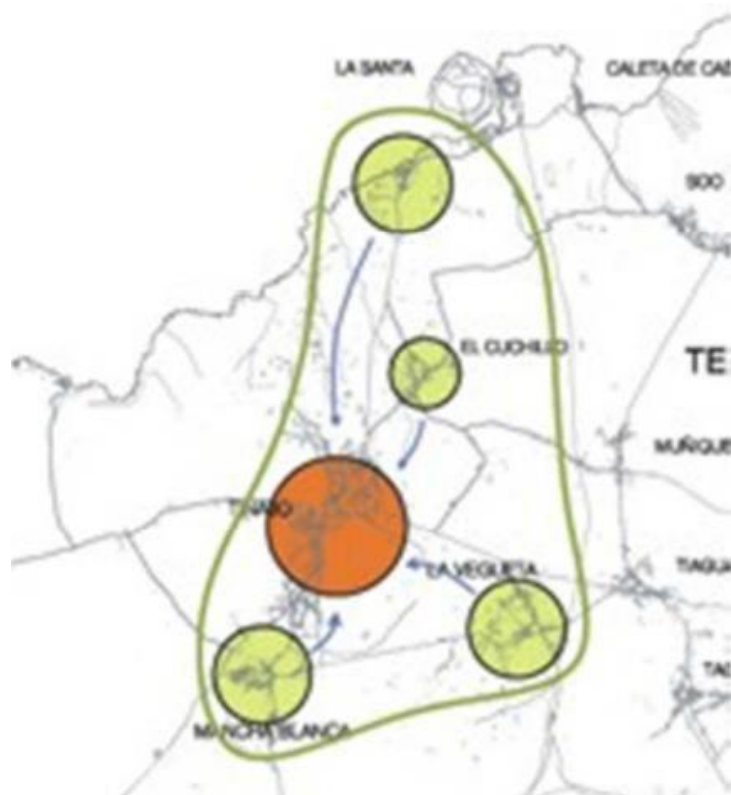


En materia de análisis territorial, el municipio de Tinajo presenta una estructura municipal donde el espacio natural está presente en su territorio y eso influye a la hora de la organización comercial que, en este caso, es escasa, aunque posee un interés paisajístico importante y atrayente para los turistas.

A su vez, se recoge un análisis de la movilidad e infraestructuras, con objeto de proporcionar una visión de la situación actual del sistema de transportes y redes existentes en la isla de Lanzarote, tanto a nivel insular como a nivel municipal, para determinar aquellos municipios o núcleos que ofrecen una mejor accesibilidad.

En base a eso, se sostiene que el municipio de Tinajo es el menos accesible de los restantes municipios, en cuanto al tipo de vía por el que se accede al municipio, su parque de vehículos, el nivel de servicios y el transporte colectivo.

Pese a presentar un nivel de servicios medio, se considera el pueblo de Tinajo como núcleo principal, debido a su proximidad con respecto a las vías principales, siendo éste una entidad óptima para la implantación de una zona comercial abierta. Además, cuenta con una serie de núcleos poblacionales de menor categoría que gravitan hacia Tinajo y, a su vez, se abastecen del mismo.



Área de influencia del municipio de Tinajo | Plan Director Insular de ZCA de LZT

4.2.12. TINAJO, MUNICIPIO SOSTENIBLE (2000)

El nuevo Grupo de Gobierno, surgido tras las elecciones de 1999, tomó la iniciativa de poner en marcha una serie de actuaciones que, bajo la denominación de '*Tinajo, municipio sostenible*', permitió establecer políticas de desarrollo integral con marcado carácter proteccionista y fomentar la participación ciudadana en la toma de decisiones. Una de las razones que motivó esta decisión fue la extracción indiscriminada de áridos en Espacios Naturales Protegidos dentro del municipio de Tinajo, además de presentar una indisciplina urbanística.

Para la elaboración del presente documento, se tomó como referencia lo establecido en la **Agenda 21: Plan de Acción Local**.

Ante la convocatoria de subvenciones a zonas de influencia socioeconómica de los Parques Nacionales, acaecida en enero del 2000, cabe destacar la presentación de un **proyecto para la redacción de actuaciones de restauración y uso público puntual del área de Tisalaya-Tinguatón**, con el fin de efectuar un análisis de los valores de la zona y las directrices necesarias, que incluya la posibilidad de explotación turística sostenible por cooperativas de trabajadores locales y los usos educativos y recreativos.



Mancha Blanca | Fotografía propia



En consecuencia, los objetivos específicos que rigen la presente estrategia de desarrollo sostenible son los siguientes:

OBJETIVOS

- O1_Mejora de la calidad de vida de los residentes presentes y futuros.
- O2_Desarrollo comunitario de Tlaxiaco.
- O3_Incremento de la capacidad de desarrollo futura de la comarca.
- O4_Reconversión ecológica de Tlaxiaco en términos de sostenibilidad.
- O5_Ordenación territorial de los usos y actividades de la comarca.
- O6_Diversificación económica y regulación estratégica de los sectores económicos.
- O7_Potenciación del sector primario local.
- O8_Lucha contra el desempleo.
- O9_Modernización de la Administración local.
- O10_Protección del patrimonio histórico y etnográfico local.
- O11_Inserción insular.

Además, se establecen una serie de estrategias de desarrollo para cada sector competente. En lo referente al sector del transporte, se expresan las siguientes estrategias englobadas en el documento 'Programa Municipal de Tráfico y Transportes':

PROGRAMA MUNICIPAL DE TRÁFICO Y TRANSPORTES

- _Estudios sectoriales previos (movilidad, accesibilidad, tráfico y parque móvil).
- _Regulación del tráfico y parque móvil.
- _Servicios de transporte público.
- _Otras propuestas sectoriales.

4.2.13. PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE TINAJO (2003)

La ordenación urbanística vigente en el municipio de Tlaxiaco se traduce en una delimitación de Suelo Urbano del año 1981 y en un Plan Parcial denominado Isleta y Ría de La Santa, cuya revisión fue aprobada definitivamente por la Comisión de Urbanismo y Medioambiente en el año 1988.

Las determinaciones del presente Plan General se contienen en los siguientes documentos:

- A. Ordenación estructural y general:
 - _Memoria.
 - _Normas Urbanísticas Generales.
 - _Planos de Ordenación Estructural (clasificación del suelo y estructura general).
- B. Plan Operativo:
 - _Normas Urbanísticas de Ordenación Pormenorizada.
 - _Fichero de Ámbitos Urbanísticos.
 - _Programa de Actuación.
 - _Catálogo de Protección del Patrimonio Arquitectónico.
 - _Catálogo de Edificaciones no amparadas por licencia.
 - _Planos de Ordenación Pormenorizada sobre ámbitos, tipologías, usos y gestión.

Además, forma parte integrante del Plan General de Ordenación de Tlaxiaco la totalidad del Documento de Información elaborado con el Avance de planeamiento y la Memoria de la Información Pública del documento de aprobación inicial.

Los principios generales básicos que sustentan el mismo Plan General son los siguientes:

- _Garantizar el sostenimiento de unos niveles óptimos de desarrollo social y económico, y de calidad de vida de la población.
- _Racionalizar y pautar temporalmente la ocupación y el uso del territorio municipal, con especial atención a las variables ambientales, para garantizar la preservación y conservación de los recursos naturales y culturales existentes en el municipio.
- _Transmitir a la población, a través de un decidido impulso de la gestión pública, una cultura urbanística y ambiental basada en el respeto y cuidado de la herencia que han recibido, y en la importancia que tiene para las condiciones en que va a desarrollarse su vida y la de quienes les rodean.



Atendiendo a las prescripciones de la legislación urbanística aplicable, el Plan General de Ordenación del municipio divide el suelo del término municipal en las siguientes clases de suelo: urbano, urbanizable y rústico. A continuación, se incluye una tabla que refleja de forma esquemática la clasificación y categorización del suelo establecida por este Plan General.

Cabe destacar el porcentaje de suelo de los espacios naturales (63,47%) y la superficie de suelo rústico considerado de protección ambiental en alguna de sus categorías específicas (7,67%). Esto supone que el 71,14% del término municipal se encuentra protegido por sus valores ambientales, destinándose un 20,22% de la superficie total del municipio para la actividad agrícola. Como consecuencia de eso, el suelo existente para su transformación urbanística sólo representa el 2,38% en suelo urbano, el 0,89% en suelo urbanizable y, por último, el 1,01% en asentamientos rurales.

CLASIFICACIÓN DEL SUELO

SUELO URBANO	SUPERFICIE (m ²)	%
SUELO URBANO CONSOLIDADO	2.536.044	1,88
SUELO URBANO NO CONSOLIDADO	668.103	0,50
TOTAL	3.204.147	2,38

SUELO URBANIZABLE	SUPERFICIE (m ²)	%
SECTORIZADO ORDENADO	77.655	0,06
SECTORIZADO NO ORDENADO	971.541	0,72
NO SECTORIZADO	156.512	0,12
TOTAL	1.205.708	0,89

SUELO RÚSTICO		SUPERFICIE (m ²)	%
PROTECCIÓN AMBIENTAL	ESPACIOS NATURALES	85.513.400	63,47
	NATURAL	2.207.560	1,64
	PAISAJÍSTICA	7.781.560	5,78
	CULTURAL	9.904	0,01
	COSTERA	322.338	0,24
PROTECCIÓN ECONÓMICA	AGRARIA (ENARENADOS)	22.416.800	16,64
	AGRARIA (JABLE)	4.817.090	3,58
	INF. CARRETERAS	533.853	0,40
	INF. EQUIPAMIENTOS	19.378	0,01
ASENTAMIENTOS RURALES		1.354.550	1,01
PROTECCIÓN TERRITORIAL		5.349.880	3,97
TOTAL		130.326.313	96,73

PGO Tinajo | Elaboración propia



La delimitación de las áreas o ámbitos presentes en el término municipal de Tinajo en función de la categoría del suelo se recoge en la tabla que se muestra bajo estas líneas:

CATEGORIZACIÓN DEL SUELO	
SUELO URBANO CONSOLIDADO	
LOS DOLORES	PLAZA DE SAN ROQUE
MANCHA BLANCA	LA CAÑADA
TAJASTE	LA COSTA
EL CALVARIO	LA SANTA
LA LAGUNETA	LA SANTA SPORT
SUELO URBANO NO CONSOLIDADO	
U.A. MANCHA BLANCA	U.A. LA CAÑADA
U.A. TAJASTE	U.A. LA COSTA 1
U.A. EL CALVARIO	U.A. LA COSTA 2
U.A. LA LAGUNETA 1	U.A. LA COSTA 3
U.A. LA LAGUNETA 2	U.A. LA COSTA 4
U.A. AYUNTAMIENTO	U.A. LITORAL
U.A. EL MOLINO	

SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO ORDENADO	
LA SANTA	EL PARQUE MARÍTIMO
SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO NO ORDENADO	
LA ISLETA Y RÍA DE LA SANTA	
SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO	
LA COSTA	
SUELO RÚSTICO DE ASENTAMIENTO RURAL	
EL CUCHILLO	TINGUATÓN
LA VEGUETA-YUCO	

PGO Tinajo | Elaboración propia



El sistema general de red viaria en el término municipal de Tinajo se desarrolla a partir de la vía insular LZ-67, que sirve como vía urbana dorsal y estructurante, a la que confluyen todas las calles y vías existentes del núcleo. Con el fin de conservar el carácter estructurante de la vía, se describen las siguientes actuaciones:

_Reducción de la franja de servidumbre a su paso por el núcleo urbano de Tinajo.

_Establecimiento de franjas de protección (jardines privados y espacios libres públicos).

Otro aspecto a tener en cuenta, es la necesidad de reducir la excesiva velocidad a la que se ve sometida dicha vía. Por ende, se establecen una serie de actuaciones que recoge la implantación de rotondas y cambios en la sección viaria, lo que permitirá mejorar la accesibilidad y distribución del tráfico en los siguientes puntos:

_Creación de nueva rotonda, lindante con el sector residencial La Costa, de acceso por el norte al núcleo urbano de Tinajo y de la que partirá una vía de carácter local que servirá de acceso principal al ámbito del sector residencial.

_Creación de nueva rotonda de acceso a la parte central del ámbito de La Costa.

_Mejora y acondicionamiento de la rotonda existente de acceso al núcleo de Tinajo, mediante áreas de protección y espacios libres.

_Creación de nueva rotonda al sur de la Unidad de Actuación Ayuntamiento, con la implantación de un nuevo eje alternativo a la vía insular LZ-67, pues se propone una circunvalación a la zona central, denominada Plaza de San Roque, que une la vía insular LZ-67 y LZ-20.

_Creación de nueva rotonda en la zona de El Calvario, entre el parque urbano existente y el terrero cubierto con la consiguiente ejecución de nueva vía central, a partir de la cual se ramifican una serie de vías de tercer orden.

_Creación de nueva rotonda con conexión, por medio de una carretera, de la vía insular LZ-67 con la LZ-46 en el entorno de Los Dolores.

_Creación de nueva rotonda en la confluencia de las vías insulares LZ-67 y LZ-46 en el núcleo de Mancha Blanca.

_Creación de rotonda en el viario dorsal del núcleo urbano de Tinajo, que hacia el oeste desemboca en el Parque Nacional de Timanfaya y hacia el sur en el asentamiento rural de Tinguatón.

Además, se establecen cuatro modificaciones principales en la vía de carácter insular LZ-20 (Arrecife - Tinajo), que se detallan a continuación:

_Creación de nueva rotonda de acceso a Tinajo en el ámbito previo al núcleo urbano. A su vez, sirve de acceso a la zona de Las Calderetas y Las Montañetas.

_Creación de una vía de servicio y área ajardinada en el acceso a Tinajo, con el fin de liberar el viario insular de las maniobras ocasionadas en el área de equipamientos propuesta en el acceso.

_Creación de nueva rotonda junto a la estación de servicio existente, que servirá de acceso al núcleo urbano de Tinajo, con la consiguiente jerarquización del sistema viario municipal.

_Creación de nueva rotonda al este de la Unidad de Actuación Ayuntamiento, a partir de la cual se parte la vía perteneciente a la circunvalación en el ámbito del entorno de la Plaza de San Roque y se unifica con la dorsal LZ-67.

El núcleo urbano de La Santa encierra una serie de actuaciones oportunas, con objeto de facilitar la accesibilidad y mejorar la distribución del tráfico. Dichas actuaciones consisten en:

_La implantación de dos rotondas de acceso situadas en la parte norte y sur del núcleo urbano.

_El establecimiento de una vía de circunvalación, en el lado sur y este del núcleo, como ruta alternativa de la vía principal.

En el sistema viario externo a los ámbitos, se establecen servidumbres de protección y áreas ajardinadas de 12 metros, con el fin de salvaguardar el carácter estructurante de dichas vías.



Con objeto de establecer un equilibrio, que cubra las necesidades básicas en aquellas áreas con déficit dotacional y aumente el estándar dotacional del municipio, se plasman las actuaciones referentes a los elementos estructurales de dotaciones y espacios libres:

PROGRAMA DE ACTUACIÓN - ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS

ZONA DE ACTUACIÓN: TINAJO

Parque urbano - U.A. La Costa 1	Plaza - U.A. Ayuntamiento (x2)
Parque urbano - U.A. La Costa 3	Parque urbano - U.A. La Cañada
Parque urbano - U.A. La Laguneta 2	Parque urbano en La Cañada (x2)
Parque urbano junto al cementerio	Parque urbano - U.A. El Molino
Plaza en Mancha Blanca (x2)	Plaza - U.A. El Molino
Parque urbano - U.A. Ayuntamiento (x2)	Plaza - U.A. La Costa 2
Parque urbano en Los Dolores	

ZONA DE ACTUACIÓN: LA SANTA

Parque urbano en La Santa	Parque urbano en el sector Parque Marítimo
Parque urbano - U.A. Litoral	

ZONA DE ACTUACIÓN: LA VEGUETA

Parque urbano - U.A. La Vegueta

ZONA DE ACTUACIÓN: EL CUCHILLO

Parque urbano en El Cuchillo

PROGRAMA DE ACTUACIÓN - DOCENTE

ZONA DE ACTUACIÓN: TINAJO

Docente - U.A. El Calvario

PROGRAMA DE ACTUACIÓN - SANITARIO

ZONA DE ACTUACIÓN: TINAJO

Centro de Salud en Plaza San Roque	Equipamiento sanitario - U.A. La Costa 2
------------------------------------	--

PROGRAMA DE ACTUACIÓN - DEPORTIVO

ZONA DE ACTUACIÓN: TINAJO

Ampliación Campo Fútbol - U.A. El Calvario

ZONA DE ACTUACIÓN: EL CUCHILLO

Ampliación equipamiento deportivo

PROGRAMA DE ACTUACIÓN - CULTURAL

ZONA DE ACTUACIÓN: TINAJO

Equipamiento en Mancha Blanca	Molino Castellano - U.A. El Molino
Molineta de Agua - U.A. La Cañada	Equipamiento - U.A. La Costa 3

PROGRAMA DE ACTUACIÓN - SOCIAL ASISTENCIAL

ZONA DE ACTUACIÓN: TINAJO

Centro Social - U.A. La Costa 3

PROGRAMA DE ACTUACIÓN - ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

ZONA DE ACTUACIÓN: TINAJO

Ampliación del Ayuntamiento	Oficinas del Ayuntamiento
Nueva sede del Ayuntamiento	

PROGRAMA DE ACTUACIÓN - OTROS

Equipamiento - U.A. La Vegueta	Equipamiento - U.A. La Laguneta 2
Equipamiento y ampliación en Yuco	Equipamiento en Tinguatón
Equipamiento en La Cañada	Equipamiento en La Santa
Equipamiento - U.A. Mancha Blanca	



4.2.14. PLAN DE ACCESIBILIDAD Y SUPRESIÓN DE BARRERAS FÍSICAS Y DE COMUNICACIÓN (2009)

El Plan de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de Comunicación fue redactado por el Ayuntamiento de Tijuana, con objeto de mejorar la accesibilidad y permitir la libre circulación de los usuarios sin ningún tipo de restricción.

En lo referente al viario, la selección de las zonas urbanas se realiza según su prioridad, distinguiéndose entre Zonas Urbanas de Prioridad Alta (Viario principal) y Zonas Urbanas de Prioridad Media (Viario secundario). Los criterios a tener en cuenta para cada caso son los siguientes:

ZONAS URBANAS DE PRIORIDAD ALTA

Áreas donde se localizan los itinerarios con mayores flujos peatonales.

Áreas donde se ubican los edificios públicos o representativos más importantes.

Núcleo central del municipio.

Áreas específicas en cuanto a estructura urbana: actividad comercial y de ocio.

Áreas de urbanización antigua.

Red viaria fundamental, según el tránsito peatonal y su importancia, desde el punto de vista de la jerarquía urbana.

Áreas específicas según criterios socio-demográficos: población envejecida, población discapacitada y alta densidad de población.

ZONAS URBANAS DE PRIORIDAD MEDIA

Áreas donde se localizan los itinerarios con menores flujos peatonales.

Áreas con estructura urbana disgregada o no consolidada.

Urbanizaciones situadas en localizaciones periféricas.

Urbanizaciones con baja densidad de población.

Áreas industriales.

VIARIOS PRINCIPALES

VIARIO PRINCIPAL TINAJO

VIARIO PRINCIPAL LA VEGUETA

VIARIO PRINCIPAL LA SANTA

VIARIO PRINCIPAL EL CUCHILLO

VIARIO PRINCIPAL MANCHA BLANCA

ACTUACIÓN PROPUESTA

Pavimentación de aceras en tramos sin ellas.

Adaptación de pasos peatonales / Supresión obst. peatonales puntuales.

Ensanchamiento aceras en tramos con dimensiones insuficientes (< 1,50 m).

Ubicación y señalización aparc. P.M.R.

PASOS PEATONALES PROPUESTOS

Cruces entre lados de aceras: vado con aparcamiento en fila o batería / vado simple paralelo o perpendicular a itinerario.

Cruces en intersección calles laterales: vado con aparcamiento en fila o batería / vado simple paralelo a itinerario.

OBSERVACIONES

_Zonas de circulación peatonal de dimensiones variables. Tramos puntuales con dimensiones insuficientes (< 1,50 m) o sin pavimentar.

_Mobiliario urbano:

TINAJO: ubicado según tramo. Algunos tramos tienen farolas en banda interna.

LA SANTA: bien ubicado en banda externa o lateral fuera de paso.

MANCHA BLANCA: inadecuadamente ubicado en banda interna según tramo.

LA VEGUETA: ubicado en lado interno de la acera e interfiere en zonas de circulación peatonal.

EL CUCHILLO: adecuadamente ubicado en petos laterales o fachada según tramo.

_Vados peatonales no adaptados. Algunos con bordillos rebajados (desnivel con calzada hasta 0,6 m, sin pavimento de señalización táctil y con p > 8%).

_Obstáculos puntuales: vados vehículos con pendientes excesivas en zona de circulación peatonal, postes y señales mal ubicadas.



VIARIO SECUNDARIO TINAJO

ACTUACIÓN PROPUESTA

TRAMOS URBANOS CARRETERAS

Adaptación pasos peatonales.
 Ensanchamiento aceras en tramos con dimensiones insuficientes (< 1,50 m).
 Pavimentación de aceras en tramos sin ellas.
 Supresión obst. peatonales puntuales.
 Ubicación y señalización aparc. P.M.R.

RESTO DE VIARIO

Supresión de tramos de aceras discont.
 Construcción vías de plataforma única con pavimento adaptado.
 Instalación de pasamanos y barandillas adaptados en tramos con desnivel lateral.
 Supresión obst. peatonales puntuales.
 Ubicación y señalización aparc. P.M.R.

PASOS PEATONALES PROPUESTOS

TRAMOS URBANOS CARRETERAS

Cruces entre lados de aceras: vado simple paralelo a itinerario / vado con aparcamiento en fila o batería.
 Cruces en intersección calles laterales: vado simple paralelo a itinerario.

RESTO DE VIARIO

Plataforma única sin diferencias de nivel.

OBSERVACIONES

_Zona urbana con dos tipologías de viario: (1) carreteras con acera y calzada en los tramos urbanos y (2) calles con plataforma única y calles con tramos de calzada en plataforma única en las que existen tramos discontinuos de aceras.

_Las aceras tienen zonas de circulación peatonal de dimensiones insuficientes (< 1,50 m) en gran parte de los recorridos de las carreteras.

_Los pasos peatonales no disponen de vados adaptados.

_Obstáculos puntuales: escalones sueltos, postes y señales mal ubicadas, vehículos en zonas de paso peatonal.

_Existen tramos puntuales con pendiente > 6% (7-10%).

VIARIO SECUNDARIO LA SANTA

ACTUACIÓN PROPUESTA

CTRA. NÚCLEO LA SANTA - URB. LA SANTA

Adaptación pasos peatonales.
 Pavimentación de aceras en tramos sin ellas.
 Supresión obst. peatonales puntuales.
 Ubicación y señalización aparc. P.M.R.

CALLES EN ZONA SUR DEL NÚCLEO

Adaptación pasos peatonales.
 Ensanchamiento aceras en tramos con dimensiones insuficientes (< 1,50 m).
 Pavimentación de aceras en tramos sin ellas.
 Supresión obst. peatonales puntuales.

RESTO DE VIARIO

Supresión de tramos de aceras discont.
 Construcción vías de plataforma única con pavimento adaptado.
 Supresión obst. peatonales puntuales.
 Ubicación y señalización aparc. P.M.R.

PASOS PEATONALES PROPUESTOS

CTRA. NÚCLEO LA SANTA - URB. LA SANTA

Cruces entre lados de aceras: vado simple paralelo a itinerario / vado con aparcamiento en fila o batería.
 Cruces en intersección calles laterales: vado simple paralelo a itinerario / vado con aparcamiento en fila.

RESTO DE VIARIO

Plataforma única sin diferencias de nivel.

OBSERVACIONES

_Zona urbana con dos tipologías de viario: (1) carreteras en tramo urbano y calles en zona sur con aceras y calzada, y (2) calles con plataforma única y calles con tramos de calzada en plataforma única en las que existen tramos discontinuos de aceras en núcleo.

_Las aceras tienen zonas de circulación peatonal de dimensiones suficientes (> 1,50 m) en el recorrido de la carretera, mientras que las aceras del resto de viario en las zonas sur y en el núcleo norte tienen zonas de circulación de dimensiones insuficientes (< 1,50 m). Los pasos peatonales no disponen de vados adaptados.

_Obstáculos puntuales: escalones sueltos en aceras, postes y señales mal ubicadas, vehículos en zonas de paso peatonal. Existen tramos puntuales con pendiente > 6% (7-10%).



VIARIO SECUNDARIO MANCHA BLANCA

ACTUACIÓN PROPUESTA

CTRA. MANCHA BLANCA - TINGUATÓN

Adaptación pasos peatonales.
Pavimentación de aceras.

CALLE EN ZONA NORTE DEL NÚCLEO

Adaptación pasos peatonales.
Supresión obst. peatonales puntuales.

RESTO DE VIARIO

Supresión de tramos de aceras descont.
Construcción vías de plataforma única con pavimento adaptado.

PASOS PEATONALES PROPUESTOS

CTRA. MANCHA BLANCA – TINGUATÓN / CALLE EN ZONA NORTE DEL NÚCLEO

Cruces entre lados de aceras: vado simple paralelo a itinerario / vado con aparcamiento en fila o batería.
Cruces en intersección calles laterales: vado simple paralelo a itinerario / vado con aparcamiento en fila o batería.

RESTO DE VIARIO

Plataforma única sin diferencias de nivel.

OBSERVACIONES

_Zona urbana con tres tipologías de viario: (1) carretera en tramo urbano con arcenes sin pavimentar, (2) calle borde norte con aceras y calzada, y (3) calles con plataforma única y calles con tramos de calzada en plataforma única en las que existen tramos discontinuos de aceras.

_Las aceras tienen zonas de circulación peatonal de dimensiones suficientes (1,50 m) en el recorrido de la calle de reciente urbanización del borde norte, mientras que las aceras del resto de viario cuentan con zonas de circulación peatonal de dimensiones insuficientes (< 1,50 m).

_Los pasos peatonales no disponen de vados adaptados.

_Obstáculos puntuales: escalones sueltos en aceras, postes y señales mal ubicadas, vehículos en zonas de paso peatonal.

_Existen tramos puntuales con pendiente > 6% (7-12%).

VIARIO SECUNDARIO LA VEGUETA

ACTUACIÓN PROPUESTA

CTRA. MANCHA BLANCA - TEGUISE

Adaptación pasos peatonales.
Ensanchamiento aceras en tramos con dimensiones insuficientes (< 1,50 m).
Pavimentación de aceras en tramos sin ellas.
Supresión obst. peatonales puntuales.
Ubicación y señalización aparc. P.M.R.

RESTO DE VIARIO

Supresión de tramos de aceras descont.
Construcción vías de plataforma única con pavimento adaptado.
Instalación de pasamanos y barandillas adaptados en tramos con desnivel lateral.
Supresión obst. peatonales puntuales.
Ubicación y señalización aparc. P.M.R.

PASOS PEATONALES PROPUESTOS

CTRA. MANCHA BLANCA - TEGUISE

Cruces entre lados de aceras: vado simple paralelo a itinerario / vado con aparcamiento en fila o batería.
Cruces en intersección calles laterales: vado simple paralelo a itinerario.

RESTO DE VIARIO

Plataforma única sin diferencias de nivel.

OBSERVACIONES

_Zona urbana con dos tipologías de viario: (1) carretera con acera y calzada en el tramo urbano, y (2) calles con plataforma única y calles con tramos de calzada en plataforma única en las que existen tramos discontinuos de aceras.

_Las aceras tienen zonas de circulación peatonal de dimensiones suficientes (1,50 m) en gran parte del recorrido de la carretera, pero sólo existe acera en uno de los lados. El tramo final junto al municipio de Tegui se tiene dimensiones insuficientes (< 1,50 m).

_Los pasos peatonales no disponen de vados adaptados.

_Obstáculos puntuales: escalones sueltos, postes y señales mal ubicadas, vehículos en zonas de paso peatonal.

_Existen tramos puntuales con pendiente > 6% (7-9%).



ACTUACIÓN PROPUESTA

CTRA. EL CUCHILLO - TINAJO	RESTO DE VIARIO
Ensanchamiento arcén en tramos con dimensiones insuficientes (< 1,50 m).	Supresión de tramos de aceras discont.
Supresión obst. peatonales puntuales.	Construcción vías de plataforma única con pavimento adaptado.
	Instalación de pasamanos y barandillas adaptados en tramos con desnivel lateral.
	Supresión obst. peatonales puntuales.
	Ubicación y señalización aparco. P.M.R.

PASOS PEATONALES PROPUESTOS

CTRA. EL CUCHILLO – TINAJO / RESTO DE VIARIO
Plataforma única sin diferencias de nivel.

OBSERVACIONES

_Zona urbana con dos tipologías de viario: (1) carretera con arcén y calzada en el tramo urbano, y (2) calles con plataforma única y calles con tramos de calzada en plataforma única en las que existen tramos discontinuos de aceras.

_Las aceras tienen zonas de circulación peatonal de dimensiones insuficientes (< 1,50 m) en la mayoría de los tramos existentes. En la carretera existe arcén con dimensiones suficientes en uno de los dos lados (> 1,50 m).

_Los pasos peatonales no disponen de vados adaptados.

_Obstáculos puntuales: escalones sueltos, postes y señales mal ubicadas, vehículos en zonas de paso peatonal.

_Existen tramos puntuales con pendiente > 6% (7-9%).

En el año en que se redactó el Plan de Accesibilidad, se registró una sola línea de guaguas y un total de nueve (9) paradas en el municipio de Tlaxcala, cuyas propuestas de mejora se muestran a continuación. No obstante, cabe destacar que, en los últimos años, ha aumentado el número de líneas de guaguas, así como el número de paradas. Actualmente, existen tres (3) líneas de guaguas de la compañía IntercityBus Lanzarote, que efectúa sus paradas en el municipio de Tlaxcala.

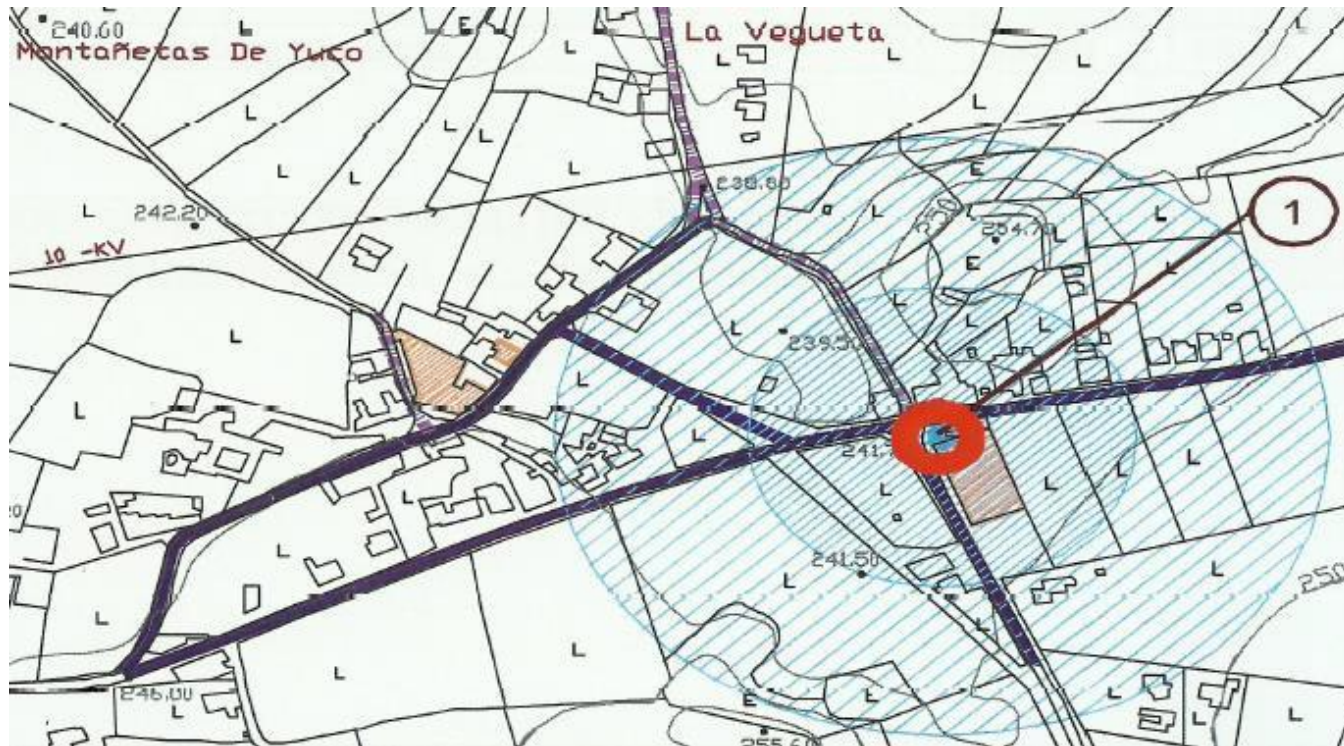


TRANSPORTE PÚBLICO EN TINAJO

LÍNEA	ORIGEN	DESTINO
16	ARRECIFE	LA SANTA
52	LA SANTA	LOS VALLES
53	LA SANTA	TEGUISE



PARADA DE GUAGUA LA VEGUETA



ACTUACIÓN PROPUESTA

Colocación de pavimento táctil de señalización.

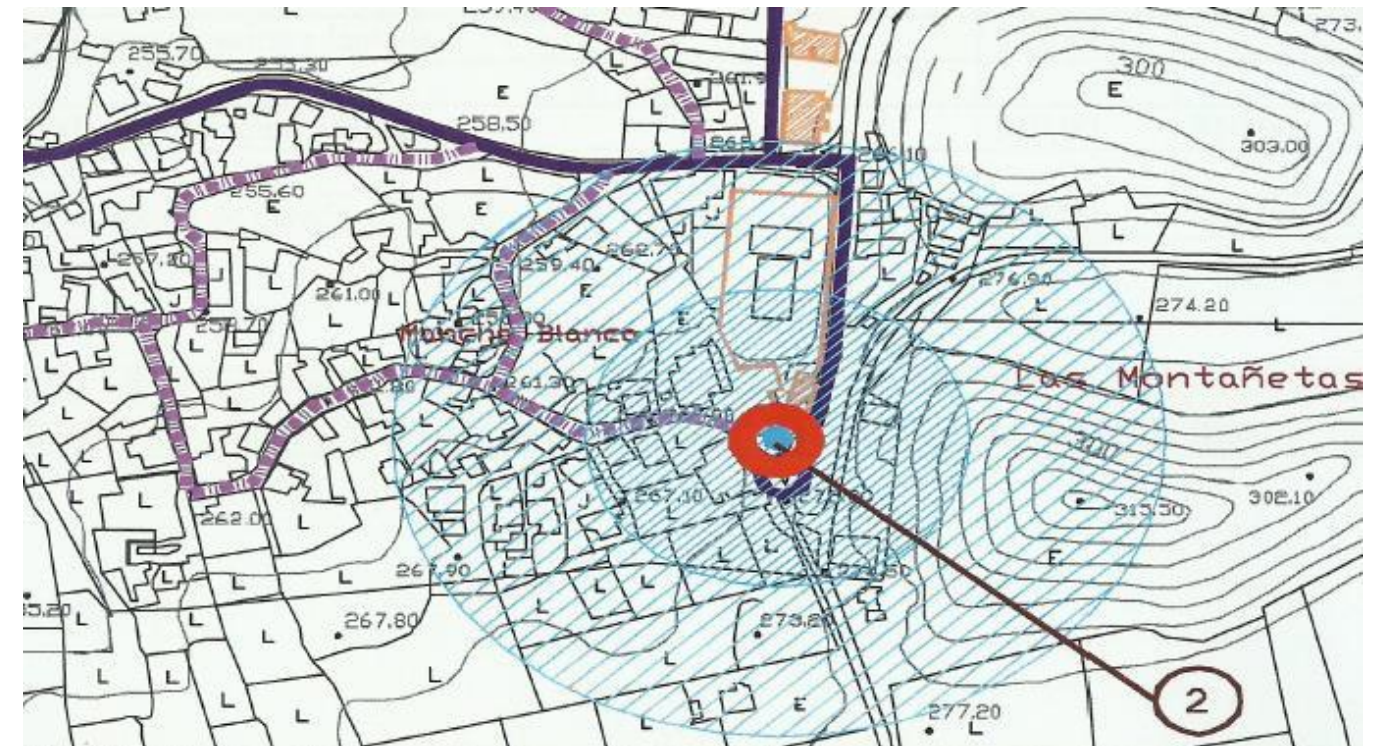
Construcción vado peatonal adaptado en acera.

Eliminación asiento existente.

Instalación de asiento adaptado.

Dotación de información adaptada.

Instalación de poste de parada adaptado.



ACTUACIÓN PROPUESTA

Ensanchamiento/creación de acera adaptada con pavimento táctil.

Construcción vado peatonal adaptado en acera.

Eliminación desnivel en base marquesina.

Eliminación asiento existente.

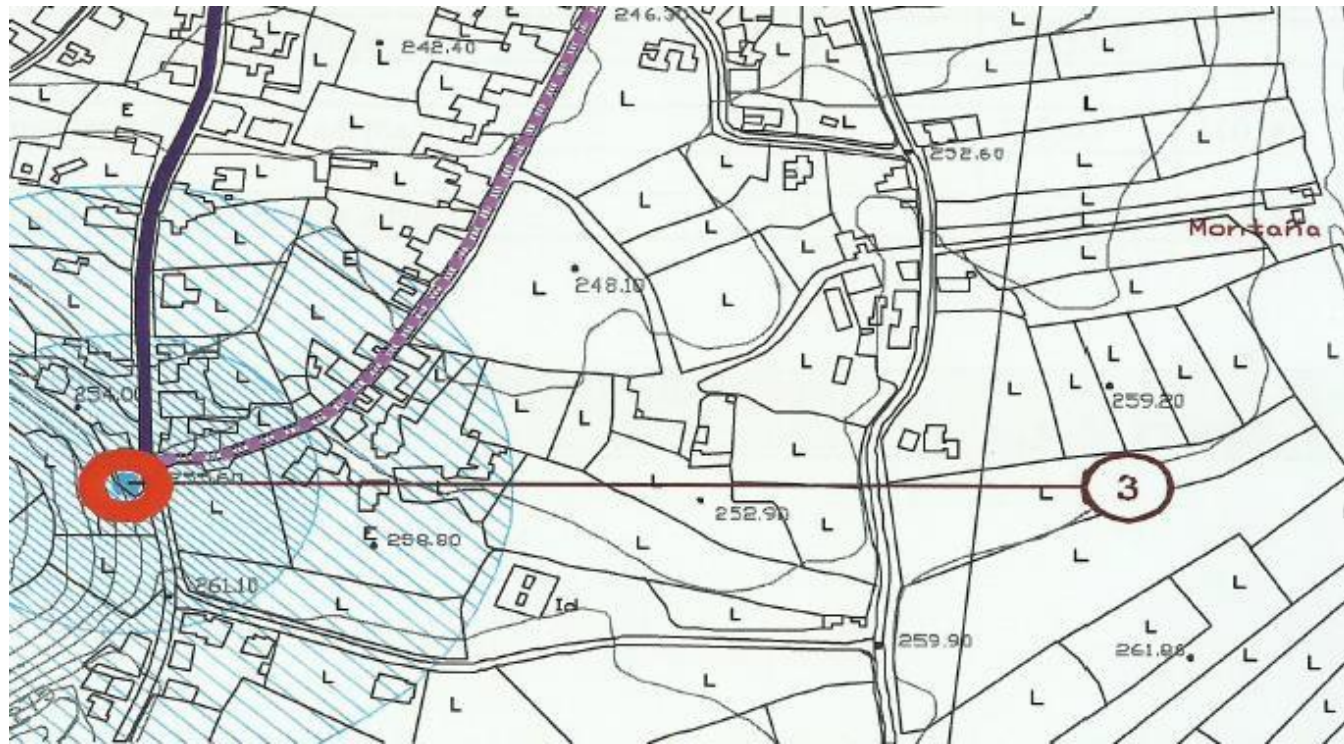
Instalación de asiento adaptado.

Dotación de información adaptada.

Instalación de poste de parada adaptado.



PARADA DE GUAGUA TAJASTE



ACTUACIÓN PROPUESTA

Ensanchamiento/creación de acera adaptada con pavimento táctil.

Construcción vado peatonal adaptado en acera.

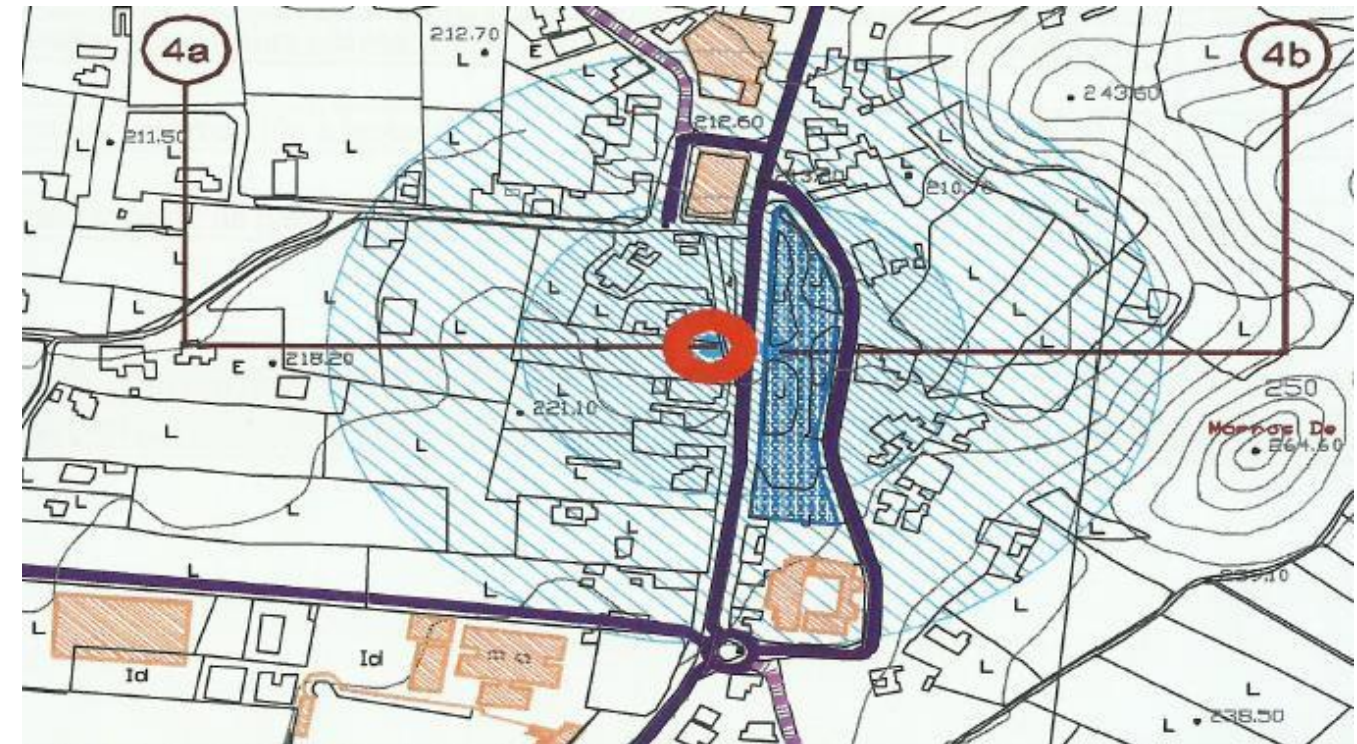
Eliminación asiento existente.

Instalación de asiento adaptado.

Dotación de información adaptada.

Instalación de poste de parada adaptado.

PARADA DE GUAGUA EL CALVARIO



ACTUACIÓN PROPUESTA

Ensanchamiento/creación de acera adaptada con pavimento táctil.

Incorporación andén de acceso.

Eliminación asiento existente.

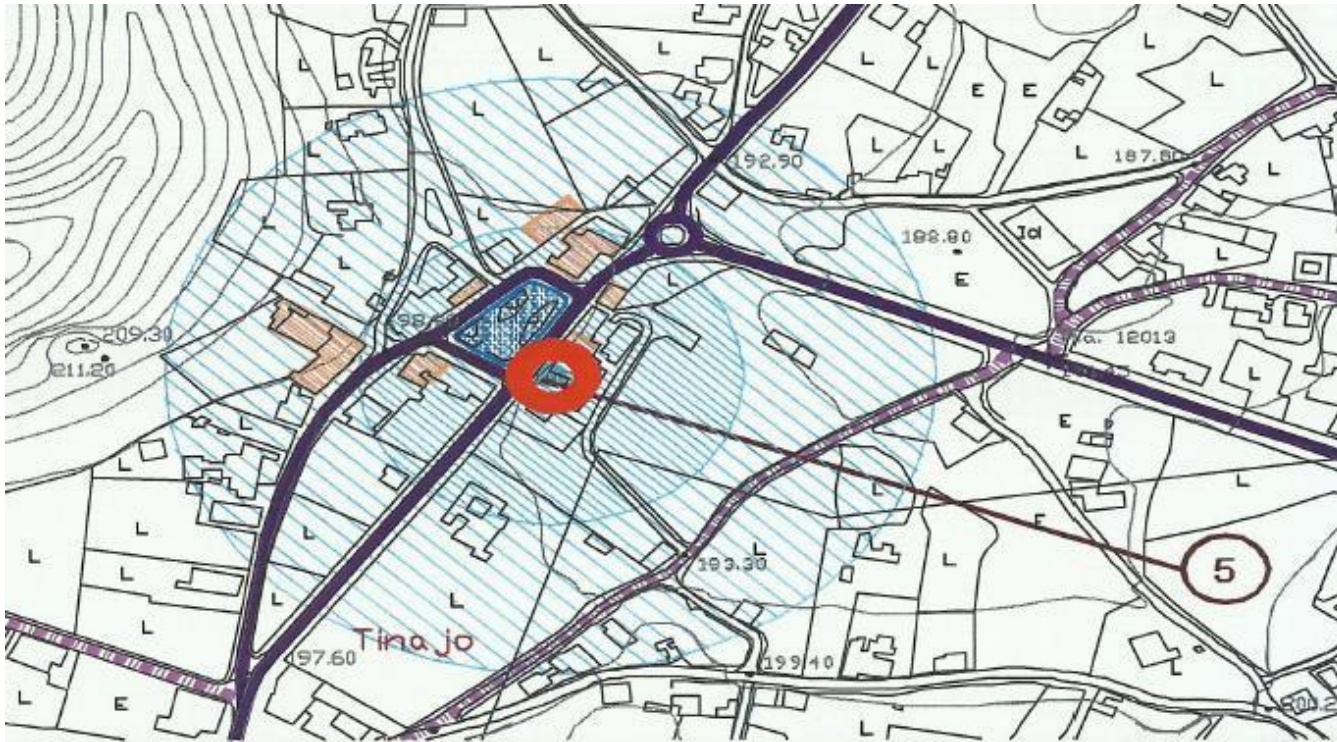
Instalación de asiento adaptado.

Dotación de información adaptada.

Instalación de poste de parada adaptado.



PARADA DE GUAGUA SAN ROQUE



ACTUACIÓN PROPUESTA

Colocación de pavimento táctil de señalización.

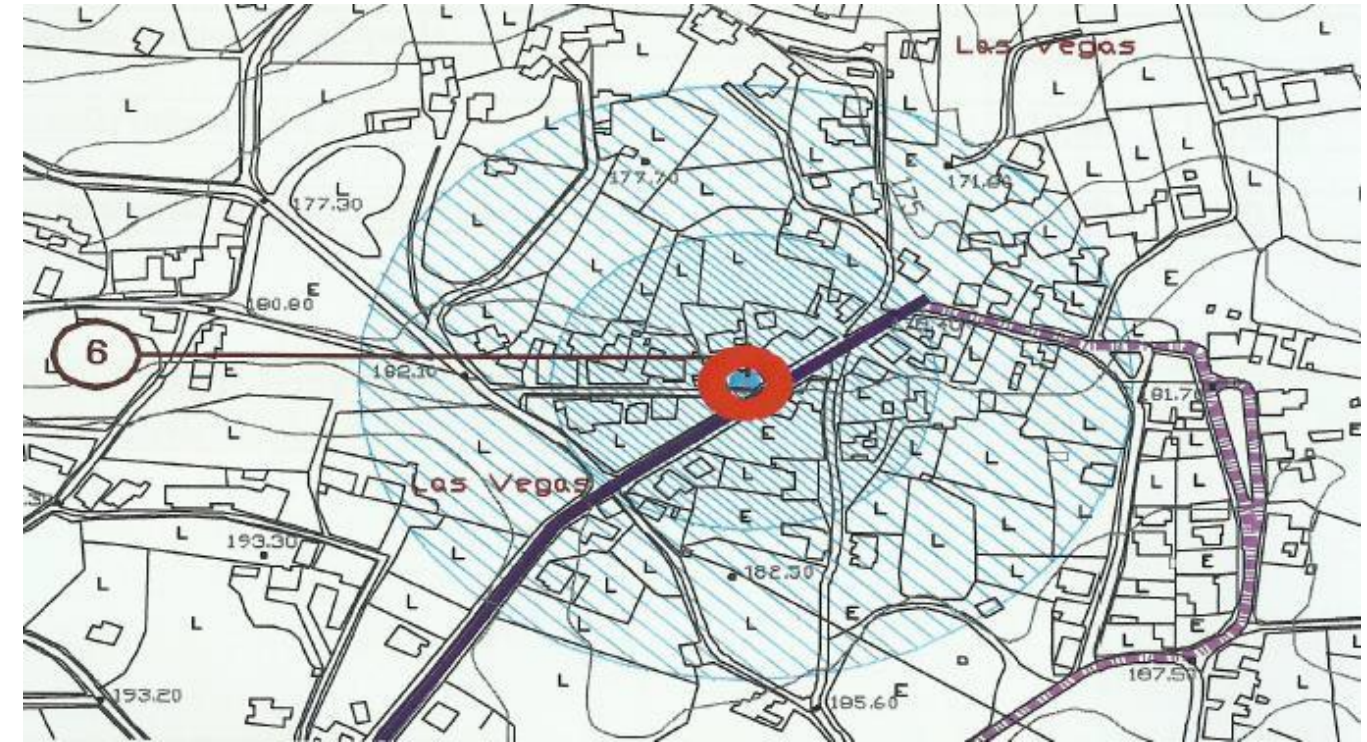
Incorporación andén de acceso.

Instalación de marquesina adaptada.

Dotación de información adaptada.

Instalación de poste de parada adaptado.

PARADA DE GUAGUA LA CAÑADA



ACTUACIÓN PROPUESTA

Ensanchamiento/creación de acera adaptada con pavimento táctil.

Construcción vado peatonal adaptado en acera.

Eliminación asiento existente.

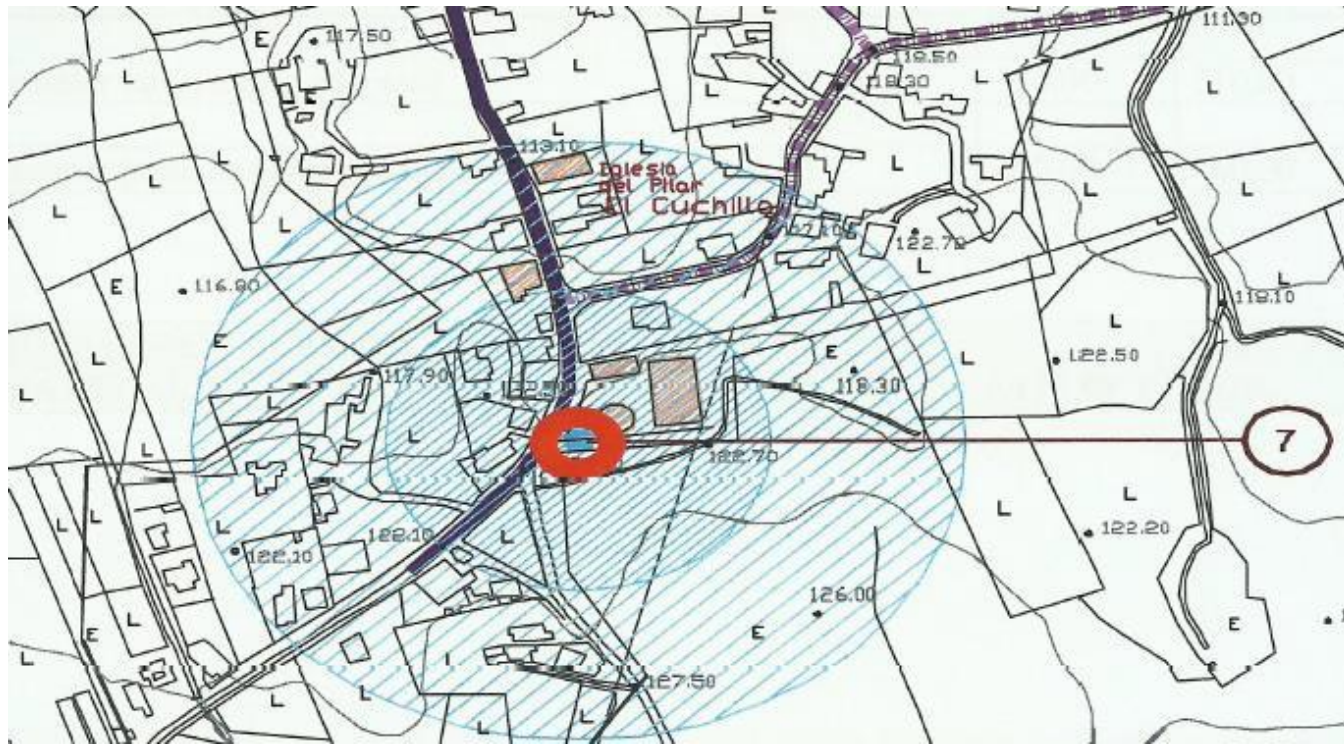
Instalación de asiento adaptado.

Dotación de información adaptada.

Instalación de poste de parada adaptado.



PARADA DE GUAGUA EL CUCHILLO



ACTUACIÓN PROPUESTA

Ensanchamiento/creación de acera adaptada con pavimento táctil.	Eliminación asiento existente.
Construcción vado peatonal adaptado en acera.	Instalación de asiento adaptado.
Incorporación andén de acceso.	Dotación de información adaptada.
Eliminación desnivel en base marquesina.	Instalación de poste de parada adaptado.

PARADA DE GUAGUA LA SANTA

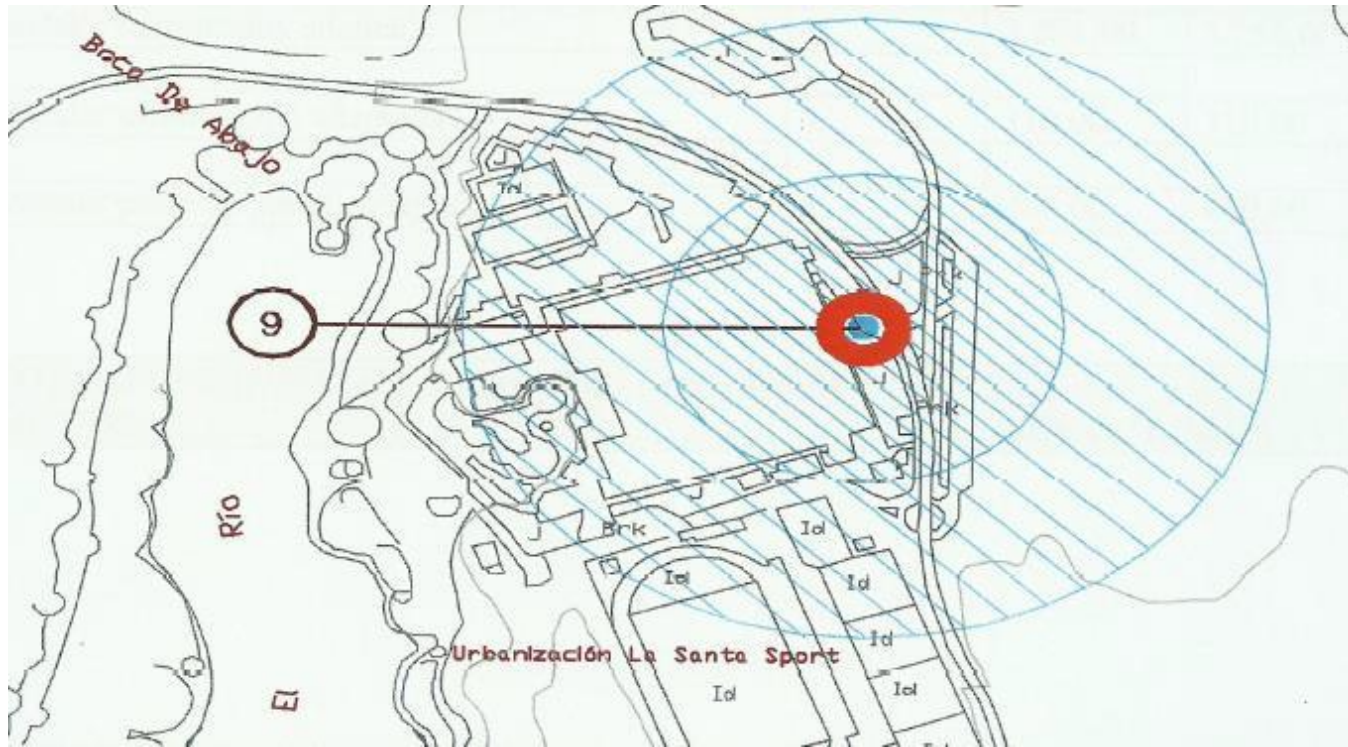


ACTUACIÓN PROPUESTA

Construcción vado peatonal adaptado en acera.	Instalación de asiento adaptado.
Señalización de cristales de marquesina.	Dotación de información adaptada.
Eliminación asiento existente.	Instalación de poste de parada adaptado.



PARADA DE GUAGUA URB. LA SANTA



ACTUACIÓN PROPUESTA

Colocación de pavimento táctil de señalización.	Instalación de marquesina adaptada.
Construcción vado peatonal adaptado en acera.	Dotación de información adaptada.
Instalación de asiento adaptado.	Instalación de poste de parada adaptado.

A día de hoy, en el municipio de Tijuana se localizan dos (2) paradas de taxis, ubicadas en el núcleo urbano de Tijuana y en la urbanización de La Santa. En el primer caso, se encuentra situada en conexión directa con los itinerarios accesibles presentes en el núcleo urbano de Tijuana. En el segundo caso, se encuentra fuera de los núcleos de población, pero está situado en el entorno del enclave turístico más importante del municipio.



Paradas de Taxis | Visor GRAFCAN

Según el Decreto 227/1997, de 18 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación, no se establece un número mínimo de taxis adaptados que deben prestar servicios en el municipio de Tijuana, ya que la población de dicho municipio se encuentra por debajo de los 10.000 habitantes. No obstante, sería adecuada la existencia de, al menos, una unidad adaptada.

El Plan de reserva de aparcamientos P.M.R. tiene como propuesta de mejora la creación de plazas reservadas dentro del municipio de Tijuana, cuyo número de plazas reservadas será mayor en núcleos donde se aglutinan puntos de interés, no siendo indispensable su instalación en zonas de baja densidad. En el caso de zonas periféricas, se recogen propuestas de ubicación de plazas de estacionamiento para P.M.R., situándose en el entorno de edificios y espacios públicos más significativos. Además de esas plazas, se crean reservas especiales para estacionamiento adscritos a titulares de la Tarjeta de Accesibilidad.

APARCAMIENTO ADAPTADO P.M.R.

TINAJO (x12)	LA VEGUETA (x2)
LA SANTA (x2)	EL CUCHILLO (x1)
MANCHA BLANCA (x3)	



4.2.15. MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA GERIA (2011)

El ecosistema de La Geria es una de las atracciones turísticas y de los valores más sobresalientes de la isla, además de un espacio de actividad económica importante para los residentes.

