

ANEXO
MEMORIA TÉCNICA Y
ECONÓMICA

VILLA DE LA
OROTAVA



MEMORIA TÉCNICA Y ECONÓMICA

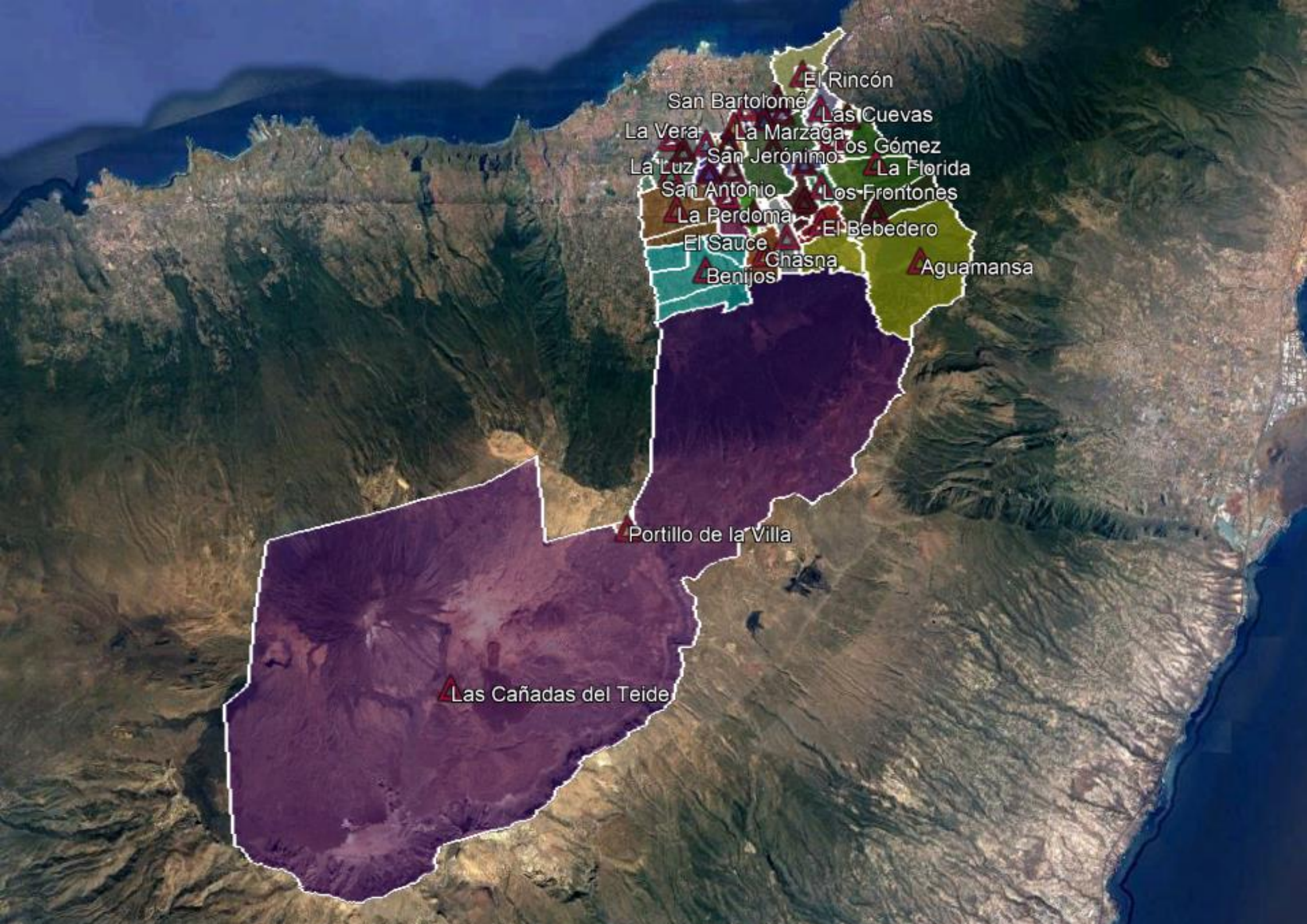
El Municipio de La Orotava, cuyo crecimiento poblacional es relativamente estable en el entorno de los 42.000 habitantes, y está dividido en 32 núcleos poblacionales muy definidos, estando la mayor carga poblacional del municipio situada en el Casco Histórico y sus alrededores.

Como municipio con carácter histórico y cultural, además uno de los municipios con más Espacios Naturales Protegidos de la Isla dada su extensión, por las vías de La Orotava, sobre todo aquellas de carácter municipal, se produce una gran cantidad de movimientos de transporte debido a la heterogeneidad de circunstancias que provocan los mismos.

Además, uno de los puntos fuertes de este municipio es su capacidad de atracción hacia el Casco Histórico, que genera multitud de desplazamientos en el núcleo poblacional. Esto provoca fuertes retenciones en el paso por el municipio, con gran cantidad de tráfico de agitación en busca de aparcamiento, puesto que las plazas son limitadas.

ISLA	Tenerife
MUNICIPIO	Villa de La Orotava
LOCALIZACIÓN	NORTE - CENTRAL
Nº HABITANTES	42.187 (2020)
POBLACIÓN RELATIVA	≈12.820 (2020)
CARGA POBLACIONAL	60.000
SUPERFICIE	210,8 km ²
DENSIDAD	200,12 hab./km ²
Nº TURISTAS	60.000
NÚCLEOS POBLACIONALES	32
PARQUE VEHÍCULAR	31.361 (2020)
ÍNDICE MOTORIZACIÓN	743,4 (2020)





El Rincón

San Bartolomé

Las Cuevas

La Vera

La Marzaga

Los Gómez

La Luz

San Jerónimo

La Florida

San Antonio

Los Frontones

La Perdoma

El Bebedero

El Sauce

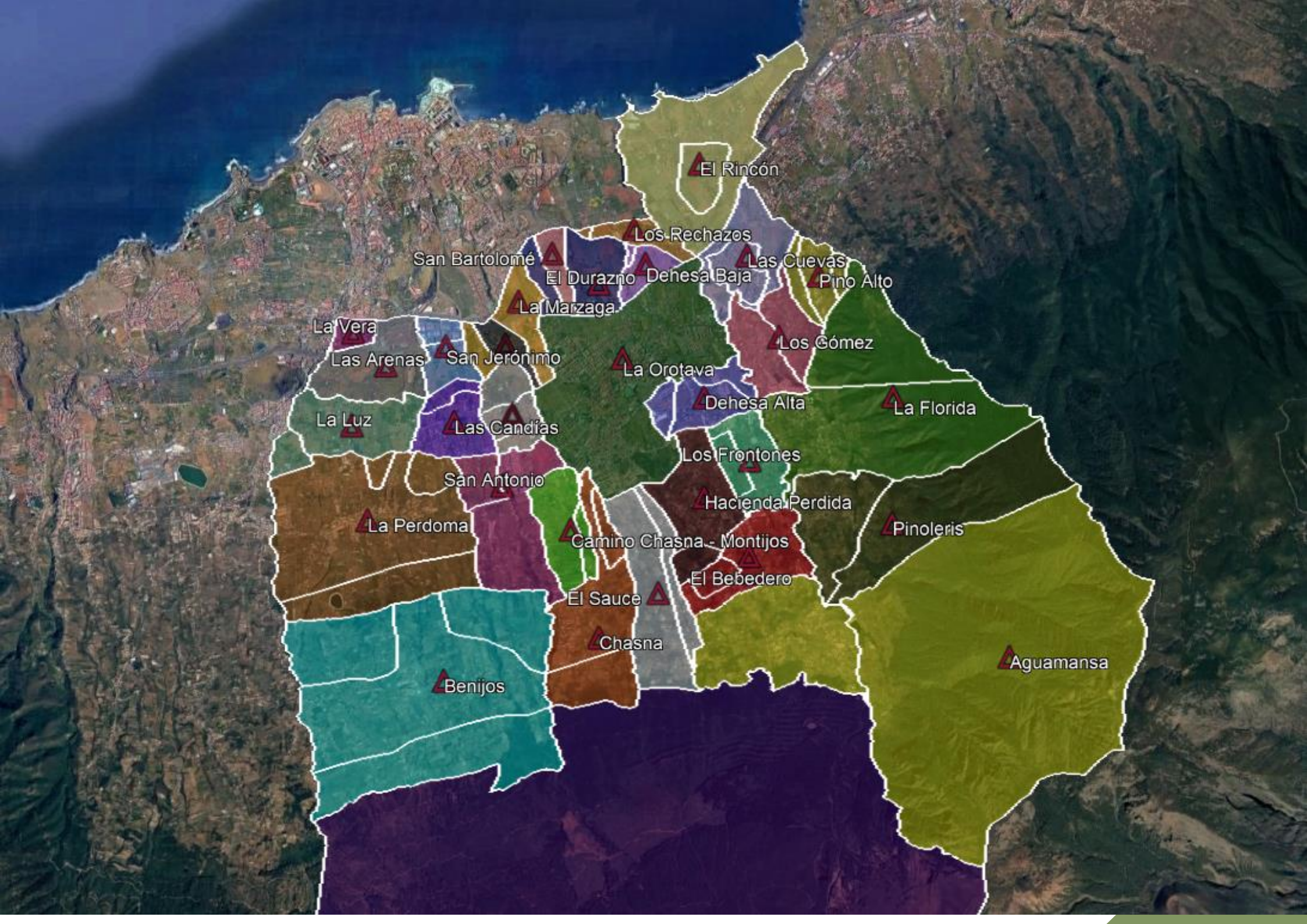
Chasna

Aguamansa

Benijos

Portillo de la Villa

Las Cañadas del Teide



El Rincón

Los Rechazos

San Bartolomé

El Durazno

Dehesa Baja

Las Cuevas

Pino Alto

La Marzaga

La Vera

Las Arenas

San Jerónimo

La Orotava

Los Gómez

La Luz

Las Cándidas

Dehesa Alta

La Florida

Los Frontones

San Antonio

Hacienda Perdida

La Perdoma

Camino Chasna - Montijos

Pinoleris

El Bebedero

El Sauce

Chasna

Aguamansa

Benijos



ESTRUCTURA DE LA MEMORIA TÉCNICA Y ECONÓMICA

Proporcionar breve información de los problemas de movilidad existentes, siguiendo el orden de los planes sectoriales que figuran en la Guía Metodológica de Elaboración del PMUS.

A) Memoria Técnica y Económica.

B) Participación Ciudadana.

C) Talleres de movilidad con colectivos ciudadanos y vecinales.

D) Encuestas de participación ciudadana.

E) Elaboración de propuestas de medidas y actuaciones de movilidad a incluir en el PMUS.

F) Gastos de personal contratado para elaborar el PMUS.

G) Jornadas de presentación del PMUS.

H) Adscripción del Ayuntamiento al Pacto de los Alcaldes Por el Clima y la Energía

I) Propuesta económica de elaboración de los trabajos para la confección del PMUS.

A) MEMORIA TÉCNICA Y ECONÓMICA

Para una mejor comprensión y detalle de la problemática existente, la presente memoria del diagnóstico municipal se aborda analizando la movilidad con respecto a los siguientes parámetros.

1. Accesibilidad

La accesibilidad al sistema de transporte es una medida de la facilidad que encuentra la población para acceder de un punto a otro y tiene formas de medición que pueden llegar a ser muy complejas y de costoso estudio, para lo cual se utilizan variables como:

- El tiempo de desplazamiento entre núcleos de población.
- El espacio que es posible recorrer.
- La oportunidad de realizar desplazamientos a diferentes horas del día, en diferentes días de la semana.
- El gasto que supone el desplazamiento para quien lo realiza.



2. Transitabilidad

La transitabilidad desarrolla la aptitud que presenta cada red para su tránsito por la misma. Si bien existen muchas variables que en su conjunto darán una mejor o peor transitabilidad, se pueden distinguir las siguientes:

- Continuidad de la red, una red discontinua presenta problemas de interferencia con otras redes.
- Estado del pavimento, variable muy interesante que determina el grado de erosión y la idoneidad del pavimento.
- Confort en el tránsito, malas trazas de la red provocan la falta de seducción hacia los usuarios y problemas de seguridad vial.

