



# PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS) DE ALAJERÓ

**alomon**  
CONSULTORÍA DE MOVILIDAD

## Contenido

<b>1. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>1</b>
1.1. Introducción .....	1
1.2. Misión y Visión.....	2
1.3. Enfoque .....	2
1.4. Metodología General.....	3
<b>2. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO.....</b>	<b>5</b>
2.1. Ámbito de Estudio .....	5
2.2. Recopilación de Información Previa .....	6
2.3. Visitas Técnicas.....	6
2.4. Toma de Datos.....	9
2.4.1. Zonificación.....	10
2.4.2. Resultados .....	10
2.5. Participación Ciudadana .....	26
2.6. Análisis de la Situación Actual.....	29
2.6.1. Caracterización Socioeconómica.....	29
2.6.2. Características Físicas .....	41
2.6.3. Evolución territorial y urbanística.....	42
2.6.4. El Sistema de Transporte .....	46
2.7. Diagnóstico de la Movilidad.....	52
2.7.1. La Movilidad en Alajero .....	52
2.7.2. Dimensión de Género.....	54
2.7.3. Distribución Espacial de la Movilidad.....	56
2.7.4. Indicadores de Movilidad.....	57
2.8. Benchmarking.....	58
2.8.1. Ejemplos seleccionados.....	58
2.8.2. Fichas de ejemplos .....	59
2.8.3. Pequeñas intervenciones: Buenas prácticas .....	81
2.9. Conclusiones del Diagnóstico .....	84
2.9.1. Análisis DAFO.....	88
<b>3. PLAN DE ACCIÓN .....</b>	<b>90</b>
3.1. Reflexión Estratégica .....	90
3.1.1. Problemas Públicos .....	90

3.1.2.	<i>Objetivos y Líneas Estratégicas</i> .....	92
3.2.	Nuevo Modelo de Municipio .....	94
3.3.	Programas de Actuación.....	102
3.3.1.	<i>Programas</i> .....	102
3.3.2.	<i>Ficha de Medidas</i> .....	103
3.4.	Cronograma y presupuesto .....	162
3.5.	Evaluación del Impacto Ambiental .....	164
3.5.1.	<i>Evaluación cualitativa</i> .....	164
3.5.2.	<i>Evaluación cuantitativa</i> .....	169
3.5.3.	<i>Conclusiones</i> .....	174
4.	<b>Seguimiento y Evaluación</b> .....	<b>175</b>

# 1. INTRODUCCIÓN

## 1.1. Introducción

El **PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS) DEL MUNICIPIO DE ALAJERÓ** es un **plan estratégico y dinámico** para el municipio basado en prácticas de planificación existentes y que tiene en cuenta los principios de integración, participación y evaluación, buscando un cambio de modelo en el sistema de movilidad actual en el municipio de Alajeró.

El PMUS pretende ser una **herramienta de planificación e instrumento de referencia** para el conjunto de actuaciones vinculadas a la **movilidad de personas y mercancías** en el municipio en los próximos años.

El **objetivo** de este Plan es lograr un nuevo modelo de movilidad a través de la ordenación del desplazamiento en el municipio de la forma más equilibrada y beneficiosa desde el punto de vista social, económico y ambiental, para garantizar una mejor calidad de vida a la ciudadanía, de acuerdo con la normativa vigente. Para ello, es necesario la puesta en marcha de una serie de medidas a nivel macro las cuales están sujetas a los ajustes y rediseños que la entidad local considere para su correcta adecuación al resto de medidas propuestas. Es decir, el cómputo total de las medidas del PMUS deberán guardar una consonancia que permita el cumplimiento del **nuevo modelo de municipio** previsto para Alajeró.

El presente documento se adapta al contexto actual, en cuanto a contenidos y a un horizonte de medio plazo, en el que las medidas tendentes a favorecer la **movilidad activa** tomarán un papel decisivamente relevante.

**Alajeró** aunque sea un municipio categorizado como Centro Rural o Pequeña Ciudad 2 (CRPC2), cuenta con unas **características propias** que tienen influencia en la movilidad del municipio:

- ❖ El municipio cuenta con una estructura poblacional típica en el régimen demográfico moderno, con una **evolución hacia un envejecimiento de la población** y una disminución de la natalidad anual.
- ❖ Debido al encuadre territorial donde se sitúa el núcleo urbano, presenta una **orografía compleja** que condiciona el entramado urbano, encontrando fuertes pendientes en algunas vías y numerosos núcleos dispersos y de difícil acceso.
- ❖ **Escasa oferta de transporte público interurbano** que conecte Alajeró con otros municipios.
- ❖ **Concentración de los equipamientos** en una única zona del núcleo urbano.

Todo ello, está generando cada vez **nuevas necesidades de desplazamientos**, que requieren ser cubiertas adecuadamente, sin congestionar el municipio, y manteniendo su atractivo de pueblo. Hay que destacar que Alajeró se encuentra situado en una zona estratégica y posee una serie de elementos de interés que pueden potenciarse como **atractivo turístico**, siendo necesario para ello una planificación adecuada que haga más agradable el municipio, y que permita generar así mayores beneficios.

El objetivo principal del PMUS será, por tanto, la **planificación de una movilidad** que potencie los desplazamientos a pie, en bicicleta y, en la medida de lo posible, medios de transporte colectivo

y compartido, de manera que se incida favorablemente sobre el **medio ambiente y la salud** a través de la **movilidad sostenible**.

Finalmente, hay que destacar que el PMUS queda enmarcado en la política medioambiental y de transporte de la **Unión Europea**, que hace referencia a los principios de intermodalidad, control de emisiones y reducción de la accidentalidad.

## 1.2. Misión y Visión

La **Misión y la Visión del PMUS** constituyen el punto de referencia para su formulación, así como la inspiración y motivación para la futura implementación del PMUS. Con ellas, y por ende con el Plan, se pretende dar respuesta a los principales problemas de la movilidad identificados en el diagnóstico realizado.



### VISIÓN

Alcanzar un modelo de movilidad y transporte **sostenible, eficiente y de calidad**, capaz de dar respuesta a las necesidades y demandas sociales, favoreciendo la accesibilidad universal al transporte, contribuyendo a la mejora del medio ambiente y la salud, al desarrollo sostenible del pueblo y a la cohesión territorial.



### MISIÓN

Instaurar un **modelo de movilidad sostenible** en el municipio, mediante la **planificación de la movilidad** basada en el fomento de los modos no motorizados, el transporte colectivo y/o compartido, la intermodalidad, la recuperación del espacio público y el uso de energías limpias, todo ello en consonancia con la promoción, educación y sensibilización de la ciudadanía sobre el uso eficiente y sostenible de los modos de transporte en cumplimiento de los objetivos establecidos sobre cambio climático y sostenibilidad de la **Estrategia Europea**.

El **Plan de Movilidad Urbana Sostenible** tiene los principios de sostenibilidad, seguridad y equidad social como referencia para la búsqueda de un **nuevo modelo de municipio** que se ajuste a las condiciones que presenta el municipio. Por ello, sus líneas estratégicas y las medidas que propone están orientadas a potenciar los desplazamientos a pie y en bicicleta, el transporte colectivo y/o compartido, y, así como llegar a un uso más racional del vehículo privado.

## 1.3. Enfoque

El enfoque del **Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alajeró** se hace en base a unas **claves o principios** recomendados para elaborar e implementar un PMUS con éxito. Estas claves las ha elaborado el equipo consultor en base a su propia **experiencia**:

- 1 PROPUESTAS A CORTO Y LARGO PLAZO**  
A pesar de planificar a futuro, es vital planificar acciones "que puedan verse ya" para que el PMUS no quede en un cajón
- 2 BINOMIO INSEPARABLE URBANISMO - MOVILIDAD**  
Hay que diseñar políticas de movilidad pero siempre de acuerdo con el modelo de ciudad
- 3 MEDIO RURAL**  
Las dificultades de movilidad en el medio rural es un handicap más que provoca la pérdida de población en los pueblos
- 4 MOVILIDAD TURÍSTICA**  
Es importante analizar y hacer propuesta que hagan del municipio un lugar agradable y sostenible desde el punto de vista turístico
- 5 PARTICIPACIÓN CIUDADANA**  
Como proceso bidireccional: debe ser informativo y a la vez recopilar opiniones y sugerencias de todos los actores
- 6 BENCHMARKING**  
Análisis de experiencias que puedan aportar ideas o adelantar los efectos que pueden tener ciertas medidas
- 7 RIGOR EN LAS PROPUESTAS**  
Y en los procesos para definir dichas propuestas, evaluando efectos y resultados
- 8 EVALUACIÓN DE IMPACTOS**  
En relación a la seguridad vial, efectos económicos, reparto modal, ahorros de tiempo, etc.
- 9 DATOS DE PARTIDA**  
Son fundamental, y por tanto es clave que se recopilen con calidad pues van a determinar la toma de decisiones
- 10 VISIÓN INTERMODAL**  
Todos los medios de transporte tienen su lugar y hay que contemplarlos en cualquier medida.
- 11 CARÁCTER DE LAS PROPUESTAS**  
Fiabilidad; Solidez científica; y totalmente práctico y aplicable
- 12 EDUCACIÓN**  
Incrementar la educación vial en todos los niveles de formación y llegar a quienes no se encuentran dentro de la comunidad educativa
- 13 FORMACIÓN**  
Reforzar y capacitar a los equipos técnicos municipales en términos de planificación, ejecución y de mantenimiento de la vialidad urbana
- 14 FINANCIACIÓN**  
Diseño de propuestas de acuerdo con el marco actual de inversiones y opciones europeas de financiación
- 15 IMAGEN**  
-Propuestas acordes con las políticas de la UE de mejora de la imagen de Alajero

*Ilustración 1: Enfoque*  
*Fuente: Elaboración Propia*

## 1.4. Metodología General

El presente PMUS se ha redactado con base en la **Guía metodológica para la elaboración de planes de movilidad para municipios del Gobierno de Canarias**, además de la experiencia en la redacción de otros PMUS.

En la siguiente imagen se muestra el esquema metodológico, dividido en diversas etapas o fases:

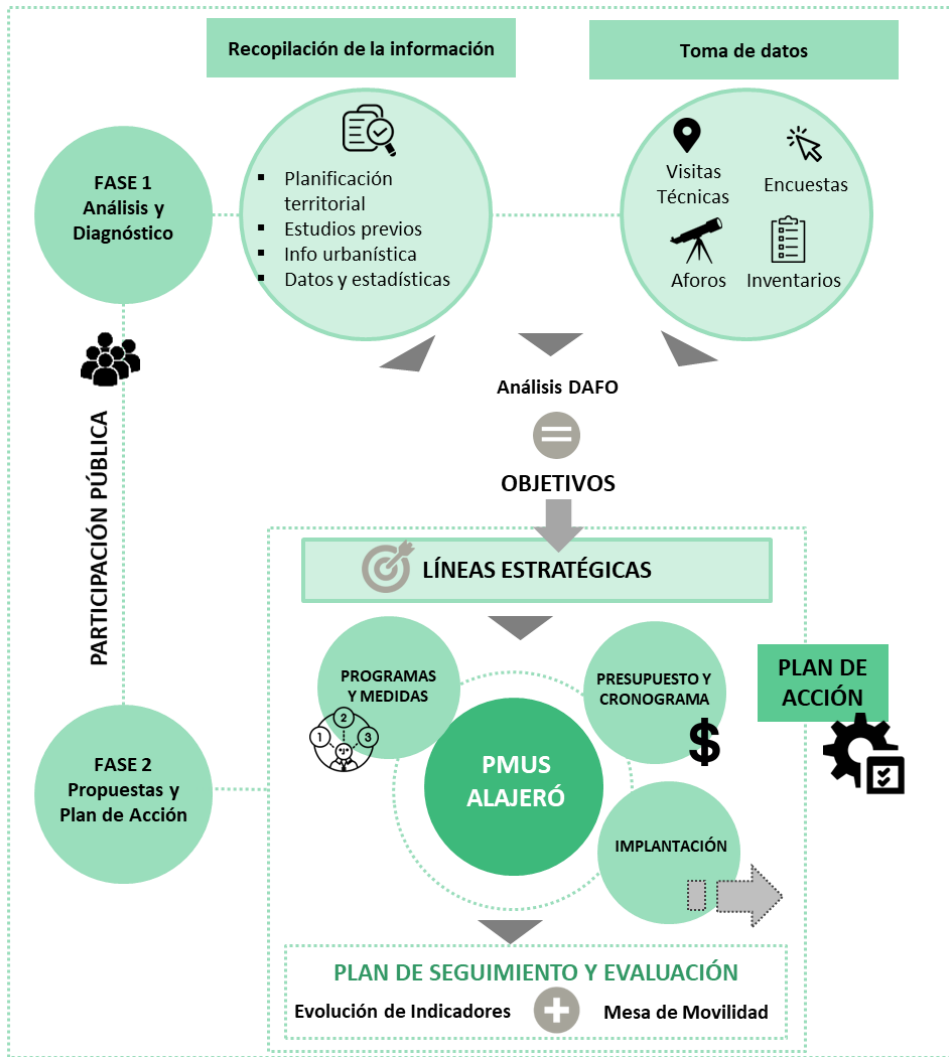


Ilustración 2: Metodología para la elaboración del PMUS  
Fuente: Elaboración Propia

## 2. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

La primera fase de trabajo para el desarrollo del Plan de Movilidad de Alajeró ha consistido en la **caracterización del municipio y su movilidad**, base sobre la que se realiza el Diagnóstico y las Propuestas del Plan de Movilidad. Se desarrollarán 4 **actividades**:



### 2.1. Ámbito de Estudio

**Alajeró** se encuentra en la zona suroeste de la isla de La Gomera. Es la capital, no solo geográfica sino también administrativa, comercial y turística, de un término municipal cuya organización está dividida en nueve núcleos poblacionales.

Además de **Alajeró Casco**, encontramos otros territorios: **Almácigos, Antoncojo, Arguayoda, Barranco de Santiago, Imada, Playa de Santiago, Quise y Targa**. Debido a que el aeropuerto de La Gomera se encuentra dentro del municipio, este es un punto donde el tráfico de turistas es bastante importante para la economía además de suponer una ventaja para los habitantes, ya que no tienen que realizar grandes desplazamientos para viajar fuera de la isla.

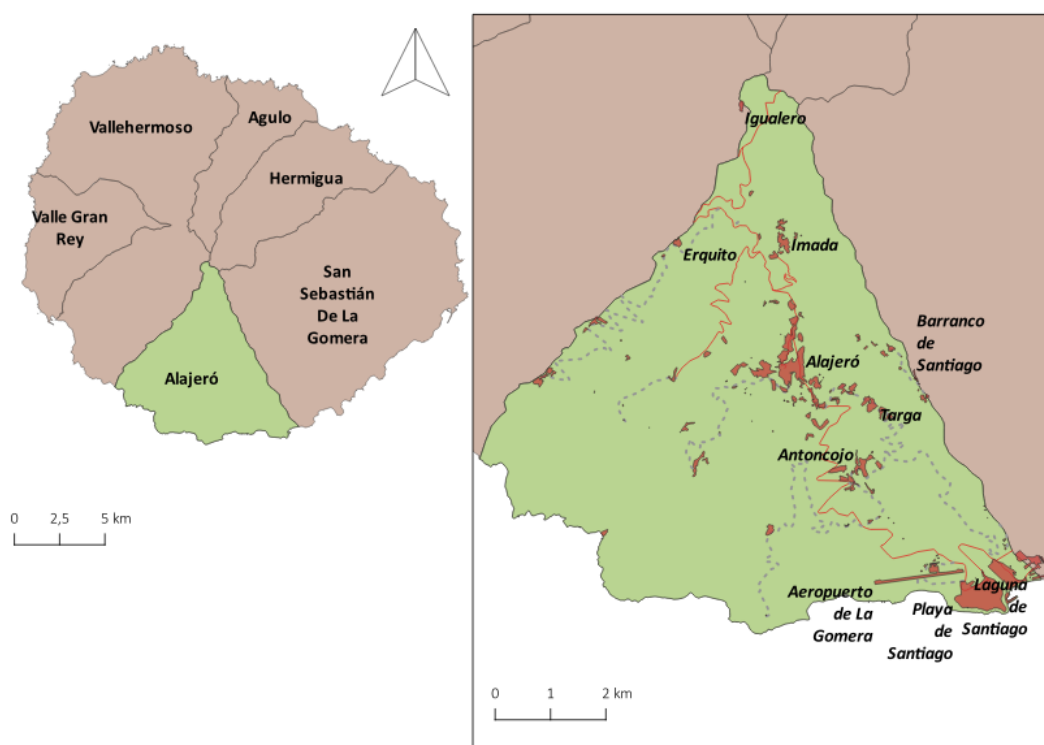


Ilustración 3: Localización geográfica de Alajeró  
Fuente: Elaboración Propia

La población en el año 2020 se situaba en los **2.206 habitantes** que se distribuían en una superficie de **49,43 km<sup>2</sup>**.



## 2.2. Recopilación de Información Previa

Dentro de la recogida de información se ha revisado **toda la documentación estadística habitual, la normativa de aplicación y las referencias documentales y metodológicas.**

En la siguiente tabla se muestra la documentación que se ha tomado como referencia

Nivel Estatal
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE)</li> <li>• Instituto Nacional de Estadística (INE)</li> <li>• Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)</li> </ul>
Nivel de Comunidad Canaria
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Instituto Canario de Estadística (ISTAC)</li> <li>• Estudio para el establecimiento de vías ciclistas en la red de senderos en la isla de La Gomera</li> <li>• Plan Canario de la Bicicleta 2018-2025</li> </ul>
Nivel Local
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plan General Ordenación Urbanística de Alajeró</li> </ul>
Referencias documentales y metodológicas
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Guía para la elaboración de Planes de Movilidad Sostenible del Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía (IDAE)</li> <li>• Métodos y técnicas para el fomento de la bicicleta en áreas urbanas, del Consorcio Probici (2010).</li> </ul>

## 2.3. Visitas Técnicas

Las visitas técnicas tienen por objetivo llevar a cabo un **análisis cualitativo** del ámbito de estudio y de su movilidad. Además, sirven para completar la información necesaria para la elaboración del trabajo de campo.

Estas visitas se han realizado como paso previo a la definición del **trabajo de campo** y como **inicio de los trabajos**, de manera que se obtiene una impresión cualitativa que permite definir y complementar dichos trabajos, al garantizar que la toma de datos sobre el terreno se realiza teniendo un conocimiento previo del funcionamiento del espacio y permite incorporar en la caracterización del ámbito aspectos subjetivos que quedan fuera de la valoración de la información cuantitativa obtenida.

Se realizaron visitas técnicas al ámbito de estudio los días 11 y 12 de febrero de 2021. Realizando recorridos en automóvil y a pie que permiten observar de primera mano las **deficiencias en cuanto a la movilidad** de Alajeró.

De estas visitas se han obtenido las **principales conclusiones** acerca de la movilidad, de forma general, en los distintos núcleos urbanos. Se han observado buenas prácticas, pero también **numerosas deficiencias** en todo el municipio. Entre las deficiencias detectadas destacan:

- ❖ Anchos insuficientes de aceras (inferior a 1,80 m) o prácticamente inexistentes.
- ❖ Malas prácticas de aparcamiento.
- ❖ Paradas de guaguas inaccesibles, escasas o mal señalizadas.
- ❖ Servicio de transporte público insuficiente entre núcleos interurbanos y vías principales.
- ❖ Inexistencia de una estación de guaguas abierta al público.

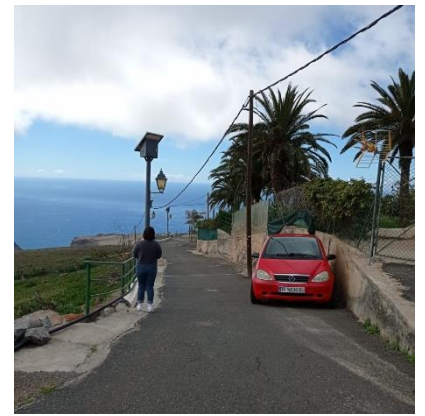
A continuación, se muestran algunas **imágenes** que ilustran todo lo anterior:



*Ilustración 3. Parada de guaguas inaccesible.*



*Ilustración 4. Estación de guaguas cerrada al público.*



*Ilustración 5. Acerado de dimensiones insuficientes o sin acerado*

## 2.4. Toma de Datos

El objetivo de esta fase es **conocer las necesidades de movilidad** y **recabar datos de movilidad** de la ciudadanía en el municipio, así como no residentes, los cuales servirán de base a la realización del PMUS de Alajeró.

Se **publicó de manera online el día 13 de febrero y se mantuvo activa hasta el día 18 de marzo**. Para mayor difusión de esta ha sido publicada en las redes sociales del Ayuntamiento de Alajeró.

Las encuestas realizadas son cortas y sencillas con el fin de obtener, por una parte, la información que se necesita para los objetivos del estudio y a la vez la máxima colaboración por parte de los encuestados. Se encuestaron a los residentes y no residentes del municipio mayores de 16 años que viajaban de manera habitual a Alajeró.

La encuesta realizada tiene una **duración de 5 minutos** aproximadamente. Esta se **estructura** en tres secciones:

- ❖ **Presentación de la encuesta:** donde se explica que es un PMUS y la importancia de participar en la encuesta para, entre todos, hacer un pueblo con mayor calidad de vida.
- ❖ **Sección A: Datos básicos.** Se compone de 7 preguntas sobre los datos básicos que permiten caracterizar al encuestado, entre los que encontramos el género, la edad, la procedencia, la ocupación, el tamaño del hogar, sobre la disposición de carnet y vehículo y, por último, el número de vehículos a motor que hay en su unidad familiar.
- ❖ **Sección B: Caracterización del desplazamiento.** Se compone de 12 preguntas, aunque algunas de ellas solo son necesarias en función de la respuesta del encuestado. Este apartado pretende caracterizar el desplazamiento reciente que ha realizado el individuo, por lo que se tiene en cuenta: municipio de origen y destino, motivo del desplazamiento, frecuencia del desplazamiento, lugar de estacionamiento del vehículo, motivo del uso/no uso del vehículo privado.
- ❖ **Sección C: Sobre la movilidad urbana del municipio.** Se compone de 2 preguntas. La primera de ella es una matriz compuesta de 6 preguntas que determinan el grado de satisfacción sobre la movilidad urbana. La última pregunta trata sobre la posibilidad de un aparcamiento público cómodo y asequible, y el tiempo que estaría dispuesto el usuario a caminar desde el aparcamiento hasta el destino.

### 2.4.1. Zonificación

Antes de realizar la encuesta de movilidad es necesario realizar una **zonificación del área de estudio** para conocer el Origen y Destino de los viajes de los encuestados y obtener una **matriz Origen/Destino**.

Esta zonificación del área consiste en dividir el territorio en zonas con el fin de: realizar el diseño muestral de trabajos de campo; analizar las características de movilidad y generar una base de datos de información lo más completa y eficiente de tal manera que pueda ser utilizada también en futuros estudios.

En este caso, la zonificación del casco urbano está compuesta por **6 zonas que responden a los distintos barrios del municipio**.

### 2.4.2. Resultados

Se realizaron **110 encuestas** de las cuales, tras un proceso de depuración y validación, quedaron **87 encuestas**.

En cuanto al error muestral cabe señalar que para la población correspondiente al ámbito de estudio (2.026 habitantes en 2020) las **110 encuestas realizadas dan un error muestral de 10.28%, con un nivel de confianza del 95%**.

#### DETERMINACIÓN DEL ERROR MUESTRAL EN LA DETERMINACIÓN DE UNA PROPORCIÓN

DATOS DE ENTRADA	
Nivel de confianza (%) [ $1-\alpha$ ]	95 %
Proporción esperada o máxima [ $p$ ]	50%
Tamaño muestral [ $n$ ]	87
Población [ $N$ ]	2.026
[ $Z$ ]	1,96

Error muestral (%) [ $d$ ]

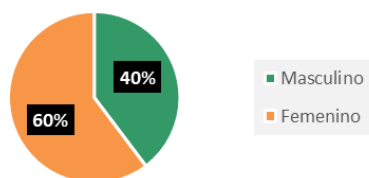
$$d = \sqrt{\frac{(N - n) \cdot Z^2 \cdot 1 - \frac{\alpha}{2} \cdot p \cdot (1 - p)}{n \cdot (N - 1)}}$$

A continuación, se procede a analizar los resultados que se han obtenido tras explotar las encuestas realizadas. Para ello, primero debemos realizar **una caracterización del encuestado**.

## GÉNERO

Como se muestra en la encuesta participaron **más mujeres que hombres**, 60%-40% respectivamente.

### GÉNERO DE LOS ENCUESTADOS



Género	%
Femenino	60%
Masculino	40%
TOTAL	100%

Ilustración 6: Género de los encuestados.

Fuente: Elaboración propia

Tabla 1: Género de los Encuestados

Fuente: Elaboración propia

## EDAD

El **57%** de los encuestados tenían entre **30 y 49 años**. También es destacable los encuestados con entre 59 y 64 años que representan el 23% mientras que, los encuestados entre 16 y 29 años un 15%. Por tanto, la gran mayoría de **los encuestados eran adultos**.

Edad	%
16 a 29 años	15%
De 30 a 49 años	57%
De 50 a 64 años	23%
Más de 65 años	19%
TOTAL	100%

Tabla 2: Edad de los encuestados

Fuente: Elaboración Propia

### EDAD DE LOS ENCUESTADOS

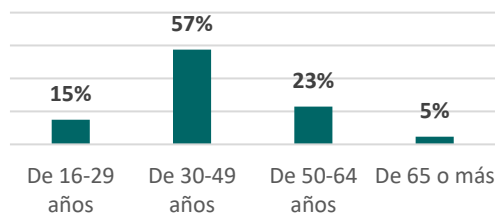


Ilustración 7: Edad de los Encuestados

Fuente: Elaboración Propia

### RESIDENCIA

Se les preguntó si eran residentes en el municipio o si por el contrario vivían en algún municipio cercano. El **87% de los encuestados tienen su residencia en Alajeró**, el 8% en San Sebastián de La Gomera. Por otro lado, el 3% vivían en Valle Gran rey y, por último, el 1% en Vallehermoso y otro 1% eran turistas

Residencia	%
Alajeró	87%
San Sebastián	8%
Valle Gran Rey	3%
Vallehermoso	1%
Turista	1%
TOTAL	100%

Tabla 3: Residencia de los encuestados  
Fuente: Elaboración propia

### RESIDENCIA DE LOS ENCUESTADOS

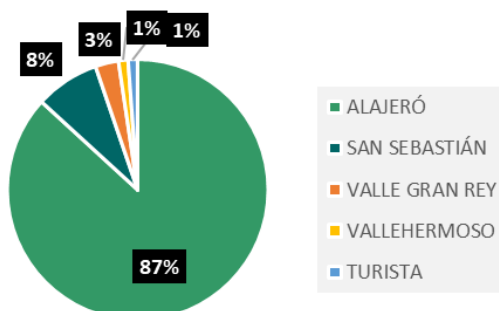


Ilustración 8: Lugar de residencia de los encuestados  
Fuente: Elaboración propia

A los encuestados que respondieron que vivían en Alajeró también se les preguntó en qué parte del municipio se trataba concretamente. A esta pregunta, **el 45% afirmó vivir en Playa de Santiago**, el 26% en el casco antiguo de Alajeró, el 9% en Targa al igual que en Imada. Por último, el 7% vivían en Antoncojo y el 4% en Barranco de Santiago.

Residencia dentro de Alajeró	%
Playa de Santiago	45%
Alajeró Casco	26%
Targa	9%
Imada	9%
Antoncojo	7%
Barranco de Santiago	4%
TOTAL	100%

Tabla 4: Distribución de la residencia de los encuestados  
Fuente: Elaboración Propia

### RESIDENCIA ENCUESTADOS EN ALAJERÓ

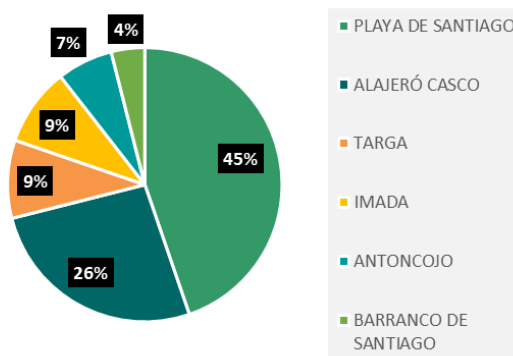


Ilustración 9: Distribución de la residencia encuestados  
Fuente: Elaboración Propia



## OCUPACIÓN

Más de la mitad de los encuestados **trabajan, un 73%**. Del resto, sobresalen los desempleados con un 15% y los estudiantes y jubilados que representan un 5% respectivamente.

Ocupación	%
Trabajo en el hogar	1%
Trabajador cuenta propia	13%
Trabajador cuenta ajena	60%
Jubilado/dependiente	5%
Estudiante	5%
Desempleado	15%
Otro	2%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

Ilustración 10: Ocupación de los encuestados  
Fuente: Elaboración propia

## OCUPACIÓN DE LOS ENCUESTADOS

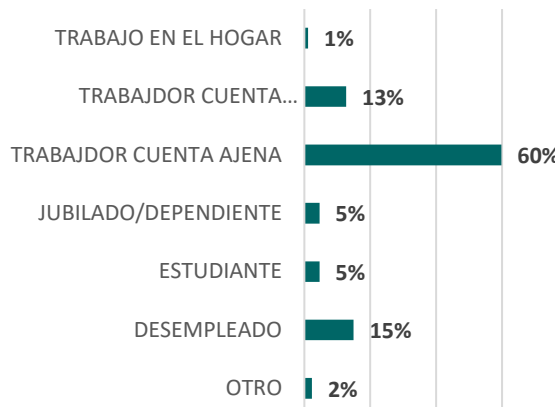


Tabla 5: Ocupación de los Encuestados  
Fuente: Elaboración Propia

## TAMAÑO DEL HOGAR

El **32% de los encuestados vive en un hogar con 4 miembros**. Del resto, sobresalen los hogares de 3 y 2 miembros, con un 28% y 17% respectivamente.

Tamaño del hogar	%
Individual	10%
2 miembros	17%
3 miembros	28%
4 miembros	32%
5 o más miembros	13%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

Tabla 6: Tamaño del hogar de los encuestados  
Fuente: Elaboración Propia

## TAMAÑO DEL HOGAR DE LOS ENCUESTADOS

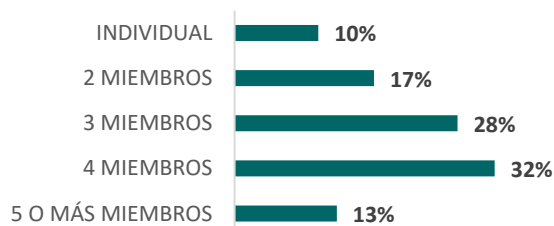


Ilustración 11: Tamaño del hogar de los encuestados  
Fuente: Elaboración Propia



### VEHICULO Y DISPONIBILIDAD

El **78%** de los encuestados tiene carnet y vehículo. Destaca que el 10% afirma tener coche, pero no carnet, mientras que el 9% presenta la situación inversa. Por último, el 3% no tiene ninguno de los dos.

Carnet	%
No tengo ninguno	3%
Tengo ambos	78%
Tengo carnet, pero no coche	9%
Tengo coche, pero no carnet	10%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

Tabla 7: Disponibilidad de Carnet y vehículo de los encuestados  
Fuente: Elaboración Propia

El **43%** de los encuestados posee 2 vehículos en su unidad familiar, seguidos de aquellos con 1 vehículo (33%) y 3 vehículos (9%).

Nº de vehículos	%
1 vehículo	33%
2 vehículos	43%
2 vehículos	9%
4 o más vehículos	7%
Ninguno	8%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

Tabla 8: Número de vehículos por unidad familiar  
Fuente: Elaboración propia

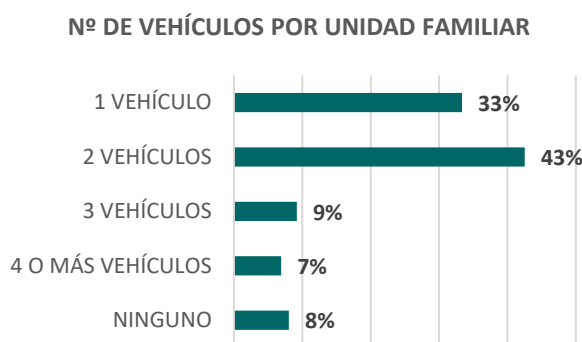


Ilustración 12: Nº vehículos por unidad familiar.  
Fuente: Elaboración Propia

### MATRIZ ORIGEN - DESTINO

En la tabla adjunta se recoge la **matriz O/D por Municipios de Alajeró y otros municipios** de La Gomera. Como se aprecia, el 36,25% de los viajes tienen origen en Playa de Santiago seguido del Casco de Alajeró. También cabe destacar que el primer destino de los viajes es San Sebastián de La Gomera (42,5%) y el segundo Playa de Santiago (28,75%)

O/D	Playa Santiago	Alajero Casco	Imada	Antoncojo	Arguayoda	Barranco de Santiago	San Sebastián	Valle Gran Rey	Vallehermoso	Hermigua	Agulo	TOTAL	%
Playa Santiago	9	3	1	-	-	-	13	-	1	2	-	29	36.25%
Alajero Casco	4	3	-	-	-	-	9	1	-	-	-	17	21.25%
Targa	4	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	7	8.75%
Imada	1	1	-	-	-	1	3	-	-	-	-	6	7.5%
Antoncojo	2	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	4	5%
Arguayoda	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2	2.5%
San Sebastián	1	1	1	-	1	3	4	-	-	-	1	12	15%
Valle Gran Rey	2	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	2	2.5%
Vallehermoso	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1.25%
Hermigua	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agulo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	23	10	2	-	2	4	34	1	2	2	1	80	
%	28.75%	12.5%	2.5%	-	2.5%	5%	42.5%	1.25%	2.5%	2.5%	1.25%	100%	

Tabla 9: Matriz Origen/Destino por Municipio y Diseminados.  
Fuente: Elaboración propia

## MOTIVO DEL VIAJE

El motivo principal de los desplazamientos es trabajo/negocios, con un 40%. También destacan asuntos propios y compras, con un 21,25% y un 15% respectivamente.

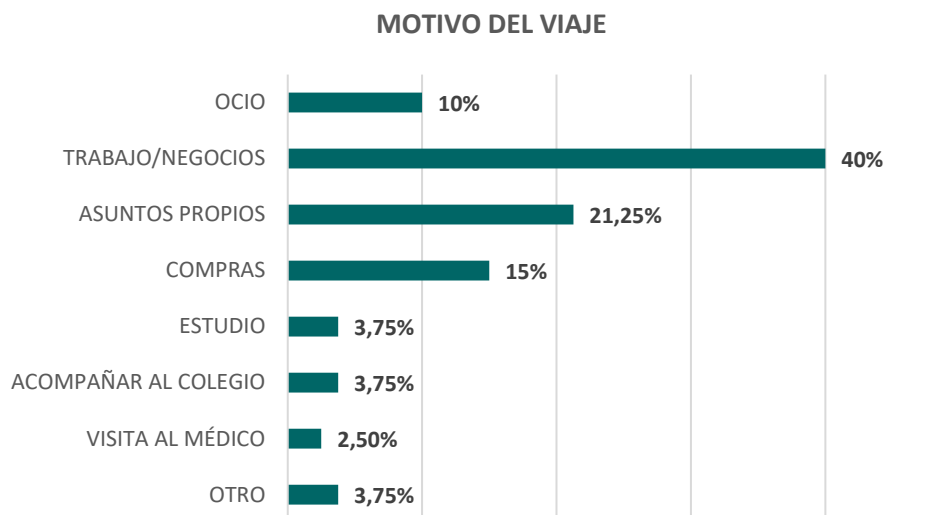


Ilustración 13: Motivo del viaje de los encuestados  
Fuente: Elaboración propia

Desde una perspectiva de género encontramos un reparto similar entre ambos sexos, aún así se podría destacar:

- ❖ **Trabajo/negocios:** las mujeres representan el 14% y los hombres el 8%.
- ❖ **Ocio:** los hombres representan el 37% mientras que las mujeres el 41%.
- ❖ **Estudio:** los hombres representan el 6% frente al 2% de las mujeres.

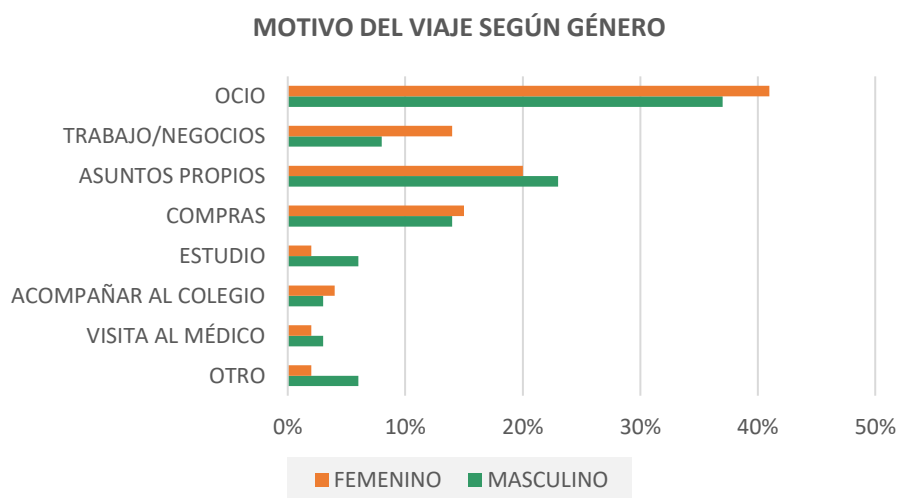


Ilustración 14: Motivo del viaje de los encuestado según género.  
Fuente: Elaboración propia

### FRECUENCIA DEL VIAJE

El 34% de los encuestados realiza su viaje 1 o más veces a la semana. Todos los días laborables representa el 28% y 1 o más veces al mes el 25%.

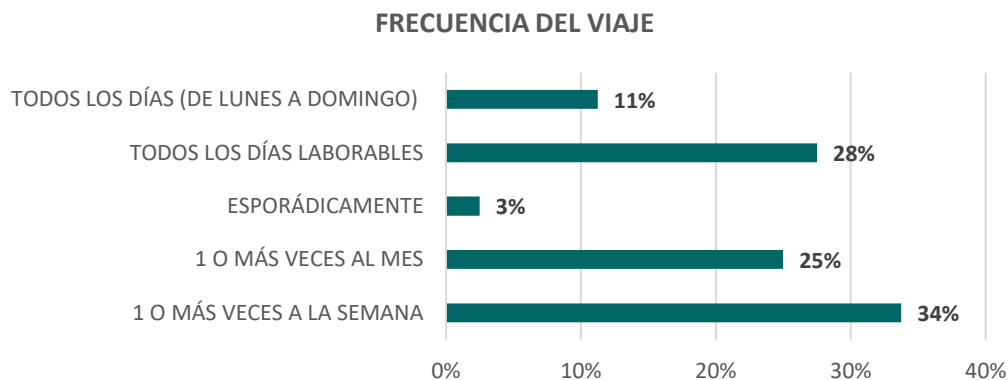


Ilustración 15: Frecuencia del viaje.  
Fuente: Elaboración propia

### MODO DE TRANSPORTE

El modo principal de transporte en Alajero es el coche (82%), seguido de los desplazamientos en guagua (15%) y a pie (3%).

### MODO DE DESPLAZAMIENTO

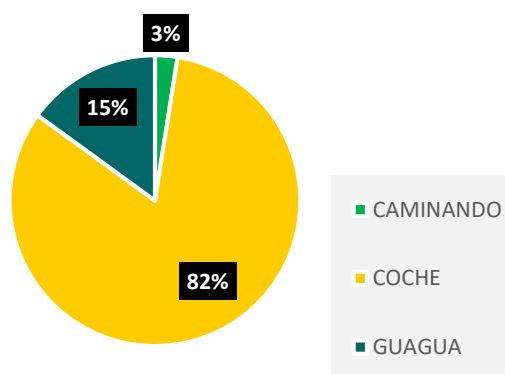


Ilustración 16: Modo Desplazamiento.  
Fuente: Elaboración propia

También es interesante conocer el modo de transporte dependiendo de si el encuestado es residente de Alajero o de otro municipio. Como se observa, de **todos los encuestados que afirman ir a pie durante sus desplazamientos, el 100% eran residentes de Alajero**, así como el 86% de las personas que usan el coche y el 92% de los que utilizan las guaguas.

Modo Transporte	Residente Alajeró	Otro municipio
	%	%
Caminando	100%	0%
Coche	86%	14%
Guagua	92%	8%

Tabla 9: Modo de transporte según residencia.  
Fuente: Elaboración propia

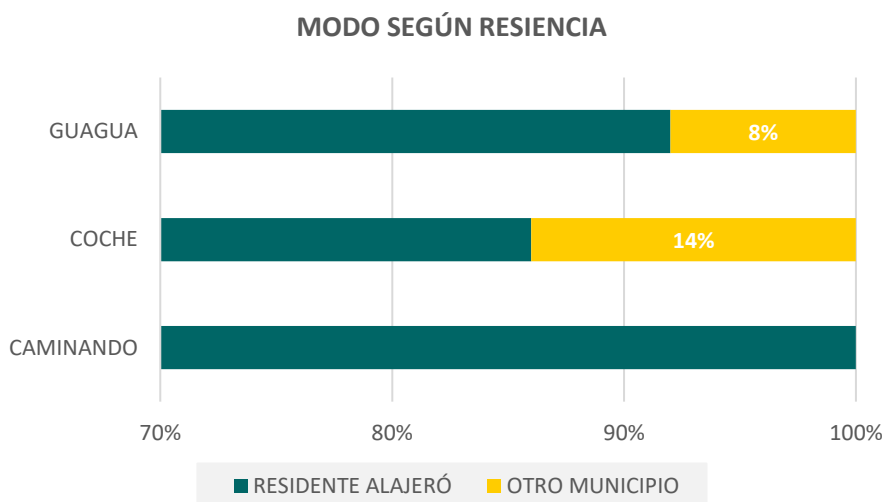


Ilustración 17: Modo de transporte según residencia.  
Fuente: Elaboración propia

Si estudiamos desde una **perspectiva de género** apreciamos que el uso del coche es similar entre los dos grupos mientras que los hombres optan por ir caminando más que las mujeres. Por último, el uso de las guaguas es predominante entre las mujeres.

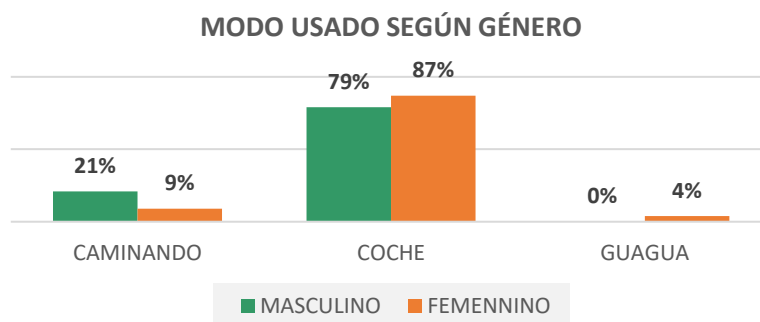


Ilustración 18: Modo de transporte según género.  
Fuente: Elaboración propia

La mayoría de las personas que viajan en coche lo hacen como conductor (88%), seguido de los que viajan como acompañantes (12%). Destaca que no es común el uso de coche compartido en el municipio, y la baja eficiencia por ende de los viajes donde un vehículo lleva a un solo pasajero.

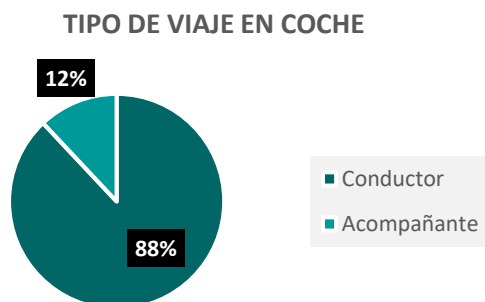


Ilustración 19: Tipo de viaje en vehículo privado.  
Fuente: Elaboración Propia

En los siguientes gráficos se demuestra que el comportamiento varía mucho dependiendo del género de los encuestados. En el caso de los conductores, es más frecuente que sean mujeres con un 57% frente al 43% de los hombres. Sin embargo, es en los viajes como acompañante donde encontramos que el número de mujeres es claramente mayor que el de los hombres, 87% frente al 13%.

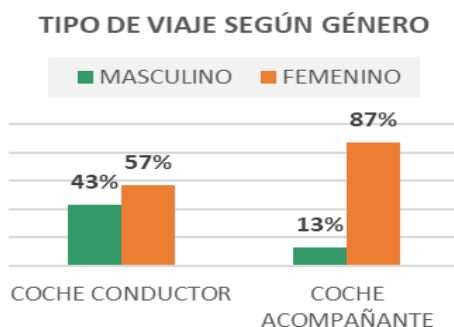


Ilustración 20: Tipo de viaje en veh. Priv. según género.  
Fuente: Elaboración Propia

### MOTIVO DEL NO USO DE VEHÍCULO PRIVADO

A los encuestados que no usaron el vehículo privado se les preguntó el motivo de ello. El **38%** no lo usa por no tener automóvil disponible o carnet de conducir, el **31%** por conciencia ecológica y un **15%** por motivos económicos.