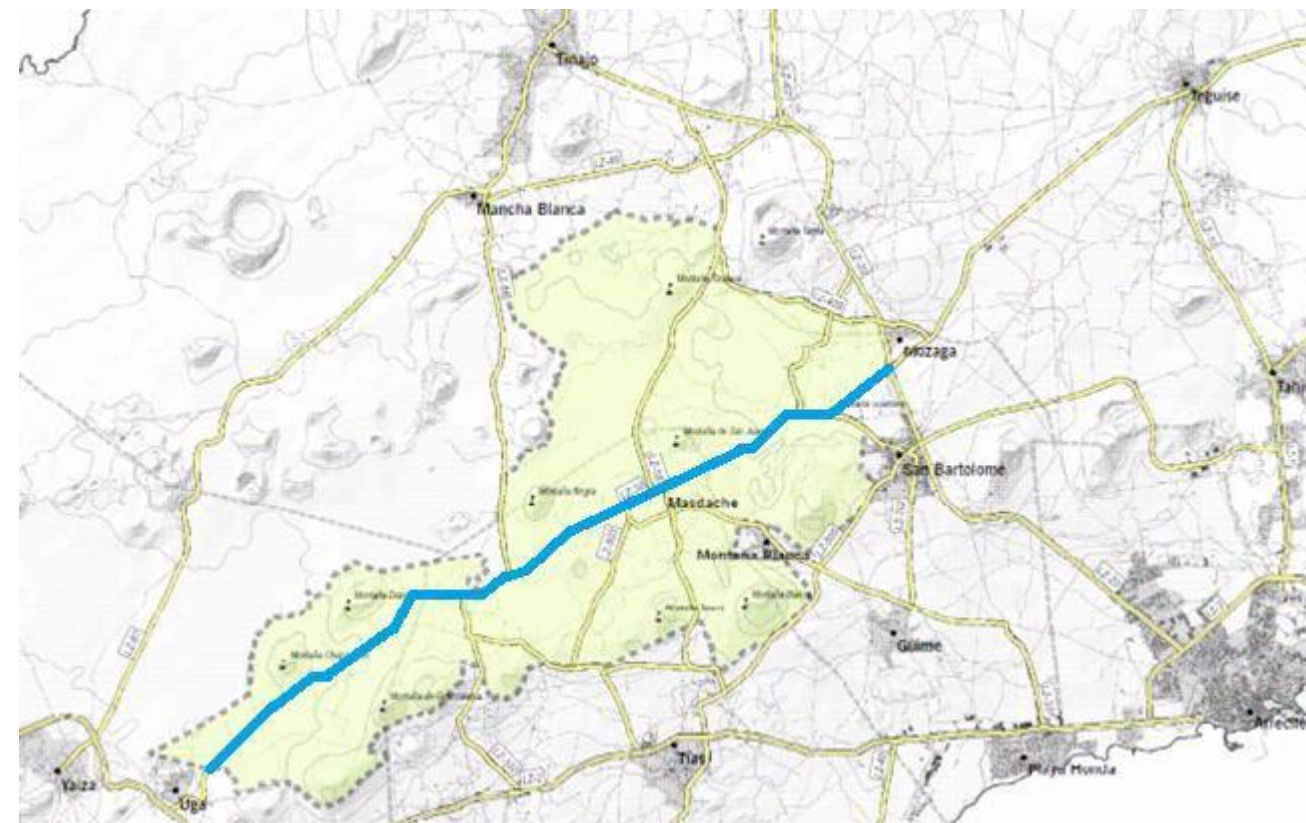
El presente documento tiene el objetivo de analizar las propuestas relacionadas con el modo de acceso de los turistas a este paisaje protegido e integrarlas en una visión de movilidad sostenible para la isla de Lanzarote. Dicha visión unifica las necesidades de los turistas con las que tienen los residentes.

El espacio protegido de La Geria cuenta con una superficie de 5.255 hectáreas, distribuida entre cinco (5) de los siete (7) municipios de la isla: Tías, San Bartolomé, Yaiza, Tinajo y una pequeña zona de Tegüise.

ESPACIO PROTEGIDO DE LA GERIA			
MUNICIPIOS	SUP. DE ENP (ha)	SUP. TOTAL DE EPN (ha)	% SOBRE LA ISLA
TÍAS	1.902,50	5.255,40	6,20
SAN BARTOLOMÉ	1.429,20		
YAIZA	1.039,10		
TINAJO	783,70		
TEGÜISE	100,90		

Movilidad Sostenible en La Geria | Elaboración propia

La distribución entre numerosos límites administrativos es un primer condicionante de cualquier actuación relativa a la movilidad, pues exige un alto nivel de concertación entre los gobiernos locales y el gobierno insular.



Espacio Protegido La Geria | Movilidad Sostenible en La Geria

El territorio de La Geria se desarrolla a partir del trazado de la carretera LZ-30, cuya topografía es idónea para los desplazamientos en modos no motorizados, pues presenta pendientes suaves y un desnivel máximo de 150 m para una longitud total de 16,5 km.

DISTANCIAS Y TIEMPO DE REFERENCIA PARA LOS DESPLAZAMIENTOS EN LA GERIA

MODO DE TRANSPORTE	DISTANCIA	DURACIÓN
BICICLETA	12 km/h	1 h 15'
A PIE	4 km/h	3 h 45'

Movilidad Sostenible en La Geria | Elaboración propia



Las propuestas que se muestran bajo estas líneas forman parte del Proyecto de Turismo Enológico de La Geria (2008), documento elaborado por Joan Sibina et al. para el Cabildo de Lanzarote.

MOVILIDAD MOTORIZADA PRIVADA

Con objeto de reservar la carretera central de La Geria (LZ-30) para el acceso local, los modos activos (a pie y en bici) y el sistema de transporte colectivo, el proyecto plantea las siguientes medidas de actuación:

Restricción del tráfico entre Uga y la carretera LZ-502

Permite eliminar el tráfico de paso en todo el eje y configurar el uso de la carretera desde una perspectiva de tráfico calmado de acceso. Los métodos de restricción posibles incluyen las señales de prohibición de paso salvo a vehículos autorizados, las barreras controladas por personal in situ o las barreras automatizadas controladas a distancia.

En el caso de conductores y vehículos con permiso de paso, deben reunir algunos de los siguientes requisitos: ser residente en Canarias o estar en posesión de una tarjeta de residente en la zona o con alguna actividad laboral o económica en la misma. También se tatea la opción de cobrar un peaje, con la particularidad de ser invertido en las propias explotaciones agrarias que constituyen la singularidad del paisaje.

Restricción del tráfico entre las carreteras LZ-502 y LZ-56

Para el presente caso se aplican los métodos de restricción y los perfiles de conductores planteados con anterioridad, aunque resulta sencillo aplicar las restricciones más extensas. De esta manera, cualquier usuario podría usar el resto de la carretera LZ-30, con el fin de evitar rodeos de grandes dimensiones para el tráfico local.

Disuasión del tráfico de paso mediante las técnicas de calmado

Esta medida puede ser alternativa y también complementaria a las anteriores, ya que permite transformar el régimen de circulación tanto en los tramos de tráfico restringido como en los que no está prevista ninguna regulación de uso.

La disuasión de la circulación se consigue mediante técnicas de moderación de la velocidad de desplazamiento en el eje de la carretera LZ-30, que facilitarán la comodidad y la seguridad de los modos activos (a pie y en bici) en toda el área, aunque no será tan estricto como en las dos primeras opciones.

Los principales instrumentos propuestos para pacificar el tráfico en la carretera LZ-30 son:

- Establecimiento de puertas de entradas potentes, cuya función es exigir a los conductores un comportamiento diferente en la circulación, en términos de velocidades y atención a las prioridades se refiere. Es una técnica muy extendida en núcleos urbanos y en el acceso a los mismos.
- Adaptación de la sección, de manera que se configure un único carril de circulación motorizada central y dos bandas no motorizadas laterales. Esta propuesta estimula una reducción de la velocidad de los vehículos motorizados y, al mismo tiempo, ofrece un espacio suficiente, cómodo y seguro para los desplazamientos no motorizados.



Sección '2-1' en Holanda | Movilidad Sostenible en La Geria

- Instalación de elementos de moderación de la velocidad en algunos puntos del recorrido. Para ello, se propone la instalación de amortiguadores de la velocidad del tipo 'lomo' o 'almohada', es decir, elevaciones de la rasante en la zona central de la banda de circulación motorizada. La ventaja que presenta es que perturba menos el paso de los vehículos de transporte colectivo, pues se construyen con una anchura que afecta a la circulación de los automóviles. También se puede complementar con la colocación de bolardos o elementos segregadores en los laterales, que permitan el paso únicamente de ciclistas y viandantes.
- Tratamiento de intersecciones.

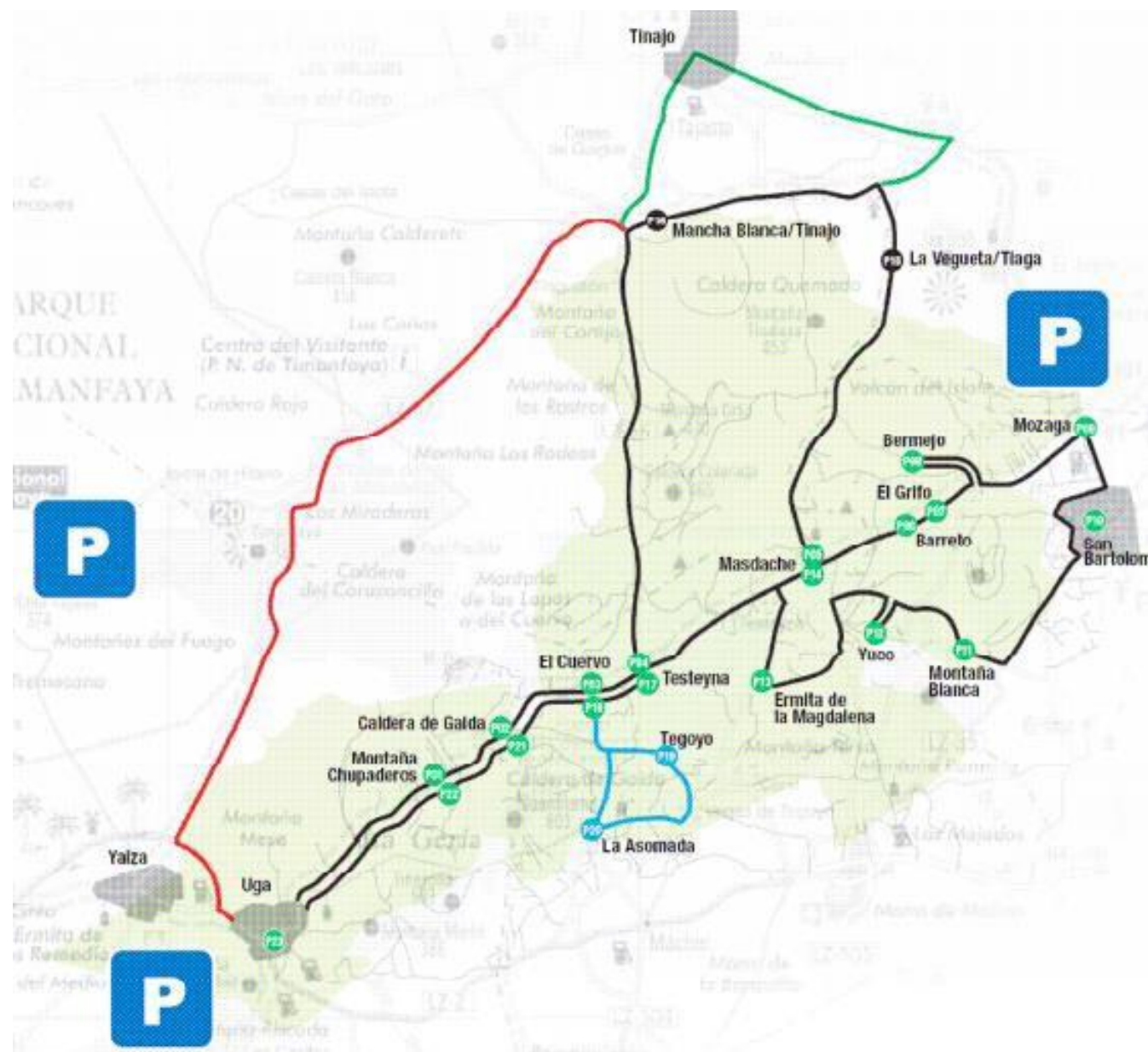


APARCAMIENTO

Como pieza complementaria a la gestión de la circulación, la propuesta de aparcamiento se apoya en dos medidas:

_Eliminación de aparcamientos a la vista en el recorrido.

_Localización de aparcamiento de visitantes en los principales accesos al Espacio Protegido, como se aprecia en la siguiente imagen.



Aparcamientos perimetrales en el entorno de La Geria | Movilidad Sostenible en La Geria

MOVILIDAD A PIE Y EN BICICLETA

Se propone habilitar rutas de senderismo y de ciclismo de montaña para los distintos perfiles activos (peatones y ciclistas). Se indican una serie de caminos aptos para tal fin, entre los que cabe destacar el camino de Tinguatón, situado en el término municipal de Tlaxcala. No obstante, cabe destacar que no todos los caminos son compatibles con algunos perfiles de usuarios de la bicicleta, debido principalmente a la combinación de pendientes y pavimentación, cuyo nivel de dificultad y esfuerzo es alto.

Anexo a lo descrito anteriormente, otra medida de propuesta consiste en implantar servicios de alquiler de bicicletas en los accesos a La Geria y servicios complementarios para la movilidad activa, tales como información, ayuda en caso de avería u otras incidencias, suministro de agua y alimentos, etc.

MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

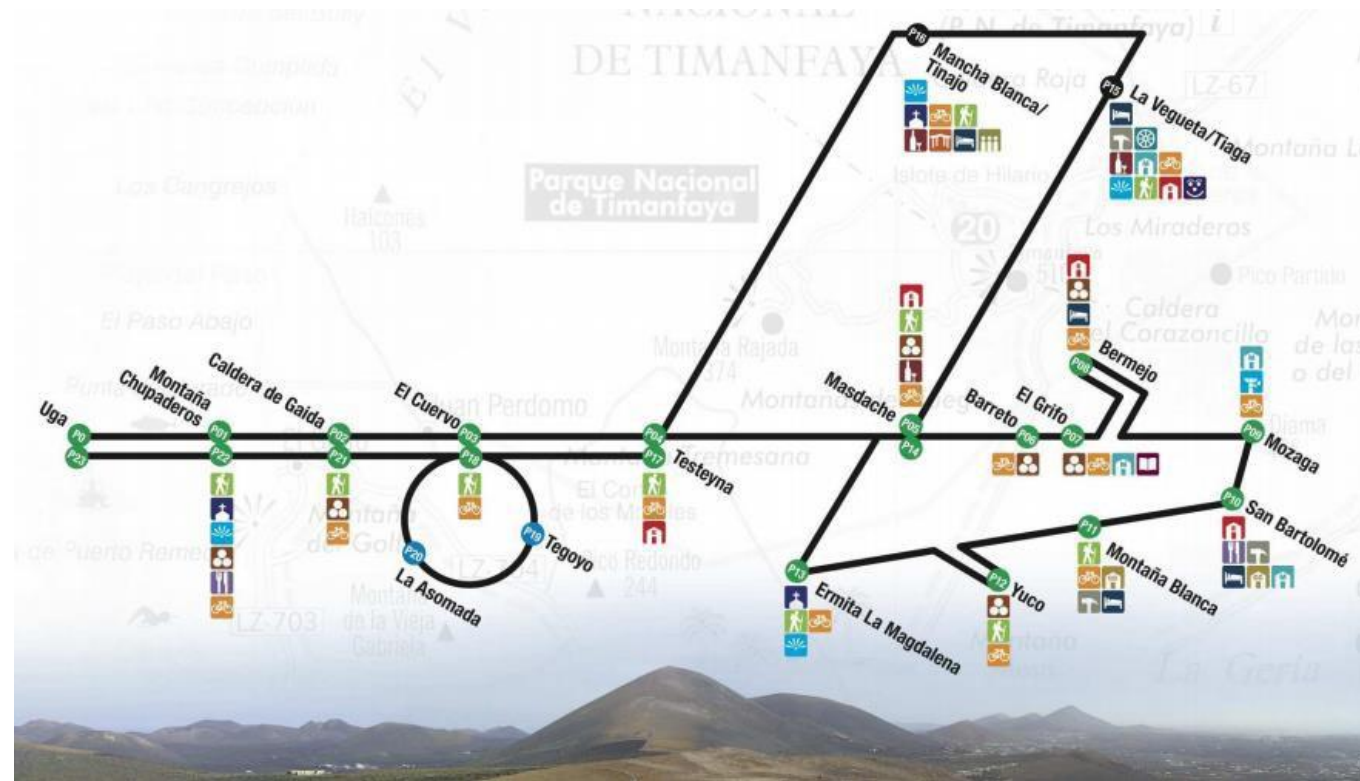
El proyecto de Enoturismo para La Geria combina la restricción-disuasión del automóvil con la oferta de un nuevo sistema de transporte colectivo que presente el menor impacto ambiental posible. Por tanto, describe uno denominado en alemán como *Besucherbahnen* (vehículo de visitantes) y está pensado para recorridos turísticos por lugares de atractivo visual, por lo que suelen estar dotado de amplios ventanales e incluso un sistema de giro de los asientos que permite apreciar mejor el paisaje que transcurre lateralmente.



Vista general del vehículo de visitantes | Movilidad Sostenible en La Geria



El servicio que se propone realizar en ese nuevo modelo de vehículo colectivo desarrolla un amplio y relativamente complejo recorrido por La Geria, donde el visitante puede subir y bajar en cualquiera de las veinticuatro (24) paradas, reflejadas esquemáticamente en la siguiente imagen.



Itinerario esquemático del recorrido | Movilidad Sostenible en La Geria

El recorrido tiene su inicio en el Centro de Visitantes de Uga y continúa por la carretera LZ-30 hasta llegar al futuro Centro de Visitantes de Mozaga. El punto de retorno es zigzagueante, de manera que cruza en tres momentos el eje central de La Geria y permite al visitante repetir o reducir el recorrido. El tramo inicial y final de recorrido corresponde al tramo restringido a la circulación motorizada.

4.2.16. PERFIL DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL DE TINAJO (2013)

El objetivo del perfil de sostenibilidad es la identificación de aquellas áreas o sectores con un mayor potencial dentro de la comunidad para establecer una línea de base para articular el progreso del municipio en los próximos años, basándose en los principios básicos de la sostenibilidad y, sobre los cuales, pueda avanzar hacia un equilibrio entre desarrollo económico, social y medio ambiental.

Dentro del contexto del Sistema de Gestión Integrada para la Sostenibilidad y, unido a un proceso de participación activo, el presente documento sirve de trampolín para la elaboración de un Plan de Desarrollo Sostenible Local, que contemple acciones concretas para cada uno de los sectores predominantes dentro del municipio, como son: energía, residuos, agua, agricultura, ganadería, pesca, turismo y biodiversidad.

El perfil de sostenibilidad ambiental de tinajo pone a disposición un análisis DAFO para cada una de las áreas anteriormente descritas. Como información relevante para la redacción del presente Plan, se centra en lo referente al turismo.

FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
<p>Presencia de turismo rural en algunas casas del municipio.</p> <p>Turismo deportivo de primer nivel en el Club La Santa.</p>	<p>Mejora de las perspectivas económicas, con la creación de nuevas plazas hoteleras y mejora de las existentes.</p>
DEBILIDADES	AMENAZAS
<p>Sector turístico poco desarrollado con necesidad de reformar las instalaciones.</p>	<p>Pérdidas de puestos de trabajo, ante la falta de gestiones en cuanto a reformar las instalaciones hoteleras.</p>

PSA Tinajo | Elaboración propia

En relación al análisis del turismo presente en el municipio de Tinajo, cabe destacar la incorporación de una estrategia basada en la promoción de una oferta turística diversificada: sol y playa, turismo deportivo, turismo cultural y turismo ambiental. Todo esto, unido a la regulación de la oferta de turismo rural existente en la zona y al desarrollo de un plan de incentivos para el fomento del crecimiento de dicho sector. También considera oportuno una buena y correcta comunicación acerca de los puntos de mayor interés en el municipio de Tinajo, de manera que sea atrayente para los turistas.



4.2.17. PLAN DE ACCIÓN DEL MUNICIPIO DE TINAJO 2014-2020 (2013)

El presente Plan de Acción Local de Sostenibilidad Ambiental se ha elaborado a partir del marco de referencia que establece la Estrategia Lanzarote 2020 y describe los proyectos que se organizaron y ejecutaron en tres períodos de tiempo (2013, 2014 y 2015-2020), atendiendo a las prioridades y necesidades del municipio de Tlaxiaco en los diferentes ámbitos de actuación.

Por ende, cabe destacar los proyectos recogidos en los mencionados planes, todos ellos relacionados con la movilidad.

PLAN DE ACCIÓN 2014-2020

ÁREA	PROYECTO
TURISMO	01 Reasfaltado de la Isleta de La Santa. 02 Señalización de Red de Senderos. 03 Diseño y Construcción de un Carril Bici.

PLAN DE ACCIÓN 2015-2020

ÁREA	PROYECTO
TURISMO	01 Reasfaltado de la Isleta de La Santa. 02 Diseño y Construcción de un Carril Bici.
ENERGÍA	01 Instalación de un punto de recarga en el taller municipal para vehículos eléctricos.

PLAN DE ACCIÓN 2017-2020

ÁREA	PROYECTO
TURISMO	01 Plan de Peatonalización en La Santa.
ENERGÍA	01 Instalación de un punto de recarga en el taller municipal para vehículos eléctricos.



5. MEMORIA TÉCNICA



5.1. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD EN CANARIAS

Desde nuestro punto de vista, el empleo del concepto de **movilidad sostenible** debe llevar aparejado un **cambio de rumbo en el modelo de desplazamiento vigente**, de manera que cambie el papel de cada medio de transporte e incluso se modifique la sobrevaloración del transporte presente en la cultura dominante. Pues el **transporte**, la **movilidad de personas** y **mercancías**, no suele ser un fin en sí mismo, sino un **medio para satisfacer necesidades**.

Pequeña Guía a Pie para pensar en la Movilidad | A PIE, Asociación de Viandantes

La movilidad sostenible en Canarias es un asunto de primer orden que comporta uno de los ejes estratégicos que el Gobierno de Canarias pretende impulsar, para ello apostamos por un Pacto por la Movilidad Sostenible en Canarias con principios asumidos por todos los actores sociales.

Pero nuestro modelo actual de transporte también tiene un inconveniente. El transporte es un sector que conlleva importantes impactos negativos para el medioambiente y la salud humana.

Podemos destacar que la movilidad interinsular en Canarias ha ido creciendo, aunque no es el tipo de desplazamiento mayoritario en el Archipiélago, dada la fragmentación del territorio y los problemas que aún presenta el cambio de residencia entre islas.

Los hábitos actuales de movilidad en los municipios canarios se caracterizan por una expansión urbana continua y una dependencia creciente respecto del vehículo privado, produciendo un gran consumo de espacio y energía, así como unos impactos medioambientales que ponen de relieve la necesidad de lograr un sistema de transportes urbano, bien concebido, que sea menos dependiente de los combustibles fósiles.

En este ítem sobre la movilidad en Canarias, tendremos en cuenta ciertos indicadores sociodemográficos, territoriales, de turismo, del parque de vehículos automóvil, etc., los cuales describirán de manera sintética características de la población total, número de personas que viven por isla, por sexo, su evolución a través de los años y su forma de trasladarse.

5.2. MARCO TERRITORIAL AUTONÓMICO

Canarias es una de las regiones periféricas de la Unión Europea, situado en el noroeste de África, cerca de las costas de Marruecos, donde forma parte de la región natural de la Macaronesia.

Las islas son de origen volcánico y caracterizadas por sus barrancos. El clima es subtropical, con temperaturas mitigadas todo el año por el mar y en verano por los vientos alisios, con unas temperaturas medias entre 18 °C y 24 °C. Los cambios de temperatura no son muy drásticos, ya que el agua es un regulador térmico. Las islas más occidentales son las que más precipitaciones presentan.

Este clima tan favorable crea un bienestar óptimo que se refleja en sus habitantes, tanto los isleños como los extranjeros que han elegido las Islas Canarias como segunda vivienda durante el invierno.

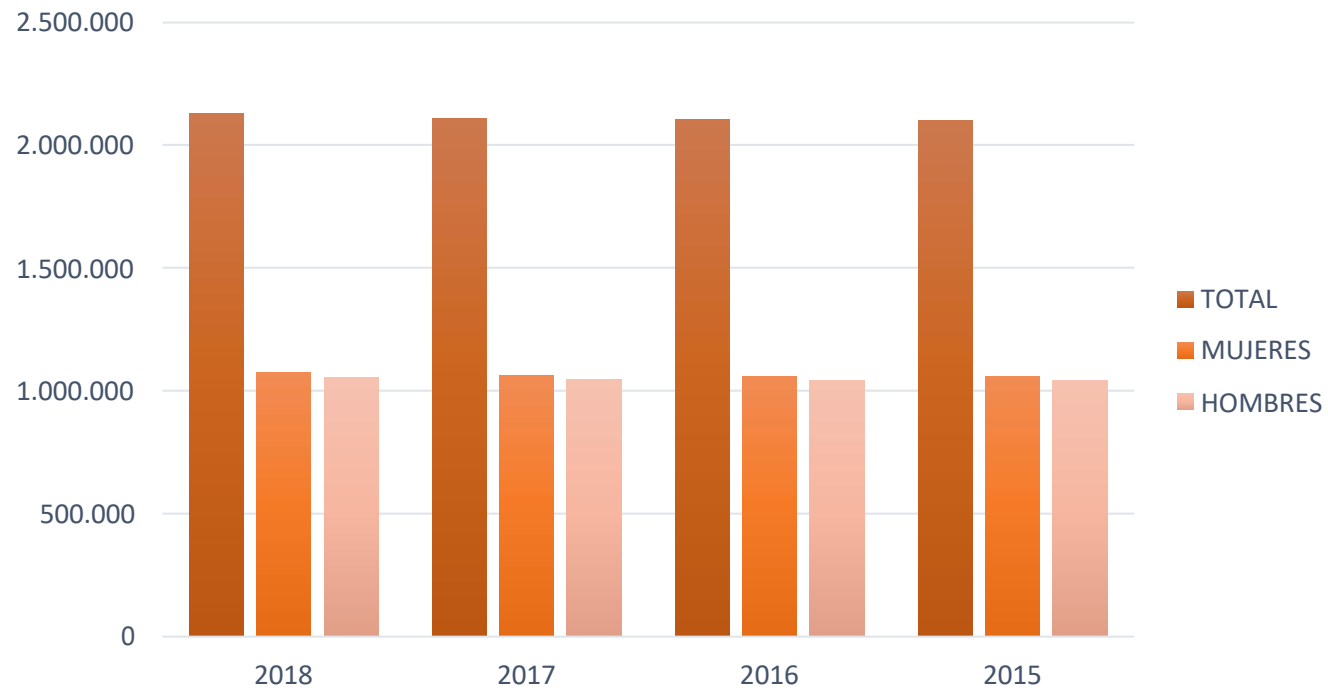
La economía de Canarias está basada en el sector terciario (74.60%), principalmente por el turismo, además, es el que más empleo genera, lo que ha propiciado el desarrollo de la construcción. La población del archipiélago está concentrada mayoritariamente en las dos islas capitalinas, Tenerife y Gran Canaria. Tenerife cuenta con predominio comercial, sector industrial y de las tecnologías limpias, la segunda con un potente sector turístico, industrial, astronómico y de tecnologías limpias.

Según datos del ISTAC/INE, Canarias, con una superficie de 7.447 km², es una región pequeña si la comparamos con el resto de las Comunidades Autónomas. Tiene una población a 2018 de 2.127.685 habitantes, es la 8ª Comunidad de España en cuanto a población se refiere (4.51% de la población española). Presenta una densidad de población de 286 hab/km², muy superior a la del resto de las Comunidades Autónomas.

Canarias cerró 2018 con un incremento de 19.564 habitantes con respecto al año anterior. La población femenina es mayoritaria, con un 50.46% del total, frente al 49.54% de hombres.



POBLACIÓN CANARIAS



INE/ISTAC | Elaboración propia

Esta tabla estadística muestra la población de Canarias a 1 de enero de 2018, por isla. Se observa que Tenerife es la isla más poblada con casi 905.000 habitantes, siguiéndola la isla vecina de Gran Canaria, con aproximadamente 850.000 habitantes.

POBLACIÓN POR ISLAS - 2018

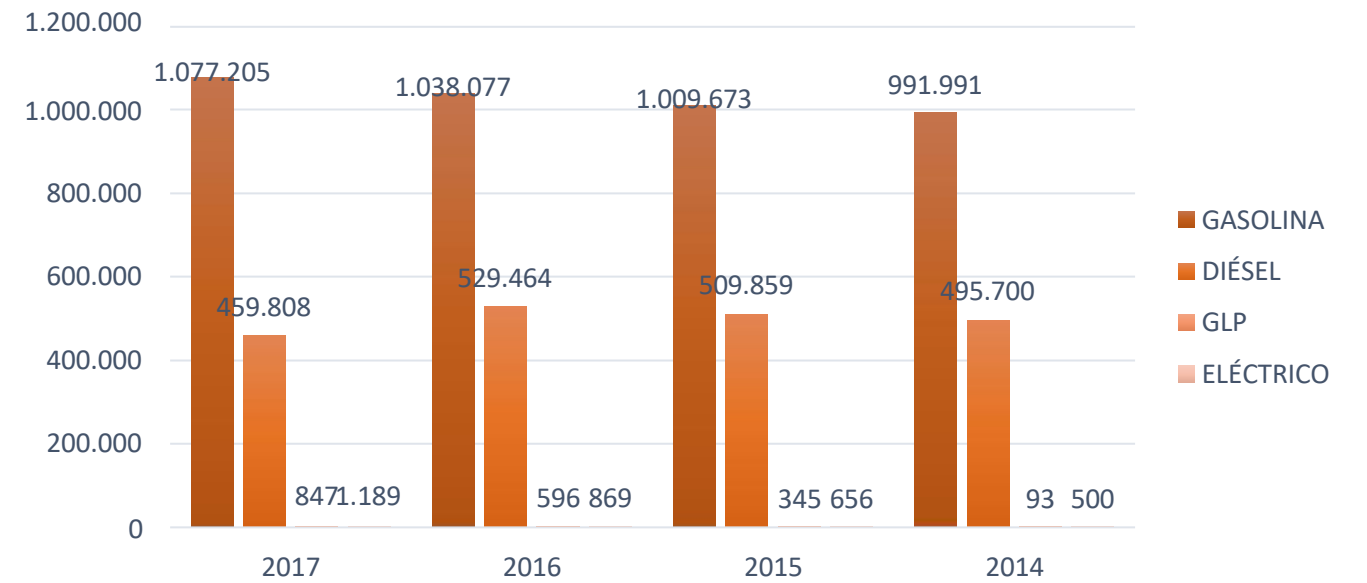
LANZAROTE	149.183	TENERIFE	904.713
FUERTEVENTURA	113.275	LA GOMERA	21.136
GRAN CANARIA	846.717	LA PALMA	81.863
		EL HIERRO	10.798

INE/ISTAC | Elaboración propia

5.3. PARQUE DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES

Para realizar un buen análisis de la movilidad en Canarias, se consideran diversas variables, como el Índice de Motorización, el Parque de Vehículos en Circulación insular y por tipo de combustible. A continuación, se muestra el Parque de Vehículos en Circulación por tipo de combustible en todo el territorio canario y desglosado por islas.

TIPO COMBUSTIBLE



PARQUE VEHICULAR - 2017

LANZAROTE	125.137	TENERIFE	710.869
FUERTEVENTURA	85.485	LA GOMERA	14.984
GRAN CANARIA	628.259	LA PALMA	69.652
		EL HIERRO	8.451

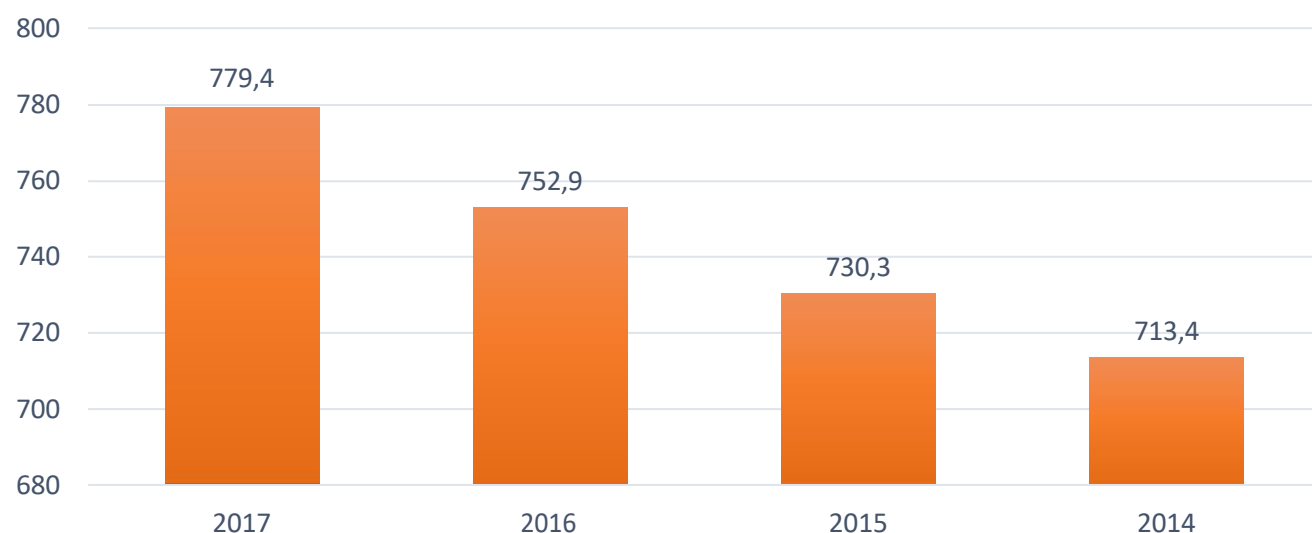
ISTAC | Elaboración propia



Se sigue considerando que el Índice de Motorización (número de vehículos por cada 1.000 habitantes) es un indicador de la situación económica de un país. Actualmente, las tendencias están cambiando hacia el cambio de preferencias en los modos de transporte, así como la mejora de la oferta y la calidad de los servicios de transporte público, infraestructura ciclista y peatonal, entre otros.

Si bien es verdad, que en los países que están en las primeras etapas de desarrollo aumenta el índice de motorización al ritmo de su economía, la motorización llega a estabilizarse en los países europeos desarrollados. Esto es posible porque los países más ricos cuentan con una oferta alternativa al coche, con servicios de transporte público de calidad e infraestructuras ciclistas óptimas.

ÍNDICE MOTORIZACIÓN CANARIAS



ÍNDICE DE MOTORIZACIÓN - 2017

LANZAROTE	851,10	TENERIFE	794,60
FUERTEVENTURA	775,00	LA GOMERA	714,30
GRAN CANARIA	745,10	LA PALMA	856,20
		EL HIERRO	791,40

ISTAC | Elaboración propia

El sector del automóvil cierra el ejercicio de 2017 con una subida en el mercado de 8.42% en Canarias, mientras que el crecimiento de la economía regional se sitúa en el 3.10%. Así, como sucedió que, entre 2008 a 2013, el mercado retrocedía hasta un 70% en los últimos cuatro años, se ha visto cómo la recuperación ha sido relevante.

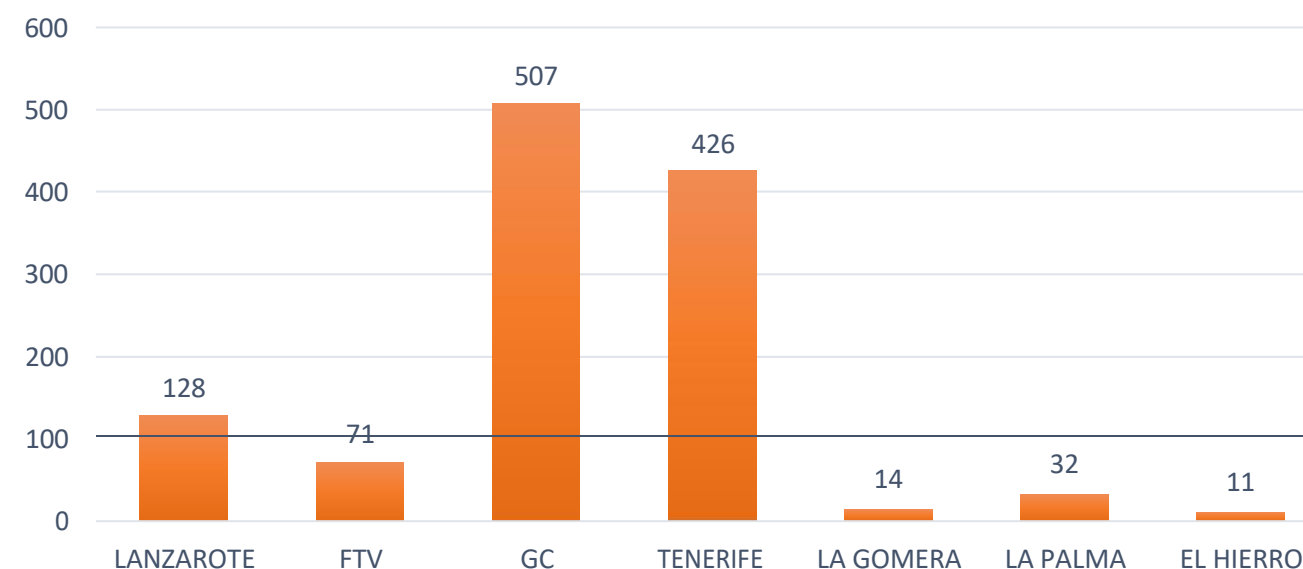
Canarias presenta un parque vehicular bastante elevado, con un total de 1.642.975 vehículos, repartido un 43.26% en la isla de Tenerife y un 38.24% en la isla de Gran Canaria. El tercer y cuarto puesto se lo llevan las islas orientales de Lanzarote y Fuerteventura.

Canarias presenta unos Índices de Motorización bastante elevados, con 779,40 veh/1.000hab. Si fuera un país, acapararía el sexto. En Europa, la media está en 505 veh/1.000hab, según los últimos datos facilitados por Eurostat.

Las matriculaciones de los coches eléctricos (2019) convierten al Archipiélago en la quinta comunidad autónoma, en la que más vehículos de este tipo se ponen en circulación. Un total de 176 vehículos eléctricos 100% e híbridos enchufables que se matricularon en los cuatro primeros meses de este año suponen casi el doble, 63.5% más de los registrados en el mismo período de 2018.

En Canarias, la cifra de vehículos eléctricos en circulación para el año 2017 eran de 1.189 unidades, donde la isla de Gran Canaria presenta el mayor parque vehicular eléctrico con 507 unidades.

PARQUE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS



ISTAC | Elaboración propia



5.4. EL MODELO TURÍSTICO DE CANARIAS

El desarrollo del turismo de masas en Canarias se inició a principios de la década de los años sesenta del siglo XX. El modelo adoptado fue coetáneo y muy semejante al de otras zonas litorales del Estado Español, que se vieron afectadas por un intenso proceso de urbanización. Actualmente, el perfil del turismo que nos visita nos indica la preferencia de los centroeuropeos por este destino, predominantemente, de los británicos y alemanes.

En cuanto a la oferta turística, la política de los tour-operadores, los factores medioambientales y patrimoniales, así como el apoyo de las instituciones y de los empresarios han sido decisivos. Por ello, este sector se ha convertido en el motor de la economía del Archipiélago.

Sin embargo, el modelo turístico de Canarias de la segunda mitad del siglo XX es bien diferente. Es el modelo que se ha definido como de sol y playa, el del turismo de masas. El transporte rápido y fluido garantizan los vuelos chárteres, y la organización de las Agencias de Viaje conducen a la captación de sectores sociales populares, a los que se les abre un mundo de oportunidades: un destino turístico aparentemente exótico, en un clima cálido para el disfrute del baño, del sol y la tranquilidad, y, donde al mismo tiempo, se les garantiza el mantenimiento de sus hábitos culturales.

Según señaló el profesor Víctor Martín de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de La Laguna, en una entrevista a EFE al periódico La Vanguardia Digital en 2018, '*...el modelo de turismo que se aplica en Canarias no es sostenible debido al contenido de las actividades recreativas que se ofertan y al número elevado de visitantes que reciben las islas*'. Hace hincapié en el gran consumo de agua que tiene el archipiélago para actividades destinadas al turismo. Esto condiciona los precios del agua para el consumo de los habitantes y para el consumo de la agricultura, lo cual afecta a la soberanía de los alimentos.

También habla de que el transporte de los turistas que visitan Canarias, tanto en barco como en avión, emiten gases de efecto invernadero y a escala local afectan los coches de alquiler y el abastecimiento del parque de vehículos para los residentes locales. El turismo sostenible no afectaría a los beneficios económicos de la industria, si no se cambia a un modelo más sostenible podríamos perder el interés del turista que busca las particularidades del archipiélago, el bienestar de la población local y la conservación de sus recursos.

Víctor Martín | Noticia La Vanguardia 18/04/2018

Las Islas Canarias son, tras Cataluña, la segunda comunidad autónoma preferida entre los turistas internacionales que visitan España. Tal es la importancia del turismo para la economía regional, que el sector general más del 35% del empleo.

Nos encontramos con un nuevo turista, el Turista Digital, donde el sector debe responder a las exigencias de los turistas digitales. La digitalización del sector implica la necesidad de combinar innovación tecnológica y procesos humanos. El turismo ha caído aproximadamente un 5%, este descenso en la ocupación turística canaria insta a un cambio de rumbo en el sector. Esto ha favorecido el resurgimiento turístico de algunos destinos mediterráneos.

Para detener esta tendencia, el mercado canario debe afrontar los nuevos retos digitales que se plantean en el sector:

- _Responder a las exigencias del nuevo viajero digital.
- _Desarrollar técnicas basadas en Big Data para conocer a los turistas.
- _Llegar a los turistas potenciales a través del Marketing Digital.
- _Formación la formación digital.
- _Ofrecer al usuario la última tecnología aplicada al turismo en el destino.

www.hosteltur.com | Noticia 12/07/2018

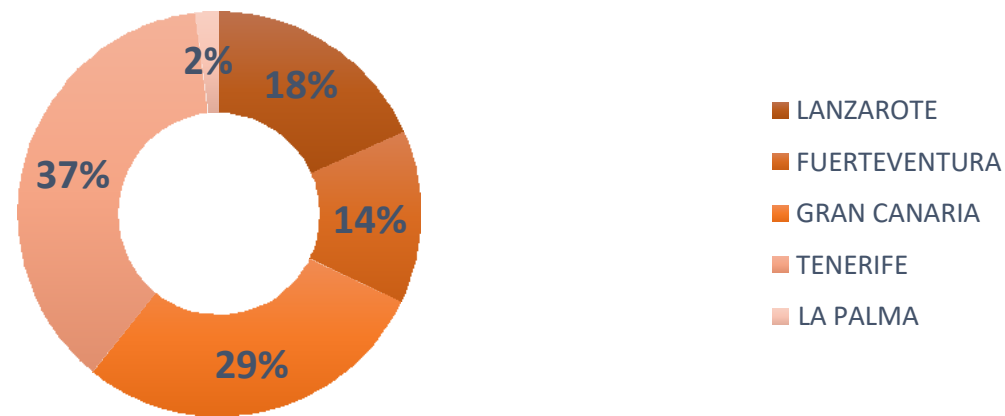
Promotur, comprende acciones de promoción turística dirigidas a profesionales y al público final en Canarias. Cuenta con numerosos estudios de investigación en cuanto al perfil de turista se refiere, desde origen, edad, importancia de la elección de Canarias para disfrutar de sus vacaciones, el nivel de satisfacción, entre otros datos.





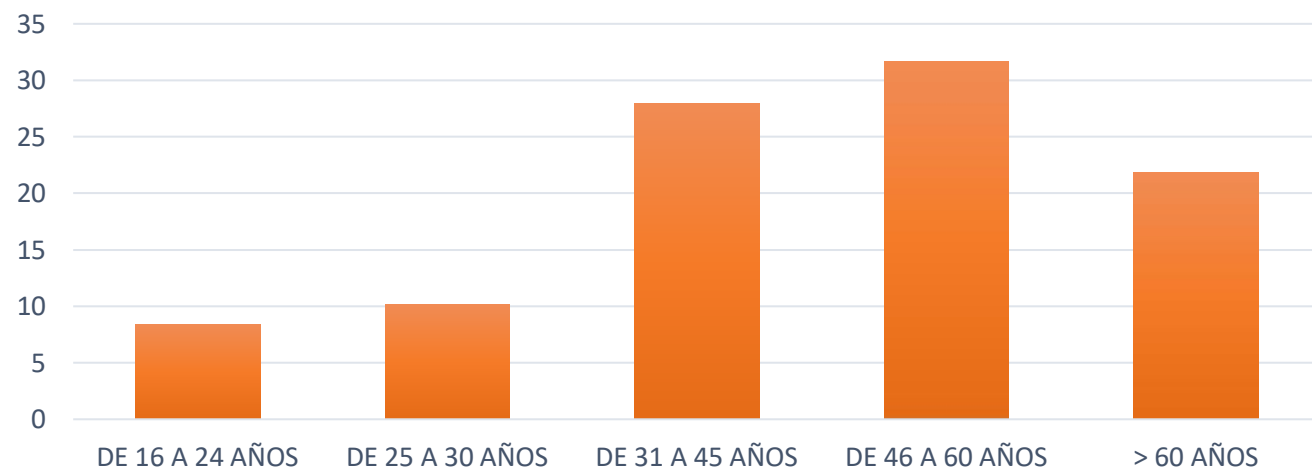
Según el último análisis del **Perfil del Turistas que visita Islas Canarias 2018**, redactado por Promotur, éste indica que un total de 15.559.787 turistas visitaron Canarias en dicho año. Bajo estas líneas se muestra la distribución de los turistas por islas, siendo la isla de Tenerife (37,20%) la más visitada y le sigue Gran Canaria, con un 28,50%. Lanzarote se posiciona en tercer lugar con un porcentaje de 18,30%.

DISTRIBUCIÓN DE TURISTAS POR ISLAS



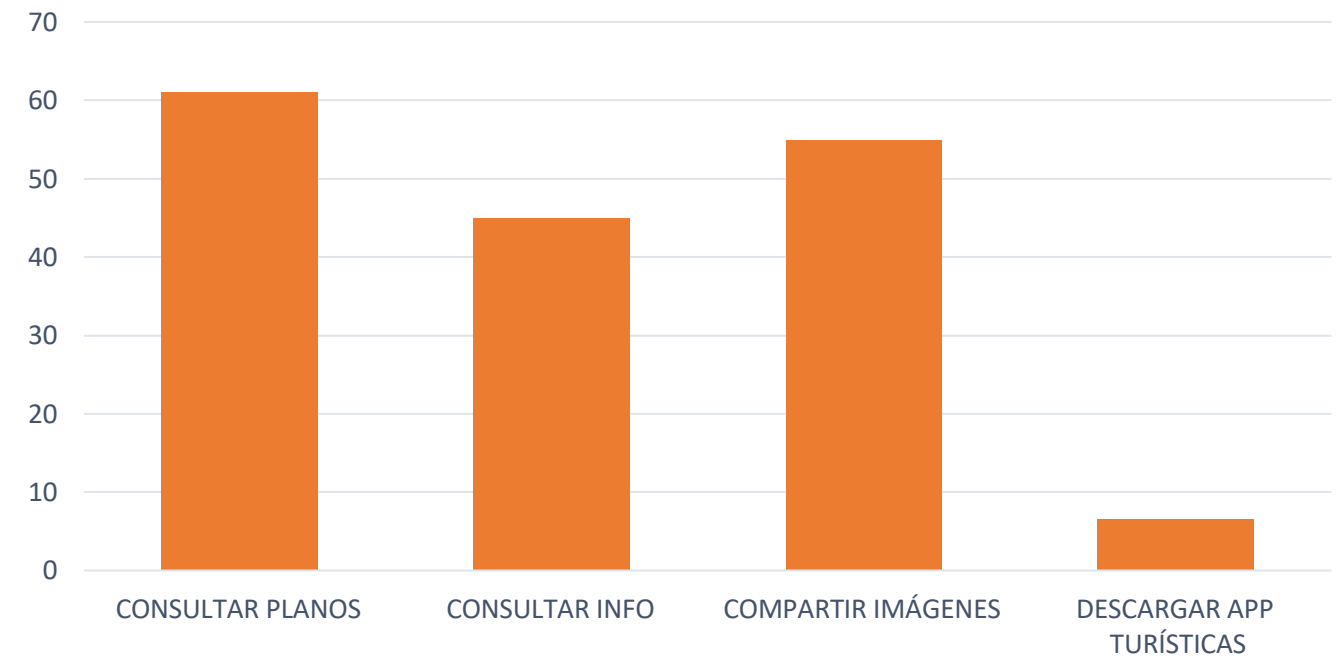
Los turistas provienen de Reino Unido con el 31.70% (casi 4.500.000), le sigue el turismo alemán (20.40%) y, en tercer lugar, el turismo nacional proveniente de la Península con un 11.50%. La edad del turista tipo está entre los 46 a 60 años, ya que es un lugar idóneo para pasear, ir a la playa y degustar la gastronomía canaria. A esto hay que añadir que vienen prácticamente el mismo número de hombres y mujeres, sobre todo en pareja y asalariados.

INTERVALOS DE EDAD



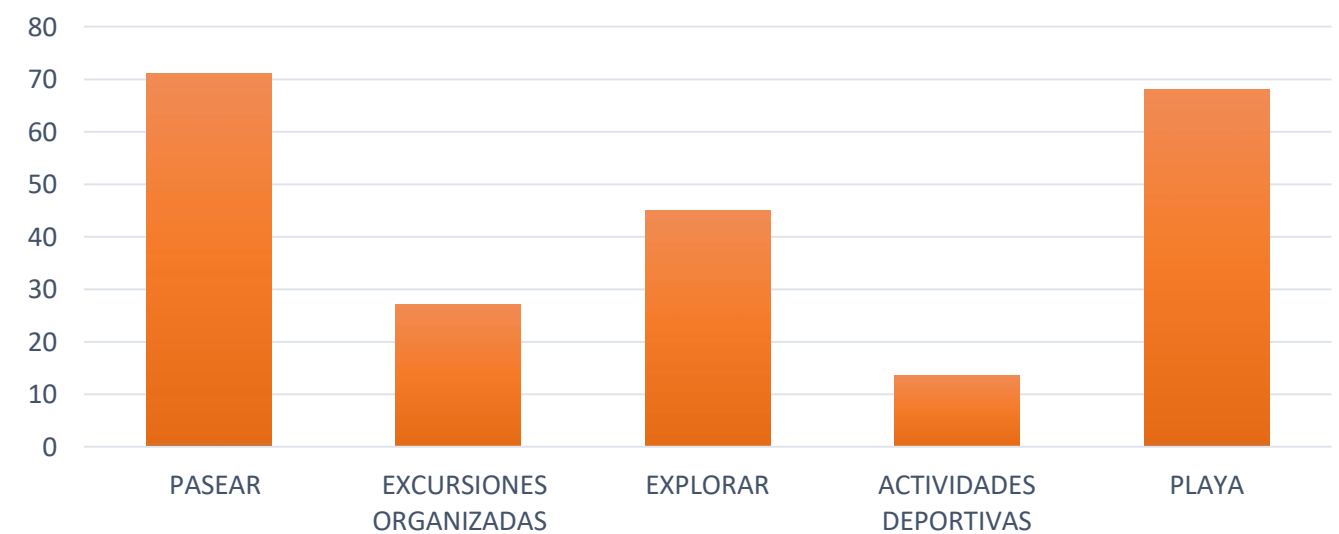
También hacen referencia al Turista Digital, que refleja datos como que el 64,40% de los encuestados usaron Internet para reservar su vuelo y el 38,10% para comprar paquetes turísticos.

USO DE INTERNET EN DESTINO



El clima, la seguridad y la tranquilidad son factores que le dan importancia a la hora de elegir Canarias. En último lugar se encuentran la oferta cultural y el patrimonio histórico. Esto se debe a que la motivación principal para elegir sus vacaciones se centra en hábitos de descanso (55%) y disfrute de la familia (15%).

ACTIVIDADES REALIZADAS

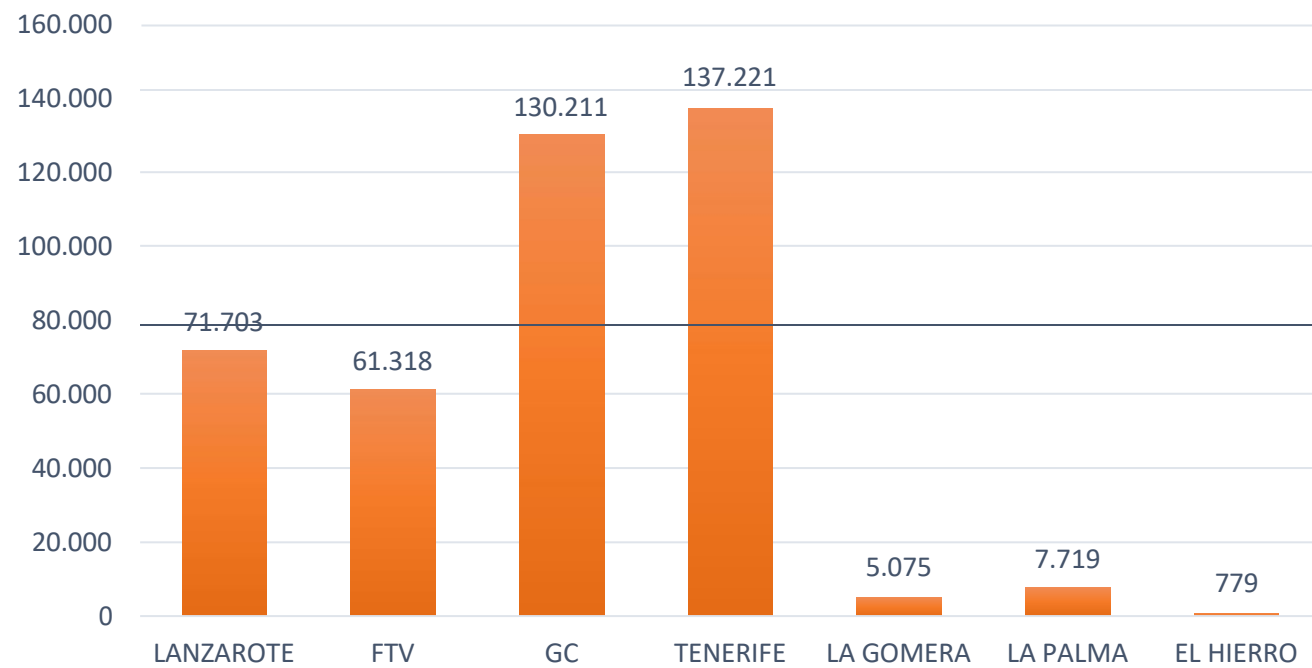




La estancia media de los turistas es de 9,32 noches, el 34,10% contratan el régimen de alojamiento de todo incluido y son los hoteles de cuatro (4) estrellas los que alojan al 37,70% de los turistas que visitan las Islas Canarias.

La siguiente gráfica expone el número de plazas alojativas, tanto hoteleras como extrahoteleras, en el año 2018. Atendiendo a la gráfica, se observa que Tenerife es la isla con más plazas alojativas (33,14%), le sigue Gran Canaria con 130.211 plazas (31,45%) y, en tercer lugar, Lanzarote con 71.703 plazas, lo que supone el 17,32% del total.

OFERTA ALOJATIVA CANARIAS



Tras el análisis de los datos ofrecidos por Promotur, el perfil del turista tipo que visita Canarias para disfrutar de sus vacaciones en las Islas Canarias es el siguiente:

PERFIL TURISTA TIPO

SEXO Mujer / Hombre	EDAD 31-60 años	NACIONALIDAD Inglesa	PROFESIÓN Asalariado
ISLA Tenerife	ELECCIÓN DESTINO Clima	ACTIVIDAD Pasear	INTERNET Vuelos / planos

Promotur Turismo de Canarias | Elaboración propia



Parque Nacional de Timanfaya | Turismo Lanzarote



5.5. TENDENCIAS DE LA MOVILIDAD EN CANARIAS

La accesibilidad y movilidad son dos conceptos diferentes pero interdependientes a la vez. La **accesibilidad** hace referencia a la capacidad que tienen las personas y mercancías para moverse en un momento dado. La **movilidad** se relaciona con la cantidad de movimiento que esas personas o mercancías generan en un determinado período.

El incremento de la movilidad conlleva normalmente una presión de la sociedad para que intervenga en la red viaria. Por ende, se está demandando una **mejora de la accesibilidad por el aumento de la movilidad**.

5.5.1. LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD COMO FACTOR INDUCTOR DE LA MOVILIDAD

La mejora o construcción de nuevas infraestructuras en Canarias ha conllevado un alza importante de la movilidad, más aún cuando las actuaciones han supuesto un cambio sustancial a la situación de partida, como, por ejemplo, la reducción del tiempo de transporte.

En definitiva, es incuestionable que la mejora de la accesibilidad en Canarias, aunque necesaria para muchos casos, ha supuesto un incremento de la movilidad, dándose casos donde la justificación que se hacía en proyectos sobre ahorro de tiempo e incluso económicos no han sido tales por el notable incremento de los viajes a los que induce la mejora de la accesibilidad.

5.5.2. LA MOVILIDAD EN EL CONTEXTO FÍSICO Y SOCIOECONÓMICO DE CANARIAS

El medio físico es un factor fundamental para explicar la movilidad, pues el territorio condiciona el asentamiento de la población y de las actividades económicas en el espacio, al tiempo que el trazado de las redes viarias.

En este sentido, si todas las islas sufren la mentada fragmentación de su territorio, no todas cuentan con el mismo relieve, cuestión que se traduce en oportunidades de desarrollo bien diferenciadas.

La discontinuidad del territorio es un claro condicionante para el desarrollo, factor que influye en los transportes. Es un hecho negativo que limita las oportunidades de desarrollo económico.

Las condiciones topográficas han dificultado el trazado de las vías terrestres. Estos elevados índices de rodeo conllevan un alejamiento físico y temporal de los núcleos menos accesibles a/desde las principales entidades demográficas de las islas.

En resumen, las dificultades derivadas del relieve en Canarias, particularmente en las islas más occidentales, han sido un claro condicionante para el desarrollo socioeconómico en dichas islas, donde los trazados sinuosos y en pendiente, fruto de una accesibilidad no óptima, no está favoreciendo los desplazamientos, mientras que sí lo hace en los territorios donde predominan los trazados rectilíneos.

Las islas con menor población carecen de buena parte de servicios, tales como de ocio, educativos, profesionales o comerciales. Por ende, la carencia de estos servicios básicos es una de las justificaciones que explican las migraciones que se dan en el interior de Canarias.

No todas las actividades económicas generan la misma movilidad por habitante. Por lo general, la actividad primaria demanda menos movilidad que las relacionadas con el secundario y muchísimo menos por el subsector del turismo. Y es que, en la actividad turística, la demanda de viajes no sólo es imputable a la mano de obra que trabaja en el sector, sino que también a los propios turistas, que demandan un volumen de desplazamientos muy alto.

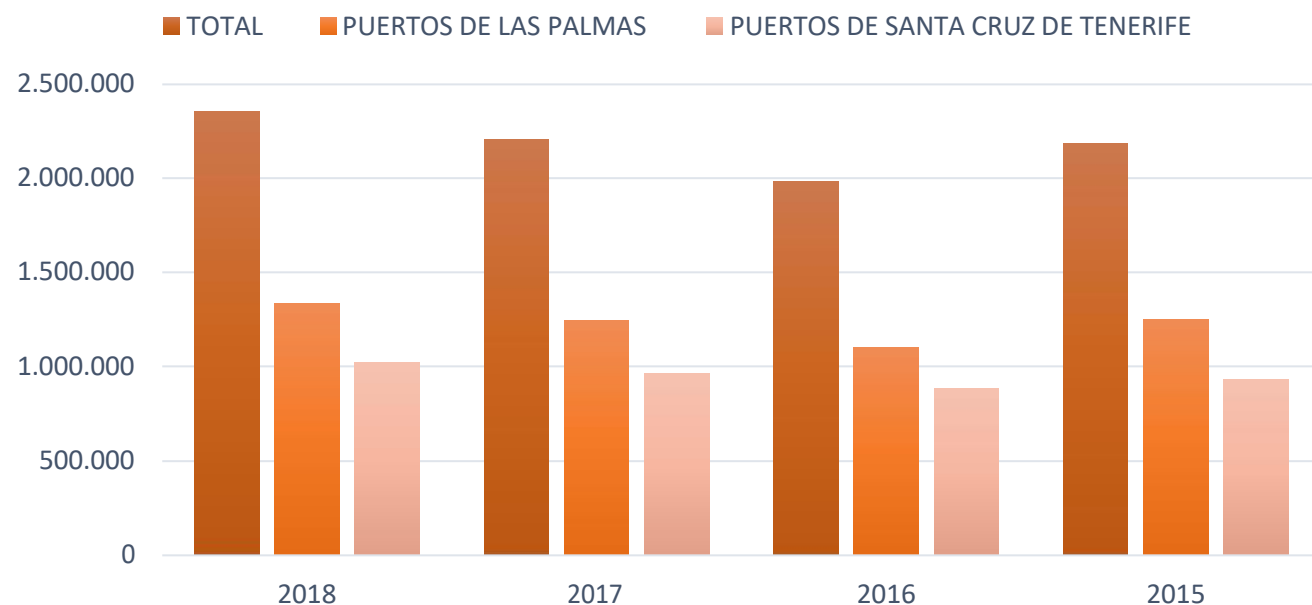
Gran parte de los desplazamientos son por motivos laborales o de estudios, donde se deja entrever la actividad turística como uno de los principales motivos de los desplazamientos en algunas islas, siendo en este caso por motivos tanto laborales como de ocio.

En resumen, el fuerte incremento experimentado por las actividades económicas en las islas y, especialmente del turismo, se ha traducido en un notable aumento de la movilidad terrestre, marítima y aérea. Los elevados ratios de vehículos por habitante, sobre todo en las áreas turísticas, ponen de manifiesto una alta movilidad que sigue en aumento. La carencia de ferrocarril y las deficiencias en la guagua, con los núcleos más alejados y con una densidad poblacional menor, han ocasionado que no exista correlación entre la baja renta de Canarias y el elevado parque de vehículos.