3. Nivel de servicio

El nivel de servicio es una medida cualitativa, descriptiva de las condiciones de circulación de una corriente de tráfico. Por norma general, su descripción se fundamenta en ciertos factores, tales como la velocidad, el tiempo de recorrido, la libertad de maniobra,

las interrupciones de tráfico, la comodidad y conveniencia, y la seguridad.

4. Calidad de servicio

La calidad de servicio es un concepto que presenta cierta ambigüedad al estar definido por un conjunto de parámetros entre los que no se establece relación matemática alguna:

- El tiempo de viaje.
- La frecuencia del servicio o la oportunidad de viajar.
- La fiabilidad y regularidad.
- El precio.

El tiempo de viaje afecta de manera diferente a la calidad de servicio según se emplee en los movimientos de aproximación y dispersión a pie hasta/desde el lugar del desplazamiento principal o en la espera al vehículo. El viajero penaliza estos tiempos, sobre todo el de espera, que suele percibirse con una duración del doble o más del real en comparación al tiempo percibido durante el trayecto, en movimiento.



Con relación en el valor otorgado al tiempo por los viajeros, tiene importancia la frecuencia. En el caso del vehículo privado, la espera es la estipulada a priori y la variabilidad de movimiento es casi ilimitada. En los movimientos de transporte colectivo, para frecuencias altas, el tiempo de espera es corto, aunque el viajero la valora el doble al producirse la sensación de espera. Si la frecuencia es baja, el viajero se desplaza a tomar el vehículo a la hora de paso, con lo que la espera depende de los hábitos de cada viajero.

Cualquier estimación tiene vigencia en tanto el servicio sea fiable, regular, mantenga intervalos de tiempo con los que anteceden y proceden si es de elevada frecuencia, o cumplen sus horarios.

El precio constituye para el viajero otro factor de la calidad que se muestra inversamente a su valor absoluto. Resulta menos determinante que el tiempo en los desplazamientos urbanos y va adquiriendo mayor importancia a medida que se alarga la longitud de los viajes. También entran dentro del concepto de calidad de servicio la adecuación de los vehículos a las características del viaje, el diseño del interior del vehículo, su antigüedad, etc.

5. Intermodalidad

La intermodalidad viene definida como la facilidad de combinar distintos modos de transporte en un desplazamiento. Para que un PMUS pueda cumplir los objetivos marcados debe establecerse la disminución del uso del transporte privado en vehículo y fomentar medios colectivos o más sostenibles como la bicicleta o el propio caminar. Es por este argumento que el transporte colectivo es el eje principal por el que deben discurrir el resto de métodos de transporte; por lo tanto, se entiende que pueden relacionarse los siguientes modos de transporte entre sí:

- Red Peatonal - Red de Transporte Colectivo.
- Red Ciclable - Red de Transporte Colectivo.
- Red de Vías Urbanas e Interurbanas - Transporte Colectivo
- Red de Transporte Urbano - Red de Transporte Interurbano.
- La red peatonal dado su carácter de flexibilidad de movimientos, respetando unos parámetros mínimos, puede relacionarse en el caso que nos ocupa con el vehículo privado, la bicicleta y otros.



1) TRÁFICO Y RED VIARIA

Deficiencias, intersecciones inadecuadas, tramos o elementos mal diseñados o dimensionados, calidad y conservación de la pavimentación, presencia de reductores de velocidad, iluminación, señalización.

DIAGNÓSTICO SITUACIÓN ACTUAL -----

El crecimiento urbanístico de **La Orotava**, con viviendas de antigüedad moderada a elevada, y gran cantidad de nueva construcción, potenciada por un Casco Histórico de valor cultural, y la falta de evolución en el entramado vial interno, en contraposición a la actualización llevada a cabo en las periferias del municipio y las vías de conexión intermunicipales, ha provocado un parón en el crecimiento de la población, estabilizándose esta en el entorno de las **42.000 personas**. Actualmente este valor está aumentando, dejándose notar un ascenso del número de habitantes por el traslado hacia núcleos residenciales más próximos al entorno de los municipios aledaños.

Una planificación adecuada pero escasa en materia de movilidad ha provocado en gran medida una pérdida del equilibrio que desde un punto de vista de la movilidad sufre hoy el municipio y sus distintos barrios.

También, la complicada y accidentada orografía del terreno, ha influido y determinado la actual red de infraestructuras de comunicaciones, sobre todo en la zona alta del municipio.

Como vías de acceso al municipio, destaca el corredor insular TF-5, que comunica con el área metropolitana y norte de la isla, uniendo los distintos municipios que discurren a través de ella de manera rápida y directa, completando el recorrido por el anillo insular.

Hay varios accesos por carreteras intermunicipales, entre las que destacan:

- TF-21 como acceso al Parque Nacional de las Cañadas del Teide
- TF-211 de acceso al municipio.
- TF-326 como conexión con Los Realejos.

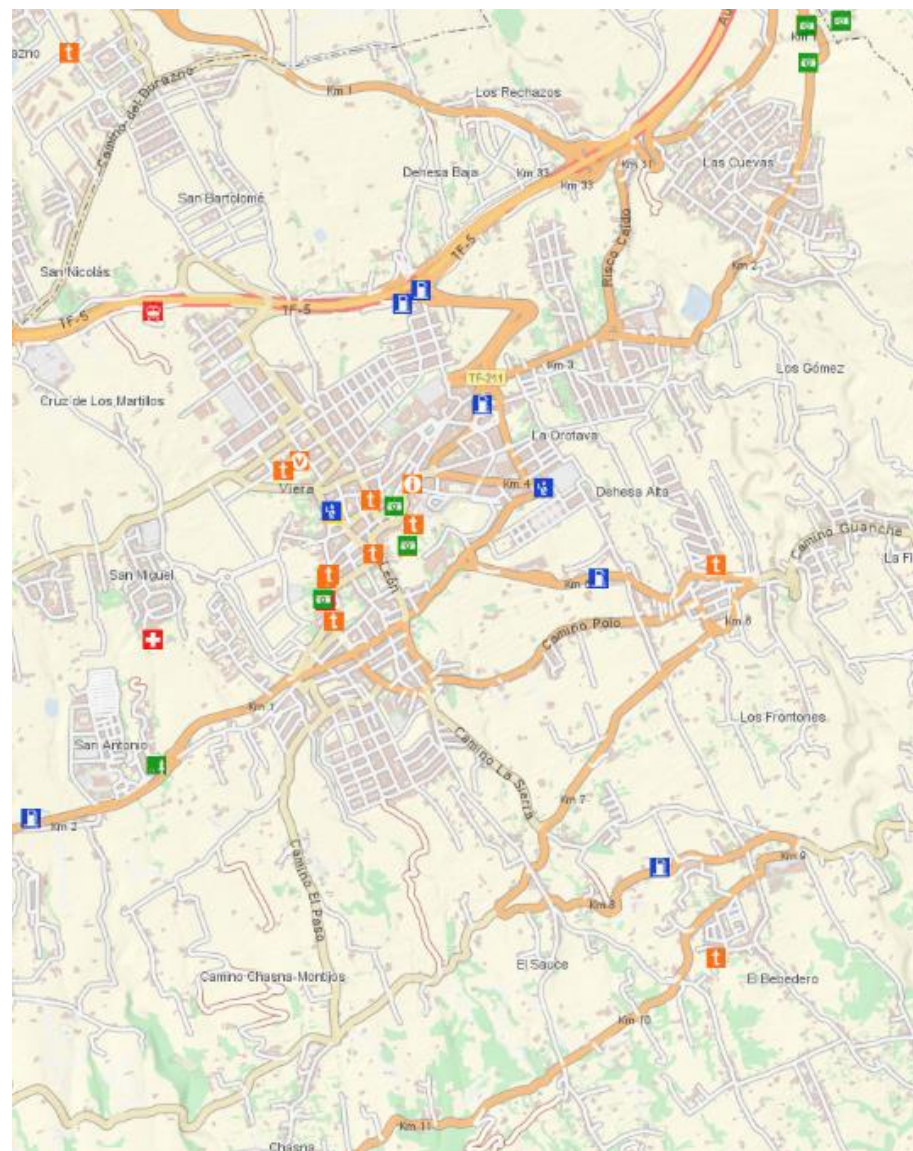




Una gran problemática que acarrea la vía de conexión TF-5 es la gran congestión que se produce prácticamente todos los días, con atascos de hasta dos horas para acceder al área metropolitana (La Laguna-Santa Cruz) en horas punta. Las razones principales: la acumulación de vehículos hacia el área metropolitana de la Isla procedentes del Norte a primera hora de la mañana y accidentes en la carretera.

En la zona del Casco Histórico la red local tiene pendientes moderadas a elevadas, así como en los accesos al núcleo urbano. Obviando la no existencia de zonas de planitud extensas, de mejor orografía, el municipio se extiende verticalmente con grandes pendientes en los núcleos poblacionales de medianías y montaña.

La estructura viaria de la comarca está organizada en torno a la articulación longitudinal de los municipios del norte de la Isla y su relación con el área urbana del Casco Histórico, la zona de medianías y turística, buscando reforzar el modelo de ordenación de los asentamientos. La zona rural del municipio es la que cuenta con una red vial más deficiente.



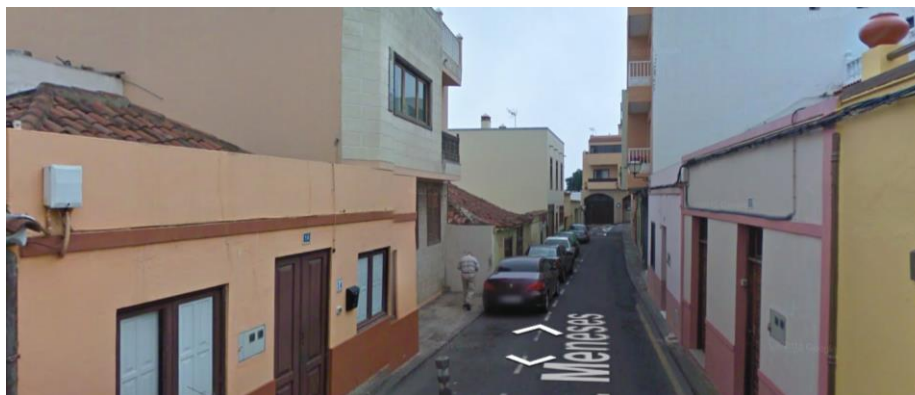


DEFICIENCIAS -----

La movilidad en **La Orotava** está condicionada por dos factores: la extensión del municipio, que provoca una gran desconexión territorial de los principales núcleos poblacionales y de actividad, y su accidentada orografía, donde se presentan grandes diferencias de más de 2.000 m entre el Casco Histórico y los núcleos de la zona alta.

El Casco Histórico y los barrios colindantes quedan comunicados a través de carreteras insulares con gran tráfico, mucho de paso, y con poca movilidad peatonal, siendo dominante el tráfico rodado. Se produce una congestión en el viario interno del Casco Histórico, en la Calle Calvario y sus alrededores en horas punta de actividad, con especial problemática en intersecciones.

Se agrava la circulación por los arcenes escasos o inexistentes en carreteras convencionales del municipio, y edificaciones a orillas del viario carentes de aceras o resguardos para peatones. Además, elevado tráfico ciclista en la TF-21 en el paso por el municipio.





ACCESOS POR MEJORAR -----

Calle El Calvario con Avenida Obispo Benítez de Lugo y Avenida Sor Soledad Cobián, con una intersección semafórica y en superficie que provoca el cruce de vehículos enfrentados al sentido de circulación, sumado a la gran cantidad de tráfico que circula en esa zona y la disposición de acceso de los vehículos de transporte público, con entrada al Casco.

Accesos desde las carreteras insulares y las vías distribuidoras municipales a los núcleos poblacionales de la periferia, con entradas y salidas sin señalizar, con rasantes que dificultan la visibilidad, sin prioridad de circulación, carentes de iluminación correcta o con pavimentos desgastados, irregulares y deficientes.