Motivo No Uso Vehículo Privado	%
Conciencia ecológica	31%
Cercanía	8%
No tengo carnet o automóvil disponible	38%
Problemas de aparcamiento	8%
Motivos económicos	15%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

Tabla 10: Motivo del NO USO de vehículo privado.  
Fuente: Elaboración propia

### MOTIVO DEL NO USO DEL VEHÍCULO PRIVADO

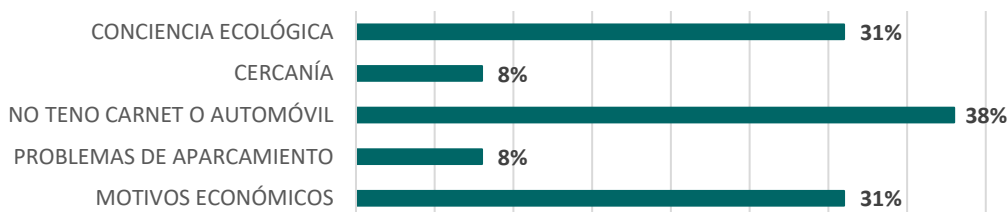


Ilustración 21: Motivo del NO USO del vehículo privado.  
Fuente: Elaboración propia

Desde una **perspectiva de género**, se aprecia que la conciencia ecológica es más frecuente en hombres que en mujeres (un 43% frente al 16%) mientras que, la no disponibilidad de carnet o automóvil lo presentan un 50% de las mujeres frente al 29% de los hombres. Por último, el 14% de los hombres alega problemas de aparcamientos mientras que este motivo no tiene representación para las mujeres.

### MOTIVO DEL NO USO DEL VEHÍCULO PRIVADO SEGÚN GÉNERO

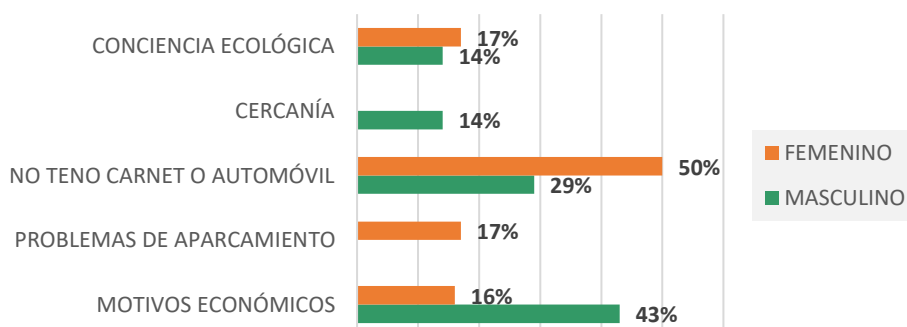


Ilustración 22: Motivo del NO USO de vehículo privado según género.  
Fuente: Elaboración propia

### MOTIVO DEL USO DE VEHÍCULO PRIVADO

A todos los encuestados que afirmaron usar el vehículo privado en sus viajes se les preguntó el motivo. Destaca que el 45% afirma que es la comodidad el principal motivo, seguido de la distancia con un 23% y la mayor rapidez con un 19%.

Motivo Uso Vehículo Privado	%
Comodidad	45%
Mayor rapidez	19%
Distancia	23%
Es más económico	2%
No tengo otra alternativa	2%
Dispongo de vehículo	2%
Transporte público ineficiente (malos horarios, rutas y no es accesible para todos los niños)	5%
No hay público en horario de trabajo	2%
TOTAL	100%

Tabla 11: Motivo del USO de vehículo privado.  
Fuente: Elaboración propia

### MOTIVO DE USO DEL VEHÍCULO PRIVADO

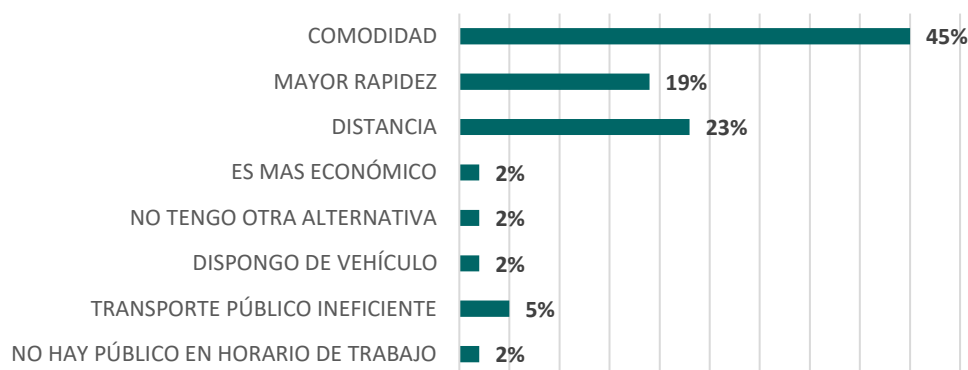


Ilustración 23: Motivo del USO de vehículo privado.  
Fuente: Elaboración propia



Desde una **perspectiva de género** se aprecia un reparto bastante similar. Se pueden destacar las siguientes diferencias:

- ❖ **El coche es más rápido:** en el caso de los hombres es un 15% y en el de mujeres un 9%.
- ❖ **La distancia:** en el caso de los hombres representa el 31% y en el de las mujeres un 19%.
- ❖ **Porque es más económico, no tengo otra alternativa y no dispongo de vehículo suponen** un 0% para los hombres respectivamente. Sin embargo, cada uno de estos motivos suponen un 2% para las mujeres.

Motivo Uso Vehículo Privado	Masculino	Femenino
	%	%
Comodidad	46%	48%
Mayor rapidez	15%	9%
Distancia	31%	19%
Es más económico	0%	2%
No tengo otra alternativa	0%	2%
Dispongo de vehículo	0%	2%
Transporte público ineficiente	4%	4%
No hay público en horario de trabajo	4%	0%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Tabla 12: Motivo del USO de vehículo privado según género.  
Fuente: Elaboración propia

### PROBLEMAS DE MOVILIDAD:

A todos los encuestados se les pidió que valorasen del 1 (nada) al 5 (mucho) una serie de problemas de movilidad detectados en el municipio. Las respuestas revelaron que:

- ❖ La **oferta de estacionamiento público** se considera insuficiente para el 47% de los encuestados.

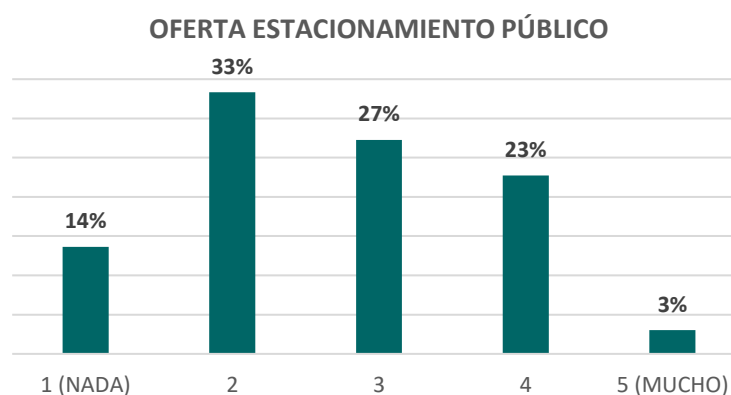
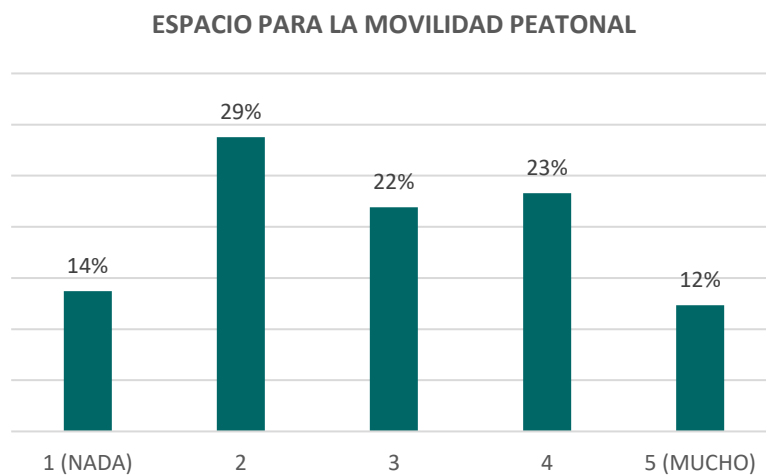


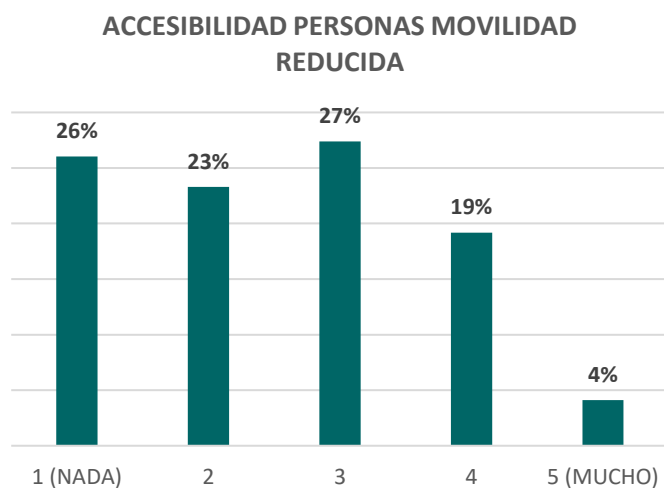
Ilustración 24: Valoración de la oferta de estacionamiento público  
Fuente: Elaboración Propia

- ❖ El espacio existente en el municipio para la movilidad peatonal es considerado insuficiente por el 43% de los encuestados.



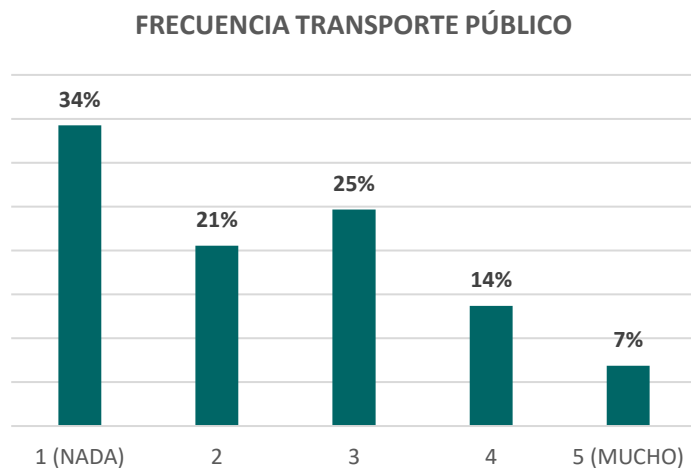
*Ilustración 25: Valoración del espacio público para la movilidad peatonal.  
Fuente: Elaboración Propia*

- ❖ El 49% de los encuestados considera que el municipio no es accesible para personas con movilidad reducida.



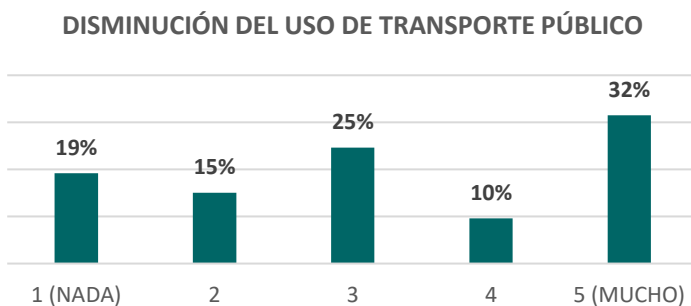
*Ilustración 26: Valoración del municipio para la accesibilidad  
Fuente: Elaboración Propia*

- ❖ El 55% de los encuestados considera que la frecuencia del transporte público en el municipio es inadecuada.



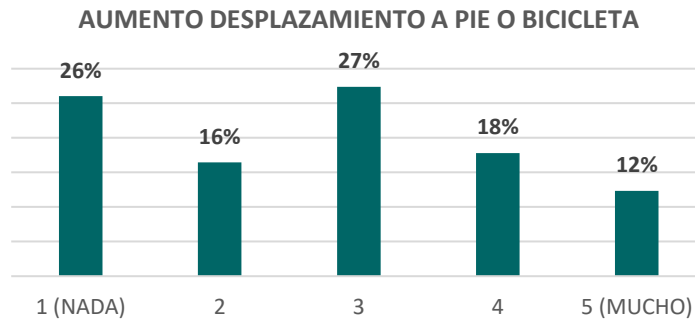
*Ilustración 27: Valoración de la frecuencia del transporte público.  
Fuente: Elaboración Propia*

Del mismo modo, se preguntó sobre la **nueva situación en la movilidad** de los encuestados durante la pandemia **de la COVID-19**, donde podemos destacar los siguientes resultados que durante la pandemia COVID-19, **los encuestados el 42% ha disminuido el uso del transporte público, frente al 34% que mantiene el uso de forma similar a como lo hacía antes de la pandemia.**



*Ilustración 28: Disminución del transporte público durante la pandemia.  
Fuente: Elaboración propia*

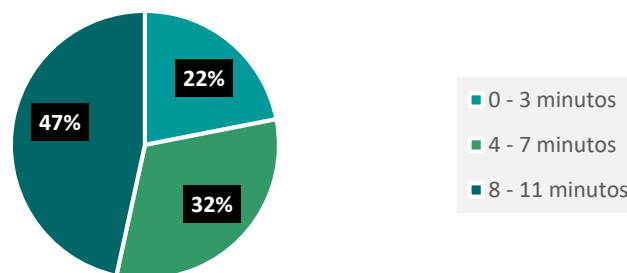
Además, destaca que durante la pandemia, **los encuestados no han disminuido el uso del vehículo privado en favor del desplazamiento a pie o en bicicleta.**



*Ilustración 29: Disminución del VP en favor de modos movilidad activa  
Fuente: Elaboración Propia*

Por último, se planteó el tiempo en que los encuestados estarían dispuestos a desplazarse andando desde un aparcamiento asequible y cómodo hacia su destino. **El 47% estaría dispuesto a desplazarse entre 8 y 11 minutos**, seguido de un 32% que se desplazaría entre 4 y 7 minutos. El 22% restante no estaría dispuesto a desplazarse más de 3 minutos para llegar a su destino.

### TIEMPO DE DESPLAZAMIENTO ENTRE APARCAMIENTO - DESTINO



*Ilustración 30: Tiempo óptimo para el desplazamiento desde un aparcamiento público hacia el destino.  
Fuente: Elaboración propia*

## 2.5. Participación Ciudadana

Durante la elaboración del PMUS de Alajeró, **se han detectado actores cuya opinión y participación es clave en el desarrollo de este**. Es por ello, que resulta fundamental entrevistarse con ellos para abordar la movilidad en Alajeró, como parte de la Participación Ciudadana.

Las entrevistas han sido realizadas a los siguientes **actores**:

ENTREVISTAS CON ACTORES REALIZADAS		
Lugar	Fecha	Participantes
AMPA CEI Alajeró	11/02/2021	• Presidente de la Asociación
Asociación de Bomberos	12/02/2021	• Bombero
Club de Ciclistas	11/02/2021	• Socio
Asociación de comerciantes	12/02/2021	• Comerciante
Excmo. Ayuntamiento de Alajeró	11-12/02/2021	• Teniente de alcalde
Asociación de taxistas de Alajeró	12/02/2021	• Varios empresarios

*Tabla 13: Relación de asistentes a las sesiones de Participación  
Fuente: Elaboración propia*

Tras la realización de las entrevistas con los distintos grupos de población que, en conjunto engloban de una forma representativa al total de los habitantes del municipio, se pueden extraer unas conclusiones al mismo tiempo que una serie de propuestas para mejorarlas.

El principal problema que se encuentra es el **déficit en el sistema de transporte público**. Las guaguas que actualmente se encuentran a disposición son insuficientes y en general, se considera que la planificación de este servicio no es la más eficaz ya que ni las rutas ni los horarios se adaptan a las necesidades. Por establecer un ejemplo, recientemente se ha suspendido el itinerario La Laguna por Barranco Santiago con destino al IES Santiago Apóstol. Tras la toma de esta decisión, los estudiantes que antes acudían al centro en autobús ahora deben de hacerlo caminando, atravesando un tramo peligroso y con dificultad visual en algunas zonas.

Uno de los principales puntos conflictivos en el que coinciden el 33 % de los participantes es el **túnel**. Debido a su similitud con otras zonas de características parecidas, puede ser un futuro punto de conflicto, debido a la construcción de una acera de evacuación en el interior. Se plantea que la construcción de esta va a implicar una circulación peatonal, dado que en las zonas anexas las personas suelen pasear y ante la falta de itinerarios peatonales pensados para el peatón la gente hará uso de este acerado. Al mismo tiempo, es una zona de poca visibilidad ya que la calidad lumínica no es muy buena y esto, sumado a los anteriores aspectos puede generar una zona de conflictividad.

En cuanto a las **zonas de carga y descarga**, un 66 % de los actores cree que no se respetan las zonas ni los horarios. De hecho, en algunos casos se hace hincapié en que suelen ser zonas donde se congestiona el tráfico debido al mal uso. Una de las posibles razones a las que se alude es la

falta de presencia policial por las calles de tal manera que se regule y/o sancione el hecho de cometer una infracción al aparcar en una zona que no está habilitada para tal efecto.

**Los turistas**, al contrario que en otras zonas de España, tienen el reconocimiento público de ser civilizados y en ningún caso se consideran problemáticos. De hecho, en algunos momentos se les ha llegado a considerar más responsables que los propios habitantes del municipio.

**El medio de transporte más usado por los habitantes es el coche.** La principal razón que se encuentra es que no existen zonas correctamente adaptadas para el fomento de medios de transporte alternativos y más sostenibles, como las bicicletas. Además, como se ha comentado previamente, el sistema de guaguas presenta algunas carencias y, en conjunto también se piensa que no existe compatibilidad para el uso de guagua y la bicicleta de forma que se tiene que optar por uno de los dos sin posibilidad de combinarlos a la hora de ir de casa al trabajo, por ejemplo. Pese a eso, recientemente se han incorporado aparcamientos de bicicletas en distintos puntos de la localidad.

En cuanto a las **empresas de alquileres de vehículos**, existen ciertas preocupaciones ya que, como algunos actores indican, algunas veces operan sin regulación y utilizan las plazas de aparcamientos públicos para estacionar sus vehículos. A esto hay que añadir la negativa que han presentado la totalidad de los actores ante la propuesta de establecer una zona verde y/o azul como medio para reducir el tráfico en las zonas céntricas. Pese a esto, también ha habido una respuesta claramente favorable a la alternativa de crear un aparcamiento fuera del centro de forma que el resto del trayecto que se tenga que hacer se haga caminando hasta llegar a la zona de trabajo, ocio, vivienda...

Por último, se ha comentado la posibilidad de ofrecer alguna **propuesta** por parte de los actores, así como comentar que aspectos se mejorarían y cuáles serían más prioritarios. Por un lado, mejorar el sistema de transporte público y adaptarlo a las necesidades y horarios de los convivientes sería lo más idóneo al mismo tiempo que dotar de una mayor luminosidad la zona del túnel, establecer horarios para el camión de la basura que raras veces se llena en el transcurso del día, de tal manera que se ahorre un mayor número de viajes y se trabaje de una manera más eficiente y señalar las paradas donde operan los medios de transporte públicos y las zonas más conflictivas del municipio. También se requiere un mayor uso de la bicicleta y en algunos sectores estarían dispuestos a renovar su flota de vehículos por otros más sostenibles siempre que existan ayudas de carácter público que alivien la carga económica que supone dicho desembolso.

RESUMEN DE LA OPINIÓN DE LOS ACTORES	
Servicio de Guaguas	Déficit en la flota de vehículos. No hay posibilidad de intermodalidad con el uso de bicicleta
Nuevo Túnel	Requiere una mayor luminosidad, de lo contrario podría ser un punto conflictivo

<b>Turistas</b>	<p>Respetan la convivencia con los habitantes</p> <p>No se considera que sean conflictivos o que alteren la calidad de vida del resto de personas</p>
<b>Movilidad</b>	El coche se establece como medio de transporte principal
<b>Zonas de Carga Y Descarga</b>	<p>No suelen ser respetadas</p> <p>En muchas ocasiones se estaciona en estas plazas ya que existe poca vigilancia y regulación</p>
<b>Movilidad Ciclista</b>	<p>Poco empleo de la bicicleta como para la construcción de un carril bici</p> <p>Iban a impartirse algunas charlas para el fomento de este medio de transporte, pero se pospusieron por la entrada de la pandemia</p>
<b>Escala Peatonal</b>	Poco respeto en algunas zonas de los pasos de peatones
<b>Zonas de Aparcamiento</b>	Negativa en general al establecimiento de una zona verde y/o azul de aparcamiento en cualquier punto del municipio.

*Tabla 14: Resumen de la opinión de los actores.  
Fuente: Elaboración propia*

<b>PROPUESTAS DE LOS ACTORES PARA MEJORAR LA MOVILIDAD EN ALAJERÓ</b>
Mejorar la visibilidad y señalización en los puntos más conflictivos
Clara disposición a no usar el coche en zonas céntricas si se ofrece la posibilidad de tener un aparcamiento a las afueras de dicha zona
Fomentar el uso de la bicicleta y vehículos eléctricos
Implementar la educación vial
Señalizar las paradas de taxis y guaguas
Adaptar el servicio de guaguas a las necesidades de los habitantes tanto en horarios como en rutas
Reducir el uso del vehículo privado
Mayor control para el respeto de las zonas de carga y descarga

*Tabla 15: Resumen de las propuestas de los Actores  
Fuente: Elaboración propia*

## 2.6. Análisis de la Situación Actual

### 2.6.1. Caracterización Socioeconómica

Cuando tratamos de identificar cuáles son los factores que pueden influir en la demanda de viajes al municipio debemos de **atender a las características socioeconómicas que determinan la forma de vida de los habitantes**. Es por ello por lo que se investiga en el estudio de los principales factores entre los que destacan la población, los niveles de motorización, el empleo, la economía, la educación y el nivel de renta.

Así, en este apartado se analizan dichas variables para el municipio de Alajeró y cuál es la participación de este municipio en la isla de La Gomera y la provincia de Santa Cruz de Tenerife.

Para ello se han obtenido los datos en el **Instituto Nacional de Estadística (INE)** y en el **Instituto Canario de Estadística (ISTAC)**.

#### POBLACIÓN

La **población residente** en las distintas zonas de estudio es una de las variables más relevantes en el número de viajes que se realizan. El **ámbito de estudio** cuenta con una población de **2.026 habitantes** (INE 2020). El municipio de Alajeró forma parte de la isla de La Gomera (perteneciente a la provincia de Santa Cruz de Tenerife).

Localidad	Total	% Total
<b>Alajeró</b>	2.026	0.19%
<b>La Gomera</b>	21.678	2.07%
<b>Santa Cruz de Tenerife</b>	<b>1.044.887</b>	<b>100%</b>

Tabla 16: Población en Alajeró, La Gomera y Santa Cruz de Tenerife.  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del INE.

Se observa que Alajeró cuenta **con una población importante en la isla de La Gomera (9.34%)** y que a su vez tiene la complejidad de tener los núcleos urbanos dispersos.

Cuando tratamos la caracterización de la población vemos que la distribución por género y edad queda reflejada de la siguiente manera:

Población de Alajeró según género					
Localidad	Total	Hombres	% Hombres	Mujeres	% Mujeres
<b>Alajeró</b>	2.026	1.068	52.71%	958	47.29%
<b>La Gomera</b>	21.678	<b>11.032</b>	<b>50.89%</b>	<b>10.646</b>	<b>49.11%</b>
<b>Santa Cruz de Tenerife</b>	<b>1.044.887</b>	513.491	49.14%	531.396	50.86%

Tabla 17: Población según género en Alajeró, La Gomera y Santa Cruz de Tenerife.  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del INE.

Como reflejan los datos la distribución de **la población entre hombres y mujeres es bastante equilibrada**. En Alajeró, es levemente superior el número de hombres al contrario que en Santa Cruz de Tenerife donde existe una mayor población de mujeres.



Por otro lado, la distribución de la población por edades se ha dividido en **quince grupos de edades**, agrupándose de cinco en cinco años, desde los 0 años hasta los 85 y más años. El grupo de población más numeroso es el **grupo de edad de 45 a 49 años**. Este grupo cuenta con un porcentaje de acotación del 9% (191 personas). Los grupos de edad que abarcan desde los 0 y los 14 años comparten unos valores parecidos del 3-4%, pasando a cifras en torno al 5-6% en edades desde los 15 hasta los 34 años. La **mayor densidad de población se acumula entre los 35 y 64 años** con unos porcentajes de edad en torno al 7-9%. Por último, los porcentajes de edad disminuyen conforme avanza la edad de la población pasando del 6% entre los 65 y los 69 años hasta llegar a cifras del 3-4% para edades más allá de los 70 años.

Edad de la población total y por géneros				
Edad	Población Total	%	Hombres	Mujeres
0-4	65	3%	32	33
5-9	71	4%	45	26
10-14	87	4%	44	43
15-29	102	5%	45	57
20-24	117	6%	66	51
25-29	103	5%	49	54
30-34	93	5%	56	37
35-39	151	7%	71	80
40-44	186	9%	94	92
45-49	191	9%	105	86
50-54	167	8%	100	67
55-59	140	7%	76	64
60-64	136	7%	75	61
65-69	114	6%	66	48
70-74	94	5%	49	45
75-79	67	3%	29	38
80-84	60	3%	31	29
85 y más	73	4%	28	45

Tabla 18: Edad de la población total y por género en Alajero (2019).

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del INE.

El siguiente gráfico muestra la **pirámide de población de Alajero por géneros**. La distribución entre hombres y mujeres es bastante similar, pero se observa que entre los 5 y los 9 años hay un mayor número de hombres y entre los 35 y los 49 años existe una mayor población de mujeres. En adelante ambos conjuntos permanecen bastante parecidos destacando que a partir de los 85 años el número de mujeres es bastante mayor que el de hombres debido a que tienen una mayor esperanza de vida.

### Pirámide de población

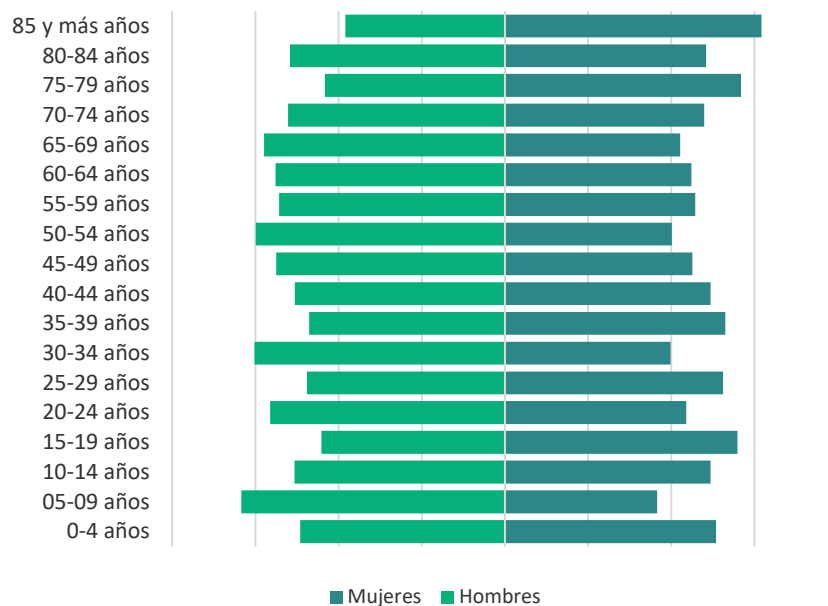


Ilustración 31: Pirámide de población en Alajero por géneros (2019).  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del INE.

Edad Media en Alajero												
2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
40,7	40,8	41	41,1	41,7	41,9	42,4	42,5	43,1	43,8	44,3	44,4	44,7

Tabla 19: Edad media de la población en Alajero.  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del INE.

La edad media del municipio en el año 2019 se situaba en los **44,7 años** según los datos del Instituto Nacional de Estadística. Conforme va avanzando el tiempo se observa un aumento constante en la edad media de la población lo que indica una evolución a un **envejecimiento de la población**.

### Evolución de la Edad Media

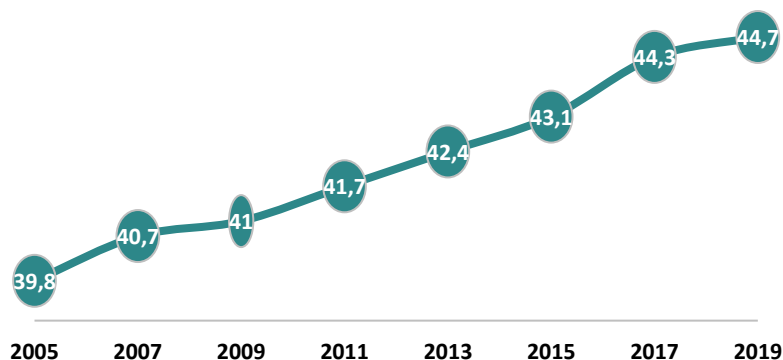


Ilustración 32: Evolución de la edad media de la población en Alajero.  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del ISTAC.

La población en Alajero ha ido en aumento durante los últimos 14 años, aunque este **crecimiento no ha sido constante**, ha ido variando con el paso del tiempo.

### Evolución de la Población en Alajero

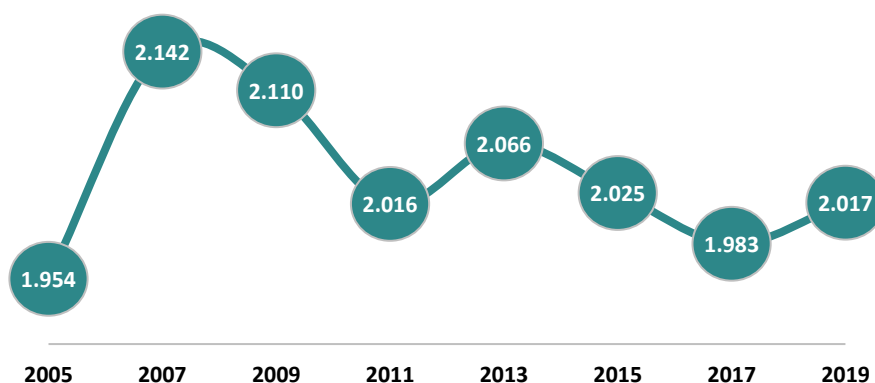


Ilustración 33: Evolución de la población en Alajero.  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del ISTAC.

### MOTORIZACIÓN

Para tener una idea del modo de transporte empleado se estudian las variables relacionadas con la motorización. Es por ello por lo que en el siguiente apartado se analiza el parque de vehículos de Alajero y su población, su tasa de motorización y su parque de vehículos por tipología.

En un primer momento, se observa un crecimiento en el parque de vehículos de Alajero desde el año 2005. Dicho crecimiento no ha sido sostenido pues **entre 2011 y 2014 se sufrió una disminución** en este aspecto.

### Evolución del parque de vehículos en Aljaeró



Ilustración 34: Evolución del parque de vehículos en Aljaeró (2005-2017).  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del ISTAC

A continuación, se analiza la evolución del parque de vehículos en Aljaeró y su relación con la evolución de la población en los años 2008, 2011, 2014 y 2018.

Comparativa entre la evolución del parque de vehículos y la población							
	2008	2011	2014	2017	Variación 2009-12	Variación 2012-14	Variación 2014-17
<b>Parque vehicular</b>	1.053	1.162	1.088	1.157	10,4%	-6,4%	6,3%
<b>Población</b>	2.146	2.016	1.954	1.983	-6,1%	-3,1%	1,5%

Tabla 20: Variación del parque de vehículos y la población.  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del ISTAC.

### Evolución del parque de vehículos y población

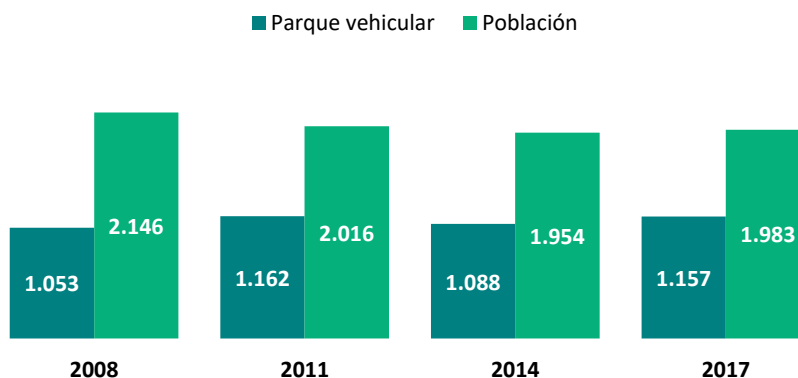


Ilustración 35: Variación del parque de vehículos y la población.  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del ISTAC.

## EMPLEO

La variable empleo está **fuertemente relacionada con el número de viajes que se realizan al municipio**.

Al finalizar el año 2020, el **paro registrado** se sitúa cerca del **10% (9,97%)**. En términos absolutos, el número de mujeres en desempleo es de 84 y el de hombres es de 118. Según los datos de la EPA del cuarto trimestre de 2020, la tasa de **paro** en la **provincia de Canarias ha aumentado en un 1,82%** con respecto al trimestre anterior y en España ha disminuido en un 0,13%. De esta forma, el paro total del municipio al finalizar el año 2020 es de 202 personas.

Paro por sexo y edad				
Franja de edad	<25	25-44	≥45	% Total
Hombres	9	52	57	58,42%
Mujeres	5	37	42	41,58%
<b>Total</b>				<b>202</b>
<b>Mes anterior</b>				<b>201</b>
<b>Diferencia mensual</b>				<b>+1</b>

Tabla 21: Paro por sexo y edad. Diciembre 2020.  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del ISTAC.

## ECONOMÍA

Actualmente el peso de la economía de Alajeró recae principalmente el sector turístico que, en los últimos años ha ido restando peso a la agricultura, ganadería y pesca. Cabe destacar que, según datos del INE, en el año **2001 el 10,8% de la población se dedicaba al sector primario** mientras que en **1945 era el 74,3%**.

En cuanto al sector agrícola, la mayoría de los cultivos forman parte de familias que lo dedican al autoconsumo donde destacan los **cultivos de plátanos, cereales, legumbres, patatas y la vid**. Pese a que existe una empresa que coordina parte de la producción de la isla (Fred Olsen S.A), la producción se limita a satisfacer las necesidades de los hoteles más próximos y no a la exportación.

Cultivos leñosos	
Superficie(ha)	49,7
Principal cultivo de regadío	Plátano
Principal cultivo de regadío: Has	39,7
Principal cultivo de secano	Cereales, patatas y vid
Principal cultivo de secano: Has	10

Tabla 22: Cultivos leñosos.  
Fuente: Elaboración propia

La **ganadería también ha perdido una gran relevancia** y su conservación se limita, como en la agricultura, a algunas familias que conservan cabezas de ganado y que, pese a no obtener ningún beneficio económico, disfrutan de los rendimientos para el **autoconsumo**. Como curiosidad, existe un **queso típico de la comarca** elaborado a partir de la leche de tres razas de cabras

autóctonas, que puede ser mezclado o no con leche de oveja. Algunos expertos lo han llegado a considerar el mejor queso fresco del mundo.

Para acabar con el sector primario, **la pesca también ha sufrido un gran declive** con respecto al siglo pasado pese a ser la parte más importante dentro del sector por número de empleados. Esta pérdida de importancia de la pesca puede deberse a que no existe un punto de compraventa para los productos de los pescadores locales de forma que los vecinos que siguen dedicándose a esto como forma de vida lo hacen a través de la captura de túnidos que posteriormente venden a varias empresas dedicadas a la exportación.

Pasando al sector terciario, la **hostelería y el turismo son los grandes sustentadores de la economía dando trabajo a más de la mitad de la población activa**. Cabe destacar que existe un gran tráfico de población inglesa y noruega sobre todo que disfrutan de un clima agradable con bastante sol y con unas temperaturas que no son excesivamente cálidas. De hecho, existen ciertos complejos cuya ocupación es 100% inglesa como es el caso de Property Bond o, que como la sociedad Fred Olsen S.A (de capital noruego) están adentrándose en el sector turístico-inmobiliario pasando a ser la mayor empresa turística de la comarca.

Atendiendo al número de empresas del municipio, **hay que mencionar la evolución positiva que está suponiendo el número de empresas desde el año 2012 hasta 2020**.

Año	Empresas	Variación interanual
2012	63	-
2013	68	7,94%
2014	64	-5,88%
2015	68	6,25%
2016	73	7,35%
2017	79	8,22%
2018	84	6,33%
2019	84	0,00%
2020	87	3,57%

Tabla 23: N.º y variación de empresas en Alajero (2012 - 2018).

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del ISTAC.

Observando estos datos, existe un **crecimiento sostenido desde 2012 hasta el año 2014**, donde el número de empresas disminuye en un 5,88%. Posteriormente, la economía se recuperó y sigue en tendencia positiva hasta la actualidad.

En el siguiente **gráfico** se puede observar con más detalle lo anteriormente descrito:

### Nº de empresas en Alajero (2012-2020)

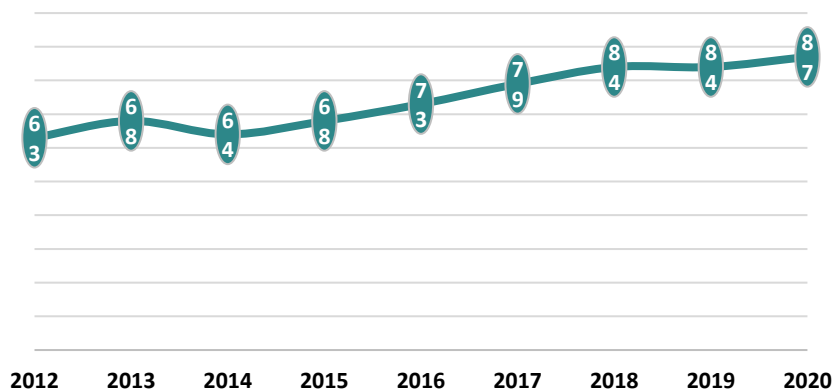


Ilustración 36: Evolución del número de empresas (2012 - 2018).  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del ISTAC.

Las principales actividades económicas registradas en Alajero en 2020 se ofrecen en la siguiente tabla. En ella se observa que el mayor número de empresas se dedica al **sector terciario** (comercio, transporte y hostelería principalmente) ocupando el **54,02%**. El peso del **sector servicios** también represente un **34,38%** adicional en las actividades del municipio. En cuanto a la construcción, existen un total de 6 empresas que suponen un 6,90% de la actividad total y, por último, la industria cuenta con 4 empresa (4,60%).

Principales actividades económicas		
<b>Comercio, transporte y hostelería</b>	47	54,02%
<b>Otros servicios</b>	30	34,48%
<b>Construcción</b>	6	6,90%
<b>Industria</b>	4	4,60%
<b>Total</b>	<b>87</b>	<b>100%</b>

Tabla 24: Principales actividades económicas en Alajero (2020).  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del INE.

### Principales actividades económicas en Alajero

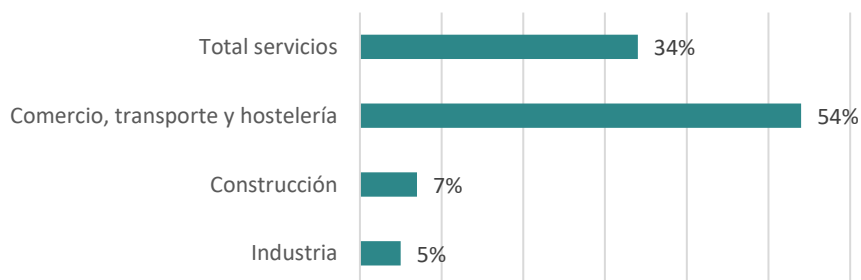


Ilustración 37: Principales actividades económicas en Alajero (2020).  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del INE.

## EDUCACIÓN

El nivel educativo y la formación de la población supone también un factor importante a la hora de evaluar la movilidad de la ciudadanía. Según datos del censo de 2011, el número de **personas analfabetas suponía el 3,25%** de la población, mientras que las personas sin estudios eran 205 (10,25% de la población total). Las personas con **estudios de primer grado alcanzaban las 240**, a la vez que era 875 los habitantes que llegaban a tener **estudios de segundo grado, la mayoría de la población con un 43,75%**. Por último, existían **250 habitantes** que poseían **estudios de tercer grado**, lo que suponía un 12,50% y las personas sin información disponible llegaban a las 265.

Nivel educativo		
	Nº Habitantes	%
Personas analfabetas	65	3,25%
Personas sin estudios	205	10,25%
Personas con estudios de primer grado	240	12,00%
Personas con estudios de segundo grado	875	43,75%
Personas con estudios de tercer grado	250	12,50%
Personas sin información (menores de 16 años)	365	18,25%
<b>TOTAL</b>	<b>2000</b>	<b>100%</b>

Tabla 25: Nivel de formación en Alajero (censo 2011).  
Fuente: Elaboración propia

### Nivel de formación de la población

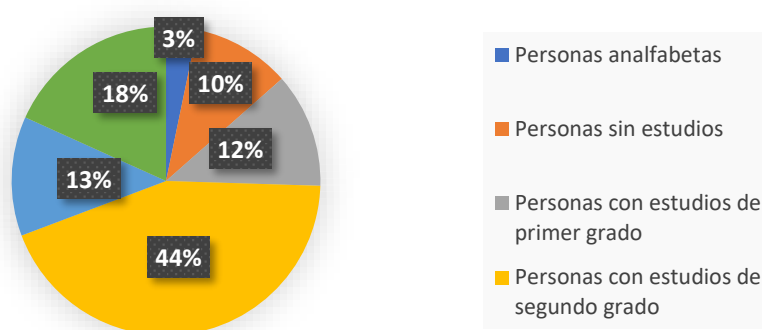


Ilustración 38:: Nivel de formación en Alajero (censo 2011).  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del INE.

Según los datos del INE, Alajero cuenta con **dos centros educativos** (CEIP Alajero y CEO Santiago Apóstol) que ofrecen el nivel educativo hasta primaria en caso de CEIP Alajero, mientras que el CEO Santiago Apóstol cuenta con la educación completa hasta la Educación Secundaria Obligatoria.



Nº de centros educativos según el nivel de formación	
Centros de Infantil	2
Centros de Primaria	2
Centros de Enseñanza Secundaria Obligatoria	1

Tabla 26: N.º de centros educativos en Alajeró según nivel de formación.  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del INE.

Hay que destacar el dato de que no existen centros donde se ofrezca la enseñanza de **Bachillerato** por lo que los alumnos tienen que desplazarse hasta el centro **IES San Sebastián de La Gomera** si quieren optar por esta educación.

### NIVEL DE RENTA

La **renta bruta media** es la suma de los ingresos de un contribuyente a lo que se restan los costes directos en que se incurrió para obtenerlos dividido por el número de declaraciones realizadas durante un periodo de tiempo determinado. La renta bruta media declarada en Alajeró para el año 2018 fue de **20.773 €**. Así, se observa como la evolución de la renta bruta media declarada sigue una tendencia positiva desde el año 2013 destacando el considerable impacto que se ha tenido entre el periodo 2017 y 2018 con un aumento del **17,67%**.

Evolución renta bruta media declarada en Alajeró		
Anual	RBM	Variación interanual
2013	16.941	-
2014	17.024	0.49%
2015	17.407	2.25%
2016	17.495	0.51%
2017	17.645	0.91%
2018	20.773	17.67%

Tabla 27: Evolución de la renta bruta declarada en Alajeró (2013 - 2018).  
Fuente: Elaboración propia con datos del ISTAC

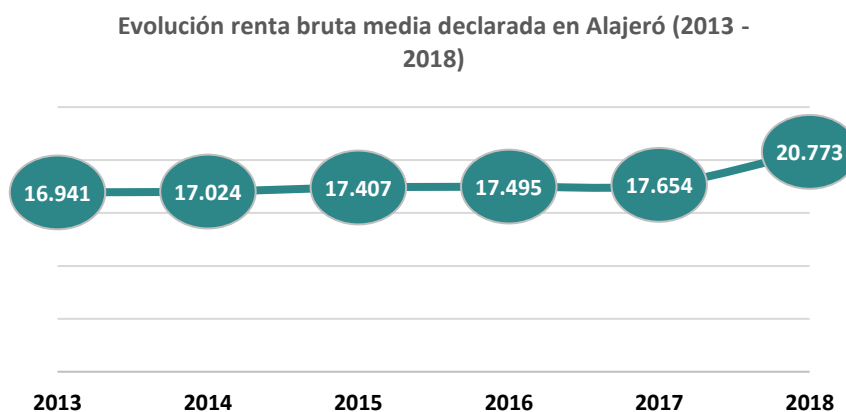


Ilustración 39: Evolución de la renta bruta media declarada en Alajeró (2013 - 2018).  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del ISTAC

## GASTO PÚBLICO

El nivel de gasto público por habitante **se define como la cantidad total invertida por una entidad pública, en este caso el Ayuntamiento de Alajeró**, en un periodo de tiempo determinado dividido por el número de habitantes totales de una localidad.