El volumen anual de cruceristas que hubo en los puertos de Canarias durante febrero de 2019 superó los 2.200.000 personas, aumentando un 6.50% con respecto al mismo mes del año pasado, donde los Puertos de Las Palmas, integrado por el Puerto de Arrecife, Puerto del Rosario y Puerto de la Luz y de Las Palmas, atraen más turistas.



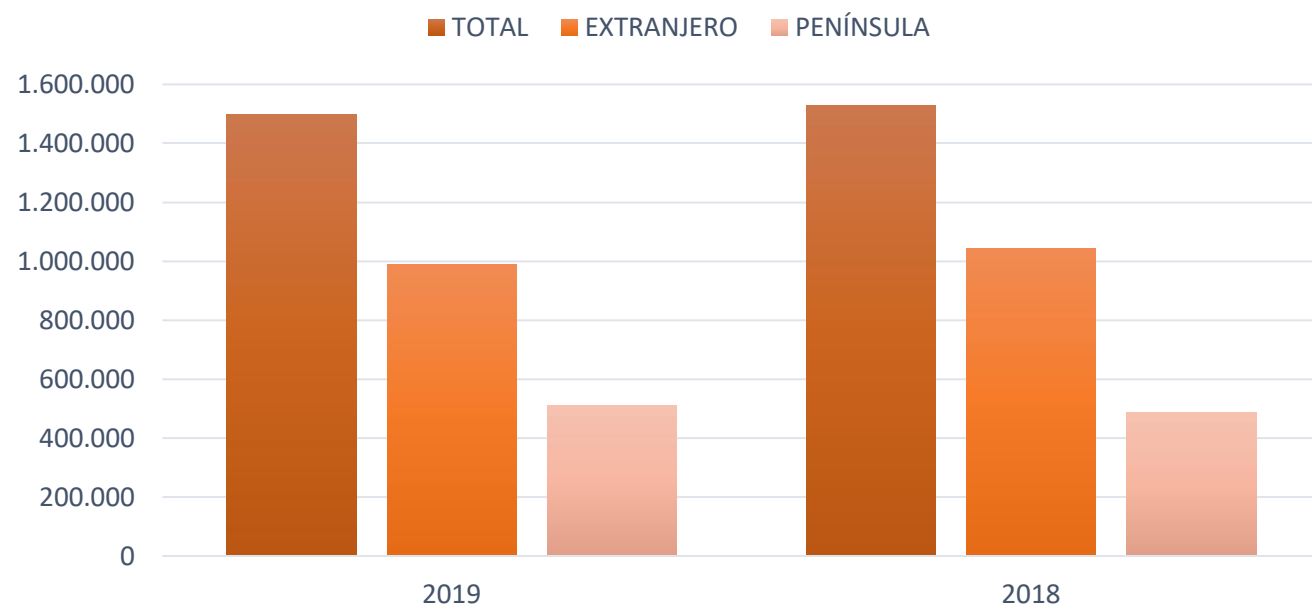
TRÁFICO DE CRUCERISTAS



Promotur Turismo de Canarias | Elaboración propia

La capacidad aérea regular hacia Canarias en el mes de agosto de 2019 proveniente del extranjero y de la península fue de, aproximadamente, 1.500.000 personas, disminuyendo en un 2.0% con respecto al mismo mes del año pasado.

CAPACIDAD AÉREA CANARIAS



Promotur Turismo de Canarias | Elaboración propia

5.5.3. INDICADORES DE MOVILIDAD

La tendencia a un mayor uso del transporte privado no parece que vaya a frenarse en el futuro, siendo mayor esta dependencia allí donde el establecimiento de un transporte público eficaz es más complicado. Los datos de uso de la guagua son representativos en las islas centrales, como Gran Canaria y Tenerife. La particularidad de las islas periféricas con una densidad demográfica más baja y dispersión de la población por el territorio, condiciona el establecimiento de líneas regulares rentables.

5.5.4. TIEMPOS DE TRANSPORTE

Uno de los parámetros que mejor refleja la calidad de vida en las ciudades son los tiempos de transporte, acompañado de otras variables como la polución, la contaminación acústica, la densidad de tráfico, la seguridad, etc.

En el análisis por cada conjunto insular, se pone de manifiesto la relevancia que en las islas periféricas tienen el menor tiempo de transporte en todos los modos. En cuanto al análisis municipal de los tiempos de transporte, lo más destacable es que los menores tiempos se dan en las entidades que cuentan con plena actividad económica en su jurisdicción, evitando con ello que la población realice movimientos pendulares a diario a otros municipios, con el consiguiente incremento de los tiempos. Recapitulando, los tiempos de transporte en Canarias se pueden considerar elevados, partiendo de la base de las escasas dimensiones de las islas. Normalmente, estos tiempos de transporte mayores tienden a ser más importantes en el transporte público, por lo que será necesario actuar en este modo para hacerlo más competitivo frente a la movilidad de transporte privado.

5.5.5. FACTORES DE OCUPACIÓN

De media, en Canarias nos encontramos con una ocupación vehicular de 1.30 personas/coche, una cifra bastante baja. En este sentido, algunos expertos comentan abiertamente que *'si esperamos recorrer 10.000 o menos kilómetros en un año, con una ocupación media de una o dos personas, carece de sentido, al menos en relación al transporte, la adquisición en Canarias de un automóvil nuevo y, más aún, si es de gran tamaño'* (Del Val Rodríguez, 2005).

Ítem resumen Tendencias de la Movilidad Terrestre en Canarias |
Consejería de Infraestructuras, Transportes y Viviendas del Gobierno de Canarias



5.6. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD EN LANZAROTE

El particular modelo de desarrollo que ha experimentado la isla, entre los que destaca la evidente protección y conservación del medio ambiente, le ha valido para la obtención de varios reconocimientos sostenibles.

La declaración de la isla de Lanzarote como Reserva de la Biosfera representa un compromiso de gestión armónica del territorio y los recursos naturales, en aras de fomentar actuaciones en la línea de alcanzar un modelo de desarrollo sostenible.

La lucha ferviente de César Manrique por mantener la seña de identidad de la isla de Lanzarote, junto con los valores de respeto, integración y sensibilidad ecológica inculcadas en la población lanzaroteña, se ve reflejada en el Plan Insular de Ordenación del Territorio y en cada rincón de la isla.

Lo definido anteriormente nos sirve de marco de referencia para el desarrollo de nuevos proyectos, adaptados a la época actual y siguiendo las pautas que definen la sostenibilidad.

En el ámbito que nos concierne, el transporte es un sector clave de actividad, debido a la importante contribución que realiza a la economía y al empleo. Además, tiene un alto impacto en términos de sostenibilidad medioambiental.

A día de hoy, la movilidad terrestre en la isla de Lanzarote está sujeto a la fuerte dependencia del automóvil privado, quitándole protagonismo al transporte público, cuya presencia es casi inexistente. Esto último repercute en el sector del turismo, principal líder de la economía de la isla, donde la mayoría de los visitantes solicitan un vehículo de alquiler para sus desplazamientos en Lanzarote.

Es motivo suficiente para convertir la isla de Lanzarote en destino sostenible en materia de movilidad, no sólo traerá consigo una repercusión bastante importante, sino que servirá de ejemplo para otros lugares.

Por lo dispuesto en el presente apartado, las Administraciones Públicas deben considerar la movilidad urbana sostenible como sector prioritario en las planificaciones estratégicas.

5.7. MARCO TERRITORIAL INSULAR

Lanzarote, conocida popularmente como 'la isla de los volcanes', es la más septentrional y oriental de las islas del Archipiélago Canario en el océano Atlántico. Consta de siete municipios, con capital insular en Arrecife, y pertenece a la provincia de Las Palmas.

Tiene una morfología alargada irregular en dirección NE-SO y es la cuarta isla más extensa, con una superficie de 845,94 km². Al norte de la isla se localiza el Archipiélago Chinijo, formado por cinco (5) islotes: La Graciosa, Montaña Clara, Alegranza, Roque del Este y Roque del Oeste. Las Peñas del Chache, situado en el municipio de Haría, es el pico más elevado de la isla (671 m).

Gracias a su localización geográfica, Lanzarote posee un clima subtropical durante todo el año. La temperatura media anual es superior a 20 °C, siendo el mes más cálido agosto, seguido de septiembre y julio. Los meses más fríos son enero, febrero y diciembre, por ese orden. Por otro lado, en los meses de verano y a principios del otoño, pueden alcanzarse temperaturas que superen los 40 °C, principalmente por la entrada de aire sahariano. En cuanto a las precipitaciones medias anuales, los valores oscilan entre los 125 mm y los 250 mm. La baja altitud de sus relieves es el condicionante de la escasa pluviosidad en la isla. Este tipo de clima han convertido a la isla de Lanzarote en uno de los destinos vacacionales de sol más reclamados.

En 1993, la isla en su conjunto fue declarada Reserva de Biosfera por la UNESCO. La perfecta simbiosis lograda en Lanzarote entre el hombre y la naturaleza es, sin duda, el principal causante de este reconocimiento internacional. Destaca la integración de la creación artística en el territorio, en cuanto elemento de reforzamiento de la propia cultura, generando también un valor añadido como recurso turístico.

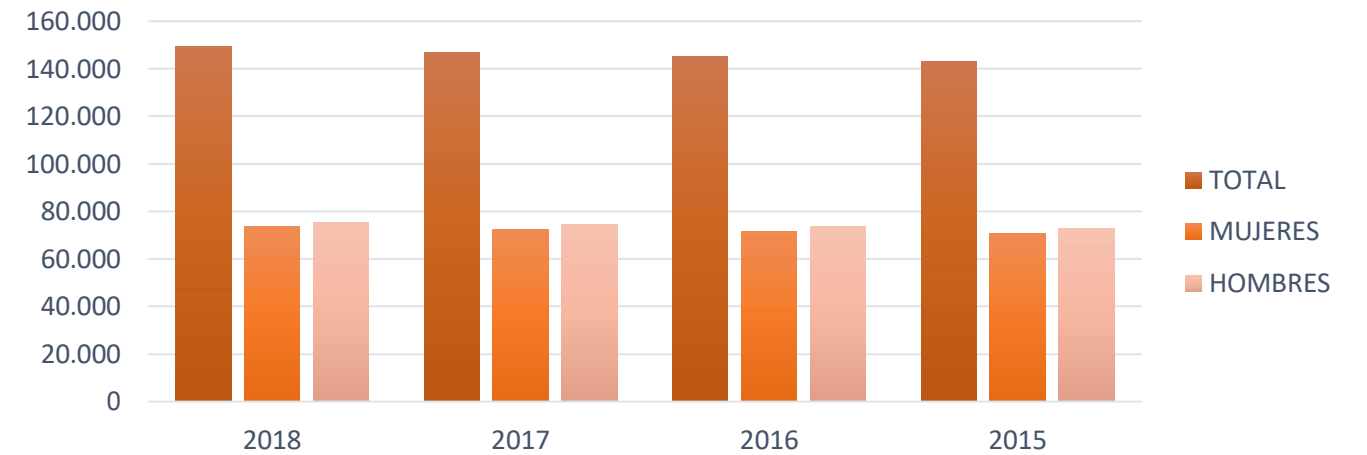
La economía en la isla de Lanzarote se sustenta principalmente gracias al turismo. La expansión del turismo, sin comprometer el patrimonio natural y cultural, hizo que el modelo de desarrollo turístico lanzaroteño posea notas singulares, que lo hacen distinto y relevante a nivel mundial. Según el Anuario Estadístico de Lanzarote 2018, el sector de servicios lidera la economía de Lanzarote, registrándose una cifra del 86,60%. En segundo lugar, en términos de importancia en la actividad económica, lo ocupa el sector de la construcción (8,29%). El sector primario, especialmente la agricultura, a pesar de su baja incidencia en el PIB de la isla (1,96%), constituye una actividad de suma importancia. Los originales sistemas de cultivo de los campesinos lanzaroteños se han convertido en uno de los elementos más característicos del paisaje de la isla y, a su vez, son un foco de atracción para los visitantes.



La Geria | Turismo Lanzarote

La evolución de la población en la isla de Lanzarote ha experimentado un aumento progresivo conforme pasan los años. En el año 2018, se registró un total de 149.183 habitantes, de los cuales un 50.60% son hombres y un 49.40% son mujeres. Cifras no muy dispares entre ambos géneros.

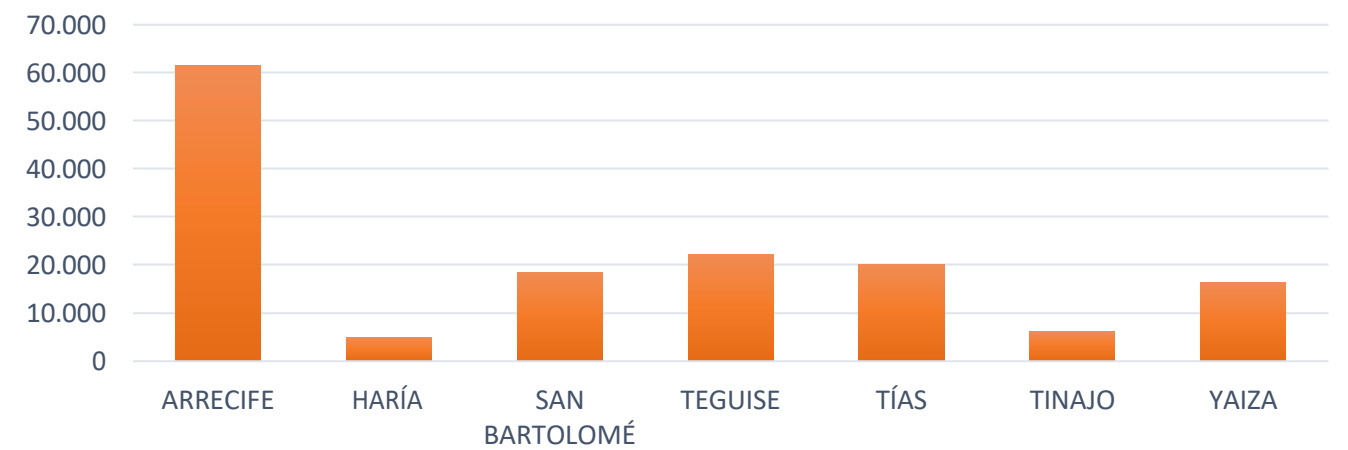
POBLACIÓN LANZAROTE



INE-ISTAC | Elaboración propia

Como se aprecia en la siguiente gráfica, el municipio de Arrecife encabeza la lista de municipios con una tasa poblacional relativamente alta frente al resto de municipios existentes en Lanzarote, registrándose una población total de 61.351 habitantes en 2018. Se trata de la capital isleña, donde se localiza la mayor concentración de servicios y equipamientos. En segundo y tercer lugar, le siguen los municipios de Teguise, con 22.122 habitantes, y Tías, con 20.006 habitantes. Por otro lado, los municipios menos poblados son Haría y Tinajo.

POBLACIÓN MUNICIPIOS - 2018



INE-ISTAC | Elaboración propia



La distribución de la población, por comarcas, en la isla de Lanzarote se estructura en tres zonas: Norte, Este y Suroeste. En el ámbito que nos compete para la redacción del presente PMUS, nos centraremos en la **COMARCA SUROESTE**, compuesto por los municipios de **Tinajo** y Yaiza.

COMARCAS LANZAROTE		
NORTE	ESTE	SUROESTE
HARÍA	ARRECIFE	TINAJO
TEGUISE	SAN BARTOLOMÉ	YAIZA
	TÍAS	

INE-ISTAC | Elaboración propia

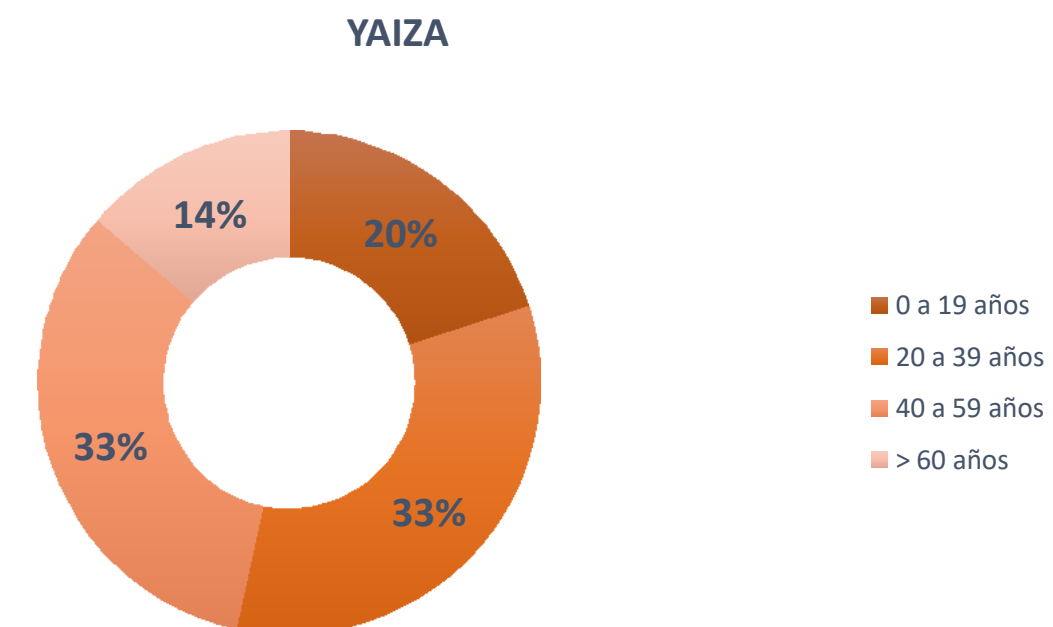
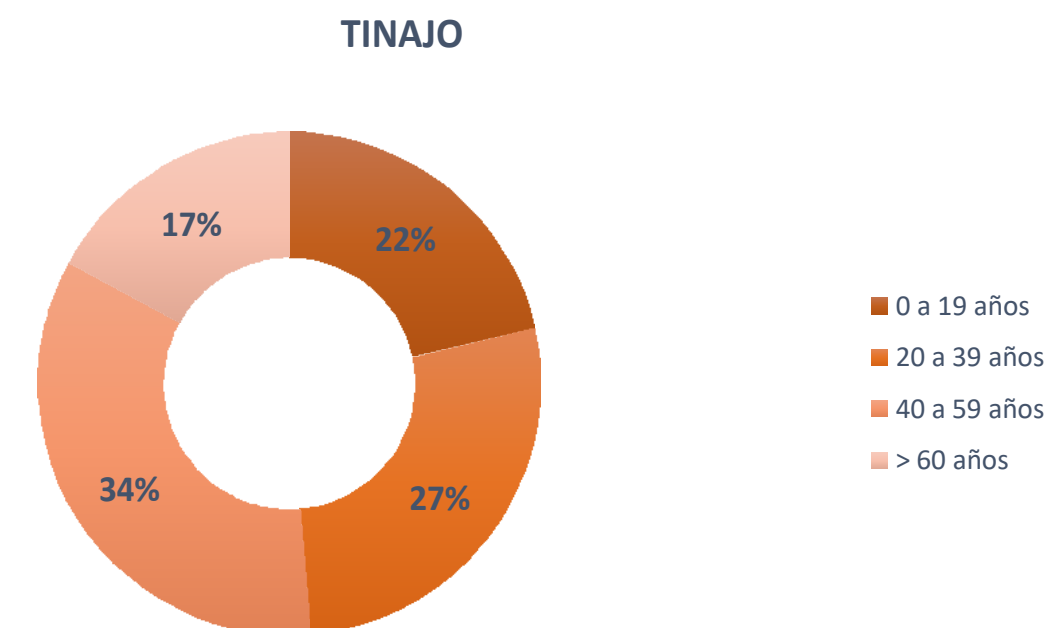
La tabla que se presenta bajo estas líneas recoge la densidad de población (hab/km²) de los municipios presentes en la comarca suroeste de la isla de Lanzarote, con población obtenida a 1 de enero de 2018.

COMARCA SUROESTE			
MUNICIPIO	POBLACIÓN (hab)	SUPERFICIE (km ²)	DENSIDAD DE POBLACIÓN (hab/km ²)
TINAJO	6.119	135,28	45,23
YAIZA	16.289	211,85	76,90

INE-ISTAC | Elaboración propia

Se observa que el municipio de Tinajo presenta una densidad poblacional muy baja, con respecto a la obtenida para el municipio de Yaiza. Cabe destacar que se efectúa una comparativa entre un municipio potencialmente turístico, Yaiza, y un municipio de índole residencial-agrícola, como es el caso de Tinajo. Además, si ampliamos el análisis considerando los restantes municipios, Tinajo se posicionaría como el último, siendo el municipio de Arrecife el que presenta una mayor densidad poblacional (2.700,31 hab/km²).

La distribución de la población por grupos de edad en la comarca suroeste de Lanzarote se refleja en las siguientes gráficas y cabe mencionar que, a simple vista, ambos municipios presentan una distribución poblacional muy parecida, donde la población predominante tienen un rango de edad de entre 20 y 59 años.



ISTAC | Elaboración propia



5.8. PARQUE DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES

En este apartado, se efectúa un análisis exhaustivo de la movilidad en la isla de Lanzarote. Para ello, se tendrán en consideración variables imprescindibles tales como el Índice de Motorización y el Parque de Vehículos en Circulación a nivel insular y por tipo de combustible.

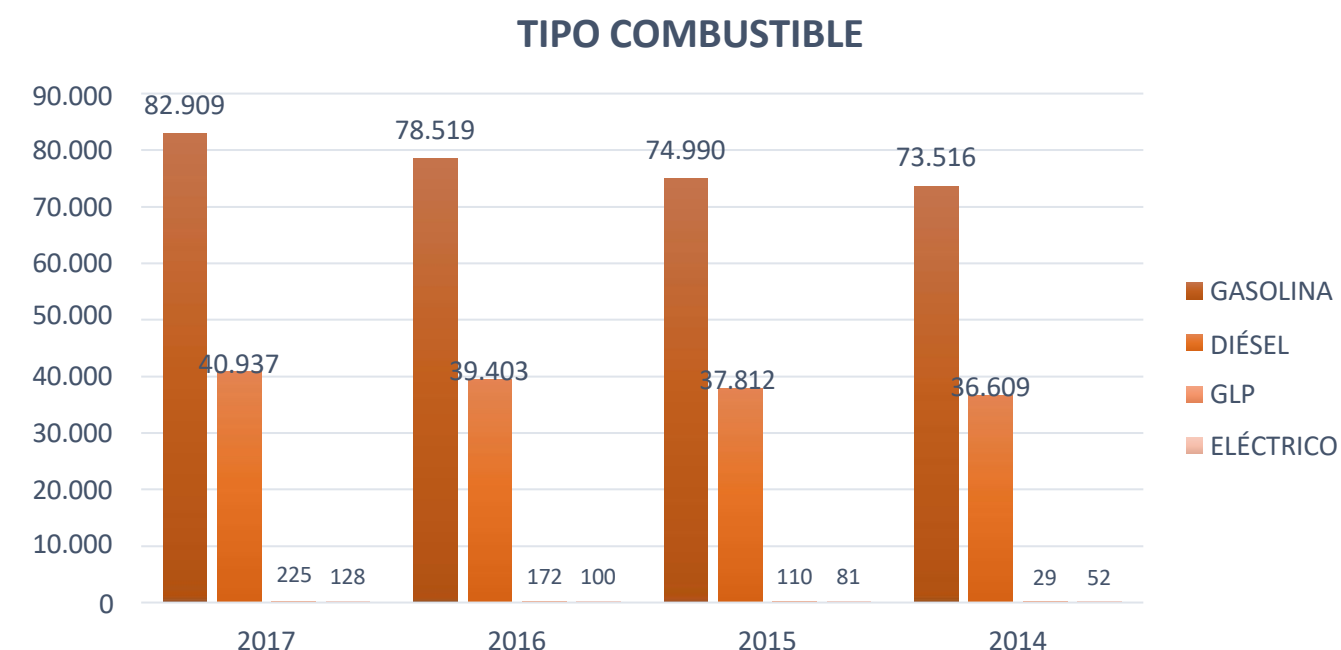
En el año 2017, el parque vehicular de Lanzarote cerró con un total de 125.137 vehículos, repartidos un 34.88% en el municipio de Arrecife y un 17.55% en el municipio de Tías. Con respecto al año anterior, es importante mencionar que se produjo un aumento del 5.06%, equivalentes a 6.032 vehículos. En la comarca suroeste de la isla de Lanzarote, el municipio de Yaiza presenta un parque vehicular elevado en comparación con lo obtenido para el municipio de Tinajo, cifrándose una diferencia de, aproximadamente, 6.000 vehículos.

PARQUE VEHICULAR COMARCA SUROESTE

TINAJO	5.401
YAIZA	11.320

ISTAC | Elaboración propia

A continuación, se presenta la información correspondiente al Parque de Vehículos en Circulación por tipo de combustible en la isla de Lanzarote y desglosado por municipios de la comarca suroeste. Los datos obtenidos para dichos municipios pertenecen al año 2017.



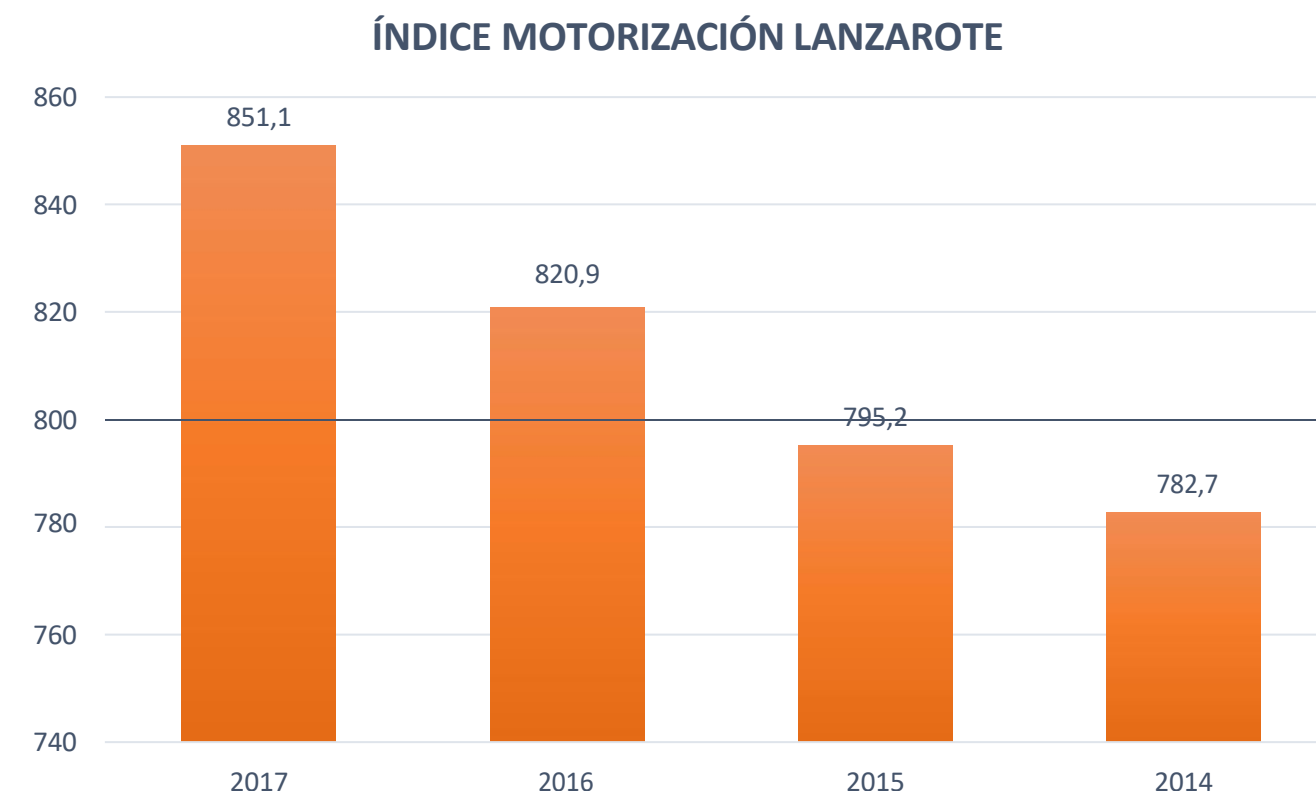
COMARCA SUROESTE

MUNICIPIO	GASOLINA	DIÉSEL	GLP	ELÉCTRICO
TINAJO	3.119	2.218	4	3
YAIZA	7.763	3.436	29	4

ISTAC | Elaboración propia

Atendiendo a la gráfica anterior, se observa un aumento progresivo en la adquisición de vehículos para cada tipo de combustible conforme pasan los años. Con respecto al año 2016, se registró un aumento del 5.59% en vehículos de gasolina y 3.89% en vehículos de diésel. La apuesta por el transporte convencional sigue siendo un factor predominante en la isla de Lanzarote.

El Índice de Motorización, indicador de la situación económica de un país, representa el número de vehículos en circulación por cada 1.000 habitantes. En la siguiente gráfica se muestra la evolución del índice de motorización en la isla de Lanzarote:



ISTAC | Elaboración propia

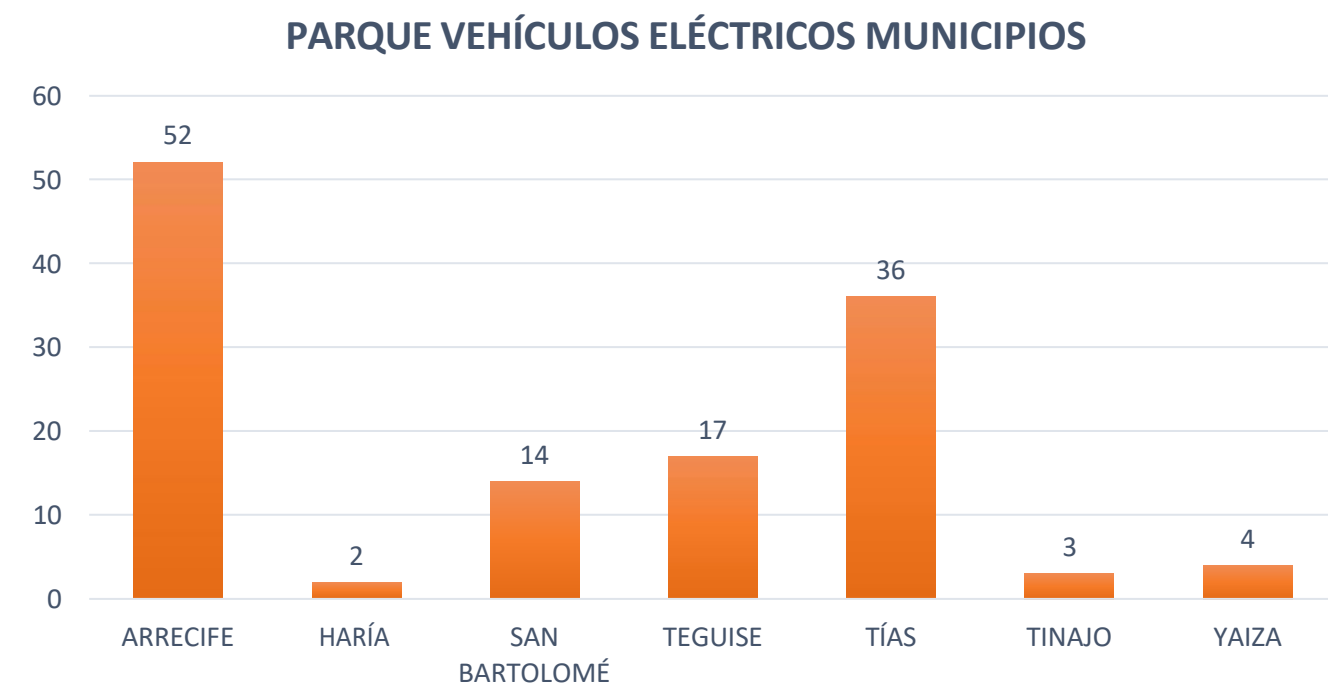


Como se puede apreciar en la tabla que se muestra bajo estas líneas, el municipio de Tinajo presenta un índice de motorización relativamente alto en comparación con el obtenido para el municipio de Yaiza para los períodos analizados. En 2017, se registró 896 vehículos por cada 1.1 habitantes en el municipio de Tinajo, que se traduce en un aumento del 3.17% con respecto al año anterior.

ÍNDICE DE MOTORIZACIÓN COMARCA SUROESTE				
MUNICIPIO	2017	2016	2015	2014
TINAJO	896,0	868,5	850,3	834,4
YAIZA	696,3	633,1	583,9	569,8

ISTAC | Elaboración propia

En 2017, la cifra de vehículos eléctricos en circulación en la isla de Lanzarote fue de 128 unidades. Si comparamos este dato con el obtenido en el año 2014, se constata que la adquisición de vehículos eléctricos ha incrementado casi en un 146% en los últimos cuatro (4) años. El municipio de Arrecife encabeza la lista con 52 vehículos eléctricos, le siguen el municipio de Tías, con 36 unidades, y el municipio de Teguiise, con 17 unidades.



ISTAC | Elaboración propia

5.9. EL MODELO TURÍSTICO DE LANZAROTE

Con motivo de la declaración de la isla como Reserva de la Biosfera por la UNESCO, Lanzarote se convirtió en el primer destino, a nivel mundial, certificado por Biosphere Responsible Tourism en el año 2015. Cabe recordar que, durante años, la isla de Lanzarote lleva desarrollando estrategias para ofertar un producto turístico, alternativo al sol y playa, y en dirección hacia un turismo responsable y sostenible.



Los Centros de Arte, Cultura y Turismo (CACT), creados por el artista canario César Manrique, constituyen el principal referente turístico de la isla de Lanzarote, siendo de visita obligada para conocer la verdadera esencia de Lanzarote. Lo conforman nueve (9) centros:

CACT LANZAROTE



- 1 Montañas del Fuego
- 2 Casa-Museo del Campesino
- 03 Cueva de los Verdes
- 04 Jardín del Cactus
- 05 Museo Atlántico
- 06 Jameos del Agua
- 07 MIAC-Castillo de San José
- 08 Mirador del Río
- 09 La Casa Amarilla

Turismo Lanzarote | Elaboración propia

La isla cuenta con una oferta alojativa de lo más variada y completa. Se detectan tres (3) zonas potencialmente turísticas: Costa Teguiise, Puerto del Carmen y Playa Blanca-Puerto Calero, que ofrecen, además de sol y playa, todo tipo de actividades de ocio, un amplio abanico de restaurantes y una estupenda vida nocturna.



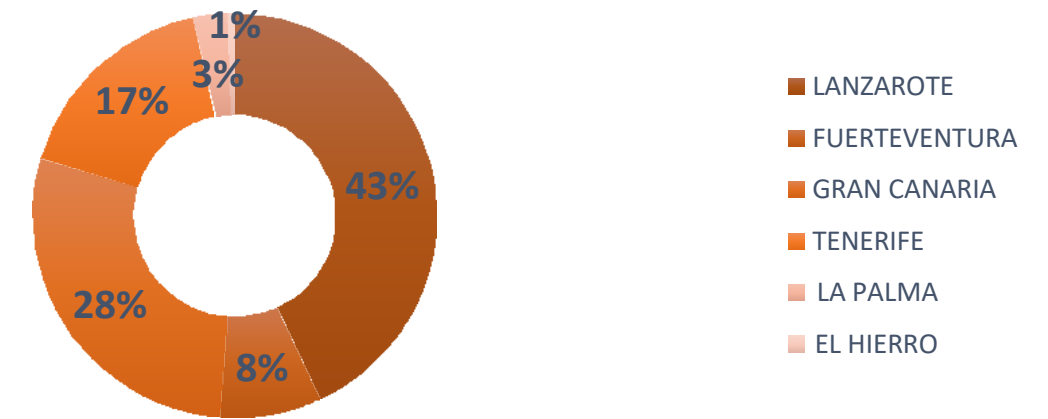
Además, Lanzarote también ofrece un sinfín de oportunidades deportivas, así como alojamientos de primera calidad equipadas de instalaciones en buen estado para la práctica del deporte, siendo el Club La Santa el complejo deportivo más solicitado por los amantes del deporte. Este hecho que convierte a la isla de Lanzarote en destino turístico-deportivo referente en el mundo.



Triatlón | Turismo Lanzarote

Un dato relevante, a tener en cuenta, es el turismo interno canario que recibe la isla de Lanzarote. Según la fuente consultada, Promotur, se constata que Lanzarote recibió un total de 129.244 residentes canarios en el año 2018, de los cuales el 43% son de la misma isla.

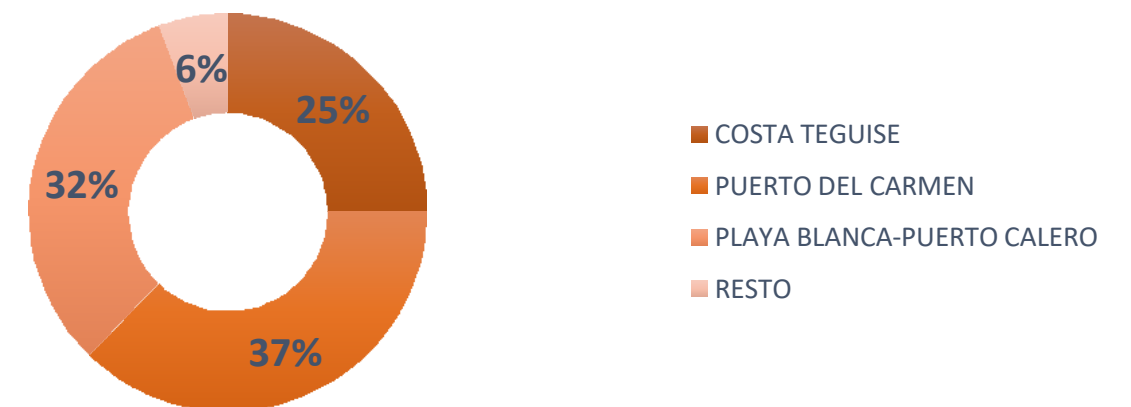
RESIDENTES CANARIOS ALOJADOS EN LANZAROTE



Promotur Turismo de Canarias | Elaboración propia

Durante el año 2018, la llegada de turistas a Lanzarote se cifró cerca de 2.900.000 millones, convirtiéndose en la tercera isla más visitada del Archipiélago Canario. Lanzarote cuenta con tres (3) enclaves turísticos, donde acogen a la mayor parte de los turistas. Dichos núcleos turísticos son: Costa Teguisse, Puerto del Carmen y Playa Blanca-Puerto Calero.

DISTRIBUCIÓN DE TURISTAS POR NÚCLEOS TURÍSTICOS



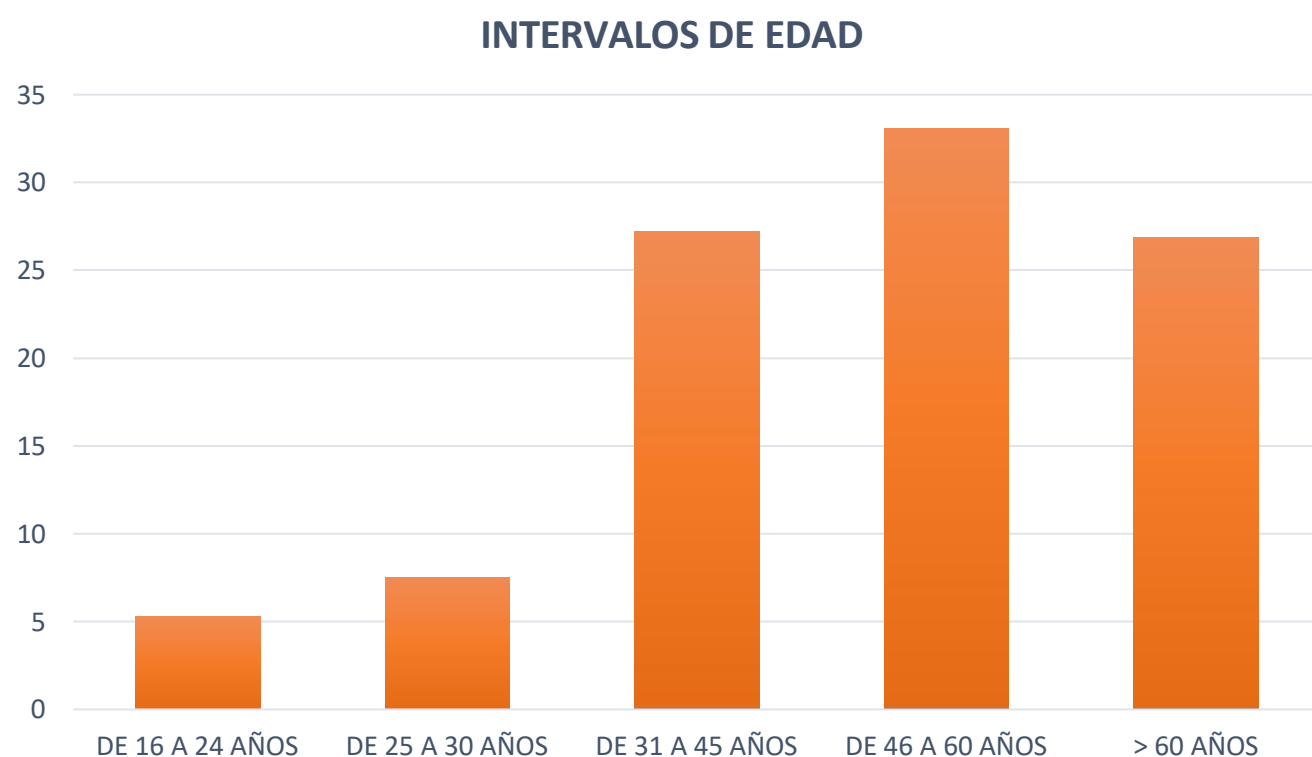
Promotur Turismo de Canarias | Elaboración propia



Atendiendo a la gráfica anterior, el núcleo turístico que acogió el mayor número de los turistas en el año 2018 fue Puerto del Carmen, con un 37%. En segundo lugar, se encuentra Playa Blanca-Puerto Calero, con un 32%, y, por último, Costa Teguiise, con un 25%.

El origen predominante de los turistas que visitan la isla de Lanzarote se reparte de la siguiente manera: el 47,30% proceden de Reino Unido y el 11,90% son de Alemania. En tercer lugar, le sigue Irlanda, con un 9,60%.

De acuerdo con la siguiente gráfica, la edad del turista tipo está entre los 31 y 60 años. Por otro lado, el porcentaje de mujeres es mayoritario, el 52,4% frente al 47,6% pertenecientes a los hombres. También cabe destacar que normalmente los turistas visitan Lanzarote en pareja (49%) y suelen ser, en su mayoría, asalariados (32,7%).



Promotur Turismo de Canarias | Elaboración propia

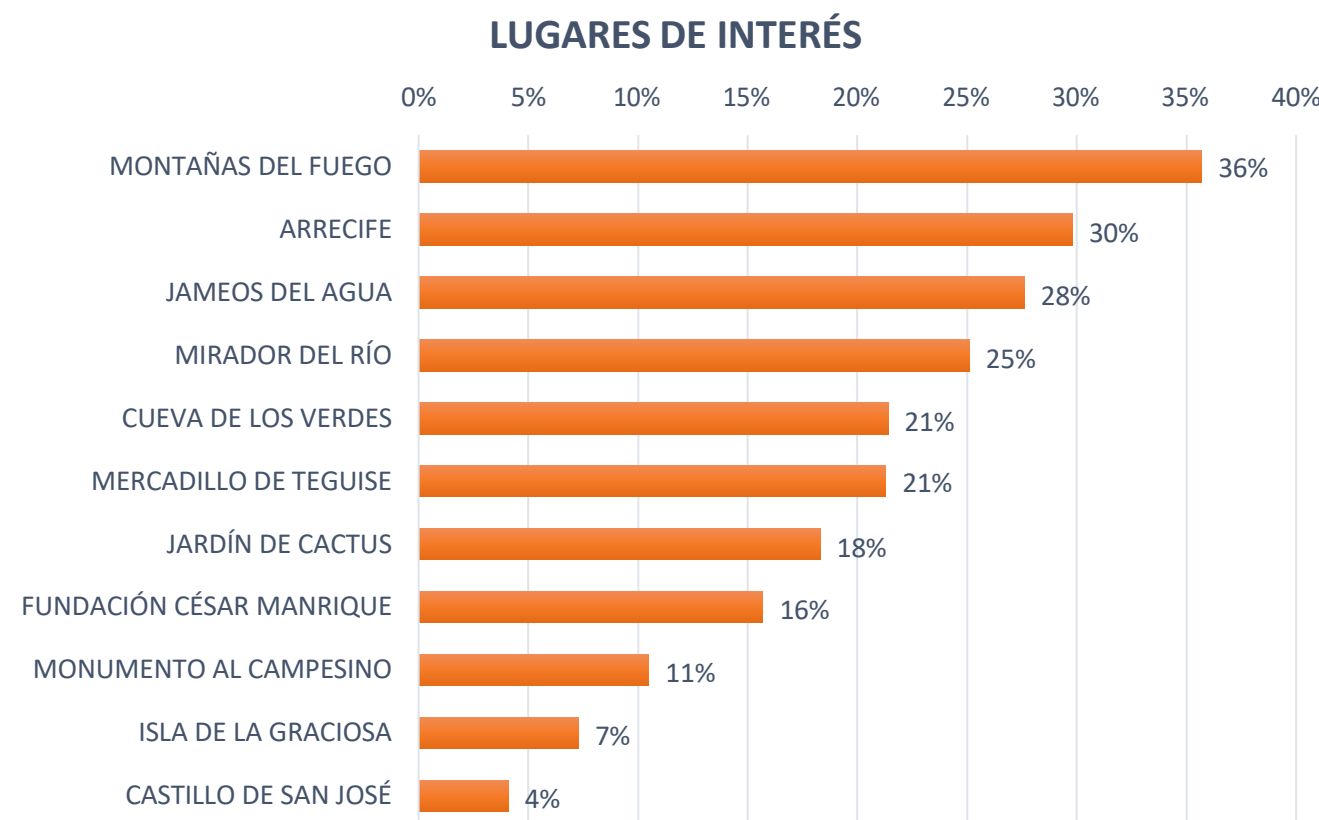
Las razones que incentivó la elección de visitar Lanzarote fueron el clima (77,5%), la seguridad (54,3%) y la tranquilidad (47,6%). En último lugar, se encuentran el patrimonio histórico y la oferta cultural. Esto se debe a que la motivación principal se centra exclusivamente en descansar (59,4%) y disfrutar de la familia (13,8%), además de explorar la Isla (18,9%).

A continuación, se presenta una gráfica que refleja los lugares de mayor interés por parte de los turistas en la isla de Lanzarote durante el año 2018. Las Montañas del Fuego, ubicados en el

término municipal de Tinajo, encabeza la lista con un 36% y le sigue la capital isleña, Arrecife, con un 30%.

Cabe destacar que la zona norte de la isla de Lanzarote es muy visitada por los turistas, donde se concentran la mayor parte de los centros turísticos, como por ejemplo los Jameos del Agua y el Mirador del Río, obras del artista canario César Manrique.

En contraposición, la isla de La Graciosa y el Castillo de San José fueron los menos visitados, registrándose para los mismos un 7% y 4% en 2018.



Promotur Turismo de Canarias | Elaboración propia

Por otro lado, los turistas tienen una estancia media de 8,76 noches. El alojamiento más demandado son los hoteles de cuatro (4) estrellas y el 37,5% de los turistas contratan el régimen de alojamiento de todo incluido.



Tras analizar los datos ofrecidos por Promotur, el perfil turista tipo que visita Lanzarote para el disfrute de sus vacaciones en la isla es el siguiente:

PERFIL TURISTA TIPO			
SEXO	EDAD	NACIONALIDAD	PROFESIÓN
Mujer / Hombre	31-60 años	Inglesa	Asalariado
MUNICIPIO	TURISMO INTERIOR	ELECCIÓN DESTINO	LUGAR DE INTERÉS
Puerto del Carmen	Lanzarote	Clima	Montañas del Fuego

Promotur Turismo de Canarias | Elaboración propia

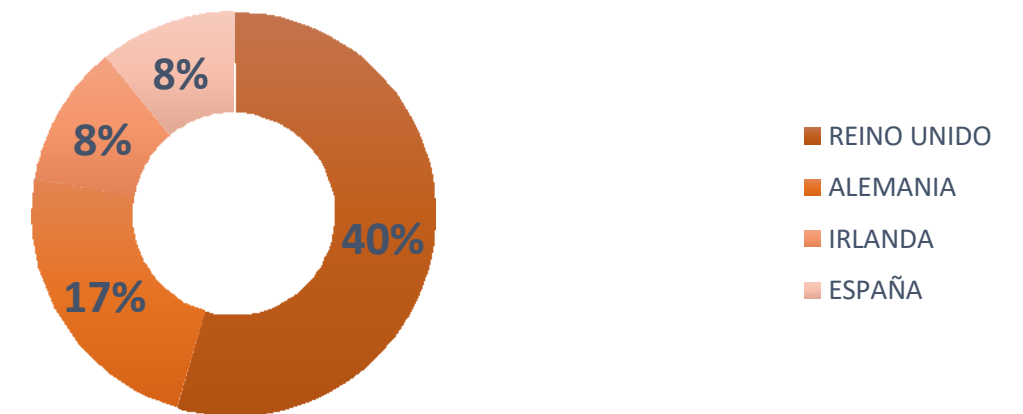
Además del perfil turista tipo analizado anteriormente, en la isla de Lanzarote se detecta otro tipo de turismo: deportivo, cuyo perfil y características del mismo se recogen en un documento elaborado por el Cabildo de Lanzarote. Los datos que se reflejan en dicho documento corresponden al año 2018.

Durante el año 2018, el número de turistas que realizaron actividades deportivas en Lanzarote se cifró en 388.848, lo que supone el 15,8% del total de turistas que visitaron la isla. Si lo comparamos con el resto de las Islas Canarias, Lanzarote es la segunda isla con mayor porcentaje de turismo deportivo.

La siguiente gráfica refleja la nacionalidad de los turistas que realizan actividades deportivas. El 40% de los turistas deportivos proceden de Reino Unido, mientras que el 17% pertenecen a Alemania. En el caso de Irlanda y España, el porcentaje obtenido para los mismos es del 8%.

No obstante, teniendo en cuenta cada nacionalidad, quienes practican más actividades deportivas son los daneses (52%).

NACIONALIDAD DEL TURISTA DEPORTIVO



Centro de datos Lanzarote | Elaboración propia

Para la práctica del deporte, el porcentaje de mujeres es minoritario, el 40% frente al 60% correspondientes a los hombres, cuya edad media registrada rondan los 45 años.

Por último, la estancia media de este tipo de turistas es de 8,94 noches. En cuanto al tipo de alojamiento ofertado, el 35% de los turistas se alojan en hoteles de cuatro (4) estrellas y, según el tipo de pensión, el 30% contrata el todo incluido, mientras que el 29% optan por contratar sólo el alojamiento.

Por lo tanto, el perfil turista tipo que visita Lanzarote para la práctica de actividades deportivas en la isla es el siguiente:

PERFIL TURISTA DEPORTIVO		
SEXO	EDAD	NACIONALIDAD
Hombre	45 años	Danesa

Centro de datos Lanzarote | Elaboración propia



5.10. TENDENCIAS DE LA MOVILIDAD EN LANZAROTE

El incremento de la movilidad terrestre en Lanzarote en los últimos años tiene mucho que ver con la mejora de la red de carreteras, es decir, de la accesibilidad, concepto absolutamente clave en la sociedad actual para así posibilitar el flujo de las personas y mercancías. No obstante, existen otros factores que inciden en la movilidad de la isla de Lanzarote, de acuerdo con lo prescrito en el documento 'Tendencias de la movilidad terrestre en Canarias'.

5.10.1. FRAGMENTACIÓN TERRITORIAL

La discontinuidad del territorio es un claro condicionante para el desarrollo de la movilidad, que se traduce en un cambio intermodal de transportes para el desplazamiento de personas y mercancías con el exterior. No sólo repercute sobre el transporte exterior, sino que además determina la movilidad terrestre, en tanto que los límites de la propia isla marcan unas fronteras perfectamente definitorias de esa movilidad.

Por tanto, se detecta que la población de las islas con menor extensión superficial tiende a un menor desplazamiento en relación con otras de mayor extensión, como es el caso de Lanzarote, siendo la cuarta isla más extensa.

5.10.2. ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y MOVILIDAD

La tasa de actividad incide en una mayor o menor movilidad, pero no todas las actividades económicas generan la misma movilidad por habitante. Por lo general, la actividad primaria demanda menos movilidad que las relacionadas con el secundario y bastante menos que la generada por el subsector turismo dentro del terciario.

El documento *Lanzarote en La Biosfera* establece en 56.3 kilómetros por día la movilidad de un turista medio en Lanzarote, frente a sólo 21.5 de los autóctonos. Este hecho nos indica que la población turista genera más movilidad que la población residente.

5.10.3. USOS DEL SUELO Y GENERACIÓN DE DESPLAZAMIENTOS

Uno de los principales motivos por los que tienen lugar los desplazamientos son los distintos usos del suelo, fruto de la previa planificación y que se plasma en instrumentos como los Planes Insulares de Ordenación Territorial y los Planes Generales de Ordenación Urbana, cuya finalidad es el de ordenar espacialmente, con criterios racionales, la ubicación de los diferentes elementos que necesita la sociedad para su desarrollo socioeconómico (equipamientos deportivos, zonas verdes, espacios residenciales, zonas comerciales, etc.).

Tal es la relación existente entre usos del suelo y desplazamientos que, al margen de la atracción con que cuentan las áreas metropolitanas de las Islas, el suelo turístico se comporta como el otro gran centro de gravedad, dando lugar a intensos desplazamientos desde otros municipios.

En Lanzarote nos enfrentamos a un aumento de los desplazamientos que ronda el 380% entre Arrecife - Yaiza y que supone una distancia de más de 40 kilómetros de ida. No obstante, la movilidad con el municipio de Tías ha evolucionado considerablemente mejor, ya que ha aumentado mucho más desde el municipio de San Bartolomé y no desde el más distante de Arrecife.

Todo esto pone de manifiesto la alta preponderancia que tiene el uso del suelo en cuanto a la capacidad de atracción de movilidad, aunque estaríamos ante una deficiente gestión territorial que ha llevado al incremento de los desplazamientos desde los municipios más alejados.



5.10.4. MOVILIDAD DE LOS RESIDENTES

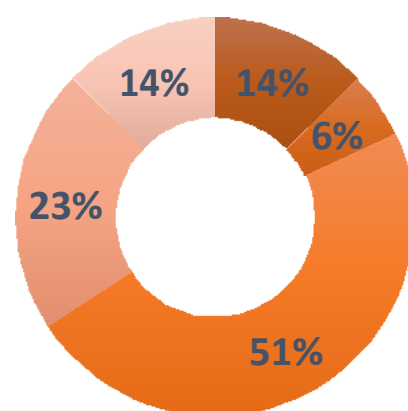
El presente apartado parte del análisis de movilidad, extraído del Plan Insular de Transporte y Movilidad Sostenible de Lanzarote y La Graciosa, a partir de una encuesta realizada por el Cabildo de Lanzarote. En total, fueron más de 1.600 encuestas durante el año 2013, con el fin de conseguir una representatividad estadística adecuada en cuanto a movilidad terrestre en la isla se refiere.

ENCUESTAS REALIZADAS			
ARRECIFE	707	TÍAS	248
HARÍA	54	TINAJO	44
SAN BARTOLOMÉ	188	YAIZA	166
TEGUISE	208		

PIMS Lanzarote | Elaboración propia

Cabe destacar que el 54,06% de los encuestados son mujeres, el 63,10% tienen una edad comprendida entre los 30 y 64 años, y, por último, el 50,70% están trabajando, mientras que el 22,70% son desempleados.

OCUPACIÓN



■ ESTUDIANTE ■ TAREAS DOMÉSTICAS ■ EMPLEADO ■ DESEMPLEADO ■ JUBILADO

PIMS Lanzarote | Elaboración propia

Atendiendo a la tabla, la media de los viajes diarios por habitante en la isla de Lanzarote es de 2,88 viajes. El número de viajes diarios realizados tanto por hombres, como por mujeres, no difiere mucho.

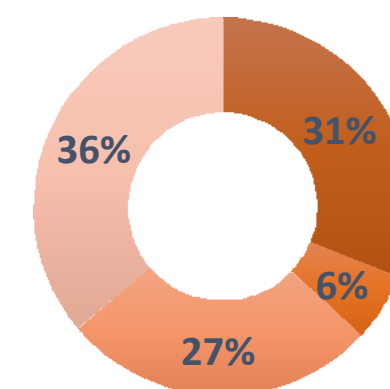
GENERACIÓN DE VIAJES EN LANZAROTE		
SEXO	VIAJES	VIAJES POR HABITANTE
HOMBRES	177.234	2,92
MUJERES	165.992	2,84
TOTAL	343.227	2,88

PIMS Lanzarote | Elaboración propia

Cabe destacar que el municipio donde se realizan el mayor número de viajes por persona al día es Yaiza (3,24 viajes por persona), mientras que Tinajo es donde se realizan menos viajes (2,29 viajes por persona).

El motivo por el cual se realizan los viajes en la Isla se reparte de la siguiente manera:

MOTIVO DEL VIAJE

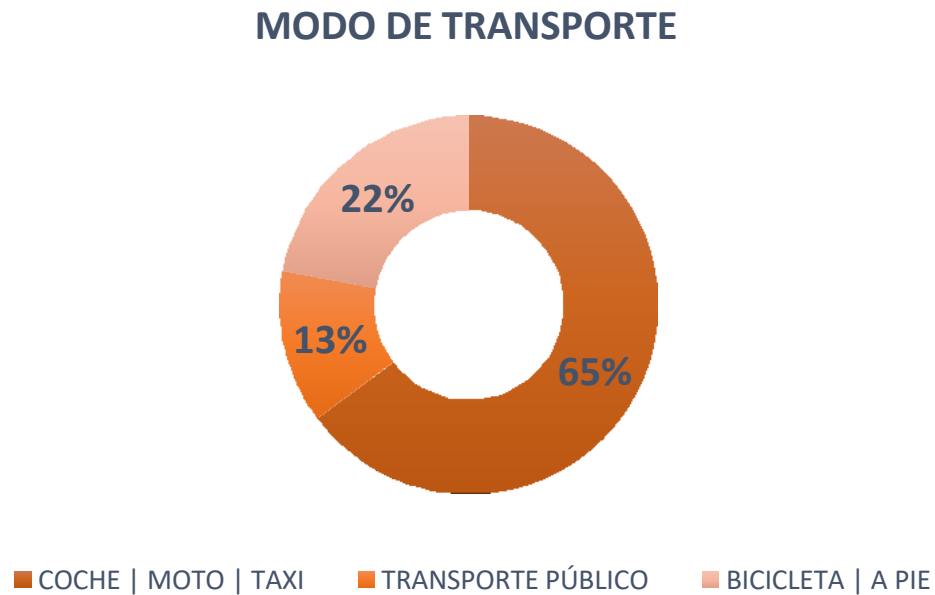


■ TRABAJO ■ ESTUDIOS ■ OCIO ■ OTROS

El 31,10% de los encuestados viajan por motivos laborales, mientras que el 27,00% lo hacen por ocio. No obstante, un elevado porcentaje de los encuestados residentes escogieron otras razones distintas a las definidas en la tabla, en torno a un 36,10%.



El reparto de los viajes según el modo de transporte en la isla de Lanzarote se muestra en la siguiente gráfica. Se observa una fuerte dependencia, por parte de los residentes lanzaroteños, por el uso del transporte motorizado (coche, moto o taxi), registrándose en, aproximadamente, un 65%. Esto supone un serio hándicap que hace sombra a los modos de transporte alternativos. Cabe destacar que el transporte público es el modo de transporte menos utilizado en Lanzarote, con un 13% frente al 22% correspondiente a los desplazamientos en bicicleta o a pie.