PROPUESTAS A INCORPORAR EN EL PMUS -----

Mejorar la capacidad de los accesos viarios en la ordenación del tráfico en las vías insulares y distribuidoras en territorio municipal.

En cuanto a la reordenación de los núcleos principales de población y actividad, se propone una circulación vehicular con recorridos en forma de bucles. Estos bucles permitirán el acceso a las bolsas de integración acondicionadas. Serán el acceso principal para el transporte de mercancías. No existirán enlaces viales entre los diferentes bucles, con el fin de evitar el tráfico de paso. Se mejorarán las características de iluminación, señalización y estado del pavimento de manera general para favorecer los factores de seguridad y accesibilidad.





2) ESTACIONAMIENTO

Política municipal de aparcamiento. Oferta. Puntos conflictivos.

DIAGNÓSTICO SITUACIÓN ACTUAL

En el área del Casco Histórico y la Zona Residencial se dispone de una oferta de aparcamientos en la vía y en diversas bolsas, lo que produce un gran tráfico de agitación producido principalmente por visitantes de otros municipios, reduciendo la disponibilidad para residentes y generando congestión en las vías.

Los vehículos mal aparcados son una constante, tanto en los núcleos turísticos como en entornos rurales, puesto que estacionan en vías ya de por sí estrechas, en portales y entradas de viviendas o en apartaderos improvisados configurados a raíz de un crecimiento urbanístico descontrolado que genera quiebros y salientes en las alineaciones de las fachadas.

Todo ello amplificado por el alto número de visitantes que acuden al municipio, y que ocupan las plazas de aparcamiento al trasladarse en vehículo privado, mayoritariamente.

POLÍTICA DE APARCAMIENTO

La disponibilidad de aparcamiento en destino fomenta el uso y abuso del vehículo privado en los desplazamientos, con aparcamiento de carácter irregular en determinados casos.

Aparcamientos céntricos y gratuitos que provocan tráfico de agitación y congestión. Sin aparcamientos de pago ni regulados en zonas de alta congestión.

La localización y regulación de los aparcamientos no viene marcada por una estrategia conjunta de planificación. Falta de ordenación y control del aparcamiento, tanto legal como ilegal. Política de generación de aparcamientos en base a la demanda.



**OFERTA MUNICIPAL -----**

La Orotava presenta una buena oferta de estacionamientos en el viario, sobre unas 25.000 plazas, que actualmente no se encuentra regulada. Existen varias bolsas de aparcamientos, que suman aproximadamente 4.000 plazas.

- Casco
- La Torrita
- Centro de Salud Las Dehesas
- Pinolere

**PROPUESTAS A INCORPORAR EN EL PMUS -----**

Casco Histórico: eliminación de gran parte de aparcamiento en el viario y crear una red de bolsas de integración reguladas.

Zona Residencial: regulación de aparcamientos para residentes y de rotación (zonas de estacionamiento limitado ZEL).

Zonas Rurales: marcaje de aparcamientos en la vía para residentes y visitantes, para poder regular el tránsito de vehículos y los espacios habilitados para las detenciones.

Parte de los estacionamientos de residentes del Casco Histórico se reubicarán en unas playas de aparcamientos con 2.000 plazas disponibles.

Eliminación de aparcamientos en viario y creación de una red de bolsas de integración en el Casco Histórico.

Regulación de aparcamientos en zonas residenciales del municipio.

Aparcamientos subterráneos si son posibles y bolsas de aparcamientos con plazas reservadas a vehículos eléctricos y PMR.



3) TRANSPORTE PÚBLICO

Calidad del servicio. Problemas de frecuencia del servicio en las líneas principales. Puntos conflictivos. Información dinámica de paradas. Accesibilidad.

DIAGNÓSTICO SITUACIÓN ACTUAL - - - - -

La oferta actual de transporte público colectivo en La Orotava consiste en varias líneas de guaguas, operadas por la empresa TITSA de lunes a domingo con frecuencia de paso moderada a alta, dada la ubicación de una estación dentro del término municipal.

En la actualidad, el uso del transporte público es minoritario, produciéndose las siguientes deficiencias:

- Gran parte de la movilidad interurbana se produce con los municipios de Puerto de La Cruz, Los Realejos, Santa Úrsula y La Laguna, con servicios de transporte con baja frecuencia.
- Existe una gran movilidad con las vías insulares, pero el uso de transporte público con estos destinos es muy minoritario, con el vehículo privado como modo más usado.

Existen núcleos desprovistos de transporte público en su cercanía.

En el Municipio de La Orotava hay una Estación de Guaguas. La conexión de la localidad con el resto de los municipios de la zona se hace gracias a TITSA.

La parada preferente de guaguas se encuentra localizada en un punto estratégico, en el propio Casco Histórico a poca distancia de los principales centros atractores de viajes de la zona.

Actualmente hay aproximadamente 65 licencias de taxi y varias paradas reservadas en el Casco Histórico. El taxi representa apenas un 2,5% de la movilidad cotidiana municipal.



**CALIDAD/ACCESIBILIDAD DEL SERVICIO -----**

La frecuencia del servicio de TITSA y los municipios de la comarca es de moderada. Sin embargo, la mayor parte de los servicios se realizan por las carreteras colectoras o avenidas principales, dejando a otras zonas urbanas y rurales alejada del transporte público.

Gran parte de la demanda tiene como destino otros núcleos importantes, sobre todo con carácter intermunicipal, y no hay servicio a éstos con las frecuencias requeridas.

Mejorar la intermodalidad con otros modos para acceder a núcleos de menor densidad poblacional a través de transportes colectivos.

El sistema tarifario es el kilométrico y a través de bonos transporte, con tarifa especial para la zona urbana.

La información al usuario es muy deficiente en general, con falta de integración de horarios e información.

El 71% de la flota está adaptada para PMR. La accesibilidad a las paradas de guaguas suele ser deficiente.

INFORMACIÓN DINÁMICA DE PARADAS -----

No cuenta con este servicio.



**PROPUESTAS A INCORPORAR EN EL PMUS -----**

Habilitar la información dinámica de paradas.

Optar por vehículos eléctricos tanto para el servicio público como para el transporte colectivo.

Aumentar el número de guaguas aptas para PMR.

Adecuación de la parada preferente de Guaguas Municipal para ofertar una movilidad intermodal (servicio público con transporte colectivo – vehículo privado – modos blandos de movilidad).

Sistema de Taxi Colectivo: para ofrecer un mayor nivel de servicio a los ciudadanos, se propone implementar un sistema de taxi colectivo entre la zona del Casco Histórico y el resto de núcleos urbanos del municipio. Este servicio supondría un refuerzo a la red de guaguas propuesta por el Plan de Movilidad Urbana Sostenible municipal.

Optimizar el transporte público interurbano: analizar la posible penetración de algunos servicios interurbanos a importantes núcleos de atracción de trayectos.

Optimizar el transporte público comarcal: crear servicios directos y rápidos desde el Casco Histórico hasta los municipios de Puerto de La Cruz, Los Realejos, Icod de Los Vinos, Santa Úrsula, San Cristóbal de La Laguna y Santa Cruz de Tenerife.

Modificar todos los servicios comarcales para que tengan una mayor penetración en los barrios periféricos del Casco Histórico.





4) MOVILIDAD PEATONAL

Itinerarios peatonales principales más concurridos. Deficiencias de seguridad. Insuficiencia o inadecuación de la señalización, el acondicionamiento o el mantenimiento de los distintos elementos o tramos.

DIAGNÓSTICO SITUACIÓN ACTUAL -----

En la zona del Casco Histórico, la red local tiene pendientes moderadas a elevadas en las vías principales, con una media cercana al 8%, lo cual no contribuye a hacer de esta zona un entorno muy habitable para el peatón y otros modos sostenibles.

Sin embargo, las calles paralelas a la costa, que dan acceso a los distintos barrios tienen una pendiente más suave dada la orografía, lo que hace más cómodo el tránsito peatonal por dichas zonas. En la actualidad se dispone de un escaso número de calles y espacios reservados para el peatón en exclusiva, que se encuentran concentrados principalmente en el Casco Histórico, la zona más densa para proponer servicios complementarios para esta

alternativa de movilidad. Bien es cierto que hay una apuesta fuerte por mejorar los entornos e itinerarios peatonales en el municipio, sobre todo en aquellos que afectan al desplazamiento turístico.

ITINERARIOS PEATONALES -----

Concentrados principalmente en el Casco Histórico y carentes de itinerario o con fallas en accesibilidad en el resto de núcleos poblacionales.

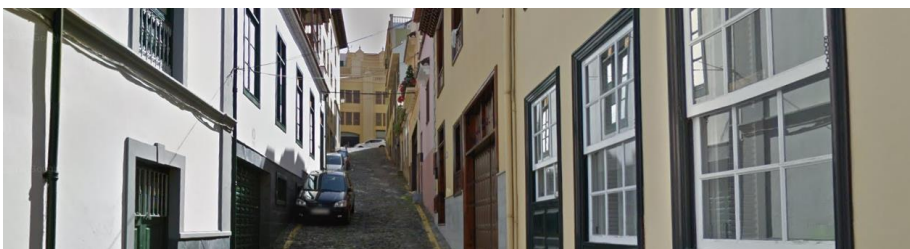




DEFICIENCIAS EN DISEÑO -----

La existencia de calles de estrechas dimensiones da como resultado inseguridad para el peatón. Con especial mención a las vías del Casco Histórico con plataforma casi exclusiva para el tráfico vehicular, donde el peatón se ve obligado a circular invadiendo la carretera, aunque se trabaja para darle su espacio con balizamiento de seguridad.

Problemas de accesibilidad para PMR. Falta de espacios peatonales en vías con acceso a viviendas. Falta de pasos de peatones en cruces e intersecciones que comuniquen los dos bordes de una vía, en especial en calles de tercer nivel y en vías principales no dotadas de aceras. Deterioro funcional, formal y ambiental del sistema de aceras municipal.



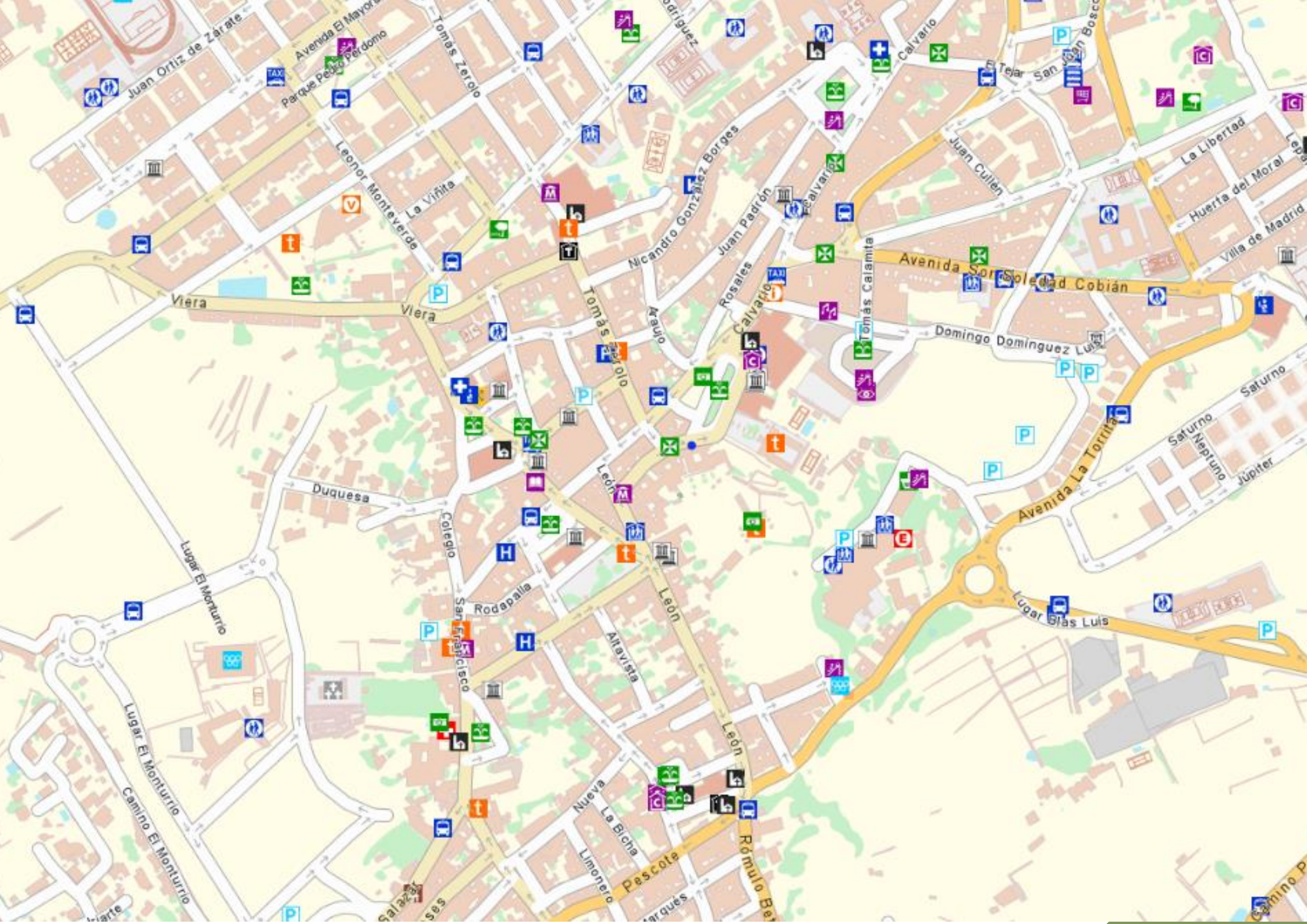
PROPUESTAS A INCORPORAR EN EL PMUS -----