Desde el año 2008 hasta 2012, la cantidad de dinero público invertida en el municipio iba en descenso llegando a los 1.270,97 €, donde se **tocó fondo en el año 2012**. Desde entonces, dicha cantidad ha tenido una tendencia no constante con frecuentes altibajos dependiendo del año. A pesar de eso, se observa que, en **2019** el incremento es notorio superando la barrera de los dos mil euros llegando a los **2.340,85€**, lo que supuso un aumento del **39,65%** con respecto al año anterior.

Evolución gasto público por habitante en Alajeró		
Anual	Gasto por habitante	Variación interanual
2008	1.931,65	-
2009	1.394,73	-27,80%
2010	1.806,89	29,55%
2011	1.516,17	-16,09%
2012	1.270,97	-19,17%
2013	1.323,50	4,13%
2014	1.665,13	25,81%
2015	1.588,33	-4,61%
2016	1.450,01	-8,71%
2017	1.403,91	-3,18%
2018	1.676,17	19,39%
2019	2.340,85	39,65%

*Tabla 28: Evolución del gasto público por habitante.  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del ISTAC*

## TURISMO

En el municipio existen **numerosos hoteles, generalmente de carácter rural** que ofrecen al visitante la experiencia de alojarse en un entorno cercano al mar y disfrutar así de las vistas y del paisaje de acantilados tan característico de la zona.

Los apartamentos turísticos son una opción que cada vez es más recurrente para aquellos turistas que desean hospedarse en un sitio distinto a un hotel y que ofrezca unas características similares.

El número de pernoctaciones en dichos establecimientos ha sufrido pocas variaciones a lo largo de la última década, pero sufrió un leve **retroceso** entre los años **2011 y 2013** donde se llegó a la cifra de 796.900 pernoctaciones en alojamientos turísticos en todo el año. A partir de esa fecha, se experimentó un crecimiento positivo llegando al **1.079.599 de pernoctaciones** en **2018**. En 2019 se sufrió un leve retroceso del 6,08% pero, fue en **2020** cuando con las medidas a la

restricción de la movilidad se ha notado un mayor impacto, disminuyendo un **59,92%** lo que supuso un total de **406.419** pernотaciones en alojamientos turísticos.

Evolución del número de pernотaciones en apartamentos turísticos		
Anual	Nº de pernотaciones	Variación interanual
2009	913.074	-
2010	925.583	1,37%
2011	893.913	-3,42%
2012	827.367	-7,44%
2013	796.900	-3,68%
2014	849.248	6,57%
2015	884.916	4,20%
2016	997.910	12,77%
2017	1.016.944	1,91%
2018	1.079.599	6,16%
2019	1.013.935	-6,08%
2020	406.419	-59,92%

Tabla 29: Evolución del número de pernотaciones en apartamentos turísticos.  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del ISTAC.

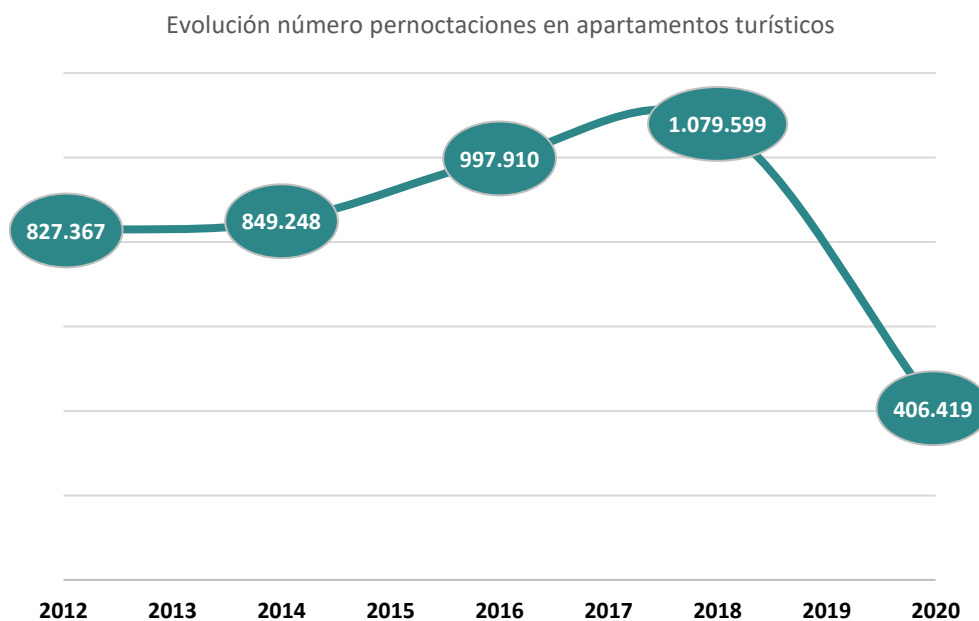


Ilustración 40: Evolución del número de pernотaciones en apartamentos turísticos.  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del ISTAC

## 2.6.2. Características Físicas

### OROGRAFÍA

Alajeró se encuentra dentro de la isla de La Gomera situada en la provincia de Santa Cruz de Tenerife. Tiene una **extensión territorial de 49,43 km<sup>2</sup>** y se ubica a una **altura de 810 metros** sobre el nivel del mar. Existen dos limitaciones geográficas de características naturales: en el Norte, Montaña Castilla (cuyo nombre proviene de la similitud con un baluarte que tiene un dique circular desgastado por la erosión) y en el Sur, por el Roque de Tagaragunche o Montaña de San Isidro, ya situado en el barranco de Erese. En esta zona, el curso se profundiza hasta que se convierte en una especie de cañón estrecho. De esta forma, se podría decir que el municipio tiene una forma de triángulo isósceles cuyos límites serían: en el Sur, con la costa; por el Este limitaría con el Barranco de Santiago, frontera con el municipio de San Sebastián; y por el Oeste se encuentra el Barranco de Erques, lindero con Vallehermosos; por el vértice, limitando con las aguas insulares se limita con Hermigua.

Gracias a que el municipio, dentro de las características del relieve isleño, cuenta con zonas no gravemente accidentadas, se pudo construir el **aeropuerto insular** lo que proporciona que turistas y habitantes cuenten con una gran forma de conexión con la península Ibérica y el resto de las provincias. A pesar de eso, no faltan los profundos barrancos entre los que destacan de Este a Oeste los de Santiago, Erese, Quise, Charco Hondo y La Negra. Cabe destacar que Erque y La Negra cuentan con la calificación de parque natural y, hacia la costa también se cuenta con La Caldera que también cuenta con la consideración de ser un paraje natural.

En cuanto a las características geológicas son bastante parecidas a las del resto de la isla donde encontramos basaltos miopliocénicos e intrusiones sálicas. Por otro lado, debido a la amplitud de los interfluvios que secan los profundos barrancos, los agricultores han conseguido aprovechar este factor para dedicar el terreno a explotaciones extensivas de cereales.

### CARACTERÍSTICAS CLIMÁTICAS

El clima del municipio se mantiene dentro de la ubicación meridional que posee donde se destaca una elevada insolación y una escasa pluviometría. Este clima árido va disminuyendo conforme se avanza en altura donde las xerófitas costeras dejan paso al monte verde y el pinar de repoblación más característicos de zonas de cumbre.

También destacan los vientos cálidos típicos de las zonas sureñas de la Isla que hacen que el clima sea húmedo, debido a la mezcla de sol y clima nublado, y que donde realmente se hacen más notorias estas características habite poca gente debido a las dificultades.

El municipio de Alajeró cuenta con una **media anual de precipitación** de 422 mm.

### 2.6.3. Evolución territorial y urbanística

El municipio de Alajeró cuenta con dos carreteras principales, la **CV-11 y la CV-13** que sirven como conexión entre el municipio y el aeropuerto de la localidad. Además, existe una partida económica por parte de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Vivienda de Canarias por un importe de 20.318.206 millones de euros para mejorar el tramo de la carretera GM-3 en el tramo que une el aeropuerto de Alajeró con el cruce de Paredes.

Está situado en el **sur de la isla de La Gomera** y limita al Oeste con Vallehermoso, por el Este con San Sebastián de La Gomera y al norte con Hermigua.

El territorio está formado por **9 núcleos** de los que Alajeró es la capital, además de ser por extensión el más poblado y el núcleo urbano de la zona. A diferencia de otras zonas de España que solo cuentan con reconocimiento geográfico, pero no político, Alajeró cuenta con su propio Ayuntamiento que coordina el correcto funcionamiento de las actividades realizadas dentro de la comarca.

#### ORIGEN DEL MUNICIPIO

Las primeras referencias sobre población colona en la isla data del año **1502** cuando se funda la ermita de San Lorenzo en el valle de Arguayoda pese a que previamente existe constancia de que hubiese población indígena residente. Antes de la llegada de los europeos, la zona contaba con una cierta prosperidad económica que se vio interrumpida con el asesinato de Hernán Peraza a manos de los nativos que lo acusaban de no haber cumplido los acuerdos entre los indígenas y los castellanos. Después de dicho asesinato, hubo una fuerte represión que conllevó a unos años de cierta miseria debido principalmente al grave retroceso demográfico.

Posteriormente, debido a las fuertes demandas de grano de las zonas agrarias vecinas se fomentó un auge que solamente se vio reducido de forma temporal a finales del siglo XVI a causa de una retracción de dicha demanda. Sin embargo, durante todo el siglo XVII, existió un desarrollo de la viticultura abasteciendo de caldos y aguardientes a las comunidades vecinas y cuyos excedentes servían como exportaciones al mercado americano que en aquellos tiempos seguían en régimen de colonias.

Debido a la gran evolución de la **agricultura** en la zona, muchos colonos decidieron implantarse con sus familias lo que conllevó a un crecimiento de la región también a nivel demográfico, que ponía remedio a uno de los grandes problemas de la región como era la despoblación. Como dato, hay que destacar que para el año **1587 se contaba con una población de 253 habitantes**. Debido a este buen funcionamiento y aprovechando la situación positiva de la comarca, los 400 vecinos de Alajeró decidieron crear una parroquia para el año 1675, de forma que se comprometían a mantener al párroco a través de una aportación de sus cosechas que supusieran un total de 40 fanegas de trigos anuales. El principio de la "autonomía" llegaría sobre 1772, cuando el señor de la tierra (Juan Bautista Ponte Ayala) elegiría al primer alcalde autóctono.

Gracias a los periodos de crecimiento económico, se consiguió elevar el nivel de **población a 4.213 para 1678 en la isla de La Gomera** pese a que durante este periodo de tiempo la peste estaba causando graves estragos en toda la península. Para entonces, la producción de cereales llegó a las 5.000 fanegas destacando los cultivos de hortalizas, frutales, legumbres y viñedos.

Pese a todo esto, debido a la mala gestión de toda la zona, las revueltas antiseñoriales eran bastante frecuentes en la isla lo que supuso grandes conflictos y castigos por parte de los terratenientes lo que no propició un clima para que siguiese prosperando la economía de la zona.

### DESCRIPCIÓN URBANÍSTICA

La arquitectura del pueblo tiene como principales baluartes la Iglesia de San Salvador y la **Ermita de Nuestra Señora del Buen Paso**, que cuenta con una procesión a mediados de septiembre en honor a la Virgen de El Paso. Dicha procesión consta de la bajada el día 14 del mencionado mes y la posterior subida el día 15 acompañada de los habitantes que celebran con el típico folclore gomero.

Otro elemento característico de la arquitectura de la zona es la **Iglesia de San Salvador**, construida en el siglo XVII y que supone un claro ejemplo del clasicismo arquitectónico que, además, alberga una de las esculturas más antigua e importante de la isla de la Gomera, el Cristo Crucificado que data del siglo XVI. Es destacable la fachada del templo construida de piedra en exclusiva.



*Ilustración 41: Iglesia de San Salvador.  
Fuente: Ayuntamiento de Alajeró*

En la zona central el municipio y suponiendo una cuestión de eficiencia se encuentra el Ilustre Ayuntamiento de Alajeró, encargado de coordinar las políticas del municipio y el correcto funcionamiento de los servicios públicos.



*Ilustración 42: Ayuntamiento de Alajeró  
Fuente: Ayuntamiento de Alajeró*

### TIPO DE VIVIENDA

En cuanto al tipo de vivienda, en Alajeró se tiene principalmente la vivienda como **primera residencia en un 44,63% de los casos**. Destaca también el hecho de que haya **674** (40,92%) viviendas en la localidad que se usen como **segunda residencia**, probablemente debido a la gran afluencia de turistas que se da sobre todo en los meses de verano. Por otro lado, el número de **viviendas vacías** es de **236**, lo que supone un 14,33% de las viviendas totales construidas mientras que, las viviendas colectivas son 2 en todo el municipio.

CLASIFICACIÓN Y CATEGORÍA DE VIVIENDAS		
Tipo vivienda	Número	%
Viviendas principales	735	44,63%
Viviendas secundarias	674	40,92%
Viviendas vacías	236	14,33%
Viviendas colectivas	2	0,1214%
<b>Total</b>	<b>1647</b>	<b>100%</b>

Tabla 30: Clasificación y categoría de las viviendas en Alajeró.  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de censo de 2011.

### EQUIPAMIENTOS: POLOS DE GENERACIÓN / ATRACCIÓN DE VIAJES

El hecho de que Alajeró sea un punto de referencia turístico en la isla de La Gomera reside en los servicios que se ofrecen, el comercio y las atracciones turísticas que tiene. Se cuenta con **muchos puntos emblemáticos y los accidentes geográficos como los acantilados y playas también suponen una diferencia al típico paisaje que puede disfrutarse en otros entornos como la Península Ibérica**. Algunos de los puntos de referencia se destacan en la siguiente tabla:

EQUIPAMIENTOS	
Centro de asistencia social	Iglesia de El Salvador
Playa de Santiago	Ermida de Nuestra Señora la Virgen de El Paso
CEIP Alajeró	Instalaciones deportivas
CEO Santiago Apóstol	Aeropuerto de La Gomera
Volcán de la Caldera	Caseríos
Drago de Agalán	Acantilados de Alajeró
Club Deportivo Mustang'S La Gomera	Miradores naturales
Dependencias del Ayuntamiento	Acantilados de Alajeró

ESPACIOS LIBRES
Playa de Santiago
Playa La Negra
Parque Nacional de Garajonay
Ermida de San Isidro

Tabla 31: Equipamientos y Espacios Libres  
Fuente: Elaboración propia con datos del ISTAC



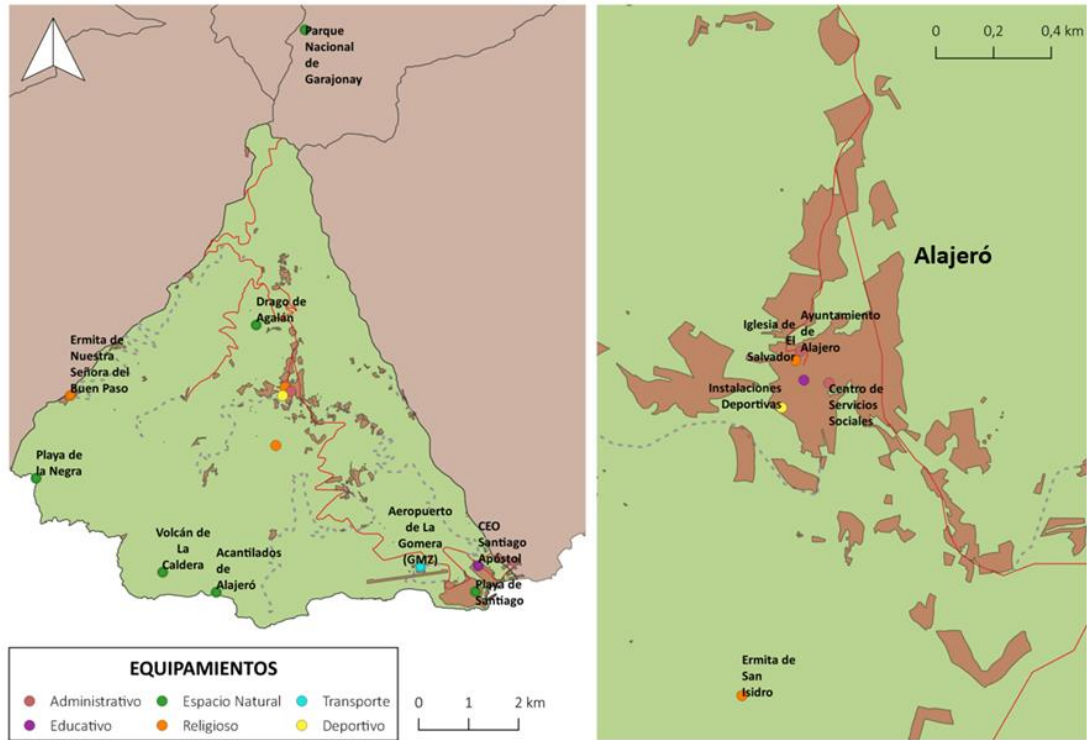


Ilustración 43: Mapa de Equipamientos principales en el municipio de Alajeró.  
Fuente: Elaboración Propia

En el plano de equipamientos se observa cómo se **distribuyen las zonas con carácter más urbano en el norte del municipio donde se encuentran los espacios docentes y de uso residencial**. Esto hace que en el sureste se haya propiciado un clima más favorable para el asentamiento rural y para la promoción de alojamientos turísticos y hoteles aprovechando las zonas de playas y acantilados.

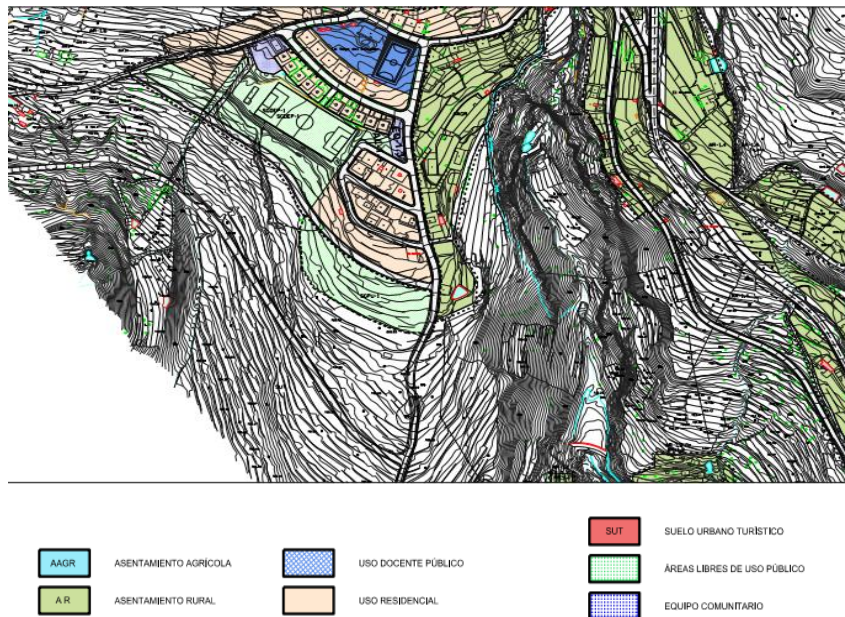


Ilustración 44: Equipamientos y Espacios Libres  
Fuente: PGOU de Alajeró



## 2.6.4. El Sistema de Transporte

### RED PEATONAL

El municipio cuenta con una **localización geográfica que propicia la movilidad a pie y poder así disfrutar del gran paisaje que ofrece la isla**. Además, el hecho de contar con unas playas que son poco frecuentadas y en muchos casos casi vírgenes supone también un gran atractivo para los turistas que optan la isla de La Gomera como destino y en concreto Alajeró.

Para fomentar este tipo de movilidad se llevó a cabo una serie de obras entre las que destaca la **mejora de la Calle Santiago Apóstol** generando una mejor y más segura movilidad. Algunas de las mejoras que se implantaron incluyen la rebaja de los bordillos para que las personas que tengan dificultad a la hora de la movilidad, implantación de señales lumínicas que alerten a los peatones de zonas más peligrosas y pavimentación de algunos tramos que ya se encontraban bastante desgastados.



*Ilustración 45: Calle Santiago Apóstol  
Fuente: ElTambor.es*

Otra de las mejoras que se hizo previa a la recientemente mencionada es la **peatonalización de la avenida marítima de la Playa de Santiago**. Dichas obras consistieron en el acondicionamiento de la avenida marítima ampliando un tramo de playa para el disfrute de los habitantes.

Esta Avenida es hoy en día un paseo peatonal que se complementó con nuevas zonas con jardín y se renovó ciertos elementos del mobiliario urbano. De esta forma, la peatonalización implica que ya no puedan circular más vehículos y desaparezcan los aparcamientos y las barreras arquitectónicas. Esto genera **una mejora en el impacto visual además de propiciar una situación más favorable turísticamente hablando para uno de los principales destinos de La Gomera**.



*Ilustración 46: Playa Santiago  
Fuente: ElTambor.es*

## RED CICLISTA

Actualmente existen en toda la isla numerosas rutas que permiten a los habitantes desplazarse en bicicleta fomentando un modelo de movilidad sostenible. De hecho, desde el año 2015 existe un club propio del municipio llamado **Club Ciclista 'Pelotón de Santiago'**, una entidad dependiente del Club Deportivo Cueva Honda en Playa de Santiago. El fomento de actividades como esta impulsa también a las generaciones más jóvenes a aprender nuevas formas de divertirse generando un impacto positivo tanto en la calidad de vida de los habitantes de la localidad como en el medio ambiente.

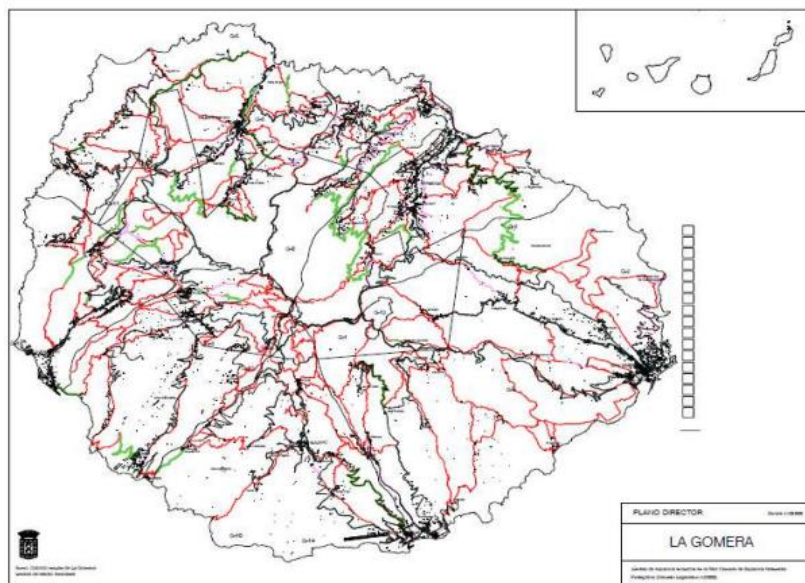


Ilustración 47: Mapa de redes ciclistas de La Gomera

Fuente: Estudio para el establecimiento de vías ciclistas en la red de senderos en la isla de La Gomera

Sin embargo, en la actualidad **no existe una infraestructura ciclista, como podría ser un carril bici o una ciclo vía, que permita a los habitantes del municipio el uso de este medio de transporte de una forma segura.**

## PEATÓN VS VEHÍCULO PRIVADO

Tratando el hecho del número de vehículos relacionado con el número de habitantes del municipio en el año 2017, vemos que **existe una proporción de 1 vehículo por cada 1,71 habitantes**. Además, existe una proporción de 24,91 m<sup>2</sup> por habitante.

PEATÓN VS VEHÍCULO PRIVADO		
Población	N.º de vehículos	Superficie (km <sup>2</sup> )
1.983	1.157	49,42

Tabla 32: N.º habitantes, de vehículos y superficie (2017).

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del ISTAC

## APARCAMIENTOS

Actualmente existen **4 aparcamientos** que se concentran en la zona de Playa Santiago. También existen aparcamientos en la zona recreativa de El Paso donde cada septiembre se reúnen miles

de personas para celebrar la tradicional Bajada de la Virgen, una de las celebraciones más importantes de La Gomera.

Como se muestra en la imagen, **la mayoría de las zonas de aparcamiento gratuito se encuentran en la zona de Playa de Santiago y Barranco de Santiago**, habiendo también un parking en el Aeropuerto de La Gomera y otro en Targa.

Por otro lado, en el año 2016 **se iniciaron unas obras de acondicionamiento de los aparcamientos en la zona recreativa de El Paso**. Esta obra tiene una gran importancia ya que durante los meses de verano y sobre todo en septiembre, cuando da lugar uno de los actos festivos más importantes de la localidad, suele concentrarse un gran número de personas tanto de distintas localidades del municipio como turistas.

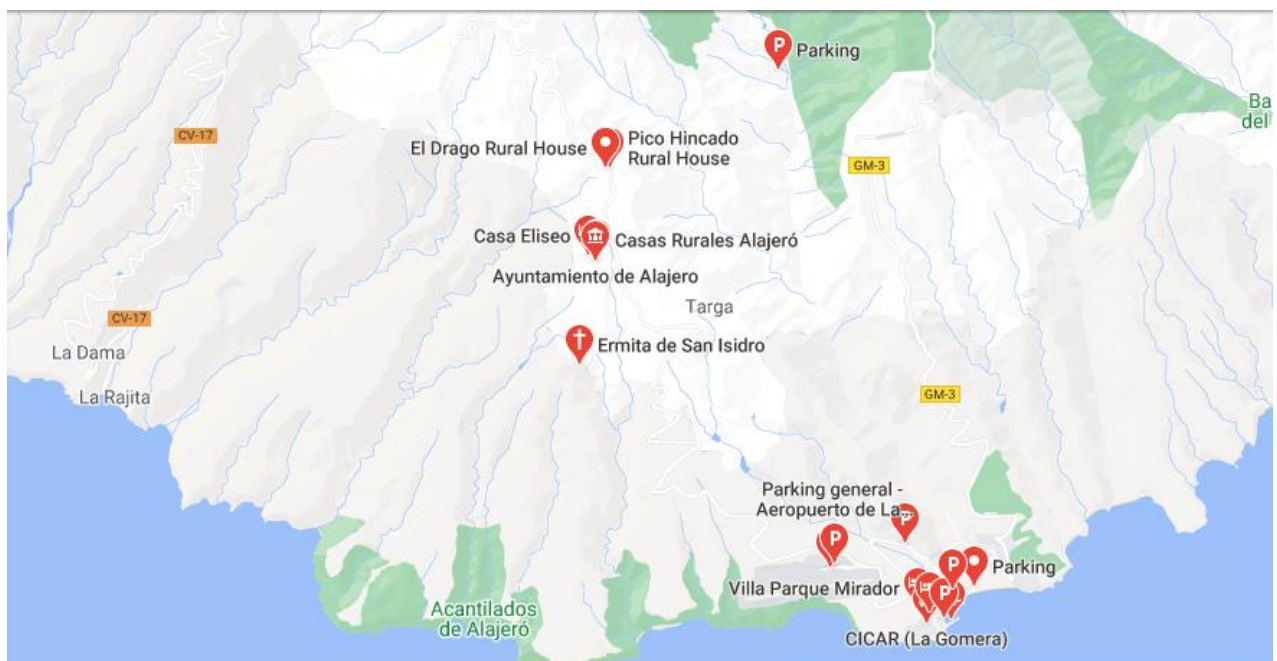


Tabla 33: Zonas y Áreas de aparcamiento de Alajeró  
Fuente: Google Maps

## TRANSPORTE PÚBLICO

Dentro de la isla de La Gomera existe una red de autobuses que conectan los distintos municipios con los puntos de interés más importantes, puertos y el aeropuerto de La Gomera.

Las rutas de Autobús cubren un área desde el Norte (Agulo) con una parada en Parada hasta el Sur (Alajeró) con una parada en Carretera Santiago Alajeró, 59. La parada más al oeste es Lepanto, 72 (Valle Gran Rey) y la más al este es Estación De Guaguas (San Sebastián De La Gomera).

En toda la isla existen un total de **8 líneas**, pero es la línea 3 la que conecta el municipio de Alajeró con el aeropuerto y que finaliza su recorrido en San Sebastián de La Gomera. Por otro lado, la línea 6 comienza su itinerario en la estación de Valle Gran Rey y lo finaliza en el aeropuerto teniendo una parada previa en Alajeró. Por último, la línea 7 tiene un recorrido inverso, comenzando en el aeropuerto y acabando en San Sebastián, parando en la playa de Santiago.

Los precios de los trayectos oscilan **entre 1€ y 5€** en aquellos casos en los que el recorrido es completo. Esta es una buena opción que sustituye el uso de vehículo privado reduciendo la

emisión de gases. La empresa que oferta estos trayectos es **GuaguaGomera SAU** cuyo único titular es el Excelentísimo Cabildo Insular de La Gomera.

Línea	Lunes a viernes	Sábados	Domingos y Festivos
<b>Línea 3</b> <b>Imada - San Sebastián</b>	5:30, 7:00, 13:30, 15:30, 19:00	5:30, 7:00, 13:30, 15:30, 19:00	7:00, 17:30
<b>Línea 6</b> <b>Valle Gran Rey - Aeropuerto</b>	8:30, 11:10, 14:20 (solo miércoles), 15:50	8:30, 15:50	8:30, 13:40, 15:50
<b>Línea 7</b> <b>San Sebastián - Aeropuerto</b>	8:30, 11:10, 14:20 (solo miércoles), 15:50	8:30, 15:50	8:30, 13:40, 15:50

Tabla 34: Líneas y horarios de las guaguas en Alajeró.  
Fuente: [guaguagomera.com](http://guaguagomera.com)

## TAXIS

Actualmente Alajeró cuenta con una plataforma que agrupa al conjunto de taxis del municipio. Anteriormente, existía la Agrupación de Auto-Taxi que integraba a 9 taxistas que ofrecían sus servicios en el municipio, pero, desde el año 2019 dicha Agrupación forma parte del Control de Flota operado por **Servitaxi Canarias Transfer S.L.** Aunque también hay otras paradas de taxis, las principales se encuentran en las zonas de Playa de Santiago y Barranco de Santiago. Una de las paradas que también es bastante importante es la del Aeropuerto de La Gomera.



Ilustración 48: Localización paradas de taxis  
Fuente: Google Maps

Desde entonces, los servicios se han modernizado optimizando la administración y gestión de los servicios, mejorando el trato al cliente trabajando de una forma más eficiente. La modernización consta del uso de la **aplicación Auriga Taxi Mobile** (es posible descargarla en Android, Google Play) que ofrece mucha información al taxista sobre la zona donde están sus compañeros trabajando, pudiendo así evitar perder tiempo y mejorar el servicio. A parte del uso de la aplicación, también existe una parada de taxis en Playa de Santiago.





Ilustración 49: Logo aplicación Auriga Taxi Mobile  
Fuente: Auriga Taxi Mobile. Google Play

## TRANSPORTE AÉREO

Desde el año 1999 está abierto el aeropuerto de La Gomera, que se encuentra en Alajeró, ofrece la posibilidad a los habitantes de poder viajar con una mayor rapidez a las islas de Tenerife y Gran Canaria teniendo una capacidad de 300.000 pasajeros. Este aeropuerto es el más moderno del archipiélago y es también una facilidad para los turistas que quieren pasar sus vacaciones en la isla.

La compañía encargada de realizar estos trayectos es **Binter Canarias** que ofrece las dos rutas anteriormente mencionadas. El número medio de pasajeros en es de **1.500 a la semana** que se distribuyen en torno a **55 operaciones semanales**. La época con un mayor tráfico aéreo se da en la temporada de verano que en 2019 supuso el 68% del tráfico total.

Desde el año 2013, se experimentó una creciente subida en el número de pasajeros que utilizaban el aeropuerto llegando a alcanzar los **77.584 pasajeros** anuales en **2019**. Dicho crecimiento solo se ha visto interrumpido con la llegada de la Covid-19 lo que supuso una disminución en **2020** donde se alcanzó la cifra de **54.388 pasajeros**, un **29,90% menos que el año anterior**.

Evolución del tráfico de pasajeros del aeropuerto de La Gomera		
Anual	Nº de pernотaciones	Variación interanual
<b>2011</b>	32.713	-
<b>2012</b>	19.707	-39,76%
<b>2013</b>	24.446	24,05%
<b>2014</b>	28.925	18,32%
<b>2015</b>	34.954	20,84%
<b>2016</b>	38.043	8,84%
<b>2017</b>	48.711	28,04%
<b>2018</b>	61.493	27,16%
<b>2019</b>	77.584	25,25%
<b>2020</b>	54.388	-29,90%

Tabla 35: Evolución del tráfico de pasajeros del aeropuerto de La Gomera.  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de AENA

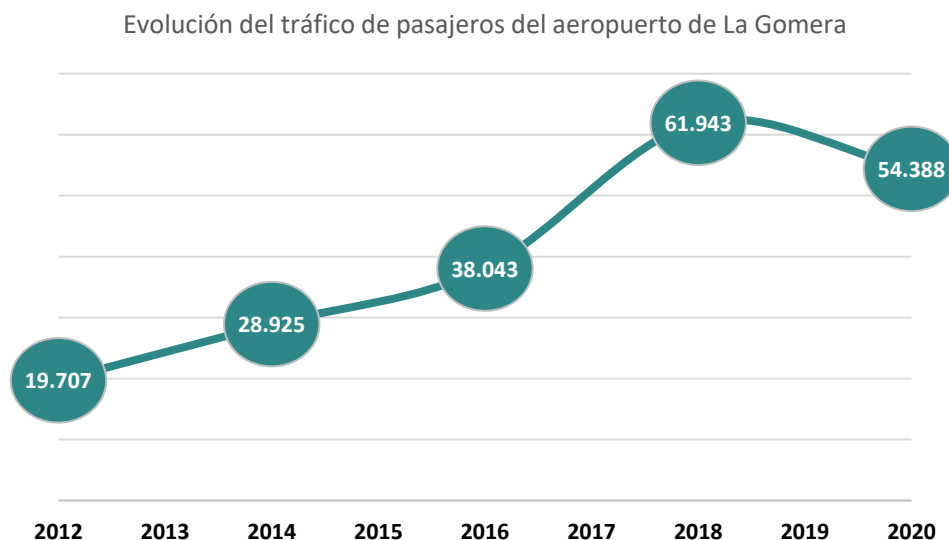


Ilustración 50: Evolución del tráfico de pasajeros del aeropuerto de La Gomera.  
Fuente: Elaboración propia con datos del ISTAC

### VEHÍCULO ELÉCTRICO

En cuanto a movilidad eléctrica, existe actualmente **un punto de carga** de vehículos eléctricos en Alajeró, otro en Valle Gran Rey y otros dos en el municipio cercano de Hermigua. Además, desde el año pasado el **Cabildo insular incorporó 10 vehículos eléctricos** a la flota pública contando con ocho turismos y dos furgones. La isla de La Gomera por su condición geográfica y tamaño puede aprovechar este tipo de movilidad más sostenible que el uso de vehículos que funcionan con combustibles fósiles. La autonomía de conducción de los vehículos adquiridos es de 150 kilómetros en el caso de los furgones y de 350 kilómetros para los turismos.

## 2.7. Diagnóstico de la Movilidad

### 2.7.1. La Movilidad en Alajero

El modo de transporte principal en Alajero es el coche (82%), seguido posteriormente de los desplazamientos en guagua (15%) y caminando (3%). Los residentes de Alajero optan por el coche como medio de transporte principal al igual que los turistas, aunque en el segundo caso es más frecuente realizar los trayectos a pie. Antes de la llegada de la COVID-19 también era frecuente el hecho de compartir coche a la hora de ir al lugar de trabajo, pero debido al impacto ocasionado por la pandemia esto se ha visto interrumpido.

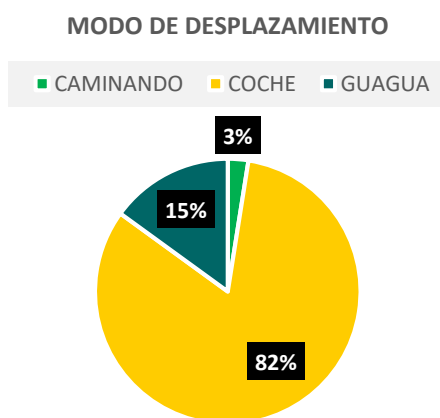


Ilustración 51: Modos de Desplazamiento en Alajero  
Fuente: Elaboración Propia

Los principales motivos de viaje son trabajo/negocios (40%), asuntos propios (21,25%) y compras (15%). Por otro lado, la frecuencia del viaje más relevante es una o más veces a la semana (34%), seguida de todos los días laborables (28%) y 1 o más veces al mes (25%).

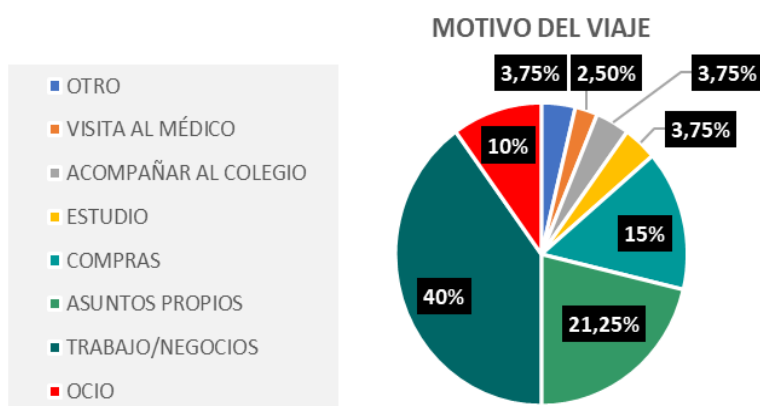
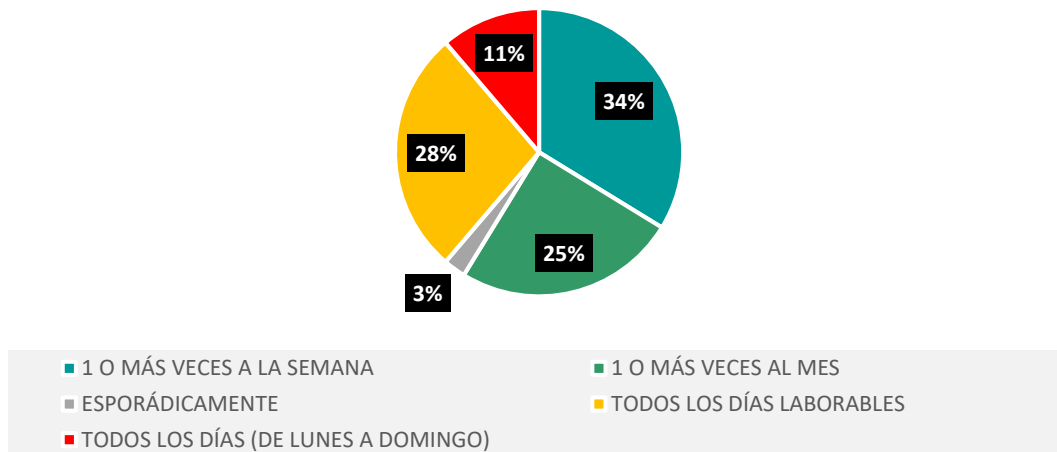


Ilustración 52: Motivos de Desplazamiento en Alajero  
Fuente: Elaboración Propia

### FRECUENCIA DEL VIAJE



+j

Ilustración 53: Frecuencia de Desplazamiento en Alajero  
Fuente: Elaboración Propia

En cuanto a la **movilidad ciclista**, no existe un carril bici en el municipio, principalmente debido a que el número de personas que utilizan este medio como de forma frecuente es relativamente bajo como para crearlo. Sin embargo, cada vez son más los habitantes que optan por el uso de bicicleta, aunque en ciertas ocasiones se forman pelotones que no respetan las normas de circulación. De acuerdo con el 33% de los actores, sería necesaria una Ordenanza Municipal a la vez que mejorar las señalizaciones ya que cada vez más gente está desplazándose por bicicleta, pero de forma indebida.

Un dato muy interesante es que el **38% de las personas que afirman no usar el vehículo privado es por no tener automóvil disponible o carnet de conducir**, seguido por la conciencia ecológica y los motivos económicos, ambos con un 31%.

### MOTIVO DEL NO USO DEL VEHÍCULO PRIVADO

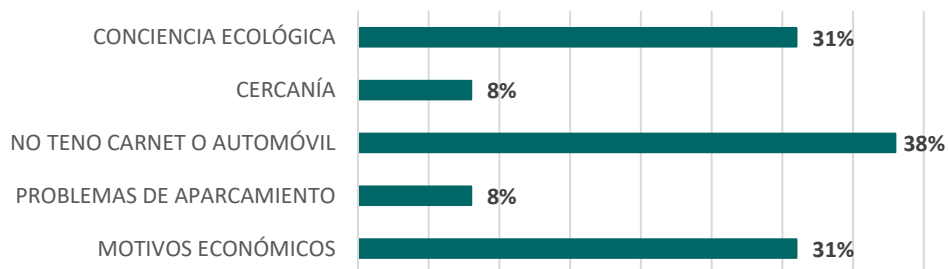


Ilustración 54: Motivo del NO uso del Veh. Privado  
Fuente: Elaboración Propia

El **principal motivo** por el que los habitantes de Alajero **utiliza el vehículo privado** es por la **comodidad** (45%), también destaca la dimensión de las distancias (23%) y la mayor rapidez a la hora de realizar los trayectos (19%).



### MOTIVO DE USO DEL VEHÍCULO PRIVADO

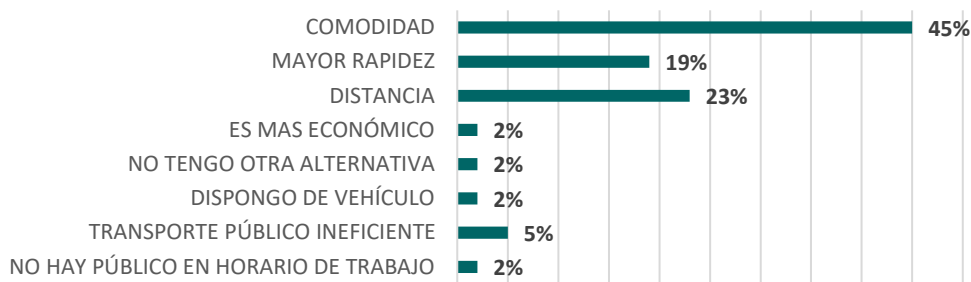


Ilustración 55: Motivo del uso del Veh. Privado

Fuente: Elaboración Propia

Cabe destacar la **poca utilización** que se tiene **de los medios de transporte públicos**, tanto de las guaguas como de los taxis. En el primer caso, es el medio más utilizado entre los estudiantes cuando se dirigen al CEIP Santiago Apóstol y al CEIP Alajero pero debido a una reciente modificación, muchos alumnos se han quedado fuera de este servicio al no cumplir con las condiciones de kilometraje. Esto ha afectado notablemente ya que ahora existe un número de estudiantes que deben de hacer el recorrido caminando por algunas vías que dificultan la seguridad tanto de ellos mismos como de los conductores.

Por último, es remarcable la **activa disposición** de la mayoría de los habitantes a la hora de **crear un aparcamiento de carácter público a las afueras del centro para desplazarse por las zonas más concurridas a pie**. De esta manera, se evitarían grandes aglomeraciones y problemas de movilidad a la vez que se fomenta un estilo de vida más saludable y sostenible.

### 2.7.2. Dimensión de Género

El modo de desplazamiento no varía en función del género ya que, en ambos casos se sigue optando por el uso del coche para la realización de la mayoría de los trayectos seguido por los desplazamientos a pie y por último en guagua.