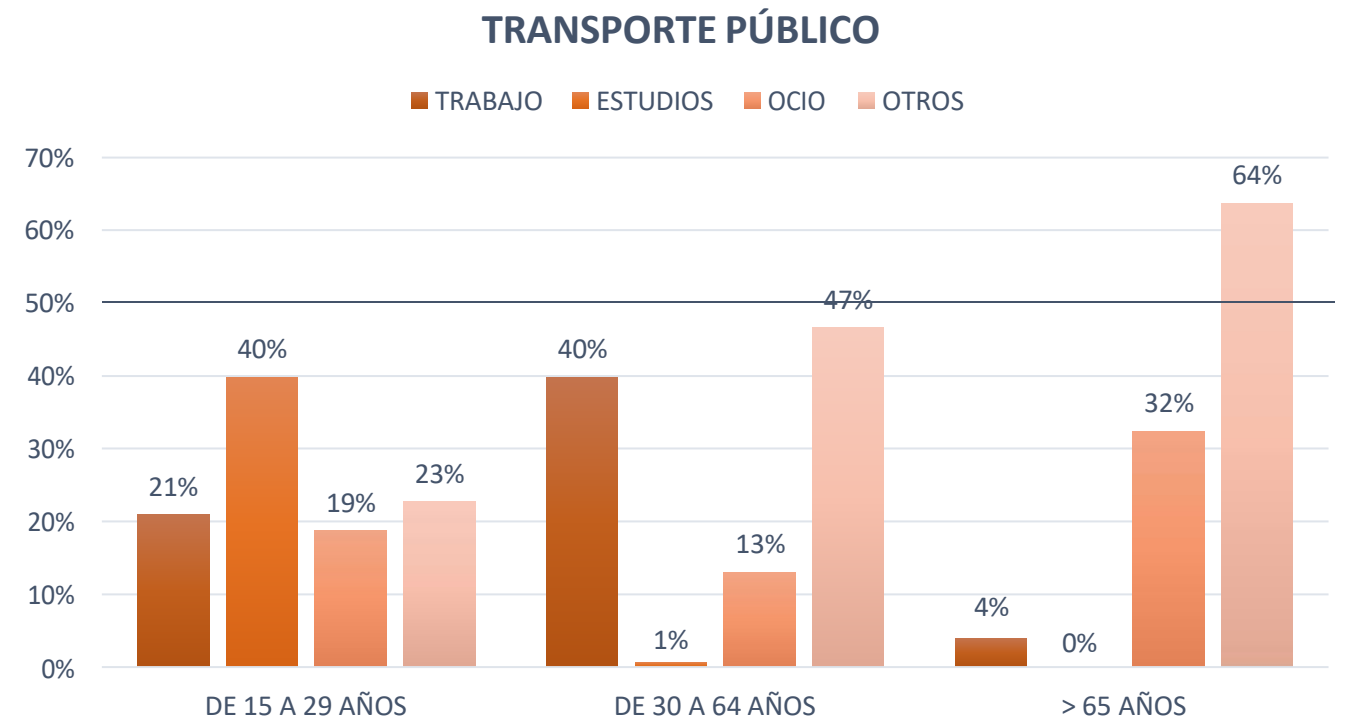
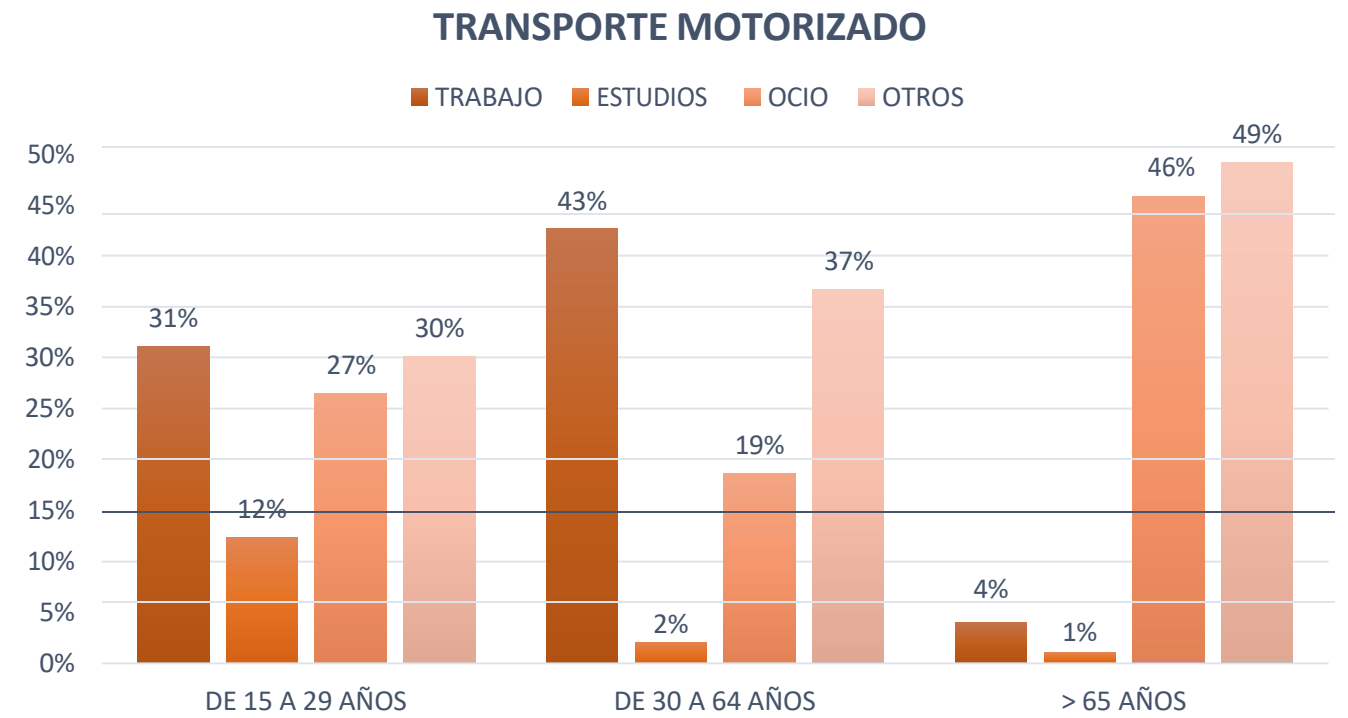
PIMS Lanzarote | Elaboración propia

Si analizamos los datos obtenidos en cuanto al tipo de transporte en función del género de la población residente, masculino o femenino, se constata porcentajes muy similares en cada modo de transporte elegido por los hombres y las mujeres. Por tanto, no existen diferencias de género en materia de transporte.

DISTRIBUCIÓN DE VIAJES SEGÚN EL GÉNERO			
SEXO	TRANSPORTE MOTORIZADO	TRANSPORTE PÚBLICO	BICICLETA A PIE
HOMBRES	64,00%	12,60%	23,40%
MUJERES	65,80	13,60%	20,60%

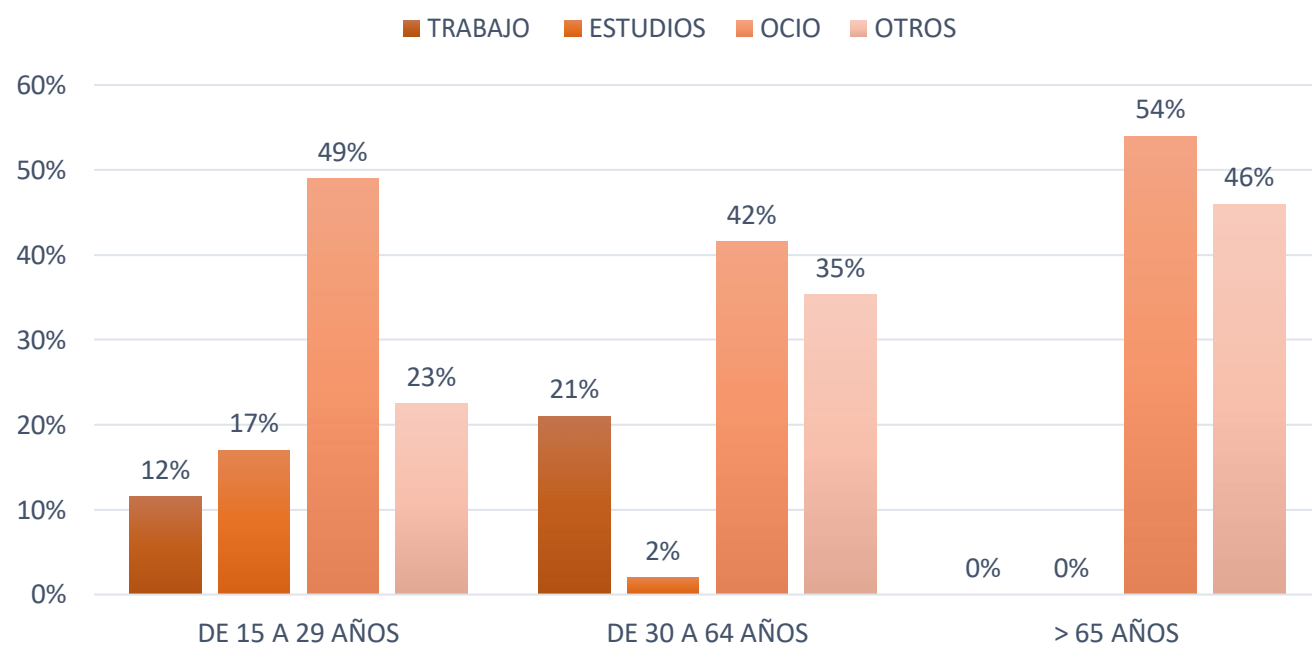
PIMS Lanzarote | Elaboración propia

La edad de los usuarios es un factor clave a la hora de realizar un análisis de movilidad, en cuanto a predecir el rango de edad a la hora de utilizar un medio de transporte u otro. Los resultados más relevantes según la edad de los encuestados y el tipo de transporte elegido, así como el motivo de su desplazamiento se reflejan a continuación:





BICICLETA | A PIE



PIMS Lanzarote | Elaboración propia

También se ha estudiado la movilidad de los residentes en zonas de baja densidad de población, denominadas "zonas dispersas", con objeto de verificar la influencia de la estructura de ciudades de la isla sobre la movilidad. Toda esta información se adjunta en la siguiente tabla:

MODO DE TRANSPORTE SEGÚN LA CONCENTRACIÓN DE LA POBLACIÓN

MODO	NÚCLEO	DISPERSO
TRANSPORTE MOTORIZADO	64,40%	82,50%
TRANSPORTE PÚBLICO	13,30%	6,60%
BICICLETA A PIE	22,30%	10,90%

PIMS Lanzarote | Elaboración propia

Como era de esperar, el número de desplazamientos porcentual que se realiza en transporte motorizado (coche, moto o taxi) en las zonas dispersas de la población es sustancialmente mayor que en los núcleos consolidados, siendo la cuota del transporte público del 7%.

5.10.5. MOVILIDAD DE LOS TURISTAS

La creciente demanda de movilidad turística ha sido notoria en la isla de Lanzarote y, además, presenta un parque de transportes con mayor desequilibrio en su desarrollo. El uso excesivo del automóvil privado, como son los coches particulares y de alquiler, para acceder a los puntos de mayor interés de la Isla y el escaso desarrollo del sistema de transporte público genera un problema de movilidad insostenible a corto y medio plazo.

El servicio de transporte público en la isla de Lanzarote es muy deficiente. La oferta de transporte público es realizada por la empresa IntercityBus Lanzarote y consta de 19 líneas que conectan los principales núcleos de población de la Isla. Cabe destacar que existen puntos de interés turísticos donde las guaguas no realizan paradas durante su trayecto, tales como Jameos del Agua, La Cueva de Los Verdes, El Mirador del Río y el Parque Nacional de Timanfaya. Todo esto, unido a la falta de información sobre el servicio hace que difícilmente los turistas usen el transporte público para sus desplazamientos en la Isla.

La situación anterior convierte al vehículo privado en el principal medio para satisfacer las necesidades de movilidad en la isla por su flexibilidad y eficiencia en tiempo de viaje.

El incremento en el uso del automóvil privado en Lanzarote está directamente relacionado con el desarrollo turístico de la Isla. Las actividades de turismo diarias, que supone desplazamientos tales como disfrutar de actividades de ocio y las compras en los centros comerciales, han tenido un profundo impacto en la demanda de movilidad.

El documento *La Movilidad Turística en la Isla de Lanzarote: El diseño de una ruta para un autobús turístico* recoge la siguiente información. Bien es sabido que el Parque Nacional de Timanfaya es uno de los puntos de atracción más importante de la isla de Lanzarote y el segundo más importante en el Archipiélago Canario. En base al mencionado documento, se constata un volumen de visitantes en el año 2013 de 1.452.365 turistas, de los cuales la mayoría de estos visitantes utilizaron el coche de alquiler para acceder al Parque, dado que la conectividad mediante transporte público desde los principales resorts de la Isla es muy deficitaria.



La siguiente tabla recoge la estimación de los vehículos-km para acceder al Parque Nacional de Timanfaya en el año 2005. Las estimaciones se realizan para dos rutas alternativas y considerando dos modos de transporte, el vehículo privado y la guagua. Como criterio a tener en cuenta, se consideró a una capacidad estándar para la guagua de 50 asientos y el promedio de dos ocupantes para el automóvil privado. En el caso de la ruta de Los Volcanes, se realiza teniendo en cuenta una guagua de 54 asientos y con una frecuencia de una guagua cada 16 minutos.

También se analizó tres posibles orígenes de los turistas accediendo al Parque: Playa Blanca, Puerto del Carmen y Costa Teguise, lo que suma el 95.4% del total de las camas disponibles en la isla.

Las rutas efectuadas para acceder al Parque Nacional de Timanfaya se detallan a continuación:

RUTAS DE ACCESO AL PARQUE NACIONAL DE TIMANFAYA		
RUTA	RECORRIDO	KILÓMETROS
YAIZA	Playa Blanca - Yaiza - PN Timanfaya	40.60
	Puerto del Carmen - Tías - Yaiza - PN Timanfaya	47.60
TINAJO	Costa Teguise - Arrecife - San Bartolomé - Tinajo - PN Timanfaya	76.88
LOS VOLCANES	PN Timanfaya	14.50

La Movilidad Turística en la isla de Lanzarote | Elaboración propia

ESTIMACIÓN DE LOS VEHÍCULOS-KM DE ACCESO AL PARQUE NACIONAL DE TIMANFAYA

RUTA	MODO DE TRANSPORTE	FLUJO DE TRÁFICO
YAIZA	COCHE PRIVADO	568,489
	GUAGUA	24,808
TINAJO	COCHE PRIVADO	35,146
	GUAGUA	7,934
LOS VOLCANES	GUAGUA	16,468

RUTA	MODO DE TRANSPORTE	VEHÍCULO-KM
YAIZA	COCHE PRIVADO	27.060,076
	GUAGUA	1.180,861
TINAJO	COCHE PRIVADO	27.026,889
	GUAGUA	610,124
LOS VOLCANES	GUAGUA	238,786

La Movilidad Turística en la isla de Lanzarote | Elaboración propia

El modelo de movilidad turística en la isla de Lanzarote consume una ingesta cantidad del empleo de vehículos particulares para sus desplazamientos, tal y como se aprecia en la tabla anterior. Las cifras obtenidas para el coche privado son sustancialmente relevantes y están muy por encima que las registradas para el transporte público, lo que recalca el sistema deficiente actual del mismo.



5.11. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD EN TINAJO

Las ciudades son una preocupación de primer orden para las políticas públicas a llevar a cabo, éstas concentran al grueso de la población y buena parte de la actividad económica. El **PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TINAJO** se enfoca en dos objetivos fundamentales: (1) cómo pensar la movilidad en términos de igualdad y sostenibilidad, y (2) cómo implementar dichas soluciones para que la ciudadanía las tome como suyas.

El primer objetivo implica entender la movilidad urbana como un medio para que los ciudadanos tengan acceso a bienes y servicios priorizando al peatón, la bicicleta y el transporte público. También involucra que los usuarios de vehículos privados deban asumir el costo de los daños medioambientales y sociales del uso de sus vehículos. Así, se podría disminuir las desigualdades sociales y alcanzar la sostenibilidad.

El segundo objetivo busca establecer un enfoque participativo con los principales agentes implicados, la ciudadanía. El proceso de elaboración, implementación y seguimiento requiere de una sociedad activa involucrada con el plan.

La implementación de indicadores requiere un profundo cambio en cómo nos allegamos de información efectiva y continua para tener elementos de decisión. Las encuestas, conteos, foros o entrevistas permiten actualizaciones continuas de información clave para las ciudades. Con esta información, se pueden plantear objetivos a medio y largo plazo, y se fortalece la capacidad institucional de los organismos públicos.

Para que las políticas públicas se agreguen hacia un objetivo, hay que hacer dos cosas: (1) mantener las políticas que funcionaron a pesar de haber sido creadas o impulsadas por una administración anterior y (2) planear las políticas futuras. Para hallar las respuestas, hay dos caminos: por un lado, la implementación de indicadores sólidos de gestión y desempeño, y, por otro lado, la definición de una visión colectiva de la ciudad.

Consideramos que el presente documento será altamente beneficioso para el municipio de TINAJO, en la planeación de la movilidad y en la consecución de un transporte sostenible y equitativo.

5.12. MARCO TERRITORIAL MUNICIPAL

El municipio de Tinajo se localiza en la costa noroeste de la isla de Lanzarote y colinda al norte con el mar, al este con el municipio de Tegüise, al sudoeste con el de San Bartolomé, al sur con el municipio de Tías y con el de Yaiza por el suroeste.

Presenta una moderada extensión de 135,28 km², equivalente al 15.99% de la superficie insular, si bien cabe destacar, que el porcentaje de suelo de los espacios naturales supone el 63.47% del territorio municipal y el de suelo rústico considerado de protección ambiental es de 7.67%, lo que supone que el 71.14% del suelo del municipio se encuentra protegido por sus valores ambientales.

La escasa diversidad topográfica, representada esencialmente por conos volcánicos y rampas lávicas, determina cierta monotonía en los niveles de pendientes. Esto, junto a los aprovechamientos agrícolas y el desarrollo urbanístico concentrado, son los elementos caracterizadores del paisaje municipal.

La configuración morfológica de los núcleos queda definida a partir de una red de caminos rurales y de vías principales, en los que se apoya la edificación. La estructura rural originaria se ha mantenido a lo largo del tiempo, dando lugar a un hábitat disperso en el territorio, típica de su vinculación histórica a la agricultura y la ganadería, pero que conforma núcleos más o menos homogéneos y compactos.

Frente a los núcleos históricos que se sitúan en el interior, en contacto directo con las tierras fértiles, surgen las áreas turísticas de la costa, que disponen de otra autonomía funcional y surgen con una organización más compacta.

Las condiciones climatológicas en el municipio de Tinajo no difieren de las condiciones a nivel insular, presentando un clima cálido durante todo el año, con temperatura media anual de unos 21 °C y escasez de lluvias.

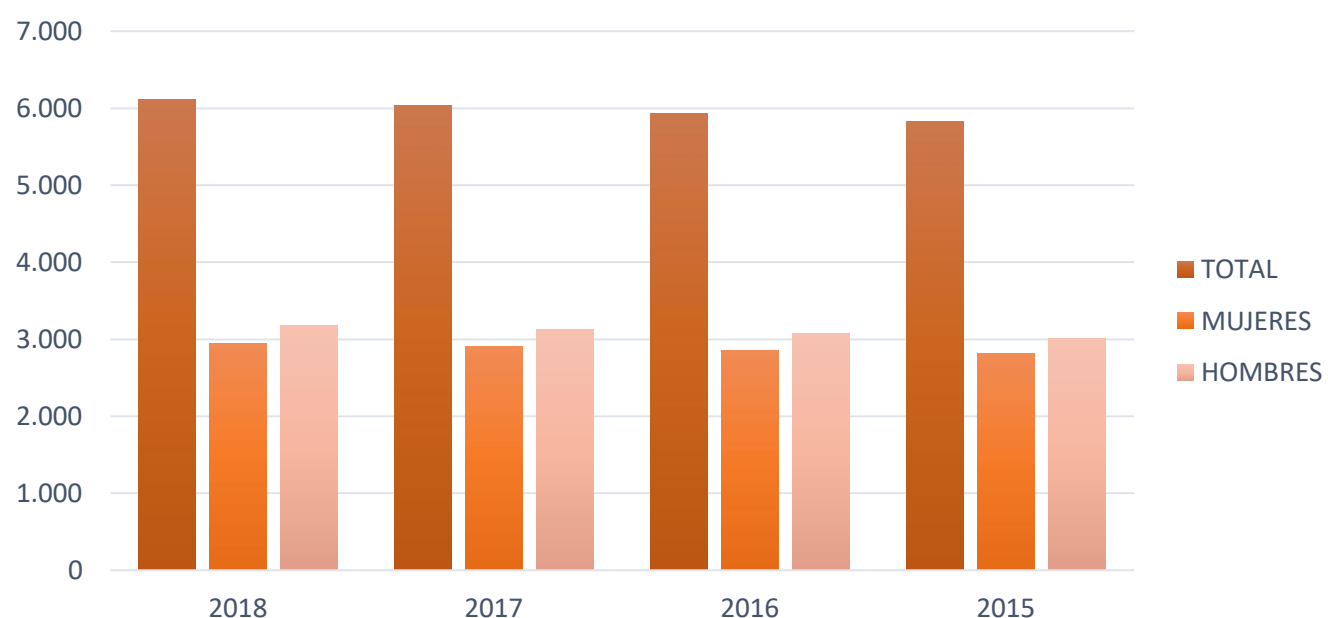
La actividad económica del municipio de Tinajo depende principalmente del turismo. En el año 2018, el sector de servicios se cifró en un 66,92% y le sigue el sector primario, principalmente la agricultura, con un 13,85%. A su vez, el sector de la construcción también tiene un peso relevante en la economía de Tinajo, registrándose un total del 12,31%. En último lugar, se posiciona el sector de la industria (6,92%).



Es de vital importancia realizar un análisis de las características socio-económicas del municipio, en el que se abarquen diversos factores que puedan influir, de forma directa o indirecta, en la movilidad.

En el municipio de Tinajo se aprecia una evolución de la población en los últimos años, siendo mayoritaria la población masculina. Con respecto al año anterior, se registró un incremento de 91 habitantes, que se traduce en un total de 6.119 habitantes en el año 2018, de los cuales un 51.90% pertenecen a la población masculina y un 48.10% a la población femenina.

POBLACIÓN TINAJO

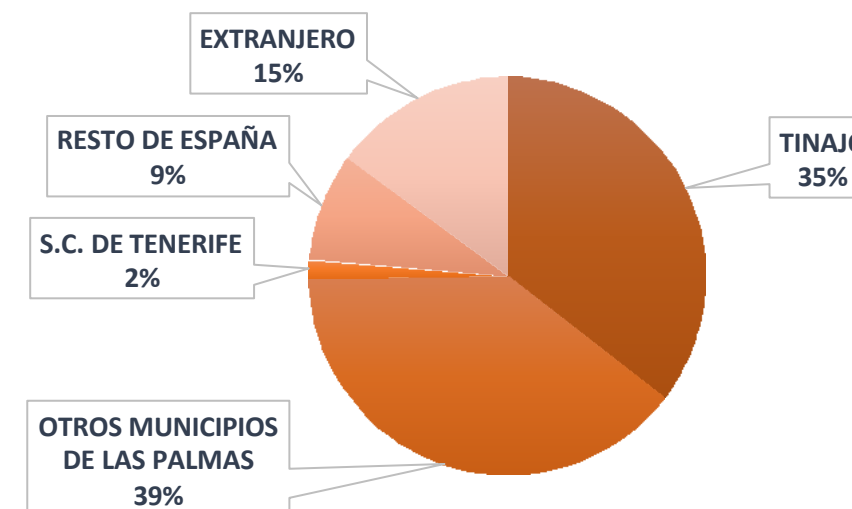


INE | Elaboración propia

Según los últimos datos publicados por el INE, procedentes del padrón municipal de 2018, se constata que el 35.50% de los habitantes empadronados han nacido en el municipio de Tinajo, el 39.24% han emigrado a Tinajo desde otros municipios de la provincia de Las Palmas y el 1.65% desde los municipios correspondientes a la provincia de Santa Cruz de Tenerife. Por tanto, en el municipio de Tinajo se verifica que la población procedente de Canarias suma un total del 76.39%.

Por otro lado, un 8.71% de la población proceden de otras comunidades autónomas, mientras que el 14.90% restantes de otros países.

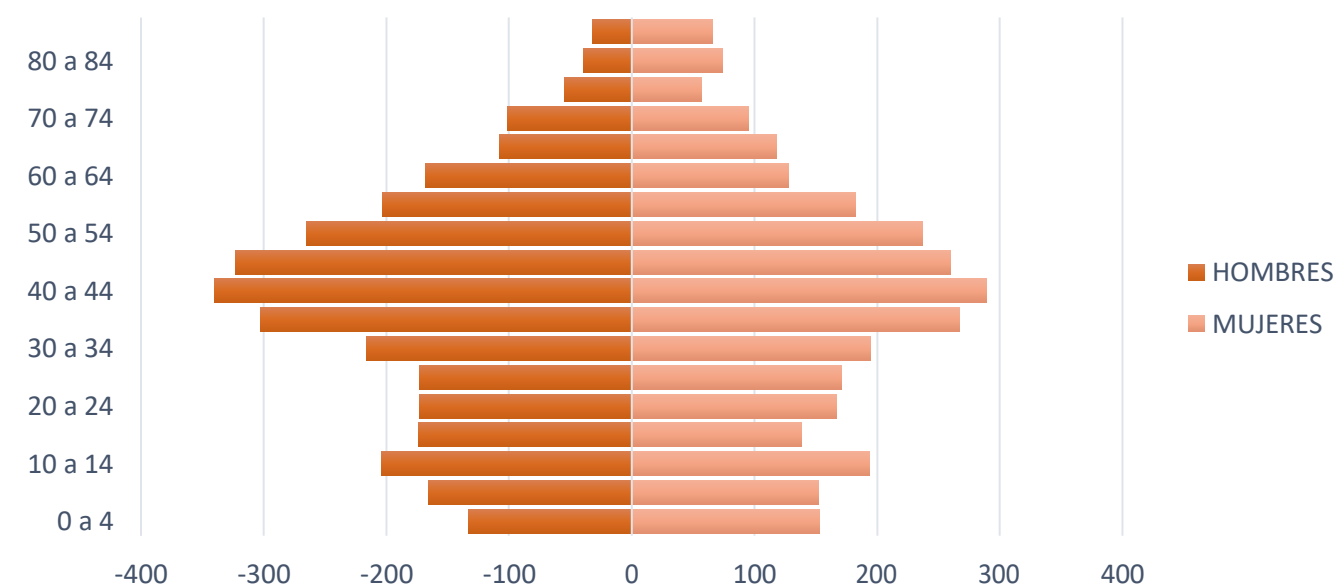
POBLACIÓN SEGÚN LUGAR DE NACIMIENTO



INE | Elaboración propia

La pirámide poblacional del municipio de Tinajo es de tipo regresivo, que se caracteriza por tener una base estrecha (población joven) y un amplio cuerpo (población adulta), que se reduce conforme aumenta la edad considerada. Como se aprecia a continuación, los grupos de edad mayoritarios son los de edad madura, correspondiente a un rango de entre 30 y 54 años, estando en primer lugar la población con rango de edad 40-44 años, tanto en hombres como en mujeres.

PIRÁMIDE POBLACIONAL



INE | Elaboración propia



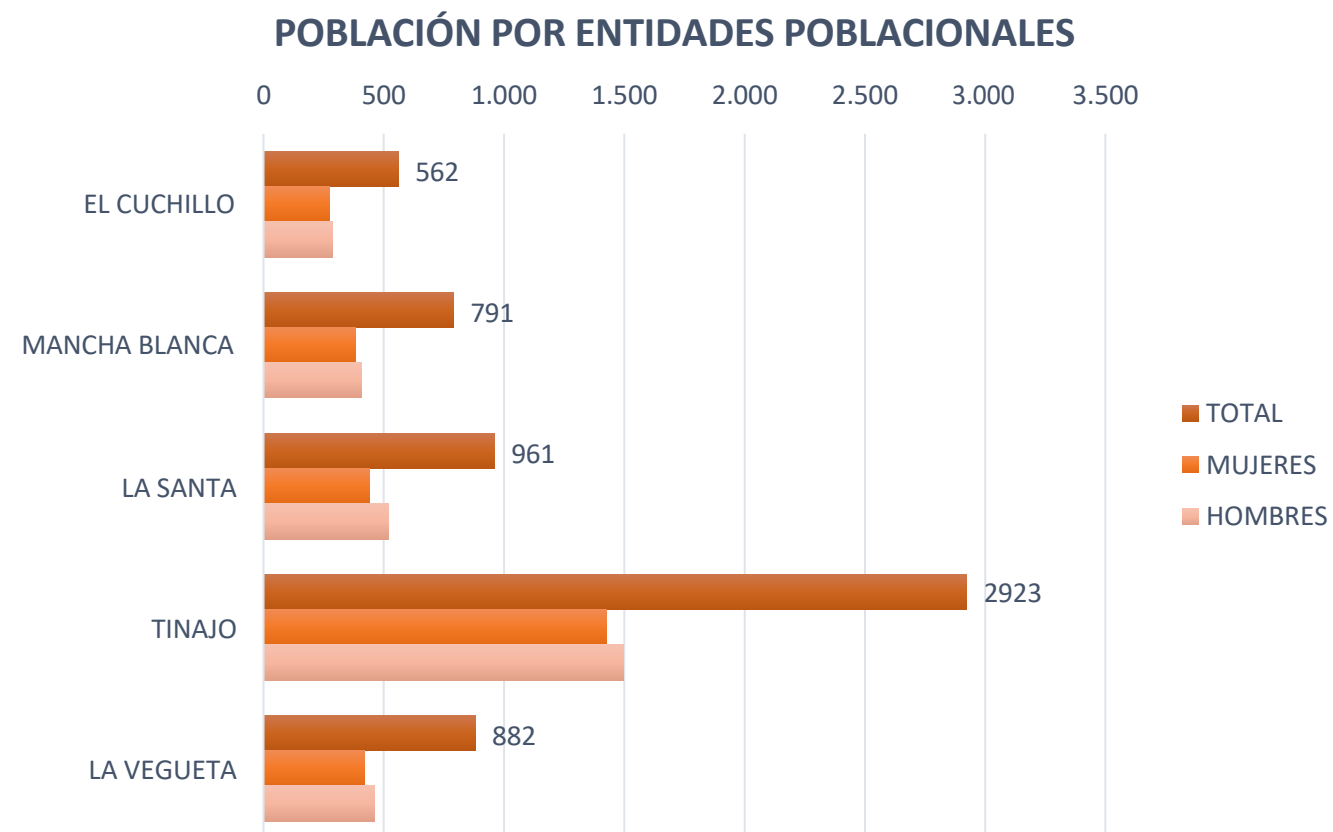
En la siguiente tabla, se observa que el municipio de Tlaxcala se compone principalmente de cinco (5) entidades de población, que, a su vez, se desglosan en un número variable de unidades poblacionales. Se refleja un total de dieciocho (18) núcleos poblacionales en dicho municipio.

ENTIDADES Y UNIDADES POBLACIONALES EN EL MUNICIPIO DE TINAJO				
EL CUCHILLO	MANCHA BLANCA	LA SANTA	TINAJO	LA VEGUETA
EI CUCHILLO	MANCHA BLANCA	LA SANTA	EL CALVARIO	LA VEGUETA
DISEMINADO	TINGUATÓN	URB. LA SANTA	LA CAÑADA	YUCO
	DISEMINADO		LA COSTA	DISEMINADO
			LA LAGUNETA	
			PLAZA SAN ROQUE	
			TAJASTE	
			TENESAR	
			DISEMINADO	

Elaboración propia

El análisis de la población existente en cada entidad poblacional se realiza a partir de los datos publicados por el INE, correspondientes al año 2018. Siguiendo el gráfico que se adjunta a continuación, se observa que Tlaxcala es la entidad más poblada, con un total de 2.923 habitantes, y, en segundo lugar, le sigue La Santa, con 961 habitantes. No resulta sorprendente la población predominante en Tlaxcala, pues es ahí donde se concentra gran parte de las infraestructuras y equipamientos pertenecientes a los servicios de transporte público, sanidad, educación, cultura y comercio.

En el caso de La Santa, se trata de una entidad que destaca en el ámbito deportivo, donde se asienta un centro deportivo de alto rendimiento, que resulta atractivo para los aficionados al deporte.

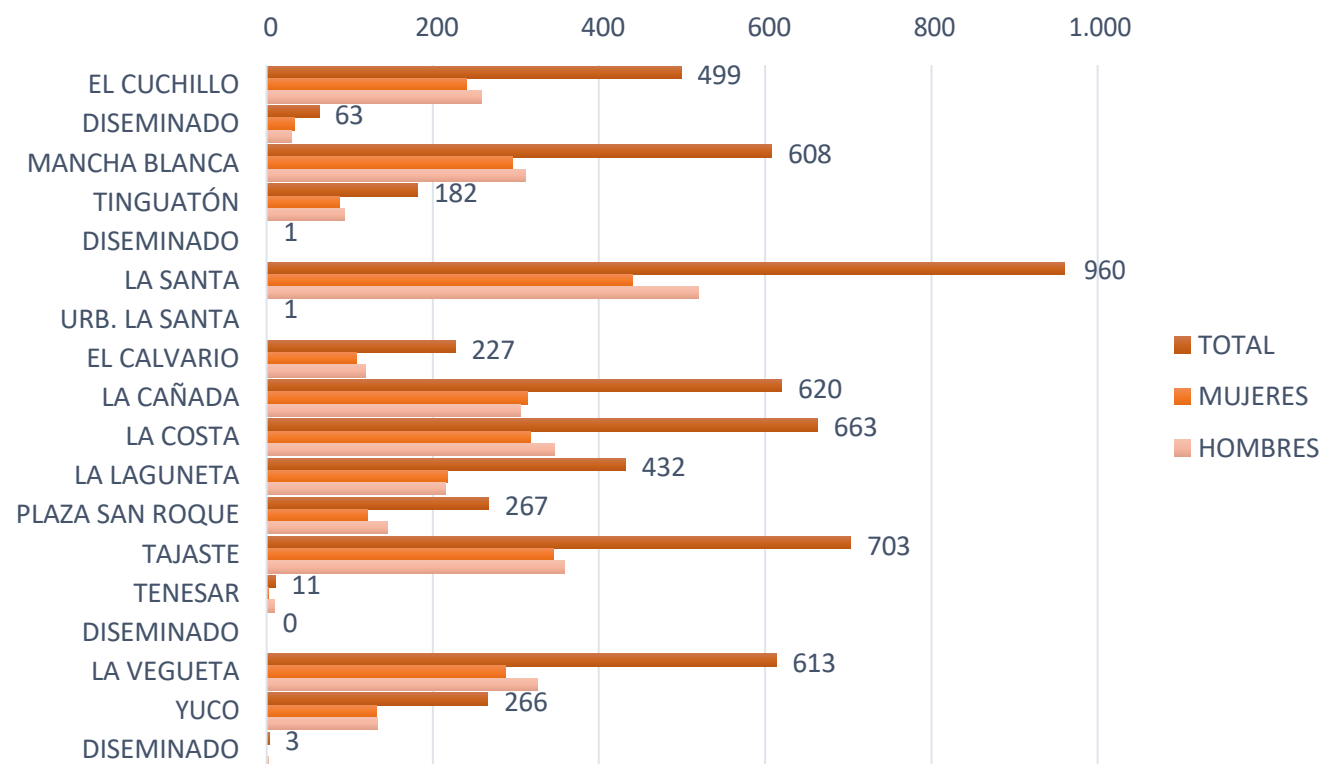


INE | Elaboración propia

Se repite el mismo análisis para el caso de las unidades poblacionales, definidas en el siguiente gráfico, según la entidad que le corresponde. En base al mismo, se refleja que La Santa es la más poblada, con 960 habitantes, de los cuales sobresale la presencia de la población masculina (520 habitantes). A su vez, le siguen Tajaste, con 703 habitantes, y La Costa, con 663 habitantes, ambos pertenecientes al pueblo de Tlaxcala.



POBLACIÓN POR UNIDADES POBLACIONALES



INE | Elaboración propia

Para completar el estudio, se determina la densidad de población (hab/km²) de cada una de las unidades poblacionales que conforman el municipio de Tlaxiaco. En base a los resultados, recogidos en la tabla que se muestra a continuación, se muestra que La Vegueta cuenta con mayor densidad poblacional, alrededor de 815,16 hab/km², mientras que la Urbanización La Santa es la que presenta una menor densidad poblacional (0,42 hab/km²). Todo esto sin contar con las densidades poblacionales obtenidas para los diferentes diseminados, que ya de por sí son menores debido a la baja presencia de habitantes en los mismos.

NÚCLEO POBLACIONAL	POBLACIÓN (hab)	SUPERFICIE (km ²)	DENSIDAD DE POBLACIÓN (hab/km ²)
EL CUCHILLO	499	1,16	430,17
DISEMINADO	63	8,82	7,14
MANCHA BLANCA	608	0,93	655,88
TINGUATÓN	182	0,43	423,14
DISEMINADO	1	67,10	0,01
LA SANTA	960	4,69	204,65
URB. LA SANTA	1	2,39	0,42
EL CALVARIO	227	3,14	72,34
LA CAÑADA	620	1,43	434,48
LA COSTA	663	1,20	553,88
LA LAGUNETA	432	1,21	356,44
PLAZA SAN ROQUE	267	3,08	86,78
TAJASTE	703	1,38	507,95
TENESAR	11	2,12	5,19
DISEMINADO	0	23,57	0,00
LA VEGUETA	613	0,75	815,16
YUCO	266	0,53	506,67
DISEMINADO	3	18,34	0,16

Elaboración propia



5.13. VÍAS DE COMUNICACIÓN

En el presente apartado, se describen las diferentes vías de conexión entre el municipio y el resto de la isla. También se incluye un análisis del viario existente dentro del municipio.

El sistema general de la red viaria existente en el municipio de Tinajo se estructura a partir de las siguientes carreteras de titularidad insular:

CARRETERAS INSULARES				
CÓDIGO	DENOMINACIÓN	LONGITUD (m)	ANCHO (m)	SUPERFICIE (m ²)
LZ-20	ARRECIFE - TINAJO	17.259	7,5	129.443
LZ-46	TIAGUA - MANCHA BLANCA	5.694	6,9	39.289
LZ-56	MANCHA BLANCA - LA GERIA	6.629	7,3	48.392
LZ-58	MASDACHE - LA VEGUETA	6.341	6,2	39.314
LZ-67	LA SANTA SPORT - YAIZA	23.399	7,5	175.493

Infraestructuras y Equipamientos de Lanzarote (2007) | Centro de datos de Lanzarote

El municipio de Tinajo se organiza sobre la vía insular LZ-67, eje central de todo el término municipal, que conecta los núcleos urbanos de La Santa, Tinajo y Mancha Blanca, y desemboca en el municipio de Yaiza, a través del Parque Nacional de Timanfaya. A su vez, sirve de vía estructurante que enlaza con las restantes vías insulares reflejadas en la tabla anterior.

Según lo definido en el documento Infraestructuras y Equipamientos de Lanzarote (2007), cabe destacar que el estado de todas las carreteras insulares es bueno, excepto la vía LZ-58, catalogada como mala.

El sistema viario del municipio de Tinajo también comprende las siguientes vías de carácter municipal, tal y como se muestra en la siguiente tabla:

CARRETERAS Y CAMINOS MUNICIPALES				
CÓDIGO	DENOMINACIÓN	LONGITUD (m)	ANCHO (m)	SUPERFICIE (m ²)
M-2901	MONTAÑA MIRADEROS - ISLOTE DE HILARIO	2.902	5,8	16.832
M-2902	MONTAÑA MIRADEROS - LOS ISLOTES	7.063	4,3	30.371*
M-2903	TINAJO - TENESAR	6.476	5,5	35.618
M-2904	EL CUCHILLO - LA SANTA	1.232	5,5	6.776*
M-2905	EL CUCHILLO - SOO	4.985	5	24.925
M-2906	MONTAÑA TENESAR - LOS ISLOTES	6.198	4	24.792*
M-2907	MANCHA BLANCA - MONTAÑA TENESAR	2.757	4	11.028
M-2908	MORRO DE LA CALDERETA	1.829	4,5	8.231*
M-2909	LA VEGUETA - EL CUCHILLO	4.021	4,5	18.095*

Sin asfaltar*

Infraestructuras y Equipamientos de Lanzarote (2007) | Centro de datos de Lanzarote

En definitiva, en el sistema viario local se mezclan vías de carácter insular, vías asfaltadas y no asfaltadas, o de tierra, que conectan determinados puntos dentro del término municipal o se constituyen en travesías urbanas por el grado de consolidación edificatoria de sus márgenes.

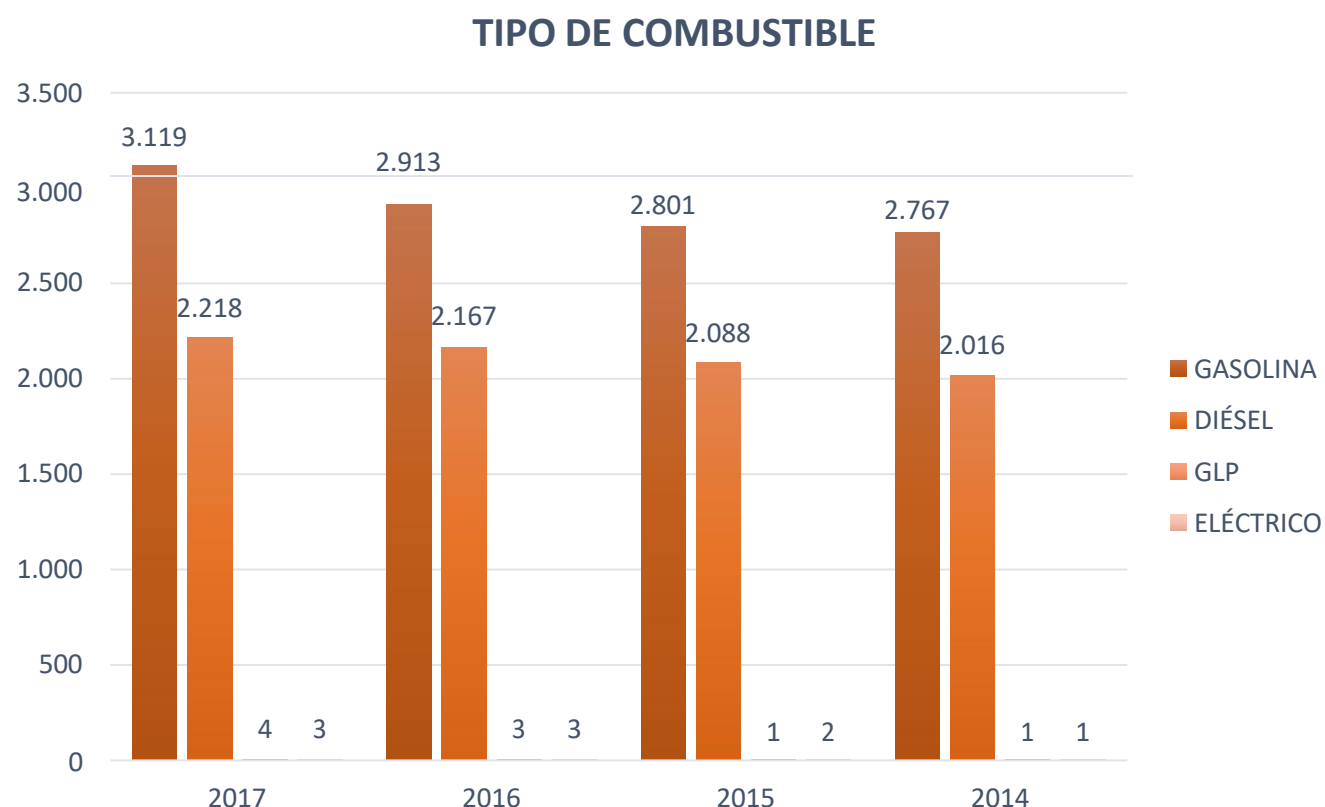


5.14. PARQUE DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES

El análisis de la movilidad se realiza considerando diversas variables, como son el Índice de Motorización y el Parque de Vehículos en Circulación según tipos de vehículos y tipos de combustible, necesarios para la puesta en conocimiento de la situación actual del municipio de Tlaxiaco.

Según la fuente consultada, en este caso ISTAC, el parque vehicular en el municipio de Tlaxiaco en 2017 se cifró en 5.401 vehículos, lo que supone un aumento de 256 vehículos (5%) respecto al año 2016.

El desglose del parque vehicular por tipo de combustible, concretamente gasolina, diésel, GLP y eléctrico, se muestra a continuación:



ISTAC | Elaboración propia

Atendiendo a la gráfica, los valores reflejados muestran la fuerte dependencia por parte de la población tlixacoense con respecto a los vehículos de gasolina en los períodos seleccionados. En el año 2017, se registraron 3.119 vehículos y, en segundo lugar, le siguen los vehículos diésel, con una cifra de 2.218 vehículos. En menor medida, se sitúan los vehículos GLP y eléctricos.

El Índice de Motorización, una de las variables más explicativas de la movilidad, representa el número de vehículos en circulación por cada 1.000 habitantes. En el año 2017, cabe destacar el aumento del índice de motorización del 3,20% en vehículos y del 12% en turismos, con respecto al año anterior (2016).

ÍNDICE DE MOTORIZACIÓN TINAJO				
	2017	2016	2015	2014
VEHÍCULOS	896,00	868,50	850,30	834,40
TURISMOS	564,50	504,10	493,80	484,70

ISTAC | Elaboración propia

Otro dato relevante es el elevado índice de motorización registrado para los vehículos frente al obtenido para los turismos en el período de tiempo escogido, situándose en torno a los 900 vehículos/1.000 habitantes en el año 2017.

La Matriculación de Vehículos se refleja en la siguiente tabla y recoge datos anuales del número de vehículos que se dan de alta en la circulación, así como sus características, en el municipio de Tlaxiaco.

Por tanto, se registró un total de 354 vehículos matriculados en el año 2018, que se traduce en un aumento del 16,45% (50 vehículos) con respecto al año 2017. Los turismos representan el mayor número de vehículos matriculados, con una cifra de 277 vehículos en el año 2018, percibiéndose también un aumento progresivo de los mismos con respecto al año anterior (19,91%).

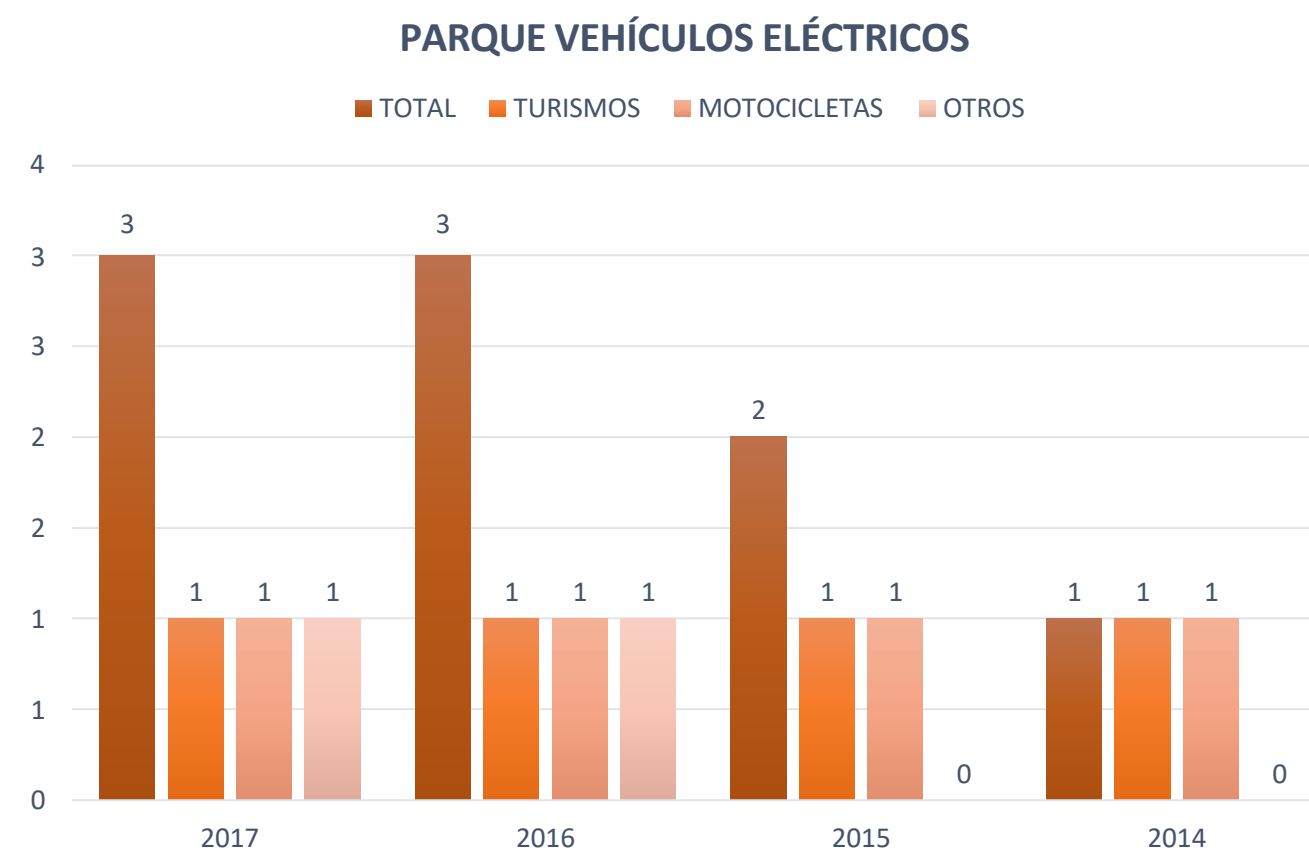


MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS				
TIPO	2018	2017	DIFERENCIA	%
TURISMOS	277	231	46	19,91
TODO TERRENOS	0	3	- 3	- 100,00
VEHÍCULOS MIXTOS	42	39	3	7,69
FURGONETAS	14	10	4	40,00
GUAGUAS	0	1	- 1	- 100,00
CAMIONES	2	5	- 3	- 60,00
MOTOCICLETAS	14	10	4	40,00
CICLOMOTORES	3	0	3	-
OTROS	2	5	- 3	- 60,00
TOTAL	354	304	50	16,45

ISTAC | Elaboración propia

El parque de vehículos eléctricos en el municipio de Tlaxiaco presenta una evolución notoria en los últimos años. No obstante, esta se ve ralentizada por la inclinación predominante de los vehículos de combustibles fósiles por parte de la población.

En 2017, se registró un total de tres (3) vehículos eléctricos, no produciéndose ninguna variación en la cifra total con respecto al año anterior. Se constata una (1) unidad para cada tipo de vehículo, como se puede apreciar en la gráfica que se muestra bajo estas líneas. En el caso de camiones y guaguas, no se refleja ningún dato para los mismos.



ISTAC | Elaboración propia



5.15. EL MODELO TURÍSTICO DE TINAJO

El modelo turístico del municipio de Tinajo se compone de tres (3) tipos de turismo, tal y como se refleja en la siguiente tabla:

MODELO TURÍSTICO DE TINAJO		
TURISMO CULTURAL	TURISMO DEPORTIVO	TURISMO RURAL
PARQUE NACIONAL DE TIMANFAYA	CLUB LA SANTA	CASA EMBLEMÁTICA GARADAY LANZAROTE
CENTRO DE VISITANTES E INTERPRETACIÓN		FINCA MARISA

Ayuntamiento de Tinajo | Elaboración propia

El Parque Nacional de Timanfaya, una bella sucesión de paisajes volcánicos, se alza como uno de los grandes reclamos turísticos, tanto a nivel municipal como insular. Forma parte de los Centros de Arte, Cultura y Turismo (CACT) de Lanzarote, legado que dejó el artista César Manrique, que supo combinar a la perfección el binomio Arte y Naturaleza, junto con un modelo de intervención basado en la sostenibilidad.

En materia de afluencia turística, el año 2018 ha tenido buena acogida en el Parque, registrándose un total de 948.025 turistas. Cifra que se traduce en un aumento del 2,72% con respecto al año anterior.

AFLUENCIA TURÍSTICA AL PARQUE NACIONAL DE TIMANFAYA			
2018	2017	2016	2015
948.025	922.906	967.914	931.218

Centro de datos Lanzarote | Elaboración propia

El segundo centro atractor, que moviliza grandes afluencias en el municipio de Tinajo, es el Club La Santa. Un complejo hotelero que cuenta con más de 80 deportes e instalaciones donde elegir, convirtiéndolo en el escenario perfecto para unas vacaciones activas bajo el sol. Es el destino favorito de muchos deportistas de élite, que acuden a la Isla para entrenar o participar en numerosas carreras, siendo la más conocida, a nivel internacional, el IRONMAN Lanzarote.

5.15.1. LUGARES DE INTERÉS TURÍSTICO

Una ermita a la entrada del pueblo de Tinajo es la carta de bienvenida a todo aquel que quiera descubrir el corazón del municipio. Se trata de la ermita de San Roque, patrón del municipio, y va equipada de una plaza, con el mismo nombre, que cobra protagonismo en los eventos festivos y culturales. En torno a la plaza de San Roque, se aglutinan pequeños comercios y bares, así como edificios de índole institucional, como es el caso del Ayuntamiento. El centro urbano del pueblo de Tinajo se desarrolla a partir de la Avenida de Los Volcanes, donde se localiza la mayor concentración de equipamientos y servicios. En la zona sur del casco del municipio, se levanta la Caldera de Guiguan con una altitud de 324 metros, donde las vistas no dejan a nadie indiferente y pueden ser disfrutadas desde un pequeño mirador, que acuñó el mismo nombre.



Mirador de Guiguan | Turismo Lanzarote

El pueblo de Mancha Blanca sirve de transbordo para descubrir las entrañas del Parque Nacional de Timanfaya, uno de los destinos turísticos más reclamados, con visita previa al Centro de Visitantes e Interpretación para conocer, de primera mano, las peculiaridades del vulcanismo acontecido en la isla de Lanzarote. El restaurante El Diablo, obra de César Manrique, se sitúa en el Parque Nacional de Timanfaya y da una calurosa bienvenida para disfrutar de una visión panorámica del Parque. Gracias al calor natural que brinda la tierra, surgen platos únicos a degustar en el propio restaurante.



La ermita de Los Dolores, seña de identidad del pueblo de Mancha Blanca, integra en su interior a la Virgen de Los Dolores, patrona de la isla, y la que más devoción despierta en Lanzarote por su papel milagroso en las erupciones volcánicas. Frente a la ermita, cada sábado por la mañana, se celebra el Mercado Agrícola y Tradicional, que ofrece la oportunidad de dar a conocer la gastronomía lanzaroteña con productos frescos y locales.

La visita finaliza en el pueblo mariner de La Santa, donde la brisa marina se convierte en aroma y el mar en calmante para recargar energía. Además de ser conocido por su pescado fresco y sus gambas, es destino de gran atractivo para los surfistas, siendo el Surf Spot La Santa el lugar perfecto para la práctica de este deporte, no sin antes mencionar que es reconocido internacionalmente.



La Santa | Turismo Lanzarote

El inventario de los Bienes de Mayor Interés Cultural (BIC) presente en el municipio de Tinajo se adjunta en la siguiente tabla:

B.I.C. DE TINAJO	
CATEGORÍA	NOMBRE
MONUMENTO	01 Iglesia de San Roque 02 Ermita de Los Dolores 03 Restaurante El Diablo

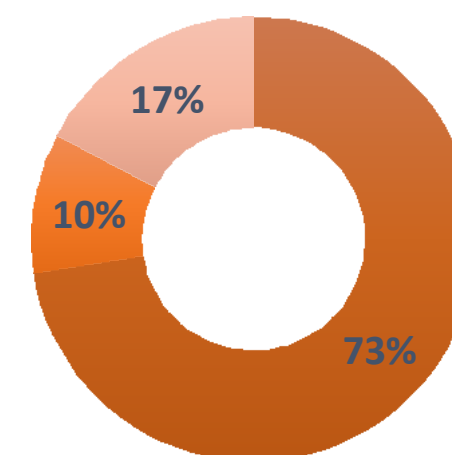
PGO de Tinajo | Elaboración propia

5.16. TENDENCIAS DE LA MOVILIDAD EN TINAJO

La movilidad de Tinajo se rige, principalmente, por los desplazamientos diarios de la población residente. En temporadas altas, recibe las afluencias del turismo cultural, deportivo y, en menor medida, rural, si bien cabe decir que el municipio de Tinajo cuenta con un sector turístico poco desarrollado.

En lo referente a la movilidad de los residentes en el municipio de Tinajo, los datos obtenidos a partir de una encuesta realizada por el Cabildo de Lanzarote en el año 2013 indican que la generación de viajes se cifró en 10.890 viajes, lo que supone el 3,17% del total a nivel insular. La comparativa con los datos de los restantes municipios, convierte a Tinajo en el municipio donde se realizan el menor número de viajes. El reparto de los viajes según el modo de transporte se refleja en la siguiente gráfica:

MODO DE TRANSPORTE



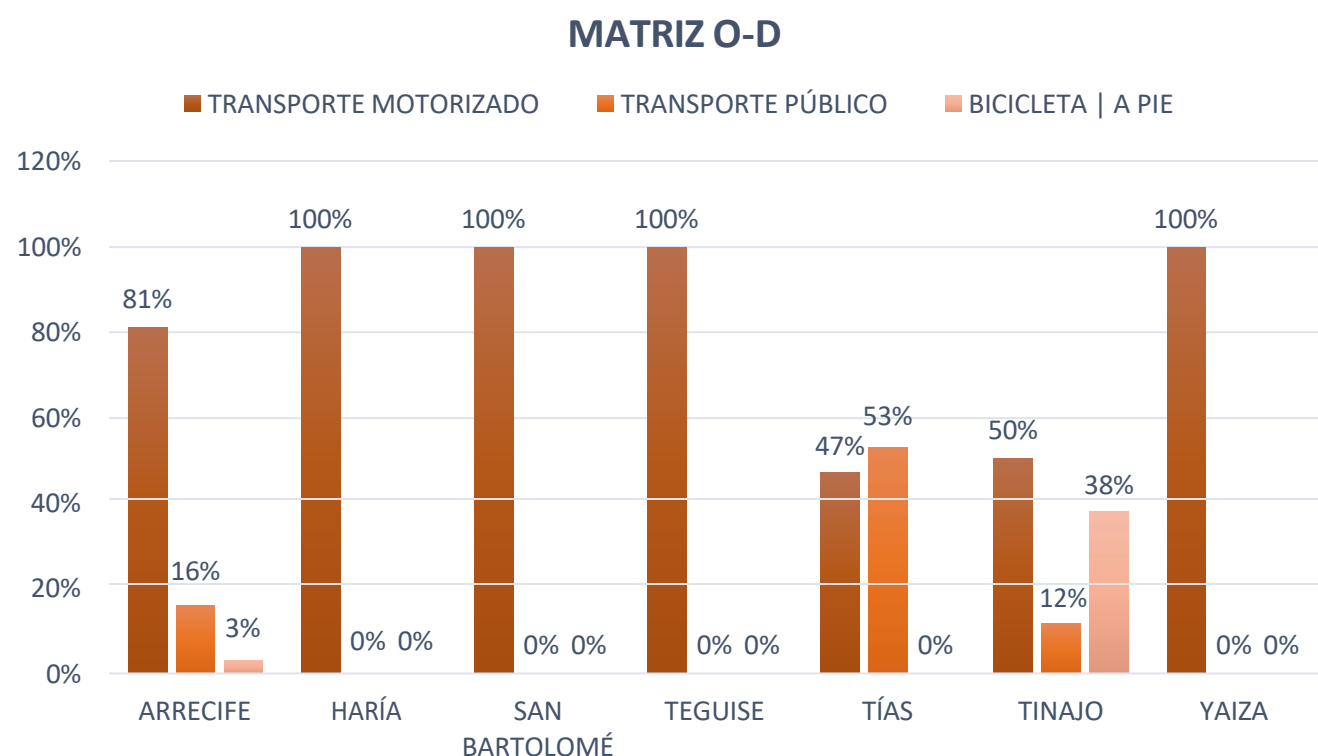
■ COCHE | MOTO | TAXI ■ TRANSPORTE PÚBLICO ■ BICICLETA | A PIE

PIMS Lanzarote | Elaboración propia

Atendiendo a la gráfica anterior, el transporte motorizado encabeza la lista como el modo de transporte más usado en el municipio de Tinajo con una cifra porcentual relativamente alta (73%). Los dos restantes modos de transporte presentan una diferencia del 7%, siendo el transporte público el que menor peso tiene en Tinajo. Factores como la dispersión de los núcleos poblacionales y el sistema deficiente del transporte público, así como sus horarios limitados, condiciona el uso del transporte privado.



A continuación, se muestra la matriz de origen-destino entre el municipio de Tinajo y el resto de los municipios de la isla, en función del modo de transporte. También se considera dicha matriz, expresada en número de viajes diarios porcentual respecto del total, dentro del mismo municipio de Tinajo.



PIMS Lanzarote | Elaboración propia

Las cifras porcentuales hablan por sí solas. El transporte motorizado es el modo de desplazamiento más utilizado para efectuar los viajes tanto en el interior del municipio de Tinajo como en los restantes municipios. Los usuarios residentes encuestados dependen completamente del vehículo privado para ir a los municipios de Haría, San Bartolomé, Tegui y Yaiza, donde la opción de ir en transporte público es prácticamente nula. Lo mismo sucede con la opción de ir en bicicleta, aunque esta opción es perfectamente entendible al no estar la isla de Lanzarote habilitada de un carril bici que conecte todos los municipios de la isla. Por otro lado, el 81% utilizan el transporte motorizado para ir al municipio de Arrecife, mientras que el 16% optan por ir en transporte público. La situación cambia cuando se desplazan al municipio de Tías, donde el 53% corresponde al transporte público, frente al 47% restante del transporte motorizado (coche, moto o taxi). Por último, los viajes diarios que tienen lugar dentro del municipio de Tinajo indican que el 50% de los encuestados utilizan el vehículo privado, mientras que el 38% deciden ir caminando o en bicicleta. Sólo el 12% usan el transporte público.

Por norma general, en la siguiente tabla se muestran los tiempos medios de desplazamientos en función del modo de transporte (a pie, bicicleta, transporte público y vehículo privado) y de la distancia entre núcleos.