Se propone limitar las vías de rodadura en el Casco Histórico a las estrictamente imprescindibles, consiguiendo una mayor recuperación del espacio para el peatón.

Conectar la zona baja del municipio (Casco Histórico) con la zona alta del mismo mediante una senda peatonal paralela a las vías insulares y municipales de conexión. Proponer una red de senderos municipales que haga más atractiva la oferta peatonal.

Señalización específica peatonal a determinados colectivos (a colegios, edificios públicos, áreas comerciales, etc.) y creación de sendas específicas de paso en horas punta para una circulación peatonal cómoda y segura.

La promoción de este modo debe ir de la mano de los Planes de Accesibilidad y de Seguridad Vial, y estará estrechamente ligado a los colectivos más frágiles dentro del entorno urbano cotidiano que son los niños, los ancianos y las personas de movilidad reducida.





5) MOVILIDAD ESCOLAR

Infraestructuras de camino escolar. Actuaciones de promoción de la movilidad peatonal y/o en bicicleta al colegio.

DIAGNÓSTICO SITUACIÓN ACTUAL -----

Requisitos del alumnado solicitante para tener derecho al servicio de transporte escolar para alumnado de Educación Primaria:

- Ley 6/2014, de 25 de julio, Canaria de Educación no Universitaria
- Orden de 2 de agosto de 2006 (BOC 165, 24/08/2006)
- Distancia domicilio – centro educativo ≥ 2 km

En hora punta el viario de acceso a los colegios cuenta con una elevada problemática de congestión y de aparcamiento irregular. Nos encontramos con atascos puntuales en zonas donde se concentran varios centros escolares, como son los siguientes:

CEIP Aguamansa, CEIP Domínguez Alfonso, CEIP Infanta Elena, CEIP Inocencio Sosa Hernández, CEIP La Luz, CEIP Leoncio Estévez Luis, CEIP Nuestra Señora de La Concepción, CEIP Ramón y Cajal, CEIP,

San Agustín, CEIP Santa Teresa de Jesús, CEIP Santo Tomás de Aquino, CEIP Víctor Rodríguez Jiménez.

IES El Mayorazgo, IES La Orotava – Manuel González Pérez, IES Rafael Arozarena, IES Villalba Hervás.

Entre otros.

A pesar de la cercanía de los centros a sus viviendas, y teniendo en cuenta el uso del transporte escolar y algunos servicios de transporte colectivo de carácter privado, el vehículo particular es el modo más usado.

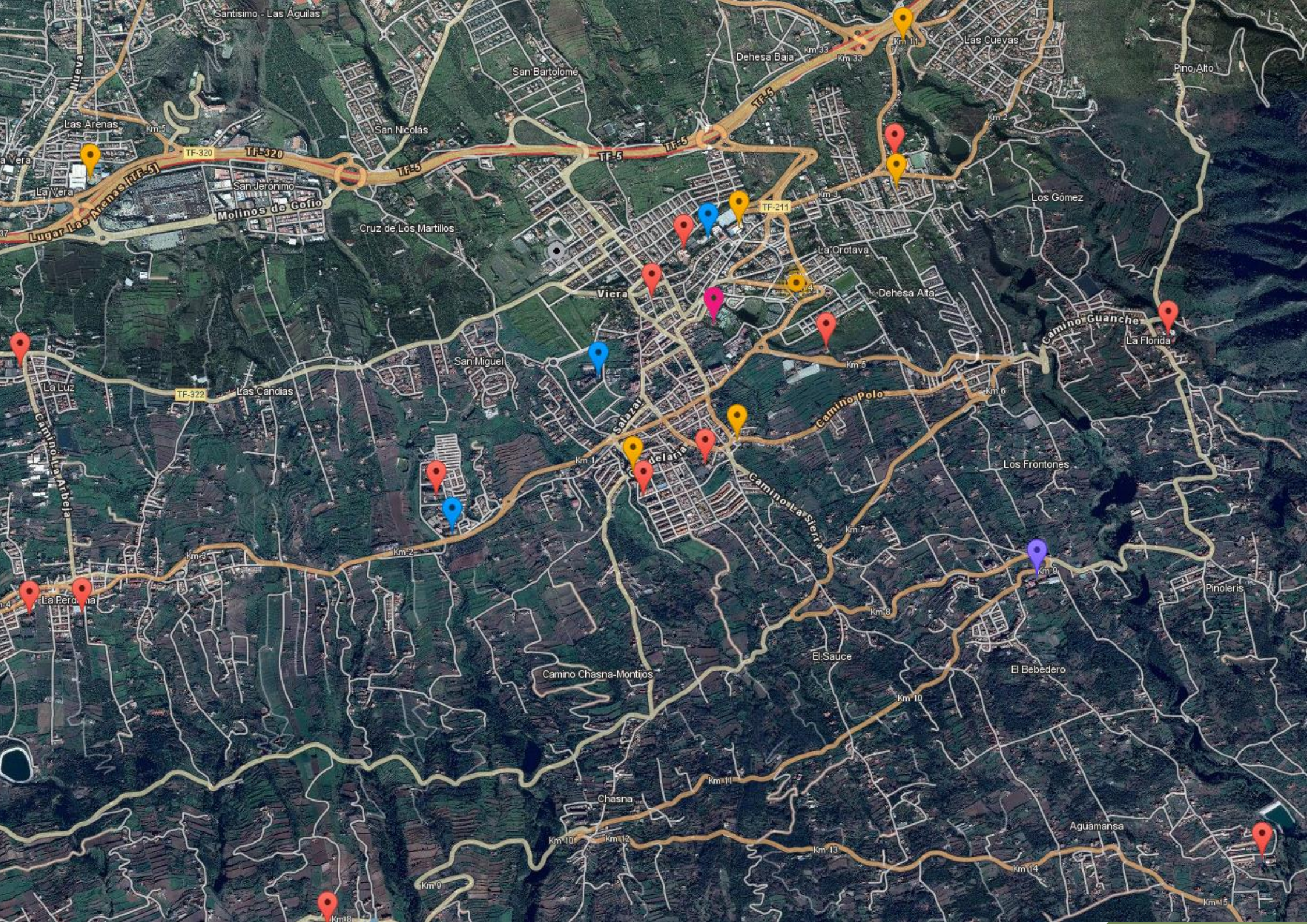
CENTROS EDUCATIVOS CON TRANSPORTE ESCOLAR -----

28 centros educativos en el municipio, de todos los niveles de enseñanza.

11 centros educativos cuentan con transporte escolar para el alumnado del centro.

PROMOCIÓN MOVILIDAD ESCOLAR A PIE/BICICLETA -----

No se han registrado actuaciones.



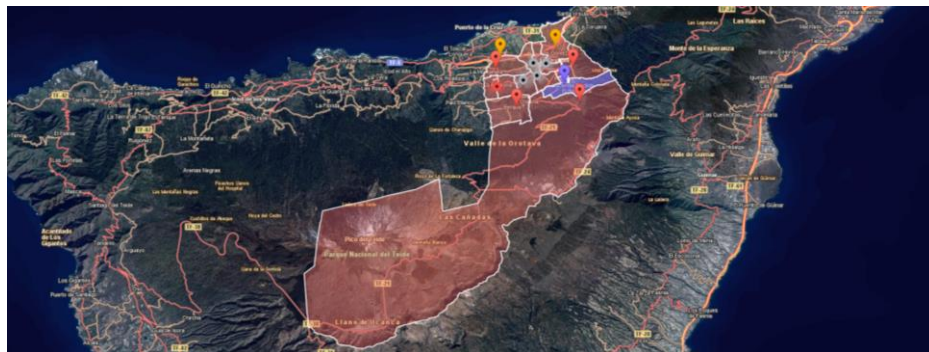


PROPUESTAS A INCORPORAR EN EL PMUS -----

Analizar el acceso peatonal a determinados equipamientos locales, como los colegios e institutos, centros sanitarios, culturales y zonas de parques, sobre todo en aquellos puntos en los que se localicen 2 o más puntos atractores, con sendas peatonales seguras.

Mejorar los problemas de tráfico que se producen a la entrada y salida de los colegios que se encuentran en las principales vías congestionadas, buscando rutas alternativas o reorganizando los puntos de entrega de los escolares con sistemas 'Kiss&Ride'.

Campañas de Educación Vial realizadas en colegios para fomentar el uso de la bicicleta con seguridad en el entorno urbano.



Promoción de la movilidad escolar a pie, bicicleta y transporte público en los centros y creación de caminos escolares seguros.

Difusión de la 'Guía para usuarios de Bicicleta' redactada por el Cabildo de Tenerife, en colaboración con la DGT, para el alumnado de los centros escolares.

Fomento del transporte colectivo tanto particular como de carácter privado, con el fin de disminuir el tráfico en horas punta de entrada y salida de los centros.

Fomentar una entrada escalonada dividiendo los accesos y partidas por edades o rango académico (Infantil, Primaria, ESO y Bachillerato).





6) MOVILIDAD CICLISTA

Carriles bici existentes, usuarios, estado de conservación, infraestructuras.

DIAGNÓSTICO SITUACIÓN ACTUAL -----

No existe vía ciclista exclusiva en La Orotava. La orografía del municipio complica el planteamiento de una red ciclista que se extienda a lo largo y ancho de todo el territorio. Sin embargo, la zona del Casco Histórico, donde se concentra la actividad de recreo, sí parece ofrecer un entorno ideal para el desarrollo de este modo alternativo de transporte con limitaciones de circulación.

La zona del Casco Histórico cuenta con diferentes variables que son favorables para la implantación de una red ciclista como son la pendiente moderada o la presencia de usos atractores, aunque la sección de las calzadas y aceras son limitadas y las vías secundarias suelen tener pendientes considerables o pavimentos empedrados que dificultan la correcta circulación con modos de desplazamiento de dos ruedas, ya sea bicicleta o patinetes.

El uso de la bicicleta como modo de transporte y movilidad en el municipio es muy reducido. Su público habitual suele ser gente joven (adolescentes y estudiantes).

PUNTOS DE ALQUILER DE BICICLETAS -----

No existen puntos de alquiler de bicicletas, solo servicios de venta y reparación. Es interesante la implantación de esta alternativa de movilidad dada la gran cantidad de turismo que visita el municipio, pudiendo desplazarse en un modo más sostenible y menos congestinante para el tráfico.