### MODO USADO SEGÚN GÉNERO

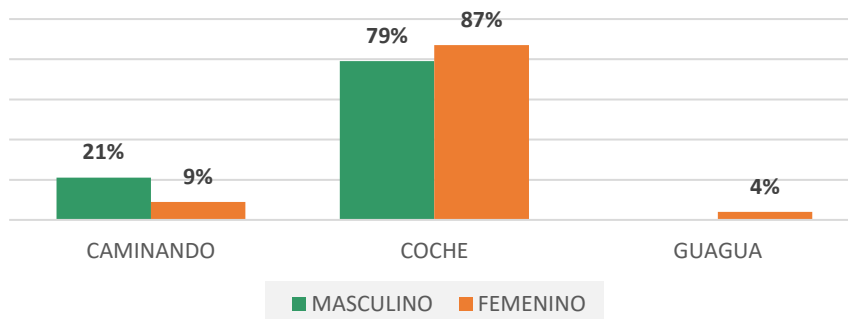
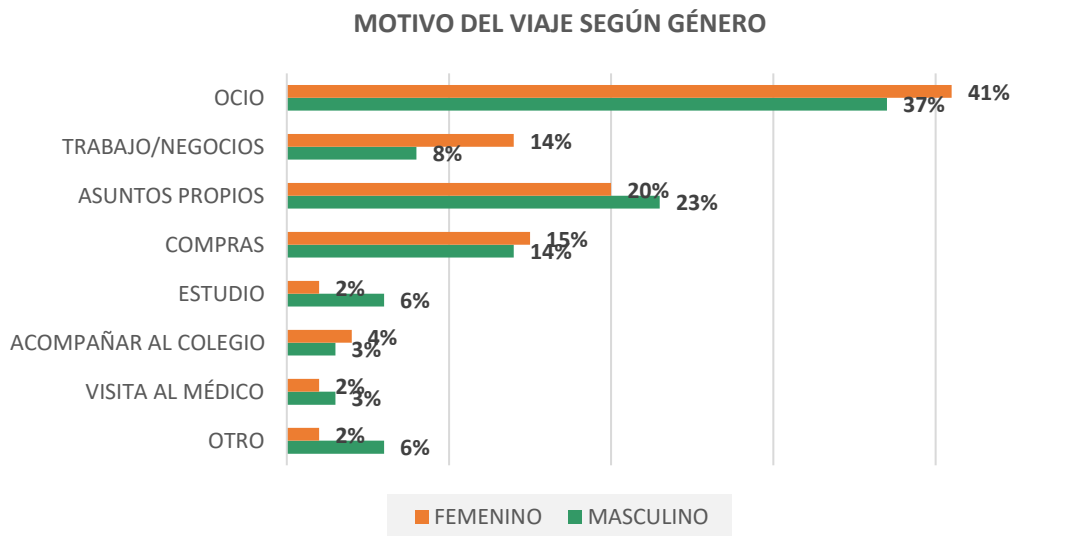


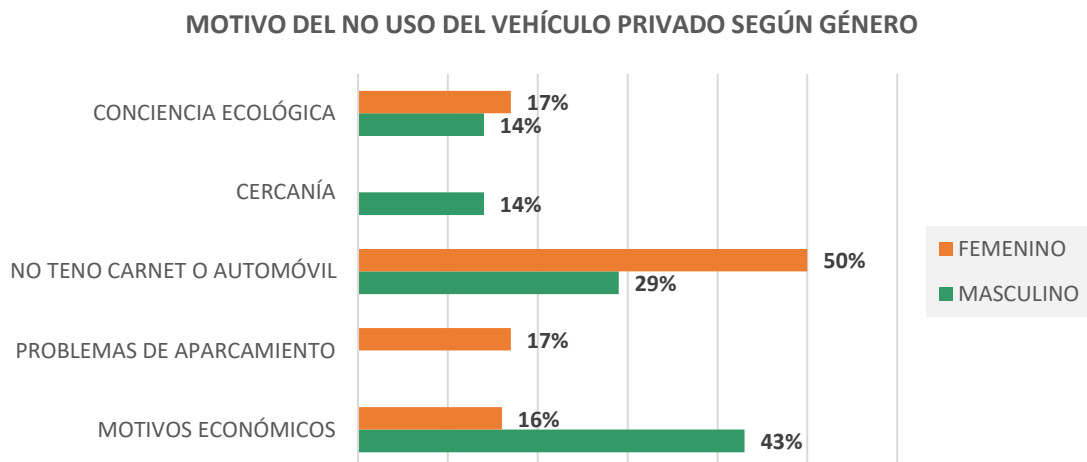
Ilustración 56: Modo Usado según Género en Alajero

Fuente: Elaboración Propia

En cuanto a los motivos por los que los habitantes se deciden a usar el vehículo también es bastante similar para ambos géneros. Solo en algunos casos encontramos diferencias como **es a la hora de llevar los niños al colegio, donde las mujeres tienen una mayor frecuencia** al igual que a la hora de ir al trabajo/negocios. El principal motivo para utilizar el vehículo en el caso de los **hombres es acudir a zonas recreativas o de ocio y asuntos propios**. También es notable que se utiliza más el vehículo privado en los momentos del año en los que las condiciones meteorológicas y de temperatura hacen más difíciles el ir caminando.



*Ilustración 57: Motivo de Viaje según Género en Alajeró*  
Fuente: Elaboración Propia



*Ilustración 58: Motivo del NO uso del Veh. Privado según Género en Alajeró*  
Fuente: Elaboración Propia

Los **principales motivos para no usar el vehículo privado** para las mujeres es no disponer de vehículo y/o carnet mientras que en el caso de los hombres son los motivos económicos. También destaca que el problema de aparcamiento es solo importante para las mujeres mientras que los hombres consideran más la cercanía de los destinos

### 2.7.3. Distribución Espacial de la Movilidad

Para poder saber cómo se relaciona Alajeró con los municipios vecinos podemos atender a los viajes que se realizan entre ellos. Los principales lugares de destino en relación con la **movilidad externa** serían San Sebastián de La Gomera seguido de Hermigua y Vallehermoso.

Pasando a la **movilidad interna**, es decir aquella que se realiza dentro del propio municipio, las zonas donde existe un mayor movimiento son Playa de Santiago, Alajeró Caso y Barranco de Santiago. Al mismo tiempo, debido a la localización del Aeropuerto de La Gomera y a la llegada de turistas que llegan al municipio por este medio, también es un punto donde suele concurrir un elevado número de personas y suele ser un punto de llegada y salida del municipio.



*Ilustración 59: Taxi adaptado para personas con movilidad reducida  
Fuente: Eltabbor.es*

### 2.7.4. Indicadores de Movilidad

En la siguiente tabla se muestra de una forma más sintética todo lo descrito en los apartados anteriores de tal manera que quede reflejado cuales son las **principales características que presenta el municipio de Alajero en cuanto a movilidad.**

INDICADORES DE MOVILIDAD DE ALAJERO					
<b>Reparto Modal</b>					
Coche		Guagua		Caminando	
82%		15%		3%	
<b>Motivo de viaje</b>					
Trabajos/negocios	Asuntos propios	Compras	Ocio	Acompañar al colegio	Estudio
40%	21,25%	15%	10%	3,75%	3,75%
<b>Frecuencia del viaje</b>					
1 o más veces a la semana		Laborables	1 o más veces al mes	Todos los días	
34%		28%	25%	11%	
<b>Motivo de NO USO del coche</b>					
No disponibilidad de carnet o automóvil		Conciencia ecológica	Motivos económicos	Problemas de aparcamiento	
38%		31%	15%	8%	
<b>Motivo de USO del coche</b>					
Comodidad		Distancia	Rapidez	Transporte público ineficiente	
45%		23%	19%	5%	

Tabla 36: Indicadores de movilidad en Alajero.  
Fuente: Elaboración propia.

## 2.8. Benchmarking

Con el objetivo de apoyar el conjunto de propuestas del PMUS, se realiza un **análisis de Benchmarking** recopilatorio de experiencias externas al municipio y como guía de buenas prácticas a tener en cuenta.

Benchmarking es el término con el que se conoce el análisis y contraste con otras experiencias en proyectos similares, en otros países, en otros sectores. Es una técnica muy útil que puede tener diversas aplicaciones. Se realiza este análisis con un **doble objetivo**:



Aportar ideas sobre posibles problemas y soluciones, así como medidas innovadoras en materia de movilidad sostenible



Ayuda en la toma de decisiones y da tranquilidad, ya que se proponen soluciones probadas y ayuda a mostrar las buenas y malas prácticas

La importancia del ‘benchmarking’ no se encuentra en la detallada mecánica de la comparación, sino en la **medición del impacto** que pueden tener estas comparaciones sobre los comportamientos, evidenciando no sólo las ventajas de las experiencias previas sino también los problemas. Así, se puede considerar como un proceso útil y necesario para llegar a proponer cambios en la ciudad para que el resultado final del mismo resulte óptimo. Por lo tanto, se finalizará el análisis con una **tabla resumen de aprendizajes** o de buenas prácticas de aplicación en el presente estudio.

En el marco del PMUS de Alajeró se realiza un análisis de experiencias de lugares similares, o que hayan tenido una problemática similar en los siguientes **temas**:

- ❖ Cambio en el reparto modal y restricciones en el uso del vehículo privado motorizado.
- ❖ Accesibilidad peatonal.
- ❖ Urbanismo táctico.
- ❖ Movilidad ciclista en ciudades con pendientes.
- ❖ Transporte a la Demanda

### 2.8.1. Ejemplos seleccionados

A continuación, se presentan algunos ejemplos que permiten extraer diferentes conclusiones y propuesta que se pueden aplicar en el municipio de Alajeró. Para ello, se han seleccionado los siguientes ejemplos:

Cambio en el reparto modal y restricciones en el uso del vehículo privado motorizado	
San Cristóbal de La Laguna	El proceso dado en La Laguna refleja una solución para las ciudades con importantes cascos históricos y bienes patrimoniales a proteger que <b>permite anticiparse a las consecuencias de determinadas actuaciones en la ciudad.</b>
Turku (Finlandia)	<b>El uso de las redes la comunicación fue clave para el triunfo de esta campaña</b> , en muchos casos se trataba del empleado el que informada a su organización y contar con artistas y promotores locales para logara un cambio de mentalidad respecto a la bicicleta.
Accesibilidad	
Pontevedra	Referencia internacional en sostenibilidad y calidad urbana, el municipio de Pontevedra se caracteriza hoy por su configuración urbana integradora y funcional. Entre otros reconocimientos, en 2014 Pontevedra recibió el Premio Dubái, un título del programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos que tiene como objetivo promover ciudades social y ecológicamente sostenibles. El hecho de haberse convertido en una urbe notablemente accesible, con espacios dinámicos y seguros, reside principalmente en el éxito de las medidas de restricción al uso del coche y peatonalización de las calles.
Vitoria - Gasteiz	La ciudad vasca, capital de la provincia de Álava, fue clasificada en 2018 como la ciudad más sostenible del Estado español por el Observatorio de la Sostenibilidad, que ha evaluado la sostenibilidad en las capitales españolas con base en los parámetros de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS de la Agenda 2030 de Naciones Unidas) y en la Nueva Agenda Urbana. Según el estudio, Vitoria-Gasteiz ocupa el primer lugar en la categoría de mejores ciudades en sostenibilidad general.
Urbanismo táctico	
CEIP Sor Ángela Cruz, Sevilla	Ejemplo de urbanismo táctico: Adaptación en equipamientos escolares y en espacios deportivos, turísticos y culturales
Paseo Banderas Santiago Chile	Ejemplo de Urbanismo Táctico: Peatonalización de 400 metros en un espacio lleno de colores, vivencias artísticas y mobiliario urbano
Taxi a la demanda	
Los Realejos	Transporte a la Demanda a través de Taxi para conectar las áreas periféricas y de difícil acceso en colaboración con el sistema de transporte de alta capacidad, como el autobús, integrándose en el sistema pago y tarifas
Ponferrada	Es un sistema homogéneo y cuya principal ventaja es el uso de pantallas con información en tiempo real en las paradas
Movilidad en entornos turísticos	
Galicia	Paquetes turísticos basados en BTT, con la creación de infraestructuras para ello, apoyados en la rehabilitación de infraestructuras ya existentes, supone una oportunidad de distribuir el turismo a los distintos puntos del término municipal
Zug (Suiza)	Acciones que fomentan un cambio modal y una <b>nueva visión de la movilidad turística familiar y que incluye una importante colaboración con socios locales</b> , lo que permite una doble concienciación, sinergias y obtener datos que permitan mejorar la oferta e infraestructura existente.
Byala (Bulgaria)	Introducción de vehículos limpios en la conexión del centro urbano con las zonas turísticas alejadas del mismo.

Tabla 37: Ejemplo Seleccionado para el Benchmarking  
Fuente: Elaboración propia.

## 2.8.2. Fichas de ejemplos



Nombre	<i>Peatonalización del Casco</i>	Ciudad (país)	<i>San Cristóbal de La Laguna (España)</i>
Fecha	2005	Población	155.000 habitantes
 <p data-bbox="264 767 696 794"><i>Calle La Carrera antes de la Peatonalización</i></p>  <p data-bbox="248 1134 710 1161"><i>Calle La Carrera después de la Peatonalización</i></p>	Antecedentes	<p>San Cristóbal de La Laguna es una ciudad situada en el área metropolitana de la isla de Tenerife y cuyo casco histórico <b>es Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO</b> desde 1999, debido a que es un ejemplo de ciudad colonial no amurada.</p> <p>A finales de los años noventa del siglo XX, el centro histórico de La Laguna ofrecía <b>una notable carencia de dinamismo</b>, tanto desde el punto de vista económico como social. los problemas de <b>densificación del tráfico, las escasas posibilidades de aparcamiento, así como la dificultad en la circulación debido al trazado en cuadrícula de las calles</b>, propiciaron dicho proceso.</p>	
	Actuaciones	<p>En el año 2005 el Plan Especial de Protección del Casco de la ciudad recogía entre sus medidas la <b>peatonalización de las principales arterias comerciales y de movilidad para recuperar espacio para el ciudadano y garantizar la conservación de los bienes patrimoniales</b>. Ese mismo año comenzaron las obras, cerrando al vehículo privado (exceptuando proveedores en horas determinadas y vecinos) el centro histórico.</p> <p>La ciudad <b>ha experimentado una importante revitalización comercial, cultural y turística</b> propiciando la reapertura de teatros y locales comerciales.</p>	
	Puntos fuertes	<p>La peatonalización en el caso de La Laguna es de especial interés debido al <b>doble objetivo</b> de esta, mejorar y <b>recuperar espacio para el peatón</b> para revitalizar el área comercial y cultural, pero, también, como mecanismo de <b>conservación de los bienes patrimoniales</b> dentro del casco histórico de la ciudad.</p> <p>La estructuración de este proceso en base a un Plan Especial de Protección permite lograr una homogeneidad en el casco histórico que <b>crea espacios agradables y continuos</b> que propicia la integración con el entorno histórico.</p>	
Interés para el estudio	<p>El proceso dado en La Laguna refleja una solución para las ciudades con importante casco histórico y bienes patrimoniales a proteger, que <b>permiten anticiparse a las consecuencias de determinadas actuaciones en la ciudad</b>.</p>		

Tabla 38. Análisis de actuaciones relacionadas con movilidad en San Cristóbal de La Laguna. Fuente: Elaboración propia.



Nombre	<i>En Bicicleta al trabajo</i>	Ciudad (país)	<i>Turku (Finlandia)</i>
Fecha	2009	Población	186.756 habitantes
 <p><i>Trabajadores haciendo uso del servicio.</i></p>  <p><i>Ejemplo de vía compartido bicicleta y peatón</i></p>	Antecedentes	<p><b>Turku es una ciudad localizada en la costa suroeste de Finlandia</b> y anterior capital administrativa de la provincia de Finlandia occidental, tiene un importante puerto y desarrollo comercial, siendo la sexta ciudad del país.</p> <p>Pese a contar con una buena infraestructura y condiciones, el uso de la bicicleta <b>dentro del ámbito laboral no estaba extendido en el área</b>, en especial para los viajes durante la jornada laboral, para los denominados “viajes de última milla”.</p>	
	Actuaciones	<p>Los centros de trabajo podían <b>elegir entre cinco bicicletas personalizadas y decoradas</b> por cinco artistas locales, lo que las hacía fácilmente reconocibles. Las bicicletas podían prestarse sin cargo, pero los lugares de trabajo tenían la opción de hacer donaciones voluntarias para apoyar las actividades de los hogares locales para niños. La bicicleta prestada se convertiría en la 'bicicleta de la empresa', sustituyendo así al coche o al taxi de la empresa durante un mes.</p> <p><b>La promoción de la campaña se hizo muy visible en los medios de comunicación locales y en redes sociales.</b> Cabe destacar que Facebook resultó muy eficaz para el evento Bike-at-work, ya que la mayoría de la gente obtuvo información sobre el proyecto a través de este canal.</p>	
	Puntos fuertes	<p><b>Más de 20 organizaciones participaron en la campaña</b> y algunas de ellas están considerando la posibilidad de adquirir una bicicleta de empresa. La experiencia y el feedback de la gente resultó ser muy positivo con la campaña, demostrando ser un éxito.</p> <p>Ambos objetivos del proyecto se lograron, ya que se sensibilizó a los empleadores sobre las posibles medidas de gestión de la movilidad, y la campaña ofreció a la gente una nueva y positiva visión del ciclismo.</p>	
Interés para el estudio	<p><b>El uso de las redes la comunicación fue clave para el triunfo de esta campaña</b>, en muchos casos se trataba del empleado el que, informada a su organización, y también contar con artistas y promotores locales para logara un cambio de mentalidad respecto a la bicicleta.</p>		

Tabla 39. Análisis de actuaciones relacionadas con cambio modal en Turku. Fuente: Elaboración propia.





Nombre	Pontevedra	Ciudad (país)	Pontevedra (España)	Fecha: desde 1999	Población: 82.802 habitantes
 <p data-bbox="371 699 510 727">Antes (1999)</p>	<p data-bbox="707 268 869 292"><b>Antecedentes</b></p> <p data-bbox="891 268 2098 411">Referencia internacional en sostenibilidad y calidad urbana, Pontevedra se caracteriza hoy por su configuración urbana integradora y funcional. El proceso de recuperación de la ciudad fue un trabajo acompañado de la concienciación de la población. El éxito reside principalmente en la conjunción de medidas de restricción al uso del coche y peatonalización de las calles.</p> <p data-bbox="707 419 869 443"><b>Actuaciones</b></p> <p data-bbox="891 419 2098 483"><b>Velocidad máxima 30 Km/h:</b> Fue establecida la velocidad máxima de 30 km/ hora en toda la ciudad y 20 km/hora en las zonas de coexistencia, o sea, zonas de vía pública compartidas entre peatones y vehículos motorizados.</p> <p data-bbox="891 491 2098 555"><b>Aparca y camina:</b> Sistema de estacionamientos en el que se permiten aparcamientos de corta duración en espacios gratuitos o rotatorios de pago por toda la ciudad.</p> <p data-bbox="891 563 2098 675"><b>Metrominuto:</b> Un mapa (similar a los mapas que indican las líneas de metro) que muestra la distancia entre 28 puntos de la ciudad y el tiempo que tarda el desplazamiento a pie entre un punto y otro. Disponible en aplicación móvil, el recurso también indica la situación de estaciones, aparcamientos, etc.</p> <p data-bbox="891 683 2098 786"><b>Pasominuto:</b> Es una guía que ofrece 29 sugerencias de trayecto a partir de 20 rutas urbanas de la ciudad y sus bordes, dedicado a quien desea caminar para mantenerse activo. El camino más corto se hace en 390 pasos, mientras que el más largo se hace en 17.100 pasos. También puede ser usado por PMR, son itinerarios accesibles.</p>				
	 <p data-bbox="360 1161 521 1190">Después (2015)</p>	<p data-bbox="741 798 835 853"><b>Puntos fuertes</b></p> <p data-bbox="891 798 1888 821">Pontevedra lleva muchos años trabajando en la movilidad sostenible y cuenta con resultados:</p> <ul data-bbox="891 837 2098 1098" style="list-style-type: none"> <li>• Mejora de las vías y retirada de obstáculos físicos que dificultan el tránsito de personas.</li> <li>• La intermodalidad destaca con la conexión entre coches y peatones. El 70% de desplazamientos son a pie.</li> <li>• Desde 1997, se ha reducido la densidad de los coches en un 97% en el centro histórico, 77% en el anillo interior y 53% en el conjunto de la ciudad. Los 80 mil vehículos que ocupaban diariamente el centro urbano en los 90 se han reducido a 7 mil. Las piernas son el medio de transporte elegido por el 90% de los pontevedreses para hacer compras y del 80% de los niños para ir a clase (El País, 2018).</li> <li>• Las emisiones de CO2 se han rebajado un 67%, lo que equivale a 500 kilos por habitante y año.</li> <li>• Recuperación del centro histórico y edificios de valor patrimonial.</li> </ul> <p data-bbox="707 1106 869 1169"><b>Interés para el estudio</b></p> <p data-bbox="891 1106 2098 1217">Se realizan las inversiones conforme a ideas transformadoras, estableciendo las prioridades adecuadas y bajo claros criterios de sostenibilidad, traducidos en la eliminación de barreras, creación de espacios públicos para todos, reducción de las amenazas del tráfico a motor, etc.</p> <p data-bbox="891 1225 1753 1249">Ha incorporado ideas innovadoras para el fomento de los desplazamientos a pie.</p>			

Tabla 40. Análisis de actuaciones relacionadas con la accesibilidad en Pontevedra. Fuente: Elaboración propia.

Nombre	Plan de Accesibilidad	Ciudad (país)	Vitoria - Gasteiz (España)
Fecha	2006	Población	249.176 habitantes
<p>Antes (acceso a la plaza de la Catedral Vieja)</p>	Antecedentes	<p>La ciudad vasca, capital de la provincia de Álava, fue clasificada en 2018 como la ciudad más sostenible del Estado español por el Observatorio de la Sostenibilidad. El informe Ciudades Sostenibles en España ha evaluado la sostenibilidad en las capitales españolas con base en los parámetros de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS de la Agenda 2030 de Naciones Unidas) y en la Nueva Agenda Urbana.</p>	
	Actuaciones	<p><b>Accesibilidad a paradas del transporte urbano:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Banda de pavimento diferencial para la localización de la parada y delimitación del andén.</li> <li>• Desplazamiento de mobiliario urbano que obstaculice el embarque y desembarque.</li> <li>• Avances de acera con la doble finalidad de impedir el estacionamiento de vehículos y permitir el embarque / desembarque del vehículo sin presencia de obstáculos.</li> </ul> <p><b>Anillo Verde:</b> Es un conjunto de seis parques periurbanos situados en torno a Vitoria. Se crea una gran área verde de uso recreativo en torno a la urbe. Actualmente, el Anillo tiene 79 km de itinerarios ciclistas y peatonales. La superficie total es de 727 has, con previsión de alcanzar 993 has.</p> <p><b>Parada a la demanda:</b> Se permite a mujeres y menores de 18 años que soliciten bajada entre las paradas establecidas en el recorrido de la línea nocturna. Fue inaugurado en agosto de 2018.</p> <p><b>Web Informativa:</b> La web del Ayuntamiento dispone de datos sobre tráfico, rutas, geolocalización, medios de transporte, tarifas y aparcamientos. Incluye además un “buzón ciudadano”: Espacio para la participación ciudadana, donde se pueden publicar críticas, quejas y comentarios sobre la ciudad.</p>	
<p>Después (acceso a la plaza de la Catedral Vieja)</p>	Puntos fuertes	<p>El Plan de Accesibilidad se estructura en dos documentos (Estudio Técnico de Accesibilidad y Plan de Supresión de Barreras) y documentos de consulta (Anexos), así como en un sistema de información basado en los sistemas de información geográfica. El Estudio Técnico de Accesibilidad recoge el estado actual de accesibilidad del espacio analizado y para los cuatro ámbitos de accesibilidad, mientras que el Plan de Supresión de Barreras recoge el espacio de intervención prioritaria a corto, medio y largo plazo y la propuesta de Gestión del Plan de Accesibilidad</p>	
	Interés para el estudio	<p>El Plan de Supresión de Barreras se concibe como el documento que selecciona de forma justificada y para los cuatro ámbitos de accesibilidad el espacio de intervención a corto, medio y largo plazo. Interesante formulación de las prioridades de intervención y la evaluación de itinerarios peatonales.</p>	

Tabla 41. Plan de Accesibilidad de Vitoria-Gasteiz. Fuente: Elaboración propia.

Nombre	CEIP Sor Ángela de la Cruz	Ciudad (país)	Sevilla (España)	Fecha: 2017	Población: 690.000 Habitantes
 <p style="text-align: center;"><b>Antes</b></p>		Antecedentes	<p>El Ayuntamiento de Sevilla ha acometido un importante proyecto a través del Distrito Casco Antiguo, en coordinación con la Gerencia Municipal de Urbanismo, para mejorar los accesos al CEIP Sor Ángela de la Cruz. Se trata de una iniciativa muy novedosa que ha transformado la entrada del mismo, convirtiéndola en un espacio mucho más accesible que garantiza la seguridad de la comunidad educativa, fomentando así los caminos escolares seguros y la llegada a pie o en bicicleta al colegio.</p>		
		Presupuesto	<p>Las obras se desarrollaron durante <b>dos meses</b>, con una inversión de <b>50.267 €</b>.</p>		
 <p style="text-align: center;"><b>Después</b></p>		Actuaciones	<p>Para facilitar la llegada y salida del colegio, el proyecto incluye una actuación de reurbanización en las calles Maestro Quiroga y San Hermenegildo, reordenando el viario con modificaciones en las plazas de aparcamiento, ensanchamiento del acerado y creación de una plataforma única en la zona de acceso al centro escolar. La zona peatonal queda acotada mediante bolardos y pintado decorativo de diversos colores aplicado sobre la pavimentación, evitando, así, la invasión de los vehículos. También se ordena, mediante delimitación con bordillos, el aparcamiento que discurre junto al centro escolar por San Hermenegildo hasta la calle Alcántara. Para completar el proyecto, se lleva a cabo la adaptación de la red de recogida de aguas pluviales al nuevo trazado viario.</p>		
		Puntos fuertes	<p>Rápida ejecución y bajo presupuesto. Proyecto muy educativo que involucra a padres y alumnos en la movilidad sostenible y segura.</p> <p>Se consigue aumentar la superficie peatonal, aportando mayor visibilidad de los niños y más espacio para la recogida de alumnos, se reducen las plazas de estacionamiento y, en especial, el aparcamiento ilegal, lo que sirve de repulsivo para el uso del coche, los colores alegres alertan a los conductores de la presencia de niños en las aceras, se eliminan todos los obstáculos de menos de 1,5 m de la intersección para favorecer la visibilidad de niños.</p>		
		Interés para el estudio	<p>Este tipo de actuaciones sirven de fomento de la movilidad peatonal/ciclista y reduce el estrés de los niños, la congestión en las horas punta de acceso al colegio o incluso la accidentalidad, siendo un ejemplo importante a aplicar en otros colegios. Además, es un modo de educar y concienciar en la movilidad sostenible.</p>		

Tabla 42. Ejemplo de urbanismo táctico - CEIP Sor Ángela de la Cruz. Fuente: Elaboración propia.





Nombre	Paseo Banderas	Ciudad (país)	Santiago de Chile (Chile)	Fecha:	2017	Población:	5,6 millones de hab.
 <p data-bbox="465 667 533 691">Antes</p>	<p data-bbox="831 288 976 312"><b>Antecedentes</b></p> <p data-bbox="1005 288 2112 499">La Calle Bandera, había estado cerrada desde junio del 2013 debido a la construcción de la línea 3 del Metro de Santiago y tuvo su reapertura a final de 2017, los agentes locales decidieron convertirla en “un espacio de Santiago para las personas, con colores y diseño urbano”. Transformando esta calle en el colorido ‘Paseo Bandera’, de 400 metros lineales y una superficie construida de 3.300 m<sup>2</sup>, en un espacio lleno de colores, vivencias artísticas y mobiliario urbano. Ha recibido el Premio de la Ciudad 2018 y el Premio Proyecto Urbano Público</p>	<p data-bbox="831 515 976 539"><b>Actuaciones</b></p> <p data-bbox="1005 515 2112 726">Se caracteriza por ser una “intervención de urbanismo táctico en pleno casco histórico”. Se trata de una colorida intervención de 400 metros lineales a cargo de la oficina local Estudio Victoria. Su principal intervención contempla el mural más grande del mundo, que se complementa con áreas verdes, cicletteros, asientos y esculturas. Con esta intervención se recuperó un lugar abandonado, ya que en los últimos años había sido utilizado como estacionamiento vehicular, tras estar cerrada para circulación. Presupuesto de 400 millones de \$ (aportación privada).</p>					
 <p data-bbox="454 1121 544 1145">Después</p>	<p data-bbox="831 743 976 767"><b>Puntos fuertes</b></p> <p data-bbox="1005 743 2112 1106">Fomenta el uso de modos de transporte sostenibles, como la caminata en la ciudad.                  Pone en el primer lugar de las políticas de movilidad del Casco Histórico a las personas que transitan por el centro caminando, siendo un proyecto totalmente innovador y único en el país y en América Latina: Mejora la movilidad de los ciudadanos y fomenta la cohesión social.                  Mejora el espacio público en beneficio de los ciudadanos.                  Aumenta, a corto plazo, la competitividad económica, a nivel comercial en el sector.                  Sirve de laboratorio urbano obteniendo información a través de nuevas tecnologías, permitiendo planificar y replicar este proyecto.                  Se está ejecutando una segunda fase, pese a que la actuación iba a ser temporal hasta la finalización de las obras de metro.</p>	<p data-bbox="831 1121 976 1177"><b>Interés para el estudio</b></p> <p data-bbox="1005 1121 2112 1273">Este es un ejemplo de cómo se puede crear un espacio agradable para el peatón de manera temporal. Se ha transformado la calle en un punto de encuentro y esparcimiento gracias a los murales y al mobiliario urbano. Cabe destacar también que lo esencial de una intervención urbana, no tan solo es su diseño y ejecución, sino la medición y evaluación de resultados para poder construir, en un futuro, mejores espacios públicos con y para la ciudadanía.</p>					

Tabla 43. Ejemplo de urbanismo táctico - Paseo Banderas de Santiago de Chile. Fuente: Elaboración propia



Nombre	Transporte a la Demanda	Ciudad (país)	Los Realejos (España)
Fecha	2011	Población	26.641 habitantes
 <p>Flota de Taxis de Los Realejos</p>		Antecedentes	La dispersión de la población del municipio de Los Realejos unido a una complicada orografía
 <p>Tarjeta de Transporte de Cabildo de Tenerife</p>		Actuaciones	<p>Se cuenta desde el año 2011 con un servicio de taxi accesible a la demanda que conecta los núcleos de Icod el Alto y Las Llanadas, con paradas de la Red de TITSA para hacer transbordo. <b>El servicio funciona como una línea regular con un trazado, paradas y horarios establecidos, con pago individualizado usando los títulos de Transporte Público.</b> Este servicio se ofrece gracias a un convenio suscrito con el Cabildo de Tenerife.</p> <p>El precio del billete es de 1,45 €, manteniendo cuando se abona en metálico. Cuando se abone mediante bono/tarjeta peaje sin contacto (TEN+), el usuario tendrá que abonar 1,15 € en los trayectos urbanos. El Cabildo de Tenerife asume el coste entre este precio y los 1,45 euros de la tarifa plena.</p> <p>En los transbordos taxi-guagua y viceversa, el usuario abonará 1,15 € en el servicio del taxi y de la guagua usando la TEN+. En la guagua y el taxi el usuario tendrá derecho a un descuento de 1,05 € en los límites temporales fijados para el trasbordo, que será sufragado por el Cabildo de Tenerife.</p>
		Puntos fuertes	<p>Este sistema se realiza en colaboración con el Cabildo de Tenerife y la empresa de transportes público, TITSA, por lo que es posible <b>cancelar y abonar los viajes con el bono de transporte regular TEN+</b>. Es un servicio integrado dentro de la oferta insular de transporte.</p> <p>Su principal objetivo es la conexión de los barrios periféricos, con punto de transbordo al sistema de transporte público al uso, no como acercamiento al destino final.</p>
		Interés para el estudio	El Transporte a la Demanda a través de Taxi para acercar a los usuarios desde las áreas periféricas y de difícil acceso en colaboración con el sistema de transporte de alta capacidad, como el autobús <b>integrándose en el sistema pago y tarifas</b>

Tabla 44. Análisis de actuaciones relacionadas con Transporte a la Demanda en Los Realejos. Fuente: Elaboración propia.

Nombre	<i>Transporte a la Demanda</i>	Ciudad (país)	<i>Ponferrada (España)</i>
Fecha	2009	Población	65.239 habitantes
 <p data-bbox="203 742 757 766"><i>Parada y bus tipo del sistema de Transporte a la Demanda</i></p>  <p data-bbox="248 978 712 1161"><b>TRANSPORTE a la DEMANDA</b> <i>¡Cuando lo Necesites!</i></p> <p data-bbox="264 1209 696 1233"><i>Logo del sistema de Transporte a la Demanda</i></p>	<p><b>Antecedentes</b></p> <p>Se trata de una prestación del Servicio de Transporte a la Demanda en horas fijas en zonas rurales o de baja densidad de población, para el traslado de las personas usuarias entre dichos núcleos rurales y los municipios cercanos, donde la oferta de servicios es superior y cuentan con el correspondiente servicio regular permanente de transporte de viajeros de uso general.</p>	<p><b>Actuaciones</b></p> <p>En la zona de Ponferrada funciona un sistema de gestión del transporte basado en una petición previa al ciudadano y que <b>se dirige y organiza desde un "Centro Virtual de Transporte"</b>. Este servicio está gestionado por la Junta de Castilla y León.</p> <p>El Servicio de Transporte a la Demanda permite que los vehículos que prestan los servicios regulares lleguen hasta los pueblos pequeños y alejados en el entorno de Ponferrada, cuando sus habitantes realmente lo soliciten. Actualmente en el <b>área de Ponferrada operan 5 líneas</b> que conectan Bouzas, Palacios de Compludo, Peñalba de Santiago,,Fresnedo, Ozuela y Villavieja con distintos puntos de Ponferrada.</p>	
	<p><b>Puntos fuertes</b></p> <p>El servicio debe solicitarse con antelación de, al menos, 24 horas al desplazamiento que se desee realizar, el viajero deberá realizar una llamada de teléfono gratuita al Centro Virtual de Transporte a la Demanda, lo que permite adaptar el servicio a la demanda.</p> <p>En cada localidad adscrita al Transporte a la Demanda <b>existen paneles informativos</b> conectados con el Centro Virtual que informarán a los vecinos de la localización exacta del autobús dentro del trayecto a realizar y de las incidencias que se pudieran producir.</p>	<p><b>Interés para el estudio</b></p> <p>Este Sistema está liderado por la Comunidad Autónoma, <b>crea un sistema homogéneo</b> y cuya principal ventaja es el uso de pantallas en las paradas para informar en tiempo real de la situación del vehículo y si existe alguna incidencia al respecto.</p>	

Tabla 45. Análisis de actuaciones relacionadas con Transporte a la Demanda en Ponferrada. Fuente: Elaboración propia



Nombre	Red de centros de BTT.	Ciudad (país)	Galicia (España)
Fecha	2012	Población	habitantes
 <p data-bbox="309 643 649 667">Punto de Inicio de Ruta en O Salnés</p>  <p data-bbox="300 1197 656 1220">Mapa de Rutas con inicio en O Salnés</p>	Antecedentes	<p>Antes de la implementación, <b>faltaban productos alternativos que combinaran movilidad y turismo sostenible</b>. Se ha introducido una nueva forma de movilidad de ocio.</p> <p>TURGALICIA es la entidad líder. La cooperación con los municipios fue esencial, mostrando su compromiso con la entrega y el mantenimiento de la infraestructura.</p>	
	Actuaciones	<p><b>Centros BTT Galicia</b> es un proyecto a medio plazo que pretende dotar a la Comunidad Autónoma de Galicia de una <b>red de centros para la práctica con bicicletas todo terreno (BTT)</b>. El primero en inaugurarse fue el centro de O Salnés, que es el punto de partida de 10 rutas para todos los niveles, que van de los 6 hasta los 17 kilómetros.</p> <p>Se ofrece una <b>gama de servicios complementarios</b>: estacionamiento, alquiler de bicicletas, duchas, información turística y soporte técnico. Hay un mapa específico para cada ruta (disponible en la web), que indica longitud, dificultad, altitud, consejos, GPS y atracciones principales.</p> <p>Aunque hubo algunos problemas con la cobertura y la longitud de algunas rutas, el proyecto fue muy atractivo para los municipios, y muchos querían que algunas rutas pasaran por sus límites.</p>	
	Puntos fuertes	<p>Los costos de implementación y operación varían dependiendo de varios factores, incluida la existencia de edificios anteriores, la decisión de llevar a cabo trabajos de rehabilitación, etc. Pero suponen un esfuerzo principal en <b>acondicionamiento y señalización</b>.</p> <p>Se trata de un servicio turístico consolidado que <b>ha abierto el turismo a pequeñas aldeas o núcleos poblacionales que carecían de flujos turísticos</b> debido a sus características y una manera de distribuir y consolidar un turismo sostenible atractivo.</p>	
	Interés para el estudio	<p>Aunque se trata de un proyecto de mayor alcance territorial, la creación de paquetes turísticos basados en BTT, con la creación de infraestructuras para ello apoyados en la rehabilitación de infraestructuras ya existentes, supone una oportunidad de <b>distribuir el turismo a los distintos puntos del término municipal</b>.</p>	

Tabla 46. Análisis de actuaciones relacionadas con turismo y movilidad en Galicia. Fuente: Elaboración propia.



Nombre	Turismo Familiar	Ciudad (país)	Zug (Suiza)
Fecha	2002	Población	28.641 habitantes
 <p>El día sin coches finalizó con una carrera de patos de goma en el Río.</p>  <p>Ejemplo de vía compartido bicicleta y peatón</p>	Antecedentes	<p>En Zug, Suiza, el 60% de los viajes se asocian con ocio y turismo, y el 70% de estos viajes se realiza en coche. Aun así, Zug tiene un sistema muy evolucionado de transporte público, una densa red de carriles-bici y sendas para caminar, así como un centro de movilidad.</p> <p>Este proyecto buscaba <b>promover la movilidad sostenible del turismo en Zug, promoviendo modos de transporte sostenible</b>. Los destinos más importantes de ocio de Zug son frecuentados mayoritariamente por familias.</p>	
	Actuaciones	<p>Se desarrollaron cuatro <b>trayectos que incluían puntos con distintas atracciones</b>, como zonas de columpios, parques y restaurantes. Los modos de transporte sostenible que se pueden emplear para acceder a estos sitios van desde el tren y el autobús hasta el uso de bicicletas, ir a pie o en barco.</p> <p>Para la promoción activa de estos trayectos <b>se establecieron “Días de Acción”</b>. En esos días se organizaron actividades conjuntamente con socios locales, como alquiler gratuito de monopatines, carreras y excursiones a las atracciones de los alrededores, como por ejemplo granjas o reservas naturales. El proyecto concluyó con un acto final en el Día sin Coches. Se realizó <b>una app, que pretendía promover esta iniciativa y obtener además datos sobre los desplazamientos realizados</b>.</p>	
	Puntos fuertes	<p>Participaron una media de 56 personas por día. El éxito de estas actuaciones se constata a través de los resultados recogidos, que muestran en estos días el uso mayoritario por parte de los participantes, de modos alternativos de transporte al vehículo privado (sólo un 23% se dirigieron en coche a los actos).</p> <p>Se ofreció un paquete y acciones de movilidad dirigidas al turismo familiar, haciendo atractiva la ciudad no sólo para los adultos, sino también para los niños, <b>las medidas se acompañaban de numerosas restricciones para el vehículo privado y los días de acción ofrecieron numerosa información para la mejora de los itinerarios y servicios</b>.</p>	
Interés para el estudio	<p>Acciones que fomentan un cambio modal y una <b>nueva visión de la movilidad turística familiar y que incluye una importante colaboración con socios locales</b>, lo que permite una doble concienciación, sinergias y obtener datos que permitan mejorar la oferta e infraestructura existente.</p>		

Tabla 47. Análisis de actuaciones relacionadas con Turismo y Movilidad en Zug. Fuente: Elaboración propia.





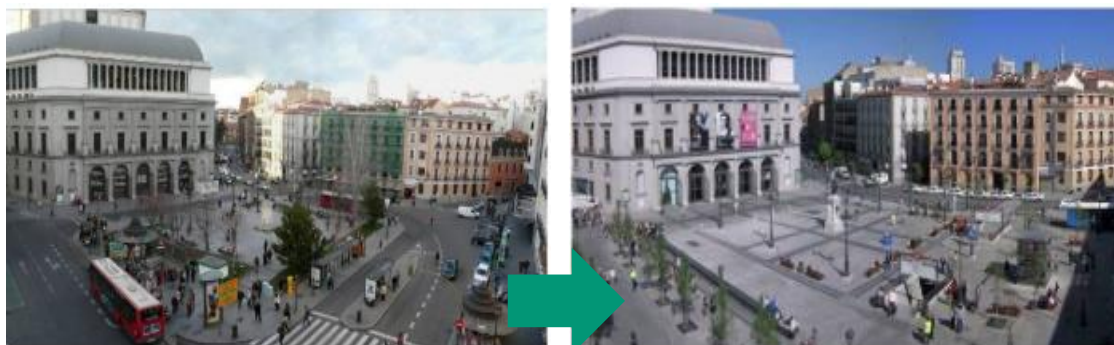
Nombre	Transporte de Última Milla	Ciudad (país)	Byala (Bulgaria)
Fecha	2014	Población	2.130 habitantes
 <p data-bbox="309 643 645 667"><i>Bus Eléctrico operativo desde 2015</i></p>	<p data-bbox="801 312 943 336">Antecedentes</p> <p data-bbox="987 312 2134 451">Byala se encuentra a 50 km al sur de Varna y durante la temporada alta (mayo-septiembre) hay muchos turistas que la visitan. Entre las principales atracciones de la zona está el museo en el Cabo de San Atanasio, que presenta una exposición al aire libre de restos del antiguo asentamiento, como una colonia griega, una fortaleza romana y un centro de culto cristiano temprano descubierto durante las obras arqueológicas.</p> <p data-bbox="987 496 2134 557">La <b>distancia desde el centro de Byala hasta el área del complejo</b> es de <b>2 a 5 km</b> y en el pasado solo estaba cubierta por taxis o automóviles privados.</p>		
 <p data-bbox="219 1066 739 1090"><i>Coches de Caballos (Phaetons) disponibles desde 2014</i></p>	<p data-bbox="801 571 943 595">Actuaciones</p> <p data-bbox="987 571 2134 632">En 2014 la administración de Byala permitió a los propietarios privados ofrecer <b>servicios de carruajes de caballos</b> (phaetons) para <b>turistas</b>. Actualmente hay 4 phaetons operando en el verano.</p> <p data-bbox="987 676 2134 778">Además, se introdujo una <b>limitación del acceso al área</b> del museo al aire libre para los coches privados, debido a la intensa congestión de tráfico durante la temporada alta. Como alternativa, en 2015 se puso en marcha un <b>minibús eléctrico</b> para traer a los turistas del centro del pueblo al museo.</p> <p data-bbox="987 823 2134 884">Desde 2014, el número de visitantes de Byala ha aumentado en más de un 10%, lo que puede indicar un impacto indirecto de las soluciones de transporte implementadas.</p>		
	<p data-bbox="801 901 943 925">Puntos fuertes</p> <p data-bbox="987 901 2134 1040">Las principales fortalezas de esta medida introducida para el transporte estacional son su <b>originalidad y disponibilidad</b>. Es útil y asequible para todos los <b>residentes y turistas</b>; las paradas están situadas frente a la Oficina de Información Turística del Municipio. Es evidente que cumple con las demandas turísticas locales y con las necesidades de los turistas, que es un elemento clave de la alta calidad de vida en la región.</p>		
	<p data-bbox="801 1104 943 1163">Interés para el estudio</p>	<p data-bbox="987 1104 2134 1243">La congestión de los puntos de atracción es uno de los principales problemas de movilidad en las ciudades turísticas, más acuciado cuando se trata de pequeños y medianos municipios. El caso de Byala aporta una solución a este problema de manera <b>creativa y atractiva para el turista, en colaboración con agentes locales</b>.</p>	

Tabla 48. Análisis de actuaciones relacionadas con Turismo y Movilidad en Byala. Fuente: Elaboración propia

### 2.8.3. Pequeñas intervenciones: Buenas prácticas

A continuación, se recogen algunas intervenciones que sirven de **ejemplo de buenas prácticas**:



*Ilustración 60. Remodelación plaza de Isabel II de Madrid.  
Fuente: Diseño para todos*



*Ilustración 61. Supresión de barreras arquitectónicas y rampa de pendiente excesiva en Plaza Bami de Madrid.  
Fuente: Diseño para todos*

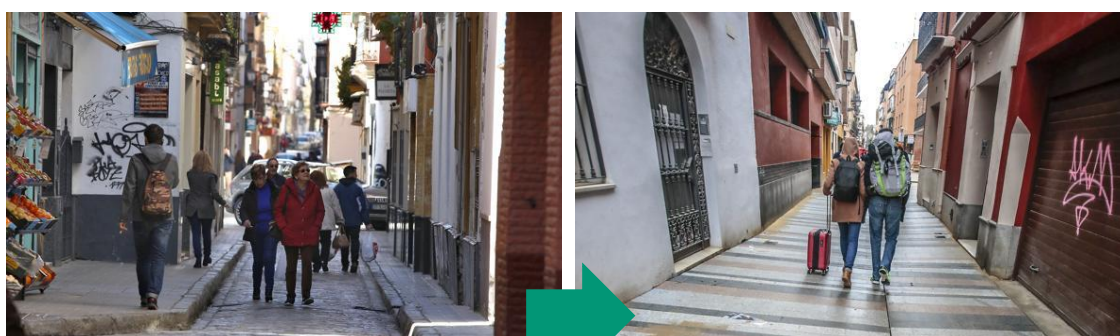


*Ilustración 62. Remodelación de la avenida El Greco de Sevilla.  
Fuente: Elaboración propia*





*Ilustración 63. Optimización del espacio viario en el barrio de Heliópolis, Sevilla.  
Fuente: Elaboración propia*



*Ilustración 64. Actuación de peatonización en la C/Baños (Sevilla).  
Fuente: Elaboración propia.*



*Ilustración 65. Transformación de sección de la calzada en plataforma única. C/San Vicente (Sevilla).  
Fuente: Elaboración propia.*

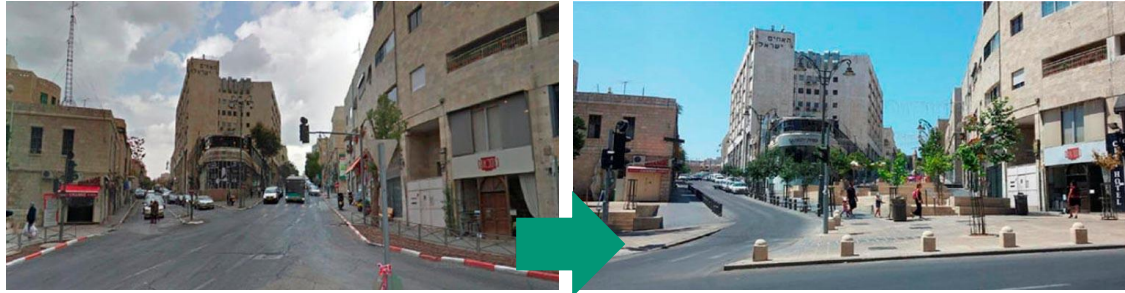


Ilustración 66: Optimización del espacio viario, Granada.  
Fuente: Elaboración Propia



Ilustración 67: Foto Actuación de peatonalización (Brujas).  
Fuente: Elaboración Propia



Ilustración 68: Gráfico nº 1. Foto Transformación de sección de la calzada en plataforma única. México  
Fuente: Elaboración Propia



Ilustración 69: Foto Actuación de peatonalización (Bérgamo).  
Fuente: Elaboración Propia



## 2.9. Conclusiones del Diagnóstico

**Alajeró cuenta con una población de 2.026 habitantes** que se reparten en una superficie de 49,42 km<sup>2</sup>. Dentro de la localidad se distinguen una serie de núcleos donde se reparten los núcleos de población como son Alajeró Casco, Almácigos, Antoncojo, Arguayoda, Barranco de Santiago, Imada, Playa de Santiago, Quise y Targa.