TIEMPO MEDIO DE DESPLAZAMIENTO POR MODO DE TRANSPORTE				
DISTANCIA (Km)	A PIE	BICICLETA	GUAGUA	COCHE
1	12'	5'	4'	2'
2	24'	9'	7'	4'
5	1 h	20'	15'	10'
10	2 h	35'	30'	17'

Aplicado al municipio de Tinajo, se presentan los tiempos de desplazamientos por modo de transporte entre los barrios que conforman dicho municipio, tomando como punto de origen la plaza de San Roque, ubicado en el centro urbano del pueblo de Tinajo.

Los núcleos poblacionales próximos al centro urbano, como son Tajaste, El Calvario, La Laguneta, La Costa y La Cañada, presentan unas distancias medias adecuadas para fomentar los desplazamientos a pie o en bicicleta. No obstante, el municipio de Tinajo se considera apto para el empleo de la bicicleta, pues las distancias son relativamente cortas, a excepción de los núcleos de Tenesar y la Urbanización de La Santa, cuyos kilómetros exceden de 5.

En cuanto al transporte público, es necesario la optimización del mismo con los horarios, así como la ampliación de la flota. También sería conveniente habilitar nuevas paradas en los núcleos de Tinguatón, La Costa y Yuco, así como acondicionar las existentes, de manera que no suponga un impedimento usar el transporte público en días de lluvia. Todo esto, produciría una mejora y potenciaría el uso del transporte público.



DISTANCIAS NÚCLEOS POBLACIONALES CON CENTRO URBANO

NÚCLEO	DISTANCIA (Km)	A PIE	BICICLETA	GUAGUA	COCHE
TINGUATÓN	3,80	50'	18'	-	6'
MANCHA BLANCA	3,20	41'	15'	7'	6'
LA VEGUETA	4,40	50'	16'	11'	6'
YUCO	3,80	42'	13'	-	5'
TAJASTE	1,80	22'	8'	4'	3'
EL CALVARIO	1,10	13'	6'	2'	3'
LA LAGUNETA	650 m	7'	3'	1'	2'
LA COSTA	900 m	10'	3'	-	3'
LA CAÑADA	950 m	8'	4'	1'	3'
EL CUCHILLO	2,80	30'	8'	4'	4'
TENESAR	7,00	1 h 21'	20'	-	10'
LA SANTA	5,40	53'	13'	7'	7'
URB. LA SANTA	7,70	1 h 24'	20'	10'	11'

Google Earth | Elaboración propia

5.16.1. IDENTIFICACIÓN DE LOS CENTROS ATRACTORES Y GENERADORES DE VIAJE

Se procede a identificar los centros de generación y atracción de viajes en los núcleos poblacionales del municipio de Tinajo. En consecuencia, forman parte de las áreas de influencia las siguientes dotaciones y equipamientos:

DOTACIONES - EQUIPAMIENTOS	INVENTARIO
DOCENTE	01 Guardería La Escuelita 02 CEIP Guiguan 3 CEIP La Vegueta 4 CEIP Virgen de Los Volcanes 05 CEIP El Cuchillo 06 IES Tinajo
DOTACIONES - EQUIPAMIENTOS	INVENTARIO
CULTURAL	01 Casa de la Cultura 02 Biblioteca Municipal 3 Centro Socio-Cultural Tinajo 4 Centro Socio-Cultural Mancha Blanca 05 Centro Socio-Cultural La Santa 06 Centro Socio-Cultural La Vegueta 07 Centro Socio-Cultural El Cuchillo 08 Radio Municipal Tinajo
DOTACIONES - EQUIPAMIENTOS	INVENTARIO
INSTITUCIONAL	01 Ayuntamiento 02 Juzgado de Paz 3 Oficinas Catastro 4 Oficinas Juventud, Cultura y Deportes



DOTACIONES - EQUIPAMIENTOS	INVENTARIO
RELIGIOSO	01 Ermita de San Roque 02 Ermita de Los Dolores 03 Ermita Nuestra Señora de Regla 04 Ermita del Pilar 05 Ermita del Carmen

DOTACIONES - EQUIPAMIENTOS	INVENTARIO
SOCIAL Y ASISTENCIAL	01 Consultorio Local de Tinajo 02 Policía Local 03 Centro de la Tercera Edad San Roque 04 Centro de menores de Tinajo 5 Tanatorio 6 Albergue La Santa 7 Oficina Canal Gestión Lanzarote

DOTACIONES - EQUIPAMIENTOS	INVENTARIO
TURISMO	01 Parque Natural de Los Volcanes 02 Parque Nacional de Timanfaya 03 Paisaje Protegido de La Gería 04 Mirador de Guiguan 5 Mercado Agrícola y Artesanal 6 Centro de Visitantes e Interpretación 07 Ermita de Los Dolores 8 Ermita de San Roque 9 Ermita Nuestra Señora de Regla 10 Oficina de Información

DOTACIONES - EQUIPAMIENTOS	INVENTARIO
DEPORTIVO	01 Campo Municipal de Fútbol 'Los Volcanes' 02 Club de Bola y Petanca Tinache-Tinajo 03 Terrero de Lucha Canaria 04 Gimnasio Municipal de Tinajo 05 Pabellón Municipal de Deportes 06 Club La Santa 7 Espacios deportivos CEIP Virgen de Los Volcanes 8 Espacios deportivos CEIP El Cuchillo 09 Espacios deportivos IES Tinajo 10 Cancha Polideportiva de La Vegueta (x2) 11 Cancha Polideportiva de Mancha Blanca 12 Cancha Polideportiva de Tinajo (x4) 13 Cancha Polideportiva de El Cuchillo 14 Cancha Polideportiva de La Santa 15 Pista de Skate en Tajaste

DOTACIONES - EQUIPAMIENTOS	INVENTARIO
HOSPEDAJE	01 Casa Emblemática Garaday Lanzarote 02 Finca Marisa 03 Club La Santa Active Holiday Resort

DOTACIONES - EQUIPAMIENTOS	INVENTARIO
PLAYAS	01 Playa Boca Chica 02 Playa de La Madera 03 Playa de La Santa 04 Playa de Teneza 05 Playa de la Caleta del Mariscadero 06 Playa de La Ría de La Santa 07 Playa de Las Malvas



DOTACIONES - EQUIPAMIENTOS	INVENTARIO	DOTACIONES - EQUIPAMIENTOS	INVENTARIO
RESTAURACIÓN	01 Restaurante El Diablo 02 Bar El Barquillo 3 Asador Grill Tinguatón 4 Restaurante Casa Ignacio 05 Bistro Bar Yemaya 06 Restaurante El Lago 07 Majo Picón 08 Restaurante Las Cadenas 09 Las Malvas 10 Restaurante Los Dolores 11 Restaurante La Santa 12 Restaurante Los Delfines 13 Restaurante Mezza Luna 14 Restaurante Río Azul 15 Gulliver Tapas Bar 16 Restaurante Verde Mar	ESPACIOS LIBRES	01 Cementerio Municipal 02 Merendero Los Dolores 03 Parque César Manrique 04 Parque Infantil Tinguatón 05 Parque Infantil Calle Cho Romero 06 Parque Infantil CSC Mancha Blanca 07 Parque Infantil Los Dolores 08 Parque Infantil-Plaza Juan Lemes 09 Parque Infantil Calle Fidel y Juliana 10 Parque Infantil Tajaste 11 Parque Infantil Calle Rafael Duarte 12 Parque Infantil Calle Miguel Lantigua 13 Plaza de San Roque 14 Parque Infantil Calle Señá Lorenza 15 Parque Infantil Calle Molino del Viento 16 Parque Infantil Calle Manuel el Celador 17 Parque Infantil El Cuchillo 18 Plaza Calle Falúa 19 Plaza del Carmen 20 Parque Infantil CSC La Santa 21 Mirador al Mar (x3)
TRANSPORTE	1 Gasolinera 2 Parada de taxis (x2) 3 Parada de guaguas (x16) 04 Aparcamientos PMR (x16) 05 Aparcamientos VE (x2)	OTROS	01 Buzón de Correos (x12) 02 Farmacia (x1) 03 Banco-Cajero (x1) 04 E.D.A.R La Santa
COMERCIAL	01 Mercado Agrícola y Artesanal de Tinajo 02 Supermercado Unide Market (x2) 03 Supermercado Simply (x2)		



5.16.2. ACTOS FESTIVOS Y CULTURALES

A lo largo del año, el municipio de Tinajo se convierte en el escenario principal para la celebración de una serie de eventos, con objeto de preservar las tradiciones y costumbres tinajeras.

Dichos eventos son, en su mayoría, de carácter religioso y ocupan gran parte de la estación veraniega. A su vez, cuentan con una programación extensa de diferentes actividades para el disfrute de los ciudadanos e invita a todo aquel que quiera conocer de primera mano la seña de identidad del propio pueblo.

Los actos festivos y culturales que tienen cabida en el municipio de Tinajo se reflejan como sigue:

2 JULIO: FESTIVIDAD DE NTRA. SRA DE REGLA

Durante los días que dura la celebración, el pueblo de La Vegueta adquiere un ambiente festivo cargado de actividades que amenizarán las jornadas tanto para los más jóvenes como para los adultos. Dicha festividad tiene por auge la salida en procesión de la Virgen, cuyo recorrido comienza en la ermita de Regla y finaliza en el Centro Socio-Cultural Yacomar.



Festividad de Ntra. Sra de Regla | Ayuntamiento de Tinajo

16 JULIO: FESTIVIDAD DEL CARMEN

Se trata de una fiesta de gran tradición marinera, ya que la Virgen del Carmen es la patrona de los marineros. Tiene lugar en el pueblo de La Santa y generalmente se celebra una semana más tarde del 16 de julio. Cabe destacar la procesión marinera, donde los propios marineros y sus familias son los encargados de engalanar sus barcos y procesionar a la Virgen por la costa cercana.



Festividad del Carmen | Ayuntamiento de Tinajo

16 AGOSTO: FESTIVIDAD DE SAN ROQUE

Durante la primera quincena del mes de agosto, Tinajo se viste de fiesta para conmemorar la festividad de su Santo Patrón. El Ayuntamiento de Tinajo, junto con la Comisión de Fiestas y la propia Iglesia, organizan diferentes actos culturales y religiosos en la Plaza de San Roque.



Festividad de San Roque | Ayuntamiento de Tinajo



15 SEPTIEMBRE: **FESTIVIDAD DE LOS DOLORES**

La festividad a 'Nuestra Señora de Los Dolores' se celebra cada 15 de septiembre con profunda devoción, alegría y respeto, llegando los devotos a la ermita de Mancha Blanca desde todos los puntos de la isla y del resto del archipiélago.

La Virgen de los Dolores es la patrona de la isla de Lanzarote y mereció el sobrenombre de Virgen de los Volcanes, con motivo de su labor milagrosa frente a la erupción volcánica en la isla de Lanzarote acaecida en los años 1730-1736.



Nuestra Señora de los Dolores | Ayuntamiento de Tinajo

Cabe destacar la romería como acto principal de la festividad, siendo una de las romerías más fervientes y populares de las Islas Canarias.



Romería de los Dolores | Ayuntamiento de Tinajo

Aprovechando dicha festividad y el marco incomparable donde se desarrollan las actividades festivas, se celebra la Feria Artesanal más importante de Lanzarote. La Feria Insular de Artesanía de Mancha Blanca se ha convertido en todo un referente cultural y este evento congrega en la Isla a artesanos de todo el Archipiélago, consolidándose año tras año como una de las más importantes de Canarias, en cuanto a la promoción de los productos típicos se refiere.



12 OCTUBRE: **FESTIVIDAD DEL PILAR**

La Virgen del Pilar es una advocación cristiana de la Iglesia católica, cuya imagen tiene su principal centro de culto en la ermita del Pilar en el pueblo El Cuchillo. Durante las fiestas del Pilar, tienen lugar un buen número de eventos festivos que aprovechan la semana para organizar diferentes actos lúdicos, deportivos y culturales, entre otros.



Festividad del Pilar | Ayuntamiento de Tinajo



Por otro lado, los eventos deportivos han sido de vital importancia en el municipio de Tinajo, aportándole al mismo un carácter altamente deportivo que acapara la atención, no sólo de los turistas, sino también de los atletas profesionales de diversas partes del mundo.

El Ayuntamiento de Tinajo, junto con los colaboradores, entre los que cabe destacar el Club de La Santa, organizan una serie de carreras populares con una variedad de kilómetros, tal y como se indica en la siguiente tabla:

COPA CARRERAS POPULARES TINAJO			
CARRERA	FECHA	LUGAR	KILÓMETROS
CARRERA MASCARITAS	MARZO	TINAJO	5
TRAIL LA VEGUETA	JUNIO	LA VEGUETA	10
MILLA POPULAR LA SANTA	JULIO	LA SANTA	1
TINAJO YOUTRAIL	SEPTIEMBRE	LOS DOLORES	13
RELEVOS TRAIL EL CUCHILLO	OCTUBRE	EL CUCHILLO	8
INTERNATIONAL RUNNING CHALLENGE	NOVIEMBRE	LA SANTA	10

Ayuntamiento de Tinajo | Elaboración propia

Por su parte, el Club de La Santa, ubicado en la Urbanización La Santa Sport, también es el principal organizador de numerosas carreras internacionales, cuyo recorrido se realiza en diversos puntos de la isla de Lanzarote. Se tratan de pruebas de diferentes dificultades, perfectamente diseñadas para los amantes del deporte, así como para los deportistas de élite.



A continuación, se muestran las carreras internacionales organizadas por el Club de La Santa:

4 STAGE MOUNTAIN BIKE RACE LANZAROTE

Se trata de una carrera que se celebra durante cuatro (4) días en el mes de enero, donde los participantes pondrán a prueba sus habilidades para manejar la bicicleta por las tierras volcánicas de Lanzarote. La misma se divide en cuatro (4) etapas:

ETAPA 1	ETAPA 2	ETAPA 3	ETAPA 4
42 Km	60 Km	21 Km	81 Km

Club La Santa | Elaboración propia

En el ámbito que nos concierne, cabe destacar la presencia de puntos de corte y avituallamiento en los siguientes pueblos:



Google Earth | Elaboración propia



LANZAROTE TRIATHLON VOLCANO

El Triatlón Volcano se celebra en el mes de abril y cuenta con la participación de estrellas internacionales de este deporte. Como su nombre indica, la prueba se divide en tres fases:

NATACIÓN	CICLISMO	CARRERA
1.5 Km	40 Km	10 Km

Club La Santa | Elaboración propia

El evento se realiza, en gran parte, en el entorno de la Urbanización La Santa Sport, excepto la prueba de ciclismo, cuyo recorrido pasa por los núcleos de Caleta de Caballo, Soo y Caleta de Famara, todos ellos pertenecientes al término municipal de Tegüise.

El punto de comienzo y final de la carrera a pie tiene lugar en el estadio de Club La Santa. Los participantes correrán dos vueltas por la carretera Av. el Marinero - La Santa Sport en dirección La Santa hasta llegar al punto de retorno.



Carrera a pie | Club La Santa

IRONMAN LANZAROTE

El IRONMAN Lanzarote es una de las carreras más emblemáticas que tiene lugar en la isla del mismo nombre. La celebración de la carrera es en el mes de mayo y consta de tres pruebas:

NATACIÓN	CICLISMO	MARATÓN
3.8 Km	180.2 Km	42.2 Km

IRONMAN Lanzarote | Elaboración propia

La prueba de ciclismo abarca prácticamente toda la isla y lleva a los participantes a puntos de mayor importancia turística, como El Golfo, el Parque Natural de Los Volcanes, La Geria y el Mirador del Río. Con motivo de la carrera, en el municipio de Tinajo se registran dos principales vías de afección: LZ-67 y LZ-56, cuyos núcleos afectados son Mancha Blanca y Tinguatón.

HORARIO APROXIMADO DE AFECCIÓN DE VÍAS - 2019



LZ-67 YAIZA-MANCHA BLANCA	8:00-12:30 h
AVENIDA MANCHA BLANCA	8:30-12:30 h
CALLE TINGUATÓN	8:30-12:30 h
LZ-56 MANCHA BLANCA-LA GERIA	7:30-18:30 h

IRONMAN Lanzarote | Elaboración propia

Como medida de seguridad, el circuito estará cerrado al tráfico, siendo éste controlado por la policía.

Por otro lado, cabe destacar que IntercityBus Lanzarote intensifica sus líneas en los actos festivos, dotándolos de servicios especiales de guaguas con ampliación de horario hasta las 04:00 horas.



5.16.3. MEDIDAS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD EN FESTIVIDADES

Con objeto de garantizar la protección de los asistentes y organizadores, los bienes, el medio ambiente y el patrimonio común, así como prevenir los riesgos derivados de una situación de inseguridad o emergencias, se presentan los planes de seguridad de los actos festivos, destacando, en mayor relevancia, todo lo relacionado con la movilidad.

FIESTAS DE NAVIDAD

Los emplazamientos donde se desarrollan los actos de navidad se muestran bajo estas líneas:

Plaza de San Roque

La parte peatonal de la plaza de San Roque se utilizará para la celebración del Mercadillo Navideño, mientras que en su interior tendrá cabida para los talleres y actividades infantiles, así como la localización del Belén Viviente.



Acto Navideño en Plaza de San Roque | Plan de Seguridad Fiestas de Navidad 2016-17

Solar de propiedad privada

Se habilitará por el Ayuntamiento para la celebración de la fiesta de Fin de Año. Como se aprecia en la siguiente imagen, el mismo contará con un escenario protegido por una carpa, un chiringuito y una zona de baños próxima a la zona de fiesta.



Acto Navideño en solar privado | Plan de Seguridad Fiestas de Navidad 2016-17

Tramo de la Avenida de Los Volcanes

Tiene lugar la cabalgata de Los Reyes, cuyo recorrido comienza en el Centro de la Tercera Edad y finaliza en la plaza de San Roque.



Recorrido Cabalgata de Los Reyes | Plan de Seguridad Fiestas de Navidad 2016-17



Para garantizar la seguridad en los eventos, se solicita el cierre de vías próximas a los actos navideños con la consiguiente habilitación de otras vías de acceso y salida al pueblo de Tlaxiaco.



Plan de Seguridad Fiestas de Navidad 2016-17

Las fechas y los horarios de cierre de vías que tendrán lugar en el centro urbano de Tlaxiaco se muestran en la siguiente tabla:

EVENTO	FECHA	HORA	CIERRE DE VÍA
MERCADILLO NAVIDEÑO	22 DICIEMBRE	12:00-22:00	CRUCE C/MIGUEL LANTIGUA A LA ROTONDA LZ-20
	23 DICIEMBRE		
	24 DICIEMBRE		
BELÉN VIVIENTE	25 DICIEMBRE	19:00-23:00	CRUCE C/MIGUEL LANTIGUA A LA ROTONDA LZ-20
FIN DE AÑO	31 DICIEMBRE	0:00-6:00	CRUCE C/MIGUEL LANTIGUA A LA ROTONDA LZ-20
CABALGATA DE LOS REYES MAGOS	06 ENERO	16:00-19:00	RESIDENCIA TERCERA EDAD A LA ROTONDA LZ-20

Atendiendo a las características de las actividades que se desarrolla, acudirán público de todas las edades y condición física. Para ello, el Ayuntamiento de Tlaxiaco ha realizado una previsión de la participación pública según datos históricos.

EVENTO	FECHA	AFORO
MERCADILLO NAVIDEÑO	22 DICIEMBRE	300 PERS.
	23 DICIEMBRE	600 PERS.
	24 DICIEMBRE	600 PERS.
BELÉN VIVIENTE	25 DICIEMBRE	800 PERS. MÁX. 2.411 PERS.
	31 DICIEMBRE	MÁX. 800 PERS.
CABALGATA DE LOS REYES MAGOS	05 ENERO	950 PERS.

Plan de Seguridad Fiestas de Navidad 2016-17 | Elaboración propia



CARNAVAL DE TINAJO

Cabe mencionar que lo descrito a continuación es información extraída del Plan y Memoria de Seguridad 'Carnaval de Tlaxiaco 2018', cortesía del Ayuntamiento de Tlaxiaco.

El carnaval tlaxiaco tiene lugar a principios de marzo y se celebra en el entorno municipal de Tlaxiaco, concretamente en la plaza de San Roque, La Laguneta, El Calvario y en la plaza de Los Dolores. Durante la celebración del evento, se llevará a cabo el siguiente listado de actividades, las cuales deberán adecuarse lo máximo posible al horario descrito:

PROGRAMACIÓN CARNAVAL DE TINAJO 2018

FECHA: 02 MARZO

EVENTO	HORA	AFORO
PASACALLES	18:30-20:00	400 PERS.
VERBENA POPULAR	23:00-04:00	800 PERS.
BAILE DE LA SÁBANA		

FECHA: 03 MARZO

EVENTO	HORA	AFORO
COSO	18:00-21:30	3.000 PERS.
VERBENA POPULAR	21:30-04:00	3.000 PERS.

FECHA: 04 MARZO

EVENTO	HORA	AFORO
CARRERA DE MASCARITAS	10:30-13:00	240 PERS.
CARNAVAL DE DÍA	12:00-20:00	950 PERS.

Plan de Seguridad Carnaval de Tlaxiaco 2018 | Elaboración propia

Pasacalles

El punto de partida será desde el recinto, donde tiene lugar la celebración de la verbena popular, y transcurre por la Avenida de Los Volcanes hasta el cruce con la calle Miguel Lantigua. A partir de ese punto, continúa su recorrido hasta regresar al punto de partida.



Verbenas y Carnaval de día

Se habilitará un solar de propiedad privada por el Ayuntamiento para la celebración de las verbenas populares y el Carnaval de día.





Coso

Atendiendo a la siguiente imagen, el recorrido se realiza desde el campo de fútbol municipal hasta la Plaza de San Roque.



Recorrido Coso | Plan de Seguridad Carnaval de Tlaxiaco 2018

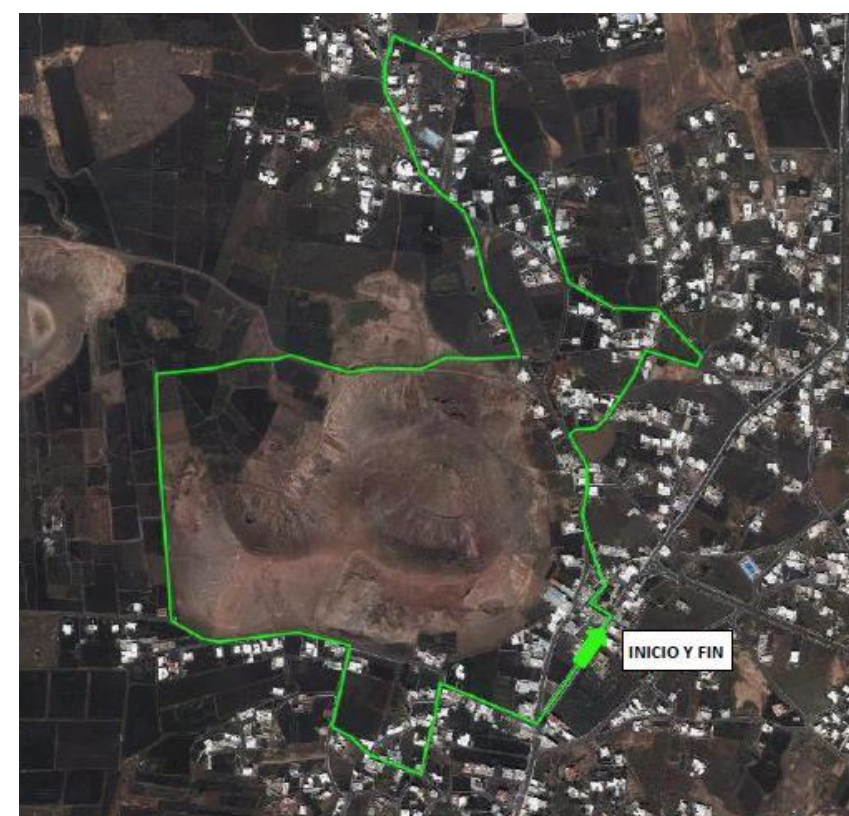
No obstante, las carrozas partirán desde la Plaza de Los Dolores hasta el campo de fútbol, donde tendrá lugar el comienzo del coso. Tras la finalización del recorrido de las carrozas, éstas se estacionarán en la misma Avenida de Los Volcanes hasta que las grúas las recojan y las devuelvan al lugar de origen.

Carrera de Mascaritas

Según la disposición del trazado, se distinguen tres modalidades: 10 km, 5 km y carrera infantil para edades comprendidas entre 5 y 12 años.



Recorrido carrera infantil | Plan de Seguridad Carnaval de Tlaxiaco 2018



Recorrido carrera 10 y 5 km | Plan de Seguridad Carnaval de Tlaxiaco 2018



Cierre de vías

A continuación, se muestran los cierres de vías previstos durante la celebración del carnaval en el municipio de Tinja:

CRUCE C/ MIGUEL LANTIGUA HASTA LA ROTONDA LZ-20	
FECHA	HORA
2 MARZO	16:30-20:30
	23:00-06:00
3 MARZO	16:00-06:00
4 MARZO	11:00-21:00

Fechas y horarios de cierre de vías | Plan de Seguridad Carnaval de Tinja 2018



Cierre de carreteras | Plan de Seguridad Carnaval de Tinja 2018

Durante el evento del Pasacalles (2 de marzo), la Policía Local será la encargada de bloquear la vía y asegurar el paso de la acometida por el trayecto cruce de la Avenida de Los Volcanes con la calle Miguel Lantigua y la Plaza de San Roque.



Tramo del Pasacalles | Plan de Seguridad Carnaval de Tinja 2018

El nivel de alerta 4 antiterrorista aplicada en España exige que se garantice un plus de seguridad con una serie de medidas. Para ello, se ubicarán bloques de hormigón o análogo que crucen en línea y transversalmente la calle, de manera que impida el paso de cualquier vehículo, excepto en el centro de la vía, que será ocupado por el coche de la Policía Local. Los bloques de hormigón deberán contar con la señalización homologada para que constituyan una barrera física y no un obstáculo en la vía.



PANEL DIRECCIONAL PROVISIONAL
Prohíbe el paso e informa, además, sobre el sentido de la circulación.



CRUCE C/ MIGUEL LANTIGUA HASTA PLAZA DE LOS DOLORES

FECHA	HORA
3 MARZO	17:30-21:30

Fechas y horarios de cierre de vías | Plan de Seguridad Carnaval de Tijuana 2018



Cierre de carreteras | Plan de Seguridad Carnaval de Tijuana 2018



Cierre de carreteras por tramos | Plan de Seguridad Carnaval de Tijuana 2018



Cierre de carreteras por tramos | Plan de Seguridad Carnaval de Tijuana 2018

Prohibición de estacionamiento

Los vecinos de las zonas afectadas serán informados con la suficiente antelación mediante carteles con el horario de la prohibición de estacionamiento. Por lo tanto, queda prohibido aparcar y estacionar en:

CRUCE C/ MIGUEL LANTIGUA HASTA LA ROTONDA LZ-20

FECHA	HORA
2 MARZO	16:30-20:30
	23:00-06:00
3 MARZO	16:00-06:00
4 MARZO	11:00-21:00

Fechas y horarios de prohibición de estacionamiento | Plan de Seguridad Carnaval de Tijuana 2018



C/ Miguel Lantigua hasta rotonda LZ-20 | Plan de Seguridad Carnaval de Tijuana 2018



CAMPO DE FÚTBOL MUNICIPAL HASTA CRUCE C/ MIGUEL LANTIGUA

FECHA	HORA
3 MARZO	17:30-21:30

Fechas y horarios de prohibición de estacionamiento | Plan de Seguridad Carnaval de Tijuana 2018



Campo de Fútbol hasta C/ Montaña de Tenesar | Plan de Seguridad Carnaval de Tijuana 2018



C/ Montaña de Tenesar hasta C/ Coladera | Plan de Seguridad Carnaval de Tijuana 2018



C/ Coladera hasta C/ Miguel Lantigua | Plan de Seguridad Carnaval de Tijuana 2018

Aparcamiento para grupos de Seguridad y Emergencia



Pasacalles, verbenas y Carnaval de día | Plan de Seguridad Carnaval de Tijuana 2018



Desfile de carrozas (Coso) | Plan de Seguridad Carnaval de Tijuana 2018



Carrera de Mascaritas | Plan de Seguridad Carnaval de Tijuana 2018

Zona de transporte público



Estacionamiento de transporte público en LZ-20 | Plan de Seguridad Carnaval de Tijuana 2018



FESTIVIDAD DE NTRA. SRA. DEL CARMEN

Cabe mencionar que lo descrito a continuación es información extraída del Plan y Memoria de Seguridad 'Fiesta Ntra. Sra. Del Carmen. La Santa 2018', cortesía del Ayuntamiento de Tinajo.

La festividad de Ntra. Sra. Del Carmen tiene lugar a mediados-finales del mes de julio y se celebra en el entorno municipal de Tinajo, concretamente en el pueblo marinerico La Santa.



La Santa | Plan de Seguridad Fiesta Ntra. Sra. del Carmen 2018

Durante la celebración del evento, se llevará a cabo el siguiente listado de actividades, las cuales deberán adecuarse lo máximo posible al horario descrito:

PROGRAMACIÓN FESTIVIDAD DE NTRA. SRA. DEL CARMEN 2018

FECHA: 14 JULIO

EVENTO	HORA	AFORO
CONCIERTO	21:00-02:00	300 PERS.

FECHA: 16 JULIO

EVENTO	HORA	AFORO
ACTIVIDADES LÚDICAS	09:00-13:00 16:00-20:00	40 PERS.
PROCESIÓN TERRESTRE	19:00-20:30	300 PERS.
ASADERO POPULAR	21:00	100 PERS.

FECHA: 17 JULIO

EVENTO	HORA	AFORO
ACTIVIDADES LÚDICAS	09:00-13:00 16:00-20:00	40 PERS.

FECHA: 18 JULIO

EVENTO	HORA	AFORO
ACTIVIDADES LÚDICAS	09:00-13:00 16:00-20:00	40 PERS.

FECHA: 19 JULIO

EVENTO	HORA	AFORO
ACTIVIDADES LÚDICAS	09:00-13:00 16:00-20:00	40 PERS.
NOCHE DE PARRANDAS	21:00-02:00	300 PERS.



FECHA: **20 JULIO**

EVENTO	HORA	AFORO
ACTIVIDADES LÚDICAS	09:00-13:00	40 PERS.
	16:00-20:00	
COLCHONETAS HINCHABLES	11:00	40 PERS.
VERBENA POPULAR	22:30-04:00	2.000 PERS.

FECHA: **21 JULIO**

EVENTO	HORA	AFORO
ACTIVIDADES LÚDICAS	09:00-13:00	40 PERS.
	16:00-20:00	
FIESTA DE ESPUMA	13:00-17:00	400 PERS.
VERBENA POPULAR	22:00-04:00	2.000 PERS.

FECHA: **22 JULIO**

EVENTO	HORA	AFORO
ACTIVIDADES LÚDICAS	09:00-13:00	40 PERS.
	16:00-20:00	
FIESTA DE LOS FLOTADORES	12:00-15:00	30 PERS.
PROCESIÓN MARÍTIMA	18:00-20:00	600 PERS.
PLAY BACK Y TEATRO	21:00-23:30	450 PERS.

Plan de Seguridad Fiesta Ntra. Sra. del Carmen 2018 | Elaboración propia

Zona principal

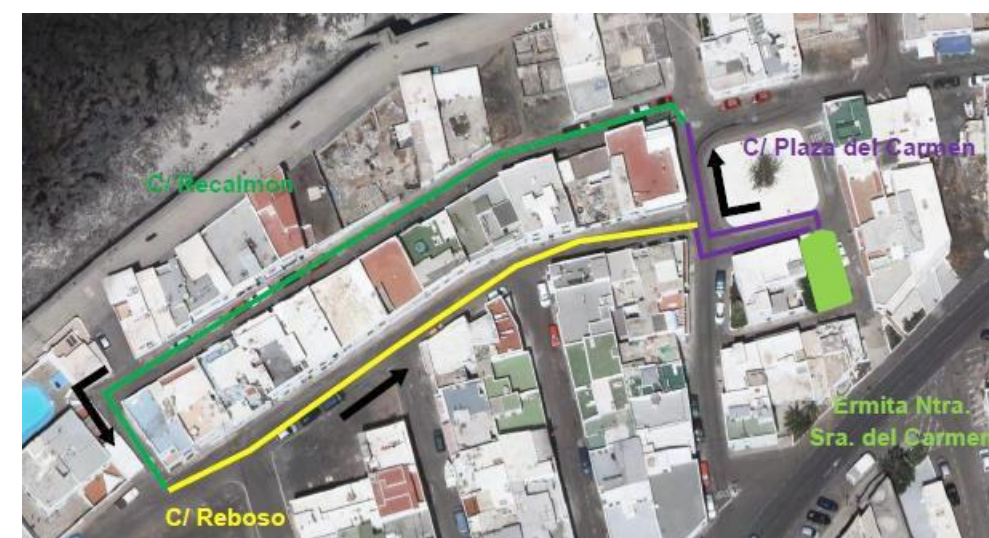
Lugar del evento donde se lleva a cabo las verbenas populares y el concierto, entre otras actividades. Se trata de un terreno de propiedad privada, situado al este del centro sociocultural La Santa, en el ángulo que forma el cruce de la vía LZ-67 y la calle As de Guía.



Ubicación zona principal | Plan de Seguridad Fiesta Ntra. Sra. del Carmen 2018

Procesión terrestre

Recorrido circular con salida en la ermita de Ntra. Sra. del Carmen, continuando por c/ Plaza del Carmen, c/ Recalmón, c/ Reboso, c/ Plaza del Carmen y finaliza de nuevo en la ermita.



Recorrido Procesión terrestre | Plan de Seguridad Fiesta Ntra. Sra. del Carmen 2018



Procesión marítima

Recorrido acompañado por la banda musical de Tijuana y que partirá desde la ermita de Ntra. Sra. del Carmen hasta llegar al varadero. A partir de ahí, se hará un recorrido de dos millas en embarcaciones engalanadas y se regresa nuevamente a la ermita.



Recorrido Procesión marítima | Plan de Seguridad Fiesta Ntra. Sra. del Carmen 2018

Zona Varadero

Pequeño puerto pesquero de La Santa, donde tiene lugar la celebración de la Fiesta de los Flotadores.



Zona Varadero | Plan de Seguridad Fiesta Ntra. Sra. del Carmen 2018

Paseo Los Chalaneros

Paseo marítimo de, aproximadamente, 280 metros de longitud, donde se celebran las actividades lúdicas y se instalan las colchonetas hinchables.



Ubicación Paseo Los Chalaneros | Plan de Seguridad Fiesta Ntra. Sra. del Carmen 2018



Cierre de vías

A continuación, se muestran los cierres de vías previstos durante la festividad de Ntra. Sra. del Carmen en el municipio de Tinja:

CIERRE CARRETERA LZ-67	
FECHA	HORA
20 JULIO	de 18:00
22 JULIO	a 10:00

Fechas y horarios de cierre de vías | Plan de Seguridad Fiesta Ntra. Sra. del Carmen 2018

Se produce el cierre de dicho tramo comprendido desde la calle Alisios hasta la calle As de Guía. Está prohibido la circulación en ambos sentidos.



Cierre de la carretera LZ-67 | Plan de Seguridad Fiesta Ntra. Sra. del Carmen 2018

No obstante, para solventar los inconvenientes derivados del cierre de la carretera LZ-67, se plantea la siguiente propuesta:



Vías alternativas | Plan de Seguridad Fiesta Ntra. Sra. del Carmen 2018

Cabe destacar que el transporte público, bajo la supervisión de la Policía Local, puede atravesar el tramo cerrado en los horarios prefijados.

El nivel de alerta 4 antiterrorista aplicada en España exige que se garantice un plus de seguridad con una serie de medidas. Para ello, se ubicarán bloques de hormigón o análogo que crucen en línea y transversalmente la calle, de manera que impida el paso de cualquier vehículo, excepto en el centro de la vía, que será ocupado por el coche de la Policía Local. Los bloques de hormigón deberán contar con la señalización homologada para que constituyan una barrera física y no un obstáculo en la vía.



PANEL DIRECCIONAL PROVISIONAL
Prohíbe el paso e informa, además, sobre el sentido de la circulación.



Ubicación bloques de hormigón | Plan de Seguridad Fiesta Ntra. Sra. del Carmen 2018

CIERRE PROCESIÓN TERRESTRE

Las calles señaladas en la siguiente imagen se cierran mediante señalización y vallas homologadas al efecto en el horario descrito en el caso anterior.



Cierre de las carreteras en Procesión terrestre | Plan de Seguridad Fiesta Ntra. Sra. del Carmen 2018

CIERRE PROCESIÓN MARÍTIMA

Las calles señaladas en la siguiente imagen se cierran mediante señalización y vallas homologadas al efecto en el horario descrito en el primer caso.



Cierre de las carreteras en Procesión marítima | Plan de Seguridad Fiesta Ntra. Sra. del Carmen 2018





CIERRE C/ AS DE GUÍA



Cierre c/ As de Guía | Plan de Seguridad Fiesta Ntra. Sra. del Carmen 2018

CIERRE PASEO LOS CHALANEROS



Cierre Paseo Los Chalaneros | Plan de Seguridad Fiesta Ntra. Sra. del Carmen 2018

FIESTAS DE SAN ROQUE

Cabe mencionar que lo descrito a continuación es información extraída del Plan de Tráfico 'Fiestas de San Roque. Tijuana 2019', cortesía del Ayuntamiento de Tijuana.

Las fiestas de San Roque tienen lugar en el mes de agosto y se celebra en el entorno municipal de Tijuana, concretamente en la Plaza de San Roque y en el solar situado en la Avenida de Los Volcanes.

Durante la celebración del evento, se llevará a cabo el siguiente listado de actividades, las cuales deberán adecuarse lo máximo posible al horario descrito:

PROGRAMACIÓN FIESTAS DE SAN ROQUE 2019

FECHA: 9 AGOSTO

EVENTO	HORA
LECTURA PREGÓN Y BAILE DEL CANDIL	21:00

FECHA: 10 AGOSTO

EVENTO	HORA
V FIESTA DE LA VENDIMIA	12:00-04:00

FECHA: 12 AGOSTO

EVENTO	HORA
JUEGOS INFANTILES-JUVENILES	16:30-20:00

FECHA: 13 AGOSTO

EVENTO	HORA
JUEGOS INFANTILES-JUVENILES	16:30-20:00
CONCURSO DE POSTRES Y LICORES	20:00



FECHA: 14 AGOSTO

EVENTO	HORA
JUEGOS INFANTILES-JUVENILES	16:30-20:00
VERBENA POPULAR	22:30-04:00

FECHA: 15 AGOSTO

EVENTO	HORA
TORNEO 3X3 DE BALONCESTO	17:00-19:30

FECHA: 16 AGOSTO

EVENTO	HORA
GYMKHANA FAMILIAR	12:00
PROCESIÓN RELIGIOSA	18:00-21:00

FECHA: 17 AGOSTO

EVENTO	HORA
VERBENA POPULAR	22:30-04:00

Plan de Tráfico Fiestas de San Roque 2019 | Elaboración propia

Cierre de vías

A continuación, se muestran los cierres de vías previstos durante las fiestas de San Roque en el municipio de Tlaxiaco:

INTERSECCIÓN CON C/ ARRORÓ HASTA LA ROTONDA LZ-20

Para garantizar un perímetro de seguridad suficiente y exenta de vehículos en la zona principal, se presenta el siguiente Plan de Tráfico:

FECHA	HORA
12 AGOSTO	16:00-20:00
13 AGOSTO	16:00-22:30
14 AGOSTO	16:00-20:00

Fechas y horarios de cierre de vías | Plan de Tráfico Fiestas de San Roque 2019



Cierre de carreteras en zona principal | Plan de Tráfico Fiestas de San Roque 2019



Vías alternativas | Plan de Tráfico Fiestas de San Roque 2019

INTERSECCIÓN CON C/ MIGUEL LANTIGUA HASTA LA ROTONDA LZ-20

Para garantizar un perímetro de seguridad suficiente y exenta de vehículos en la zona principal y en el solar privado para la celebración de las verbenas populares, se presenta el siguiente Plan de Tráfico:

FECHA	HORA
9 AGOSTO-11 AGOSTO	19:00-08:00
14 AGOSTO-15 AGOSTO	21:00-08:00
15 AGOSTO-16 AGOSTO	21:00-08:00
16 AGOSTO-17 AGOSTO	11:00-08:00
17 AGOSTO-19 AGOSTO	21:00-08:00

Fechas y horarios de cierre de vías | Plan de Tráfico Fiestas de San Roque 2019

El nivel de alerta 4 antiterrorista aplicada en España exige que se garantice un plus de seguridad con una serie de medidas. Para ello, se ubicarán bloques de hormigón o análogo que crucen en línea y transversalmente la calle, de manera que impida el paso de cualquier vehículo, excepto en el centro de la vía, que será ocupado por el coche de la Policía Local. Los bloques de hormigón deberán contar con la señalización homologada para que constituyan una barrera física y no un obstáculo en la vía.



PANEL DIRECCIONAL PROVISIONAL
Prohíbe el paso e informa, además, sobre el sentido de la circulación.



Cierre de carreteras | Plan de Tráfico Fiestas de San Roque 2019



Vías alternativas | Plan de Tráfico Fiestas de San Roque 2019



Medidas de protección física | Plan de Tráfico Fiestas de San Roque 2019

INTERSECCIÓN CON C/ MIGUEL LANTIGUA HASTA LA ROTONDA LZ-20

Para garantizar un perímetro seguro durante el recorrido realizado con motivo de la procesión religiosa, se presenta el mismo Plan de Tráfico descrito en el caso anterior. No obstante, cabe destacar la presencia de un control de tránsito en la calle Miguel Lantigua, cuya operatividad es el 16 agosto desde las 18:00 h. hasta las 21:00 h.



Recorrido procesión | Plan de Tráfico Fiestas de San Roque 2019



Cierre de carreteras | Plan de Tráfico Fiestas de San Roque 2019



Prohibición de estacionamiento

Los vecinos de las zonas afectadas serán informados con la suficiente antelación mediante carteles con el horario de la prohibición de estacionamiento. Por lo tanto, en los días establecidos con anterioridad queda prohibido aparcar y estacionar en:



C/ Miguel Lantigua hasta rotonda LZ-20 | Plan de Tráfico Fiestas de San Roque 2019

Aparcamiento para grupos de Seguridad y Emergencia



Grupos de Seguridad y Emergencia | Plan de Tráfico Fiestas de San Roque 2019

Zona de transporte público



Estacionamiento de transporte público en LZ-20 | Plan de Tráfico Fiestas de San Roque 2019



FIESTAS DE NTRA. SRA. DE LOS DOLORES

Cabe mencionar que lo descrito a continuación es información extraída del Plan de Tráfico 'Fiestas de Ntra. Sra. de Los Dolores. Tinajo 2019', cortesía del Ayuntamiento de Tinajo.

Las fiestas de Ntra. Sra. de Los Dolores tienen lugar en la primera quincena del mes de septiembre y se celebra en el entorno municipal de Tinajo, concretamente en la Plaza de Los Dolores e inmediaciones.

Durante la celebración del evento, se llevará a cabo el siguiente listado de actividades, las cuales deberán adecuarse lo máximo posible al horario descrito:

PROGRAMACIÓN FIESTAS DE NTRA. SRA. DE LOS DOLORES 2019

FECHA: 7 SEPTIEMBRE

EVENTO	HORA
APERTURA	20:00-04:00
PLAYBARCK INFANTIL	21:00

FECHA: 8 SEPTIEMBRE

EVENTO	HORA
CONCENTRACIÓN DE MOTOS	13:30-15:30
FIESTA DE DÍA 'INERXIA'	15:00

FECHA: 9 SEPTIEMBRE

EVENTO	HORA
PLAYBACK ADULTOS	21:00

FECHA: 10 SEPTIEMBRE

EVENTO	HORA
LECTURA DEL PREGÓN	20:30

FECHA: 11 SEPTIEMBRE

EVENTO	HORA
ESPECTÁCULO 'LA CAJA DEL CIRCO'	18:00
CONCIERTO 'LOS GOFIONES'	21:00

FECHA: 12 SEPTIEMBRE

EVENTO	HORA
XXXI FERIA INSULAR DE ARTESANÍA	18:00
ESPECTÁCULO 'MC-GERRY'	18:00
BANDA MUNICIPAL DE TINAJO	20:00
ENCUENTRO DE VERSEADORES	21:30

FECHA: 13 SEPTIEMBRE

EVENTO	HORA
ESPECTÁCULO INFANTIL	18:00
XXXI FESTIVAL NANINO DÍAZ CUTILLA	21:00
VERBENA POPULAR	21:00-04:00



FECHA: 14 SEPTIEMBRE

EVENTO	HORA
ROMERÍA	15:00-22:00
OFRENDA A NTRA. SRA. DE LOS DOLORES	18:50
BAILE DEL ROMERO	22:00-04:00

FECHA: 15 SEPTIEMBRE

EVENTO	HORA
CELEBRACIÓN DE LA EUCARISTÍA	19:00
PROCESIÓN RELIGIOSA	19:00
CONCIERTO 'MACACO'	20:45
CLAUSURA XXXI FERIA INSULAR DE ARTESANÍA	21:00
FUEGOS ARTIFICIALES	21:00
VERBENA POPULAR	21:00-04:00

Plan de Tráfico Fiestas de Ntra. Sra. de Los Dolores 2019 | Elaboración propia

Cierre de vías

A continuación, se muestran los cierres de vías previstos durante las fiestas de Ntra. Sra. de Los Dolores en el municipio de Tlaxiaco:

C/ GUIGUA Y TRAMO DE LZ-46

Para garantizar un perímetro de seguridad suficiente y exenta de vehículos en la Plaza de Los Dolores, así como en el resto de ubicaciones implícitas en las que se lleva a cabo las actividades, se presenta el siguiente Plan de Tráfico:

FECHA	HORA
7 SEPTIEMBRE	20:00-04:00
8 SEPTIEMBRE	17:00-21:00
9 SEPTIEMBRE	20:00-0:00
10 SEPTIEMBRE	20:00-0:00
11 SEPTIEMBRE	20:00-0:00
12 SEPTIEMBRE	10:00-0:00
13 SEPTIEMBRE-16 SEPTIEMBRE	10:00-12:00

Fechas y horarios de cierre de vías | Plan de Tráfico Fiestas de Ntra. Sra. de Los Dolores 2019

El nivel de alerta 4 antiterrorista aplicada en España exige que se garantice un plus de seguridad con una serie de medidas. Para ello, se ubicarán bloques de hormigón o análogo que crucen en línea y transversalmente la calle, de manera que impida el paso de cualquier vehículo, excepto en el centro de la vía, que será ocupado por el coche de la Policía Local. Los bloques de hormigón deberán contar con la señalización homologada para que constituyan una barrera física y no un obstáculo en la vía.



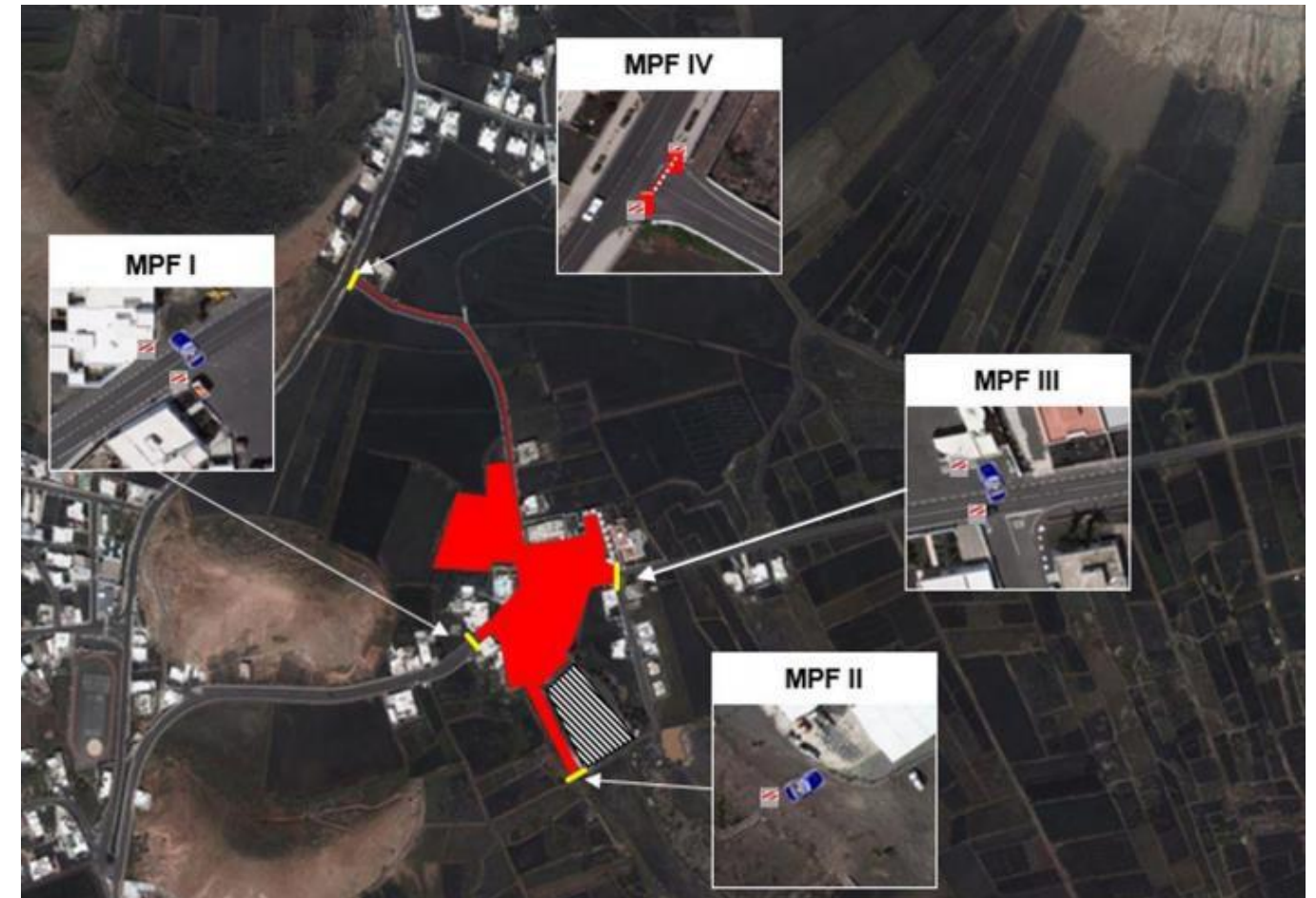
PANEL DIRECCIONAL PROVISIONAL
Prohíbe el paso e informa, además, sobre el sentido de la circulación.



Vías alternativas I | Plan de Tráfico Fiestas de Ntra. Sra. de Los Dolores 2019



Vías alternativas II | Plan de Tráfico Fiestas de Ntra. Sra. de Los Dolores 2019



Medidas de protección física I | Plan de Tráfico Fiestas de Ntra. Sra. de Los Dolores 2019

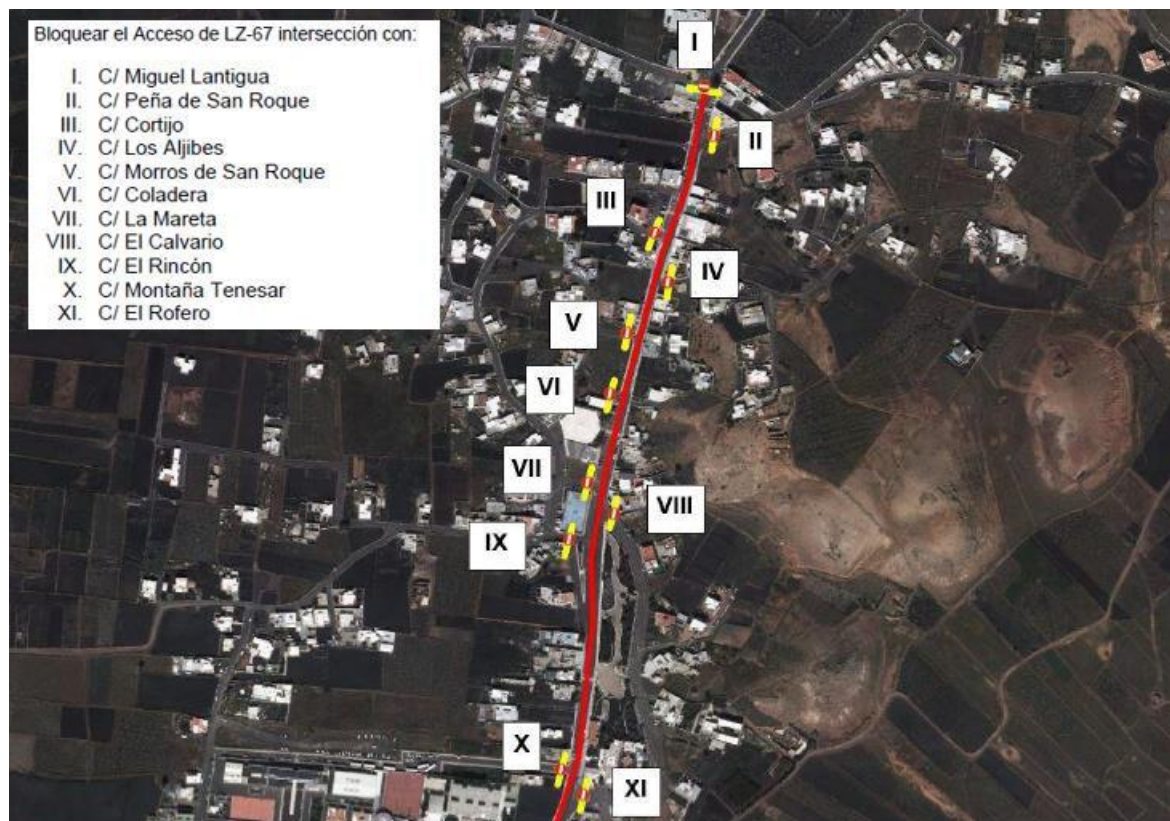
INTERSECCIÓN CON C/ MIGUEL LANTIGUA HASTA C/ CHIMANFAYA

Con motivo de la romería, para garantizar un tránsito seguro y exento de vehículos a través de las vías públicas del entorno municipal, se presenta el siguiente Plan de Tráfico:

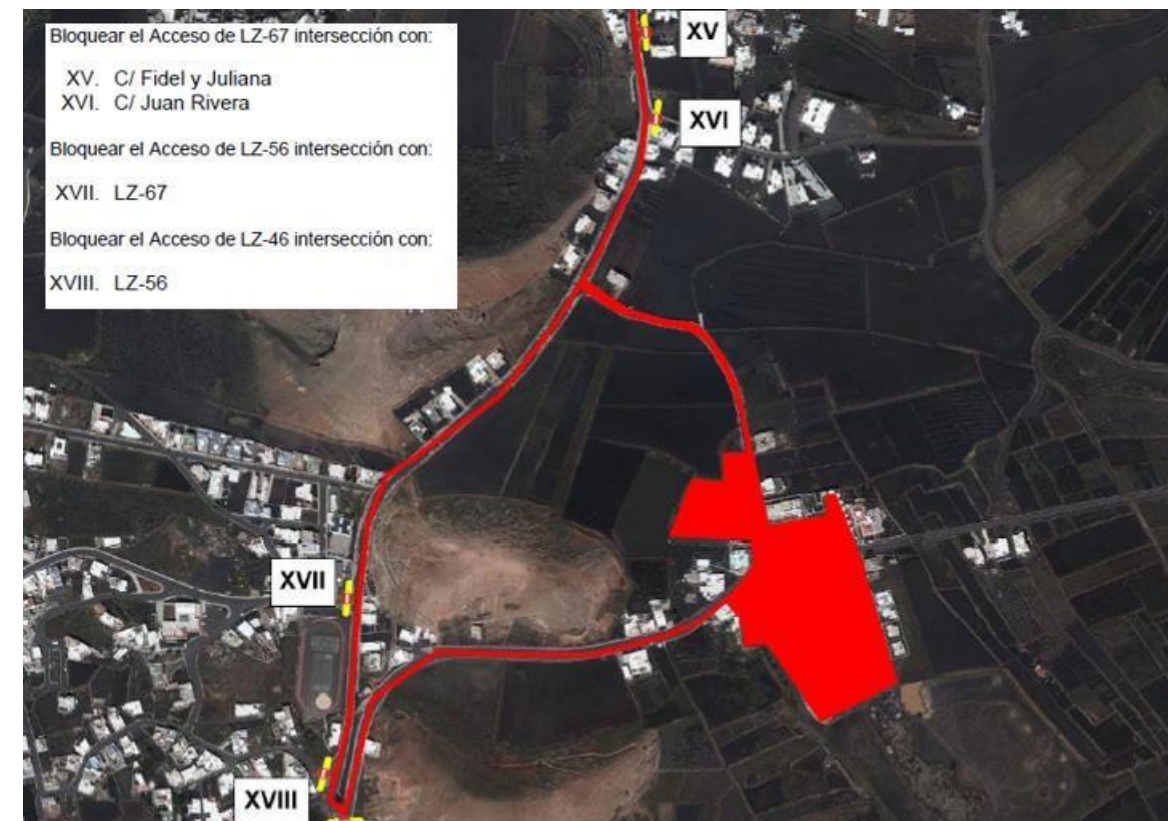
FECHA	HORA
14 SEPTIEMBRE	15:00 hasta finalización

Fechas y horarios de cierre de vías | Plan de Tráfico Fiestas de Ntra. Sra. de Los Dolores 2019

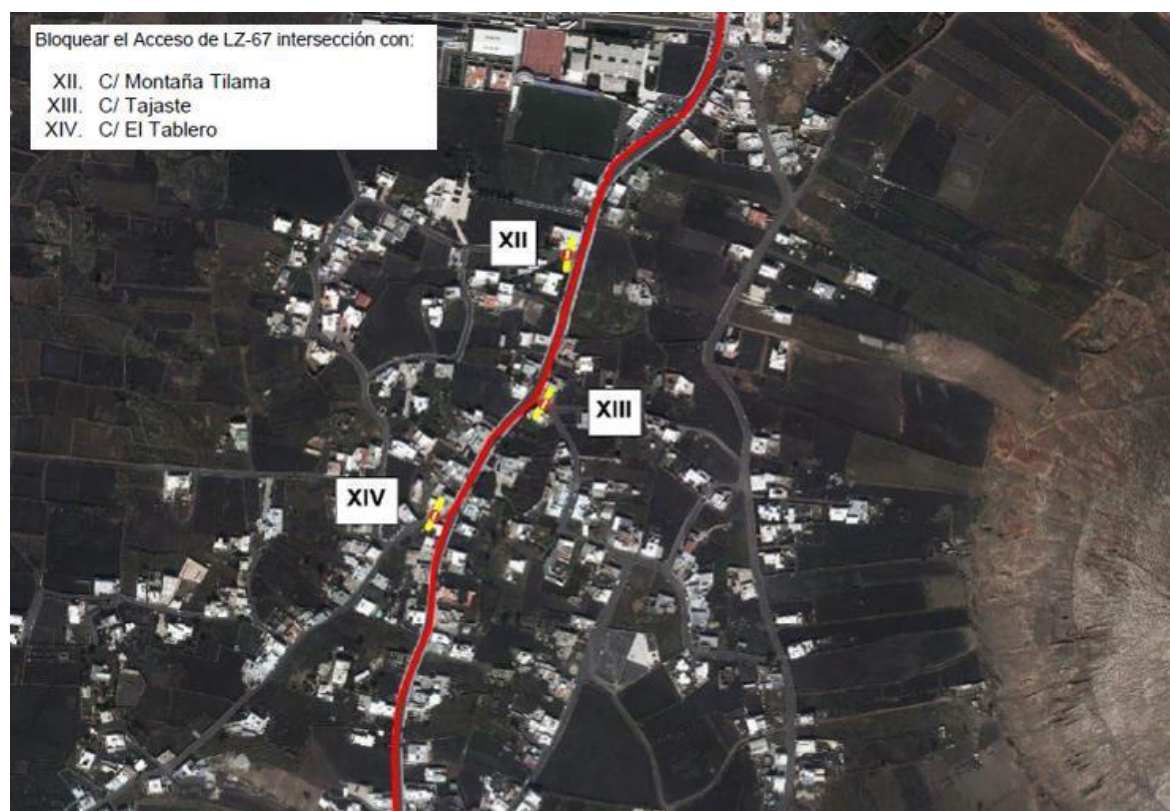
También acometen por la Avenida Mancha Blanca hasta la calle Virgen de Los Dolores, finalizando en la Plaza de Los Dolores. Cabe destacar que se cierra al tráfico en ambos sentidos.