USUARIOS -----

Residentes, Turistas, Escolares, Deportistas y usuarios de este modo de transporte.

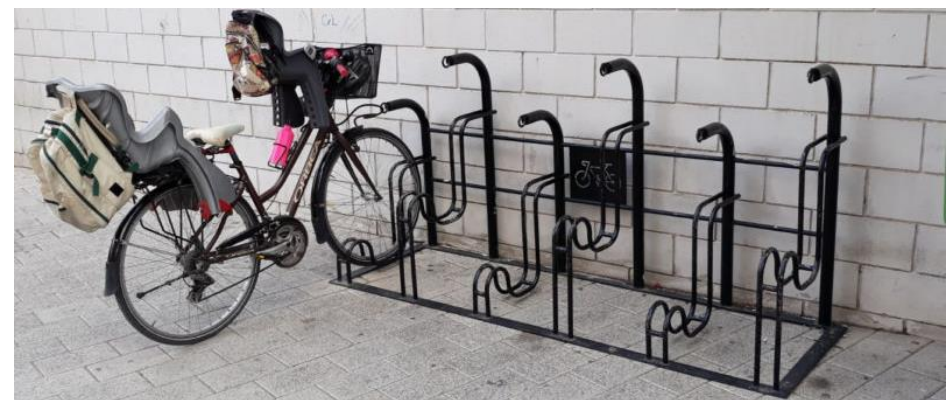
PROPUESTAS A INCORPORAR EN EL PMUS -----

Red ciclista en Zona Histórica: área donde se concentra el turismo, tanto internacional como nacional e insular, proponiendo una movilidad sostenible, rápida y segura en la zona, aumentando así las posibilidades de desarrollo.

Aparcamientos para bicicletas en los principales nodos de atracción de viajes, con puntos de alquiler de bicicletas eléctricas.

Conexión por vía ciclista entre el Casco Histórico y las estaciones de transporte público cercanas para conectar los barrios más próximos salvando las pendientes.

Fomento del transporte en bicicleta en jóvenes y escolares. Campañas de concienciación. Mejorar la seguridad en los tramos de paso de las rutas de cicloturismos, sobre todo en paseos y cruces.





7) DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS

Identificación de aparcamientos específicos para vehículos pesados. Infraestructuras compartidas sometidas a alguna regulación específica.

DIAGNÓSTICO SITUACIÓN ACTUAL -----

El tráfico de mercancías en el municipio supone una gran problemática, derivada tanto del tráfico de pesados, responsable de la generación de congestión además de la degradación de los pavimentos por donde circulan estos vehículos, como de la carga y descarga de mercancías, que producen congestión, así como un impacto visual muy negativo.

Las zonas peatonales y de convivencia se ven invadidas por vehículos estacionados y camiones de carga y descarga, con un impacto visual muy negativo para residentes y turistas. Además, los accesos al Casco Histórico poseen una gran cantidad de movimiento de tráfico pesado que necesita de especial atención, ya que abastecen a los comercios que dan servicio a los visitantes.

ZONAS DE CARGA Y DESCARGA -----

Existen plazas reservadas para las operaciones de carga y descarga, principalmente en los núcleos de actividad próximos al Casco Histórico y en zonas puntuales del municipio.

En el entorno más rural, la carga y descarga se realiza en zonas no regladas. La regulación de las zonas de carga y descarga suele ser con horarios establecidos, salvo excepciones.



**PROPUESTAS A INCORPORAR EN EL PMUS - - - - -**

Horario de carga y descarga de 7h a 12h con un tiempo máximo de descarga de 30 minutos. Se propone que fuera de este horario, dichos estacionamientos puedan ser utilizados para PMR.

Proveer de espacios suficientes para la carga y descarga en el Casco Histórico y en aquellos lugares en donde la actividad comercial provoque una afluencia constante de vehículos de mercancías.

Prohibir la circulación de vehículos de mercancías de más de 10 metros de longitud en el Casco Histórico, ubicando zonas de carga y descarga locales en puntos de la periferia Realizar un estudio para optimizar la distribución de mercancías a través de la electromovilidad, con vehículos eléctricos de diferentes tamaños y para distintos usos (distribución, reparto, etc.).

Optimizar y reducir los efectos negativos del tráfico de mercancías y su carga y descarga, sobre todo en los núcleos de actividad. Establecer itinerarios de circulación de vehículos de mercancía con carácter preferente fuera de las horas punta de actividad.





8) POLÍTICAS URBANÍSTICAS Y ESPACIO CIUDADANO

Espacios públicos que estimulen la movilidad peatonal y ciclista, que creen proximidad y que eviten la dependencia del automóvil.

DIAGNÓSTICO SITUACIÓN ACTUAL -----

La Orotava cuenta con una oferta de jardines y lugares con encanto muy diferenciadores dentro de la propia isla, además de gran cantidad de suelo de uso rural o en estado original o poco modificado.

La combinación de la naturaleza, el clima de la Isla, sus jardines y su carácter urbano e histórico en los núcleos principales y carácter rural en el resto de los núcleos del municipio y el frente marítimo, costero y recreativo, hacen de este municipio un destino especial y atractivo para las estancias de salud y residencial de periferia, así como atractivo turístico.

El municipio, a través de distintos proyectos de obra y planificación, pretende la recuperación de espacios para el peatón en detrimento del vehículo privado.

- Incrementar la dotación peatonal en el Casco Histórico.
- Gestión del estacionamiento en el Casco Histórico.
- Creación de espacios estanciales y peatonales agradables, accesibles y seguros.

CENTROS ATRACTORES DE VIAJE -----

- Casa de los Balcones
- Casa de Torrehermosa
- Liceo de Taoro
- Ermita de La Piedad
- Hospital de la Santísima Trinidad e Iglesia de San Francisco
- Ayuntamiento
- Colegio San Isidro
- Parroquia de Nuestra Señora de la Concepción
- Iglesia de San Agustín
- Ruta de los Molinos
- Casa Lercaro
- Capilla de María Auxiliadora

**PROPUESTAS A INCORPORAR EN EL PMUS - - - - -**

Zonas de Interés Turístico: adecuación de la edificación y de su entorno facilitando el acceso peatonal desde el viario público y resolver la dotación de aparcamientos y Parada Preferente de transporte público.

Casco Histórico: desarrollar los equipamientos, infraestructuras y espacios libres accesibles a las distintas zonas históricas municipales y aumentar la diversidad y la calidad de la oferta turística y de ocio en los núcleos principales. Disponer de zonas peatonales para el recreo de las personas y de playas de aparcamientos para la correcta llegada de los usuarios, así como su conexión con el transporte público.

Se prepararán los espacios peatonales para su uso y disfrute, principalmente en la rehabilitación de las aceras de menor tamaño y afluencia de personas y en la gestión y adecuación de las principales zonas de esparcimiento del municipio.

Se crearán las condiciones adecuadas para permitir el recorrido del itinerario peatonal/ciclista desde los principales núcleos poblacionales. Se habilitarán espacios peatonales seguros en el viario de las zonas rurales de medianías y montaña para aquellos puntos que proporcionan comercio a los ciudadanos de carácter general, con la correspondiente zona de aparcamientos.





9) CALIDAD AMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO

Áreas conflictivas con intensidades de ruido importantes. Fachadas o áreas o zonas de interés que sufren intrusión visual de los automóviles de forma habitual. Longitud de esperas en determinadas intersecciones. Áreas de congestión diaria.

DIAGNÓSTICO SITUACIÓN ACTUAL

El municipio de La Orotava está implementando políticas de ahorro energético en materia de alumbrado público con sustitución de luminarias por otras con tecnología LED. Dicha iluminación cumplirá con la Ley de Protección del Cielo del IAC. Además, posee especial relevancia el cuidado del patrimonio histórico y la calidad ambiental del entorno que lo rodea.

El cambio de luminarias permitirá un ahorro energético en torno al 60% y la disminución del impacto medioambiental (energía y contaminación lumínica), una mejora del servicio (reducción tiempo de acción en averías) y mejora de la seguridad vial-peatonal, así como de la imagen percibida por la ciudadanía.

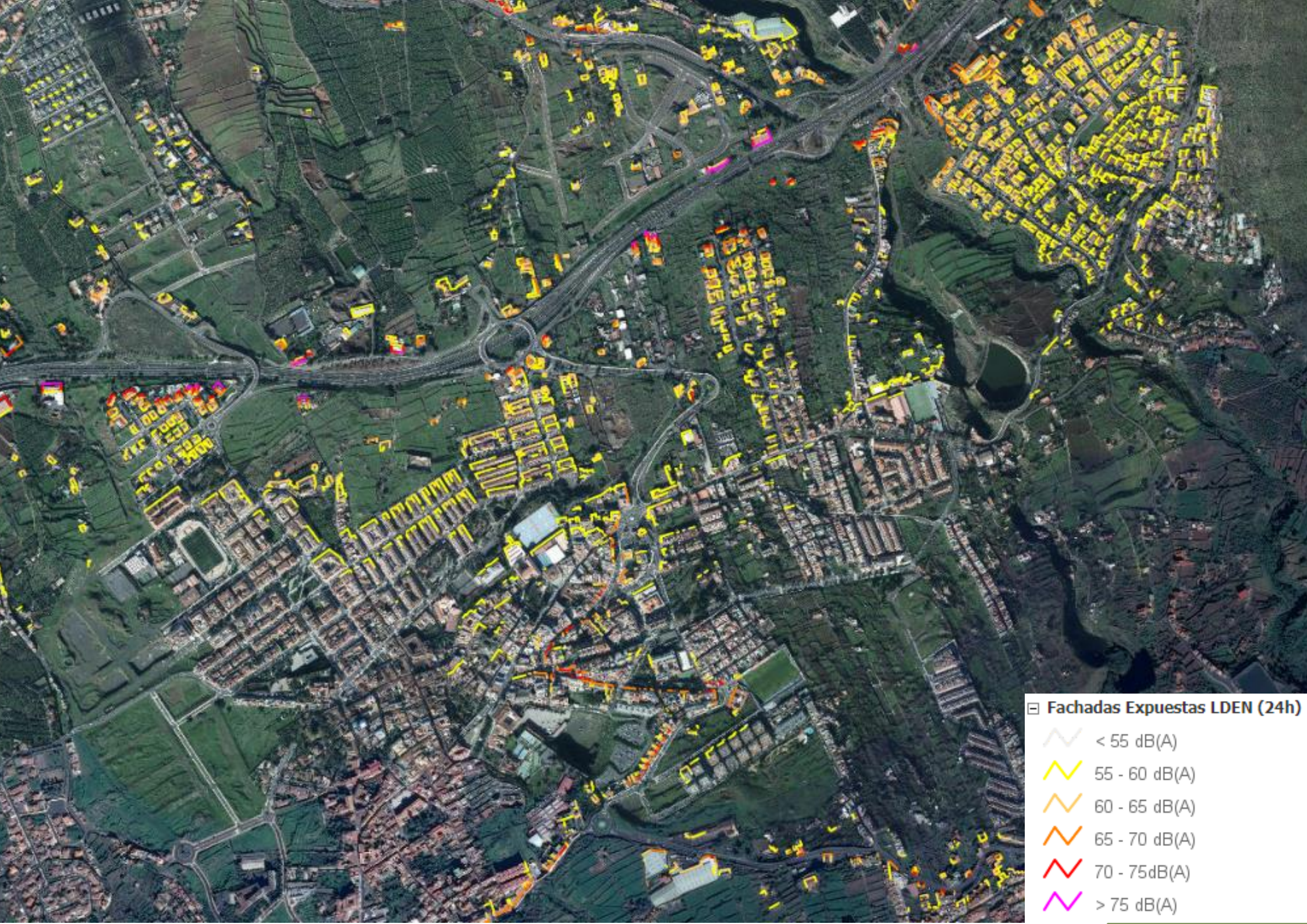
ZONAS CON ALTAS INTESIDADES DE RUIDO/CONGESTIÓN

INTENSIDADES DE TRÁFICO (2020)		
TF-21	La Orotava	5.146 veh/día
TF-324	La Orotava	11.016 veh/día

PROPUESTAS A INCORPORAR EN EL PMUS

Ordenanza Municipal sobre Energía. Elaborar un Plan de Ahorro Energético. Estaciones de medición de ruidos y de contaminación atmosférica a lo largo del municipio. Mejorar la eficiencia energética de las infraestructuras y dotaciones públicas y turísticas del municipio. Finalizar la elaboración del mapa de ruidos. Utilización de transportes colectivos mediante energías alternativas y optimización de estos.