Alajeró es el centro poblacional al contar con la mayor densidad de la población además de ser el lugar donde llegan la mayoría de los turistas que visitan La Gomera al albergar el Aeropuerto La Gomera, lo que le hace ser también un **centro turístico y comercial**.

La **POBLACIÓN de Alajeró** ha ido evolucionando desde el año 2005 (1.954 habitantes) hasta el día de hoy, pero este crecimiento no se ha producido de manera constante. Al observar la **pirámide poblacional**, se observa que el reparto entre hombres y mujeres es bastante equitativo hasta que se alcanza la franja de 85 y más años, donde el número de mujeres supera claramente al de hombres lo que indica que el primer grupo puede tener una mayor esperanza de vida que el segundo. Los grupos poblacionales que reúnen una mayor cantidad de habitantes va desde los **40 hasta los 49 años, aglutinando el 18% de la población total del municipio**. En cuanto a la **edad media**, para el año 2019 se situaba en **44,7 años**. Esto supone un aumento de la edad media en 4 años durante el periodo 2007-2019, lo que pueden dar indicios de que se está produciendo un **envejecimiento de la población**.

Uno de los factores que puede fomentar este fenómeno es la salida de muchos jóvenes que quieren cursar estudios superiores en un centro público y deben poner rumbo a la Universidad de La Laguna (Tenerife) o la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (que cuenta con instalaciones en Fuerteventura, Lanzarote y Fuerteventura), dando **como resultado una migración de la población estudiante que luego no regresa al municipio** ya que no existen puestos de trabajo acordes con las necesidades de este grupo.

También es importante destacar que de los 2.026 habitantes con los que contaba el municipio en 2020, **254 eran extranjeros, es decir un 12,54% del total**. Dentro de este grupo destacan los **extranjeros de procedencia alemana (22,04% del total de extranjeros)**, italiana (12,60%), venezolana (10,24%) y británica (7,87%). Otro dato necesario para entender la composición de Alajeró es la **densidad de habitantes en la zona de Playa y Puerto de Santiago** con 1139 habitantes en 2020 (INE), aglutinando el **56,22% de la población total**.

Por otro lado, el **PARQUE DE VEHÍCULOS** ha crecido notablemente desde el año 2005 hasta 2017, pasando de 977 vehículos a 1.157 respectivamente, lo que ha generado un aumento del número de vehículos en el 18,42%. Para el año en 2017 la proporción de vehículos por número de habitantes es de **0,58% vehículos por habitante**.

De la misma manera podríamos decir que el **ÍNDICE DE MOTORIZACIÓN es de 844 vehículos por cada 1.000 habitantes**. Comparándolo con grandes ciudades, **observamos que supera a Barcelona y Madrid y se sitúa próxima a ciudades como Málaga o Sevilla**, con un tamaño muy superior al de Alajeró.



**ALAJERÓ: 613 Veh. / 1.000 hab.**

Madrid: 427 Veh/1.000hab.

Barcelona: 570 Veh/1.000 hab.

Sevilla: 631 Veh/1.000 hab.

Málaga: 652 Veh/1.000 hab.

En cuanto al **EMPLEO**, para finales del año 2020 el paro registrado se situaba en torno al 9,97%. Este dato podría dividirse en valores absolutos, siendo 84 el número de mujeres en situación de desempleo frente a 118 hombres en la misma situación. **El sector más afectado** para diciembre de 2020, debido principalmente a la COVID-19, era el **sector servicios con un 66,37%**, seguido de la agricultura con un 20,80% y la construcción (7,92%).

La **ECONOMÍA** del municipio está fuertemente condicionada por la hostelería, el comercio y transporte y el sector servicios ya que en conjunto suponen el 88,50% de las actividades económicas en Alajero. A mediados del siglo anterior, la agricultura, la pesa y la ganadería eran las grandes sustentadoras de la economía del municipio, pero esa situación se ha revertido siguiendo un proceso similar al sufrido en el resto de España. También hay que destacar que el número de empresas sigue una tendencia positiva dando lugar a las 87 que había registradas en 2020 frente a las 63 del año 2012.

En **EDUCACIÓN** se destaca que existen dos centros docentes en el municipio, teniendo ambas competencias para impartir educación infantil y primaria. Sin embargo, solo uno de ellos está autorizado para impartir la docencia de Educación Secundaria Obligatoria. Esto influye en la **movilidad de los adolescentes que deben realizar desplazamientos a diario acudiendo a la zona de Puerto de Santiago para poder continuar sus estudios**. Por tanto, aquellos alumnos que quisieran profundizar en sus estudios deben acudir a los centros disponibles en otros municipios cercanos. Cabe destacar que el transporte a los centros educativos suele producirse en autobús, aunque recientemente se han cambiado los términos para determinar cuales son los alumnos que pueden disponer de este servicio lo que hace que la accesibilidad a través de este medio por lo que muchos padres deben acompañar sus hijos en vehículo privado hasta el centro.

La **RENTA BRUTA MEDIA** para el año 2018 se situaba en torno a los 20.773 € lo que la sitúa por debajo de la media española que para ese año era de 27.632 €.

El **TURISMO** es un **factor determinante para el rumbo de la situación en el municipio** y eso se refleja en el número de pernoctaciones que se realizan a lo largo del año en apartamentos turísticos. En este aspecto, la progresión ha sido positiva en términos generales, destacando la evolución entre 2009-2018 aumentando en este aspecto un 18,42% pese a haber descendido notablemente en los años 2011, 2012 y 2013. El turismo que elige Alajero como destino suelen

ser normalmente personas que les gusta la naturaleza y el paisaje de acantilados que ofrece el municipio. Así mismo, la temporada más activa en este aspecto suele ser en primavera y verano donde se suceden el mayor número de festividades y eventos desde el 15 de mayo con la Festividad de San Isidro hasta el 14 de septiembre con la celebración del evento más importante del municipio, la Bajada de la Virgen de El Paso hasta de Alajeró. Sin embargo, es notable que ya en el año 2019 también se produjo un descenso, pero ha sido en 2020 con la llegada de la crisis de la COVID-19 cuando se ha experimentado un descenso del -55,48 % con respecto al año 2009.

El municipio estudiado se caracteriza por su **OROGRAFÍA**, situándose a 810 metros sobre el nivel mar y estando delimitado por dos accidentes geográficos naturales: en el Norte, Motaña Castilla y en el Sur el Roque de Tagaragunche o Montaña de San Isidro. Conocer el grado de inclinación que existe en el municipio resultando impactante que en el recorrido del Casco Alajeró hasta el núcleo de Puerto de Santiago **existe un desnivel de 900 metros existiendo una única carretera**. Esto afecta a la movilidad en bicicleta y a pie notablemente debido al riesgo y el desgaste que supone para personas con avanzada edad. Este hándicap a la hora de la movilidad puede ser un **factor determinante a la hora de que los habitantes opten por el uso de vehículo privado** para realizar los trayectos dentro del municipio.

La **TEMPERATURA** de Alajeró suele ser la típica de un clima árido que se suaviza conforme se va avanzando en términos de altura. También destacan los vientos cálidos que pueden hacer que haya cierta humedad debida a la mezcla entre sol y clima nublado. La **media anual de precipitación** suele estar en torno a **los 422 mm**.

Los principales **EQUIPAMIENTOS se concentran en el centro del municipio**, donde se hallan los colegios y centros deportivos y culturales mientras que en la zona de Playa de Santiago donde se encuentran el aeropuerto, acantilados y playas. La mayor parte de los equipamientos se concentran en **la zona de Playa de Santiago y en el entorno de las dependencias del Ayuntamiento**. Como se ha mencionado anteriormente, estos dos espacios se encuentran relativamente lejos y las condiciones de las vías no hacen que sea muy práctico el hecho de caminar o utilizar otro medio aparte del vehículo privado. Además, también son un fuerte atractivo turístico la zona de acantilados que se encuentra medianamente cerca de la Ermita de Nuestra Señora de El Paso pero, debido a que solo existe una carretera disponible se hace imposible acudir andando.

La **MOVILIDAD PEATONAL** no es muy representativa ya que **solo supone el 3%** de los trayectos realizados. Esto puede deberse a que no existen vías que cuenten con las condiciones necesarias como para hacerlas accesibles al conjunto de la población. Un ejemplo de las condiciones que experimentan las personas que optan por ir caminando en sus desplazamientos sería el trayecto Targa – Alajeró donde en un trayecto de cerca de 30 minutos existe un aumento de la altura de más de 110 metros. Dado este hecho, por parte de las Administraciones se comenzaron una serie de obras **que acondicionen las vías en Calle Santiago Apóstol**, así como una mejora de **algunos tramos en Playa de Santiago**.

En cuanto a **MOVILIDAD CICLISTA** no existe una infraestructura viable en Alajeró que permita a **los habitantes el desplazamiento usando este medio**, que actualmente no supone ni el 1% de los desplazamientos. El uso de este medio se limita prácticamente al ocio o deporte de los usuarios que generalmente optan por rutas menos urbanas y que se adentran en el medio natural que ofrece el municipio. Generalmente se adentran en zonas rurales ya que las carreteras no ofrecen



seguridad a los ciclistas. Aunque se asegura que se iban a impartir charlas en centros educativos para fomentar el uso de bicicleta, pero tuvieron que pospuestas por el surgimiento de la COVID-19. Debido a esto existe un club en el municipio llamado **Club Ciclista 'Pelotón de Santiago'** que fomenta el uso de esta actividad sostenible.

El **VEHÍCULO PRIVADO** es el **modo principal de transporte** siendo utilizado para **el 82% de los trayectos**. Esto puede deberse principalmente a las distancias que existen con los otros municipios, aunque dichas distancias tampoco sean excesivamente grandes. También existen costumbres que hacen que se opte por este medio antes que otros como puede ser la comodidad, la percepción de que las distancias son mayores que lo que son en realidad, además de que se considera que el sistema de transporte público es deficiente por la mayoría de la población.

La **RED VIARIA** de Alajero está formada principalmente por dos carreras principales, **la CV-11 y la CV-13** que sirven como conexión entre el municipio y el aeropuerto de la localidad. Recientemente, también se han realizado mejoras en las vías secundarias como la carretera GM-3 en el tramo que une el aeropuerto de Alajero con el cruce de Paredes para mejorar la seguridad y el estado de la carretera al mismo tiempo que se realizó la mejora del acondicionamiento en la carretera de Targa en 2016. Pese a esta última mejora,  **vemos que solo repercute a aquellos habitantes que frecuentan el uso del coche ya que el espacio del acerado es insuficiente para el uso de bicicleta y justo para ir caminando.**

El **APARCAMIENTO** es un problema serio en cuanto a términos de movilidad para los habitantes de Alajero dado que muchos de ellos utilizan el coche como medio de transporte principal. Muchas zonas de carga y descarga **se utilizan de forma indebida como zona de estacionamiento** o como punto de parada originando numerosos atascos en horas punta del día. Por una parte, de la ciudadanía se considera que en zonas como la farmacia y la carnicería se estaciona de forma ilegal lo que supone numerosas congestiones y entorpecimientos en la movilidad. También se asegura que hay un número de aparcamientos privados que se encuentran cerrados de tal manera que su uso es completamente ineficiente además de ocasionar que haya más coches que estacionen en las vías públicas. Por otro lado, también **existe una negativa de forma generalizada a la hora de crear un aparcamiento de zona verde o azul.**

El **TRANSPORTE PÚBLICO** suponen una **gran contradicción para muchos habitantes que declaran que optarían por este medio, pero, debido a los malos horarios y las rutas propuestas no pueden utilizarlo.** Además, algunos alumnos que acudían al centro educativo en Guagua fueron desestimados por parte del ente organizador por lo que ahora son los padres los que deben acompañar a su hijo/a al colegio en coche para luego poner rumbo al trabajo. Respecto a la **MOVILIDAD COMPARTIDA** no existe un uso en todo el municipio de ninguna las versiones disponibles para este medio

El **PRINCIPAL MEDIO DE TRANSPORTE** en Alajero es el coche (82%), seguido de los desplazamientos en Guagua (15%) y a pie (3%). Los residentes de Alajero optan por el coche y la Guagua como principales medios mientras que los procedentes de pueblas vecinas suelen frecuentar el uso del coche predominantemente. De las personas que utilizan el coche como medio, destaca que el **88% lo hace como conductor** mientras que el 12% afirma hacerlo como acompañante.

El **MOTIVO PRINCIPAL** de los desplazamientos trabajo/negocios, seguido de asuntos propios y compras. La mayoría de las personas realiza el viaje **una o más veces por semana**, seguido de todos los días laborables y una o más veces al mes.

El **motivo principal de no usar el coche es por la no disponibilidad de Canet y/o automóvil**, mientras que el principal **motivo para el USO del vehículo privado es la comodidad**.

El **PRINCIPAL PROBLEMA** en el municipio es la ineficiencia en el sistema de transporte público ya que son muchos los habitantes que consideran que los horarios y los tramos de las guaguas no se adaptan a sus necesidades a la vez que consideran que la flota de vehículos públicos es bastante corta.

A este hecho se **suma la polémica del aparcamiento ya que en muchas ocasiones se opta por aparcar en la calle en zonas donde es ilegal**, ocupando zonas de carácter público pero que, como no son sancionadas por la autoridad competente, se sigue recurriendo a este modo que cada vez más es una costumbre.

### 2.9.1. Análisis DAFO

En orden a poder realizar un PMUS lo más completo posible, **es necesario repasar aquellos puntos tanto internos como externos que tengan repercusión en la movilidad de Alajero**.

Por este motivo, se considera oportuno la realización de un **Análisis DAFO** (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades). El Análisis DAFO consiste en una matriz de dimensiones dos por dos donde se recogen el estudio de las fortalezas y debilidades (factores internos) con el estudio de oportunidades y amenazas de su entorno (factores externos), de tal manera que se pueda definir una estrategia de desarrollo proporcionando una visión de conjunto.

A continuación, se muestra el resultado de dicho análisis:

**ANÁLISIS INTERNO**

**ANÁLISIS EXTERNO**

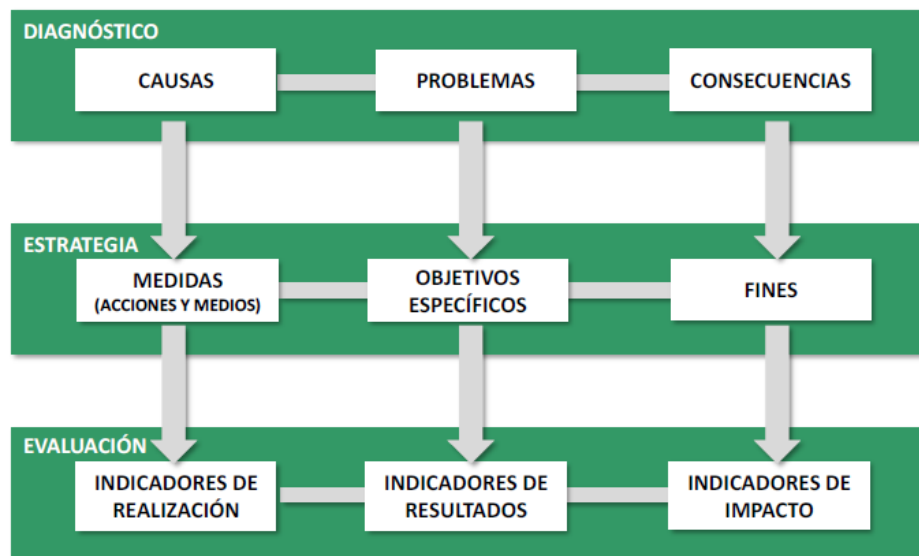
DEBILIDADES	AMENZAS
<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Dependencia del vehículo privado en términos generales</li> <li>❖ Poca vigilancia ante situaciones de incorrecto aparcamiento</li> <li>❖ Sistema público de transporte ineficiente y mal valorado por los habitantes</li> <li>❖ Congestión de vías importantes y zonas del municipio en horas punta</li> <li>❖ No existen vías para la utilización de la bicicleta</li> <li>❖ Zonas de difícil acceso en el acerado para personas con movilidad reducida</li> <li>❖ Poca utilización del vehículo eléctrico</li> <li>❖ Mal estacionamiento de forma generalizada</li> <li>❖ Mala movilidad entre los equipamientos del municipio</li> <li>❖ Nula intermodalidad guagua-bicicleta</li> <li>❖ Poca adaptación de vías para la movilidad en bicicleta y/o caminando</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Gran dependencia del sector turístico</li> <li>❖ Poca oferta laboral debida a dicha exposición al turismo</li> <li>❖ Envejecimiento de la población</li> <li>❖ Escasa oferta docente para crear trabajos de mayor valor añadido en las futuras generaciones</li> <li>❖ Éxodo de población joven a otras localidades para estudiar con baja tasa de retorno</li> <li>❖ Nivel de renta por debajo de la media española</li> <li>❖ Oferta de enseñanza pública limitada hasta la ESO</li> </ul>
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Buena comunicación con las localidades vecinas</li> <li>❖ Disposición de un aeropuerto</li> <li>❖ Acceso a la costa</li> <li>❖ Predisposición de los habitantes por utilizar menos el vehículo privado si se mejoran el resto de las posibilidades</li> <li>❖ Buena aceptación turística</li> <li>❖ Diversidad poblacional (12,54% de habitantes extranjeros)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Creciente conciencia medioambiental</li> <li>❖ Impulso del vehículo eléctrico a nivel estatal (Ley de Cambio Climático) y disponibilidad de fondos para este cambio</li> <li>❖ Potencial para ser un mayor centro turístico y poblacional</li> <li>❖ Posible acceso a Fondos Europeos</li> <li>❖ Posibilidad de urbanizar ciertas zonas y crear vías para la movilidad en bicicleta</li> <li>❖ Fomentar el uso de la movilidad en bicicleta</li> </ul>

### 3. PLAN DE ACCIÓN

#### 3.1. Reflexión Estratégica

##### 3.1.1. Problemas Públicos

Con el fin de implementar unas medidas, objetivos y fines que sean realmente acordes con la problemática y las necesidades de la ciudadanía de Alajero, se utiliza la metodología del enfoque de **Marco Lógico (EML, USAID, 1969)**, siguiendo las relaciones del esquema:



*Ilustración 70: Metodología de Marco Lógico.  
Fuente: EML y USAID*

En la etapa del diagnóstico se ha conducido un proceso de recogida de datos, análisis de factores internos y externos que afectan a la movilidad de Alajero. Desde dichos datos es posible formular los problemas públicos, así como sus efectos/consecuencias y las causas que lo han provocado.

Los **problemas públicos** se definen como: “aquellos problemas que trascienden al ámbito privado y se transforman en una situación que afecta en forma negativa el bienestar social, el medio ambiente, la armonía social o incluso la existencia de la misma comunidad”.

La definición de los problemas públicos es la base para determinar las áreas de intervención de la política pública y la formulación de objetivos y estrategias. Los problemas públicos se detectan partiendo de sus causas y necesidades determinadas desde las conclusiones del diagnóstico de la situación actual.

La definición de los problemas públicos ha tenido en cuenta de los siguientes aspectos:

- ❖ Las necesidades definidas por los expertos, profesionales y actores de la movilidad extraídas durante las entrevistas realizadas en el proceso de participación pública.
- ❖ Las necesidades percibidas y expresadas por la comunidad de Alajero a través de las encuestas realizadas.

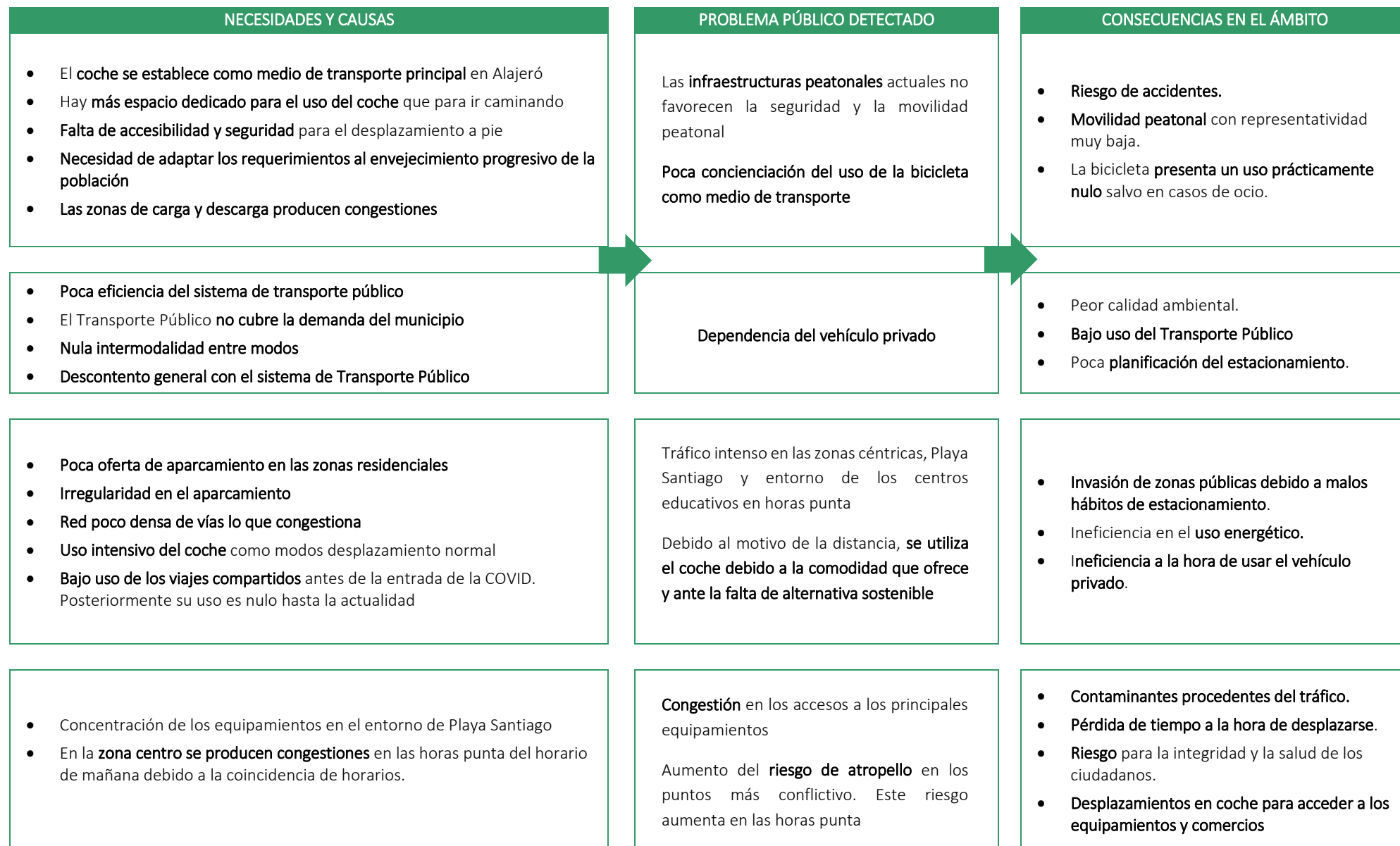


Tabla 49: Definición de problemas públicos, causas y consecuencias para el PMUS de Alajeró. Fuente: Elaboración propia.

### 3.1.2. Objetivos y Líneas Estratégicas

Se han detectado unos problemas públicos que dibujan Alajeró como un área **con problemas de accesibilidad, nula utilización de la bicicleta** salvo para motivos de ocio debido a la falta de infraestructuras dedicadas, **congestión en los accesos** en vehículo privado a los equipamientos situados en el acceso de las zonas céntricas y Playa Santiago, **baja utilización del transporte público** debido a la ineficacia de este tanto en lo relacionado a las rutas propuestas como en los horarios que, en ningún caso se adaptan a las necesidades de los habitantes. Esto se traduce en problemas de congestión vehicular que conlleva principalmente estacionamientos en zonas que no están dedicadas para este uso y, en ocasiones, adelantamientos y maniobras que provocan la **inseguridad del peatón**.

Varios de estos problemas tienen como consecuencia un mayor uso del vehículo privado, con lo cual empeoraría la situación: más tráfico, más demanda de estacionamientos, más inseguridad vial.



Ilustración 71. Consecuencias de los problemas públicos detectados.  
Fuente: Elaboración propia.

Con este Plan lo que se pretende es alcanzar un **nuevo equilibrio en los medios de transporte** que concurren en Alajero, de modo que se refuerce el papel de los más benignos y eficientes social y ambientalmente como el peatón, la bicicleta y el transporte colectivo y se reduzca la participación del automóvil privado, según los retos de la movilidad sostenible.

A partir de los problemas públicos detectados se revelan los **Objetivos Estratégicos**, es decir las metas que se quieren alcanzar y que en su conjunto dan forma al **nuevo modelo de movilidad sostenible de Alajero a alcanzar**, un modelo **más seguro, accesible y equitativo**.



*Ilustración 72: Objetivos estratégicos del PMUS.  
Fuente: Elaboración propia*

Actualmente, el **reparto modal en Alajero**, en lo relativo a los movimientos internos (principalmente residentes en el núcleo principal de Alajero) presenta un **82%** de desplazamientos **en coche**, un **3%** de desplazamientos a pie y un **15%** en bus. A partir de esta situación, se fijan para ello los siguientes objetivos estratégicos:

Modo	Reparto Modal Actual	Reparto Modal Fase 1	Reparto Modal Fase 2	Reparto Modal Fase 3
A Pie	3%	4%	5%	<b>6%</b>
En Coche	82%	80%	78%	<b>76%</b>
En Guagua	15%	18%	20%	<b>23%</b>
En bicicleta/ patinete	0%	1%	2%	<b>3%</b>

*Tabla 50. Cuantificación de los objetivos estratégicos por fases.  
Fuente: Elaboración propia.*

Los **Objetivos estratégicos** son las metas que se quieren alcanzar y que en su conjunto dan forma al **nuevo modelo de transporte elaborado en el PMUS**; de cada objetivo se derivaran un conjunto de Líneas Estratégicas, es decir los caminos que hay que recorrer para alcanzar estos objetivos y para su priorización. Sobre cada línea estratégica se definirán programas y medidas Plan de Movilidad Sostenible de Alajero.




<b>PROBLEMAS</b> 	<b>OBJETIVOS</b> 	<b>LÍNEAS ESTRATÉGICAS</b> 
La infraestructura destinada al peatón existente no garantiza la movilidad peatonal		Alternativas de Movilidad Sostenible
No existe una densidad de ciclistas que haga necesaria la creación de vías para este uso	Incrementar los <b>DESPLAZAMIENTOS A PIE</b>	Accesibilidad e Intermodalidad
El tráfico rodado circula principalmente por las zonas céntricas y Playa Santiago	Incrementar el uso de otros <b>MODOS SOSTENIBLES</b>	Mejora del Espacio Público
Congestión vehicular en los accesos a los equipamientos y centros escolares en horas punta	Disminuir los <b>DESPLAZAMIENTOS EN VEHÍCULO PRIVADO</b>	Mejora de la Gestión de la Movilidad
Poca confianza y uso del sistema de guaguas		Mejora del Transporte Público

Tabla 51. Relación entre los problemas, los objetivos y las líneas estratégicas.  
Fuente: Elaboración propia.

### 3.2. Nuevo Modelo de Municipio

La **movilidad y la accesibilidad** de las personas y las mercancías en las ciudades y pueblos sean del tamaño que éstos sean, se ha constituido en un **problema a resolver**. Las pautas de movilidad de las poblaciones han sufrido una patente transformación en los últimos veinticinco o treinta años, transformación que viene caracterizada por un **incremento notable de la cantidad de movilidad motorizada** unitaria por persona (cantidad de viajes que cada habitante realiza en modos motorizados al día). Las causas de este cambio son variadas, pero baste aquí resaltar que la generalización del uso del automóvil privado ha permitido que esta cantidad de movilidad se haya disparado junto con la tasa de motorización de la población (número de vehículos por persona). La circulación de vehículos privados supone un indudable elemento perturbador en el espacio urbano, pues, no en vano, constituye el medio más ineficiente en el ofrecimiento del servicio de accesibilidad.

El **modelo de movilidad basado en el transporte privado motorizado** es responsable de un gran **despilfarro energético**, lo que provoca una cadena de efectos perturbadores sobre el **medio ambiente** (contaminación atmosférica y acústica), sobre el **espacio urbano** (desmedida ocupación del espacio viario) y **peligrosidad** de la vía pública (accidentes y lesiones).

Hoy en día, las emisiones de gases perniciosos derivadas del **tráfico en las ciudades** representan el **70% de la contaminación global del aire**, lo que supone un serio problema no solo para el medio

ambiente sino también para nuestra salud. Es más, para el año 2030, la Unión Europea obliga a todos sus estados miembros a **reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero en un 40%** respecto a los niveles de 1990. Aunque la contaminación atmosférica no es el único reto relacionado con la movilidad al que se enfrentan las ciudades. El **tráfico**, la **contaminación acústica** y, sobre todo, la **cantidad de espacio que ocupa y se destina al vehículo privado** son otros de los temas a resolver.

En el caso de **Alajeró**, al ser un municipio de tamaño pequeño y rural, los conflictos urbanos de movilidad que se dan en su estructura urbana no son computables a los problemas de las grandes ciudades. No obstante, la distribución del espacio en sus calles es manifiestamente favorable (por prioridad y dedicación) a la circulación de medios motorizados, esencialmente el coche. Añadido a ello, Alajeró concentra todos sus equipamientos en las zonas céntricas del pueblo, mientras que sus comercios se localizan en torno a Playa Santiago, lo que provoca numerosos desplazamientos en torno a la misma. A ello se une el contexto turístico que proporciona el clima típico de Canarias y el paisaje de acantilados que ofrece el municipio.

Precisamente por todo ello, resulta obligado componer una **estrategia de gestión del espacio público** diferente, **primando el tránsito peatonal** sobre todos los demás, mediante la creación de un **espacio urbano lo más amable y cómodo** posible a la **estancia y el desplazamiento peatonal**. Es necesario un impulso decidido basado en la buena gestión de las prioridades de paso y en la reconsideración del reparto de espacios viarios. Teniendo en cuenta las características del municipio, la altitud y las sucesivas cuestas se hace un tanto complicado la movilidad peatonal desde los núcleos urbanos hasta los principales equipamientos teniendo en cuenta el envejecimiento progresivo de la población. Es por ello por lo que sería necesario una mejora del sistema de guaguas además de mejorar las vías y señalizaciones, garantizando así una mayor seguridad tanto de la movilidad peatonal como de la ciclista.

El primer paso para hacer entender este **nuevo enfoque**, desde el cuál se están comenzando a abordar los problemas de movilidad en las ciudades y pueblos de manera diferente, es discutir algunas ideas:

### 1. ¿Quién utiliza el coche?

Habitualmente se cree que el automóvil es el medio de transporte más utilizado por la población. Sin embargo, el coche es mayoritariamente utilizado por un sector muy determinado: normalmente una persona de sexo masculino y de mediana edad.

La mayoría de la población suele **caminar** para satisfacer sus necesidades de movilidad, sobre todo en las zonas urbanas centrales. Por tanto, no tiene ningún sentido que la gran mayoría del espacio urbano se reserve al automóvil ya que eso significa que, en la práctica, la mayoría del espacio se reserva para el uso exclusivo de una parte minoritaria de la población.

### 2. ¿A quién beneficia la movilidad sostenible?

Directamente la movilidad sostenible beneficia a la población que normalmente suele caminar, ir en bicicleta o utilizar el transporte público, dado que las condiciones para esos modos de transporte se ven mejoradas considerablemente. Pero el mayor beneficio estriba en los **efectos indirectos**, no sólo por la mejora de la **calidad del medio urbano** (a través de menores niveles de contaminación y de un espacio más habitable), sino también en los efectos positivos indirectos

sobre la **salud de las personas** (al respirar éstas menos contaminantes y realizar más ejercicio en sus desplazamientos diarios), sobre la **seguridad vial** (al ser el espacio urbano más seguro para personas que, como los niños, se ven expulsados de él), sobre el **comportamiento económico y financiero** de las administraciones (las medidas de movilidad sostenible suelen ser más baratas que las políticas centradas en el incremento constante de la capacidad viaria) y de las **actividades económicas y comerciales** de los lugares con tráfico pacificado u ordenado (carga y descarga, facilidad de accesibilidad de clientes). **En definitiva, la movilidad sostenible beneficia a todos y todas.**

### 3. Allá donde se han implementado medidas de movilidad sostenible de manera acertada, el resultado ha sido normalmente un éxito.

Esto es algo que la ciudadanía suele agradecer de diversas maneras, incluyendo también el **apoyo electoral** a los políticos responsables de su aplicación. Es cierto que para su implementación se requiere un elevado nivel de valentía política al inicio del proceso, puesto que ello significa que una parte de la ciudadanía tiene que cambiar sus hábitos de desplazamiento; pero, tras un periodo de tiempo, la situación llega a un nuevo punto de equilibrio donde se hacen palpables las mejoras conseguidas.

Así pues, los elementos que permiten que los sistemas de movilidad y accesibilidad sean más sostenibles se basan en dos premisas principales:

- ❖ Por un lado, **mejorar el comportamiento energético de todo el sistema**, intentando reducir el nivel de consumo de energía primaria, incidiendo en un concepto clave como es el de “gestión de la demanda” de las necesidades de movilidad. Es evidente, que este objetivo escapa al estricto ámbito de un Plan como el presente, porque ello depende fundamentalmente del **modelo urbano y territorial** adoptado definido en el correspondiente planeamiento urbanístico y, también en los criterios de gestión urbanística empleados en el día a día.
- ❖ Por otro lado, un sistema de movilidad sostenible debe contribuir a **mejorar la habitabilidad y la calidad ambiental del espacio urbano**, lo cual se consigue en gran medida, como resultado de la reducción de los niveles de consumo energético a través de la potenciación del uso de los medios más eficientes, en el uso de la energía y del espacio, y de la merma de las condiciones de uso de los medios menos eficientes, como el automóvil privado.




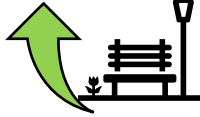
La **movilidad sostenible** se dota de una serie de **principios rectores y de herramientas** cuyos principios de acción de la movilidad sostenible pueden resumirse en los siguientes puntos:

- I. **Reducción de las necesidades de movilidad mediante creación de proximidad.** Dicha reducción se consigue mediante la adopción de un modelo urbano compacto y diverso en usos y actividades, al objeto de crear proximidad. Muchas de las tendencias urbanísticas actuales van precisamente en contra de este criterio, por lo que la coordinación entre los instrumentos urbanísticos y aquellos que pretenden ordenar la movilidad es esencial para que no surjan contradicciones de imposible solución.

- II. **Fomento de transportes más eficientes** en lo que se refiere tanto al consumo energético como al uso del espacio: los medios no motorizados o activos (peatón y bicicleta) son los medios de locomoción más eficientes.
- III. **Limitación de la circulación rodada al mismo tiempo que se fomentan los medios más deseables.** Es preciso limitar la circulación de los medios menos eficientes, esencialmente los medios motorizados privados, es decir, los automóviles. Bajo este criterio se aplican medidas de disuasión, en las que las políticas de aparcamientos y gestión de la velocidad en el tráfico tienen un papel muy relevante. Se trata de calmar el tráfico, reduciendo la velocidad, creando zonas de velocidad limitada a 30 y 20 Km/h, aplicando medidas urbanísticas concretas (diseño de calles que impidan físicamente la circulación más allá del límite de velocidad permitido) y ordenando el tráfico bajo esta premisa.
- IV. **Diseño adecuado o reurbanización del espacio público para priorizar los usos no motorizados y facilitar el transporte público.** No es suficiente la simple limitación de la circulación y estacionamiento de vehículos privados, el espacio público existente o de nueva creación han de ser diseñados bajo el criterio de su uso prioritario por peatones, bicicletas y transporte público, regulando además la convivencia entre estos y el uso que se tolere del vehículo privado.

Con estas premisas, se propone un **nuevo modelo de movilidad** para Alajero, en el que se reduzca el tráfico rodado por el eje principal del núcleo urbano y sea cada vez **más amable y accesible para los peatones**. Para ello, se crean unos **bucles de circulación rodada** sobre las vías principales del municipio que “impiden” que se cruce de un lado a otro del casco urbano, ya que redireccionan hacia las vías de circunvalación. Se fomentan los **aparcamientos de integración** próximos a los principales accesos al municipio, de manera que los turistas y no residentes en el municipio puedan estacionar de manera rápida y continúen a pie el resto de su trayecto.

## NUEVO MODELO DE MOVILIDAD EN ALAJERÓ

			
Incrementar los desplazamientos a pie	Incrementar el uso de modos de transporte sostenible	Disminuir los desplazamientos en vehículos privados	Mejora de la calidad del espacio urbano

ACTUACIONES

		
Mejora de la <b>eficacia del Transporte Público</b> e <b>implantación el transporte a la demanda</b> inteligente	Implantación de <b>aparcamiento de disuasión</b> en los entornos de los centros urbanos	Mejorar la <b>accesibilidad</b> a todos los habitantes del municipio
		
Dotar de una mayor <b>regulación al aparcamiento</b> y zonas de <b>carga y descarga</b>	Creación y señalización de <b>itinerarios peatonales seguros</b>	Fomentar, concienciar y educar en <b>Movilidad Sostenible</b>

El nuevo modelo de movilidad que se propone para Alajero se realizará en tres fases temporales:

**FASE 1 (2021/2022):** En esta se muestran las medidas que pueden llevarse a cabo en el corto plazo donde ya se comienza la transición del modelo de movilidad hacia uno más sostenible. Sin embargo, también se necesitan otro tipo de medidas que actúen de manera complementaria asegurando así la efectividad del conjunto.

- ❖ Elaboración de un **Plan de Accesibilidad Universal para el conjunto del municipio** que hagan de este un espacio que puedan usar todos los residentes y visitantes de manera segura, libre y autónoma.
- ❖ Elaboración de un **Estudio de la demanda de Transporte Público: Guagua**, de tal forma que permita conocer las carencias actuales de este servicio junto con las necesidades de los usuarios, al igual que las líneas más demandadas, el tiempo medio de espera por línea y parada, el coeficiente de ocupación de los vehículos, etc.
- ❖ Creación de **Aparcamiento disuasorio y Parque Urbano en Playa Santiago**. De esta manera se deja libre del tráfico excesivo y las congestiones la zona donde se concentran un gran número de comercios y personas que ahora pueden desplazarse por el centro caminando. Además, el proyecto plantea crear un aparcamiento subterráneo, construyendo un **Parque Urbano** de grandes dimensiones en la superficie.
- ❖ **Mejora de la Ordenanza Municipal** en aquellos temas que se relacionan con la movilidad y sostenibilidad.
- ❖ **Regulación de las zonas de carga y descarga**. Zona centro y Calle Santiago Apóstol, los repartos de mercancías se concentran los miércoles, jueves y viernes por lo que sería necesario un mayor control para evitar congestiones en la zona.
- ❖ **Reducción del número de aparcamientos en zonas no aptas para ese uso**. Por un lado, los residentes del municipio estacionan de forma habitual en zonas no habilitadas para ello, provocando una alta inseguridad peatonal. Por otro lado, las empresas de renting aparcan en las zonas cercanas a la estación de bombeo reduciendo el aparcamiento público.
- ❖ **Regulación de la velocidad en el municipio: Zona 30**. La velocidad en las vías urbanas, se limitará a 30 km/h. Debido a la inexistencia de infraestructuras peatonales en los núcleos de población, esta medida pretende aumentar la seguridad peatonal y restarle protagonismo al vehículo privado.
- ❖ **Habilitar los puntos de recarga de vehículos eléctricos** que ya se han establecido pero que están fuera de servicio y del uso de los habitantes que puedan necesitarlo.
- ❖ **Horario más disperso para el camión de la basura** ya que casi nunca se completa durante la ruta de un solo día, sino cada 2 o 3 días.
- ❖ Creación del **Plano Paso- Minuto**. La puesta en marcha de esta actuación permitirá a los residentes y turistas del municipio conocer las distancias y los tiempos medios de los desplazamientos de un punto de interés a otro. De esta forma, se les ofrece toda la información del trayecto promoviendo una alternativa de movilidad sostenible.

- ❖ **Plan de señalización urbana de orientación.** Se propone para cada uno de los núcleos urbanos importantes (Playa Santiago y Alajero), la creación de planos de los equipamientos de mayor relevancia de tal forma que los residentes y turistas puedan
- ❖ **Movilidad Ciclista: Señalización de las vías y zonas más frecuentadas.**
- ❖ **Peatonalización** de vías urbanas. La presente medida pretende “liberar” la zona céntrica de la ciudad (*en Fase 2 se amplía la actuación*). Paralela a la Avenida Marítima se ubica la calle Prol. Marítima, su peatonalización reduciría de forma significativa el tránsito de vehículos por estas zonas y zonas aledaña creando un entorno peatonal más seguro y cómodo.

#### FASE 2 (2023/2026):

- ❖ **Movilidad escolar: Caminos escolares seguros.** El trayecto que tienen que recorrer muchos alumnos que viven en la zona de La Laguna hasta el CEI Santiago Apóstol es bastante inseguro y no es recomendable que haya niños que hagan este recorrido de manera diaria.
- ❖ **Mejorar señalización para garantizar la seguridad de los ciclistas.** Muchos ciclistas aseguran que no existen señalización en los tramos más peligrosos lo que genera conflictos con los vehículos privados a la hora de circular.
- ❖ **Peatonalización** de vías urbanas. En Playa Santiago existe una centralización del vehículo privado en cuanto a movilidad, al ser el núcleo urbano donde residen la mayoría de los habitantes del municipio. Por ello, esta medida pretende “liberar” la zona céntrica de la ciudad. Alrededor del Centro de Salud se ubican las calles Prol. Santiago Apóstol Prime y la Travesía Santiago Apóstol Prime. Su peatonalización reduciría de forma significativa el tránsito de vehículos por estas zonas y zonas aledañas.
- ❖ **Transporte a la Demanda.** Debido a las características particulares del municipio de Alajero, es necesario adaptar el tipo de transporte público ofertado, para que resulte lo más rentable y eficaz posible. Los pequeños núcleos dispersos no cuentan con una buena conexión con la carretera principal quedando, en muchas ocasiones, aislados. Por ello el transporte a la demanda se considera una actuación fundamental en el presente documento, ya que conseguirá dar la cobertura de transporte público necesaria, evitando que haya zonas de Alajero que se queden atrás en el proceso.
- ❖ **Creación de una aplicación** que fomente el uso del coche compartido poniendo en contacto a aquellas personas que realicen trayectos similares en favor de una reducción del uso del vehículo privado.
- ❖ **Acabar de construir el acerado de la vía anexa a la gasolinera** de tal manera que la gente pueda caminar por esa vía sin tener que crear situaciones de riesgo.
- ❖ **Mejorar del número y calidad de las plazas de aparcamiento reservadas a las personas con movilidad reducida (PMR).** Una vez realizadas las actuaciones de regulación de estos aparcamientos, es necesario ofertar un número de plazas PMR suficientes, de dimensiones y características que cumplan con la normativa, tanto para los residentes como para los turistas evitando la discriminación en el ámbito de la movilidad.