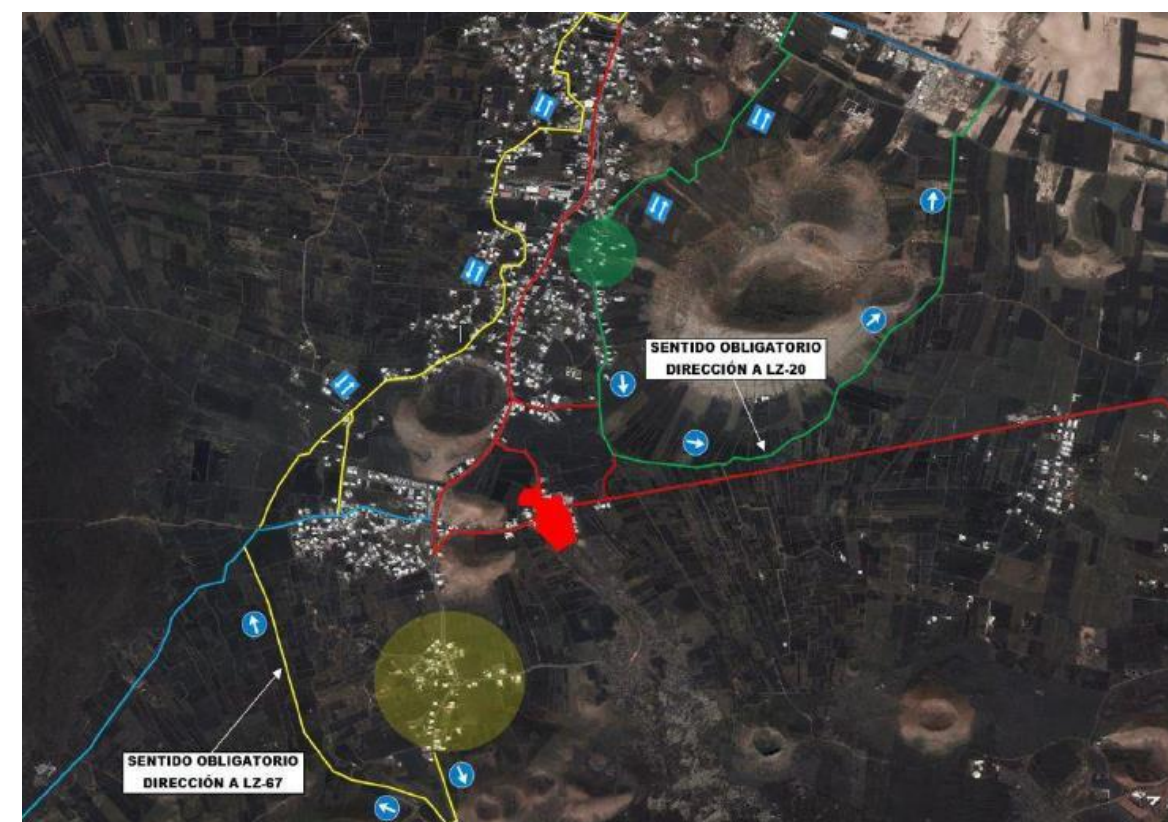
Cierre de carreteras I | Plan de Tráfico Fiestas de Ntra. Sra. de Los Dolores 2019



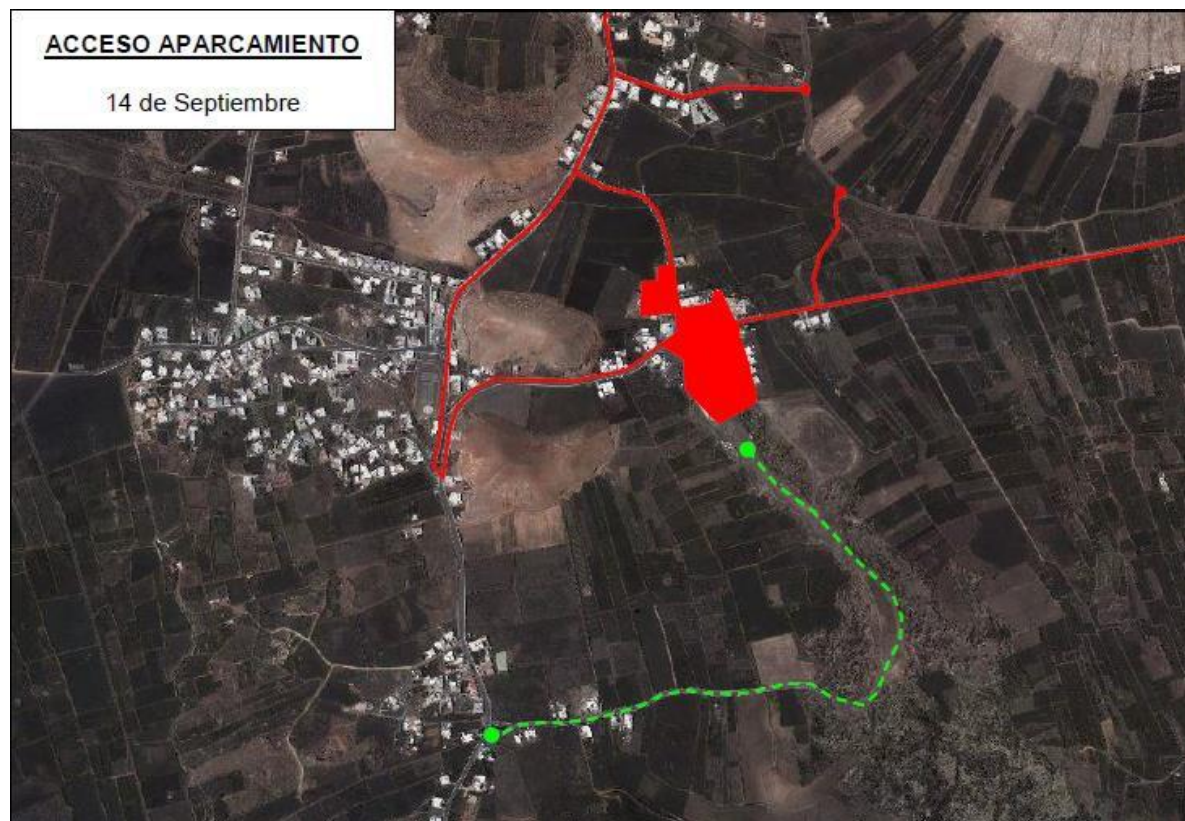
Cierre de carreteras III | Plan de Tráfico Fiestas de Ntra. Sra. de Los Dolores 2019



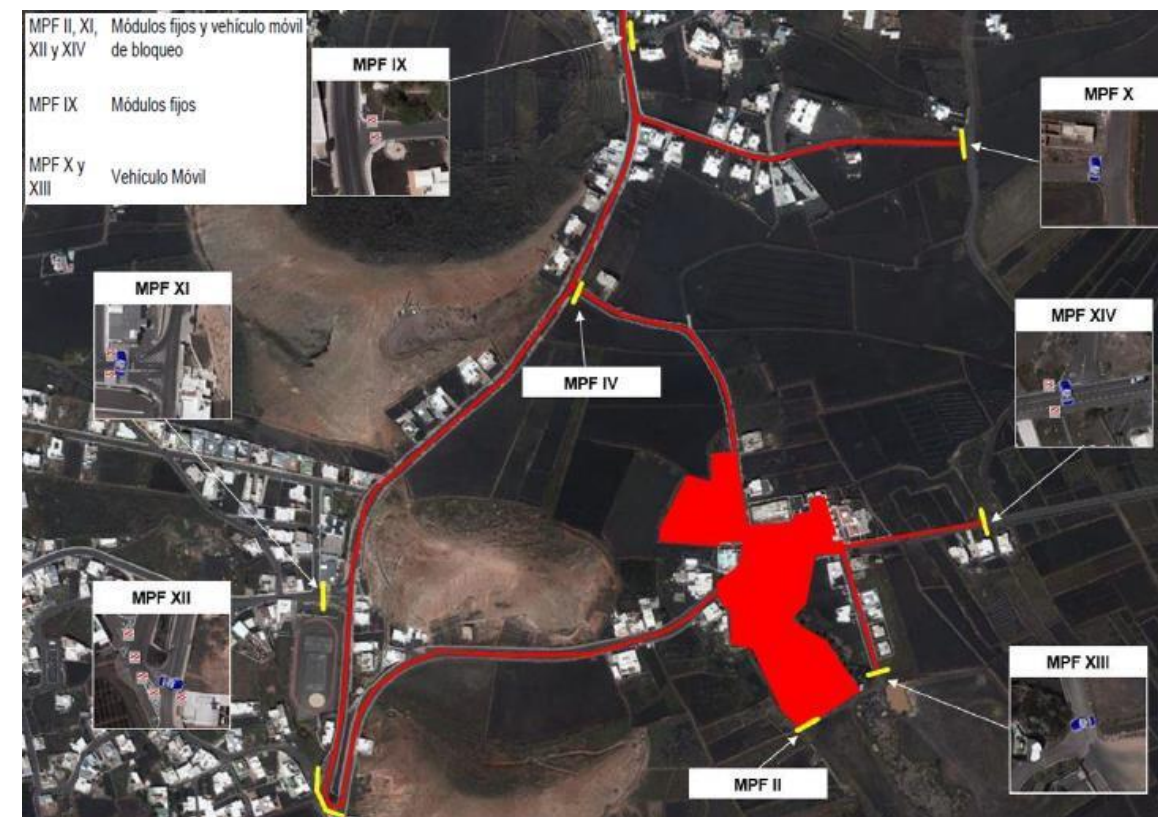
Cierre de carreteras II | Plan de Tráfico Fiestas de Ntra. Sra. de Los Dolores 2019



Vías alternativas III | Plan de Tráfico Fiestas de Ntra. Sra. de Los Dolores 2019



Acceso aparcamiento | Plan de Tráfico Fiestas de Ntra. Sra. de Los Dolores 2019



Medidas de protección física III | Plan de Tráfico Fiestas de Ntra. Sra. de Los Dolores 2019



Medidas de protección física II | Plan de Tráfico Fiestas de Ntra. Sra. de Los Dolores 2019



6. ANÁLISIS SOCIOLÓGICO



6.1. ANÁLISIS SOCIOLÓGICO DE LA MOVILIDAD

El **Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Tlaxiaco** que se está desarrollando en el municipio tiene un fuerte impacto social y urbano. De ahí, que sea de vital importancia el desarrollo de esta sección en el que se exponen varias de las fases del desarrollo del Plan que están ligadas a la interacción con la ciudadanía, organizaciones e instituciones del territorio.

Los rápidos cambios a los que está sometida la sociedad actualmente, han hecho variar en un corto periodo de tiempo las maneras en que se trasladan las personas, haciendo que su estudio sea de relevancia a la hora de entender cómo se movilizan las poblaciones cotidianamente.

Sabemos que el individualismo y los papeles cambiantes de la familia, ocio, educación, etc., implican una gran diversidad de patrones de las relaciones origen-destino por todo el territorio.

El transporte en carretera es, consecuentemente, el modo dominante ya que se percibe como el que mejor satisface las necesidades personales.

De manera general, a nivel nacional e internacional, hay una tendencia a la gentrificación. Es decir, a una migración paulatina de la población y de empleo desde las zonas centrales de las ciudades a las áreas de baja densidad; donde predominan las zonas de viviendas más asequibles en núcleos del extrarradio urbano, cinturones metropolitanos y ciudades de tamaño medio.

En el caso de Canarias, aunque la población esté en continuo crecimiento, el encarecimiento de la vivienda ha hecho que además de los grandes municipios, las poblaciones próximas a los mayores núcleos se hayan visto también aumentadas. Escenario en el que dichos municipios se están viendo obligados a crecer, se hace necesaria una planificación urbanística inteligente e integrada. En el caso de municipios más alejados del centro, como es el caso de **Tlaxiaco**, una población relativamente dispersa sumada a la orografía propia de la zona, hace que el uso del vehículo privado sea con diferencia el principal medio de transporte, dejando pocas opciones a otros modos de desplazamiento.

El estudio, por tanto, de estas y otras características de la población es esencial; que, sumado al Factor Social, intrínseco en el propio Plan de Movilidad Urbana Sostenible, hace que varias de las fases del mismo estén vinculadas directamente con lo social.

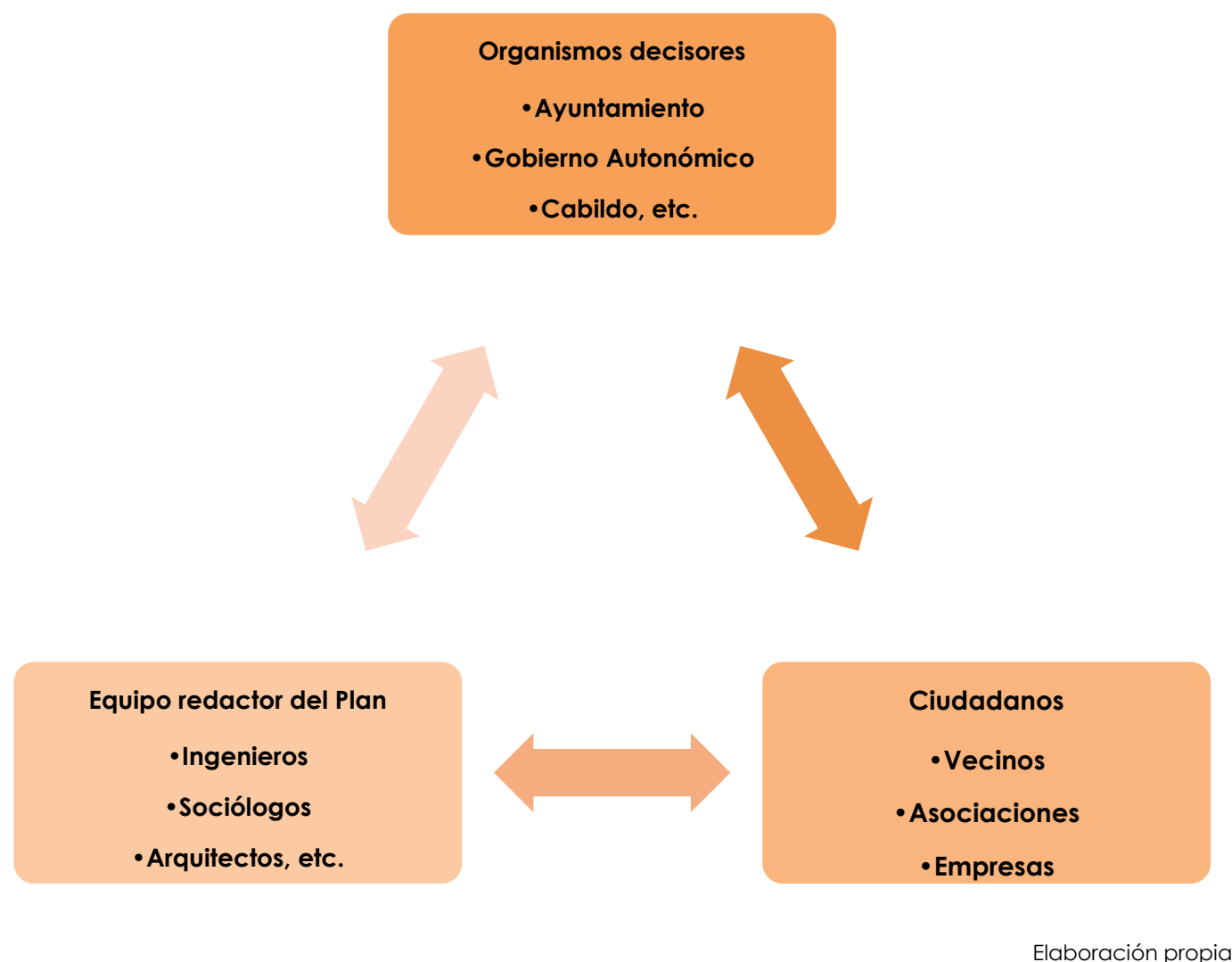
Algunas de esas fases serían: fases tempranas como la de *promoción de la iniciativa en el territorio*. Fases intermedias como la *recogida y recopilación de datos y etapas paralelas relacionadas con la participación social*, que llevan inmersas acciones divulgativas que buscan dar a conocer las acciones propuestas y concienciar a la población. Pero también fases últimas del propio PMUS, en el que están vinculadas a la colaboración entre sectores conexos, debido al carácter integral del propio plan.

En este sentido, **el propósito de realizar un análisis sociológico es estudiar hábitos y aspectos sociales y culturales que determinan nuestra toma de decisiones respecto a cómo nos movemos**, siendo estos aspectos una realidad que suele ignorarse o quedar relegada a un segundo plano, pero que consideramos relevante a la hora de transformar los modos de desplazarse y de reestructurar las ciudades. Por tanto, son claves para transformar el actual modelo de movilidad urbana.

El proceso hacia un modelo de movilidad urbana más sostenible requiere, además de cambios estructurales o normativos, cambios en las actitudes de los ciudadanos y en la percepción social que hay de cada medio de transporte. Es decir, un profundo pero necesario cambio en la cultura social de la movilidad. De ahí, que se considere elemental el análisis sociológico a la hora de redactar un Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

Las decisiones deben ser tomadas y apoyadas por los ciudadanos y los líderes de opinión, planificar para las personas implica planificar con personas necesariamente. A través de los ciudadanos, líderes de opinión y grupos de interés, las decisiones a favor o en contra de las medidas de movilidad urbana pueden obtener un nivel significativo de legitimación pública, lo cual es muy interesante.

Entonces, todos esos cambios estructurales y normativos tendrán que ser asertivos por parte del gobierno local, a la vez que contar con la aceptación de los propios ciudadanos y del resto de actores involucrados habitualmente. Es por eso, que los procesos participativos y la consulta de la población ayudarán a dar con las mejores propuestas.



Los agentes sociales involucrados habitualmente son:

- _ El Gobierno Local como Ayuntamiento encargado del PMUS.
- _ Los diferentes servicios técnicos del Ayuntamiento (urbanismo, transporte, medio ambiente, participación ciudadana...).
- _ Policía Local, agencias y consorcios de urbanismo, organismo de Patrimonio Histórico y Cultural, etc.
- _ Ayuntamientos de los municipios colindantes, los Cabildos, la Comunidad Autónoma, el Gobierno del Estado y la Unión Europea.
- _ Responsables, representantes y usuarios del transporte público, como son las guaguas y los taxis; y del transporte privado, como son las guaguas turísticas y los rent-a-car.

- _ Los gestores de aparcamientos públicos y privados para coches, para bicicletas, etc.
- _ Los agentes económicos tales como empresarios y representantes de las principales empresas o actividades económicas del municipio (restaurantes, cafeterías, supermercados, hoteles, tiendas de ropa, ferreterías, etc.); asociaciones de empresarios, asociaciones de trabajadores, asociaciones y organismos de consumidores; así como empresas dedicadas a la movilidad personal (bicicletas, patinetes, segways, hoverboards...) que ofrezcan servicios en el municipio de elaboración del Plan.
- _ Los vecinos que residen en el municipio, población que trabaja en el municipio, pero no reside allí; asociaciones de madres y padres (AMPAS), asociaciones de vecinos, asociaciones de discapacitados; organismos como Cruz Roja, que ofrecen servicios complementarios a los de la Administración Pública; clubes deportivos y organizaciones ecologistas.
- _ Por último, el equipo técnico contratado para la redacción y elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

Alguna de las razones principales, por tanto, por la que integramos un análisis sociológico en la elaboración del PMUS del municipio sería, entre otras:

Entender por qué los ciudadanos deciden utilizar el medio de transporte que utilizan cotidianamente y cómo lo utilizan. Esto será, con qué mapas cognitivos se suele relacionar un medio de transporte con la actividad que se va a desempeñar. Dicho de otra forma, profundizar en la costumbre de automatizar la elección del medio de transporte habitual y que evita plantearse otro medio más sostenible.

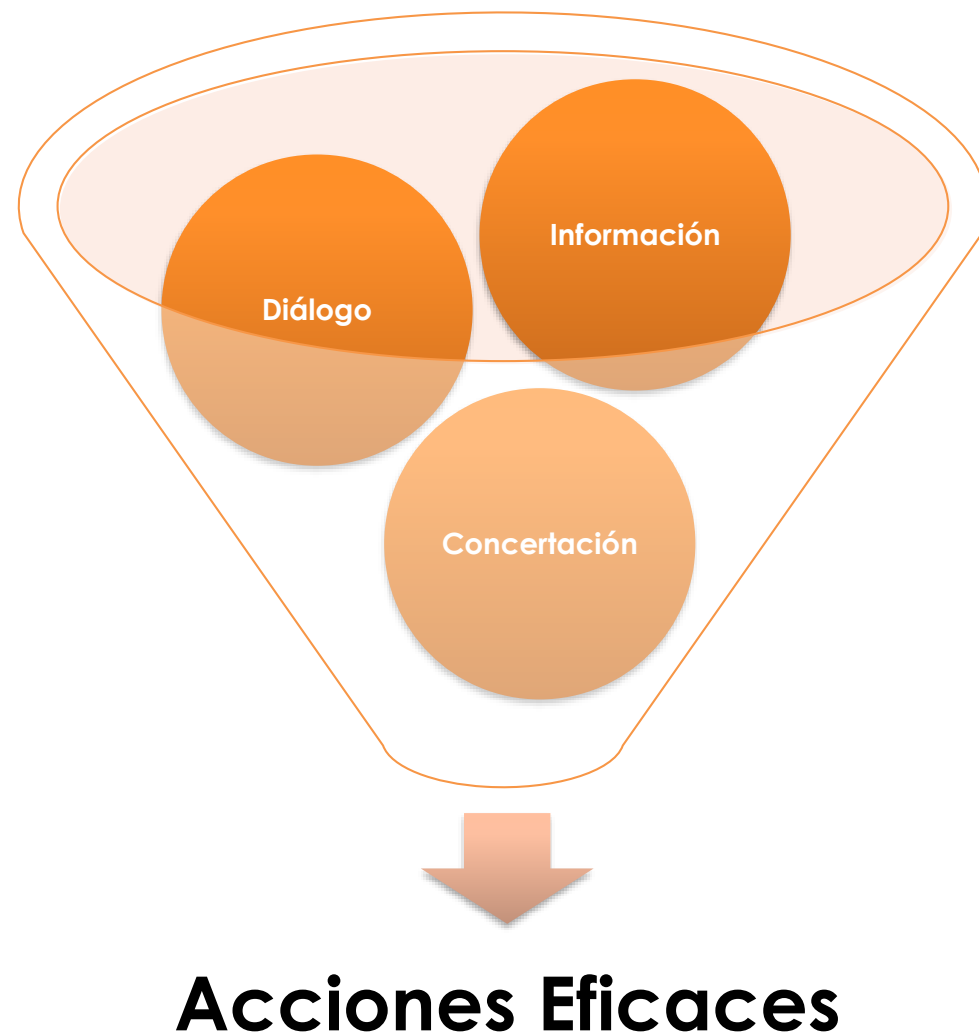
Dilucidar qué medidas de las que se proponen son mejor recibidas, qué tipo de cambios y esfuerzos están más dispuestos a realizar los usuarios y ciudadanos; y cuáles causan un rechazo generalizado o en determinados sectores. Esto se vincularía directamente con la creación de un orden de prioridades en las acciones, que debe acometer el gobierno local a la hora de ofrecer soluciones. Aquí, la Administración Pública tiene la oportunidad de gestionar la financiación de las propuestas contempladas en el PMUS de una manera más óptima y eficiente:



_ Dirigiendo la inversión a propuestas que mejoren la calidad de vida de los ciudadanos, aunque supongan un cambio en los hábitos de los mismos.

_ Evitando gastos en propuestas que los ciudadanos no demandan como un cambio social necesario en su barrio o municipio.

Facilita, por tanto, la redacción una hoja de ruta para el gobierno local teniendo en cuenta una visión integrada de las principales acciones que se ejecutarán a corto y medio plazo.



Elaboración propia

Los objetivos de este análisis sociológico serán:

_ Estudiar con qué frecuencia y para qué utiliza la población las diversas maneras de trasladarse.

_ Analizar para qué cogen ese medio de transporte, qué actividades van a realizar y por qué lo escogen.

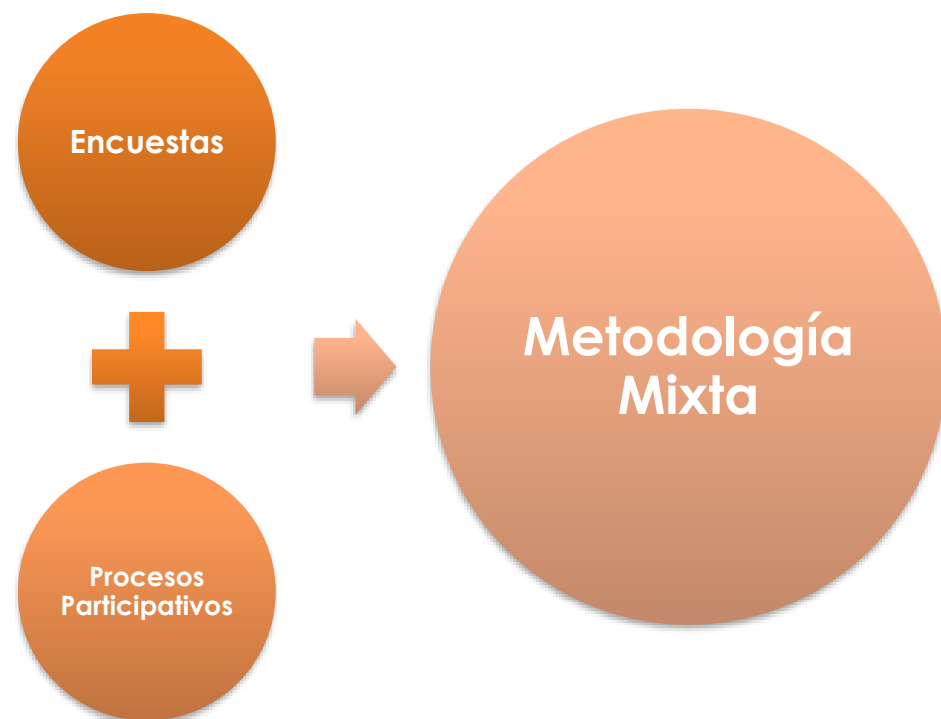
_ Describir cómo perciben los usuarios la comodidad, facilidad y accesibilidad en sus traslados; el estado de las infraestructuras que utilizan y las principales dificultades y problemas que encuentran.

_ Analizar la cultura social de la movilidad en la ciudadanía dependiendo del grupo social o sector al que pertenece, y cómo influye esto a la manera de escoger los medios de transporte.

_ Recopilar propuestas e ideas procedentes de los propios usuarios a la hora de salvar impedimentos para la movilidad en el municipio de una manera más cívica y sostenible.

Para conseguir dichos objetivos en el municipio se ha creído conveniente la utilización de varias técnicas de investigación social, en la que se combinan técnicas cualitativas y técnicas cuantitativas. Es lo que se denominaría una metodología mixta. Las ventajas del uso de estas técnicas combinadas son entre otras: Lograr una perspectiva más amplia y profunda sobre el objeto estudiado además de producir datos más ricos y variados mediante la multiplicidad de observaciones, al considerarse diversas fuentes y tipos de datos, contextos o ambientes y análisis.

En este sentido, como pudimos ver en el anterior cuadro, se crea una relación entre los organismos decisores y los ciudadanos con estrategias de consulta y de concertación-participación, a través del equipo redactor del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.



Elaboración propia

La **consulta** supone pedir la opinión de los afectados, la información pasa del usuario al político, puesto que se trata de hacer que el público exprese sus percepciones tanto sobre la problemática como sobre el Plan. Los decisores reciben la opinión pública y la percepción que tiene la ciudadanía sobre los temas que se plantean (hábitos en movilidad, medios de transporte, etc.). Para este caso utilizaremos la encuesta.

Los **procesos participativos y de concertación**, son aquellos en los que la información fluye en dos direcciones ya que hay una vía de comunicación abierta entre los ciudadanos y los decisores. En este caso, se incluye a la población, las asociaciones, ONGs e instituciones al proceso de toma de decisiones estratégicas y co-creación de las propuestas contempladas en el Plan. Así, el punto de vista de los usuarios es incorporado al proceso. Lo que en la práctica conlleva trabajar, con los profesionales especialistas en el tema, en la formulación de la estrategia que se pretende adoptar. De ahí que se lleven a cabo, lo que se denomina, grupos de discusión, focus groups, mesas de participación social, mesas sectoriales, talleres, entrevistas a representantes de colectivos, etc.

A continuación, vamos a centrarnos en cada una de estas estrategias explicando en qué consiste cada una de ellas y los resultados que hemos podido obtener a raíz de su realización en el municipio.

6.2. ENCUESTAS A LA POBLACIÓN

Tal y como la describe el Centro de Investigaciones Sociológica, la encuesta es una técnica de recogida de datos mediante la aplicación de un cuestionario a una muestra de individuos. A través de las encuestas se pueden conocer las opiniones, las actitudes y los comportamientos de los ciudadanos.

En una encuesta se realizan una serie de preguntas sobre uno o varios temas a una cantidad de personas estipuladas siguiendo una serie de reglas científicas que hacen que esa muestra sea, en su conjunto, representativa de la población general de la que procede.

Entre otros propósitos, los gobiernos y las instituciones públicas recurren a las encuestas para saber cuáles son las preferencias, las evaluaciones o los problemas de la sociedad y poder así tomar decisiones o diseñar políticas públicas adecuadas a dichas prioridades. En nuestro caso, utilizamos las encuestas como herramienta para realizar un Plan de Movilidad Urbana Sostenible más ajustado y óptimo a las demandas y estilos de vida del municipio estudiado.

La elaboración de la metodología de una encuesta conlleva cuatro fases distintas:

- 1. El diseño de la encuesta: los objetivos, el universo, la muestra y el cuestionario.**
- 2. La recogida de datos o trabajo de campo.**
- 3. El procesamiento de los datos.**
- 4. La presentación de los datos.**





6.2.1. METODOLOGÍA DE LA ENCUESTA

6.2.1.1. Diseño de la encuesta

OBJETIVOS

A la hora de seleccionar los objetivos que persigue la encuesta, el equipo se ha guiado por aquellos propuestos por organismos como la Federación Española de Municipios y Provincias. La intención es recabar datos e indicadores que sean compatibles a los estudios producidos por este tipo de entidades, facilitando la comparación entre municipios de Canarias y del resto de España.

El objetivo general es el estudio de la movilidad y el uso modal de las formas de trasladarse tanto dentro del propio municipio, como hacia otros municipios en **Tinajo**.

Los objetivos específicos son:

_ Ilustrar las características del miembro del hogar.

Cuestiones como el sexo, nivel de estudio, situación laboral, si son responsables de personas dependientes (Personas con movilidad reducida o discapacidad, niños o personas mayores).

_ Recabar las características del hogar.

Son las preguntas que inciden en el número de habitantes del hogar, capacidad adquisitiva de la familia, zona o barrio de residencia principal.

_ Estudiar el uso de los vehículos y la cultura y hábitos entorno a ellos.

Relativo a cuando se pregunta por el número de vehículos en el hogar, si están en posesión de carnet de conducir, la frecuencia con que lo usan, para qué actividades y en qué franjas horarias principalmente.

_ Investigar el uso de los modos alternativos y sus hábitos de uso.

Cuando se interroga si los conoce (cuáles conoce) y tiene acceso a ellos, con qué frecuencia los usa, si tiene capacidad de usarlos, si le gustaría tener más acceso a ellos, qué inconvenientes encuentran cuándo los usa y para qué los suele utilizar (a qué actividades se relacionan).

EL UNIVERSO Y LA MUESTRA

Para conocer los hábitos de movilidad que tiene un municipio, es necesario preguntar a la ciudadanía cómo se mueve, pero esa totalidad de individuos es inabarcable sin tener medios casi ilimitados. De ahí, que sea necesario realizar un estudio que investigue cómo piensa la población en general. Para ello hay que dar con un número mínimo de personas entrevistadas que nos permita extrapolar con unas garantías sus respuestas a las del resto de la demografía.

La población en general es la que se denomina *universo*, y la parte de esa población que realiza el cuestionario es la *muestra*, que serán los datos de los sujetos con los que trabajamos.

Antes de continuar vamos a hablar de varias características que tiene la muestra de estudio del municipio de **Tinajo**.

En este caso, la muestra pretende ser lo que se denomina *aleatoria* o *probabilística*. Esto es, que todos los sujetos de la población tienen la misma probabilidad de ser escogidos.

Esto es importante porque garantiza poder extrapolar los resultados de las encuestas al resto de la población. Es decir, tenemos mayor seguridad de que estén perfectamente representados. Pero, en ocasiones es difícil que así sea, y puede haber algún tipo de sesgo del que hay que ser conscientes. Este aspecto lo trataremos más adelante.

¿CÓMO CALCULAR EL TAMAÑO DE LA MUESTRA PARA QUE SEA REPRESENTATIVA?

Ahora bien, estamos teniendo en cuenta poblaciones relativamente pequeñas, menores de 100.000 sujetos. A estas poblaciones se las denomina poblaciones finitas ya que conocemos su tamaño, de manera más o menos exacta. Cuando conocemos el tamaño de la población, la muestra necesaria es más pequeña y su tamaño se determina por la siguiente fórmula:

$$n = \frac{N}{1 + \frac{e^2 (N-1)}{z^2 pq}}$$



Donde tenemos que:

n = Tamaño de la muestra que deseamos conocer.

N = Tamaño conocido de la población.

e = Error muestral.

Lo representamos con la letra **e** que significa *error* o *desviación* posible cuando extrapolamos los resultados. Es el margen de error que aceptamos.

Si el margen de error es 3.45%, en la fórmula pondremos $e = 0.0345$. Si un 60,90% de la muestra dice usar el coche a diario; se entiende que entre un $(60,90 - 3,45) \%$ y un $(60,90 + 3,45) \%$ de la población usa el coche a diario. Cuanto más bajo sea este error probable, que es el denominador, aumenta la precisión; pero también subirá el cociente: harán falta más sujetos para ese llegar a tener un error más bajo; y, por tanto, sube el coste de hacer la encuesta, el tiempo, los medios, etc.

z = nivel de confianza.

Nos ceñimos a un nivel de confianza del 95% (también expresado como $\alpha = 0.05$), el más aceptado comúnmente; corresponde a $z = 1,96$ sigmas o errores típicos. Esto representa que de cada 100 encuestas que hacemos aceptamos equivocarnos en 5.

pq = Varianza de la población.

donde **p** = proporción de respuestas en una categoría.

y donde **q** = proporción de respuestas en la otra categoría.

El suponer que $p = q$ quiere decir que para escoger la muestra nos ponemos en la hipótesis de que en la población hay la máxima diversidad posible (o sea, un 50% va a decir que sí y otro 50% va a decir que no), de esta manera, y por lo que respecta a la varianza de la población, no corremos riesgos de quedarnos cortos en el número de sujetos. Este valor de pq ($pq = 0,25$) es válido para calcular el tamaño de la muestra, aun cuando las preguntas no sean dicotómicas.

Con todo esto nos acogemos entonces a:

1º Es suficiente un *nivel de confianza* de $\alpha = 0,05$, que equivale a $z = 1,96$

2º El *margen de error* no debe ser superior a 0,05 (5%) para que los resultados sean realmente informativos y útiles.

¿CÓMO SE TRADUCE ESTO EN EL MUNICIPIO QUE QUEREMOS ANALIZAR?

Como es nuestro caso, deseamos hacer un sondeo de los hábitos en movilidad que tienen los 6.279 habitantes, censados en 2019, del municipio de **Tinajo**. Podemos tomar de referencia ese *tamaño de la población* que ya conocemos e incluso generalizarlo y redondearlo al alza, contando finalmente con una población de 6.279 personas. Nuestro nivel de confianza va a ser del 95%, por lo tanto, $z = 1,96$. Y como no queremos un error mayor del 5%, tenemos que $e = 0,05$. A falta de otros datos y para mayor seguridad suponemos que $pq = (.50)(.50) = 0,25$. La muestra necesaria será entonces:

$$n = \frac{6279}{1 + \frac{0.5^2 (6279-1)}{(1.96^2) (0.25)}} = 363$$

Quiere decir que a partir de la realización de esas 363 encuestas podría hablarse de que la muestra estudiada que tenemos comienza a ser representativa de la población de referencia. Esto es, que tendríamos resultados más concluyentes y podemos utilizarlos para tomar decisiones y realizar propuestas a la hora de elaborar el Plan de Movilidad Urbana Sostenible para Tinajo. Lamentablemente, no se ha alcanzado el número mínimo necesario para la representatividad de los datos: se han obtenido 218 personas encuestadas; por lo que los datos deben ser tomados como una guía general, sin caer en absolutismos.

¿QUÉ PASA SI LAS ENCUESTAS QUE SE HAN RECOPILO NO LLEGAN A ESE UMBRAL?

Son varios los motivos que pueden hacer que la encuesta no llegue a la representatividad deseada. Algunos de los más frecuentes son: La escasa cultura participativa de los sujetos, mala o insuficiente divulgación de la encuesta, falta de algún recurso como tiempo o dinero, fallo en el trabajo de campo, etc.

De igual manera, nos interesa saber qué margen de error tenemos al extrapolar los resultados de la muestra a la población.



En este caso, como conocemos el tamaño de la población **N**, el tamaño de la muestra **n** y establecemos un nivel de confianza determinado (al que corresponde un valor de **z** en la fórmula), podemos averiguar el margen de error (**e**) con el que podemos extrapolar los resultados a toda la población. En estas fórmulas nos limitamos a despejar el valor del error. Este cálculo es útil porque con frecuencia, partimos simplemente de la muestra que hemos podido conseguir.

La fórmula para ello sería:

$$e = \sqrt{\frac{(pqz^2)(N - n)}{n(N - 1)}}$$

En **Tinajo** se han obtenido un total de 218 encuestas. Entonces, ¿con qué margen de error contamos a la hora de extrapolar los resultados de la muestra a la población?

En este caso tendríamos una población $N = 17.500$ y disponemos de los datos de una muestra $n = 385$. Si aceptamos un nivel de confianza del 95% (que corresponde a un valor de $z = 1,96$) tendríamos que:

$$e = \sqrt{\frac{[(0.25)(1.96^2)](6279-218)}{218 (6279-1)}} = 0.0652$$

Esto quiere decir que tendremos un 6,52% de margen de error en las respuestas de este cuestionario. O, dicho de otra manera, si un 35% de los encuestados responden que les gustaría adquirir un vehículo eléctrico, tendremos que contemplar una horquilla entre el 28,48% (o 35% - 6,52%) y el 41,52% (o 35% + 6,52%).

Como vemos, la contundencia de afirmar que, entre el 30% y el 40%, de la población de **Tinajo** querría adquirir un vehículo eléctrico, es bastante relativa. Por tanto, debemos tomar los resultados de la encuesta como orientativos. No podrán servir para apoyar algunas de las políticas o actuaciones que quieran implantarse en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Serían, en tal caso, para intuir el sentir de los vecinos, pero nunca para afirmar la opinión de los vecinos en general.

6.2.1.2. Recogida y procesamiento de los datos

La encuesta fue diseñada para ser contestada, de forma individual y online, por toda persona que resida o trabaje en el municipio de **Tinajo**. Es decir, que podían contestarse por todos y cada uno de los miembros de una familia. Los niños también podrían rellenar la encuesta; sin embargo, se recomienda que los encuestados tengan una edad mínima de 12 años, dado que los niños menores de esa edad suelen cansarse y abandonar antes el cuestionario. Cabe decir que todas las respuestas son anónimas, protegidas por las leyes del Secreto Estadístico y de Protección de Datos. Las respuestas se utilizan de forma agregada, sin referencias individuales de ningún tipo. No se conserva ningún dato personal o identificador de quien ha respondido.

A la hora de divulgar y difundir la encuesta en **Tinajo** se han utilizado cuestionarios de autollenado, donde el propio entrevistado es quien complementa el cuestionario sin la necesidad de asistencia directa del entrevistador. Para este fin, se ha considerado utilizar *allcounted.com*, una plataforma digital gratuita que genera un link y un código QR directo al cuestionario desde el móvil, tableta u ordenador personal. En dicha página se almacenan los datos donde posteriormente se pueden descargar para su tratamiento.

Utilizar los cuestionarios de autollenado otorga varias ventajas al respecto. Entre ellas, que son bastante menos costosas y más sostenibles que otros métodos de entrevista; pues se ahorra papel, tiempo, no es necesaria una gran plantilla de entrevistadores y se evitan la gran cantidad de desplazamientos de éstos. Además, se puede alcanzar una mayor cobertura geográfica; tanto para llegar a ciudadanos representativos de cualquier parte del municipio, como para lograr una mayor representatividad y cantidad de encuestados. Por otro lado, el encuestado tiene más tiempo y más calma para responder; lo que suele permitir respuestas más completas. Además, puede elegir cumplimentar la encuesta cuando disponga de tiempo sin tener que ser interrumpido.

La divulgación del cuestionario se realiza a través de varias vías, todas complementarias entre sí.

En primer lugar, se propone publicarla en la página web oficial del Ayuntamiento, anclando el enlace a la encuesta en la página de inicio, en el área de noticias o en el área de participación ciudadana si la hubiese.



En segundo lugar, se propone utilizar las redes sociales que posea el Ayuntamiento o líneas de comunicación ciudadana, donde la Institución suele colgar noticias y eventos cotidianos del municipio.

En tercer lugar, se insta al Ayuntamiento a que el equipo de comunicación redacte una pequeña noticia o nota de prensa dando a conocer, tanto la iniciativa del Gobierno local a realizar un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, como de los procesos participativos que lo componen. De esta manera, se consigue dar publicidad a una de las acciones en el municipio y se invita a la gente a clicar directamente en el enlace del cuestionario. En ocasiones esa misma noticia puede ser llevada a periódicos locales o provinciales para que más ciudadanos se haga eco.

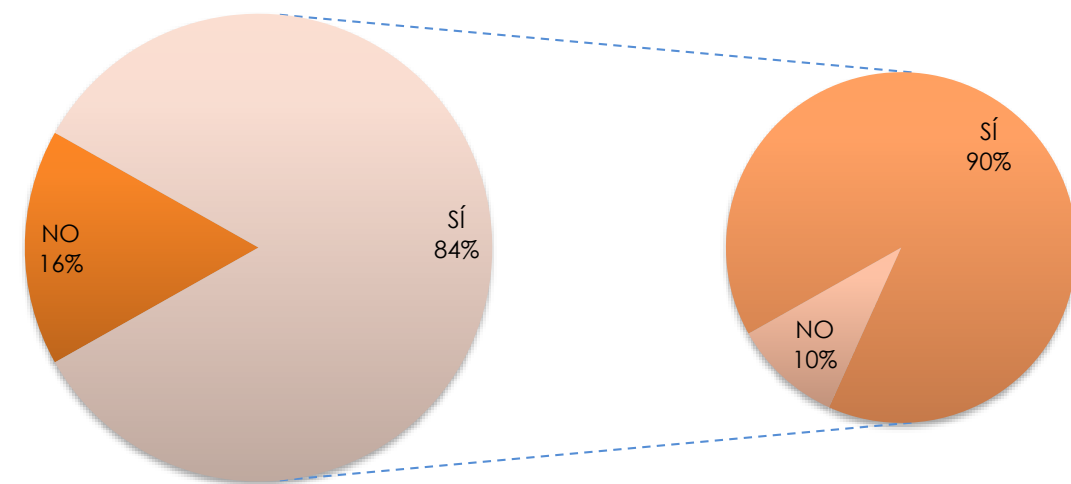
En cuarto lugar, se realiza difusión del Plan de Movilidad y de su encuesta por mensajes de correo a aquellas asociaciones (de vecinos, deportivas, empresariales, medioambientales, de padres y madres, etc.), centros educativos y de organismos con sede o actuación en el municipio del Plan; para que éstos, a su vez, puedan pasarla a sus usuarios, socios o trabajadores. Normalmente, se invita también a participar en las mesas sectoriales o de participación ciudadana a través de las encuestas y los métodos de comunicación y difusión anteriormente citados.

En cuanto a los sesgos en torno a la metodología utilizada, podemos intuir una infrarrepresentación de aquellas personas menores de 18 años; mayores de 65 años; así como personas sin acceso a internet o con poca o nula cultura tecnológica, ya que no podrán acceder a realizar el cuestionario.

6.2.1.3. Presentación de datos: resultados de las encuestas

Se obtuvieron 218 encuestas. La mayor parte de las encuestas fueron respondidas por mujeres, con empleo, entre 31 y 50 años. Más del 50% de los hogares en Tinajo se componen por cuatro personas; menos del 3% de ellos, tiene alguna persona con discapacidad; pero más del 80% tienen personas a cargo (hijos, padres o abuelos a quien cuidar). De éstos, el 90% suele hacerse cargo de su traslado a colegios, centro de salud, etc.

TIENEN PERSONAS A CARGO (Izquierda) Y SE ENCARGAN DE SU TRASLADO (Derecha)



Elaboración propia.

Los barrios más participativos han sido La Costa, La Santa y Tinajo. Los barrios del municipio a los que más viajan los habitantes de Tinajo son: el centro de Tinajo (34.55%), La Santa (16.36%) y Mancha Blanca (6.67%). En cambio, Arrecife (55.76%) es el municipio indiscutible al que más viajes realizan los tinajenses cuando salen del municipio. Le siguen San Bartolomé (13.94%), el propio municipio de Tinajo (12.73%), Tías (6.67%), Teguiise (6.06%) y, por último, Taiza (4.85%).

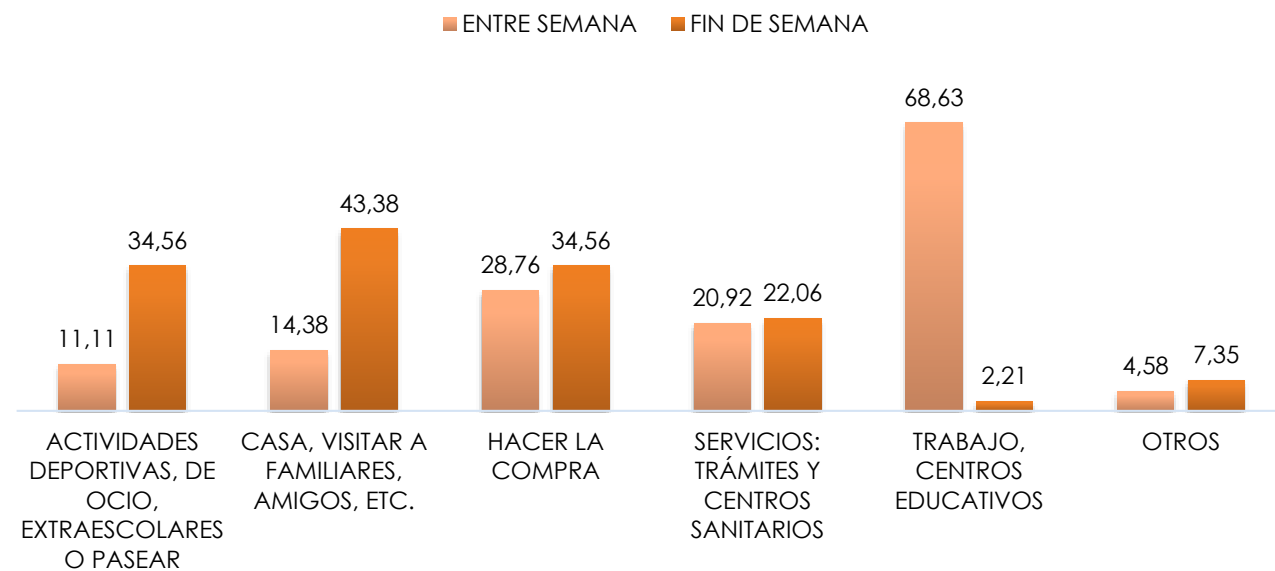


No sólo se ha preguntado por los destinos más habituales; sino que también, se ha preguntado por los hábitos que conforman el día a día de los residentes en el municipio de Tlaxiaco. El total de las respuestas superan el 100% porque la pregunta contempla la selección de múltiples categorías. Así, encontramos que, durante la semana, el trabajo y los centros educativos (68.63%) dominan la escena cotidiana de las actividades y los desplazamientos en Tlaxiaco. Le siguen, ir a hacer la compra (28.76%) y a concluir servicios en el municipio (20.92%): desplazarse a realizar trámites (en bancos, ayuntamiento...) o acudir a centros sanitarios (médico, psicólogo, fisioterapeuta, etc.).

Los fines de semana, en cambio, predominan:

- _ Las actividades familiares como estar en casa e ir a visitar a familiares y amigos (43.38%).
- _ Las actividades deportivas, de ocio, extra escolares o pasear (34.56%)
- _ Ir a hacer la compra (34.56%)

HÁBITOS DE DESPLAZAMIENTOS SEGÚN ACTIVIDADES DIARIAS



Elaboración propia.

Sólo el 22% declara trabajar durante los fines de semana. **Como vemos, ir a hacer la compra es una actividad que se mantiene constante durante la semana y el fin de semana. Por tanto, será uno de los desplazamientos más repetidos y regulares de los habitantes. Es importante tener esto en cuenta para facilitar los accesos a las zonas de compra (supermercados, zonas comerciales abiertas, etc.)** ¿Cómo y qué tipo de accesos?

_ Peatonales: con aceras anchas, sin obstáculos, iluminadas, con pasos de peatones cada pocos metros, etc.;

_ En guagua: con paradas señalizadas, con información de los horarios, con techo que proporcione sombra, asientos para esperar, etc.

_ En bicicleta o vehículos de movilidad personal (patinete, etc.): con aparcabicis que funcionen como los aparcamientos para coches, con seguridad antirrobo para sus propietarios, con alumbrado que ilumine cuando se aparca, etc.

_ En vehículos privados (coches, furgonetas o motos): con aparcamientos próximos a la zona de compra, iluminación, gratuitos o con precios asequibles, etc.

Las papeleras o los contenedores deben estar presentes en todos los tipos de itinerarios nombrados anteriormente. Esto persuade a la gente de tirar basura a la calle y es un elemento del mobiliario urbano indispensable durante la Pandemia. Existen más detalles a tener en cuenta que aparecen explicados, sobre todo, en los Planes Sectoriales de Movilidad Peatonal, Movilidad Ciclista, Potenciación del Transporte Público, Seguridad Vial, Accesibilidad y Gestión del Estacionamiento. Aparecen medidas recomendadas durante la Pandemia en los Apartados Especial COVID-19 en el Tomo II del Plan de Movilidad urbana Sostenible.

Se ha preguntado por los distintos modos de desplazamiento. Si bien algunos de los encuestados declararon que la familia dispone de bicicletas en el hogar (85%); el vehículo privado es uno de los medios de transporte al que más importancia le da la población de Tlaxiaco, junto con los desplazamientos que se realizan caminando y en bicicleta. Veamos algunas de sus características:

_ Más del 90% dispone de carnet de conducir.

_ Casi todos los encuestados poseen, al menos, un vehículo (coche, moto, furgoneta...). Igualmente, encontramos que lo habitual son dos vehículos en la vivienda (60% de los encuestados).



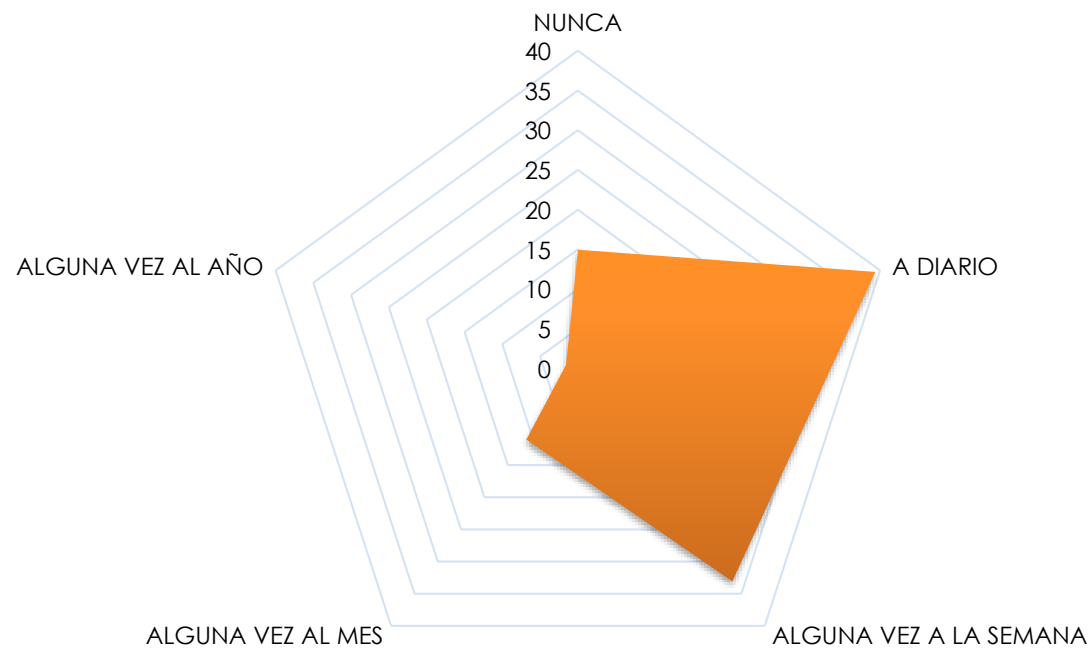
_ Casi el 75% de ellos, aparece como titular de alguno de los vehículos.

_ El 40% aparca, al menos uno de sus vehículos, en la vía pública. Casi el 65% dispone de garaje para guardar, al menos uno de sus vehículos.

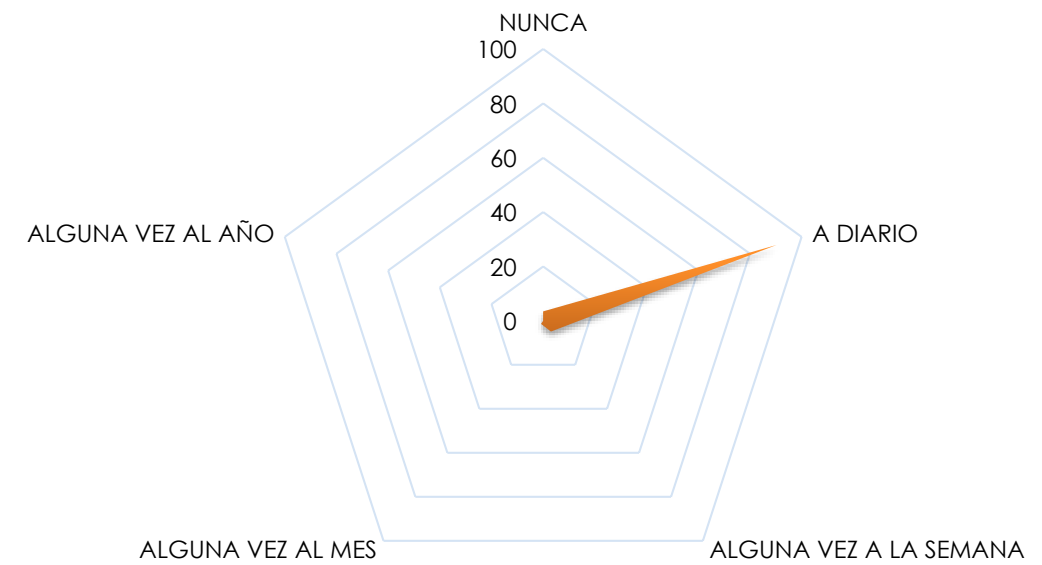
En cuanto a los **desplazamientos a pie**, más del 70% suele caminar diariamente o alguna vez a la semana por su barrio (89.81%), para ir a actividades deportivas, de ocio, extraescolares o a pasear (46%); para hacer la compra (36%) y para visitar amigos o familiares (26%). El total de las respuestas superan el 100% porque la pregunta contempla la selección de múltiples categorías. Se les pidió que evaluaran distintos aspectos a tener en cuenta a la hora de desplazarse por el municipio caminando. Así, más de la mitad está nada o poco satisfecho con el alumbrado público (64%); con los pasos de peatones (53%); los obstáculos en las aceras (52%) y el nivel de accesibilidad de las aceras, plazas y zonas de ocio (66%).

En cuanto al **vehículo privado** (coche, moto, furgoneta, etc.), más del 90% de los encuestados afirma utilizarlo diariamente; pero al 11% de ellos, no le gusta utilizarlo en sus desplazamientos. Lo utilizan, sobre todo, para ir a otros municipios de la isla (72.59%) y, en menor medida, para ir de un barrio a otro por Tlaxiaco (40.74%). Los destinos más señalados con este medio de transporte son: ir al trabajo o a centros educativos (68.75%), hacer la compra (53.91%) y realizar actividades deportivas, de ocio, extraescolares o a pasear (25%). El total de las respuestas superan el 100% porque la pregunta contempla la selección de múltiples categorías. Se les pidió que calificaran algunos aspectos a tener en cuenta a la hora de trasladarse en vehículo por el municipio. Casi el 60% de los encuestados está nada o poco satisfecho con el estado de las carreteras. Más del 50% está nada o poco satisfecho con la señalización vial. Casi el 70% está nada o poco satisfecho con el precio de los parkings de pago.

FRECUENCIA DE DESPLAZAMIENTOS A PIE EN TINAJO



FRECUENCIA DE USO DEL VEHÍCULO PRIVADO EN TINAJO



Elaboración propia.

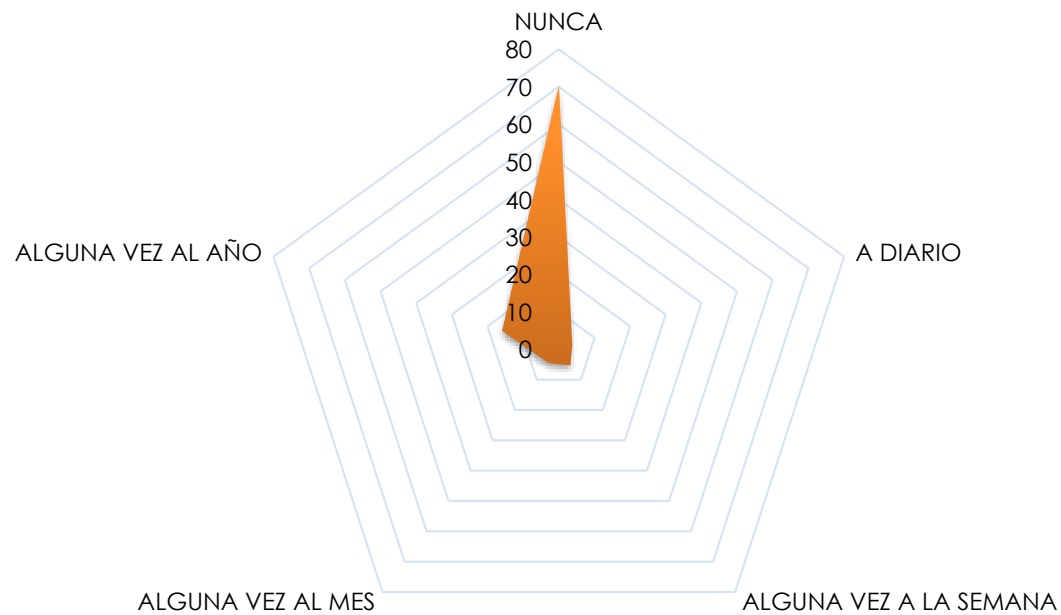
Elaboración propia.



En cuanto al uso de la **guagua**, el 70% afirma que nunca lo utiliza y sólo el 9% de la población la usa alguna vez a la semana o a diario. Los usuarios de este medio de transporte afirman que, normalmente, lo utilizan para trasladarse a otros municipios (97%) para:

- _ Ir a trabajar o a centros educativos (32%);
- _ Acudir a servicios como:
 - _ Trámites en el banco, el ayuntamiento, etc., o
 - _ Ir a centros sanitarios como el médico, fisioterapeuta, psicólogo, etc.) (26.47%);
- _ Ir a realizar actividades deportivas, de ocio, extraescolares o a pasear (20.59%).

FRECUENCIA DE USO DE LA GUAGUA EN TINAJO



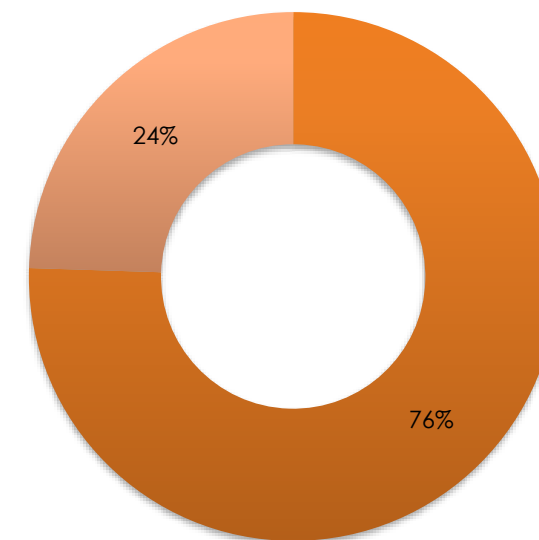
Elaboración propia.

El total de las respuestas superan el 100% porque la pregunta contempla la selección de múltiples categorías. Se les pidió que evaluaran distintas características que influyen en la toma de decisiones, a la hora de elegir la guagua como un medio de transporte. Más del 55% está satisfecho o completamente satisfecho con el estado de las guaguas. Sin embargo, casi el 77% está nada o poco satisfecho con el itinerario de la ruta (66,67%); la frecuencia de paso (83%) y el precio del viaje (70%) que realizan, actualmente, las guaguas desde o hacia el municipio de Tlaxiaco.