Plan de Empleo para realizar un Programa amplio de Educación Ambiental y de Divulgación a centros educativos, centros de mayores, empresas, visitantes y ciudadanos, dando a conocer propuestas municipales e incentivando propuestas privadas.



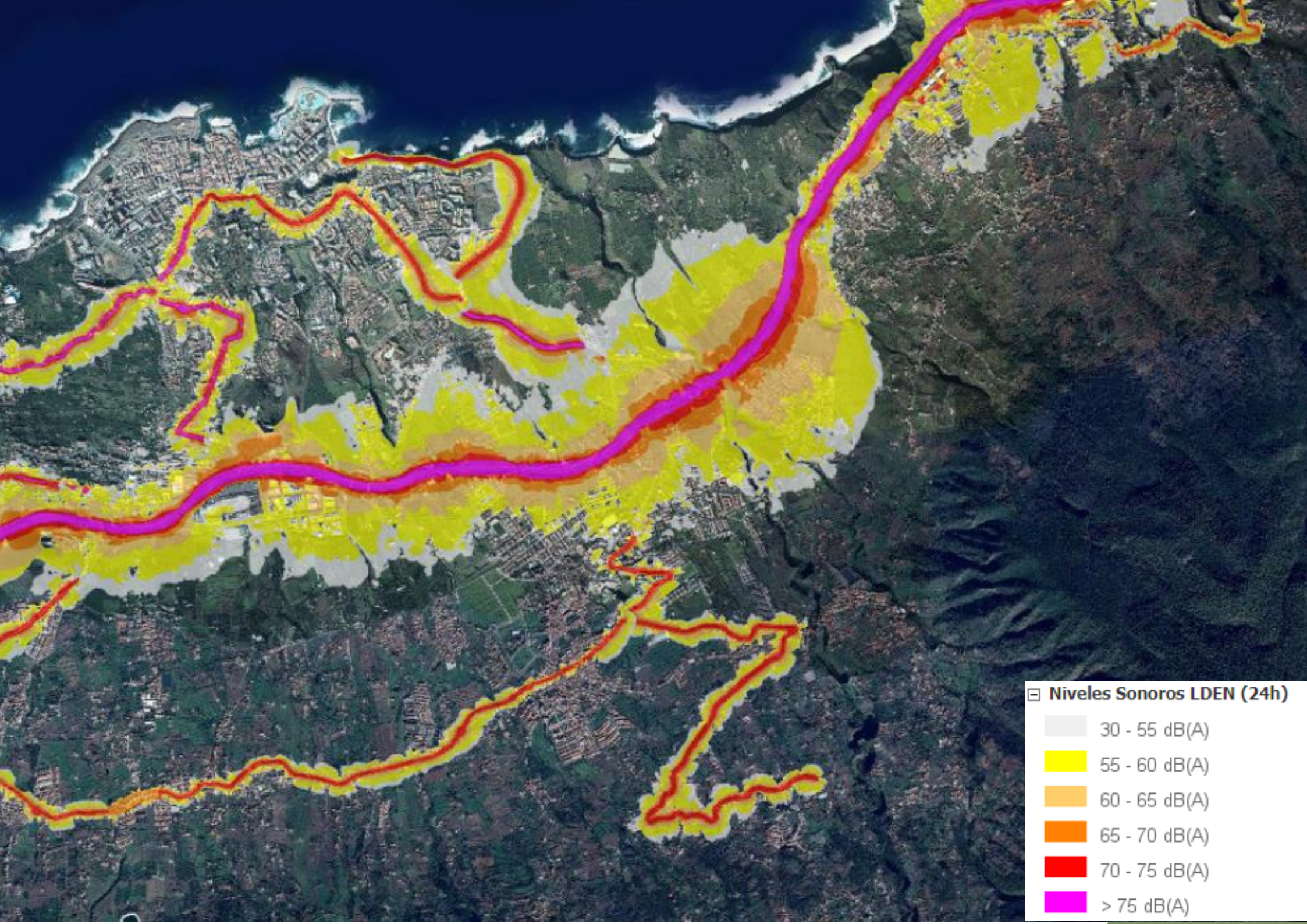
☐ Fachadas Expuestas LDEN (24h)

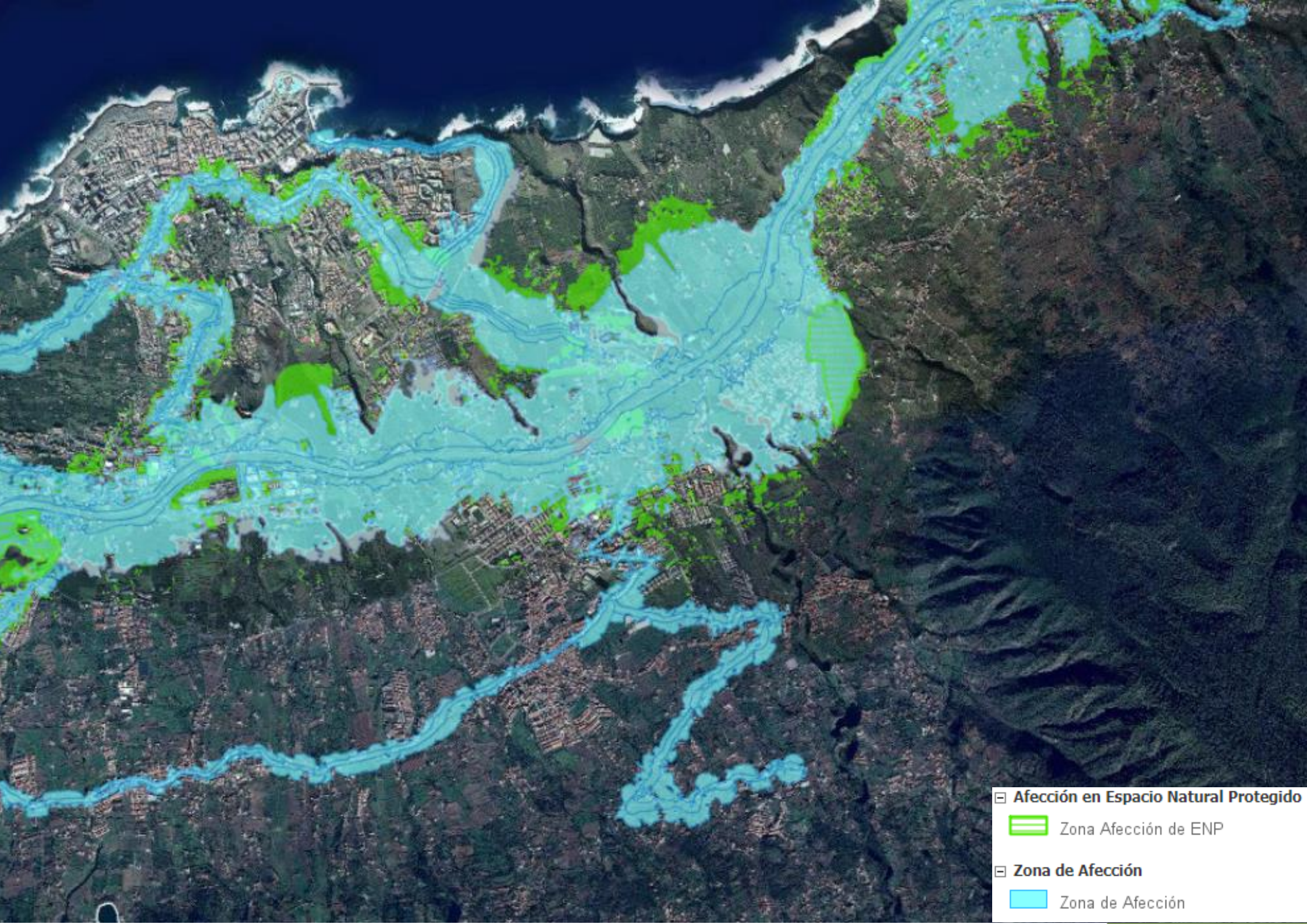




☐ **Intensidad Media del Tráfico - Día**

-  <100 veh/h
-  100 - 200 veh/h
-  200 - 400 veh/h
-  400 - 600 veh/h
-  600 - 800 veh/h
-  800 - 1000 veh/h
-  1000 - 2000 veh/h
-  2000 - 5000 veh/h
-  >5000 veh/h





☒ **Afección en Espacio Natural Protegido**

 Zona Afección de ENP

☒ **Zona de Afección**

 Zona de Afección



10) ACCESIBILIDAD EN CENTROS ATRACTORES DE VIAJE

Estado actual de accesibilidad. Espacios, edificios y servicios públicos, adaptados.

DIAGNÓSTICO SITUACIÓN ACTUAL

Existen numerosas áreas estanciales y espacios abiertos en el municipio. Sin embargo, no existen suficientes itinerarios peatonales, y las principales avenidas con gran tránsito peatonal disponen de escasas dotaciones peatonales y estanciales.

Las diferentes áreas del consistorio municipal trabajan para convertir a La Orotava en un municipio accesible, ya que puede ser un importante factor de atracción turística.



CENTROS ATRACTORES

- Casa de los Balcones
- Casa de Torrehermosa
- Liceo de Taoro
- Ermita de La Piedad
- Hospital de la Santísima Trinidad e Iglesia de San Francisco
- Ayuntamiento
- Colegio San Isidro
- Parroquia de Nuestra Señora de la Concepción
- Iglesia de San Agustín
- Ruta de los Molinos



**ESTADO ACTUAL DE ACCESIBILIDAD -----**

Fuera de los núcleos principales de actividad y residencia, el resto de barrios y territorio del municipio está destinado a la zona residencial más dispersa, con una mayor problemática de accesibilidad por sus elevadas pendientes y carácter rural del entorno.

Las vías peatonales se caracterizan por poseer, en muchos casos, pavimento inadecuado, plataformas estrechas, bordillos altos y sin rebajes para el paso de peatones y presencia de obstáculos que impiden una correcta circulación.

La ordenación y normalización del mobiliario urbano instalado en la red viaria peatonal, de carácter intrusivo y a veces caótico, y que agrava la movilidad en las principales calles comerciales de La Orotava, sobre todo para los usuarios PMR.

El principal problema de accesibilidad se encuentra en la escasa señalética adaptada para las distintas discapacidades y en la ausencia de aceras para un correcto tránsito peatonal por las vías.

PROPUESTAS A INCORPORAR EN EL PMUS -----

Infraestructuras estratégicas: conectividad y plena accesibilidad a todos los colectivos de personas, en especial a los más vulnerables. Medios mecánicos para conectar las zonas elevadas del Casco Histórico con los viales, en especial con los peatonales. Garantizar la accesibilidad para PMR en edificios públicos en condiciones de seguridad e higiene.

Mejorar el transporte público urbano e interurbano. Bases de datos de accesibilidad en el municipio para aplicación móvil de SmartMobility que permita al usuario saber con antelación las condiciones de los entornos a visitar.

Facilitar la accesibilidad en playas y piscinas. Mejorar la accesibilidad a plazas, parques y entornos de uso y disfrute de peatones. Creación de aceras que comuniquen distintos puntos que actualmente no existen y obligan a la invasión del peatón de la vía vehicular para sus desplazamientos. Creación de nuevas zonas y espacios estanciales para el disfrute de los peatones.



11) SEGURIDAD VIAL

Puntos conflictivos. Importancia de la iluminación, horas punta, áreas de mayor riesgo de determinados accidentes.