- ❖ **Acondicionamiento el itinerario peatonal Trincheras – Barranco La Junta.** En la actualidad, existen varios caminos e itinerarios que unen estas zonas. Sin embargo, se hace latente la necesidad de una adecuación de los mismos para lograr una movilidad peatonal global, junto con la correcta señalización y construcción de elementos de seguridad peatonal.
- ❖ **Mejorar las infraestructuras peatonales y de estancia en Imada, Antoncojo, Arguayoda y Targa.** Estos núcleos carecen de infraestructuras peatonales adecuadas y seguras, por lo que se busca ofrecer continuidad para la movilidad peatonal, mediante actuaciones de urbanismo táctico y creación de acerado.
- ❖ **Señalizar los puntos del municipio más conflictivos en materia de tráfico.** Debido a la orografía y trazados de las vías actuales, existen diversos puntos y/o tramos de alta peligrosidad para el peatón.
- ❖ **Plan de movilidad para Centros Educativos: C.E.I.P Alajeró y C.E.O Santiago Apóstol.** El objetivo de este Plan es definir y planificar las líneas estratégicas fundamentales para impulsar la movilidad en medios de transporte sostenibles de los estudiantes y padres de los centros.

### FASE 3 (2027/2030):

- ❖ **Trasladar la flota municipal hacia un modelo de vehículos eléctricos** con el objetivo de conseguir, de una manera progresiva, que el total de vehículos públicos (taxis) transiten hacia formas más sostenibles. De forma paralela, se pretende impulsar la renovación y/o adquisición de vehículos eléctricos en la flota municipal.
- ❖ **Creación de una Red de Itinerarios Peatonales.** Una vez se hayan establecido las medidas para la reducción del vehículo privado y para el fomento del transporte público y a la demanda, es necesario habilitar una red continua y consistente de trayectos peatonales accesibles, de forma que la movilidad en los núcleos del municipio de Alajeró sea una opción atractiva y segura.
- ❖ **Intermodalidad entre servicios de transporte público y bicicletas.** De esta manera se fomenta el uso del transporte público al mismo tiempo que se impulsa el uso de la bicicleta. De esta manera, se ofrecen dos medios de transporte sostenibles, siendo acordes al tipo de ocio que se desarrolla en el municipio de Alajeró.

De forma trasversal, se implementarán actuaciones relacionadas con la concienciación y la educación en el ámbito de la Movilidad Sostenible. Estas actuaciones serán de diversa índole, desde charlas en los centros educativos, como campañas de educación y concienciación o cursos de formación a técnicos del Ayuntamiento. De esta forma, se pretende conseguir que la población del municipio comprenda la importancia este tipo de movilidad y tome una participación activa en el proceso de transformación sostenible de Alajeró.

### 3.3. Programas de Actuación

#### 3.3.1. Programas

La Guía Metodológica de Elaboración de Planes de Movilidad Urbana Sostenible de municipios de Canarias determina que el Plan debe contener Planes Sectoriales que articules en Plan de Acción de los PMUS. En el caso de Alajeró, dada sus características sociodemográficas y de movilidad, municipio de carácter rural y turístico de pequeño tamaño, se ha determinado que para la correcto desarrollo y evaluación del PMUS, deben agruparse dichos Planes Sectoriales en Programas de Actuación que se alineen con los objetivos que persigue el PMUS.

Esta estructuración del Plan permite evaluar y organizar las medidas agrupadas según el objetivo a perseguir, siendo una sólida hoja de ruta para el modelo de municipio al que aspira Alajeró, recogiendo a su vez el contenido de la Guía en relación con los Planes Sectoriales.

El Plan de Acción en el que se estructura el PMUS de Alajeró y que de forma conjunta sirve para la consecución de un nuevo modelo de municipio se divide en 5 programas de actuación alineados con las estrategias marcadas y donde se representan el conjunto de las medidas propuestas:

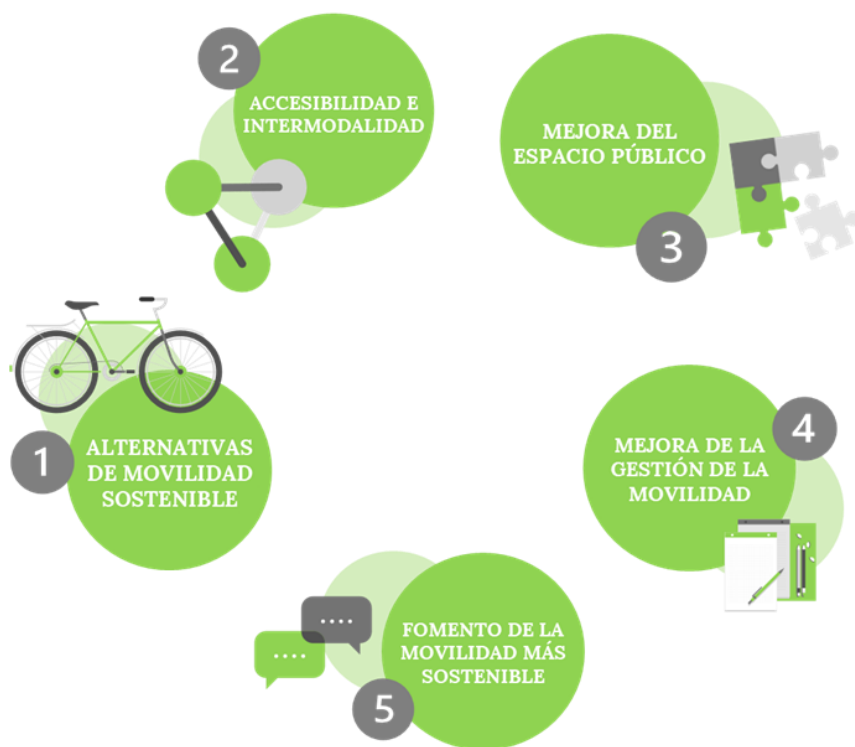


Ilustración 73: Programas del PMUS  
Fuente: Elaboración Propia

La siguiente tabla muestra los programas considerados al mismo tiempo que ofrece cada una de las medidas que se proponen en cada programa además de las medidas organizadas según los Planes sectoriales:

PROGRAMA



MEDIDAS PROPUESTAS

1.1. Movilidad escolar: Caminos escolares seguros	2.1. Creación de una Red de Itinerarios Peatonales	3.1. Peatonalización	4.1. Mejora y Actualización de la Ordenanza de Circulación	5.1. Mesa de Movilidad
1.2. Movilidad Ciclista: Señalización de las vías y zonas más frecuentadas	2.2. Intermodalidad del servicio de transporte público con el uso de bicicleta	3.2. Mejora de la infraestructura peatonal y de estancia en Imada, Antoncojo, Arguayoda y Targa.	4.2. Regulación de las zonas de carga y descarga	5.2. Plan de movilidad para Centros Educativos: C.E.I.P Santiago Apóstol y C.E.O Santiago Apóstol
1.3. Estudio de la demanda de Transporte Público: Guagua	2.3. Plan de señalización urbana de orientación	3.3. Regulación de la velocidad en el municipio: Zona 30	4.3. Crear una aplicación para personas que hagan trayectos similares: Ride-Sharing	5.3. Charlas en centros educativos
1.4. Servicio de Transporte a la Demanda	2.4. Mejora del número y calidad de las plazas PMR	3.4. Acondicionamiento Peatonal Trincheras – Barranco La Junta	4.4. Señalización de los puntos más conflictivos en materia de tráfico	5.4. Campaña de concienciación y educación en base a garantizar una movilidad sostenible
1.5. Plano de Paso - Minuto	2.5. Creación de Aparcamiento disuasorio y Parque Urbano		4.6. Reducir el número de aparcamientos en zonas no aptas para ese uso	5.5. Cursos de formación a técnicos del Ayuntamiento
1.6. Aumentar el número de vehículos eléctricos en la flota municipal	2.6. Plan de Accesibilidad			
1.7. Habilitar los puntos de recarga de vehículos eléctricos				

PROGRAMA



PLAN SECTORIAL

1) TRÁFICO Y DE LA RED VIARIA			3.3. Regulación de la velocidad en el municipio: Zona 30	
2) APARCAMIENTOS.		2.4. Mejora del número y calidad de las plazas PMR		4.6. Reducir el número de aparcamientos en zonas no aptas para ese uso
3) TRANSPORTE PÚBLICO.	1.3. Estudio de la demanda de Transporte Público: Guagua			
	1.4. Servicio de Transporte a la Demanda			
4) MOVILIDAD PEATONAL.	1.5. Plano de Paso - Minuto	2.1. Creación de una Red de Itinerarios Peatonales	3.1. Peatonalización	
		2.6. Plan de Accesibilidad	3.2. Mejora de la infraestructura peatonal y de estancia en Imada, Antoncojo, Arguayoda y Targa.	
			3.4. Acondicionamiento Peatonal Trincheras – Barranco La Junta	
5) MOVILIDAD ESCOLAR.	1.1. Movilidad escolar: Caminos escolares seguros			5.3. Charlas en centros educativos
6) MOVILIDAD CICLISTA.	1.2. Movilidad Ciclista: Señalización de las vías y zonas más frecuentadas	2.2. Intermodalidad del servicio de transporte público con el uso de bicicleta		
7) DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS.				4.2. Regulación de las zonas de carga y descarga
8) POLÍTICAS URBANÍSTICAS Y ESPACIO CIUDADANO.		2.5. Creación de Aparcamiento disuasorio y Parque Urbano		
9) CALIDAD AMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO.				5.4. Campaña de concienciación y educación en base a garantizar una movilidad sostenible
10) ACCESIBILIDAD EN CENTROS ATRACTORES DE VIAJE				5.2. Plan de movilidad para Centros Educativos
11) SEGURIDAD VIAL.			4.4. Señalización de los puntos más conflictivos en materia de tráfico	
12) BUENAS PRÁCTICAS EN MOVILIDAD		2.3. Plan de señalización urbana de orientación	4.1. Mejora y Actualización de la Ordenanza de Circulación	5.5. Cursos de formación a técnicos del Ayuntamiento
13) OFICINA DE MOVILIDAD.				5.1. Mesa de Movilidad
14) PUNTOS DE RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS.	1.7. Habilitar los puntos de recarga de vehículos eléctricos			
15) VEHÍCULO ELÉCTRICO.	1.6. Aumentar el número de vehículos eléctricos en la flota municipal			
16) SMART MOBILITY			4.3. Crear una aplicación para personas que hagan trayectos similares: Ride-Sharing	

### 3.3.2. Ficha de Medidas

El éxito del PMUS radica en que se lleven a cabo todas las medidas que se plantean, pues para que cada una de esas medidas consigan los objetivos perseguidos depende en gran medida de que se desarrollen las demás.

ALTERNATIVAS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

M.1.1		MOVILIDAD ESCOLAR: CAMINOS ESCOLARES SEGUROS	
<b>LÍNEA ESTRATÉGICA</b>		<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Accesibilidad e Intermodalidad</li> <li>✓ Alternativas de movilidad saludables</li> <li>✓ Mejora del espacio público</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Fomentar la movilidad peatonal en Alajeró, para ir y volver al centro escolar.</li> <li>✓ Mejorar la accesibilidad de la población a los equipamientos y puntos de atracción de desplazamientos.</li> <li>✓ Fomentar la movilidad activa entre los más jóvenes, así como su autonomía.</li> </ul>	
<b>OBJETIVOS ESTRATÉGICOS</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Incrementar los desplazamientos a pie</li> <li>✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil</li> </ul>			
<b>INDICADORES DE RESULTADOS</b>	<b>Unidad</b>	<b>INDICADORES DE REALIZACIÓN</b>	<b>Unidad</b>
Niños que llegan al cole andando y en bici	%	Familias involucradas en el proyecto	N.º
Jóvenes que llegan al instituto andando	%	Número de rutas “Caminando al Cole”	N.º
Jóvenes que llegan al instituto en bicicleta		Número de rutas “En Bici al Insti”	N.º
		Centros educativos involucrados en proyectos de movilidad sostenible	N.º
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>			
<p>El futuro debe construirse a partir de los jóvenes, y lo mismo se aplica al futuro de la movilidad. Pero la movilidad de los jóvenes es extremadamente insostenible; en todas las ciudades e incluso en todos los pueblos pequeños, la entrada y la salida de la escuela es motivo de atasco: hasta un 10% de los desplazamientos que colapsan nuestras ciudades y nuestros pulmones es para ir al colegio.</p> <p>Existen varias propuestas para fomentar la movilidad sostenible a partir desde los desplazamientos de los niños. Una de las soluciones, probadas durante décadas en muchos países europeos, es el acompañamiento organizado a pie o en bicicleta en las rutas hogar-escuela, Caminos Escolares Seguros, los llamados Pedibus y Bicibus,</p>		<p><b>VEN ANDANDO AL COLE ACOMPAÑADO DE MONITORES</b></p> <p><b>Entra en Trazeo para consultar las rutas:</b> <b><a href="http://torrelodones.trazeo.es">torrelodones.trazeo.es</a></b></p> <p><i>Ejemplo de la plataforma Pedibus del Ayuntamiento de Torrelodones</i></p>	

ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN
<p style="text-align: center;"><b>M 1.1.1</b> <b>Caminando al Cole</b></p>	<p>La fórmula más habitual es la de establecer una ruta con “paradas” y horarios y coordinar a los participantes, tanto al adulto o adultos responsables de cada día como a los niños que hay que recoger. Los sistemas de mensajería instantánea facilitan una herramienta muy útil para mantener en contacto al grupo y comunicar rápidamente incidencias (cambio de planes, niño que causa baja repentina, etc.). Estos son los elementos básicos, pero el abanico de complementos para un pedibús es amplio. Los hay que señalizan la ruta con pegatinas y los que llevan a todos los niños “identificados” (con chalecos o identificadores), los que desarrollan la figura del “comercio amigo” o los que coordinan las rutas con una aplicación web, pero el éxito realmente radica en el interés de los participantes, que normalmente crece con el tiempo una vez comprobadas las ventajas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Para los estudiantes:</b> Es mucho más divertido ir al cole caminando con amigos que mirando por la ventanilla de un coche, metido en un atasco. Es mucho más sano y relajante caminar que viajar sentado en ese atasco y está demostrado que aumenta el rendimiento escolar. Se aprende mucho más y se desarrolla más y mejor la personalidad, relacionándose con el entorno que encerrado en un coche. Caminar al cole previene sufrir “cochedependencia” y obesidad en la edad adulta.</li> <li>• <b>Para las familias:</b> Es más sencillo “arrancar” de casa cuando espera un grupo de amigos que cuando lo que espera es la puerta del coche que nos va a meter en un atasco. Es más económico gastar suela que gastar gasolina. Es mucho más sano y relajante empezar el día caminando que sentado en un coche y hacerlo acompañando un grupo de niños mejora el humor para afrontar el día. Un pedibús permite repartir entre varios padres la tarea de llevar los niños al cole, pudiendo alternarse entre ellos y así ganar tiempo varios días a la semana. Caminar al cole facilita que los niños se conviertan un día en personas autónomas.</li> <li>• <b>Para los centros escolares:</b> Mejora el rendimiento escolar, la atención en clase, los estudiantes son más responsables, se relacionan mejor entre ellos y con los adultos. El entorno del colegio es más agradable y seguro, no sólo porque tenga más atractivo paisajístico una calle llena de niños que otra llena de coches sino porque estos, caminando en grupo, son más visibles y reducen la velocidad de los coches y los riesgos de atropello. En muchos casos, la detección de problemas en el itinerario se transmite en intervenciones de obra que mejora el entorno de los centros escolares.</li> <li>• <b>Para la ciudad:</b> Más familias caminando son menos coches en la ciudad, es decir, menos congestión y menos contaminación, tanto de la que se respira como de la que se oye. Menos contaminación y menos obesos son menos enfermos, y menos enfermos se traducen en un menor gasto sanitario para las arcas públicas. Más niños caminando son más adultos caminando en el futuro, menos “cochedependientes”, con lo que se previenen la congestión y la contaminación futuras y el excesivo gasto sanitario provocado por el tráfico. La ciudad es más agradable, alegre y segura y, por no repetir lo del atractivo paisajístico y la velocidad de los coches e ir más allá: que haya niños en la calle hace que esta sea más segura.</li> <li>• <b>Para la sociedad:</b> Una infancia que crece sana y responsable previene contra muchas incapacidades futuras que, fruto de la pérdida de autonomía y de habilidades sociales, pueden generar adultos que no sepan tomar decisiones, asumir responsabilidades o relacionarse con los demás y, lo que podría ser peor, que no sepan disfrutar.</li> </ul> <p>Es fundamental hacer una <b>Campaña de concienciación y educación para una movilidad sostenible, Medida 5.2</b>, vinculada a esta medida, para destacar dichas ventajas y conseguir el apoyo de las familias.</p>




<p><b>M 1.1.2</b> <b>En Bici al Instituto</b></p>	<p>Esta medida está enfocada a los <b>jóvenes</b> que acuden al instituto desde zonas más alejadas del centro urbano. Para que la medida funcione deben estar formada por un grupo de estudiantes que van y vienen de la escuela en bicicleta, a través de rutas preestablecidas, seguras, marcadas por escrito en el suelo y fácilmente identificables por niños y automovilistas, y también con paradas terminales e intermedias adecuadas, indicando con letreros los horarios de salida y llegada para hacer más divertida la experiencia.</p> <p>Tanto el proceso de diseño de los itinerarios como el propio tiempo de desplazamiento puede ser empleados para generar <b>refuerzos educativos positivos</b>, desde la seguridad vial, la movilidad activa o la preocupación por el medio ambiente hasta la generación de valores como la generosidad, el compañerismo, la cooperación, el trabajo en equipo, la creatividad, el cuidado hacia los demás, igualdad entre hombres y mujeres, introducción de la perspectiva de género en el diseño urbano, etc.</p> <p>Es fundamental hacer una <b>Campaña de concienciación y educación para una movilidad sostenible, Medida 5.1</b>, vinculada a esta medida, para destacar dichas ventajas y conseguir el apoyo de las familias.</p>	 <p><i>Ejemplo de niños en un bicibus llegando al cole</i></p>
<p><b>M 1.1.3</b> <b>Juegos Educativos</b></p>	<p>La mejor forma de aprender es jugando, por lo que se propone trabajar con los centros escolares diferentes dinámicas, juegos... que promuevan la movilidad sostenible en el acceso al colegio como caminar, pedalear o compartir coche.</p> <p>Actualmente, existen herramientas desde la DGT como el Proyecto <a href="#">Andando a la Escuela</a>, donde se recoge un repositorio de juegos, canciones y cuentos, para que los centros trabajen con los alumnos.</p> <p>Los <b>objetivos</b> que se persiguen con estas actividades son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Asistir al colegio de una manera más sana.</li> <li>• Aprender a moverse de forma más segura y sostenible.</li> <li>• Aprender a moverse de forma más independiente.</li> <li>• Contribuir a disminuir el colapso de tráfico a la entrada y salida del colegio.</li> <li>• Ayudar a que el entorno del colegio sea más seguro.</li> <li>• Pasarlo bien con amigos y familia durante esas jornadas.</li> <li>• La movilidad activa para acceder al colegio permite a los niños adquirir experiencia de la ciudad y autonomía personal, mientras mejoran la calidad y la seguridad del espacio público. Son además buenos para su salud y educan en la necesidad de pensar colectivamente en el medio ambiente. Los datos muestran que la campaña aumenta el número de viajes en modos sostenibles y reduce las emisiones de CO2.</li> </ul> <p>Entre 2015 y 2017, la DGT promovió estos objetivos mediante el <a href="#">Juego de la Serpiente</a>, que, aunque hoy inactiva, puede servir para tomar ideas a desarrollar en la Sierra.</p>	



<p><b>M 1.1.4</b> <b>Proyecto Stars</b></p>	<p><b>STARS Europa</b>, acrónimo en inglés de Acreditación y Reconocimiento de Desplazamientos Sostenibles para Colegios (Sustainable Travel Accreditation and Recognition for Schools) es un proyecto nacido en 2013 del <b>Programa Energía Europea Inteligente</b>, cuyo objeto es fomentar la <b>movilidad activa</b> (a pie y en bici) a la escuela, orientado principalmente a generar un cambio en las pautas de movilidad de los y las estudiantes. Se basa principalmente en dos iniciativas metodológicas que se han desarrollado con éxito:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Acreditación de centros de Primaria y Secundaria:</b> el programa se centra en el principio del reconocimiento de las acciones que hace la comunidad educativa para promocionar la bicicleta y otras formas activas de ir y volver de la escuela a casa. El programa registra y premia (niveles bronce, plata y oro) a los centros por tener una política de movilidad sostenible. Los puntos se conseguirán en función de la calidad/cantidad de actividades, del nivel de implicación de la comunidad educativa y de los objetivos conseguidos de cambio modal o unos mínimos de porcentaje de movilidad sostenible consolidada en el centro.</li> <li>• <b>Compromiso entre Iguales:</b> este método se dirige específicamente al alumnado de secundaria y bachillerato. Los anima a desarrollar sus propias campañas para promocionar el uso de la bici y otros modos activos, utilizando sus propias ideas y soluciones. El método se basa en la capacidad de los y las jóvenes de persuadir a sus iguales para que transformen las pautas de movilidad hacia modos activos, seguros y sostenibles.</li> </ul>
<p><b>TEMPORALIZACIÓN</b></p>	<p><b>Fase 2:</b> Medio plazo</p>
<p><b>PRESUPUESTO</b></p>	<p><b>FASE 2:</b> 3.000 €</p>
<p><b>OBSERVACIONES</b></p>	<p>Es imprescindible que esta medida se acompañe de la <b>Mejora de la accesibilidad en los itinerarios peatonales principales</b> (Medida 2.1) y el <b>Plan de movilidad para Centros Educativos: C.E.I.P Alajero e C.E.O Santiago Apóstol</b> (Medida 5.2), pues de nada sirve el pedibús si cuando acabe la campaña no se han acometido <b>reformas sustanciales en los centros escolares</b>.</p> <p>Se recomienda revisar recursos educativos de la <b>Dirección General de Tráfico</b>, como son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Programa educativo para usuarios de la bicicleta</li> <li>• Movilidad sostenible y segura (Materia Libre Configuración ESO)</li> </ul> <p>Otra <b>bibliografía de consulta:</b>  <a href="http://www.caminoescolarseguro.com/">http://www.caminoescolarseguro.com/</a>  <a href="https://www.miteco.gob.es/es/ceneam/grupos-de-trabajo-y-seminarios/stars/stars.aspx">https://www.miteco.gob.es/es/ceneam/grupos-de-trabajo-y-seminarios/stars/stars.aspx</a></p>


Tabla 52. Medida 1.1. Movilidad escolar: Caminos escolares seguros. Fuente: Elaboración propia

M.1.2		MOVILIDAD CICLISTA	
<b>LÍNEA ESTRATÉGICA</b>	<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Accesibilidad e Intermodalidad</li> <li>✓ Alternativas de movilidad saludables</li> <li>✓ Mejora del espacio público</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Mejorar la accesibilidad de la población a los equipamientos y puntos de atracción de desplazamientos.</li> <li>✓ Aumento del peso de la movilidad ciclista, de forma que se incremente el uso de la bicicleta.</li> <li>✓ Señalización de las vías y zonas más frecuentadas por ciclistas.</li> <li>✓ Creación de infraestructura ciclista en Playa Santiago.</li> <li>✓ Reequilibrar y redistribuir el espacio disponible en vía pública, poniendo en valor la movilidad no motorizada.</li> <li>✓ Impulsar e incentivar los vehículos menos contaminantes.</li> <li>✓ Implantar medidas de fomento y estímulo del uso de la bicicleta.</li> </ul>		
<b>OBJETIVOS ESTRATÉGICOS</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Incrementar el uso de otros modos sostenibles</li> <li>✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil</li> </ul>			
<b>INDICADORES DE RESULTADOS</b>	<b>Unidad</b>	<b>INDICADORES DE REALIZACIÓN</b>	<b>Unidad</b>
Ocupación de los aparcabicicletas	Inventario	Número de aparcabicicletas	N.º
Satisfacción de la ciudadanía sobre la bici	Encuesta	Longitud de vías señalizados como ruta ciclista	M
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>			
<p>Actualmente, no existe infraestructura ciclista en Alajero, no existe una red ciclista definida, y escasos aparcabicicletas públicas, por estas razones se deriva, en parte, un bajo porcentaje en el reparto modal. Cabe destacar que el principal problema que presenta el municipio es, el condicionante topográfico, que provoca obstáculos prácticamente insalvables entre los distintos núcleos. Aun así, se puede plantear una señalización orientada a respaldar la seguridad ciclista para la ciudad de Playa Santiago y para las carreteras insulares. Además, cada vez existen más desplazamientos ciclistas relacionados con el ocio y el deporte, por lo que tener en cuenta este modo de transporte, ayuda a fortalecer el turismo sostenible y de ocio que utiliza esta alternativa para realizar actividades turísticas.</p> <p>La bicicleta está llamada a desempeñar un papel importante en un nuevo modelo de movilidad, que se concreta en incrementar los viajes realizados a pie y en bicicleta, en detrimento del automóvil. Los positivos efectos ambientales y sobre la salud de las personas, así como su mayor eficiencia en desplazamientos de hasta 5 km, otorgan a la bicicleta ventajas significativas en comparación con otros modos. Asimismo, la bicicleta ofrece buenas condiciones para el deporte, el ocio y el turismo. El cicloturismo puede contribuir a reducir la estacionalidad de la actividad turística extendiendo beneficios a áreas más extensas en consonancia con los criterios de sostenibilidad ambiental y desarrollo territorial.</p> <p>En muy poco tiempo, la micro movilidad ha asumido un papel fundamental en la manera de desplazarse en las ciudades, impulsando hasta cambios en la legislación. En particular, los patinetes eléctricos se considera soluciones privadas más eficientes para las distancias intermedias con respeto a los automóviles y a las motos y más ágil que la bicicleta. Además, soluciona uno de los problemas más sentidos por los ciclistas, el robo del vehículo, ya que son fáciles de llevar, transportar y guardar. Por todas estas razones, el objetivo de esta medida es regular la difusión de este tipo de vehículos nuevos cuya difusión es, en cualquier caso, imparable.</p>			

M.1.2		MOVILIDAD CICLISTA
ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN	
<p><b>M.1.2.1.</b> <b>Señalización de las vías frecuentadas por ciclistas</b></p>	<p>La <b>señalización</b>, al igual que la de las vías para vehículos a motor, es imprescindible para un correcto uso y funcionamiento de las mismas. Por ello, esta medida visibilizará el uso de la bicicleta, dándole un papel más importante en la movilidad de Alajeró, asegurando además que los conductores están en sobre aviso de las vías más utilizadas por ciclistas.</p> <p>La señalización se ha planificado para diversas calles en Playa Santiago, ya que, debido a sus características orográficas, permite una movilidad en este modo de transporte de una forma cómoda y donde los usuarios se mueven de forma habitual para realizar sus tareas diarias y/o asistir a los centros educativos o de trabajo. Por otro lado, también se tendrá en cuenta la señalización en las carreteras insulares que, actualmente, se utilizan para hacer trayectos en bici con un fin lúdico y de ocio.</p>	 <p><i>Señalización ciclista en carreteras convencionales</i></p>
<p><b>M.1.2.2.</b> <b>Red de aparcabicicletas</b></p>	<p>Se propone la instalación de al menos <b>6 aparcabicicletas</b> nuevos en la Fase 2 (C/ Santiago Apóstol junto al Instituto y en la C/Prol. Santiago Apóstol Prime junto al centro de salud), además de otros 2 en el aparcamiento de Alajeró en la Calle Fagundo. El Plan Director de la Bicicleta de Canarias recomienda la tipología de aparcamiento de corta duración, en calzada o en acera, el de la <b>U invertida</b>. En cualquier caso, el diseño de los aparcamientos debe hacerse en base a los siguientes criterios:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Seguridad ante robos o actos de vandalismo: que se pueda anclar el cuadro de la bici.</li> <li>• Polivalencia frente a todo tipo y tamaño bicicletas y de sistema de amarre.</li> <li>• Accesibilidad.</li> <li>• Estabilidad que garantice la sujeción de la bicicleta sin deterioro de la misma.</li> <li>• Comodidad, presentando dimensiones que permitan amarrar la bicicleta fácilmente.</li> <li>• Evitar colocarlos en lugares destinado a peatones, para evitar molestarlos.</li> <li>• Estarán distribuidos a lo largo de toda la red, o como mínimo, en aquellos nodos detectados como puntos de generación y/o atracción de viajes.</li> <li>• Deberán colocarse preferentemente en la calzada y en zonas bien iluminadas.</li> <li>• Estar señalizados.</li> </ul>	 <p><i>Una idea interesante es señalar los aparcamientos de bicicletas incluyendo a los patinetes</i></p>

M.1.2		MOVILIDAD CICLISTA
<b>M.1.2.3. Plan de comunicación de la bicicleta</b>	<p>Los frentes de actuación sobre la ciudadanía han de integrar aspectos relativos con la educación, la comunicación/divulgación y el fomento y la promoción del modo.</p> <p><b>Educación:</b> Con las campañas relacionadas con este aspecto, los objetivos perseguidos son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Conseguir que el conjunto de la ciudadanía adquiera conciencia acerca de la necesidad adoptar unas medidas que en muchos casos colisionan con una serie de hábitos sociales fuertemente arraigados.</li> <li>• Lograr una predisposición en el conjunto de la ciudadanía para que sean aceptados las medidas y proyectos relacionados con la movilidad sostenible.</li> </ul> <p>Las <b>medidas de educación</b> han de ser puestas en práctica en un proceso continuo, incluyendo acciones educativas hacia la ciudadanía desde su infancia, y acciones formativas sobre otras alternativas de movilidad sostenible hacia los adultos.</p> <p><b>Comunicación y Divulgación:</b> En este proceso, se trata de poner en conocimiento de la ciudadanía y de los colectivos implicados la situación actual del modo, sus posibilidades de mejora, y las medidas posibles, propuestas, o en curso de realización, con el fin de lograr unos objetivos de sostenibilidad.</p> <p><b>Fomento y Promoción:</b> El objetivo esta campaña es la potenciación del modo, ofreciendo por un lado alicientes e incentivos a las personas usuarias y, por otro lado, estimulándoles a que conozcan el funcionamiento y las ventajas individuales y colectivas del transporte sostenible. Por tanto, es totalmente necesario que el Plan de Comunicación de este PMUS, incluya de manera específica un plan de comunicación y fomento de la movilidad ciclista.</p>	
<b>TEMPORALIZACIÓN</b>	<p><b>M.1.2.1.</b> Fase 1: Corto plazo</p> <p><b>M.1.2.2.</b> Fase 1: Corto plazo</p>	
<b>PRESUPUESTO</b>	<p>Para la instalación de señales se estima un presupuesto aproximado de 140 €/ unidad para las señales dentro de los núcleos urbanos y 250 €/ unidad para la señalización en las carreteras insulares.</p> <p><b>M.1.2.1:</b> 6.000 €</p> <p><b>M.1.2.2:</b> 7.500 €</p> <p><b>M 1.2.3:</b> Sin coste adicional</p>	
<b>OBSERVACIONES</b>	<p><b>Fuentes o documentos de interés:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Plan Director de la Bicicleta de Canarias.</li> <li>✓ Estratégica estatal por la bicicleta, 2019.</li> </ul>	


Tabla 53. Medida 1.2. Movilidad Ciclista. Fuente: Elaboración propia.

M.1.3		ESTUDIO DE LA DEMANDA DEL TRANSPORTE PÚBLICO: GUAGUA	
<b>LÍNEA ESTRATÉGICA</b>	<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Accesibilidad e Intermodalidad</li> <li>✓ Alternativas de movilidad saludables</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Conocer de manera detalla la demanda de transporte público (guagua) de los habitantes de Alajeró</li> <li>✓ Conocer con detalle las carencias y fortalezas del sistema de transporte público (guagua) en todo el municipio de Alajeró.</li> <li>✓ Mejorar el servicio de transporte público: horarios, rutas y tiempos de espera.</li> </ul>		
<b>OBJETIVOS ESTRATÉGICOS</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Incrementar el uso de otros modos sostenibles</li> <li>✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil</li> </ul>			
<b>INDICADORES DE RESULTADOS</b>	<b>Unidad</b>	<b>INDICADORES DE REALIZACIÓN</b>	<b>Unidad</b>
Reparto modal (Usuarios del TP)	%	Ejecución del Estudio de Diseño del Transporte a la Demanda	Adimensional
Subscripciones al servicio a la demanda	Nº	Número de vehículos adscritos al servicio	Nº
		Página web del Ayuntamiento con información sobre el servicio	Adimensional
		Introducción de servicios a la demanda con reserva telemática	Adimensional
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>			
<p>Tras diversas reuniones con los actores principales de la movilidad, técnicos y cargos ejecutivos del Ayuntamiento de Alajeró, se ha concluido esta medida como actuación fundamental para poder conocer a fondo y de primera mano las carencias y fortalezas reales del transporte públicos de guaguas de la Gomera. Es un eje fundamental en el desarrollo del presente PMUS ofrecer un sistema de transporte público adaptado a las necesidades y lo más ajustado a la realidad de los residentes del municipio, con vistas también a la población flotantes de turistas que caracteriza el municipio.</p> <p>La única manera de realizar esta “fotografía” de la situación actual real que acontece en relación a este ámbito del transporte es la realización de un estudio de la demanda del mismo. De esta forma, se busca reflejar claramente los usuarios por líneas en los distintos tramos horarios, los núcleos y líneas de mayor afluencia, los tiempos de espera entre viajes y los tiempos de recorrido de los distintos itinerarios.</p>		 <p>Vehículo de la empresa de guaguas de la Gomera: GuaguaGomera</p>	

M.1.3 ESTUDIO DE LA DEMANDA DEL TRANSPORTE PÚBLICO: GUAGUA	
ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN
<b>M 1.3</b> <b>Estudio de Demanda</b>	<p>El <b>transporte público en zonas rurales es importante para que sus habitantes se integren y participen del desarrollo general</b>, y por los intercambios comerciales, sociales y culturales. La planeación del transporte pretende dar óptimo uso a la infraestructura vial y medios de transporte, de tal forma que se atiendan las necesidades de movilidad de la población; en esta planeación es importante prever los cambios que puedan darse por modificaciones en los sistemas de transporte.</p> <p>Realización de un estudio de <b>demanda y viabilidad</b> del Transporte Público en Alajeró que culmine con el Diseño del proyecto a implantar donde se definan las Rutas y Paradas, la Frecuencia y Horarios, la Capacidad de los vehículos, un Análisis financiero, Recomendaciones y Plan de Comunicación.</p> <p>Este trabajo debe incluir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Recopilación de información: Aforos y Encuestas</li> <li>• Modelo de Demanda Actual</li> <li>• Prognosis de Demanda</li> <li>• Propuesta de Soluciones: Insular, Urbana y a la Demanda</li> </ul>
TEMPORALIZACIÓN	Fase 1
PRESUPUESTO	20.000 €
OBSERVACIONES	

Tabla 54. Medida 1.3. Estudio de la demanda de Transporte Público. Fuente: Elaboración propia.



M.1.4		TRANSPORTE A LA DEMANDA	
LÍNEA ESTRATÉGICA	OBJETIVOS ESPECÍFICOS		
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Accesibilidad e Intermodalidad</li> <li>✓ Alternativas de movilidad saludables</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Mejorar la accesibilidad de la población a los equipamientos y puntos de atracción de desplazamientos.</li> <li>✓ Mejora la oferta de transporte público en el ámbito de estudio, en especial entre los municipios de la zona con el centro de Alajeró.</li> </ul>		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Incrementar el uso de otros modos sostenibles</li> <li>✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil</li> </ul>			
INDICADORES DE RESULTADOS	Unidad	INDICADORES DE REALIZACIÓN	Unidad
Reparto modal (Usuarios del TP)	%	Ejecución del Estudio de Diseño del Transporte a la Demanda	Adimensional
Subscripciones al servicio a la demanda	Nº	Número de vehículos adscritos al servicio	Nº
		Página web del Ayuntamiento con información sobre el servicio	Adimensional
		Introducción de servicios a la demanda con reserva telemática	Adimensional
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA			
<p>El transporte a la demanda consiste en un sistema pensado para áreas con baja demanda de transporte público, en las que la planificación de un servicio tradicional no es rentable. La planificación de estos servicios está completamente orientada al usuario, ya que éste debe comunicar al operador sus necesidades de transporte, con el fin de resolver las dificultades que, para el transporte público, se plantea en núcleos de tamaño reducido y de difícil acceso. Estos servicios de transporte se caracterizan por ser prestados tanto por operadores públicos como privados con vehículos pequeños/medianos y un enrutamiento flexible.</p> <p>Tradicionalmente, el transporte a la demanda era un servicio con reserva anticipada en el que, a través de métodos telefónicos y telemáticos, un pasajero reservaba un viaje con mucha antelación. Hoy en día, con la llegada de las nuevas tecnologías, la reserva de servicio de transporte a la demanda se procesa a través de una plataforma tecnológica (web o a través de una aplicación móvil) que permite un servicio en tiempo real, que los usuarios utilizan cada vez más incluso en el caso de áreas urbanas con oferta de transporte público.</p>		 <p><b>TRANSPORTE a la DEMANDA</b> <i>¡Cuando lo Necesites!</i></p> <p><i>Logo del sistema de Transporte a la Demanda de Ponferrada</i></p>	

M.1.4		TRANSPORTE A LA DEMANDA
ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN	
M 1.4.1 Estudio y diseño del transporte a la demanda	Realización de un estudio de <b>demanda y viabilidad</b> del Transporte Público a la Demanda en Alajero que culmine con el Diseño del proyecto a implantar donde se definan las Rutas y Paradas, la Frecuencia y Horarios, la Capacidad de los vehículos, un Análisis financiero, Recomendaciones y Plan de Comunicación.	
M 1.4.2 Transporte a la demanda	<p>Puesta en marcha de un sistema de <b>Transporte Público Urbano a la Demanda</b> basado en la utilización de <b>taxis accesibles</b> de hasta nueve plazas, incluyendo al menos, una plaza para personas en silla de ruedas o microbuses (en función de la demanda).</p> <p>Este sistema de vehículos compartidos y accesibles debe operar como un transporte regular de uso colectivo y estructurado en distintas líneas que unan los núcleos de población con el casco urbano de Alajero, Playa Santiago y/o con las paradas de transporte público, de tal forma que se asegure la cobertura total en el municipio.</p> <p>Para un mejor servicio la reserva de las plazas se deberá realizar hasta las 18h del día anterior a la realización del viaje y a través de distintos medios: teléfono, página web del ayuntamiento y App móvil.</p>	 <p>Servicio de taxi a la demanda en el área metropolitana de Málaga</p>
M 1.4.3 Información al usuario	<p>Incorporar un apartado en la <b>Web Municipal</b> donde se pueda obtener información sobre las posibles líneas, recorrido y horarios. Además, debe incluir información a tiempo real a través de un perfil de página de Facebook, donde se responda a las dudas a los usuarios y se informa de cualquier tipo de incidencia.</p>	
TEMPORALIZACIÓN	Fase 2	
PRESUPUESTO	<p>M 1.4.1: 5.000 €</p> <p>M 1.4.2: 15.000 €</p> <p>M 1.4.3: Sin coste adicional</p>	
OBSERVACIONES	Esta medida, así como la acción M 1.4.3 Información al Usuario, se integrará con la <b>Campaña de concienciación y educación para una movilidad sostenible</b> propuesta en la <b>Medida 5.2.</b>	




Tabla 55. Medida 1.4. Servicio de transporte a la demanda para la conexión entre municipios y la capital. Fuente: Elaboración Propia

M.1.5		CREACIÓN DEL PLANO PASOMINUTO DE ALAJERÓ	
<b>LÍNEA ESTRATÉGICA</b>	<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Accesibilidad e Intermodalidad</li> <li>✓ Alternativas de movilidad saludables</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Fomentar la movilidad peatonal en Alajeró.</li> <li>✓ Mejorar la imagen de Alajeró.</li> </ul>		
<b>OBJETIVOS ESTRATÉGICOS</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Incrementar los desplazamientos a pie</li> <li>✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil</li> </ul>			
<b>INDICADORES DE RESULTADOS</b>	<b>Unidad</b>	<b>INDICADORES DE REALIZACIÓN</b>	<b>Unidad</b>
Aumento de la movilidad peatonal	%	Elaboración de una nueva versión del Plano Metrominuto	Adimensional
Disminución de la movilidad en automóvil	%	Flyers repartidos en comercios	Nº
		Flyers repartidos en el punto de información turística	Nº
		Flyers repartidos en la estación de autobús	Nº
		Anuncios de prensa y redes sociales	Nº
		Cartelería	Nº
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>			
<p>El ayuntamiento de Alajeró carece de un Plano Metrominuto del municipio, medida que actualmente están llevando a cabo numerosas ciudades, independientemente del número de habitantes. El objetivo principal de esta medida es incentivar los desplazamientos a pie. Las claves del Metrominuto son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ <b>¿Qué es?</b> Es un mapa o plano que mide las distancias a pie y los tiempos medios que se tarda en recorrerlas</li> <li>❖ <b>¿Para qué sirve?</b> Para impulsar la movilidad a pie</li> <li>❖ <b>¿Qué beneficios tiene?</b> Promociona la salud, reduce humos y ruidos, la mayor cultura de caminar, mayor seguridad vial</li> <li>❖ <b>Hijos del Metrominuto:</b> El pasominuto en Pontevedra (que expresa los itinerarios en tiempos, pasos y calorías); el biciminuto de A Coruña (establece itinerarios y tiempos medios para recorrerlos en bicicleta) o el metrominuto escolar de Málaga (plano peatonal radial con el centro escolar como epicentro)</li> <li>❖ <b>Ejemplos en España:</b> Jerez de la Frontera, Vilagarcía de Arousa, Torrelavega, Carballo, Arahal, A Coruña, Córdoba, Vitoria-Gasteiz, Melilla, Ciudad Real, Ponferrada, La Rinconada, Xátiva, Mahón, Sevilla, Villanueva de la Serena y Torrelodones.</li> <li>❖ <b>Fuera de España:</b> Torres Vedras (Portugal); Cagliari, Florencia y Módena (Italia); Londres (Reino Unido); Toulouse (Francia); Poznan y Bydgoszcz (Polonia).</li> </ul>			

M.1.5		CREACIÓN DEL PLANO PASOMINUTO DE ALAJERÓ
ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN	
Contenido del plano	✓ Revisar los itinerarios marcados, de manera que se genere una RED de itinerarios peatonales.	
Presentación del plano	<p>✓ Es bueno que el plano incorpore una pequeña explicación o presentación del mismo. Por ejemplo:</p> <p><b>“Distancias y tiempos caminando por Alajero: Los tiempos aproximados han sido calculados sobre la base de 4km/h de media. Fíjate en el color del trayecto, en la distancia y el tiempo que aproximadamente te llevará recorrerlo. Las distancias reales entre los puntos están señaladas en número. Las líneas no son proporcionales.”</b></p>	
Leyenda	<p>✓ La leyenda puede ser <b>más moderna y visual</b>, lo mismo ocurre con los iconos utilizados en las distintas zonas de interés.</p>	
Elementos singulares	<p>✓ Los <b>parques o plazas</b> pueden ir con un sombreado para hacerlas más visuales.</p> <p>✓ Los elementos singulares como puntos de interés turístico o representativos de la ciudad suelen llevar un <b>icono propio</b> y siempre con el mismo formato.</p>	
Itinerarios: Distancia y tiempo de recorrido	<p>✓ Los itinerarios deben llevar la distancia y el tiempo de recorrido del mismo color que su itinerario (facilita la lectura).</p>	
Campaña de difusión	<p>✓ La ejecución de este tipo de medidas debe ir acompañadas de una <b>campaña de difusión</b> que incluya, por ejemplo: reparto de flyers en comercios, oficinas de información turística, estaciones de transporte y/o marquesinas, cartelería, anuncios en prensa y redes sociales, etc.</p> <p>✓ Los soportes que lo permitan: flyers (en el reverso) y noticias, es recomendable exponer los beneficios de la movilidad peatonal y la importancia de la movilidad sostenible.</p>	
TEMPORALIZACIÓN	Fase 1: Corto plazo	
PRESUPUESTO	5.000 €	

Tabla 56. Medida 1.5. Creación del plano pasominuto de Alajero. Fuente: Elaboración Propia

M.1.6		AUMENTAR EL USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS EN LAS FLOTAS MUNICIPALES DE SERVICIOS Y EN LA DUM	
<b>LÍNEA ESTRATÉGICA</b>		<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Alternativas de movilidad saludables</li> <li>✓ Fomento de la movilidad sostenible</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Fomentar el uso de energías limpias y renovables</li> <li>✓ Aumentar el número de vehículos privados de baja emisiones</li> <li>✓ Disminuir la concentración de contaminantes del tráfico</li> <li>✓ Mejorar la imagen de Alajeró</li> </ul>	
<b>OBJETIVOS ESTRATÉGICOS</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Incrementar el uso de otros modos sostenibles</li> </ul>			
<b>INDICADORES DE RESULTADOS</b>	<b>Unidad</b>	<b>INDICADORES DE REALIZACIÓN</b>	<b>Unidad</b>
Número de vehículos privados eléctricos/número total de vehículos	Nº	Número de vehículos CERO o ECO/ número total de vehículos para la DUM	Nº
Empresas de reparto de mercancía que utilizan vehículos alternativos para la DUM	Nº		
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>			
<p>Esta medida, pretende favorecer y fomentar la introducción de vehículos alimentados con fuentes de energías alternativas al uso de los combustibles convencionales.</p> <p>Destaca que, además de favorecer una diversificación de las energías utilizadas como combustibles, propician una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (CO2), así como de otras sustancias contaminantes que la acompañan, con lo que se consiguen efectos beneficiosos sobre el medio ambiente, tanto a escala global (efecto invernadero) como local (mejora de la calidad del aire de las ciudades).</p> <p>En materia de movilidad eléctrica el municipio de Alajeró cuenta con varios puntos de recarga eléctrica a lo largo del mismo, sin embargo, ninguno de ellos está en funcionamiento a día de hoy. A su vez, se hay una unidad licitada en la Plaza de Alajeró siguiendo las directrices del Plan Cabildo.</p> <p>Del diagnóstico queda patente la necesidad de promover la movilidad lenta y reducir las emisiones de contaminantes, aumentar la habitabilidad, el atractivo del casco urbano de los núcleos más poblados y aumentar la sostenibilidad ambiental de Alajeró.</p> <p>Esta medida contempla la renovación de parte de la flota municipal con vehículos eléctricos e híbridos. Los nuevos vehículos permitirán retirar vehículos más contaminantes que hayan llegado al final de su vida útil. De esta manera, se dotará al Ayuntamiento del parque móvil necesario para trabajar con la máxima eficacia y eficiencia y, al mismo tiempo, se apuesta por la movilidad sostenible con una reducción del consumo de carburante y de las emisiones de CO2 y NO2.</p> <p>Con esta medida el Ayuntamiento de Alajeró también da ejemplo para potenciar la movilidad sostenible de empresas y particulares.</p>		 <p><i>Coches eléctricos en la flota del ayuntamiento de Yaiza, Lanzarote</i></p>	