En cuanto a las **bicicletas**, más del 70% afirma no utilizarla nunca o alguna vez al año. Los usuarios de este medio de transporte suelen utilizarlo en su barrio (67%) o para moverse entre los barrios del municipio (37%). Principalmente, hacen uso de la bicicleta como actividad deportiva, de ocio o para pasear (85.71%). Normalmente, suelen transitar por caminos o senderos (67%) y la carretera (65%). Se les preguntó que evaluaran distintos aspectos para poder circular en bicicleta en condiciones óptimas. Así, el 76% afirma sentirse nada o poco seguro al utilizar la bici y observan que la ciudad está nada o poco adecuada para su utilización (86%).

NIVEL DE SEGURIDAD QUE PERCIBES AL UTILIZAR LA BICICLETA

■ NADA O POCO SEGURO ■ BASTANTE O COMPLETAMENTE SEGURO



Elaboración propia.

En cuanto a los **taxis**, más del 95% de los vecinos de Tlaxiaco expresan que no los utiliza nunca o alguna vez al año. Los usuarios de este medio de transporte suelen utilizarlo para moverse por los municipios de la isla (82%); para ir de un barrio a otro de Tlaxiaco (14%); y sólo el 8% lo utiliza para realizar desplazamientos dentro de su propio barrio. Las razones para utilizarlo, han sido: no disponer de su vehículo habitual por reparación, para ir al aeropuerto o para salir de fiesta (59%); servicios como trámites (en el banco, el Ayuntamiento, etc.) y centros sanitarios (médico, fisioterapeuta, psicólogo, etc.) (29%); y visitar a familiares y amigos (18%).



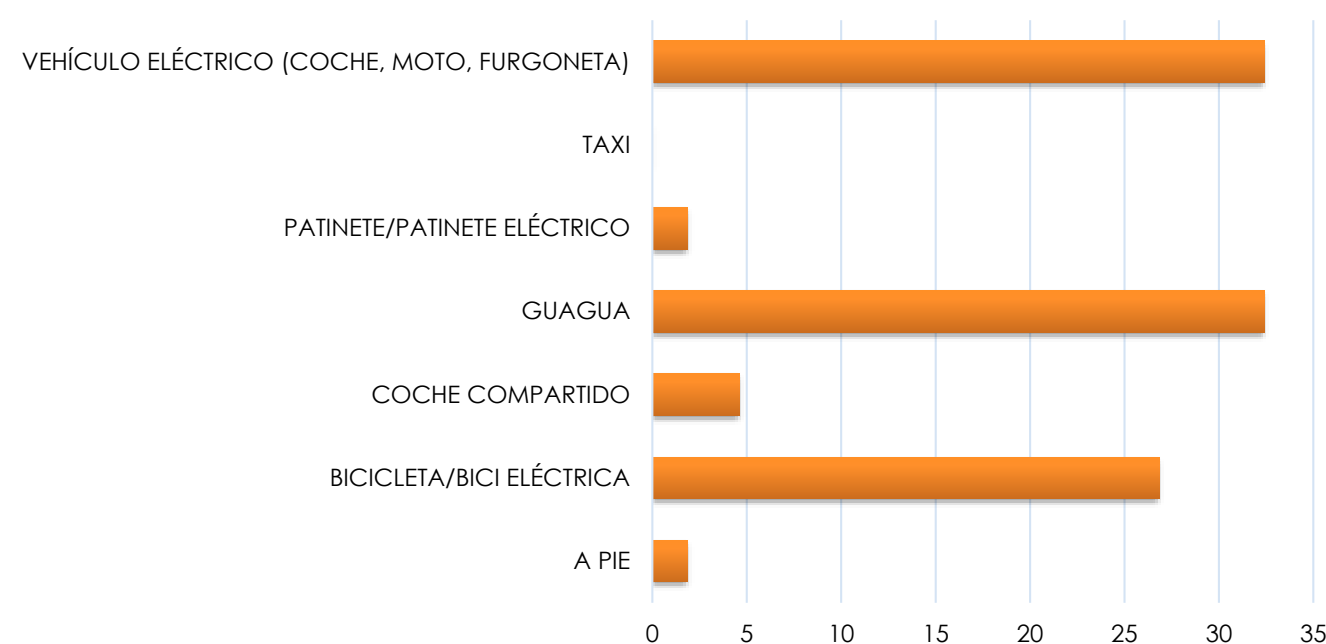
El total de las respuestas superan el 100% porque la pregunta contempla la selección de múltiples categorías. Se les pidió que evaluaran distintas características que influyen en la toma de decisiones, a la hora de elegir el taxi como un medio de transporte. Casi el 70% está poco o nada satisfecho con el precio, la información sobre el servicio (59%) y la accesibilidad de los vehículos (51%). Sin embargo, el 81% está bastante o completamente satisfecho con el estado de los vehículos que dispone el servicio de taxis actualmente.

En cuanto a los **vehículos de movilidad personal** (patinetes, hoverboards, gegways, etc.), más del 94% explica no utilizarlos nunca o alguna vez al año. Sin embargo, el 6% restante, lo utiliza como actividad deportiva, de ocio o para pasear (45%); sobre todo, por las carreteras (47%) y aceras (35%) de su barrio (88%). Se les preguntó que evaluaran distintos aspectos para poder circular en bicicleta en condiciones óptimas. Así, el 82% observan que la ciudad está nada o poco adecuada para utilizar el patinete; y el 94% se sienten nada o poco seguros cuando lo utilizan.

Además, se ha preguntado sobre la utilización de medios de transporte más sostenibles. Aquí, **se pone de manifiesto la cultura, en materia de movilidad y transporte, que tienen tanto la población de Tinajo, como la de Lanzarote en general.** Ya que se observa una reproducción de los medios de transporte más utilizados y disponibles hoy en día en la isla: el coche, la guagua y la bicicleta. Así, los más elegidos han sido la bicicleta o bicicleta eléctrica (27%) y, con un empate técnico, el vehículo eléctrico (32%) y la guagua (32%). El total de las respuestas superan el 100% porque la pregunta contempla la selección de múltiples categorías.

Sin embargo, los encuestados encuentran como limitaciones: el dinero (35%), una oferta deficiente (30%) y la comodidad (18%). A continuación, se desglosan por medio de transporte elegido. El total de las respuestas superan el 100% porque la pregunta contempla la selección de múltiples categorías. Las razones por las que la población no se mueve más en **bicicleta** son: la seguridad (45%) y la falta de costumbre (24%) y la comodidad (24%) a partes iguales. Aquellas personas que han seleccionado la **guagua** como transporte que les gustaría utilizar más, encuentran como factores limitantes: una oferta deficiente (57%), el dinero (20%) y la comodidad (17%). Aquellas personas que preferirían moverse con un **vehículo eléctrico**, detectan como principales factores limitantes el dinero (77%) y una oferta deficiente (17%).

PREFERENCIAS DE MEDIO DE TRANSPORTE MÁS SOSTENIBLE



Elaboración propia.

Por último, hemos puesto a disposición de los encuestados un apartado al final del cuestionario que recoge distintas mejoras **propuestas por los vecinos que residen en el municipio de Tinajo.** Hemos encontrado multitud de fórmulas que se repiten. Entre ellas:

_ La necesidad de accesibilidad y la seguridad:

_ "Adaptar las aceras para personas con movilidad reducida. Eliminación de barreras en parques y plazas. Guaguas adaptadas con suelo bajo."

_ "Mejorar la iluminación del municipio". "Más seguridad para poder ir solos como pasos de peatones alumbrados".

_ "Habilitar los espacios públicos para las personas y no tanto para los coches."

_ "Mejoras en las aceras para caminar, correr, pasear con mascotas. Ampliar la anchura de las aceras". "Inexistentes en muchas calles". "Falta de mantenimiento".



_ “En La Santa [...] los aparcamientos que tenemos en la carretera principal a la derecha en batería son un peligro porque no hay visibilidad desde las calles que bajan, [...] dejan los coches dentro de la carretera teniendo que [...] invadir el carril contrario para seguir.”

_ “La velocidad en Avenida de Los Volcanes, los coches pasan demasiado rápido. [...] Lo mejor sería poner algún radar de vez en cuando.”

_ Adecuar las vías:

_ “Reasfaltando la LZ-58 y la LZ-409.”

_ “Terminar carril bici La Santa-Tinajo.” “Carril bici en condiciones en el municipio”. “Conexión carril bici entre los municipios”.

_ “Tener en cuenta que los materiales de construcción sean compatibles para desplazarse con patines, monopatín, etc.”

_ “Los arcenes son muy pequeños y, o están llenos de aulagas, o el firme no está en condiciones”.

_ “Los baches que están en La Santa”

_ “Mal señalización de pasos peatonales”

_ “El tamaño de los bordillos, algunos son muy altos, más de 15 cm, dificultando el caminar a las personas mayores”.

_ La optimización de la oferta del servicio de guaguas:

_ “Mayor frecuencia del servicio de guaguas y guaguas pequeñas sólo para el transporte dentro del municipio.”

_ “Más conexiones de guagua, ya que el horario es deficiente y sólo tiene un único destino y si se desea ir a Puerto del Carmen o Playa Honda necesito coger dos guaguas, superando los 10€ de coste.”

_ “Más líneas de bus [...], principalmente a Puerto del Carmen y Playa Blanca.”

_ “Disponibilidad de transporte para actividades deportivas.” “Que las extraescolares dispongan de transporte para todas las edades ya que el pueblo es más concurrido con las extraescolares de los niños! [...] De esa manera, se reducirían muchísimo los coches.”

_ “Transporte público en Caleta de Caballo imposible. Carecemos de parada de guagua. Parada más cercana a 2km. Frecuencia de trayectos entre La Santa y Arrecife 4 [veces] al día”

_ Promover modos de desplazamiento más sostenibles:

_ “Organizar días especiales del transporte donde no se podrá mover en el municipio sino con transporte sostenible”.

_ “Potenciar charlas y talleres en los colegios e institutos, destinados a profes, padres y niños para concienciarlos del transporte sostenible”.

_ “Mesas de trabajo a nivel infanto-juvenil-adultos; [con la] implicación responsable de políticos a nivel local e insular”.

_ “Organizar ruta escolar a pie con monitor (al menos 1 vez a la semana)”

_ “Organizar ruta escolar con bicicleta (al menos 1 vez a la semana)”



6.3. MESAS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

En los últimos años, se ha ido redundando cada vez más en la importancia que tiene la participación social a la hora de implantar de forma exitosa un Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

La mayoría de documentos y guías de elaboración de PMUS recalcan que herramientas de investigación cualitativa como las mesas y talleres de participación social, entre otras, son un instrumento imprescindible para la definición de actuaciones de manera efectiva.

Esta fase de investigación se inicia después del pre diagnóstico que se realiza al municipio. Es una fase de diálogo con los distintos actores envueltos en la realidad social, política, cultural y económica del municipio. El objetivo es el debate sobre los problemas y soluciones que se han ido identificando por parte del equipo redactor. Esta etapa es paralela a todo el proceso de elaboración y redacción del Plan de Movilidad.

6.3.1. METODOLOGIA CUALITATIVA

Si bien en el apartado anterior se presentaban los resultados de la encuesta, una herramienta de investigación social cuantitativa, en este apartado se presentan varias herramientas de investigación social cualitativas. Esta, supone una manera de recabar información complementaria y de interactuar directamente con los agentes sociales involucrados en el proceso de elaboración del Plan de Movilidad. Para ello, se definirá de manera breve, qué es la investigación social cualitativa.

El objetivo principal de las técnicas de investigación cualitativa es entender, describir y explicar fenómenos sociales, políticos, jurídicos, culturales, económicos, históricos y psicológicos a través del análisis de los hechos y del discurso que producen los individuos que viven en la sociedad estudiada. Por ello, supone una aproximación minuciosa de cómo afectan los factores externos a la vida cotidiana de los ciudadanos. Algunas de estas formas de análisis implican:

_ Analizar las experiencias de los individuos o de los grupos. Las experiencias se pueden relacionar con historias de vida biográficas o con prácticas cotidianas o profesionales, que son las más relevantes en el tema que nos ocupa. Pueden tratarse analizando el conocimiento cotidiano, informes o historias.

_ Analizar las interacciones y comunicaciones, mientras se producen en vivo y en directo. Esto se puede basar en la observación, el registro y el análisis de las prácticas de interacción y comunicación. Como puede ser en una mesa de participación ciudadana a la hora de debatir un tema.

_ Analizando documentos (textos, imágenes, películas o música) o huellas similares de las experiencias e interacciones sociales. Como, por ejemplo, sería el estudio de actas de una reunión vecinal, en los que se exponen problemas que afectan a esa zona desde hace tiempo.

Lo que estos enfoques tienen en común es que tratan de desgranar cómo las personas construyen el mundo a su alrededor; lo que hacen o lo que les sucede en términos significativos y que ofrecen una comprensión de la realidad humana, llena de riqueza. Las interacciones y los documentos se ven como formas de constituir procesos y artefactos sociales en colaboración (o en conflicto). Todos estos enfoques representan maneras que tenemos de interiorizar los significados sociales de la época en que nos tocó vivir. Estos se pueden reconstruir y analizar con métodos cualitativos diferentes que permiten al investigador desarrollar modelos, tipologías y teorías, como formas de descripción y explicación de cuestiones sociales y psicológicas.

Una representación que puede ayudar a comprender esto, sería la información que se recaba a través de una encuesta (recopilación de datos cuantitativos), de la que podemos crear un perfil común de los habitantes de una zona. Imaginemos que, gracias a esta herramienta, podemos dibujar un grupo de ciudadanos que coincide en que habita en hogares de cuatro individuos, con el mismo número de vehículos en el hogar, unos ingresos medios similares y un nivel de estudios idéntico. Está claro que poder definir un grupo con esta homogeneidad ayudará a implantar medidas de movilidad que estén adaptadas a ese rango de población. Pero a través de un estudio con herramientas cualitativas, se puede saber por qué una familia que a priori puede agruparse a otras con un perfil muy similar; de repente, tiene unas costumbres o problemáticas totalmente diferentes, o porque unos priorizan la accesibilidad peatonal ciclista desde el centro del municipio hasta su casa y otros abogan por hacer una circunvalación para ahorrarse 10 minutos de colas por las mañanas.



6.3.1.1. Diseño de la participación: Técnicas utilizadas

La principal herramienta que utilizamos para asegurar la participación social es la **Mesa de Debate**, también llamada Talleres de Debate, Talleres de Participación Ciudadana, Mesas de Trabajo o Mesas Redondas. Se trata de una técnica de investigación social que se basa en el debate de distintas perspectivas, que presenta cada uno de los participantes sobre un mismo tema.

En este caso, distintos aspectos relativos a la sostenibilidad, los hábitos en movilidad y los distintos medios de transporte que componen la elaboración de los planes sectoriales específicos dentro del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

La mesa supone un evento en el que se da a conocer el Plan de Movilidad, es una manera de presentar a la ciudadanía y a determinados actores, principalmente involucrados las medidas que se están diseñando. Pero también, es un momento que sirve al investigador social para observar, recoger datos y comprender los procesos que nos interesan mediante la interacción con sus protagonistas.

La preferencia de realizar una mesa de debate o una mesa de trabajo específica puede variar de un municipio a otro dependiendo de las problemáticas que en él se encuentren. En municipios pequeños en ocasiones valdrá la pena hacer una mesa algo más genérica que permita la asistencia de un grupo más variopinto, al no existir un gran número de asociaciones u organizaciones sociales con una sola temática.

Más adelante se presentarán varias de las mesas celebradas en este municipio, y con ellas se presentarán los objetivos que persigue la celebración de cada una de ellas. Dichas mesas por lo general suelen tener un ámbito de actuación municipal y/o por barrios. Aunque en ocasiones son invitados actores que tienen presencia a nivel insular o provincial.

6.3.1.2. Recogida y procesamiento de datos

¿Cómo se contacta con los convocados?

Para mesas sectoriales se convoca a través de correo electrónico o llamada telefónica, si los datos del participante son de dominio público. Véase, ONGs, asociaciones, etc. También el Ayuntamiento suele poseer una base de contactos del municipio; los cuales han de ser convocados desde el propio Ayuntamiento, para preservar la Ley de Protección de Datos.

Para Mesas de participación ciudadana se convoca contactando a las Asociaciones de Vecinos de los diferentes barrios. Estos pueden asistir todos a la vez u organizar una mesa por barrio y distrito separado. Suele utilizarse cartelería para que esté presente en lugares concurridos, como centros de salud, oficina de empleo, paradas de guaguas, salas de espera de oficinas del ayuntamiento, bares, etc.

Recursos que se necesitan e inicio de sesión.

Por norma general, el espacio en el que se desarrollan las Mesas de participación o sectoriales son cedidas por el Ayuntamiento; habitualmente algún salón de Plenos o salas de centros ciudadanos. Se suele buscar una sala amplia, que tenga una buena pantalla o proyector. El acceso a internet no es imprescindible, aunque favorece la reunión; pues se puede consultar o buscar información que ayuda a solventar algunos debates. El equipo redactor dispone de ordenador portátil con una presentación y documentos de apoyo.

Se busca que quepan en torno a veinte (20) personas y que haya un espacio flexible, donde las sillas se puedan rodar para hacer un círculo o una mesa amplia donde todos los invitados puedan apoyarse, por si quieren tomar notas. La pantalla, o el proyector, sirve para realizar una presentación que introduzca tanto los conceptos con los que vamos a trabajar, como para definir el objetivo que persigue un PMUS. Aquí, también se presentan los Planes Sectoriales que lo componen y las principales propuestas para el municipio.



En este tipo de convocatorias normalmente se inicia haciendo una presentación de 15 minutos aproximadamente, exponiendo qué es un Plan de Movilidad Urbana Sostenible y por qué se realiza. También, se explica en grandes rasgos, qué Planes Sectoriales contiene el propio documento y algunas de las medidas que se están estudiando para el municipio. Por un lado, para evaluar qué reacción, opinión y justificación tienen a las mismas y, por otro, para provocar la estimulación al debate. Además, haber presentado varios de los Planes Sectoriales que se trabajan, da pie a organizar el discurso entorno a ellos; buscando así que las personas, que estén más interesadas o afectadas, encuentren el momento de realizar su aportación.

Antes de empezar el debate, se realiza una pequeña introducción sobre el objeto del debate y se les pide a los distintos participantes que se presenten, diciendo su nombre y si vienen de alguna organización (asociación, ONG, empresa, centro educativo, AMPA, etc.) o en calidad vecino/a. El objetivo de presentarnos es humanizar el debate y sentar las bases de respeto mutuo. También se suele contar con algún individuo que actúe de moderador del debate, para asegurar que todas las personas puedan dar su opinión y que todas las opiniones sean respetadas y tenidas en cuenta. En ocasiones, es importante dar un mínimo y un máximo de minutos por cada participante. Además, se ha repartido fichas, a los asistentes, que recogen información relevante sobre los problemas prioritarios de la población por barrio de residencia. Al igual que las encuestas, la información recogida es anónima y voluntaria.



Inicio presentación PMUS | Fotografía propia

Todos los asistentes estaban de acuerdo con la creación de carriles bicis en el municipio. El objetivo del mismo es 'habilitar vías para bicicletas' para que los ciclistas circulen con mayor seguridad y los vehículos puedan desplazarse de forma más fluida. Se propusieron las siguientes zonas para incorporar sendas ciclables que se conecten entre sí y el centro urbano de Tinajo:

6.3.1.3. Presentación de los datos

MESAS DE DEBATE SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE 2019 EN TINAJO

Se realizaron dos Mesas de Debate con la población: una tuvo lugar el jueves 14 de noviembre y otra el jueves 21 de noviembre de 2019. Los asistentes estaban muy atentos y receptivos al debate. Acudieron representantes del transporte de guaguas Intercity Bus Lanzarote, del Club La Santa, una persona con discapacidades física y psíquica, representando a la Asociación Lanzaroteña para la Asistencia en la Esclerosis Múltiple (ALanEM), concejales del Ayuntamiento de Tinajo, tanto del Gobierno local como de la oposición y vecinos del municipio.

SENDAS CICLABLES	
LA SANTA	CARRETERA DE TINGUATÓN
EL CUCHILLO	MONTAÑAS DEL FUEGO

Además, se propuso cambiar la disposición de los aparcamientos en la calle, ya que al 'salir marcha atrás, cuando aparcas de cara, no se ven a los ciclistas' y es más inseguro.



Las representantes de Intercity Bus Lanzarote nos hablaron de las últimas adecuaciones de la empresa a su flota. Afirman que los tótems o marquesinas informativas en las paradas de las guaguas están adaptadas a la normativa de accesibilidad universal, gracias a la colaboración con la Sociedad Insular para la Promoción de las Personas con Discapacidad (SINPROMI). Al mismo tiempo, hay algunas marquesinas que faltan y que, de a poco, se están incorporando. Su flota de guaguas es 100% accesible para Personas con Movilidad Reducida (PMR).

Existen itinerarios y accesibles en aquellas paradas con espacio suficiente para ello. Sin embargo, les gustaría disponer de más paradas accesibles, pero les cuesta consensuarlas con el Ayuntamiento y el Cabildo. Así como el mantenimiento de las paradas con iluminación fotovoltaica, ya que el Ayuntamiento es el encargado de cambiar las baterías para que las luces sigan funcionando. Al igual que a la empresa Intercity Bus Lanzarote les gustaría que se le comuniquen todos los Planes de Seguridad establecidos para cada fiesta que se realiza en este y el resto de municipios de la isla. Han tenido alguna mala experiencia al dar un servicio exclusivo para algún evento o festividad y se han encontrado con que 'no hay sitio para aparcar las guaguas' porque se modificó el uso normal del espacio. Es recomendable llegar a un acuerdo en base a los datos actuales de demanda del transporte público en la zona.

Una de las demandas que surgieron en la Mesa fue aumentar la frecuencia de paso de las guaguas e implementar dos guaguas circulares en la zona de la costa y en el centro de Tinajo, y que, a su vez, se comuniquen de forma interna y directa. Otra persona, representante del transporte discrecional de Intercity Bus, expresó que los usuarios de las guaguas pueden utilizar el taxi para llegar hasta la parada más cercana porque 'la guagua tiene que pasar por donde hay gente, no por donde no hay'. Aún quedan aspectos que mejorar, pero las personas están más comunicadas ahora, gracias a las mejoras del servicio de guaguas actual. La representante reflexiona sobre 'comunicar a la población los avances' y mejoras que ha venido realizando Intercity Bus Lanzarote en estos últimos años. Por otro lado, la mayoría de los asistentes están de acuerdo en que, para reducir el uso del vehículo privado (coche, moto, etc.), debe 'aumentar el servicio de guaguas, taxi y carriles bici'.

Uno de los vecinos, que vive próximo a la calle Guigua, nos habló sobre la inseguridad y el exceso de ruido, debido a que 'los coches pasan a mucha velocidad'. Según nos comentaron el resto de los participantes, es verdad y es propiciado por varias razones: falta de respeto a las normas viales, falta de señales de tráfico para recordar e incentivar el respeto a dichas normas y falta de pasos de peatones para promover un desplazamiento seguro de las personas por el municipio. Es necesario comprobar si la carretera pertenece al Cabildo o no, para iniciar la ejecución de las anteriores medidas.



Presentación de propuestas en base al diagnóstico del municipio | Fotografía propia

Una medida muy importante para todos los participantes fue la accesibilidad de las aceras. El acuerdo fue unánime: las aceras deben conectar todo el municipio de forma segura y accesible, porque 'las aceras sólo están en las calles principales. En La Laguneta no hay aceras', explica un vecino. Las aceras no deben tener obstáculos que saquen, a la carretera, a peatones con alguna discapacidad, con carritos de bebés, con bastón o con muleta. La iluminación es fundamental para consolidar un desplazamiento seguro por el municipio, tanto para las aceras (camino peatonales) como para los pasos de peatones.



Los representantes de ALanEM expresan su preocupación por la falta de seguridad a la hora de transitar por el municipio. Afortunadamente, fueron pocas las veces en que las personas sin discapacidad utilizaron aparcamientos para minusválidos. Sin embargo, creen necesario 'hacer campañas de concienciación para sensibilizar las distintas capacidades' y 'una aplicación móvil para comunicarse con el Ayuntamiento'. Para ellos y el resto de los participantes, es importante informar sobre los puntos negros, los bordillos que no sean accesibles y las limitaciones para desplazarse por el municipio. Por ejemplo, si hay un obstáculo en la acera (farolas, palmeras, papeleras, marquesinas de guaguas, etc.), 'no tengo por donde ir', afirma una persona con esclerosis en silla de ruedas. Tiene que bajar de la acera y transitar por la calle y 'hago cola', afirma. Además, 'no todo el mundo puede moverse en coche', añade la señora. A lo que las representantes de Intercity Bus añaden que 'la mayoría de las paradas no están adaptadas para descargar a las PMR', porque les es difícil consensuar el establecimiento de las paradas con el Cabildo y los Ayuntamientos. Algunos participantes afirmaron que el Ayuntamiento ya dispone de una. Se recomienda campañas para dar a conocer y publicitar el uso de este y el resto de servicios destinados a la población. Esto propicia el acercamiento, la sensación de transparencia y el compromiso con la población.

Otro vecino expresa que 'en San Bartolomé es muy complicado moverse' y que sería bueno 'hacer calles de un solo sentido para facilitar la circulación, tanto de coches como de personas'.

A continuación, aparecen imágenes de las fichas entregadas durante las Mesas de Debate sobre Movilidad Sostenible. En ellas, aparecen los distintos barrios de los que vienen los participantes, así como los principales problemas y propuestas que aportan al debate. Al igual que en las encuestas, la información recogida es anónima y voluntaria. En este caso, se puede observar cómo la seguridad vial, la accesibilidad, la peatonalización para crear espacios ciudadanos, las sendas ciclables y la divulgación de la información sobre el servicio de guaguas son claves a llevar a cabo en el municipio.

PARTICIPACIÓN CIUDADANA

SUGERENCIAS PARA EL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TINAJO

Marca con una X las **DOS PREFERENCIAS** que consideres más importantes para el desarrollo de tu municipio.

<input type="checkbox"/>	Mejorar la Seguridad Vial.
<input type="checkbox"/>	Peatonalización de calles.
<input type="checkbox"/>	Transporte a demanda / Servicio circular de guagua.
<input type="checkbox"/>	Mejorar la oferta comercial local.
<input type="checkbox"/>	Regulación del Estacionamiento
<input type="checkbox"/>	Mejora de la información en las paradas de transporte público.
<input checked="" type="checkbox"/>	Más espacio para la ciudadanía.
<input checked="" type="checkbox"/>	Mejora en la accesibilidad para personas de movilidad reducida.
<input type="checkbox"/>	Ordenación del tráfico.

¿Qué sugerencias tienes para tu municipio y consideras que deberían tenerse en cuenta?

- Carril bici (Tingo - La Santa...)
 - Mejorar carreteras para el uso de la bici o defecto del carril bici
 (Carretera el cuchillo - La Santa)
 - Carretera La Hoya La Perla - Tinguatón

¿En qué zona resides?

<input type="checkbox"/>	El Cuchillo
<input type="checkbox"/>	Mancha Blanca
<input type="checkbox"/>	Tinguatón
<input type="checkbox"/>	La Santa
<input type="checkbox"/>	Urb. La Santa
<input type="checkbox"/>	El Calvario
<input type="checkbox"/>	La Cañada
<input checked="" type="checkbox"/>	La Costa
<input type="checkbox"/>	La Laguneta
<input type="checkbox"/>	Plaza San Roque
<input type="checkbox"/>	Tajaste
<input type="checkbox"/>	Tenesar
<input type="checkbox"/>	La Vegueta
<input type="checkbox"/>	Yuco

PARTICIPACIÓN CIUDADANA

SUGERENCIAS PARA EL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TINAJO

Marca con una X las **DOS PREFERENCIAS** que consideres más importantes para el desarrollo de tu municipio.

<input type="checkbox"/>	Mejorar la Seguridad Vial.
<input checked="" type="checkbox"/>	Peatonalización de calles.
<input type="checkbox"/>	Transporte a demanda / Servicio circular de guagua.
<input type="checkbox"/>	Mejorar la oferta comercial local.
<input type="checkbox"/>	Regulación del Estacionamiento
<input type="checkbox"/>	Mejora de la información en las paradas de transporte público.
<input type="checkbox"/>	Más espacio para la ciudadanía.
<input checked="" type="checkbox"/>	Mejora en la accesibilidad para personas de movilidad reducida.
<input type="checkbox"/>	Ordenación del tráfico.

¿Qué sugerencias tienes para tu municipio y consideras que deberían tenerse en cuenta?

¿En qué zona resides?

<input type="checkbox"/>	El Cuchillo
<input type="checkbox"/>	Mancha Blanca
<input type="checkbox"/>	Tinguatón
<input type="checkbox"/>	La Santa
<input type="checkbox"/>	Urb. La Santa
<input type="checkbox"/>	El Calvario
<input type="checkbox"/>	La Cañada
<input type="checkbox"/>	La Costa
<input type="checkbox"/>	La Laguneta
<input type="checkbox"/>	Plaza San Roque
<input type="checkbox"/>	Tajaste
<input type="checkbox"/>	Tenesar
<input type="checkbox"/>	La Vegueta
<input type="checkbox"/>	Yuco



PARTICIPACIÓN CIUDADANA

SUGERENCIAS PARA EL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TINAJO

Marca con una X las **DOS PREFERENCIAS** que consideres más importantes para el desarrollo de tu municipio.

- Mejorar la Seguridad Vial.
- Peatonalización de calles.
- Transporte a demanda / Servicio circular de guagua.
- Mejorar la oferta comercial local.
- Regulación del Estacionamiento
- Mejora de la información en las paradas de transporte público.
- Más espacio para la ciudadanía.
- Mejora en la accesibilidad para personas de movilidad reducida.
- Ordenación del tráfico.

¿Qué sugerencias tienes para tu municipio y consideras que deberían tenerse en cuenta?

¿En qué zona resides?

El Cuchillo
Mancha Blanca
Tinguatón
La Santa
Urb. La Santa
El Calvario
La Cañada
La Costa
La Laguneta
Plaza San Roque
Tajaste
Tenesar
La Vegueta
Yuco

PARTICIPACIÓN CIUDADANA

SUGERENCIAS PARA EL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TINAJO

Marca con una X las **DOS PREFERENCIAS** que consideres más importantes para el desarrollo de tu municipio.

HABILITAR ZONAS USO BICICLETA, BIKESHARE, CIC

- Mejorar la Seguridad Vial.
- Peatonalización de calles.
- Transporte a demanda / Servicio circular de guagua.
- Mejorar la oferta comercial local.
- Regulación del Estacionamiento
- Mejora de la información en las paradas de transporte público.
- Más espacio para la ciudadanía.
- Mejora en la accesibilidad para personas de movilidad reducida.
- Ordenación del tráfico.

¿Qué sugerencias tienes para tu municipio y consideras que deberían tenerse en cuenta?

¿En qué zona resides?

<input checked="" type="checkbox"/> El Cuchillo
Mancha Blanca
Tinguatón
La Santa
Urb. La Santa
El Calvario
La Cañada
La Costa
La Laguneta
Plaza San Roque
Tajaste
Tenesar
La Vegueta
Yuco

PARTICIPACIÓN CIUDADANA

SUGERENCIAS PARA EL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TINAJO

Marca con una X las **DOS PREFERENCIAS** que consideres más importantes para el desarrollo de tu municipio.

ZONAS ACCESIBLES PARA LOS PEATONES, DARLE FACILIDAD PARA CAMINAR ANTIJENAS ACERAS

- Mejorar la Seguridad Vial.
- Peatonalización de calles.
- Transporte a demanda / Servicio circular de guagua.
- Mejorar la oferta comercial local.
- Regulación del Estacionamiento
- Mejora de la información en las paradas de transporte público.
- Más espacio para la ciudadanía.
- Mejora en la accesibilidad para personas de movilidad reducida.
- Ordenación del tráfico.

¿Qué sugerencias tienes para tu municipio y consideras que deberían tenerse en cuenta?

¿En qué zona resides?

El Cuchillo
Mancha Blanca
Tinguatón
La Santa
Urb. La Santa
El Calvario
La Cañada
La Costa
La Laguneta
Plaza San Roque
Tajaste
Tenesar
La Vegueta
Yuco

PARTICIPACIÓN CIUDADANA

SUGERENCIAS PARA EL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TINAJO

Marca con una X las **DOS PREFERENCIAS** que consideres más importantes para el desarrollo de tu municipio.

- Mejorar la Seguridad Vial.
- Peatonalización de calles.
- Transporte a demanda / Servicio circular de guagua.
- Mejorar la oferta comercial local.
- Regulación del Estacionamiento
- Mejora de la información en las paradas de transporte público.
- Más espacio para la ciudadanía.
- Mejora en la accesibilidad para personas de movilidad reducida.
- Ordenación del tráfico.

¿Qué sugerencias tienes para tu municipio y consideras que deberían tenerse en cuenta?

¿En qué zona resides?

El Cuchillo
Mancha Blanca
Tinguatón
La Santa
Urb. La Santa
El Calvario
La Cañada
La Costa
La Laguneta
Plaza San Roque
Tajaste
Tenesar
La Vegueta
Yuco



PARTICIPACIÓN CIUDADANA

SUGERENCIAS PARA EL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TINAJO

Marca con una X las DOS PREFERENCIAS que consideres más importantes para el desarrollo de tu municipio.

- Mejorar la Seguridad Vial.
- Peatonalización de calles.
- Transporte a demanda / Servicio circular de guagua.
- Mejorar la oferta comercial local.
- Regulación del Estacionamiento
- Mejora de la información en las paradas de transporte público.
- Más espacio para la ciudadanía.
- Mejora en la accesibilidad para personas de movilidad reducida.
- Ordenación del tráfico.

¿Qué sugerencias tienes para tu municipio y consideras que deberían tenerse en cuenta?

¿En qué zona resides?

El Cuchillo
Mancha Blanca
Tinguatón
La Santa
Urb. La Santa
El Calvario
La Cañada
La Costa
La Laguneta
Plaza San Roque
Tajaste
Tenesar
La Vegueta
Yuco

PARTICIPACIÓN CIUDADANA

SUGERENCIAS PARA EL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TINAJO

Marca con una X las DOS PREFERENCIAS que consideres más importantes para el desarrollo de tu municipio.

- Mejorar la Seguridad Vial.
- Peatonalización de calles.
- Transporte a demanda / Servicio circular de guagua.
- Mejorar la oferta comercial local.
- Regulación del Estacionamiento
- Mejora de la información en las paradas de transporte público.
- Más espacio para la ciudadanía.
- Mejora en la accesibilidad para personas de movilidad reducida.
- Ordenación del tráfico.

¿Qué sugerencias tienes para tu municipio y consideras que deberían tenerse en cuenta?

¿En qué zona resides?

El Cuchillo
Mancha Blanca
Tinguatón
La Santa
Urb. La Santa
El Calvario
La Cañada
La Costa
La Laguneta
<input checked="" type="checkbox"/> Plaza San Roque
Tajaste
Tenesar
La Vegueta
Yuco

PARTICIPACIÓN CIUDADANA

SUGERENCIAS PARA EL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TINAJO

Marca con una X las DOS PREFERENCIAS que consideres más importantes para el desarrollo de tu municipio.

- Mejorar la Seguridad Vial.
- Peatonalización de calles.
- Transporte a demanda / Servicio circular de guagua.
- Mejorar la oferta comercial local.
- Regulación del Estacionamiento
- Mejora de la información en las paradas de transporte público.
- Más espacio para la ciudadanía.
- Mejora en la accesibilidad para personas de movilidad reducida.
- Ordenación del tráfico.

¿Qué sugerencias tienes para tu municipio y consideras que deberían tenerse en cuenta?

¿En qué zona resides?

El Cuchillo
Mancha Blanca
Tinguatón
La Santa
Urb. La Santa
El Calvario
La Cañada
La Costa
La Laguneta
Plaza San Roque
Tajaste
Tenesar
La Vegueta
Yuco

PARTICIPACIÓN CIUDADANA

SUGERENCIAS PARA EL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TINAJO

Marca con una X las DOS PREFERENCIAS que consideres más importantes para el desarrollo de tu municipio.

- Adaptación de Acaas para personas en par
 - Semáforos para personas con ceguera que emitan sonido
 - Eliminación de todas las barreras arquitectónicas

- Mejorar la Seguridad Vial.
- Peatonalización de calles.
- Transporte a demanda / Servicio circular de guagua.
- Mejorar la oferta comercial local.
- Regulación del Estacionamiento
- Mejora de la información en las paradas de transporte público.
- Más espacio para la ciudadanía.
- Mejora en la accesibilidad para personas de movilidad reducida.
- Ordenación del tráfico.

¿Qué sugerencias tienes para tu municipio y consideras que deberían tenerse en cuenta?

¿En qué zona resides?

El Cuchillo
Mancha Blanca
Tinguatón
La Santa
Urb. La Santa
El Calvario
La Cañada
La Costa
La Laguneta
Plaza San Roque
Tajaste
Tenesar
La Vegueta
Yuco



MESA SOBRE MOVILIDAD ESCOLAR

Esta Mesa sobre Movilidad Escolar tuvo lugar en el Colegio Guiguan el día lunes 2 de marzo de 2020. Fueron convocados un representante de la Policía Local, el director del centro educativo y una representante del AMPA del colegio. El objetivo de la reunión fue diseñar un camino escolar seguro para los niños que residen por la zona. Se mostraron distintas opciones de rutas y se fueron modificando sobre la marcha para adaptarlas a las dos entradas que tiene el colegio. Se trazaron dos rutas en las que los niños y las niñas pueden acceder al centro de forma peatonal y andando en bicicleta. Estas estarían señalizadas al inicio y a mitad del camino para marcar los puntos de encuentro y la ruta que debe seguirse.

La primera ruta comenzaría en el parque de la calle Cho Romero, doblaría a la derecha en calle Chimanfaya, se cruzaría el paso de peatones frente a la cancha y terminaría en el CEIP Guiguan. La segunda ruta comenzaría en el aparcamiento de la calle Chimida, "porque no tiene mucho tráfico", se doblaría a la derecha por calle Agua Clara y se accedería al centro por la puerta que da al patio del colegio. Estas rutas son itinerarios escolares que pueden ser recorridos a pie o en bicicleta. Por ello, desde el cole nos piden un aparcabicis que puedan usar los niños cuando llegan al centro. Se esbozó un cartel para los Puntos de Encuentro, como el que proporciona la Dirección General de Tráfico; que fue diseñado informáticamente y enviado, por correo electrónico, al director y al representante de la Policía Local. Se explicó que los vecinos y empresas de la zona pueden ser partícipes de esta iniciativa: no sólo señalizando (pegando una pegatina o colgando un cartel) el camino escolar, sino como lugar de encuentro y consumo al entrar o salir de clase.

Se tuvieron en cuenta otras calles para tratar de crear un itinerario escolar que recogiera a los alumnos que viven por encima de la carretera general. Sin embargo, se descartó como primera ruta a prueba por el exceso de velocidad de los conductores. El policía explicó que, al parecer, no hay suficiente espacio para instalar reductores de velocidad. No obstante, todos estaban de acuerdo en que se necesitaban realizar cambios para parar esa situación de peligrosidad, especialmente, por los niños. Por ello, proponen:

- _ incorporar un semáforo para los vehículos y para los peatones en el paso de peatón;
- _ quitar los obstáculos de las aceras para evitar caminar por el borde cercano a la carretera; y
- _ fijar alumbrado en los pasos de peatones (para que los conductores tengan visibilidad), en las aceras (para que los peatones vean por donde van) y en la cancha frente al colegio (para que los niños vuelvan a jugar sin que los padres sientan inseguridad).

Por último, y como no podía faltar, se habló de seguridad. Es un requisito imprescindible dotar de elementos que otorguen seguridad en las vías de acceso y alrededores de los centros educativos. Asimismo, se propuso la educación tanto para los niños como los adultos; ya que se nos olvidan muchas de las reglas de tránsito que inhiben la seguridad. Dos de los puntos más peligrosos, cerca del colegio, son el paso de peatones de la calle Chimanfaya y la Carretera General. En ambos puntos, escasea la iluminación pero, sobre todo, se teme al exceso de velocidad de los vehículos privados. Esta es una de las causas, que se repite en otras Mesas de Debate, y que provoca más miedo y bloqueos a la hora de trasladarse caminando por el municipio. El exceso de velocidad, además, genera malestar debido a la contaminación acústica que genera. Nadie quiere sentirse inseguro y agredido.

Se acordó realizar las dos primeras rutas, después de Semana Santa, con los alumnos, padres y madres del AMPA, con maestros del centro y con el representante de la Policía Local. Además, se estableció contactar con Protección Civil para facilitar chalecos reflectantes y apoyo en la consecución de la ruta. Previo a ello, se estipuló una charla informativa a los padres del centro, el día lunes 16 de marzo, para explicarles en qué consistían los Caminos Escolares Seguros y cómo iba a realizarse el primero en Tlaxcala. Lamentablemente, quedaron suspendidas todas las acciones debido al Estado de Alarma por la Pandemia de 2020.



MESA SOBRE MOVILIDAD ESCOLAR

Para esta Mesa sobre Movilidad Escolar nos reunimos con el equipo directivo del Instituto de Tinajo, el día lunes 2 de marzo de 2020. Hablamos con el jefe de estudios del centro para conocer las dificultades que tienen, tanto el profesorado como los alumnos. Nos explicó que el principal problema que afrontan es la falta de guaguas en relación a la cantidad de alumnado. A este centro acuden alumnos y alumnas del municipio de Tinajo y de Tegui. Por lo que se recomienda una actuación conjunta de los dos Ayuntamientos, junto con el Cabildo de Lanzarote, para buscar soluciones a los problemas de movilidad que tienen los habitantes de estas zonas.

La escasez del transporte escolar vuelca la obligación social, por parte del Ministerio y la Consejería de Educación, hacia la responsabilidad individual de que cada alumno/a o familia busque la forma de llegar al centro todos los días. Ya que sólo el alumnado el alumnado preferente tiene acceso al transporte escolar que ofrece la Consejería de Educación. Muchas veces, tienen que pedir ayuda al Centro de Menores para poder utilizar, de forma conjunta, el transporte del que disponen.

Afortunadamente, existe colaboración entre las familias y el equipo directivo del instituto. Trabajan de forma conjunta para ajustar el recorrido de las líneas de guaguas a la cantidad de niños que tienen que recoger en cada barrio. Se han organizado dos itinerarios para incorporar a los barrios de los que proceden la mayor parte de niños que no tienen derecho a transporte escolar:

_ Tao, Tiagua, Muñique, Caleta y La Vegueta.

_ La Santa, El Cuchillo, La Costa, La Cañada y El Cuchillo.

Para estas rutas sólo haría falta un micro bus de 20 plazas como máximo. Se propone una reunión con la responsable de Intercity Bus y el Área de Transporte del Cabildo para buscar readaptar los horarios y los recorridos de algunas rutas que transcurran por la zona. Así, se podrían incorporar a los niños y niñas que carecen de transporte escolar y aumentar los usuarios de la empresa de transporte. Esto ayudaría con otro problema que tiene el centro: la pérdida de alumnado del municipio que deja el instituto de Tinajo porque Arrecife está mejor conectado.

Es una característica que se observa en otros municipios canarios: mejor conectividad de los municipios con los centros insulares. Si bien es necesario mantener una línea que conecte el centro con la periferia, es obligatorio disponer de transporte para realizar las actividades diarias básicas, que normalmente, ocurren en los entornos más cercanos. Además, podrían aplicarse bonificaciones especiales al transporte como algunos de los que ya emplea el Gobierno Local para incentivar el uso del transporte público.

MESA SOBRE MOVILIDAD DEPORTIVA

Esta Mesa tuvo lugar en el Teleclub de Mancha Blanca el día martes 3 de marzo de 2020. Se convocó a representantes del Gimnasio Municipal, el Club de Fútbol, el Club de Lucha Canaria, el Club de Baloncesto y a los taxistas del municipio. Si bien todos nos dijeron de asistir, sólo apareció el representante del Club de Fútbol. Él nos explicó varias dificultades que existen en el municipio a la hora de desplazarse por este. Así, se echa en falta aparcamientos en las zonas alrededor del campo de fútbol y la zona del casco. La carretera general es una "vía insegura" por el exceso de velocidad. Si bien existe alumbrado por la zona, es escaso y requiere de bombillas led blancas que permitan ver el camino de forma clara. Fundamentalmente, en las aceras y pasos de peatones.

Afortunadamente, el Ayuntamiento subvenciona el transporte en guagua de muchos de los niños que acuden al club. Sin embargo, ocurre lo mismo que en el Instituto: hay más niños que plazas de guagua disponibles. Por ello, se recomienda trabajar de forma conjunta entre el Ayuntamiento de Tinajo, el Ayuntamiento de Tegui, el Cabildo de Lanzarote, los clubes deportivos y el Instituto de Tinajo; para facilitar unas rutas y horarios de guaguas que se adecúen a las necesidades de estos centros. Un transporte colectivo común sería efectivo y reduciría la carga que tienen los padres al llevar y traer a los niños y niñas de dichos centros. Esto reduciría la cantidad de coches (y contaminación acústica y del aire) en las zonas más concurridas y aumentaría la cantidad de espacio disponible; especialmente necesario durante la Pandemia.

Por otro lado, es necesario adecuar las instalaciones del club para personas de movilidad reducida; empezando por la puerta principal que no puede abrirse de forma completa y dispone de una barra metálica que imposibilita el paso de sillas de rueda, carritos de bebé o personas con muletas. Además, el club no dispone de asientos ni vallas de seguridad que permitan a los asistentes disfrutar cómodamente de los partidos.



REUNIÓN ÁREA DE MEDIOAMBIENTE DEL CABILDO DE LANZAROTE

Se llevó a cabo una reunión con uno de los responsables del Área de Medioambiente del Cabildo, Quino Miguez, el día martes 3 de marzo de 2020. Con él hablamos sobre los retos que está afrontando la isla de Lanzarote en cuanto a la contaminación (visual, acústica y del aire) que producen las actividades humanas en la isla. En concreto, la movilidad se ve relegada como necesidad inherente al desplazamiento del ser humano para conseguir lo que necesita. El vehículo privado ha sido la solución que han encontrado la mayoría de ciudadanos debido a que "se ha copiado el modelo estadounidense de viviendas terreras en las afueras", zonas en las que no se ha aplicado planificación urbanística sino hasta hace poco.

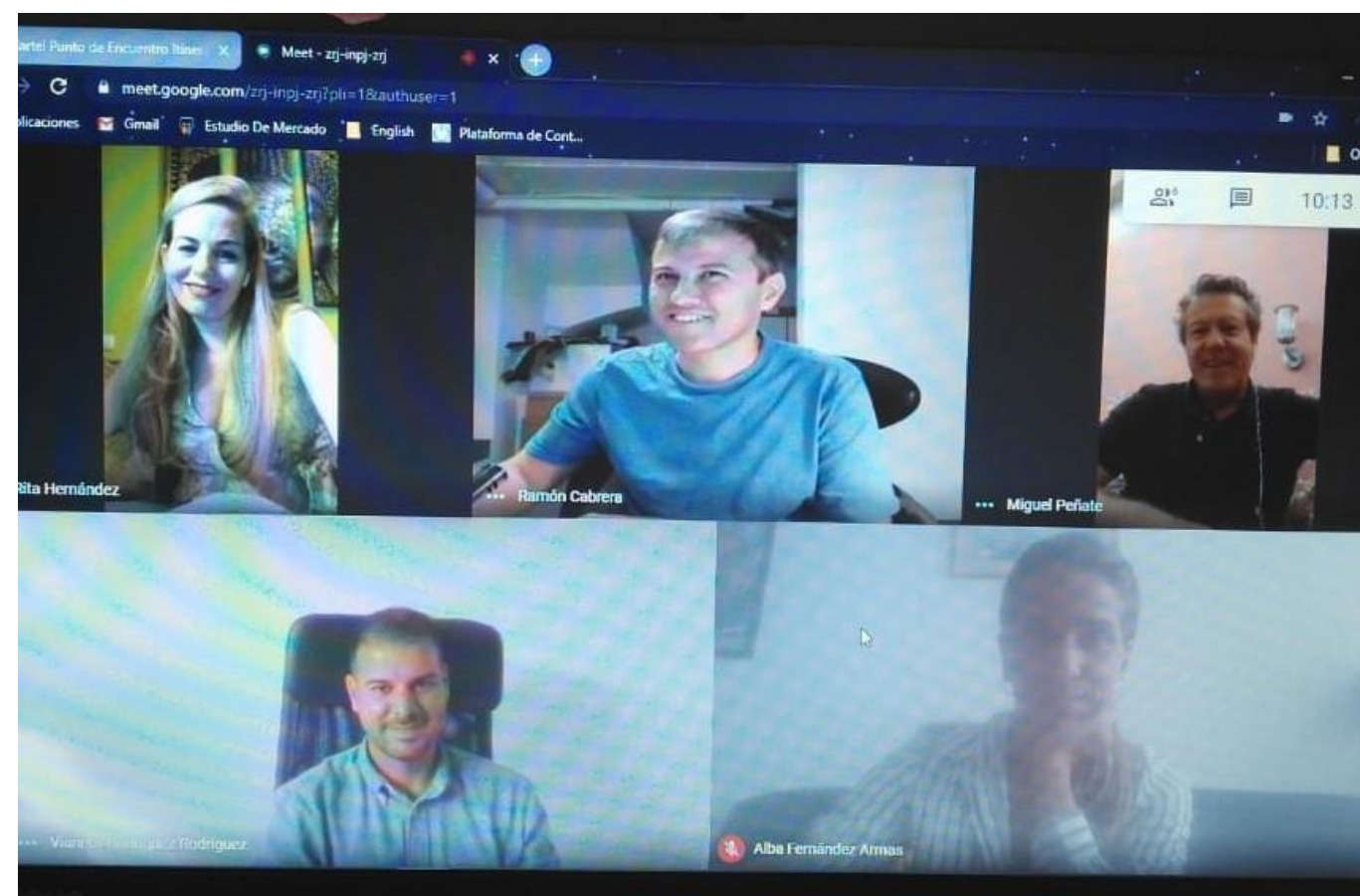
Nos comenta algunos cambios que se han hecho en la ciudad de Arrecife para disminuir la velocidad de los vehículos; como las Zonas a 20, los bolardos, etc. Estas medidas son fundamentales para dotar de seguridad a los espacios. Ya que muchas veces, se piensa que ir caminando a los sitios es peligroso porque "no vemos gente caminando en la calle". En cambio, "cuando hay niños, la calle se ve más segura. Porque todos cuidamos de los niños", actúa el instinto de protección. Por ello, es inevitable establecer cambios que aumenten la percepción de seguridad por parte de los individuos, especialmente, los padres y las madres. Ya que son éstos, quienes más desplazamientos realizan para llevar y traer a los niños de sus actividades (escuela, deporte, etc.); y quienes podrían dar permiso de salir a los niños, sin necesidad de utilizar el coche en cada uno de sus desplazamientos.

Una de las medidas que podrían incorporarse es el carsharing o, dicho en español, el compartir coche. Es una práctica habitual, que venimos conservando, para reuniones familiares y chuletadas o asaderos. No tenemos esa costumbre para ir al trabajo o al colegio; y sin embargo, son viajes que se realizan diariamente con el mismo recorrido. Uno de sus beneficios es el aumento de dinero disponible al compartir los gastos en gasolina. Muchos de los trabajadores del Cabildo viajan compartiendo coche desde Yaiza, por ejemplo. "El futuro es utilizar el coche, no poseerlo"

Otra de las medidas que podrían reducir los efectos negativos de la contaminación sería el uso de la guagua. Quino nos explica que "la empresa de guaguas es eficiente" en Lanzarote; lo único es que habría que aumentar las frecuencias de paso y adecuarlas a las necesidades de la población. Como por ejemplo, aumentar el flujo durante las entradas y salidas de los colegios y trabajos; así como preservar un flujo constante en horarios valle.

El entrevistado propone "hacer un experimento durante un año". Aunque las repercusiones de los cambios pueden verse a partir de los 6 meses. Siempre y cuando se efectúen campañas informativas y de promoción, con mensajes positivos y de seguridad, para incitar el uso positivo de las guaguas. Lo mismo ocurriría con el sector del taxi.

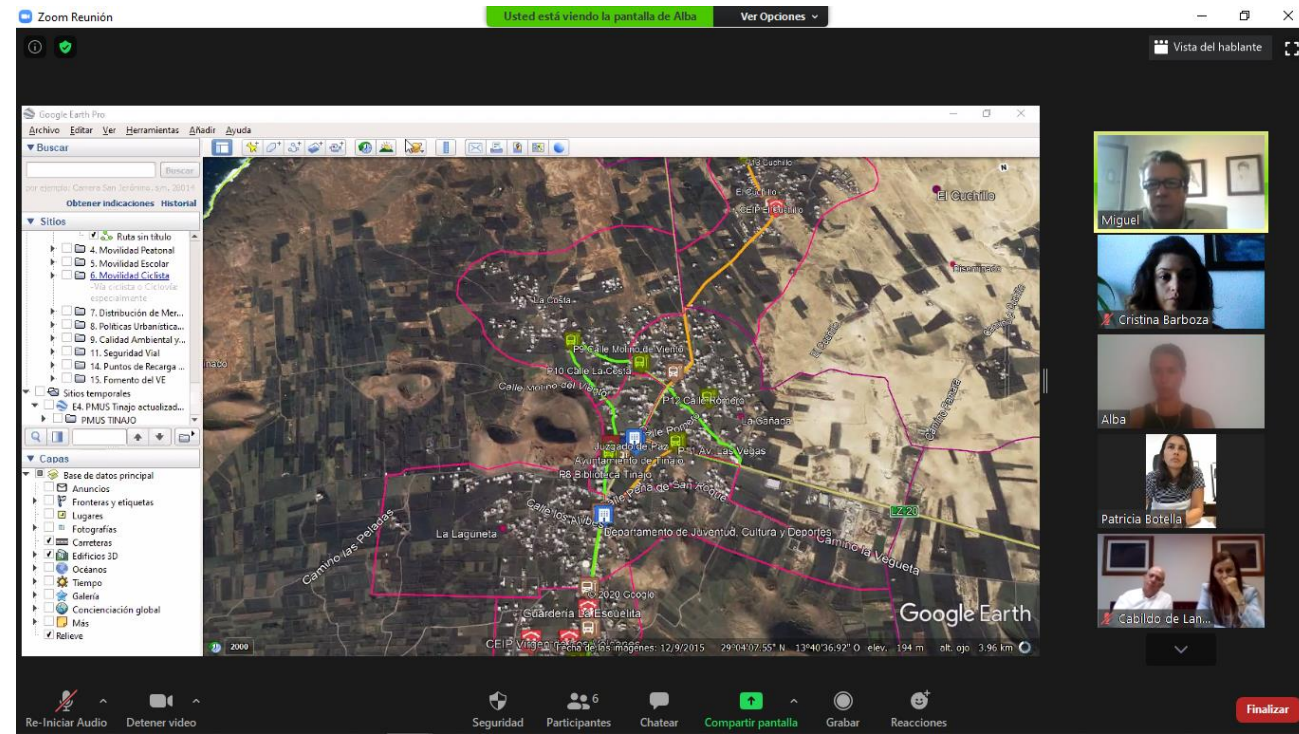
MESAS SOBRE TRANSPORTE PÚBLICO



Estas Mesas sobre Transporte Público se realizaron los días miércoles 10 de junio, jueves 18 de junio de 2020 y lunes 13 de julio de 2020. Se llevaron a cabo de forma online para evitar el contacto entre los participantes, debido a la Pandemia COVID-19. Se convocaron al Concejal de Urbanismo del Ayuntamiento de Tinajo, al Concejal de Transportes del Ayuntamiento de Tinajo, los representantes del Área de Transporte del Cabildo de Lanzarote y a las representantes de la empresa de guaguas Intercity Bus. El objetivo era buscar consenso para modificar el horario y el recorrido de algunas de las líneas que pasan por Tinajo. Asimismo, se acordó trabajar con la arquitecta al mando del Proyecto del Parque El Calvario, Andrely Karu Peña Roa. Con ella se trabajó en la accesibilidad, la seguridad y el diseño de dicho espacio urbano.



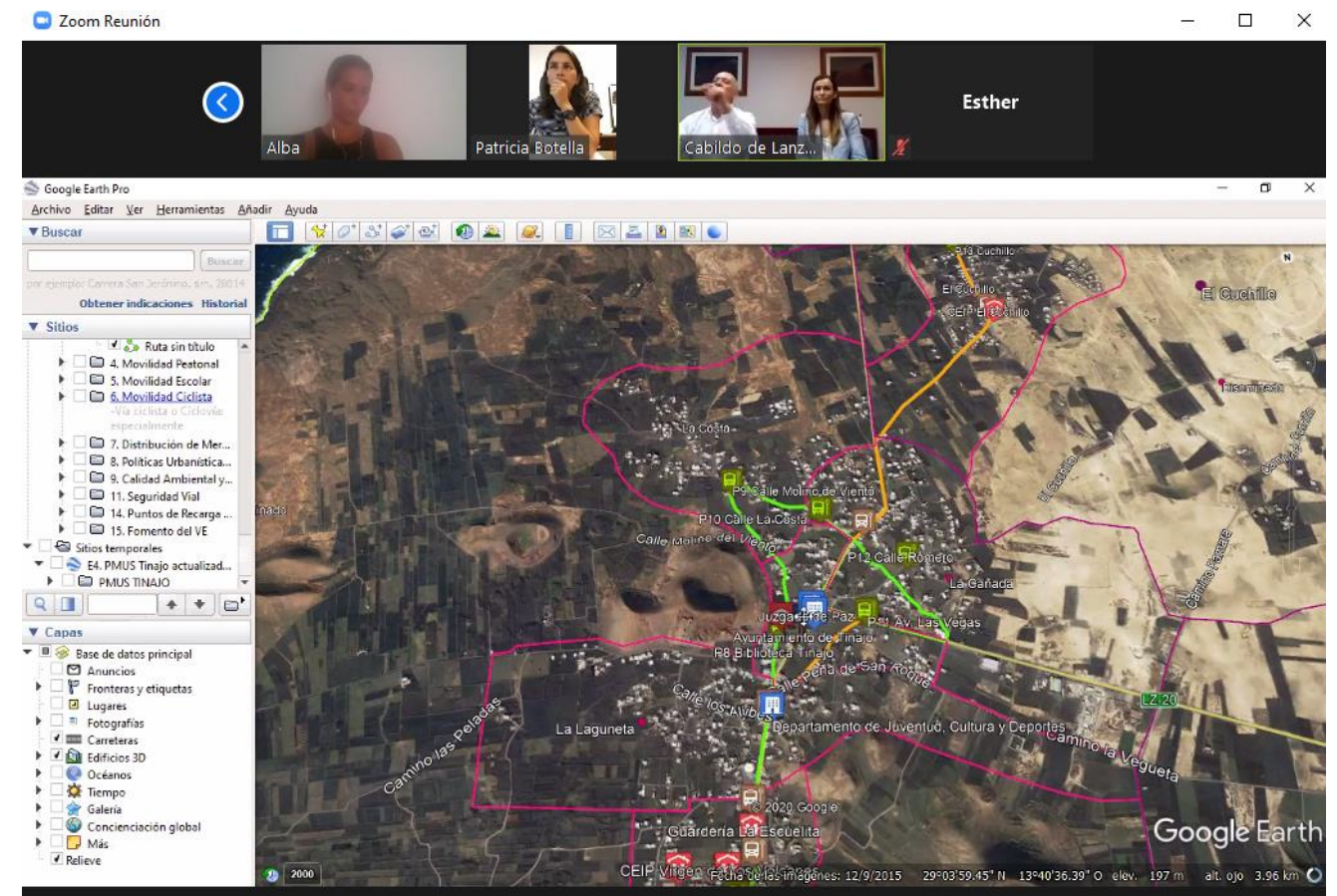
Se efectuó una presentación online de las propuestas elaboradas por el equipo redactor del Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Asimismo, se enviaron por correo dichas medidas para que puedan ser evaluadas con detenimiento. Se quedó en realizar una próxima reunión para concretar qué cambios son posibles y cuáles no.



Se volvieron a revisar las propuestas incluidas en el Plan de Movilidad para poder incorporar la mayor parte de niños y niñas que acuden, tanto al instituto como a las actividades deportivas y extraescolares de Tlaxiaco. Sin embargo, los asistentes no vieron la viabilidad de las rutas sugeridas, principalmente, porque las sugerencias se basaban en modificar el recorrido de una línea interurbana, aumentando las paradas y ampliando los barrios a los que ésta llega actualmente. Esto podría tener distintos efectos negativos en el trayecto:

- _ Establecer demasiadas paradas
- _ Pasar por barrios de baja demanda
- _ Ralentizar el recorrido

Así, se estableció esperar para comprobar el comportamiento de la población en base al transporte público. Ya que ha descendido generando pérdidas de cientos de miles de euros en los meses que llevamos de Pandemia. Por lo pronto, los asistentes han confirmado la realización de una campaña positiva para promocionar el transporte público de guaguas como un método seguro de viaje, gracias a las medidas de seguridad sanitaria incorporadas en el sistema de guaguas. Al mismo tiempo, tienen en miras un estudio de mercado que proporcionará las claves de la demanda actual para ajustar la oferta del servicio en plena Pandemia.