DIAGNÓSTICO SITUACIÓN ACTUAL

En términos de señalización viaria, se observa que ésta es generalmente escasa y existe una gran falta de homogeneidad. Existen numerosos cruces donde se produce incertidumbre y en varios casos la información es tardía y presenta falta de continuidad en el sistema vial. También es de especial interés los problemas que surgen en las vías de mayor tráfico rodado, así como en las intersecciones entre ellas, muchas veces con soluciones ineficientes y donde se producen los mayores y más graves accidentes.

PUNTOS NEGROS

Carretera General a TF-5, TF-21 y TF-211.

Casco Histórico.

PROPUESTAS A INCORPORAR EN EL PMUS

Dotar de elementos reductores de velocidad e implementación de zonas 30.

Mayor dotación de pasos de peatones elevados.

Mejora de la ejecución y evolución de las políticas de seguridad vial, con especial hincapié en la mejora de la señalización horizontal, vertical y accesible.

Puesta en marcha de aplicaciones informáticas y campañas de concienciación en materia de seguridad vial.





12) BUENAS PRÁCTICAS EN MOVILIDAD

Sobre medidas que se aplican en el municipio para dificultar o reducir el uso del automóvil. Políticas municipales de gestión de la movilidad.

DIAGNÓSTICO SITUACIÓN ACTUAL - - - - -

Por datos de encuestas y situación actual real, se establece que el modo que predomina en los desplazamientos es el vehículo privado, con el que se realizan cerca del 78% de los viajes (69% coches, la moto no llega al 2% de los desplazamientos). El resto de los movimientos se realiza a pie, en bici o en transporte público.

El índice de motorización del municipio es de 743 veh / 1.000 habitantes, algo por debajo de la media de la isla de Tenerife, que se sitúa en 818 veh / 1.000 habitantes, todo ello con datos obtenidos del ISTAC para el año 2020.

Falta de educación vial en los conductores (no se respeta la señalización, aparcamientos en 2ª fila, ocupación de aceras, circulación por áreas peatonales, etc.).

MEDIDAS PARA REDUCIR EL USO DEL AUTOMÓVIL - - - - -

La mejora de la accesibilidad y movilidad peatonal, resolviendo las actuales dificultades de conexión entre las zonas altas de la ciudad y el Casco Histórico, con la introducción de vías seguras, cómodas y accesibles, y la implantación de modos de transporte no contaminantes (vehículos eléctricos, circuitos de bicicletas, etc.).

También la creación de nuevos senderos e itinerarios peatonales con encanto, limitación del tráfico y de su velocidad y aumento de la peatonalización del conjunto histórico. Incluir el fomento del transporte colectivo es una medida de mejora ambiental.





POLÍTICAS MUNICIPALES DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD -----

- Ubicación de electrolineras (gestión privada).
- Sistema de transporte colectivo en los núcleos poblacionales.
- Proyecto 'Red Insular de Recarga para Vehículos Eléctricos'.



PROPUESTAS A INCORPORAR EN EL PMUS -----

- Crear la Oficina de Movilidad con gestión semanal de las actuaciones que en materia de movilidad se lleven a cabo en el municipio, y la iniciativa en participación ciudadana de acciones de formación e información en aspectos relacionados con la Movilidad Sostenible.
- Marquesinas inteligentes de información sobre intervenciones en el espacio urbano y actuaciones de movilidad en el municipio.
- Fomento de la participación ciudadana.
- Proyectos de Educación Ambiental a través de Aulas Ambientales (OAL).
- Crear el Foro de Participación Ciudadana Agenda 2030.
- Encuestar a los ciudadanos sobre la problemática del tráfico y estacionamiento.
- Encuestar a empresarios y profesionales sobre alternativas de movilidad en la ciudad.



13) OFICINA DE MOVILIDAD

Respecto a las actuaciones que se organizan habitualmente desde la Oficina de movilidad o del departamento municipal correspondiente.

DIAGNÓSTICO SITUACIÓN ACTUAL -----

Actualmente se encarga el Área de Urbanismo, Movilidad y Medioambiente y Obras Públicas del Ayuntamiento de La Orotava.

‘Plan General de Ordenación de la Villa de La Orotava’ (2004).

‘Plan Insular de Ordenación de Tenerife’ (PIOT 2011).

‘Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de la Isla de Tenerife’ (PTEOTT 2012).

‘Red Eurovelo’ para la movilidad ciclista.

‘Plan director de la Bicicleta de Canarias’ (2018).

‘Plan Estratégico de Transportes de Canarias’ (2005).

‘Estrategia Canaria por la Movilidad Sostenible’ (2019 – 2025).

PROPUESTAS A INCORPORAR EN EL PMUS -----

- Crear la Oficina de Movilidad con gestión semanal de actuaciones de movilidad que se den en el municipio.
- Celebración de la Semana Europea de la Movilidad.
- Campañas de concienciación del PMUS a ciudadanía y escolares.
- Aplicación de las energías renovables en la movilidad.
- Adscripción del municipio a redes de ayuntamientos relacionados con la movilidad.
- Jornadas/Talleres de fomento para el uso de vehículos eléctricos.





Redacción de los siguientes documentos:

- 'Modelo de Ordenanza de Movilidad y Transporte'.
- 'Modelo de Foro Ciudadano de Movilidad'.
- 'Guía de Buenas Prácticas en relación a la Movilidad'.
- 'Tabla de Indicadores seleccionados'.
- 'Campañas de Educación Ambiental'.
- 'Protocolo de Actuación en caso de Sobrecarga del Sistema Viario'.
- 'Modelo para la coordinación con otros Planes y Programas'.
- SIG.





14) PUNTOS DE RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Respecto de la existencia en el municipio de puntos de recarga de vehículos eléctricos. Política municipal de fomento de puntos de recarga.

DIAGNÓSTICO SITUACIÓN ACTUAL

Actualmente, en La Orotava existen 2 puntos de recarga de vehículos eléctricos VE, estando solo uno operativo.

POLÍTICA DE FOMENTO DE PUNTOS DE RECARGA

- Proyecto 'Red Insular de Recarga para Vehículos Eléctricos'.
- Proyectos de ejecución privada (Electrolineras).

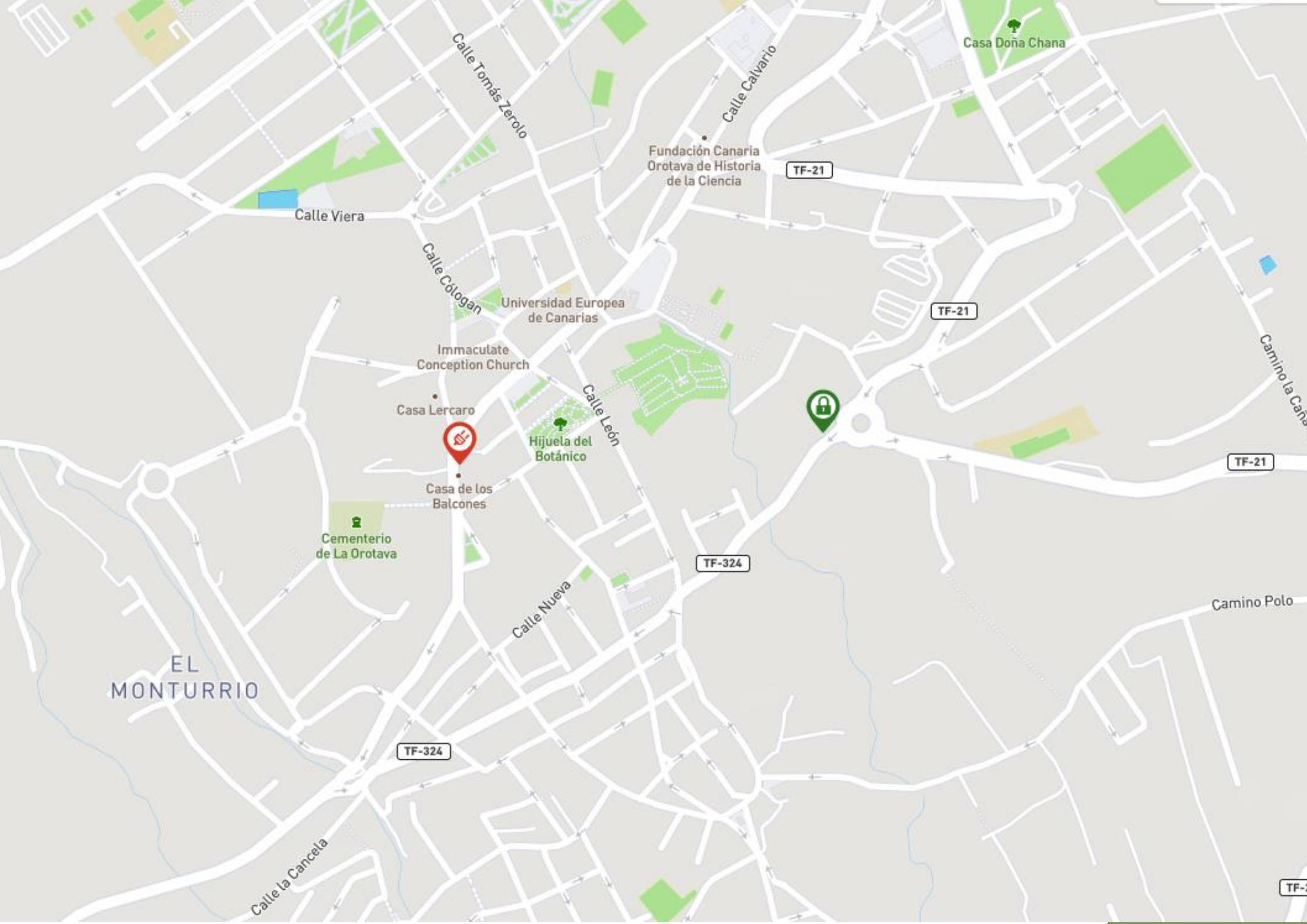


PROPUESTAS A INCORPORAR EN EL PMUS

Ubicación de puntos de recarga en centros de interés turístico y en centros atractores/generadores de viaje, como son los hoteles, aparcamientos, centros de salud, centros urbanos y turísticos, zonas comerciales y de recreo. Además, situarlos en focos de trabajo, como en zonas comerciales o puntos de parada en rutas intermunicipales. Ubicación de Electrolineras:

- Casco Histórico
- Polígono Industrial San Gerónimo
- Pinolere
- El Rincón





Calle Tomás Zero

Calle Calvario

Casa Doña Chana

Fundación Canaria
Orotava de Historia
de la Ciencia

TF-21

Calle Viera

Calle Cologan

Universidad Europea
de Canarias

TF-21

Immaculate
Conception Church

Casa Lercaro

Calle León

Hijuela del
Botánico

Casa de los
Balcones

Cementerio
de La Orotava

TF-324

Calle Nueva

TF-21

Camino la Cañal

Camino Polo

EL
MONTURRIO

TF-324

Calle la Carcela

TF-21



15) VEHÍCULO ELÉCTRICO

Actuaciones que se aplican o se organizan desde el Ayuntamiento para fomentar el uso de vehículos eléctricos. Política municipal de fomento del vehículo eléctrico.

ACTUACIONES DE FOMENTO DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO - - - - -

- Plataforma de Impulso al Vehículo Eléctrico.
- Incorporación de vehículos eléctricos a la flota municipal.
- Exposición de coches eléctricos.
- Celebración de la Semana Europea de la Movilidad.
- Excepción de pago de las tarifas de aparcamiento.
- Proyecto 'Red Insular de Recarga para Vehículos Eléctricos'.
- Convenios con asociaciones de vehículos eléctrico insulares y nacionales.
- Incentivos al transporte público para el paso de vehículos de combustión a eléctricos.
- Implantación de una red pública de puntos de recarga de vehículos eléctricos.