M.1.6		AUMENTAR EL USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS EN LAS FLOTAS MUNICIPALES DE SERVICIOS Y EN LA DUM	
ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN		
M 1.6.1 Renovación de flota municipal y de las contrataciones de servicios públicos	<p>Para la promoción de una renovación de flota municipal hacia el vehículo eléctrico, se debería realizar el establecimiento de criterios medioambientales en la política de compra pública de vehículos de transporte, mediante la inclusión en los pliegos de cláusulas administrativas particulares, pliegos de condiciones técnicas o documentos descriptivos que regulen la compra, el renting, leasing, o cualquier otra modalidad de adquisición de vehículos de transporte para su flota municipal y para cualesquiera otros contratos del sector público que licite y durante su desarrollo lleve implícito el uso de vehículos a motor.</p>		<p><i>Flota de vehículos eléctricos en Huelva</i></p>
M 1.6.3 Acuerdos y programa de incentivos	<p>La renovación de la flota de la DUM puede incluir, además del uso más clásico de camionetas eléctricas, el uso de bicicletas de carga (también eléctricas), un sistema logístico arraigado en países europeos con tradición ciclista como Holanda, Alemania, Dinamarca o Suecia.</p> <p>Se propone un <b>programa de incentivos</b> con empresas de <b>reparto de mercancías</b> para la utilización de vehículos limpios en la última milla, así como con <b>empresas de actividades turísticas</b> para el fomento del uso de vehículos eléctricos.</p>		
TEMPORALIZACIÓN	<p><b>Renovación progresiva de la flota municipal</b> hacia el VE hasta conseguir un 25% de la flota municipal en <b>FASE 2</b> y el 100% de la flota en el horizonte final del PMUS, <b>FASE 3</b>.</p>		
PRESUPUESTO	<p>Para la renovación de la flota de coches municipal, se establecen precios estándar de mercado actual como, la Renault Kangoo Eléctrica, que está a la venta por 25.000 €.</p>		
	FASE 2	FASE 3	
	100.000 €	175.000 €	
OBSERVACIONES	<p>Esta medida debe ir acompañada de la <b>Medida 1.7. Habilitar puntos de recarga de vehículos eléctricos.</b></p>		

*Tabla 57. Medida 1.6. Aumentar el uso de vehículos eléctricos en las flotas municipales de servicios y en la DUM*

M 1.7		CREAR Y HABILITAR PUNTOS DE RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS	
LÍNEA ESTRATÉGICA	OBJETIVOS ESPECÍFICOS		
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Alternativas de movilidad saludables</li> <li>✓ Fomento de la movilidad sostenible</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Fomentar el uso de energías limpias y renovables</li> <li>✓ Aumentar el número de vehículos privados de baja emisiones</li> <li>✓ Disminuir la concentración de contaminantes del tráfico</li> <li>✓ Mejorar la imagen de Alajero</li> </ul>		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Incrementar el uso de otros modos sostenibles</li> </ul>			
INDICADORES DE RESULTADOS	Unidad	INDICADORES DE REALIZACIÓN	Unidad
Número de puntos de recarga de vehículos eléctricos	Nº	Número de puntos de recarga de vehículos eléctricos	Nº
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA			
<p>El municipio de Alajero cuenta solamente con 2 punto de recarga de vehículos eléctricos, de los cuales uno pertenece a la empresa ENDESA y otro al Ayuntamiento de Alajero. Además, cabe destacar que ninguno de los puntos de recarga se encuentra en funcionamiento actualmente. Este motivo puede provocar que la población no apueste por el vehículo híbrido o eléctrico, ya que no se dispone de la infraestructura adecuada. El Ayuntamiento, sirviendo como administración ejemplificadora de buenas prácticas, puede apostar por la movilidad sostenible con una reducción del consumo de carburante y de las emisiones de CO<sub>2</sub> y NO<sub>2</sub>. También ejerce como elemento de atracción para la adquisición de más vehículos eléctricos, al ser visible los puntos de recarga. Con esta medida el Ayuntamiento también da ejemplo para potenciar la movilidad sostenible tanto para empresas como particulares. Los tipos de estaciones de recarga son diversos, los más numerosos, con diferencia, serían la de carga lenta, pero también es necesario algún punto semirápido y rápido.</p>			
ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN		
M 1.7.1 Diseño de la red de puntos de recarga de vehículos eléctricos	Es necesario establecer la ubicación idónea de la red de puntos de recarga, de forma que sean fácilmente accesibles y visibles y que además se encuentren cerca de equipamientos y centros de atracción.		
M 1.7.2 Adquisición de puntos de recarga	Realizar la compra de las estaciones de recarga. Una buena opción es la búsqueda de ayudas del IDAE.		
M 1.7.3 Habilitar los puntos de recargas ejecutados	Acelerar el proceso de trámite con la entidad pertinente para habilitar los puntos de recarga actualmente ejecutados en el municipio.		
M 1.7.4 Acuerdos y programa de incentivos	Se propone un <b>programa de incentivos</b> con empresas de <b>reparto de mercancías</b> para la utilización de vehículos limpios en la última milla, así como con <b>empresas de actividades turísticas</b> para el fomento del uso de vehículos eléctricos.		
TEMPORALIZACIÓN	<b>Fase 1:</b> Corto plazo <b>Fase 2:</b> Medio plazo		
PRESUPUESTO	<b>FASE 1:</b> 25.000 € <b>FASE 2:</b> 60.000 €		
OBSERVACIONES	Es necesaria para <b>Aumentar el uso de vehículos eléctricos en las flotas municipales de servicios y en la DUM (Medida 1.6)</b>		

Tabla 58. Medida 1.7. Establecer puntos de recarga de vehículos eléctricos. Fuente: Elaboración propia.





ACCESIBILIDAD E INTERMODALIDAD

M 2.1		MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD EN LOS ITINERARIOS PEATONALES PRINCIPALES	
<b>LÍNEA ESTRATÉGICA</b>	<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Accesibilidad e Intermodalidad</li> <li>✓ Alternativas de movilidad saludables</li> <li>✓ Mejora del espacio público</li> <li>✓ Ordenación del tráfico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Fomentar la movilidad peatonal en Alajero</li> <li>✓ Mejorar la imagen de Alajero</li> <li>✓ Mejorar la accesibilidad de la población a los equipamientos y puntos de atracción de desplazamientos.</li> </ul>		
<b>OBJETIVOS ESTRATÉGICOS</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Incrementar los desplazamientos a pie</li> <li>✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil</li> </ul>			
<b>INDICADORES DE RESULTADOS</b>	<b>Unidad</b>	<b>INDICADORES DE REALIZACIÓN</b>	<b>Unidad</b>
Movilidad peatonal en la movilidad global de Alajero	%	Censo y longitud de itinerarios peatonales	Km
Grado de satisfacción de la ciudadanía respecto a la red peatonal		Ejecución de pasos peatonales de nueva ejecución	Nº
		Ejecución de aceras accesibles	m <sup>2</sup>
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>			
<p>En el diagnostico se destaca que en el ámbito de estudio hay una falta de accesibilidad universal, entendiendo esta como el grado en el que todas las personas pueden visitar un lugar o acceder a un servicio, independientemente de sus capacidades técnicas, cognitivas o físicas: aceras excesivamente estrechas, falta de espacios y calles exclusivas para el peatón, intersecciones sin pasos peatonales, mal estado de las aceras y el aparcamiento ilegal en aceras, esquinas y cruces peatonales que dificulta la movilidad segura de peatones y reduce la visibilidad.</p> <p>Por este motivo la presente medida tiene como objetivo proporcionar orientación para garantizar la accesibilidad a todos los modos de transporte, los principales equipamientos y a los espacios públicos, a través del reequilibrio y redistribución el espacio disponible en la vía pública, poniendo en valor la movilidad no motorizada.</p> <p>Se mejora la calidad de los itinerarios, aumentando su atractivo general: mejorando la conectividad, anchuras, accesibilidad, seguridad, vallado peatonal, nuevos pasos de peatones, refuerzo de señalización y mobiliario urbano que lleve asociado una mejora del paisaje urbano.</p> <p>Se estará en lo dispuesto en la normativa vigente en materia de accesibilidad universal: Orden VIV 561/2010 de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.</p>			

M 2.1		MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD EN LOS ITINERARIOS PEATONALES PRINCIPALES	
MEDIDAS	BREVE DESCRIPCIÓN		
Medidas a considerar para la mejora de la peatonalidad	<p>Se pueden tener en cuenta medidas de la mejora de la peatonalidad en dos ámbitos diferentes:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>Medidas de mejora del espacio público ciudadano</b>, son recomendaciones transversales:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adecuación de arceles y señalización para garantizar la seguridad peatonal.</li> <li>• Incrementar el espacio dedicado a los peatones, más allá del espacio actualmente dedicado a aceras.</li> <li>• Promover un urbanismo sostenible y equilibrado que no estimule el uso del automóvil.</li> <li>• Provisión de bancos, de árboles que ofrezcan sombras, parterres y jardineras, fuentes, instalaciones de juegos para niños/as y de circuitos biosaludables para las personas mayores.</li> </ul> </li> <li><b>Mejora de la seguridad vial y ciudadana</b>: La seguridad vial y ciudadana es un elemento disuasorio a la hora de realizar algunos trayectos caminando, en ese sentido se deberá tener en cuenta la mejora de la iluminación de calles, parques y zonas con riesgo de acoso callejero, pasos peatonales más seguros etc.</li> </ol>		
TEMPORALIZACIÓN	En concordancia con la temporalización y medidas que se determinen en la <b>Medida 2.6 – Plan de Accesibilidad</b> pues son contempladas desde un principio de accesibilidad universal.		
PRESUPUESTO	En concordancia con el presupuesto estipulado en relación con las medidas que se determinen en la <b>Medida 2.6 – Plan de Accesibilidad</b> pues son contempladas desde un principio de accesibilidad universal.		
OBSERVACIONES	La <b>red de itinerarios peatonales</b> se completará con la ejecución de las peatonalizaciones propuestas en la <b>Medida 3.1. Peatonalización</b> . Dicha red estará formada por vías peatonales y por itinerarios peatonales accesibles y seguros, será una red completa que conecte los principales centros atractores de viajes y las zonas de estancia del municipio.		

Tabla 59. Medida 2.1. Mejora de la accesibilidad en los itinerarios peatonales principales. Fuente: Elaboración propia.

M 2.2		INTERMODALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO (TAXIS) CON BICICLETAS	
LÍNEA ESTRATÉGICA	OBJETIVOS ESPECÍFICOS		
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Accesibilidad e Intermodalidad</li> <li>✓ Alternativas de movilidad saludables</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Mejorar la movilidad y el transporte en el municipio junto con la calidad de vida de residentes.</li> <li>✓ Fomentar el cambio en el reparto modal.</li> <li>✓ Mejorar la imagen de Alajero</li> </ul>		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Crear una ciudad para todos</li> <li>✓ Incrementar los desplazamientos en bicicleta</li> <li>✓ Incrementar el uso de otros modos sostenibles</li> <li>✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil</li> </ul>			
INDICADORES DE RESULTADOS	Unidad	INDICADORES DE REALIZACIÓN	Unidad
Taxis intermodales	%	Número de portabicicletas adquiridos	N.º
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA			
<p>La intermodalidad es un pilar fundamental en el presente PMUS, ya que es una cualidad que permite una movilidad flexible y adaptada a las necesidades de los usuarios. Por otro lado, el PMUS apuesta por brindarle más protagonismo a modos de transportes que han sido relegados a un segundo plano en el municipio de Alajero, como son la bicicleta y el taxi.</p> <p>El taxi se caracteriza por propiciar una movilidad de carácter personalizada y flexible. Es por ello, que en el caso particular de Alajero, como se ha expuesto en la <b>medida 1.4</b>. Transporte a la demanda, el taxi adquirirá un papel fundamental como alternativa sostenible.</p> <p>Cabe destacar, las características propias del municipio de Alajero, en el que se da un turismo más sostenible, donde los trayectos de ocio con bicicleta son significativos, pero viéndose limitados por la oferta actual en la movilidad del ámbito de estudio.</p> <p>Por lo expuesto, se plantea la <b>intermodalidad taxi-bici</b>, con el objetivo de suplir esta carencia en el esquema de movilidad y ofrecer una alternativa única en la isla que promueva la salud y el bienestar de todos los usuarios, presentándose como una referencia a nivel canario.</p>		 <p><i>Sistema intermodal Taxi-Bici desarrollado en São Paulo.</i></p>  <p><i>Sistema estándar de portabicicletas tipo bola para 3 bicicletas.</i></p>	

M 2.2 INTERMODALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO (TAXIS) CON BICICLETAS	
ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN
M 2.2.1 Adquisición de soportes para bicicletas	✓ Diseñar la estructura del Plan de Accesibilidad, a través del estudio del entorno, benchmarking.
M 2.2.2. Campaña de difusión e información	✓ Campaña de difusión e información sobre el nuevo sistema intermodal implantado.
TEMPORALIZACIÓN	<b>Fase 2</b>
PRESUPUESTO	Para la implantación del transporte esta tipología de transporte intermodal se recomienda la adquisición de soporte portabicicletas tipo bola ( <i>Ver Imagen</i> ), en el que se pueden transportar hasta 3 bicicletas a la vez, con un gasto de combustible mejor que otros sistemas debido a la ubicación de las bicis y que permite realizar trayectos largos. El precio se estima en torno a los 350 €/ elemento.
	<b>M 2.2.1:</b> 3.500 € <b>M 2.2.2:</b> Sin coste adicional
OBSERVACIONES	El Plan de Accesibilidad Universal es vital para lograr un municipio donde la movilidad peatonal sea libre, segura y autónoma

*Tabla 60. Medida 2.2. Intermodalidad del servicio de transporte público con bicicletas. Fuente: Elaboración propia.*

M 2.3		PLAN DE SEÑALIZACIÓN URBANA DE ORIENTACIÓN	
<b>LÍNEA ESTRATÉGICA</b>	<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Accesibilidad e Intermodalidad</li> <li>✓ Ordenación del tráfico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Aumentar la seguridad, especialmente del peatón</li> <li>✓ Reducir la circulación de vehículos en el interior del municipio</li> <li>✓ Optimizar los flujos de entrada/salida de turistas y no residentes del municipio</li> <li>✓ Simplificar la señalización para que sea más eficiente</li> <li>✓ Reducir la contaminación visual y mejorar la imagen de Alajero</li> </ul>		
<b>OBJETIVOS ESTRATÉGICOS</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil</li> </ul>			
<b>INDICADORES DE RESULTADOS</b>	<b>Unidad</b>	<b>INDICADORES DE REALIZACIÓN</b>	<b>Unidad</b>
Reducción de accidentalidad	%	Existencia de Plan de señalización urbana de orientación	Adimensional
Disminución de vehículos en el interior del municipio	%	Licitación de la señalización urbana de orientación de Alajero	Adimensional
		Número de señales instaladas	Nº.
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>			
<p>Elaborar un nuevo plan de señalización es una medida necesaria una vez se realice la nueva ordenación del espacio público y del tráfico, teniendo en cuenta que la señalización de orientación es un instrumento fundamental para guiar a los conductores a sus destinos por las vías más adecuadas, un instrumento estratégico de gestión del tráfico, una inmejorable tarjeta de presentación de Alajero y una parte del mobiliario urbano. El proyecto se debe basar fundamentalmente en la disposición de una señalización clara, uniforme y sencilla, especialmente en las intersecciones de tres, cuatro viales o circulación giratoria, donde el tráfico se incorpora o sale de la corriente principal, con el fin de que estos movimientos sean fluidos y, sobre todo, seguros. Los criterios a tener en cuenta en la elaboración del plan son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>SIMPLICIDAD:</b> El exceso de señalización es una de las principales causas de distracciones al volante</li> <li>✓ <b>CONTINUIDAD:</b> Cada punto de toma de decisión debe estar debidamente señalado</li> <li>✓ <b>VISIBILIDAD:</b> Se debe asegurar la correcta visualización de cada señal</li> <li>✓ <b>MANTENIMIENTO:</b> La falta de mantenimiento de la señalización provoca que la información no sea visible</li> <li>✓ <b>HOMOGENEIDAD:</b> Para facilitar el guiado de conductores y peatones las señales deben ser homogéneas de manera que sea fácil distinguir el recorrido</li> <li>✓ <b>VERACIDAD:</b> Los itinerarios señalizados por vías demasiado alejadas del trayecto natural provocan desconfianza</li> </ul> <p>Es importante que el plan contemple de manera independiente pero integrada la señalización de orientación urbana y la señalización turística, la primera irá orientada a los automóviles y la segunda a los itinerarios peatonales de acceso a los principales puntos de interés turístico, es decir a los peatones.</p>		<p><i>Ejemplo de señalización urbana de orientación</i></p> <p><i>Ejemplo de señalización turística</i></p>	

M 2.3		PLAN DE SEÑALIZACIÓN URBANA DE ORIENTACIÓN																																																																																					
ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN																																																																																						
<p><b>SIMPLICIDAD:</b> Selección y priorización de elementos a señalar</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>Clasificación</b> de elementos según su interés (público/privado), ubicación geográfica (internos/externos), urgencia de la orientación o personas que pueden precisarla.</li> <li>✓ Los <b>elementos externos</b> al municipio se circunscriben a carreteras, autopistas y poblaciones. Serán escasos, muy significativos y con la máxima prioridad.</li> <li>✓ <b>Elementos internos:</b> El volumen de afluencia y la urgencia en su accesibilidad.</li> <li>✓ Cada elemento se corresponde con un <b>plafón</b>, que se repite a lo largo del itinerario. La distancia entre la señal y el elemento señalado permite modular su nivel de concreción. Esto permite agrupar elementos y señalar desde lo general a lo particular.</li> <li>✓ Los elementos se recogen en un <b>plano</b> por tipologías.</li> </ul>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Tipología de elementos</th> <th colspan="4">Prioridad</th> </tr> <tr> <th></th> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Geográfico y vías de comunicación</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Centro y Casco Histórico</td> <td>X</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ciudades y aldeas y poblaciones externas</td> <td>X</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Vías y plazas (según jerarquía viaria)</td> <td></td> <td></td> <td>X</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>Urbanizaciones</td> <td></td> <td></td> <td>X</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>Edificios y Equipamientos</td> <td></td> <td></td> <td>X</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Oficina de turismo</td> <td></td> <td></td> <td>X</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ayuntamiento</td> <td></td> <td></td> <td>X</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Juzgados</td> <td></td> <td>X</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Policias</td> <td></td> <td></td> <td>X</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>Otros edificios administrativos</td> <td></td> <td></td> <td>X</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>Recintos feriales y Palacios de Congreso (visitantes/año)</td> <td></td> <td>&gt; 100.000</td> <td>&gt; 10.000-100.000</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Puertos</td> <td></td> <td>X</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Estaciones tren/autobuses</td> <td></td> <td>X</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Comercios</td> <td></td> <td></td> <td>X</td> <td>X</td> </tr> </tbody> </table>	Tipología de elementos	Prioridad					1	2	3	4	Geográfico y vías de comunicación					Centro y Casco Histórico	X				Ciudades y aldeas y poblaciones externas	X				Vías y plazas (según jerarquía viaria)			X	X	Urbanizaciones			X	X	Edificios y Equipamientos			X		Oficina de turismo			X		Ayuntamiento			X		Juzgados		X			Policias			X	X	Otros edificios administrativos			X	X	Recintos feriales y Palacios de Congreso (visitantes/año)		> 100.000	> 10.000-100.000		Puertos		X			Estaciones tren/autobuses		X			Comercios			X	X
Tipología de elementos	Prioridad																																																																																						
	1	2	3	4																																																																																			
Geográfico y vías de comunicación																																																																																							
Centro y Casco Histórico	X																																																																																						
Ciudades y aldeas y poblaciones externas	X																																																																																						
Vías y plazas (según jerarquía viaria)			X	X																																																																																			
Urbanizaciones			X	X																																																																																			
Edificios y Equipamientos			X																																																																																				
Oficina de turismo			X																																																																																				
Ayuntamiento			X																																																																																				
Juzgados		X																																																																																					
Policias			X	X																																																																																			
Otros edificios administrativos			X	X																																																																																			
Recintos feriales y Palacios de Congreso (visitantes/año)		> 100.000	> 10.000-100.000																																																																																				
Puertos		X																																																																																					
Estaciones tren/autobuses		X																																																																																					
Comercios			X	X																																																																																			
<p><b>CONTINUIDAD</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>Determinación de itinerarios:</b> Cada elemento-destino se relaciona con <b>uno o varios itinerarios de aproximación</b>. Estos serán de entrada si direccionan hacia elementos internos, o, de salida, si señalan elementos exteriores al municipio. El objetivo es guiar correctamente hacia los destinos, pero a través del <b>viario más preparado</b>.</li> <li>✓ <b>Punto origen / Itinerario entrada</b>, es función del nivel de prioridad del elemento (ejemplo en imagen adjunta). <b>Punto origen / Itinerario salida</b> (otras poblaciones o vías interurbanas), su origen se sitúa en los puntos más representativos de la población (aparcamientos) y se desarrollará por vías básicas hasta la salida del municipio.</li> <li>✓ <b>Itinerario:</b> delimitado por un origen, un destino (espacio de estacionamiento más cercano al elemento) y el trayecto que, viene definido por las vías de nivel jerárquico superior.</li> <li>✓ <b>Puntos de decisión:</b> de obligada señalización, cruces que obligan a un cambio de dirección. No debe tener más de 6 elementos a señalar</li> <li>✓ <b>Ubicación de las señales:</b> Es ineludible su inserción antes del punto de decisión (espacio de pre-señalización), no siéndolo en el propio punto (espacio de dirección final) o inmediatamente después de superarlo (espacio de confirmación).</li> </ul>																																																																																						
<p><b>MANTENIMIENTO</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Es indispensable un <b>plan de mantenimiento</b>. El origen del deterioro de la señal es doble. Por un lado, las señales pueden recibir agresiones, colisiones o pintadas que merman o anulan su función y por otro, con el tiempo los agentes climatológicos van deteriorando la visibilidad del mensaje. Se recomienda la utilización de un <b>inventario geo referenciado</b> y revisiones periódicas "in situ". Contra el deterioro natural es primordial la elección del material y, también un adecuado proceso de inventariado con fechas de renovación.</li> </ul>																																																																																						



M 2.3		PLAN DE SEÑALIZACIÓN URBANA DE ORIENTACIÓN																																									
VISIBILIDAD	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>Altura y separación del bordillo:</b> Visibilidad máxima sin condicionar la funcionalidad del viario ni su seguridad. La altura libre mínima del soporte, desde el suelo hasta la parte inferior del plafón, será de 2,30 m. La distancia mínima entre el bordillo de la acera y el límite exterior de la señal, debe ser mínimo de 60 cm. En cualquier caso, los soportes de las señales se deberán alinear con el mobiliario urbano, preservando el camino peatonal.</li> <li>✓ <b>Separación del mobiliario urbano:</b> Esta distancia mínima no es uniforme, depende de la velocidad de circulación y del número de elementos a señalar en el mismo soporte. (Se adjunta una tabla de referencia para su estimación).</li> </ul>	<table border="1" style="margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="4">Velocidad (km/h)</th> </tr> <tr> <th>Número de recorridos</th> <th>80</th> <th>50</th> <th>30</th> <th>20</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>26</td> <td>16</td> <td>10</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>29</td> <td>17</td> <td>10</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>31</td> <td>19</td> <td>11</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>33</td> <td>20</td> <td>12</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>36</td> <td>22</td> <td>13</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>30</td> <td>23</td> <td>14</td> <td>10</td> </tr> </tbody> </table>			Velocidad (km/h)				Número de recorridos	80	50	30	20	1	26	16	10	7	2	29	17	10	7	3	31	19	11	8	4	33	20	12	9	5	36	22	13	9	6	30	23	14	10
	Velocidad (km/h)																																										
Número de recorridos	80	50	30	20																																							
1	26	16	10	7																																							
2	29	17	10	7																																							
3	31	19	11	8																																							
4	33	20	12	9																																							
5	36	22	13	9																																							
6	30	23	14	10																																							
HOMOGENEIDAD	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>Ordenación de los paneles:</b> Es preciso establecer su ordenación, la localización de las flechas y otros símbolos, que facilitan el guiado. La disposición de los plafones dentro de una señal la determina la dirección de la flecha que guía hacia el elemento señalado (AIMPE). Así, en el caso de elementos que comparten dirección se deben señalar primero los que tienen mayor prioridad y si coinciden en dirección y nivel, se colocarán por orden alfabético. El orden de los plafones dentro de la señal es en sentido contrario a las agujas del reloj.</li> <li>✓ <b>Color de fondo de los paneles:</b> Se utilizará el código de colores recogido en el Manual de Señalización Turística de Andalucía. Se recomienda el uso de pictogramas.</li> <li>✓ <b>Tamaño y tipología de letras:</b> Altura mínima de 7 cm (minúsculas) y 10 cm (mayúsculas), con letra helvética. Se recomienda el uso de las mayúsculas, para los nombres de ciudades/pueblos.</li> <li>✓ <b>Tamaño de los plafones o paneles:</b> El Manual de Señalización Turística de Andalucía recomienda la utilización de paneles de 1.600x300 mm, pudiéndose reducir a 1.450mm.</li> </ul>																																										
VERACIDAD	<p>Es importante cuidar los siguientes <b>aspectos</b> para que el guiado se realice sin reservas por parte del conductor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Falsa Información sobre el estado de ocupación de los aparcamientos públicos.</li> <li>✓ Mensajes contradictorios entre la información fija y la variable.</li> </ul>																																										
TEMPORALIZACIÓN	Plan de señalización <b>Fase 1</b> y Fase de implantación <b>Fase 2</b>																																										
PRESUPUESTO	<b>FASE 1</b>	<b>FASE 2</b>																																									
	Plan de señalización 7.500 €	Implantación: 35.000 €																																									
OBSERVACIONES	<p>Esta medida dependerá de la ejecución completa de la <b>Nueva ordenación viaria</b> en Alajero, en cuanto a la ejecución de <b>bucles de circulación rodada</b>. Se recomienda la realización, como punto de partida, del <b>Curso de Iniciación</b> propuesto en la <b>Medida 5.5</b> que se incluye un tema sobre <b>Señalización urbana de orientación</b></p>																																										

Tabla 61. Medida 2.3. Plan de señalización urbana de orientación. Fuente: Elaboración propia.



M 2.4		MEJORA DEL NÚMERO Y CALIDAD DE LAS PLAZAS DE PMR	
<b>LÍNEA ESTRATÉGICA</b>		<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Accesibilidad e intermodalidad</li> <li>✓ Ordenación del tráfico</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Reducir el tráfico de agitación o pasivo.</li> <li>✓ Aumentar la accesibilidad y la rotación de las plazas de estacionamiento.</li> </ul>	
<b>OBJETIVOS ESTRATÉGICOS</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Incrementar el uso de otros modos sostenibles</li> <li>✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil</li> </ul>			
<b>INDICADORES DE RESULTADOS</b>	<b>Unidad</b>	<b>INDICADORES DE REALIZACIÓN</b>	<b>Unidad</b>
Grado de satisfacción de la ciudadanía respecto a la red de plazas reservadas para PMR	Adimensional	Número de plazas de PMR accesibles	Adimensional
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>			
<p>Se ha observado durante las visitas técnicas la falta de accesibilidad de las plazas reservadas para personas con movilidad reducida. Las plazas de PMR deben cumplir con las disposiciones de la normativa vigente: Orden VIV 561/2010 “Condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados”.</p> <p>Dicha norma regula la accesibilidad y supresión de barreras y su reglamentación de desarrollo. Las plazas deberán tener una dimensión mínima de 5,00 m de longitud x 2,20 m de ancho y además dispondrán de una zona de aproximación y transferencia lateral de una longitud igual a la de la plaza y un ancho mínimo de 1,50 m. Entre dos plazas contiguas se permitirán zonas de transferencia lateral compartidas manteniendo las dimensiones mínimas descritas anteriormente. Estos aparcamientos estarán señalizados en el suelo con pintura a través de los límites de principio y fin de la plaza: dicha señalización se realiza mediante el Símbolo Internacional de Accesibilidad, cumpliendo lo establecido en el artículo 43 y una señal vertical en lugar visible con el mismo símbolo.</p>		 <p><i>Ejemplo de aparcamiento en línea para PMR</i></p>	
<b>ACCIONES/FASES</b>	<b>BREVE DESCRIPCIÓN</b>		

M 2.4		MEJORA DEL NÚMERO Y CALIDAD DE LAS PLAZAS DE PMR
<p><b>M 4.4.1.</b> Ausencia de la zona de transferencia y rebaje de la acera en plazas consecutivas en línea</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li><b>Demolición y movimiento de tierras:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Demolición de ml de bordillo de hormigón existente</li> <li>- Demolición de m<sup>2</sup> solera de hormigón y pavimento hidráulico.</li> </ul> </li> <li><b>Pavimentación:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Colocación de ml de bordillo de hormigón</li> <li>- Colocación de m<sup>2</sup> de solera de hormigón y pavimento hidráulico</li> </ul> </li> <li><b>Señalización:</b> m2 de pintura de plaza de aparcamiento (incluyendo SIA) y zona de transferencia.</li> </ol>	
<p><b>M 4.4.2.</b> Plazas que no disponen de rebaje entre la zona de transferencia y la acera en plazas en línea</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li><b>Demolición y movimiento de tierras:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Demolición de ml de bordillo de hormigón existente</li> <li>- Demolición de m2 de solera de hormigón y pavimento hidráulico.</li> </ul> </li> <li><b>Pavimentación:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Colocación de ml de bordillo de hormigón</li> <li>- Colocación de m2 de solera de hormigón y pavimento hidráulico</li> </ul> </li> <li><b>Señalización:</b> m2 de pintura de plaza de aparcamiento (incluyendo SIA) y zona de transferencia.</li> </ol>	
<p><b>M 4.4.3.</b> Ausencia de la zona de transferencia y rebaje de la acera en plazas en batería</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li><b>Demolición y movimiento de tierras:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Demolición de ml de bordillo de hormigón existente</li> <li>- Demolición de m2 de solera de hormigón y pavimento hidráulico.</li> </ul> </li> <li><b>Pavimentación:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Colocación de ml de bordillo de hormigón</li> <li>- Colocación de m2 de solera de hormigón y pavimento hidráulico</li> </ul> </li> <li><b>Señalización:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- m2 de pintura de plaza de aparcamiento (incluyendo SIA) y zona de transferencia.</li> </ul> </li> </ol>	

M 2.4		MEJORA DEL NÚMERO Y CALIDAD DE LAS PLAZAS DE PMR
<b>M 4.4.4. Aumento del número de plazas reservadas para PMR</b>	El <b>Manual del Reglamento de Accesibilidad de Canarias</b> fija un mínimo de 1 plaza reservada para PMR por cada 40 plazas, independientemente de las plazas residenciales o de lugares de trabajo, por lo tanto, se propone el aumento de la dotación de plazas reservadas a personas con movilidad reducida (PMR).	
<b>TEMPORALIZACIÓN</b>	Adaptación progresiva de las plazas existentes para PMR en el marco temporal del PMUS de Alajero.	
<b>PRESUPUESTO</b>	<b>M.4.4.1:</b> 800 € / plaza <b>M.4.4.2:</b> 800 € / plaza <b>M.4.4.3:</b> 800 € / plaza <b>M. 4.4.4:</b> 1000 € / plaza	
	<b>M.4.4.1:</b> 4.000 € <b>M.4.4.3:</b> 4.000 € <b>M. 4.4.4:</b> 23.000 €	

*Tabla 62. Medida 2.4. Mejora del número y la calidad de las plazas de PMR. Fuente: Elaboración propia.*

M 2.5		CREACIÓN DE APARCAMIENTO DISUASORIO Y PARQUE URBANO	
<b>LÍNEA ESTRATÉGICA</b>	<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Ordenación del tráfico</li> <li>✓ Accesibilidad e Intermodalidad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Aumentar la seguridad, especialmente del peatón.</li> <li>✓ Reducir la circulación de vehículos en el interior del casco urbano.</li> <li>✓ Disminuir los accidentes de tráfico.</li> <li>✓ Disminuir la concentración de contaminantes del tráfico.</li> <li>✓ Mejorar la imagen de Alajero.</li> <li>✓ Fomentar la movilidad peatonal y los puntos de encuentro seguros.</li> </ul>		
<b>OBJETIVOS ESTRATÉGICOS</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Incrementar los desplazamientos a pie</li> <li>✓ Incrementar el uso de otros modos sostenibles</li> <li>✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil</li> </ul>			
<b>INDICADORES DE RESULTADOS</b>	<b>Unidad</b>	<b>INDICADORES DE REALIZACIÓN</b>	<b>Unidad</b>
Número de plazas de estacionamiento en aparcamientos de integración ocupadas/número de plazas totales	Adimensional	Aparcamientos de integración ejecutados	N.º
		Plazas de estacionamiento en los aparcamientos de integración	N.º
Aumento de la movilidad peatonal	%	Área construida de parque urbano	M2
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>			

M 2.5

CREACIÓN DE APARCAMIENTO DISUASORIO Y PARQUE URBANO

El diagnóstico de la situación actual **ha puesto de manifiesto que el principal problema relacionado con la movilidad que sienten los residentes de Alajeró es el estacionamiento ilegal, principalmente en la avenida principal**, sin embargo, existe un número de plazas de aparcamiento considerables en el municipio, pero la práctica del mal aparcamiento se sigue realizando de manera habitual.

Los aparcamientos de integración **consisten en bolsas de estacionamiento público situadas a la entrada de las ciudades, junto a las principales vías de acceso por carretera**, cuyo uso comporta un bajo coste para el usuario y que están conectadas al centro urbano con transporte público y/o con una red de itinerarios peatonales. Los aparcamientos de integración están ideados para reducir el número de automóviles provenientes de otras poblaciones entrando al centro urbano de la ciudad destino. Así, un aparcamiento de integración ha de presentarse como una alternativa de viaje atractiva al conductor que decida aparcar su coche antes de llegar al centro de la ciudad para realizar el resto del trayecto a pie. Es importante que los aparcamientos de integración incluyan un área de estacionamiento específico para bicicletas y motos. Los aparcamientos de integración deben tener un coste muy asequible, pudiendo incluso llegar a ser gratuitos o incluir el título para viajar en transporte público.

Un coche estacionado en un aparcamiento de integración no sólo significa un coche menos aparcado en la ciudad, sino también dos trayectos menos en el casco urbano.

Por otro lado, la zona superior del aparcamiento subterráneo se convertirá en un parque urbano con todas las áreas definidas y ejecutadas según la finalidad para la que han sido diseñadas.

El **objetivo fundamental de esta propuesta urbanística es unificar, la trama urbana existente junto al perímetro conformado por el área de la parcela desinada al nuevo parque**. La nueva disposición genera un lugar de estancia, disfruta y de paso accesible al resto de la trama urbana del pueblo de Playa Santiago.



*Parque Urbano en Playa Santiago*

M 2.5		CREACIÓN DE APARCAMIENTO DISUASORIO Y PARQUE URBANO
ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN	
<b>M 4.1.1.</b> <b>Aparcamiento subterráneo disuasorio</b>	<p>La presente actuación planifica una bolsa de aparcamientos de integración soterrada pensada para los desplazamientos por parte de los residentes habituales del pueblo de Playa Santiago, y los motivados por turismo, en los que los usuarios potenciales son personas que se desplazan a la ciudad para visitar Alajero.</p> <p>Este aparcamiento se comunicará peatonalmente con el centro y con los principales puntos turísticos del pueblo a través de la red de itinerarios peatonales, estos itinerarios se deberán señalar en un plano indicativo.</p> <p>Además de la propuesta de creación de dos nuevos accesos al parque soterrado, que creará un nuevo flujo de vehículos privados, siendo mucho más limitado y planificado, de tal forma que no haya que circular por el centro urbano de Playa Santiago para el acceso al aparcamiento.</p>	
<b>M 4.1.2.</b> <b>Parque urbano</b>	<p>Se entiende este nuevo parque urbano como un lugar completamente abierto, accesible y flexible, donde se mezclan todo tipo de actividades, donde quepa la colectividad, la vez que la individualidad, que abarque un abanico de población lo más grande posible.</p> <p>Se parte de la trama actual para reordenarla mediante un sistema de visualización, recorridos y accesos que permiten un degradado continuo del parque hacia el nuevo paso marítimo.</p> <p><b>El proyecto se divide en 4 fundamentales:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Zona 1 (2.000 m<sup>2</sup>):</b> Acceso peatonal, conexión con la nueva Av. Marítima</li> <li>• <b>Zona 2 (3.450 m<sup>2</sup>):</b> Acceso peatonal, arbolada, actividades de baloncesto, juego para niños, cafetería y punto de reunión</li> <li>• <b>Zona 3 (2.700 m<sup>2</sup>):</b> Acceso peatonal, arbolada, PMR, aseo, depósito de mantenimiento del parque, gimnasio biosaludable.</li> <li>• <b>Zona 4 (650 m<sup>2</sup>):</b> Área de skater, nuevo centro social, plataforma de acceso a la trama urbana.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El presupuesto de esta medida incluye el trazado de las dos nuevas vías de acceso y urbanización</li> </ul>	<p><i>Nuevos accesos al parque urbano y aparcamiento</i></p>
TEMPORALIZACIÓN	<p><b>Inicio de las actuaciones:</b> FASE 1</p> <p><b>Finalización de las actuaciones:</b> FASE 2</p>	
PRESUPUESTO	Fase 1: 2.000.000 €	Fase 2: 3.080.000 €
OBSERVACIONES		

Tabla 63. Medida 2.5. Creación de aparcamiento disuasorio y parque urbano. Fuente: Elaboración propia

M 2.6		PLAN DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	
<b>LÍNEA ESTRATÉGICA</b>		<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Accesibilidad e Intermodalidad</li> <li>✓ Mejora del espacio público</li> <li>✓ Ordenación del tráfico</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Mejorar la calidad del espacio público</li> <li>✓ Mejorar la movilidad y el transporte en el municipio junto con la calidad de vida de residentes.</li> <li>✓ Fomentar el cambio en el reparto modal</li> <li>✓ Mejorar la accesibilidad de la población a los equipamientos y puntos de atracción de desplazamientos.</li> <li>✓ Disminuir los accidentes de tráfico.</li> </ul>	
<b>OBJETIVOS ESTRATÉGICOS</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Crear una ciudad para todos</li> <li>✓ Incrementar los desplazamientos a pie</li> <li>✓ Incrementar el uso de otros modos sostenibles</li> <li>✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil</li> </ul>			
<b>INDICADORES DE RESULTADOS</b>		<b>Unidad</b>	<b>INDICADORES DE REALIZACIÓN</b>
Pasos peatonales accesibles		%	Número de actuaciones en aceras
Superficie Paso de Peatones		%	Número de actuaciones en mobiliario urbano
Paradas de autobuses accesibles		%	Número de transporte
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>			
<p>La accesibilidad es la cualidad de fácil acceso para que cualquier persona, incluso aquellas que tengan limitaciones en la movilidad, en la comunicación o el entendimiento, pueda llegar a un lugar, objeto o servicio. Es decir, es la característica que deben cumplir los entornos, bienes, productos y servicios, que permite a todas las personas su acceso, comprensión, utilización y disfrute de manera normalizada, cómoda, segura y eficiente.</p> <p>Los Planes de Accesibilidad son instrumentos que permiten realizar un análisis de las deficiencias de los municipios en acerado, vados peatonales, vados vehiculares, pasos de peatones, plazas PMR, isletas y otros elementos como mobiliario urbano. Con el objetivo de actuar sobre ellos y adaptar la ciudad a la normativa.</p>			



M 2.6		PLAN DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL
ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN	
Diseño del Plan	✓ Diseñar la estructura del Plan de Accesibilidad, a través del estudio del entorno, benchmarking.	
Análisis y diagnóstico	✓ A través de recopilación de información <b>normativa</b> , información <b>urbanística</b> y datos y estadísticas. Posteriormente se realiza la <b>toma de datos</b> . En ella es indispensable el uso de los SIGs.	
Propuesta y Plan de Acción	✓ Los Planes de Accesibilidad se dividen en <b>Plan Director</b> y <b>Planes Zonales</b> y <b>Sectoriales</b> . En estos Planes se detallan tanto las soluciones tipo como soluciones específicas para cada caso.	
Programación y matriz de prioridad	✓ Priorización de actuaciones en función de su urgencia y/o importancia.	
Campaña de difusión	✓ La ejecución de este tipo de medidas debe ir acompañadas de una <b>campaña de difusión</b> que incluya, por ejemplo: reparto de flyers en comercios, oficinas de información turística, estaciones de transporte y/o marquesinas, cartelería, anuncios en prensa y redes sociales, etc. ✓ Los soportes que lo permitan: flyers (en el reverso) y noticias, es recomendable exponer los beneficios de la movilidad peatonal y la importancia de la movilidad sostenible.	
TEMPORALIZACIÓN	Fase 2	
PRESUPUESTO	30.000 €	
OBSERVACIONES	El Plan de Accesibilidad Universal es vital para lograr un municipio donde la movilidad peatonal sea libre, segura y autónoma	

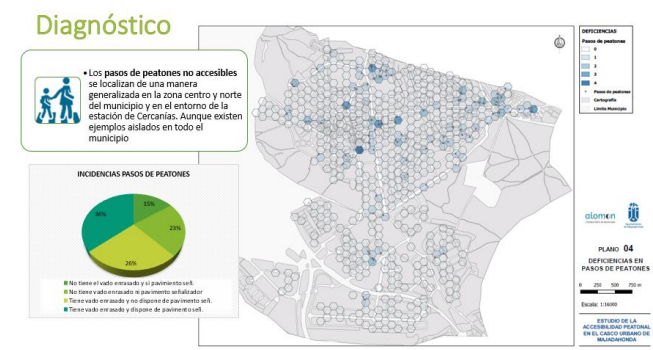


Tabla 64. Medida 2.6. Plan de Accesibilidad Universal. Fuente: Elaboración propia.