6.4. APARTADO ESPECIAL COVID-19: REDISEÑAR LOS ESPACIOS

La amenaza de un virus nuevo para la población humana hizo que, miles de millones de personas en todo el mundo, se refugiaran en sus casas para evitar contagiar y, sobre todo, contagiarse de la Covid-19. El miedo fue un elemento clave en la toma de decisiones ya que, al ser un virus desconocido, no se comprendía con exactitud los diferentes grados de adaptabilidad, sintomatología y resistencia del mismo. La falta de seguridad se tradujo en la búsqueda de control de una situación de incertidumbre. Sólo cuatro meses después del primer Gobierno de Coalición en España, el Ejecutivo declara el Estado de Alarma en todo el territorio español el sábado 14 de marzo de 2020. Comienza el confinamiento de la población y el cierre de todos los sectores económicos declarados como "no esenciales". ¿Los objetivos?

_ Evitar la propagación de un virus que, al ser nuevo, puede tratar de forma más agresiva al anfitrión que lo padezca.

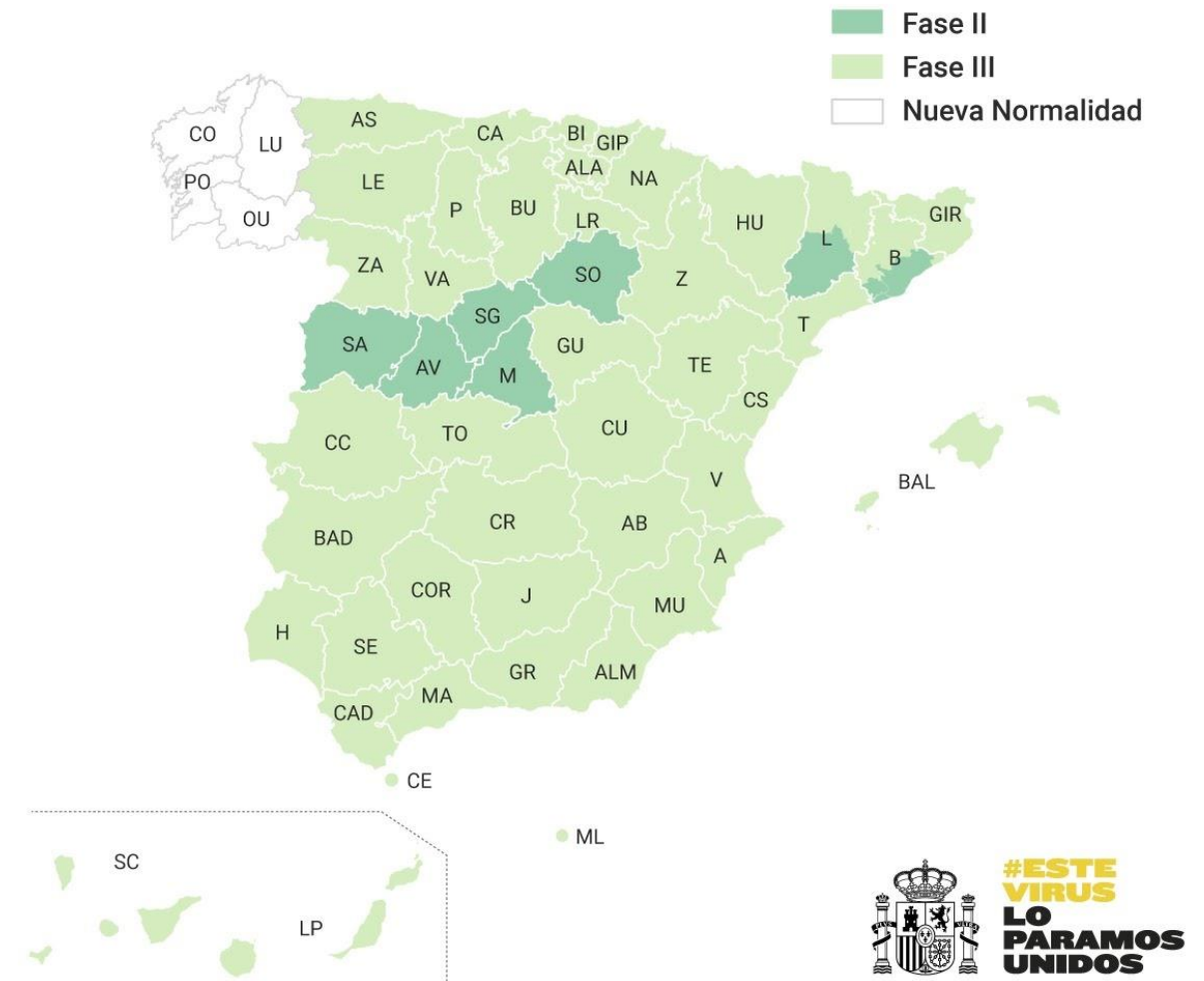
_ Evitar el aumento de las muertes a raíz de la enfermedad COVID-19, producida por el nuevo tipo de Coronavirus SARS-CoV-2.

_ Evitar el colapso de la Sanidad Pública; lo que incrementaría la propagación, las muertes, el déficit público, el pánico de la sociedad civil y la debilidad de la estructura política española.

Se diseñó el Plan para la Transición hacia una Nueva Normalidad en la que estipulaba distintos indicadores médicos y poblacionales, según Fases de la Cuarentena, que servían para medir la gravedad del contagio entre la población. A medida que el contagio y las muertes descendían, las autoridades (de las Comunidades Autónomas, de las Provincias o de las Islas, en el caso de los archipiélagos españoles) tenían la posibilidad de pedir el pase de fase al Gobierno Central. Todo el territorio español pasó a la última fase denominada "Nueva Normalidad" el domingo 21 de junio de 2020.

MAPA DE TRANSICIÓN A LA NUEVA NORMALIDAD

Entrada en vigor a partir del lunes 15 de junio de 2020.



Mapa de las Fases distribuidas territorialmente. Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social



La cuarentena ha hecho que modifiquemos varios de nuestros hábitos personales y sociales: todas las actividades que realizamos antes del confinamiento de forma diversificada (en distintos lugares, con distintas personas) quedaron relegadas al ámbito del hogar. Ya no se podía quedar con toda la familia ni reunirse con amigos. Los bares, cafeterías y parques quedaron vacíos de personas. Las calles ya no tenían coches. Sólo se observaban a las fuerzas de seguridad (patrullas de Policía, de Salvamento Civil y del Ejército) que ayudaron a persuadir a los residentes evitar salir de sus casas. Sólo estaba permitido ir a los supermercados, a tirar la basura, a sacar el perro, a la farmacia y a los centros sanitarios. Más tarde permitieron los paseos con niños, de personas mayores y de personas de mediana edad. Todos ellos delimitados según franja horaria para proteger los grupos más vulnerables.

Durante el confinamiento, las dos patas del transporte público (guaguas y taxis) permanecieron trabajando, dando un servicio mínimo, durante toda la cuarentena. **Sin embargo, debido al miedo y la importancia de reducir el contagio, la población disminuyó la utilización de los medios de transporte públicos. Se trataba de evitar un posible foco de contagio realizando los desplazamientos cortos, caminando o en bici, y los largos, en coche. Ambas formas de desplazamiento ganaron importancia en la población española.** Sobre todo, por tres razones:

_ La mayor parte de españoles adoptaron el teletrabajo, es decir, trabajar desde casa.

_ El mensaje, por parte del Gobierno Central, de que las aglomeraciones de personas, entre ellas, en el transporte público podrían promover el contagio trasladó el temor de utilizarlos.

_ Nos acostumbramos a comprar lo indispensable en las zonas más cercanas a nuestra casa.

Estas razones propulsaron un aumento de la movilidad activa gracias al comercio local y a las actividades deportivas en la naturaleza. La paralización de las actividades humanas tuvo un efecto completamente opuesto en el medioambiente: aumentó la presencia de animales, volvieron a crecer plantas allí donde escaseaban y la contaminación atmosférica descendió a niveles contemplados hace años. Si la cuarentena ha tenido tantos impactos positivos en el equilibrio del medioambiente en la Tierra, ¿cómo podemos mantenerlo sin encerrarnos nuevamente?

La flexibilidad horaria y espacial sentarán las claves de la nueva normalidad. Estas no sólo afectan y afectarán a la movilidad y al uso del espacio público. Ya conocemos las medidas de distanciamiento social que deben ser respetadas y el uso de las mascarillas, que deben ser usadas en lugares en los que no pueda mantenerse dicha distancia. Existen efectos que tienen y tendrán consecuencias, sobre todo, en el uso del espacio privado:

_ El coche está siendo utilizado de forma individual en los desplazamientos hacia el trabajo, por las mañanas. Sin embargo, el vehículo se convierte en un coche compartido para desplazamientos con fines de ocio por las tardes o los fines de semana.

_ Las bicicletas han aumentado, ligeramente, su presencia en las vías públicas en las que se percibe más espacio y seguridad; en otras palabras, en las que se percibe más gente.

_ El hogar está modificándose para adaptar las necesidades del teletrabajo a las características del espacio disponible en casa, al horario estipulado en las empresas y a las demandas del trabajo doméstico (entretener y dar de comer a los hijos, limpiar el hogar, hacer la compra, etc.).

Ciertamente, existen ventajas en la flexibilización del empleo. Hay más tiempo para descansar, estar con la familia y comer con menos prisas. Se ahorra dinero, energía y tiempo en desplazamientos que pueden evitarse. Está permitido trabajar con ropa cómoda; y se dedica el tiempo, empleado en viajar al trabajo, a descansar más o en desayunar mejor. Si bien, a priori, estas características mejorarían la calidad de vida de las personas que trabajan desde casa, existen nuevos retos que deben ser atendidos. La corresponsabilidad que marca un equilibrio entre el trabajo doméstico y el trabajo remunerado, entre las obligaciones de ser padres y las tareas de la producción económica. Nos surge la pregunta, ¿cómo asegurar el internet de "buena calidad" y los espacios adecuados para trabajar? ¿Es necesario reforzar o ampliar la red de telecomunicaciones en algunas zonas? ¿Cómo podemos estar comunicados (verbal y físicamente) evitando un gran impacto medioambiental?

Incluso, es importante invertir en sanidad y educación para promover los cuidados de nuestras personas mayores y niños de la casa. Así como, la urgencia de asegurar guarderías asequibles y accesibles. Esto supondría un descenso del nivel de tareas domésticas, labores de cuidado y una liberación del espacio y las preocupaciones mentales. Todo ello, favorece el bienestar, la salud y la productividad de las personas. Con todo, muchas viviendas no cuentan con una habitación que puedan usar como oficina, de forma exclusiva y permanente.



¿Se podrían crear coworkings o bibliotecas con coworkings para facilitar el acceso de aquellos estudiantes y trabajadores que no tengan espacios adecuados para trabajar o acceso a internet? Sea como fuere, debemos encontrar fórmulas que faciliten el proceso de cambio en la modalidad de los desplazamientos: cuantos menos y más cercanos, mejor.

Varias ciudades y municipios están realizando actuaciones próximas a los principales núcleos urbanos, a nivel nacional y a nivel canario. Básicamente, estas **actuaciones** tratan de ofrecer una **nueva ordenación del espacio público con acciones de urbanismo táctico**. Es aquí donde podemos notar **grandes cambios con muy poco dinero**. Como, por ejemplo, el **cierre de calles para permitir la distancia de seguridad entre las personas; la conversión de zonas de aparcamiento público en ampliación de terrazas para bares y restaurantes; la puesta a punto de espacios ciudadanos como plazas, parques y puntos de encuentro que permitan a la población salir y reencontrarse; así como la peatonalización de calles para promover los paseos y las zonas comerciales abiertas.**

Todas estas actuaciones deben realizarse informando a la población de cada paso, del por qué y del cómo se van a ejecutar. Al mismo tiempo, tienen que estar coordinadas con todas las áreas del Ayuntamiento responsable de la decisión; los diferentes agentes del transporte público y los representantes de los aparcamientos, públicos y privados. El objetivo es crear zonas a las que se puedan acceder:

-
- _ Andando para permitir un desplazamiento igualitario y accesible para todos.
 - _ En bici en aquellas áreas que sean llanas.
 - _ En guaguas y taxis bien coordinados para efectuar viajes eficientes.
 - _ En coche que tengan aparcamientos baratos y eviten la utilización de las calles.
-



Proceso de peatonalización en La Laguna. Foto de las redes sociales del Ayuntamiento de La Laguna

Por otro lado, también es necesario la organización conjunta entre las instituciones públicas y las empresas privadas. La promoción del comercio local es, más que nunca, una necesidad ineludible tras el confinamiento. La importancia del consumo local para la economía del municipio supone dinero que no se va a empresas extranjeras y se reinvierte en los vecinos y en futuras propuestas sociales. Dichas actuaciones tienen que disminuir las pérdidas de beneficios de las empresas, evitar el cierre de los comercios y prevenir una crisis económica antes de tiempo.

Para ello, algunas de las cuestiones que tenemos que plantearnos es ¿cómo trabajaremos en el futuro? ¿Es posible mezclar el teletrabajo con el presencial? ¿Seguiremos perdiendo tiempo, dinero y energía en desplazamientos que podríamos evitarlos? Definitivamente, **merece la pena organizar nuestro tiempo y diseñar tantos los espacios como los horarios de trabajo**. ¿Tiene sentido un horario partido cuando sabemos que las personas compramos más por la tarde que por la mañana? ¿Es sensato mantener un horario de trabajo tan extenso, cuando hay estudios que certifican una bajada de la productividad a partir de la sexta hora de trabajo?



Expertos en movilidad y planificación urbanística explican el descenso de los desplazamientos diarios gracias a la cancelación de las clases y la puesta en marcha del teletrabajo. Las carreteras han estado más liberadas al evitar los desplazamientos diarios hacia los centros educativos y hacia los núcleos poblacionales. Se advierte la importancia de los desplazamientos hacia el trabajo y los centros educativos. ¿Deberían tener Planes de Movilidad Sostenible las empresas? ¿Y los centros educativos?

Además, hay nuevas exigencias en torno al espacio público. Como, por ejemplo, el análisis, diseño y características que deberían tener los aparcamientos que necesitamos. ¿Qué tipo de aparcamientos son necesarios en áreas residenciales? ¿Cómo podemos fomentar el uso del parking privado para evitar la circulación excesiva de vehículos? A día de hoy, se observa un aumento del espacio público disponible en aquellas zonas donde quedan plazas de aparcamiento libres; y zonas donde los aparcamientos, tanto públicos como privados, escasean y afloran como infraestructuras necesarias.

Sea como fuere, está claro que hay una serie de **transformaciones sociales a raíz del estado de alerta. La gestión de los espacios públicos y cómo la necesidad real de cómo y por qué nos movemos ha dado un vuelco.** Se trata de cómo queremos reorganizar los espacios que ocupamos. **Especialmente, es necesario hacerlo durante este período de cambio para aprovechar el escenario de adaptaciones sociales que estamos viviendo.** Cuanto más rápido nos sepamos habituar a las nuevas necesidades de seguridad preventiva, mejor podremos vivir en esta nueva realidad. La mayor parte de estas modificaciones son completamente compatibles con las líneas que se proponen en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

De hecho, esto es lo que nos ha llevado a redactar propuestas que contemplan los hábitos necesarios para movernos y trasladarnos mejor; especialmente para afrontar posibles situaciones de emergencia sanitaria en pos de la movilidad sostenible. Siempre manteniendo los objetivos que persigue un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, pero esta vez, teniendo en cuenta la situación actual. Dichas propuestas aplicables al municipio la encontraremos en el Tomo 2 del actual Plan.

6.5. CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS

La participación social es una herramienta interesante que permite adaptar y personalizar las acciones políticas a realizar. Orienta a los ejecutores de dichas medidas en la mejor dirección y forma de tomar las decisiones. Esto es especialmente útil en el ámbito de la planificación urbanística y en la gestión de la movilidad poblacional. Ejemplo de esto, son las políticas y presupuestos destinados a nivel europeo, nacional y regional para elaborar y ejecutar medidas y planes de movilidad urbana sostenibles.

Con ello se trata de hacer ciudad sin dar la espalda a los grandes agentes sociales y a la ciudadanía. Este proceso debe iniciarse desde el principio; lo que proporciona información continua y fluida; que debe ser proporcionada por los mecanismos de participación, tales como mesas y pactos de la movilidad, grupos de trabajo específicos y plataformas web para informar sobre el avance del proyecto, la recogida de sugerencias y opiniones, encuestas, etc.

Para conocer los hábitos de movilidad que tiene un municipio, es necesario preguntar a la ciudadanía cómo se mueve. De ahí, que sea necesario realizar un estudio que investigue cómo piensa la población en general. Para ello hay que dar con un número mínimo de personas entrevistadas que nos permita extrapolar con unas garantías sus respuestas a las del resto de la demografía.

El realizar las encuestas por Internet ha permitido un mayor alcance poblacional. Se ha logrado, y superado ligeramente, la cantidad mínima de encuestas en las que los datos comienzan a ser representativos de la población del municipio. Por otro lado, estas vías metodológicas han presentado el sesgo de infra representar a la población menor de 18 años, a la población mayor de 65 años y personas sin acceso a internet o con poca o nula cultura tecnológica, ya que no han podido acceder al cuestionario. Esto podría ser compensado con la realización de encuestas cara a cara (a domicilio, centros de tercera edad, centros educativos, etc.). Sin embargo, esta técnica metodológica implica dedicar una mayor cantidad de tiempo y de recursos para su operación.

Se obtuvieron 218 encuestas. La mayor parte de las encuestas fueron respondidas por mujeres, con empleo, entre 31 y 50 años. Más del 50% de los hogares en Tlaxiaco se componen por cuatro personas; menos del 3% de ellos, tiene alguna persona con discapacidad; pero más del 80% tienen personas a cargo (hijos, padres o abuelos a quien cuidar). De éstos, el 90% suele hacerse cargo de su traslado a colegios, centro de salud, etc.



Se ha preguntado por los hábitos que conforman el día a día de los residentes en el municipio de Tlaxcala. Así, encontramos que, durante la semana, el trabajo y los centros educativos (68.63%) dominan la escena cotidiana de las actividades y los desplazamientos en Tlaxcala. Estas son dos de las áreas más modificadas tras el confinamiento. Es necesario esperar hasta el comienzo del nuevo año escolar para contemplar la nueva realidad de los hogares españoles. En cambio, los fines de semana se dedican a las actividades deportivas, de ocio, extra escolares o a pasear, sobre todo en bicicleta; y a las actividades familiares como estar en casa e ir a visitar a familiares y amigos, se utiliza sobre todo el vehículo privado.

Ir a hacer la compra es una actividad que se mantiene constante durante la semana y el fin de semana. Por tanto, será uno de los desplazamientos más repetidos y regulares de los habitantes, junto con los desplazamientos al trabajo y los centros educativos, antes de la Pandemia. Es importante tener esto en cuenta para facilitar los accesos a las zonas de compra (supermercados, zonas comerciales abiertas, etc.) ¿Cómo y qué tipo de accesos?

_ Peatonales: con aceras anchas, sin obstáculos, iluminadas, con pasos de peatones cada pocos metros, etc.;

_ En guagua: con paradas señalizadas, con información de los horarios, con techo que proporcione sombra, asientos para esperar, etc.

_ En bicicleta o vehículos de movilidad personal (patinete, etc.): con aparcabicis que funcionen como los aparcamientos para coches, con seguridad antirrobo para sus propietarios, con alumbrado que ilumine cuando se aparca, etc.

_ En vehículos privados (coches, furgonetas o motos): con aparcamientos próximos a la zona de compra, iluminación, gratuitos o con precios asequibles, etc.

Las papeleras o los contenedores deben estar presentes en todos los tipos de itinerarios nombrados anteriormente. Esto persuade a la gente de tirar basura a la calle y es un elemento del mobiliario urbano indispensable durante la Pandemia. Existen más detalles a tener en cuenta que aparecen explicados, sobre todo, en los Planes Sectoriales de Movilidad Peatonal, Movilidad Ciclista, Potenciación del Transporte Público, Seguridad Vial, Accesibilidad y Gestión del Estacionamiento. Aparecen medidas recomendadas durante la Pandemia en los Apartados Especial COVID-19 en el Tomo II del Plan de Movilidad urbana Sostenible.

Los modos de desplazamientos más efectuados son: a pie y en vehículos privados. Así, más del 70% suele caminar diariamente o alguna vez a la semana por su barrio (89.81%), sobre todo, para ir a actividades deportivas, de ocio, extraescolares o a pasear. En cuanto al vehículo

privado (coche, moto, furgoneta, etc.), más del 90% de los encuestados afirma utilizarlo diariamente. Más del 70% dispone de él para ir a otros municipios de la isla; y, menos de la mitad, para ir de un barrio a otro por Tlaxcala. Los destinos más señalados con este medio de transporte son: ir al trabajo o a centros educativos (68.75%), hacer la compra (53.91%). Aunque tras el confinamiento el uso de los vehículos privados ha aumentado debido al miedo a la exposición y contagio en el transporte público.

La guagua y la bicicleta son dos medios de transporte que podrían resolver muchos de los desplazamientos diarios que se realizan en Tlaxcala. Sin embargo, es necesario una campaña positiva para promocionar el transporte público de guaguas como un método seguro de viaje, gracias a las medidas de seguridad sanitaria incorporadas en el sistema de guaguas. Al mismo tiempo, es recomendable un estudio de mercado que proporcione las claves de la demanda actual para ajustar la oferta del servicio durante la Pandemia. Ya que muchos de los encuestados señalan la falta de un itinerario urbano que se adapte a las necesidades cotidianas de la población en el municipio.

Por otro lado, el uso de la bicicleta es, principalmente, como actividad deportiva, de ocio o para pasear (85.71%). Normalmente, suelen transitar por caminos o senderos (67%) y la carretera (65%). Sin embargo, es el medio de transporte en el que más inseguridad perciben, tanto los usuarios habituales como los potenciales clientes de esta forma de desplazamiento. Es necesario realizar campañas de seguridad vial para la población adulta, no sólo los niños; además de implementar acciones de urbanismo táctico ya que el municipio no está adecuado para unos desplazamientos seguros caminando o en bicicleta. Por otro lado, también sería recomendable establecer un servicio de alquiler de bicicletas. Socialmente, supone una alternativa más sana y activa, que permite comunicarnos con el resto de barrios y ofrece un turismo sostenible, saludable y de ocio deportivo que destaca al municipio que lo tenga. Es, por tanto, un servicio de viaje, comunicación y turismo, tanto para la población local, como para la visitante.



Este es un tema que encontramos muy repetido en las Mesas de Debate y en los comentarios y respuestas de los encuestados: es necesario hacer efectiva la seguridad y la accesibilidad en el municipio. ¿Cómo? A través de pasos de peatones en las calles y carreteras; el alumbrado de aceras y pasos de peatones; la eliminación de obstáculos en las aceras; y la implantación de caminos, entradas y mobiliario urbano accesible en aceras, plazas y zonas de ocio del municipio. Aquí, la accesibilidad es sinónimo de seguridad y de integración social de todos los vecinos de Tinajo. Porque no sólo facilita el desplazamiento de personas con discapacidad, sino también, a niños y a Personas con Movilidad Reducida (personas mayores, con carritos de bebé, carrito de la compra, etc.)

Se ha preguntado sobre la utilización de medios de transporte más sostenibles. Aquí, se pone de manifiesto la cultura, en materia de movilidad y transporte, que tienen tanto la población de Tinajo, como la de Lanzarote en general. Ya que se observa una reproducción de los medios de transporte más utilizados y disponibles hoy en día en la isla: el coche, la guagua y la bicicleta. Por ello, se hace necesario promover modos de desplazamiento más sostenibles, mediante charlas y talleres en los colegios e institutos, destinados a profes, padres y niños; exposiciones y ponencias sobre medios de transporte sostenibles; cierre de calles durante un día para disfrutar de las ventajas de la peatonalización; caminos escolares seguros a pie y en bicicleta, entre otros.

Cualquier acción que se realice, debe llevar un período de prueba e información a la población para que supere las barreras culturales existentes a la hora de cambiar sus hábitos de vida. Pocas cosas cambian de hoy para mañana en el mundo de lo social. Las personas necesitan, **primero, aceptar que los cambios** que se realizan suponen un beneficio para ellos mismos y su entorno. **Segundo, cambiar su rutina de hábitos** para ir incorporando los cambios acontecidos a su alrededor. **Tercero, afianzar esos cambios y acostumbrarse a ellos. Es cuando creamos nuevos hábitos.** Es un proceso que necesita tiempo, información constante (campañas positivas de información y concienciación) y premios o bonificaciones (psicológicas, económicas, etc.) que actúen a modo de refuerzo positivo para los individuos.

6.6. EVENTO DE ELECTROMOVILIDAD TINAJO 2019.

El Ayuntamiento de Tinajo acogió el martes 18 de febrero el 2º Evento Regional de Electromovilidad Urbana en Canarias 2020, ubicado en la Calle Miguel Lantigua.

A él acudieron los alumnos del IES Tinajo, y recibieron ponencias sobre movilidad sostenible expertos en la materia, entre los que se encontraban Juan Manuel Ramallo Parada, Samuel Sánchez García, y las Ingenieras Alba Fernández Armas y Aruma Barretp. Todo ello amenizado por intermedios con ambientación musical a cargo de Milan Valdivia Ortega. Los alumnos participaron positivamente a las ponencias, aportando sus opiniones, las cuales fueron recogidas en el PMUS de Tinajo.

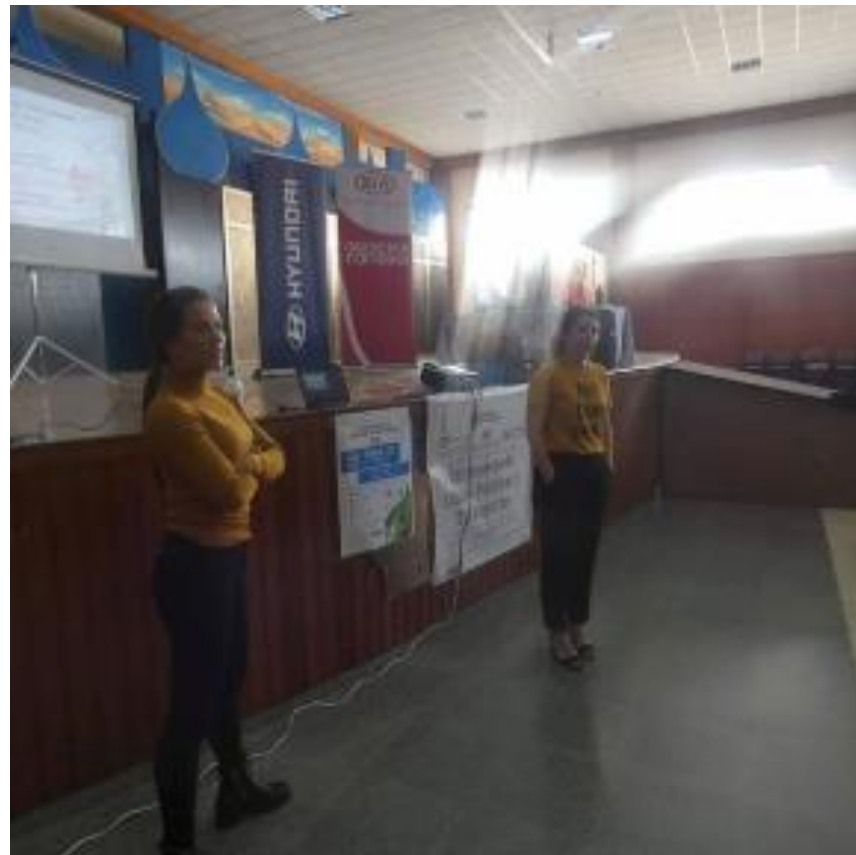


Los organizadores son ULPGC, ULL y Fundación Parque Científico Tecnológico de la ULPGC.

Además, al evento se sumó la exposición de vehículos eléctricos gracias a la colaboración de Nissan Motor, Kia Canarias, Hyundai Canarias, AUVE y el Cabildo de Lanzarote, y un particular que cedió su TESLA, además se contó con varios patinetes eléctricos cedidos por Media Mark, de los cuales pudieron disfrutar los alumnos asistentes al evento.



BIBLIOTECA DE FOTOS DEL EVENTO DE ELECTROMOVILIDAD.









7. BENCHMARKING



7.1. CASOS DE ÉXITOS Y BUENAS PRÁCTICAS

Siempre que se plantea la elaboración de un Plan de Movilidad Sostenible que afecta a una parte importante de una ciudad o municipio, surgen voces a favor y en contra de la misma. Por ejemplo, en el caso de la peatonalización de una zona de una ciudad, peatones y ciclistas estarán a favor de la misma, ya que ello mejorará su movilidad, permitiéndoles viajar con menor riesgo de accidentes y disminuyendo la contaminación. Sin embargo, comerciantes y residentes en la zona verán una barrera para el acceso de vehículos hasta sus casas o de furgones hasta las tiendas.

Igual ocurre con los Planes Sectoriales de estacionamiento, transporte público, etc. Sin embargo, una vez tras otra se comprueba que, a largo plazo, los PMUS son una solución perfecta para mejorar la calidad de vida de la zona y acaban siendo todo ventajas, incluidos los que, en un principio, se oponían, puesto que, en todo momento, es importante una buena gestión de los intereses de todos los gremios y grupos implicados en la elaboración del PMUS.

Conocer la experiencia de otras áreas en el fomento de la bicicleta, peatonalización, fomento de la intermodalidad, etc., los errores y las buenas prácticas, es una herramienta clave de ayuda en el desarrollo de cualquier PMUS.

Para la toma de decisiones del presente **PMUS TINAJO** se ha procedido a analizar experiencias nacionales e internacionales en materia de movilidad sostenible. Como caso de éxito internacional, hemos escogido la ciudad de **Amberes** (Antwerp) en Bélgica y como experiencia nacional, la ciudad de **La Laguna** en la isla de Tenerife.

Hemos seleccionado estas dos ciudades debido a la similitud que hemos encontrado en cuanto a que ambas cuentan con un Casco Histórico remarcable, con multitud de pequeños y diversos comercios, orografía similar y cercanía al mar, en el caso de Amberes.

Es por ello, que, a continuación, se expone la posición de los distintos modos blandos en relación con la movilidad de otras ciudades, elegidas teniendo en cuenta, en algunos casos, características comunes con el ámbito de estudio como la insularidad, zonas costeras, orografía con pendientes marcadas, etc., o que han desarrollado actuaciones de especial interés para el mismo, como uso de bicicletas eléctricas y aparcamientos seguros, entre otras.

7.2. CASO DE ÉXITO EN BÉLGICA - AMBERES

Para agregar valor añadido al presente PMUS, el equipo redactor realizó un viaje a Bélgica durante el mes de abril de 2019, donde se analizaron las diferentes políticas, con respecto a la movilidad sostenible, implementadas en el país. En el mismo, se realizaron descubrimientos exportables a nuestra ciudad.

El caso de Amberes nos llamó la atención una ciudad con un Casco Histórico central, que focaliza la mayoría de las dotaciones y equipamientos, ocasionando que, gran parte de los viajes diarios de la población, tengan origen/destino en el centro urbano. Se trata de una ciudad con un carácter histórico, internacional y multicultural.

En Amberes, la sostenibilidad es una forma de vida. El gobierno clasifica los inmuebles por su nivel de ahorro energético, confeccionando un mapa geofísico. La contaminación visual y auditiva están muy controladas, prohibiendo la emisión de ruidos molestos.

7.2.1. EL PLAN ESTRUCTURAL DE LA CIUDAD

En 1990, el Ayuntamiento de Amberes ve la necesidad de determinar un plan de sector para tratar de resolver el creciente desequilibrio ecológico-humano y natural que sufre la ciudad. Se trata de establecer prioridades, de establecer coherencia entre las múltiples iniciativas públicas y privadas para unir los esfuerzos hacia un objetivo común: la revitalización de la ciudad.

Se planteó un esquema del proceso de revitalización de la ciudad, donde a la población la hicieron partícipe en todo momento, mediante la distribución de información sobre las investigaciones, hechas de forma que el contenido sea accesible al público, y la sensibilización de la población, para incitarla a participar.

En los años 60, ocurre una explosión de la ciudad provocada por: (1) un gran aumento de la población, (2) el desarrollo de una gran diversidad de actividades en la región suburbana y (3) la presión urbana en el centro de tiendas, oficinas, etc. Esto trajo como consecuencias:

- _Un importante crecimiento del tráfico.
- _Una deterioración de la calidad de vida en el centro.



La ciudad de Amberes se desvaloró, provocando una serie de problemas espaciales, como:

_El éxodo de la ciudad. Pérdida de la diversidad. Despilfarro del espacio por una urbanización no controlada.

_El desplazamiento del puerto. Pérdida de la interacción ciudad-puerto-río.

_Destrozo del tráfico urbano. El tráfico urbano creció de manera desmesurada provocando: caravanas, inviabilidad social, pérdida de tiempo y energía en perjuicio del medio ambiente.

_Desequilibrio económico. Diseminación de las áreas verdes. Pérdida de la tranquilidad de la naturaleza. Polución por el tráfico.

_Pérdida de personalidad. Pérdida de la legibilidad de la estructura urbana. Pérdida de la atracción y el carácter de algunos lugares.

Los problemas de tráfico y de movilidad que se encontraron a la hora de realizar las investigaciones pertinentes fueron las siguientes:

PROBLEMAS DE TRÁFICO Y DE MOVILIDAD EN AMBERES

Es esencial para el buen funcionamiento de la ciudad que la accesibilidad de las actividades urbanas y los servicios esté asegurada. Una planificación del tráfico es necesaria porque la viabilidad en la ciudad está puesta en peligro, en gran parte, por culpa del tráfico.

CIUDAD CON TRANVÍA

Promover el uso del tranvía por las ventajas que tiene:

_Gran capacidad de viajeros en relación al espacio necesario.

_Cero contaminación auditiva y del aire.

TRANSPORTE REGIONAL

Las líneas de guaguas se llevan hasta una de las líneas principales de tranvía, que circulan rápidamente hacia el centro de la ciudad. Estas líneas forman la base sobre la cual se apoya todo el tejido del transporte público en la aglomeración.

RED URBANA MUY FINA (MALLA)

Se plantea una red urbana como un sistema de malla pequeña para los recorridos variados y de corta distancia. También se crea una red tangencial que une las comunas del borde de la ciudad entre sí. El conjunto funciona como una unidad en que los transbordos de uno a otro están previstos y no forman problemas ni crean incomodidades.

Para que la red funcione bien, hay que dar prioridad en la circulación a los vehículos de transporte público: vías de tranvía libres, buen reglaje de los semáforos, bandas de preferencia en los semáforos.

EL TRANSPORTE URBANO

_De forma general, para poder disminuir seriamente el tráfico de coches, hay que prestar mucha atención: al transporte público, a los peatones y a los ciclistas.

_Se tienen que tomar en cuenta las necesidades de las personas minusválidas.

_Para motivar el uso del transporte público, se reduce la cantidad de estacionamientos en la ciudad y se aumente progresivamente el precio de estacionamiento. Aparcar fuera de la ciudad es gratuito, para compensar el precio del tranvía.

_El carpooling puede complementar el sistema de transporte público.

_El tráfico en tránsito queda fuera de la ciudad por la circunvalación (Ring).

_Lo que queda de tráfico de coches se estructura mejor vía. Entre estas calles, sólo se permite la circulación de vehículos con destino específico, limitando la velocidad a 30 km/h.

_Taxis baratos reducen el problema de estacionamiento.

INFRAESTRUCTURA

Una gran parte de los presupuestos para la construcción de carreteras tiene que destinarse al desarrollo del transporte público. Las mejoras del transporte público tienen que descongestionar la circunvalación para que recupere y cumple mejor su función principal, que es la recepción del tráfico nacional e internacional. De tal forma, ya no hará falta crear una nueva circunvalación más afuera de la ciudad.



7.2.2. SMART WAYS TO ANTWERP

Debido a las importantes obras de infraestructura, la ciudad de Amberes se enfrenta a una serie de desafíos urgentes de movilidad. En respuesta a esto, la ciudad lanzó su iniciativa 'Smart Ways to Antwerp', con el apoyo del proyecto CIVITAS PORTIS.

El objetivo es informar a los ciudadanos, a los pasajeros y a los visitantes sobre las obras viales en la ciudad y sus alrededores y ofrecerles soluciones de movilidad inteligente para sus necesidades diarias de viaje.

Cuando comenzaron las obras de infraestructura de la ciudad, se cerraron un importante número de calles. Esto tendría un impacto en el tráfico dentro y alrededor de la ciudad. Por lo tanto, se alentó a los ciudadanos y viajeros a repensar su comportamiento de movilidad actual. Una estrategia de comunicaciones animada, una variedad de productos promocionales y un planificador de rutas informan a los ciudadanos, a los pasajeros y a los visitantes sobre las obras, y los motivarán a utilizar medios de transporte alternativos.

Los gerentes de movilidad que trabajan para la ciudad brindarán a las empresas planes de viaje personalizados y darán a sus empleados la oportunidad de probar diferentes medios de transporte sostenible. Esto abarca desde billetes de transporte público hasta bicicletas plegables y eléctricas.

Como el nivel de gobierno municipal es el contacto más cercano con el público, los distritos de Amberes están muy involucrados en la iniciativa. Están ayudando a organizar sesiones locales y ferias de movilidad inteligente e información sobre obras viales y movilidad en Amberes.

La compañía de tranvía De Lijn está lanzando una campaña promocional que presenta a Amberes como una 'ciudad de tranvía'. La nueva oferta de transporte público, combinada con una campaña de promoción e información efectiva, debería ayudar a crear conciencia sobre medios de transporte sostenibles.

Si se puede convencer al público del valor y la importancia de utilizar medios de transporte sostenibles, entonces es posible lograr un cambio duradero y sostenible en las elecciones y el comportamiento diario de los ciudadanos.

Por consiguiente, se ha habilitado una plataforma online donde los ciudadanos y turistas pueden acceder y conocer en directo las posibilidades de transporte que hay para moverse, desde rutas a pie, en bicicleta e, incluso, fomentando la intermodalidad.

Es una herramienta dinámica y muy intuitiva que mantiene informado en todo momento al usuario. Cuanto más informada esté la población de los diversos medios de transporte con los que puede desenvolverse por la ciudad, hará un uso más eficaz de éstos y más eficiente del vehículo privado.

<https://www.slimnaarantwerpen.be/en/home>

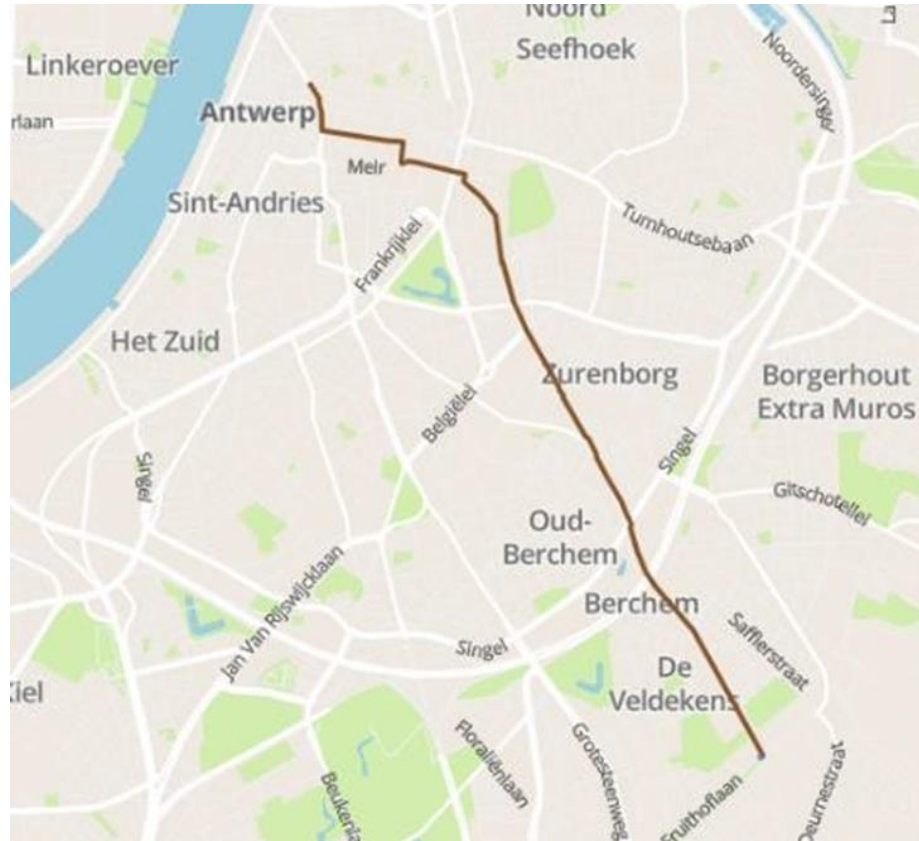


Desde el 1 de febrero de 2017, todo el centro de la ciudad de Amberes y parte de Linkeroever son **Zonas de Baja Emisión** (LEZ en inglés, Low Emission Zone) para garantizar que el aire en la ciudad sea aún más limpio. Puedes comprar un **LEZ Day Pass** (Pase de Día a la Zona de Baja Emisión) hasta ocho (8) veces al año si el vehículo no cumple con las condiciones de acceso al centro.





Esta herramienta cuenta con un **Smart Map** (Mapa Inteligente), donde se le indica la ubicación del origen y del destino, y éste arroja información de las rutas disponibles de todos los medios de transporte, incluso te indica rutas donde puedas usar hasta más de un modo de transporte.



	Travel time	Departure	Arrival	Distance
	29min	17:00	→ 17:29	5,4km

92 > 7	Travel time	Departure	Arrival	Distance
	31min	17:00	→ 17:31	6,3km

	Travel time	Departure	Arrival	Distance
	27min	16:59	→ 17:27	5,6km

Warning: this route runs through the low emission zone!

- 16:59 Roderveldlaan, Mortsel, Belgium
- 17:14 15min Parking Meir
- 17:20 service road
- 17:27 7min Minderbroedersrui, Antwerp, Belgium

Esta aplicación te informa en tiempo real de todas las dotaciones y equipamientos que tengan que ver con la movilidad en la ciudad, como ubicación de aparcamientos disuasorios, estaciones de bicicleta pública, paradas de taxi, de transporte colectivo, etc.

SMART MAP DE LA INTERMODALIDAD

COCHE - TAXI

- | | |
|-----------------------------|------------------------|
| Car-Sharing Cambio | Paradas de taxis |
| Estaciones de recarga de VE | Park & Ride |
| Aparcamientos públicos | Zonas de aparcamientos |

BICICLETA

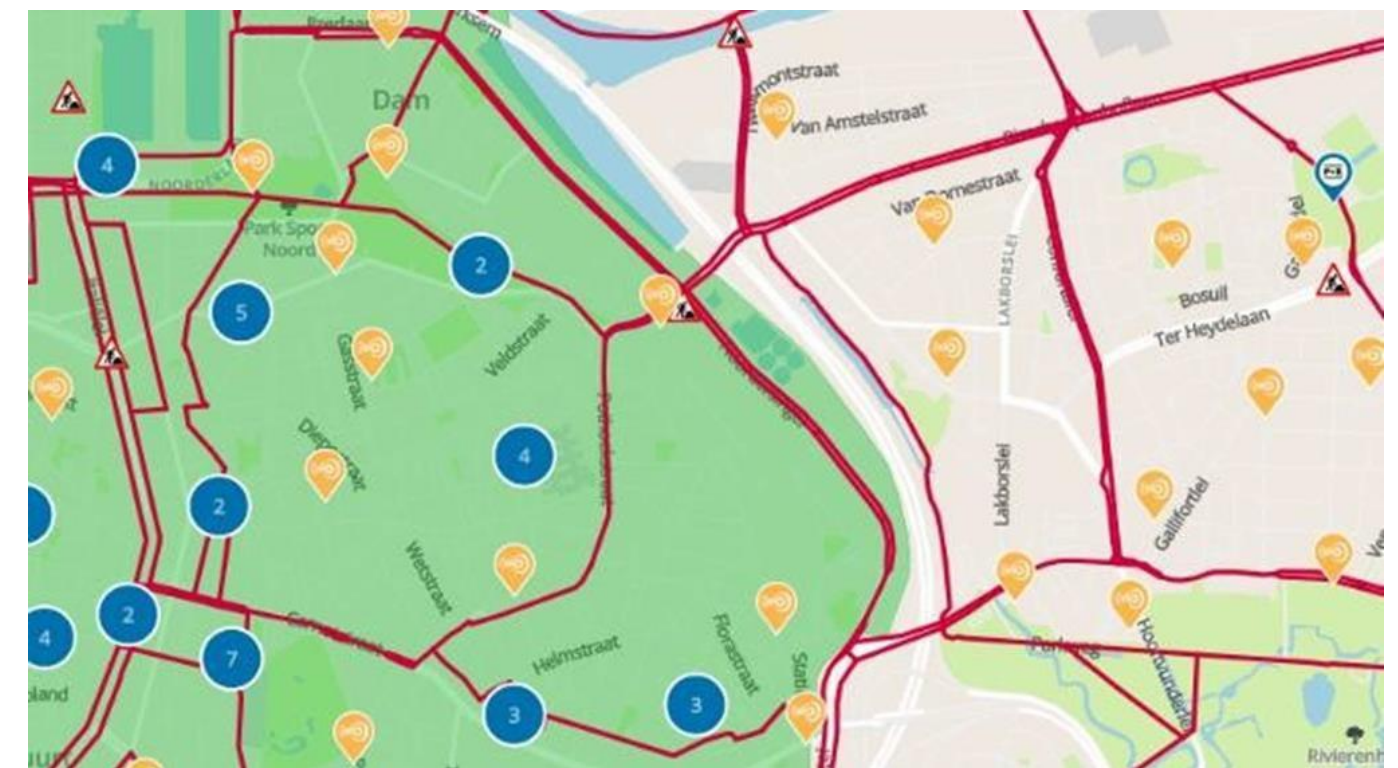
- | | |
|--|-----------------------------|
| Estaciones de Bicicleta Pública-VeloBike | Aparcamientos de bicicletas |
| Itinerarios ciclistas | Estaciones de Blue-Bike |

TRANSPORTE PÚBLICO

- | | |
|-------------------|--------------------|
| Parada de guaguas | Paradas de tranvía |
| Líneas de guaguas | Líneas de tranvía |

OTROS

- | | |
|-----------------------|------------------------------------|
| Paradas de Barco-Taxi | Aparcamientos para LEZ Day Pass |
| Obras en la calle | Situación del tráfico y accidentes |





Las condiciones de admisión a la Zona de Bajas Emisiones se volverán más estrictas a partir del 1 de enero de 2020. Los vehículos tendrán que tener la norma Euro admitida en la siguiente tabla para ingresar a la Zona de Bajas Emisiones. Esto asegurará un aire más limpio para la ciudad de Amberes.

NORMAS DE EMISIÓN EURO - 2020		
NORMA EURO	DIÉSEL	GASOLINA, GAS NATURAL, GLP
EURO 6/VI	Admitido	Admitido
EURO 5/V	Admitido	Admitido
EURO 4/IV	Admitido con pago	Admitido
EURO 3/III con filtro de partículas	Admitido con un pase LEZ	Admitido
EURO 3/III sin filtro de partículas	Admitido con un pase LEZ	Admitido
EURO 2/II	Admitido con un pase LEZ	Admitido
EURO 1/I	Admitido con un pase LEZ	Admitido con un pase LEZ
Antes de las Normas EURO	Admitido con un pase LEZ	Admitido con un pase LEZ

Website www.slimnaarantwerpen.be | Elaboración propia

Hay tres tipos de tarifas para acceder a la Zona de Bajas Emisiones: la regular, la reducida y la aumentada, según la categoría del vehículo y el período del permiso, desde una semana hasta un año.

TARIFAS - 2020				
CATEGORÍA	PERÍODO	REGULAR	REDUCIDA	AMPLIADA
M1	Semana			
M2	Mes			
M3	4 meses	€	€	€
N2	1 año			
N3				

Para que ocurra un cambio modal real de vehículo privado a modos más sostenibles como la bicicleta, los empleados de las empresas afiliadas a Smart Ways to Antwerp pueden acogerse a diversos descuentos en la compra de bicicletas eléctricas si acuden al trabajo como mínimo dos veces a la semana en bicicleta.

Lo que beneficia esta aplicación es el conocimiento de qué medio de transporte es el correcto para cada ocasión. Potencia la **intermodalidad**, donde para ir del punto A al B puedes combinar un trayecto en tranvía, otros en la bicicleta pública Velo-Bike y llegar al destino con una pequeña caminata. También puedes hacer uso de tu vehículo y aparcarlo en algunos de los Park & Ride que hay en la periferia del centro, estos aparcamientos disuasorios son de carácter gratuito y próximos a paradas de guagua y tranvía. El usuario también puede alquilar una bicicleta pública o traerse la suya y seguir su camino por los carriles bici que discurren prácticamente por toda la ciudad.

La población está concienciada de que acudir al centro haciendo uso de la intermodalidad les **ahorra tiempo**, ya que consideran que es la opción más rápida y sin complicaciones de búsqueda de aparcamiento o con problemas de congestión. Aseguran que sufren **menos estrés**, sabiendo que su coche está aparcado de forma segura en los parkings disuasorios, simplemente tienen que sentarse en el transporte público y que los lleven.



Estación de Tren de Berchem | Fotografía propia



VeloBike y MAS Museo | Fotografía propia



7.3. CASO DE ÉXITO EN ESPAÑA - LA LAGUNA

Procedimos a analizar la ciudad de La Laguna desde la perspectiva de la movilidad, actuaciones llevadas a cabo y futuras, donde el peatón y el ciclista son los protagonistas en una ciudad declarada por la UNESCO desde 1999 Bien Cultural Patrimonio de la Humanidad. En la misma, se realizaron descubrimientos exportables a nuestra ciudad.

La Laguna se funda bajo conceptos renacentistas, trazando sus calles haciendo uso de utensilios de navegación, es una 'ciudad-navío' que ha conectado durante siglos Europa y América. Un sistema urbano en retícula (damero), formado por calles rectas que constituyen manzanas. Su trazado es el primer ejemplo de ciudad no-fortificada. Los monumentos, las calles y los edificios antiguos nos hablan de las distintas culturas que los construyeron.

El área del Casco Histórico es de aproximadamente 464.000 m², con forma triangular. Las condiciones orográficas de la ciudad son propicias para los desplazamientos a pie, siendo el casco de la ciudad, tras su peatonalización, un bullicioso núcleo comercial, social y turístico con una amplia oferta de establecimientos de ocio. Todo ello, unido al hecho de ser una ciudad universitaria, hace de la misma un centro que produce diariamente un total de 146.000 viajes.

7.3.1. PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL CONJUNTO HISTÓRICO DE LA LAGUNA

El Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico de La Laguna fue aprobado definitivamente en julio de 2005, siendo sus objetivos:

- _La formulación de los criterios de ordenación y gestión del Conjunto Histórico de La Laguna.
- _El desarrollo de las determinaciones de planteamiento remitido del PGOU La Laguna.
- _La catalogación de las edificaciones y espacios libres de interés existentes dentro de su ámbito.
- _La corrección de la tendencia a la excesiva concentración de usos terciarios dentro del Conjunto Histórico, mediante una zonificación adecuada de usos que garantice su distribución equilibrada.
- _La definición y ordenación del sistema de accesibilidad, circulación viaria y transporte de personas y mercancías, promoviendo la dotación suficiente de plazas de aparcamiento y la peatonalización selectiva del Conjunto Histórico.

La Laguna considera las siguientes Áreas Históricas:

ÁREAS HISTÓRICAS DE LA LAGUNA

CONJUNTO HISTÓRICO (CH)

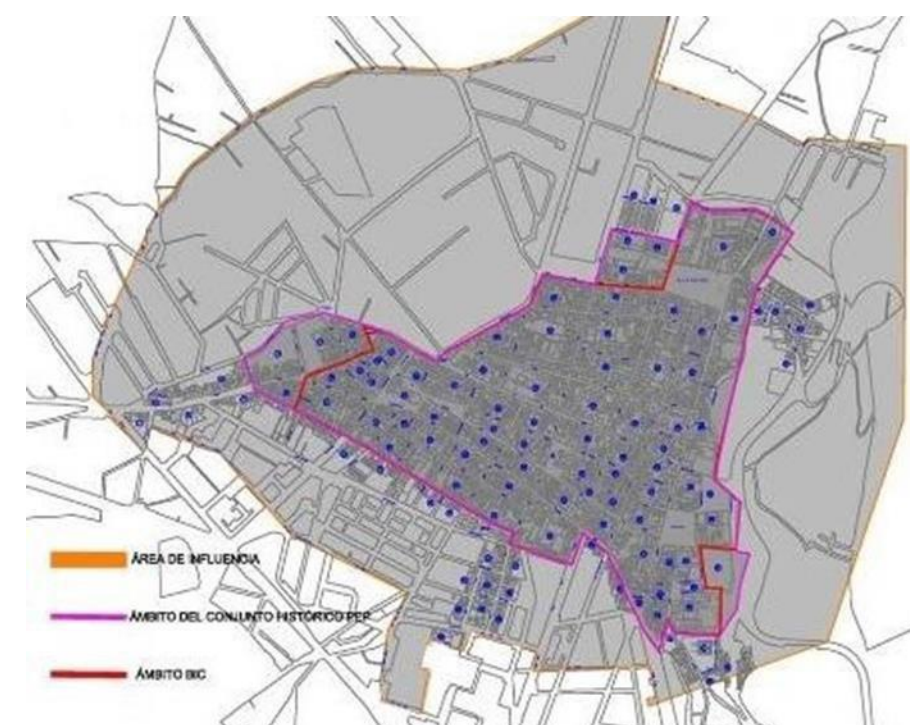
Área consolidada del núcleo principal de la población que coincide con su crecimiento histórico natural. En él, se encuentran los edificios monumentales y las edificaciones de mayor valor tipológico y patrimonial.

ZONA TAMPÓN UNESCO (AI - ZT)

Área circundante al Conjunto Histórico, constituida por la zona urbana de expansión en torno al núcleo original definida por la UNESCO. Su función principal consiste en garantizar la transición urbana sin sobresaltos sobre la edificación del Conjunto Histórico, hacia nuevas zonas de crecimiento de la edificación.

ZONA HOMOGÉNEA (ZN) (San Benito y San Juan)

Conjuntos urbanos, constituidos por barrios con características propias, históricas y morfológicas, generalmente en torno a una edificación monumental característica significativa.





7.3.2. LIBRO BLANCO SOBRE LA MOVILIDAD EN LOS CONJUNTOS HISTÓRICOS EN LAS CIUDADES PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD

Dentro del Grupo de Ciudades Patrimonio de la Humanidad de España (GCPHE) y con la finalidad de actuar de manera conjunta en la defensa del patrimonio histórico y cultural de estas ciudades y en el mantenimiento y potenciación de determinadas formas de vida que estos núcleos históricos necesitan, se realizan proyectos y propuestas comunes, estableciendo políticas de intercambios de experiencias y afrontando problemáticas comunes.

A pesar de las grandes diferencias entre las quince (15) ciudades Patrimonio de la Humanidad de España, analizadas tanto a nivel climático, orográfico, demográfico, cultural, etc., se pretende extraer unas características comunes a la hora de tomar decisiones sobre los problemas de movilidad y así, en cierto modo, acuñar en todas ellas lo que podríamos llamar

Marca Ciudad Patrimonio de la Humanidad en Movilidad.



**SAN CRISTÓBAL DE
LA LAGUNA**



Caracterización del municipio

Cuenta en la periferia del Casco Histórico con zonas residenciales de densidades medias y bajas, zonas nuevas de expansión y grandes centros atractores de viajes (Universidad de La Laguna, Hospital Universitario de Canarias y el Aeropuerto de Los Rodeos).

Agrupados dentro del concepto de viario territorial, encontramos la TF-5 y la TF-2 (conexión entre la TF-5 y la autopista del Sur). La red urbana principal estructura el tejido urbano, ofreciendo unos canales de tráfico que encauzan grandes flujos desde/hacia el viario territorial, como la Avenida de Los Menceyes y la Carretera Cuesta-Taco, entre otros. Luego está el grupo integrado por las calles de tráfico abierto, las de tráfico restringido o las peatonales, denominadas red urbana local. Forman un tejido importante y fundamental para los desplazamientos de los vecinos con la finalidad de acceder a sus viviendas, a los comercios urbanos, zonas de aparcamiento en la vía, etc.

Destacan, en la zona del Casco Histórico, las calles peatonales que, a su vez, comparten paso restringido de vehículos o cruces con otras calles de la propia red local o, incluso, con la red urbana principal.

El servicio de transportes urbano municipal está compuesto por líneas interurbanas de guaguas y de tranvía, que cuenta con una elevada capacidad de transporte y con usuarios urbanos e interurbanos. El municipio cuenta con una red de taxis, estando cuatro (4) de ellas adaptadas para dar ser servicio a personas con movilidad reducida.

La demanda media de aparcamientos en el casco es cercana a las 400 plazas, alcanzando en hora punta más de 600, el déficit de aparcamiento para residentes se estima en unas 350 plazas. Todas las plazas reservadas tienen índices de ilegalidad en el entorno del 30% o más, lo que hace pensar que sobran más plazas de las que se comentaban.

En la zona peatonal del casco no está implantado un sistema de control de acceso por cámaras ni pilones, éste se realiza por la propia Policía Local que supervisa que los conductores de los vehículos que circulan por las vías de acceso restringido estén en posesión de la tarjeta autorizadora, así como que éstos se ajustan al recorrido autorizado.

Posibles soluciones a la Movilidad Peatonal

Hasta hace menos de nueve años, las calles peatonales en La Laguna eran inexistentes. Con la puesta en práctica del Plan Especial del Conjunto Histórico, se han peatonalizado bastantes calles.

Pese a las reticencias iniciales, especialmente los comerciantes por la pérdida del estacionamiento en superficie, hoy en día la peatonalización es un hecho aceptado y, además, bastante bien valorado por la población.

Las Ciudades Patrimonio de la Humanidad de España pretenden ser de todos y para todos. Por eso, se puede encontrar información útil para personas con diversidad funcional que decidan visitar La Laguna.



Posibles soluciones a la Movilidad Ciclista

En la isla de Tenerife, la orografía es el principal condicionante para el uso de la bicicleta, siendo éste el principal hándicap para su utilización. Sin embargo, el casco de La Laguna y algunas zonas cercanas, presentan una orografía muy favorable para su uso.

Actualmente, sólo hay un carril bici infrautilizado de unos 500 m, debido a su escasa funcionalidad y malas condiciones de seguridad. A pesar de la inexistencia actual de carriles bicis atractivos en La Laguna, la gente se desplaza en bicicleta, especialmente en el Casco Histórico.

Por tanto, si a pesar de la inexistencia de un entramado de carriles bicis, es utilizada como modo de transporte, cabe esperar que la creación de nuevos carriles bici suponga un incremento significativo en la elección de este modo de transporte para desplazarse. La ciudadanía avala la creación de espacios específicos para las bicicletas en aceras de gran anchura, donde puedan compartir con el peatón.

La propuesta de la red de carriles bici que se plante se centra en la zona del Casco Histórico de la ciudad y trata de conectar los principales puntos de interés, como el Ayuntamiento, Parque de La Vega, Calle Carrera, Universidad y Estación Intermodal de Guaguas.

Posibles soluciones al Transporte Público Colectivo

La red se reestructuró en agosto de 2013 contando con la participación ciudadana, reordenando las líneas para intentar conseguir mejorar la calidad del servicio e incrementar la eficiencia. Las líneas que circulan por el centro están conectadas con el Intercambiador, facilitando así el transbordo guagua-tranvía.

El Casco Histórico es un centro que atrae un elevado número de turistas a lo largo del año, que visitan la ciudad en vehículos de alquiler, en transporte privado y en transporte público. Para facilitar el acceso a los visitantes al casco, se han habilitado paradas de guaguas exclusivas para transporte de turismo, ubicadas estratégicamente.

Posibles soluciones al Transporte Privado

El Casco Histórico está rodeado de, al menos, trece (13) zonas de aparcamiento, siete (7) de las cuales son aparcamientos de gestión privada y el resto bolsas de estacionamiento al aire libre, ubicadas estratégicamente. Suman, aproximadamente, 6.000 plazas y contribuyen a facilitar el rápido acceso de los usuarios a uno de los principales puntos comerciales al aire libre de la zona metropolitana.

La dificultad para encontrar estacionamiento en determinadas zonas sensibles de la ciudad por la alta concentración de pequeños y medianos comercios, sedes administrativas o centros de gran afluencia de personas deriva en que se busquen medidas para fomentar la rotación y evitar el estacionamiento de larga duración en estas zonas.

El Área de Seguridad Ciudadana y Movilidad del Ayuntamiento de La Laguna, fomenta resolver este problema con una nueva Ordenanza Municipal y el desarrollo de las **Zonas de Estacionamiento Limitado (ZEL)**, a través de la **aplicación ZEL LA LAGUNA**.

Se trata de una aplicación para dispositivos móviles que pretende mejorar el estacionamiento y aprovechar mejor los tiempos de aparcamiento en las zonas habilitadas. ZEL LA LAGUNA cuenta con un plano del municipio en el que están localizados todos los puntos de estacionamiento limitado y ver los aparcamientos disponibles. La duración puede ser de 15 minutos hasta 1 hora de aparcamiento.

Este sistema digital convive con el sistema tradicional del cartón, donde los conductores indican la hora en la que aparcaron.





Casco Histórico de La Laguna | Fotografías propias





PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

del municipio de

TINAJO

Lanzarote - 2019