DIAGNÓSTICO SITUACIÓN ACTUAL - - - - -

PARQUE VEHÍCULOS LA OROTAVA (2020)	
TOTAL Vehículos	31.361
Eléctricos	31
ÍNDICE DE MOTORIZACIÓN (2020)	
Vehículos	743 veh / 1.000 hab
Turismos	493 veh / 1.000 hab





PROPUESTAS A INCORPORAR EN EL PMUS -----

Realizar un estudio para optimizar la distribución de mercancías en los 3 principales núcleos atractores de actividad (Casco Histórico, Polígono Industrial San Jerónimo, Medianías) a través de servicios de electromovilidad en la medida de lo posible.

Talleres y mesas de trabajo con la ciudadanía y centros escolares del municipio.

Bonificación al Impuesto Municipal de Vehículos destinado a vehículos eléctricos.

Plazas de aparcamientos reservadas para vehículos eléctricos.

Convenios con asociaciones de vehículos eléctrico insulares y nacionales.

Incentivos al transporte público para el paso de vehículos de combustión a eléctricos.

Incorporación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en aparcamientos de interés general.





16) SMART MOBILITY

Problemas existentes por disponer de pocas actuaciones de movilidad inteligente o servicios de Smart Mobility en el municipio.

DIAGNÓSTICO SITUACIÓN ACTUAL

El Ayuntamiento de La Orotava cuenta con un nivel medio-alto de modernización en materias de TIC:

- Página web municipal
- Sede Electrónica
- App Villa de La Orotava
- Redes Sociales municipales

PROPUESTAS A INCORPORAR EN EL PMUS

- App de puntos de recarga de VE.
- App de puntos de alquiler de bicicletas y rutas ciclistas.
- App de accesibilidad a turistas.
- App de servicios de movilidad turística.
- App de Movilidad Urbana Sostenible.

SERVICIOS SMART MOBILITY

Ordenanza reguladora de vía de estacionamiento limitado.

Reglamento del servicio de transporte en automóviles ligeros.

Ordenanza reguladora por entrada de vehículos por las aceras.

Ordenanza fiscal reguladora del impuesto sobre vehículos de tracción mecánica.

Ordenanza municipal para la protección del medio ambiente contra la emisión de ruidos y vibraciones.

Cámaras webs ubicadas por todo el municipio.





CALENDARIO DE ACTUACIONES

Calendario previsto:

Toma de datos

Análisis y diagnóstico de la situación actual

Plan de Acción y selección de actuaciones

1	2	3	4	5	6	7

B) PARTICIPACIÓN CIUDADANA

La guía metodológica de elaboración de los planes de movilidad para los municipios de Canarias expresa que contar con la participación ciudadana en la mejora de la movilidad y accesibilidad es un factor esencial para la aplicación y aceptación de medidas que modifiquen las actuales pautas de movilidad.

La participación ciudadana debería abarcar a toda la ciudadanía. Los menores de edad, las personas mayores, las personas que realizan labores domésticas, son algunos ejemplos de personas a las que no se pregunta acerca de la movilidad.

Se promoverá una encuesta de participación ciudadana en la web municipal. Los vecinos del municipio pueden participar mediante un código QR habilitado al efecto.

Las preguntas servirán de discusión, de debate y de consenso, con los colegios, con las asociaciones vecinales, con colectivos de movilidad reducida, con colectivos sociales y medioambientales, con la policía local, con los técnicos municipales, con los operadores de transporte público, con los colectivos empresariales, etc.; sobre el proyecto de creación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible.



C) TALLERES DE MOVILIDAD CON COLECTIVOS CIUDADANOS Y VECINALES

MESAS DE TRABAJO DE TRANSPORTE - - - - -

Cooperativa de Taxis – Servitaxi La Orotava.

TITSA.

Área de Ordenación y Planificación del Territorio, Medio Ambiente y Cambio Climático, Infraestructuras en General, Transporte Público y Seguridad del Ayuntamiento.

Empresas privadas de transporte escolar.

MESAS DE TRABAJO DEL ÁREA DE TURISMO - - - - -

Oficina de Turismo.

Área de Educación, Cultura, Deportes, Juventud, Fiestas, Patrimonio Cultural, Turismo, Participación Ciudadana, Bibliotecas, Archivo y Museos del Ayuntamiento.

Hosteleros.

Promotur.

MESAS DE TRABAJO + TALLERES PARA ESCOLARES - - - - -

Área de Educación, Cultura, Deportes, Juventud, Fiestas, Patrimonio Cultural, Turismo, Participación Ciudadana, Bibliotecas, Archivo y Museos del Ayuntamiento.

Reunión con las AMPAS de los centros escolares.

MESAS DE TRABAJO EN EL SECTOR COMERCIAL - - - - -

Reunión con la gerencia de centros comerciales y ZCA.

Asociaciones de Empresarios (Apymevo).

MESAS DE TRABAJO CON ASOCIACIONES DIVERSAS - - - - -

Asociación Deportiva y Recreativa.

Asociación de La Tercera Edad.

AVV de las poblaciones del municipio.

Área de Servicios Municipales, Accesibilidad, Obras, Cementerio, Parque Móvil, Playas, Parques y Jardines, Agricultura y Ganadería.

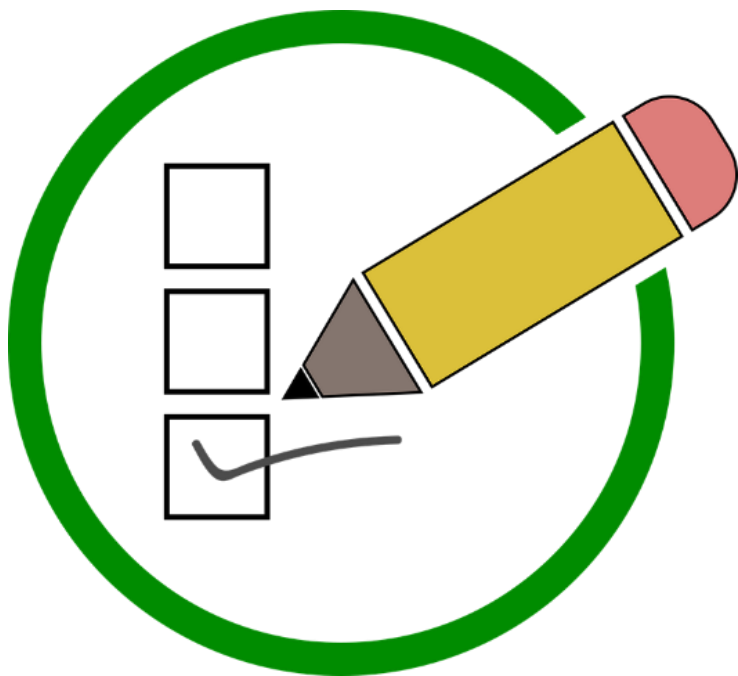
Área de Medio Ambiente y Cambio Climático y Ad. Electrónica.



D) ENCUESTAS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA_____

ENCUESTAS SOBRE MOVILIDAD

- Domiciliarias
- Peatonales
- Transporte público
- Vehículo privado
- Colectivos ciudadanos



E) ELABORACIÓN DE PROPUESTAS Y MEDIDAS Y ACTUACIONES DE MOVILIDAD A INCLUIR EN EL PMUS_____

Además de las propuestas ya incluidas en el apartado A del presente documento, se elaborarán una serie de medidas y actuaciones para adaptar la movilidad a los nuevos tiempos, teniendo especial atención a los condicionantes aprendidos durante el periodo de confinamiento derivado de la pandemia mundial del COVID-19.

Estas propuestas generarán una movilidad más accesible y sostenible.

COVID-19: REDISEÑAR LA MOVILIDAD TRAS LA PANDEMIA__

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 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 deben 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.

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.

REQUISITOS DE LA MOVILIDAD TRAS LA PANDEMIA

Redistribuir el Espacio Público

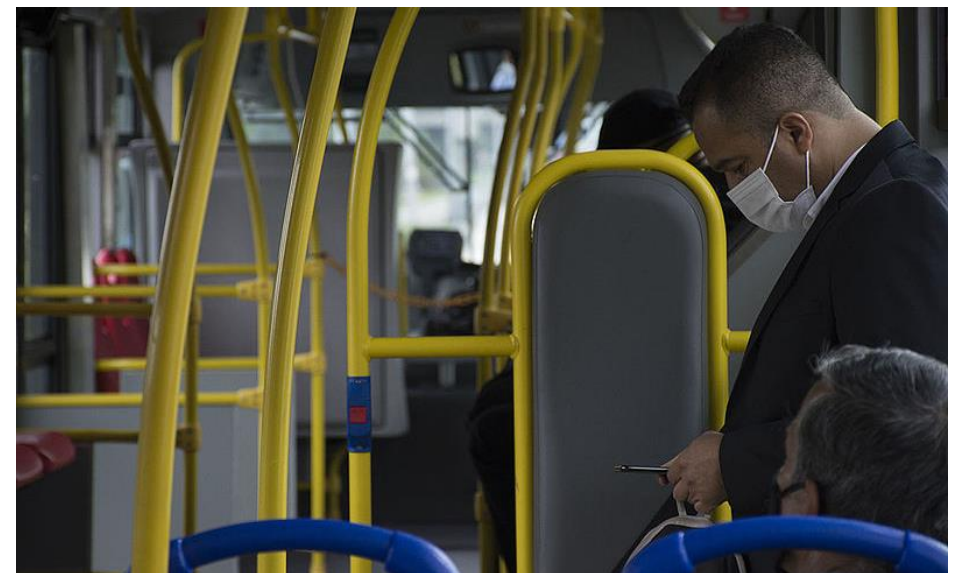
Caminar o ir en Bicicleta

Transporte Público más seguro

Uso racional del Vehículo Privado

Cambio de hábitos en desplazamientos habituales

Digitalización y empleo de la tecnología de movilidad



**PROPUESTAS A INCORPORAR EN EL PMUS -----**

- 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 y zonas urbanas para permitir un distanciamiento social durante los paseos.
- Prioridad en los semáforos e intersecciones 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.
- Ampliar las frecuencias del transporte público, 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 o transporte municipal a la demanda 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 y con dispositivos de pago sin contacto.
- Ampliar el espacio público ocupado por paradas de guaguas: marquesinas.
- 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.



F) GASTOS DE PERSONAL

PERSONAL PARA LA ELABORACIÓN DEL PMUS

- 1 Coordinador General.
- 1 Gestora General / Coordinadora de Eventos.
- 1 Coordinador.
- 1 Graduado/a en Ingeniería Civil.
- 1 Arquitecto/a.
- 1 Licenciado/a en Sociología.
- 1 Graduado en Informática y Telecomunicaciones.



G) JORNADAS O ACTUACIONES PARALELAS AL PMUS

ACTIVIDADES INFORMATIVAS DEL PMUS

Eventos con los colegios e institutos del municipio.

Eventos con los ciudadanos y colectivos vecinales/sociales.

Trípticos e información en la página web municipal.

Reuniones con equipo de gobierno municipal, asociaciones, comerciantes y vecinos.

Reuniones con responsables de empresas de transporte público y privado que operen en el municipio.

Divulgación virtual del contenido del PMUS.

Publicación en prensa de información especializada sobre la redacción del PMUS.

Publicaciones diversas en redes sociales (Facebook, Instagram, Twitter, LinkedIn y páginas web).

Contacto telefónico con personas implicadas en el PMUS.



H) ADSCRIPCIÓN DEL AYUNTAMIENTO AL PACTO DE LOS ALCALDES POR EL CLIMA Y LA ENERGÍA

ADSCRIPCIÓN PACES		
Ayuntamiento Villa de La Orotava	SI	NO

I) PROPUESTA ECONÓMICA

DETALLE PORMENORIZADO DE GASTOS -----



Divulgación, difusión, sensibilización y fomento de la movilidad sostenible.	10.000,00 €
Trabajos de campo, toma de datos y evaluación con equipos de medidas.	12.000,00 €
Análisis, diagnóstico y cálculos, con herramientas tecnológicas.	15.000,00 €
Proyección de los planes sectoriales del PMUS.	13.000,00 €
SUMA	50.000 €
TOTAL	50.000 €

SUBVENCIÓN SOLICITADA (60%)	30.000 €
APORTACIÓN MUNICIPAL (40%)	20.000 €
TOTAL (100%)	50.000 €