**MEJORA DEL ESPACIO PÚBLICO**

M 3.1		PEATONALIZACIÓN	
<b>LÍNEA ESTRATÉGICA</b>		<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Accesibilidad e Intermodalidad</li> <li>✓ Alternativas de movilidad saludables</li> <li>✓ Mejora del espacio público</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Fomentar la movilidad peatonal en Alajero</li> <li>✓ Mejorar la imagen de Alajero</li> <li>✓ Mejorar la accesibilidad de la población a los equipamientos y puntos de atracción de desplazamientos.</li> </ul>	
<b>OBJETIVOS ESTRATÉGICOS</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Incrementar los desplazamientos a pie</li> <li>✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil</li> </ul>			
<b>INDICADORES DE RESULTADOS</b>	<b>Unidad</b>	<b>INDICADORES DE REALIZACIÓN</b>	<b>Unidad</b>
Población que se desplaza en modos no motorizados	%	Superficie peatonalizada	M <sup>2</sup>
Satisfacción de la ciudadanía con la peatonalización		Número de árboles nuevos	N.º
Satisfacción de los comerciantes con la peatonalización		Número de elementos de mobiliario urbano	N.º
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>			
<p>En Alajero no existen vías peatonales significativas. Las vías con una mayor presencia de peatones son: Calle Fagundo, Calle Columba, Travesía Columba San Pedro, Calle Santiago Apóstol, Avenida Marítima, Calle Santiago Apóstol Prime y Calle La Junta. El trazado de un gran número de calles, estrechas y con un acerado apenas significativo o sin acerado dificulta la movilidad peatonal y la accesibilidad, en general el espacio destinado al peatón es muy inferior al que se destina al coche.</p> <p>Dentro de la política de revitalización de los centros históricos se apuesta claramente por la <b>peatonalización</b>, parcial o total, de algunos enclaves y espacios urbanos, con objeto de recuperar el dinamismo perdido debido a la omnipresencia del vehículo motorizado.</p> <p>Los <b>beneficios</b> de las peatonalizaciones son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>Medioambiente:</b> Reduciéndose la contaminación acústica, atmosférica, la accidentalidad, etc.</li> <li>✓ <b>Turismo:</b> En ciudades históricas se potencia la atracción de turistas.</li> <li>✓ <b>Identidad:</b> Mayor identificación de la ciudadanía con un espacio que les reporta tranquilidad, confortabilidad, etc.</li> <li>✓ <b>Cultural:</b> Puede haber actuaciones callejeras, eventos artísticos, etc. que no hacen otra cosa que “dar vida propia”: espacios de encuentro.</li> <li>✓ <b>Social:</b> Aumento de la sociabilidad por apropiación del peatón del espacio peatonalizado.</li> <li>✓ <b>Economía:</b> Incrementa la actividad comercial, con la consiguiente mejora económica del entorno.</li> </ul> <p>Se recomienda llevar a cabo la peatonalización de forma gradual y con urbanismo táctico en la primera fase de modo que se pueda valorar el efecto en la ciudadanía. Así mismo se debe realizar un plan de peatonalización que incluya las distintas fases propuestas.</p>			
<b>ACCIONES/FASES</b>	<b>BREVE DESCRIPCIÓN</b>		

M 3.1		PEATONALIZACIÓN
<p><b>M 3.1.1</b></p>	<p>Peatonalización de la calle Prol. Marítima, vía existente paralela al Paseo Marítimo y que limita el parque urbano que se recoge en la <b>medida 2.5. Creación de Aparcamiento disuasorio y Parque Urbano.</b> La peatonalización de esta vía se establecen recorridos peatonales entre los núcleos de viviendas existentes y el parque urbano propuesto, además de dar más cobertura a la movilidad peatonal en el centro de Playa Santiago en términos generales, ya que la vía se ubica cerca de otras vías ya peatonales y plazas.</p>	<p><b>LEYENDA</b> Calle Peatonal</p> <p>0 25 50 m</p> <p><i>Vías a peatonalizar en Playa Santiago – FASE 1</i></p>
<p><b>M 3.1.2</b></p>	<p>La <b>peatonalización de la zona de la Playa Santiago aumenta</b>, incorporando las calles anexas al centro de salud del núcleo poblacional: <b>Travesía Santiago Apóstol Prime y calle Prol. Santiago Apóstol Prime.</b></p> <p>Por otro lado, se completa la peatonalización de la zona centro, con la peatonalización de <b>la Calle La Junta</b> dejando el espacio necesario de tal forma que permita a los vehículos privados circular por una vía de sentido único. Esta peatonalización parcial crea un nuevo itinerario peatonal que une los equipamientos del centro de salud con el nuevo parque urbano y con el Paseo Marítimo.</p> <p>Debido a las dimensiones de Playa Santiago, la peatonalización de estas calles logrará <b>liberar de una manera significativa la zona centro del vehículo privado</b>, asegurando una movilidad cómoda en los alrededores del centro de salud, lo que respalda la premisa de crear un municipio más seguro y accesible para los peatones.</p>	<p><b>LEYENDA</b> Calle Peatonal</p> <p>0 25 50 m</p> <p><i>Vías a peatonalizar en Playa Santiago - FASE 2</i></p>

M 3.1		PEATONALIZACIÓN	
TEMPORALIZACIÓN	Fase 1 y Fase 2		
PRESUPUESTO	M 3.1.1	M 3.1.2	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Demolición de capa actual de firme y bordillos</li> <li>- Demolición de la señalización horizontal y vertical actual</li> <li>- Construcción del solado de baldosas, bases y bordillos del acerado</li> <li>- Mejora del alumbrado actual</li> <li>- Mejora del arbolado o del verde urbano (maceteros, plantaciones, setos, etc.)</li> <li>- Mobiliario urbano.</li> <li>- Redacción Proyecto de Peatonalización.</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>TOTAL: 100.000 €</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Demolición de capa actual de firme y bordillos</li> <li>- Demolición de la señalización horizontal y vertical actual</li> <li>- Construcción del solado de baldosas, bases y bordillos del acerado</li> <li>- Mejora del alumbrado actual</li> <li>- Mejora del arbolado o del verde urbano (maceteros, plantaciones, setos, etc.)</li> <li>- Mobiliario urbano.</li> <li>- Redacción Proyecto de Peatonalización.</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>TOTAL: 290.000 €</b></p>	
OBSERVACIONES	<p>Es recomendable, la ejecución de esta medida en paralelo con las siguientes actuaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>Medida 2.5. Creación de aparcamiento disuasorio y parque urbano.</b></li> <li>✓ <b>Medida 2.6. Plan de Accesibilidad.</b></li> </ul>		

Tabla 65. Medida 3.1. Peatonalización. Fuente: Elaboración propia

M 3.2		MEJORA DE LA PEATONALIDAD EN IMADA, ANTONCOJO, ARGUAYODA Y TARGA.	
<b>LÍNEA ESTRATÉGICA</b>		<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Accesibilidad e Intermodalidad</li> <li>✓ Alternativas de movilidad saludables</li> <li>✓ Mejora del espacio público</li> <li>✓ Ordenación del tráfico</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Fomentar la movilidad peatonal en Alajero</li> <li>✓ Mejorar la imagen de Alajero</li> <li>✓ Mejorar la accesibilidad de la población a los equipamientos y puntos de atracción de desplazamientos.</li> </ul>	
<b>OBJETIVOS ESTRATÉGICOS</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Incrementar los desplazamientos a pie</li> <li>✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil</li> </ul>			
<b>INDICADORES DE RESULTADOS</b>	<b>Unidad</b>	<b>INDICADORES DE REALIZACIÓN</b>	<b>Unidad</b>
Movilidad peatonal en la movilidad global de Alajero	%	Censo y longitud de itinerarios peatonales	Km
Grado de satisfacción de la ciudadanía respecto a la red peatonal		Ejecución de pasos peatonales de nueva ejecución	Nº
		Ejecución de aceras accesibles	m <sup>2</sup>
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>			

En el diagnóstico se destaca que en el ámbito de estudio hay una carencia significativa en la movilidad peatonal en los núcleos de menor tamaño como son: Imada, Antoncojo, Arguayoda y La Laguna.

Debido al papel fundamental que tiene el vehículo privado en todo el municipio de Alajeró, la red de infraestructuras destinadas al peatón se considera inadecuada en todo el terreno de estudio, sin embargo en los núcleos más dispersos y de menores dimensiones, destaca una mayor carencia de estas infraestructuras peatonales, tanto en las vías que conectan las distintas zonas dentro del núcleo como las vías que conectan el conjunto de la entidad poblacional con las vías principales de movilidad y/o con las paradas de transporte público.

Por lo tanto y como consecuencia, en estos núcleos es prácticamente obligatorio actualmente, el uso del vehículo privado tanto para moverse dentro del propio núcleo urbano, como para salir de él.


Esta carencia es la que se quiere solucionar con la presente medida, estableciendo zonas reservadas para la movilidad peatonal y para la estancia, ofreciendo espacios seguros, abiertos y cómodos donde el peatón sienta la confianza necesaria para elegir este tipo de movilidad en ciertos trayectos.

Por este motivo la presente medida tiene como objetivo proporcionar orientación para **garantizar la accesibilidad** a todos los modos de transporte, los principales equipamientos y a los espacios públicos, a través del **reequilibrio y redistribución el espacio disponible en la vía pública**, poniendo en valor la **movilidad no motorizada**.


Se pueden tener en cuenta medidas de la mejora de la peatonalidad en dos ámbitos diferentes:

1. **Medidas de mejora del espacio público ciudadano**, son recomendaciones transversales:
  - Adecuación de arcenes y señalización para garantizar la seguridad peatonal.
  - Incrementar el espacio dedicado a los peatones, más allá del espacio actualmente dedicado a aceras.
  - Promover un urbanismo sostenible y equilibrado que no estimule el uso del automóvil.



M 3.2		MEJORA DE LA PEATONALIDAD EN IMADA, ANTONCOJO, ARGUAYODA Y TARGA.	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Provisión de bancos, de árboles que ofrezcan sombras, parterres y jardineras, fuentes, instalaciones de juegos para niños/as y de circuitos biosaludables para las personas mayores.</li> </ul> <p>2. <b>Mejora de la seguridad vial y ciudadana:</b> La seguridad vial y ciudadana es un elemento disuasorio a la hora de realizar algunos trayectos caminando, en ese sentido se deberá tener en cuenta la mejora de la iluminación de calles, parques y zonas con riesgo de acoso callejero, pasos peatonales más seguros etc.</p>			
ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN		
M.3.2.1. Pintura de trayectos peatonales	Para establecer zonas dedicadas al uso peatonal se propone la señalización horizontal mediante pintura plástica de colores que asegure y permita una diferenciación clara de las zonas dedicada a cada uno de los modos de transporte, de tal forma que las áreas destinadas a la movilidad peatonal se conviertan en trayectos seguros.		
M.3.2.2. Elementos de protección peatonal	La presente acción es complementaria a la M.3.2.1. Pintura en trayectos peatonales, ya que la presencia de elementos de protección para los peatones ayuda a implantar una división más diferenciada y una mayor seguridad en las nuevas zonas peatonales.		





M 3.2		MEJORA DE LA PEATONALIDAD EN IMADA, ANTONCOJO, ARGUAYODA Y TARGA.			
<p><b>M.3.2.3.</b> Adecuación y ejecución de puntos de cruce</p>	<p>Los puntos de cruce son elementos fundamentales que garantizan la continuidad en los trayectos peatonales, a la vez que impulsan este tipo de movilidad, ya que remarcan la preferencia peatonal de manera puntual en zonas estratégicas.</p> <p>La acción incluye la ejecución del pavimento podotáctil exigida en la normativa correspondiente de accesibilidad, la pintura del paso peatonal y la elevación del resalto.</p>				
<p><b>M.3.2.4.</b> Elementos de estancia: bancos, árboles, fuentes, etc.</p>	<p>Las zonas de estancia son pilares básicos en la movilidad peatonal que, junto con la adaptación de los puntos de cruce y las zonas de tránsito, aseguran una movilidad peatonal completa y una alternativa atractiva en la que el peatón pueda descansar, fomentando los puntos de encuentro seguros.</p>				
<b>TEMPORALIZACIÓN</b>		Fase 2			
<b>PRESUPUESTO</b>		<b>M.3.2.1.</b>	<b>M.3.2.2.</b>	<b>M.3.2.3.</b>	<b>M.3.2.4.</b>
		7.000 €	15.000 €	35.000 €	10.000 €
<b>OBSERVACIONES</b>		Esta medida es complementaria con las siguientes medidas: <b>4.1. Mejora y Actualización de la Ordenanza de Circulación</b> , <b>4.4. Reducir el número de aparcamientos en zonas no aptas para ese uso</b> Medida mal aparcamiento y <b>2.6. Plan de Accesibilidad.</b>			

M 3.3		REGULACIÓN DE LA VELOCIDAD EN EL MUNICIPIO: ZONA 30	
<b>LÍNEA ESTRATÉGICA</b>	<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Ordenación del tráfico</li> <li>✓ Accesibilidad e Intermodalidad</li> <li>✓ Mejora del espacio público</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Aumentar la seguridad, especialmente del peatón.</li> <li>✓ Reducir la circulación de vehículos en el interior del casco urbano.</li> <li>✓ Disminuir los accidentes de tráfico.</li> <li>✓ Disminuir la concentración de contaminantes del tráfico.</li> </ul>		
<b>OBJETIVOS ESTRATÉGICOS</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Incrementar los desplazamientos a pie</li> <li>✓ Incrementar el uso de otros modos sostenibles</li> <li>✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil</li> </ul>			
<b>INDICADORES DE RESULTADOS</b>	<b>Unidad</b>	<b>INDICADORES DE REALIZACIÓN</b>	<b>Unidad</b>
Vehículos en los aforos/IMD	N.º	Actuaciones de calzado de tráfico ejecutadas	N.º
Accidentes (N.º) / Muertos (N.º) / Heridos (N.º)	N.º	Señales de calle residencial	N.º
Accidentes en modos no motorizados	N.º	Señales de zona 30	N.º
Niveles de contaminación de CO2, NOx emitidas	NOx		
Niveles de contaminación de ruido emitida	Db		
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>			
<p>Las medidas de calzado de tráfico tienen el objetivo de disminuir la intensidad y la velocidad del tráfico, mejorar los nodos críticos de accidentalidad y garantizando la seguridad y accesibilidad a los modos de transporte no motorizados. El objetivo es lograr un uso responsable del automóvil, propiciando un núcleo urbano más habitable, con una mejor calidad de vida para sus habitantes.</p> <p>La inserción de medidas de calzado de tráfico lleva aparejada los siguientes beneficios:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Mejora en la seguridad de conductores y peatones.</li> <li>✓ Potenciación de la coexistencia con otros usuarios de la vía (ciclistas, peatones que la cruzan, patinetes, etc.).</li> <li>✓ Disminución de niveles sonoros y emisiones.</li> <li>✓ Adaptación del viario urbano a las necesidades de las personas con movilidad reducida.</li> </ul>			
<b>ACCIONES/FASES</b>	<b>BREVE DESCRIPCIÓN</b>		
M 4.5.1. Zona 30 km/h	<p>Como recoge el nuevo manual de limitaciones de velocidades de la DGT, cuando se trata de vías con un único carril por sentido de circulación, la velocidad se reduce a 30 km/h para las vías de travesía que presentan los núcleos de Alajeró. Por ello el municipio y más concretamente, los núcleos de Playa Santiago y Alajeró deberán adecuarse a esta nueva actualización de la norma.</p> <p>Este límite de velocidad reduce de manera significativa el riesgo de muerte por atropello (15%), frente al porcentaje de muerte si la velocidad iguala los 50 km/h. La presente actuación incluye tanto la señalización horizontal como vertical.</p>		

M 3.3		REGULACIÓN DE LA VELOCIDAD EN EL MUNICIPIO: ZONA 30
TEMPORALIZACIÓN	Todas las acciones se realizarán en la <b>FASE 1</b>	
PRESUPUESTO	<b>M 4.5.1:</b> 9.600 €	
OBSERVACIONES	La regulación de la velocidad es prioritaria debido a que repercute en el nuevo modelo de ciudad propuesto para el municipio de Alajero.	

*Tabla 66. Medida 4.5. Regulación de la velocidad en el municipio: zona 30. Fuente: Elaboración propia.*

M 3.4		ACONDICIONAMIENTO PEATONAL TRINCHERAS – BARRANCO LA JUNTA	
<b>LÍNEA ESTRATÉGICA</b>	<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Accesibilidad e Intermodalidad</li> <li>✓ Alternativas de movilidad saludables</li> <li>✓ Mejora del espacio público</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Fomentar la movilidad peatonal en Alajero</li> <li>✓ Mejorar la imagen de Alajero</li> <li>✓ Mejorar la accesibilidad de la población a los equipamientos y puntos de atracción de desplazamientos.</li> </ul>		
<b>OBJETIVOS ESTRATÉGICOS</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Incrementar los desplazamientos a pie</li> <li>✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil</li> </ul>			
<b>INDICADORES DE RESULTADOS</b>	<b>Unidad</b>	<b>INDICADORES DE REALIZACIÓN</b>	<b>Unidad</b>
Población que se desplaza en modos no motorizados	%	Superficie peatonalizada	M <sup>2</sup>
Satisfacción de la ciudadanía con la peatonalización		Número de árboles nuevos	N.º
Satisfacción de los comerciantes con la peatonalización		Número de elementos de mobiliario urbano	N.º
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>			
<p>La presente medida consiste en la recuperación del antiguo trazado de la carretera entre el barrio de Las trincheras y el Barranco la Junta para destinarlo al uso peatonal. Esta rehabilitación proporciona al núcleo de Playa Santiago un itinerario peatonal destinado a los residentes de la zona y a los turistas que actualmente utilizan este trayecto inadecuado para la movilidad peatonal.</p> <p>Esta medida impulsa dos líneas de actuación distintas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>Recuperación paisajística del tramo actual</b>, el cual se encuentra muy degradado presentando diversos elementos en mal estado (elementos de proyección peatonal, de señalización vertical, firmes, etc.) que, además de no cumplir su función, se califican como obstáculos y dificultades para la movilidad peatonal actual. Por otro lado, y dentro de esta directriz, se propone la adecuación del sobreebanco para la plantación de distintas especies arbóreas, incluyendo algunas especies originarias de las islas, reforzando la idea de conservar la esencia particular del municipio de Alajero.</li> <li>✓ <b>Proporcionar un nuevo recorrido peatonal</b> que permitirá dividir la movilidad de los vehículos privados y la movilidad peatonal, aumentando la seguridad peatonal e impulsando vías destinadas únicamente a este tipo de movilidad sostenible.</li> </ul>			

M 3.4		ACONDICIONAMIENTO PEATONAL TRINCHERAS – BARRANCO LA JUNTA	
ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN		
<b>M.3.4.1.</b> <b>Acondicionamiento del trazado</b>	<p>Para la consecución de la presente acción se propone:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Desbroce del terreno y limpieza del trazado.</li> <li>○ Construcción de muros de contención de mampostería de piedra basáltica de la zona tomada con hormigón, en los tramos que se consideren necesarios.</li> <li>○ Adecuación de las instalaciones de agua que se hallan en el borde exterior de la calzada, para facilitar la movilidad peatonal.</li> <li>○ Pavimentación del tramo mediante una capa superficial de 15 cm de espesor de mezcla de árido de machaqueo reciclado y cal hidráulica.</li> </ul>		 <p><i>Tramos de acondicionamiento propuesto para el itinerario peatonal</i></p>
<b>M.3.4.2.</b> <b>Plantación de especies arbóreas</b>	<p>Se propone plantación de tres especies arbóreas, árboles de judas, dragos, tabaiba dulce y sándalo en las zonas de sobreechancho.</p> <p>Esta acción proporcionará una notoria mejora paisajística además de ofrecer zonas de descanso y sombra que ayudarán a crear un itinerario peatonal cómodo y agradable para el paseo.</p>		 <p><i>Ejemplo de especies de vegetación propuestas</i></p>
TEMPORALIZACIÓN	Fase 2		
PRESUPUESTO	Acondicionamiento del trazado: 33.000 €	Plantación de especies arbóreas: 2.000 €	
OBSERVACIONES			

MEJORA DE LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

M 4.1		MEJORA DE LA ORDENANZA MUNICIPAL	
<b>LÍNEA ESTRATÉGICA</b>	<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>		
✓ <b>Fomento de la Movilidad Sostenible</b>	✓ Contar con una norma local reguladora de todos los aspectos relacionados con la movilidad y el transporte de toda la ciudadanía, garantizando la libre elección de la forma de desplazamiento y la accesibilidad universal en la ciudad de residentes y visitantes.		
<b>OBJETIVOS ESTRATÉGICOS</b>	✓ Garantizar el conocimiento por parte de la ciudadanía de las normas que rigen la circulación de las personas y todo tipo de vehículos por la ciudad.		
✓ <b>Incrementar los desplazamientos a pie</b>			
✓ <b>Incrementar el uso de otros modos sostenibles</b>			
✓ <b>Disminuir los desplazamientos en automóvil</b>			
<b>INDICADORES DE RESULTADOS</b>	<b>Unidad</b>	<b>INDICADORES DE REALIZACIÓN</b>	<b>Unidad</b>
		Nueva ordenanza municipal de movilidad	Adimensional
		Aprobación en Pleno de la nueva Ordenanza de Movilidad	Adimensional
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>			
<p>El Espacio Público es de toda la población, su uso ha de ser compartido, de manera compatible, por las diferentes personas usuarias, de forma equilibrada y equitativa, garantizando la accesibilidad universal y los derechos de las personas con movilidad diversa. Ése debe ser el punto de partida de la Ordenanza de Movilidad, que será la primera tras muchos años de Ordenanza de Tráfico, un concepto que se queda corto respecto a las preocupaciones actuales, en relación con la movilidad urbana y la ciudad sostenible.</p> <p>Es fundamental que el Ayuntamiento de Alajeró cuente con una Ordenanza de Movilidad actualizada para abordar con éxito el nuevo modelo de movilidad para la ciudad.</p>			
<b>ACCIONES/FASES</b>	<b>BREVE DESCRIPCIÓN</b>		
<b>M 5.3.1 Redacción de la nueva Ordenanza de Movilidad</b>	<p>La redacción de la nueva Ordenanza de Movilidad deberá utilizar como criterio la prioridad escalonada entre los diferentes usos y desplazamientos, en función de la vulnerabilidad de las personas usuarias y los menores impactos ambientales generados, para garantizar la seguridad y la salud de las personas, la mejora de la calidad del aire y la protección del medio ambiente; y se resta gradualmente protagonismo al vehículo privado motorizado en favor de los desplazamientos de las personas viandantes, del transporte público, y de la movilidad ciclista o en vehículos de movilidad sostenible, así como la eficiencia de la imprescindible distribución comercial.</p> <p>Para ello, se recomienda la elaboración de la ordenanza tomando en consideración las aportaciones recibidas de los grupos de interés, que se podrá obtener a través de la celebración de talleres participativos.</p>		
<b>TEMPORALIZACIÓN</b>	<b>Fase 1</b>		
<b>PRESUPUESTO</b>	1.000 – 1.500 € si requiere asesoramiento técnico especializado		
<b>OBSERVACIONES</b>			

Tabla 67. Medida 4.1. Mejora de la Ordenanza Municipal. Fuente: Elaboración propia



M 4.2		REGULACIÓN DE LA CARGA Y DESCARGA	
<b>LÍNEA ESTRATÉGICA</b>	<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Accesibilidad e Intermodalidad</li> <li>✓ Mejora del espacio público</li> <li>✓ Ordenación del tráfico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Disminuir las paradas de CyD en zonas comerciales</li> <li>✓ Evitar la usurpación de aceras y espacios peatonales por parte de los vehículos de CyD</li> <li>✓ Reducir el estacionamiento ilegal de vehículos en la Antigua Carretera</li> <li>✓ Mejorar la imagen de Alajero</li> </ul>		
<b>OBJETIVOS ESTRATÉGICOS</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Incrementar la seguridad vial</li> <li>✓ Disminuir la congestión del tráfico rodado</li> </ul>			
<b>INDICADORES DE RESULTADOS</b>	<b>Unidad</b>	<b>INDICADORES DE REALIZACIÓN</b>	<b>Unidad</b>
Reducción de paradas ilegales	%	Número de plazas de CyD realizadas	N.º
Disminución del tiempo de CyD	%	Número de señalización ejecutada	N.º
Disminución del estacionamiento privado en CyD	%	Número de vehículos con identificación de CyD	N.º
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>			
<p>Las paradas de CyD en Alajero suponen uno de los principales problemas en seguridad vial, tráfico y estacionamiento, concretamente en vía principal del núcleo urbano (Calle Santiago Apóstol).</p> <p>La medida va encaminada al diseño, mejora y ordenación del sistema de CyD para favorecer la movilidad en el conjunto del municipio. El objetivo es rediseñar el sistema de distribución de mercancías tanto para los comerciantes que necesitan realizar tareas de aprovisionamiento como para las empresas de reparto, que han crecido significativamente durante los últimos años. La regulación de la CyD irá acompañada de un nuevo sistema de señalización viaria. Para el seguimiento y buen funcionamiento de las zonas de CyD es necesario que los vehículos que hagan uso de ella lo realicen durante el tiempo establecido (30 minutos), evitando ocupar el acerado con bultos y realizando las labores de carga y descarga de forma que no comprometa a la seguridad vial. Para ampliar la CyD será necesario la reducción de aparcamientos de carácter privado y particular.</p>			
<b>ACCIONES/FASES</b>	<b>BREVE DESCRIPCIÓN</b>		
Señalización	Se ejecutará la nueva señalización horizontal, y vertical con pintura señalizadora con el fin de advertir a los conductores qué espacio está reservado para CyD		
<b>TEMPORALIZACIÓN</b>	Fase 1		
<b>PRESUPUESTO</b>	15.000€		
<b>OBSERVACIONES</b>	Esta medida debería ir acompañada de la <b>reordenación del tráfico</b> y con otras <b>medidas de calmado de tráfico</b> .		


Tabla 68. Medida 4.2. Regulación de la Carga y Descarga. Fuente: Elaboración propia.



M 4.3		CREAR UNA APLICACIÓN PARA PERSONAS QUE HAGAN TRAYECTOS SIMILARES: RIDE - SHARING			
LÍNEA ESTRATÉGICA		OBJETIVOS ESPECÍFICOS			
✓ Accesibilidad e Intermodalidad		✓ Fomentar el uso del transporte colectivo			
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS					
✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil de un solo conductor ✓ Aumentar la intermodalidad					
INDICADORES DE RESULTADOS		Unidad	INDICADORES DE REALIZACIÓN		Unidad
Usuarios de la aplicación		Nº	Creación de una aplicación		Adimensional
Viajes demandados		Nº			
Viajes ofertados		Nº			
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA					
<p>Actualmente Alajero no posee aplicaciones de viajes colaborativos, y debido a la escasa oferta de transporte público se abusa del uso del vehículo privado. Por ello, se requiere alternativas para los desplazamientos.</p> <p>Así pues, se propone la creación de una aplicación donde se oferten y demanden viajes a los municipios de la isla o a la capital insular. Los usuarios deberán darse de alta en la aplicación y publicar su oferta o demanda. Asimismo, podrían incluirse algunas plazas en los aparcamientos ya existentes con carteles que indicaran la prioridad de los usuarios que realizaran un viaje colaborativo a través de esta aplicación.</p>					
ACCIONES/FASES		BREVE DESCRIPCIÓN			
M 4.3.1. Desarrollar la aplicación		Desarrollar la aplicación			
M 4.3.2. Campaña de difusión e información		Campaña de difusión e información sobre la finalidad y uso de la aplicación. Al comienzo de esta se debería incentivar a la población con algún tipo de “premio” o compensación (vales de descuento, viajes gratuitos, etc).			
TEMPORALIZACIÓN		Fase 2			
PRESUPUESTO		1.000 – 1.500 € si requiere asesoramiento técnico especializado			
OBSERVACIONES					

Tabla 69. Medida 4.3. Crear una aplicación para personas que hagan trayectos similares: Ride - Sharing. Fuente: Elaboración propia.

M.4.4		SEÑALIZACIÓN DE LOS PUNTOS MÁS CONFLICTIVOS EN MATERIA DE TRÁFICO	
<b>LÍNEA ESTRATÉGICA</b>	<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Accesibilidad e Intermodalidad</li> <li>✓ Alternativas de movilidad saludables</li> <li>✓ Mejora del espacio público</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Fomentar la movilidad peatonal en Alajeró</li> <li>✓ Mejorar la imagen de Alajeró</li> <li>✓ Mejorar la accesibilidad de la población a los equipamientos y puntos de atracción de desplazamientos.</li> </ul>		
<b>OBJETIVOS ESTRATÉGICOS</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Incrementar el uso de otros modos sostenibles</li> <li>✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil</li> </ul>			
<b>INDICADORES DE RESULTADOS</b>	<b>Unidad</b>	<b>INDICADORES DE REALIZACIÓN</b>	<b>Unidad</b>
Aumento de la movilidad peatonal	%	Número de señales	N.º
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>			
<p>Como se ha expuesto anteriormente, y debido a las directrices generales seguidas en todo el territorio español y más en especial en las Islas Canarias, ha recaído en el vehículo privado la mayor parte del peso de la movilidad de la ciudadanía, pasando a convertirse en la primera opción de manera sistemática; esto trae como consecuencia un gran desequilibrio en el reparto modal. Además, cabe destacar que, por las características intrínsecas de velocidad y autonomía del transporte privado, se convierte en un elemento que aumenta de manera significativa la inseguridad peatonal.</p> <p>Por otro lado, la orografía de la isla de la Gomera junto con el trazado de la red viaria, ocasionan numerosos puntos de alta peligrosidad para los peatones, por la baja visibilidad, la velocidad a la que circulan los vehículos privados y/o por la falta de infraestructuras peatonales.</p> <p>Por todo lo expuesto, a lo que se le añade las visitas técnicas realizadas y las reuniones con los técnicos y principales agentes de la movilidad, se ha detectado la necesidad de señalar los distintos puntos que se consideran más conflictivos en el encuentro peatón - vehículo privado.</p> <p>Dicha señalización permite poner en sobre aviso a los conductores de la presencia habitual de peatones en la zona en cuestión y poner el foco en estas áreas, dándole a la movilidad peatonal algo de la importancia que se le ha restado de forma genérica.</p>			
<b>ACCIONES/FASES</b>	<b>BREVE DESCRIPCIÓN</b>		

M.4.4		SEÑALIZACIÓN DE LOS PUNTOS MÁS CONFLICTIVOS EN MATERIA DE TRÁFICO
M.1.2.1. Señalización de las vías frecuentadas por ciclistas	<p>La <b>señalización</b>, al igual que la de las vías para vehículos a motor, es imprescindible para un correcto uso y funcionamiento de las mismas. Por ello, esta medida visibilizará el uso de la presencia de peatones, dándole un papel más importante en la movilidad de Alajero, asegurando además que los conductores están en sobre aviso de los puntos más conflictivos en materia de tráfico.</p> <p>La señalización se ha planificado para los distintos núcleos del municipio, especialmente, propuesta en las vías de entrada de salida y entrada a los mismos, que es donde el vehículo circula a una velocidad mayor a la vez que existe una elevada presencia de peatones, ya que los usuarios se mueven de forma habitual para realizar sus tareas diarias y/o asistir a los centros educativos o de trabajo.</p>	 <p><i>Señalización P-20: Peligro peatones</i></p>
TEMPORALIZACIÓN	M.1.2.1. Fase 1	
PRESUPUESTO	<p>Para la instalación de señales se estima un presupuesto aproximado de 140 €/ unidad para las señales dentro de los núcleos urbanos y 250 €/ unidad para la señalización en las carreteras insulares.</p> <p><b>M.1.2.1:</b> 4.500 €</p>	
OBSERVACIONES	<p>Para la correcta implementación y funcionamiento de la presenta medida se recomienda realizarla simultáneamente a la <b>medida 5.4. Campaña de educación y educación en base a garantizar una movilidad sostenible.</b></p>	

M 4.5		REDUCCIÓN DEL NÚMERO DE APARCAMIENTOS EN ZONAS NO APTAS		
<b>LÍNEA ESTRATÉGICA</b>		<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Accesibilidad e Intermodalidad</li> <li>✓ Mejora del espacio público</li> <li>✓ Ordenación del tráfico</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Reducir el estacionamiento ilegal de vehículos en Alajeró</li> <li>✓ Evitar la usurpación de aceras y espacios peatonales por parte de los vehículos privados</li> <li>✓ Mejorar la imagen de Alajeró</li> </ul>		
<b>OBJETIVOS ESTRATÉGICOS</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Incrementar la seguridad vial</li> <li>✓ Disminuir la congestión del tráfico rodado</li> </ul>				
<b>INDICADORES DE RESULTADOS</b>		<b>Unidad</b>	<b>INDICADORES DE REALIZACIÓN</b>	<b>Unidad</b>
Reducción del estacionamiento ilegales		%	Número de bolardos	N.º
			Número de señalización ejecutada	N.º
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>				
<p>El estacionamiento en zonas no habilitadas para ello se presenta en todo el municipio de Alajeró, lo que supone uno de los principales problemas en seguridad vial, tráfico y estacionamiento. Debido a las características poblaciones del núcleo de Playa Santiago, destaca concretamente esta problemática en la vía principal del mismo (Calle Santiago Apóstol).</p> <p>La medida va encaminada a la regulación, mejora y ordenación de los aparcamientos en el espacio público para favorecer la movilidad en el conjunto del municipio. Para el correcto funcionamiento de esta actuación será necesario una correcta regulación del mal aparcamiento y estacionamiento, y el sancionamiento por parte de las administraciones.</p>				
<b>ACCIONES/FASES</b>	<b>BREVE DESCRIPCIÓN</b>			
M 4.5.1. Señalización	Se ejecutará nueva señalización vertical y horizontal con el fin de advertir a los conductores la prohibición de estacionamiento.			



M 4.5		REDUCCIÓN DEL NÚMERO DE APARCAMIENTOS EN ZONAS NO APTAS
<b>M 4.5.2. Sanciones económicas</b>	El Ayuntamiento deberá impulsar, con la coordinación de la Policía Local la regulación del estacionamiento inadecuado mediante sanciones económicas en caso del incumplimiento por parte de los usuarios de las medidas establecidas.	
<b>M 4.5.3. Elementos de protección peatonal</b>	La presente acción se propone para los núcleos de menor tamaño, tal como se recoge en la medida 3.2. Mejora de la infraestructura peatonal y de estancia en Imada, Antoncojo, Arguayoda y Targa.	
<b>TEMPORALIZACIÓN</b>	Fase 1	
<b>PRESUPUESTO</b>	5.000 €	
<b>OBSERVACIONES</b>	Esta medida debería ir acompañada de la medida 4.1. Mejora y Actualización de la Ordenanza de Circulación y la medida 3.2. Mejora de la infraestructura peatonal y de estancia en Imada, Antoncojo, Arguayoda y La Laguna.	

Tabla 70. Reducción del número de aparcamientos en zonas no aptas. Fuente: Elaboración Propia

**Fomento de una Movilidad más Sostenible**

M 5.1		MESAS DE MOVILIDAD	
<b>LÍNEA ESTRATÉGICA</b>		<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>	
✓ <b>Fomento de la Movilidad Sostenible</b>		✓ Fomentar el uso del transporte colectivo	
<b>OBJETIVOS ESTRATÉGICOS</b>		✓ Fomentar la conciencia y participación ciudadana	
✓ <b>Incrementar los desplazamientos a pie</b>		✓ Dar a conocer el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio (PMUS).	
✓ <b>Incrementar el uso de otros modos sostenibles</b>		✓ Promover la participación de los residentes, visitantes y turistas, así como las empresas en las diversas iniciativas emprendidas en el marco del PMUS.	
✓ <b>Disminuir los desplazamientos en automóvil</b>		✓ Difundir actitudes y cambios de hábitos en la movilidad y en la forma de elegir y realizar los desplazamientos, que conduzcan hacia una movilidad más sostenible, eficiente y segura.	
<b>INDICADORES DE RESULTADOS</b>		<b>Unidad</b>	<b>INDICADORES DE REALIZACIÓN</b>
<b>Actores públicos y privados involucrados en las jornadas</b>		Nº	Mesas de movilidad realizadas
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>			
<p>Las mesas de movilidad son órganos consultivos permanentes de participación que agrupan a todos los agentes y sectores implicados en la planificación, gestión y evaluación de las políticas de movilidad. Además, el municipio de Alajero presenta unas características urbanísticas y poblacionales, positivas para la realización de estas mesas de movilidad de una manera eficaz y productiva.</p> <p>Las funciones principales de las mesas de movilidad son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Coordinación:</b> Facilitar la coordinación interna en la propia corporación y con los agentes y sectores en materia de movilidad.</li> <li>• <b>Información:</b> La emisión de informes y recomendaciones, preceptivos y no vinculantes para la toma de decisiones en materia de movilidad.</li> <li>• <b>Participación y conexión:</b> Conectar a los agentes y sectores implicados de las políticas de movilidad y conocer las necesidades y demandas para incorporarlas a la agenda pública.</li> <li>• <b>Evaluación:</b> Hacer seguimiento y evaluación de los planes y medidas y formular propuestas de mejora en materia de movilidad. Este trabajo se concreta con la emisión de memorias.</li> </ul> <p>Para el correcto funcionamiento de la mesa se propone:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Reuniones ordinarias:</b> Semestrales</li> <li>• <b>Reuniones extraordinarias:</b> cuando convoque la presidencia a iniciativa propia o a solicitud de sus miembros.</li> </ul> <p>Por último, como herramientas de trabajo se establecen los siguientes medios:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Web o canal de comunicación abierto:</b> que incluya canales de participación para la ciudadanía. se informe del trabajo de la Mesa de Movilidad de acceso a informes y memorias.</li> <li>• <b>Canal de comunicación y trabajo interno:</b> como por ejemplo SLACK, Trello o Drive.</li> <li>• <b>Redes Sociales e Imagen:</b> Haciendo uso de la nueva imagen y perfiles de Movilidad Sostenible para como canal de información.</li> </ul>			
<b>TEMPORALIZACIÓN</b>	Fases 1, 2 y 3		
<b>PRESUPUESTO</b>	Sin coste		

Tabla 71. Medida 5.1. Plan de movilidad colaborativa. Fuente: Elaboración propia.

M 5.2		PLAN DE MOVILIDAD PARA CENTROS EDUCATIVOS	
<b>LÍNEA ESTRATÉGICA</b>		<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Accesibilidad e Intermodalidad</li> <li>✓ Alternativas de movilidad saludables</li> <li>✓ Mejora del espacio público</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Fomentar el uso del transporte colectivo</li> <li>✓ Fomentar la movilidad peatonal en Alajeró, para ir y volver al centro escolar.</li> <li>✓ Mejorar la accesibilidad de la población a los equipamientos y puntos de atracción de desplazamientos.</li> <li>✓ Fomentar la movilidad activa entre los más jóvenes, así como su autonomía.</li> </ul>	
<b>OBJETIVOS ESTRATÉGICOS</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Incrementar los desplazamientos a pie</li> <li>✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil</li> </ul>			
<b>INDICADORES DE RESULTADOS</b>	<b>Unidad</b>	<b>INDICADORES DE REALIZACIÓN</b>	<b>Unidad</b>
Niños que llegan al cole andando y en bici	%	Familias involucradas en el proyecto	N.º
Jóvenes que llegan al instituto andando y en bicicleta	%	Número de rutas “Caminando al Cole”	N.º
		Número de rutas “En Bici al Insti”	N.º
		Centros educativos involucrados en proyectos de movilidad sostenible	N.º
<p>Los centros escolares constituyen los principales centros atractores de desplazamientos diarios, los cuales tienden a provocar congestión e inseguridad en los entornos de los centros educativos. En estos desplazamientos hay que tener en cuenta que se mueven menores para los cuales la movilidad aún es una materia pendiente. Por ello, es necesario llevar a cabo una serie de regulaciones y medidas tanto en la ordenación del tráfico como en cambios en las pautas de movilidad. Con el fin de construir un espacio más seguro y sostenible se proponen las siguientes medidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Campañas de concienciación y educación cuya finalidad se centra en promover la transición hacia un modelo de movilidad urbana sostenible a través de la educación de los ciudadanos más jóvenes.</li> <li>✓ Concienciación de padres y madres para cambios en las pautas del desplazamiento al colegio.</li> <li>✓ Establecimiento de caminos seguros, como se destaca en la <b>Medida 1.1. Movilidad escolar: Caminos seguros.</b></li> <li>✓ Fomento de la utilización del coche compartido para llevar a los niños al colegio.</li> <li>✓ Calmado de tráfico con urbanismo táctico en las entradas de los centros educativos, principalmente en el C.E.O Santiago Apóstol.</li> <li>✓ Prohibición y sancionamiento de paradas de vehículos para la bajada de personas.</li> <li>✓ Fomentar el transporte colaborativo entre los docentes y trabajadores que vengan desde el mismo origen hacia los centros educativos, reservando las plazas de aparcamiento más cercanas a los centros para ellos.</li> <li>✓ Creación de una semana “bici” en el colegio</li> </ul>			
<b>TEMPORALIZACIÓN</b>	<b>Fase 1</b> <b>Fase 2</b>		
<b>PRESUPUESTO</b>	5.000€		
<b>OBSERVACIONES</b>			



Tabla 72. Medida 5.2. Plan de Movilidad para Centros Educativos. Fuente: Elaboración propia



M.5.4		CAMPAÑA DE CONCIENCIACIÓN Y EDUCACIÓN PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE	
<b>LÍNEA ESTRATÉGICA</b>	<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>		
✓ Fomento de la Movilidad Sostenible	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Dar a conocer el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio (PMUS).</li> <li>✓ Promover la participación de los residentes, visitantes y turistas, así como las empresas en las diversas iniciativas emprendidas en el marco del PMUS.</li> <li>✓ Difundir actitudes y cambios de hábitos en la movilidad y en la forma de elegir y realizar los desplazamientos, que conduzcan hacia una movilidad más sostenible, eficiente y segura.</li> </ul>		
<b>OBJETIVOS ESTRATÉGICOS</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Incrementar los desplazamientos a pie</li> <li>✓ Incrementar el uso de otros modos sostenibles</li> <li>✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil</li> </ul>			
<b>INDICADORES DE RESULTADOS</b>	<b>Unidad</b>	<b>INDICADORES DE REALIZACIÓN</b>	<b>Unidad</b>
Actores públicos y privados involucrados en las jornadas	Nº	Jornada de presentación del PMUS realizada	Adimensional
Asistentes a la presentación del PMUS	Nº	Publicaciones en redes sociales	Nº
Patrocinadores de eventos/30DB/SEM	Nº	Publicaciones en la web del Ayuntamiento	Nº
Participantes en eventos/30DB/SEM	Nº	Eventos de promoción de la movilidad sostenible	Nº
Niños que viajan en transporte no motorizados	%	Diseño del Plan de Comunicación	Adimensional
		Realización de la campaña anual 30 Días en Bici	Adimensional
		Realización anual de la Semana Europea de la Movilidad	Adimensional
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>			
<p>La cada vez mayor preocupación por el cambio climático y la contaminación, y el impacto que todo esto tiene en la vida de las personas, requiere de actuaciones que involucren no solo a los tomadores de decisiones, sino a toda la sociedad. Y es por ello, que las campañas de sensibilización, concienciación y educación son clave para el éxito de políticas de desarrollo sostenible.</p> <p>Una Campaña de Concienciación y Educación para una Movilidad Sostenible tiene un triple objetivo de Informar, Promover la participación pública, y Divulgar actitudes y campos de hábitos.</p> <p>Para alcanzar estos objetivos, la campaña debe tener un alcance sensiblemente más amplio y complejo que el de las campañas habituales de publicidad en los medios de comunicación. Con esta finalidad, se propone abordar una amplia serie de acciones agrupadas en las siguientes líneas de actuación:</p> <p style="text-align: center;"><b>INFORMACIÓN / PARTICIPACIÓN SOCIAL / FORMACIÓN / PROMOCIÓN</b></p>			
<b>ACCIONES/FASES</b>	<b>BREVE DESCRIPCIÓN</b>		

M.5.4 CAMPAÑA DE CONCIENCIACIÓN Y EDUCACIÓN PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE	
M 5.4.1 Incluir la Movilidad Sostenible en la agenda local	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Incluir la movilidad sostenible y su importancia para el desarrollo sostenible del municipio de Alajeró entre las prioridades de la agenda local.</li> </ul>
M 5.4.2 Informar sobre el PMUS	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>Jornada de presentación del PMUS:</b> Tras la finalización y entrega del documento de PMUS es recomendable realizar una jornada de presentación de este, los objetivos marcados, las necesidades y problemáticas detectadas, y las acciones propuestas, junto con la inversión necesaria y el cronograma previsto.</li> <li>✓ <b>Publicación en redes sociales y la web:</b> Se recomienda la publicación de un documento síntesis del PMUS, que se difunda a través de redes sociales y la propia web del Ayuntamiento.</li> <li>✓ <b>Dedicación de un espacio en la radio y televisión local:</b> Paralelamente se hará una difusión a través de los medios tradicionales al objeto de llegar a la máxima población posible.</li> </ul>
M 5.4.3 Diseñar y llevar a cabo un adecuado Plan de Comunicación	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>Elaborar un Plan de Comunicación</b> o incluir la importancia de la Movilidad Sostenible en el Plan de Comunicación del Ayuntamiento. Este plan deberá marcar una hoja de ruta donde se plasme la forma en la que el Ayuntamiento va a comunicarse con su público y cuándo. En él se establecerá, de forma clara, los objetivos de comunicación que se quieren alcanzar, marcarán un orden de las tareas y acciones que se realizarán.                     <ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Dedicación de un espacio para la movilidad en la web del Ayuntamiento.</b> Actualmente la web de Ayuntamiento no tiene información relativa a la movilidad o el transporte público existente en el municipio, en sus relaciones con las aldeas o el resto de los pueblos y ciudades de la zona. Dedicar un apartado a toda esta información y demás relacionada con la movilidad facilita la divulgación y concienciación. <i>Ejemplos de web de PMUS:</i> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;">    </div> </li> <li>– <b>Campaña de mensajes:</b> Diseñar una campaña de fomento de una movilidad más sostenible mediante el lanzamiento de píldoras informativas a través de los diferentes medios del ayuntamiento, en los espacios dedicados a medioambiente. Éstas pueden ir acompañadas de un hashtag, pegatinas, etc. y otras actuaciones que faciliten su difusión. Para ello se puede crear un slogan y trabajar la temática durante un periodo determinado.</li> </ul> </li> </ul>

M.5.4 CAMPAÑA DE CONCIENCIACIÓN Y EDUCACIÓN PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE	
<p><b>M 5.4.4 Educación específica en Centros Escolares</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>Caminando al Cole:</b> Dar continuidad y reforzar el programa Caminando al Cole. Para ello es fundamental abordar las medidas: <b>M 2.1.</b> Creación de una Red de Itinerarios Peatonales, <b>M 5.2.</b> Plan de movilidad para Centros Educativos: y <b>M 3.4</b> Regulación de la velocidad en el municipio: Zona 30.</li> <li>✓ <b>En bici al Insti:</b></li> <li>✓ <b>Jornadas de Educación en el Colegio e Instituto:</b> Tradicionalmente en colegios e instituto se vienen realizando algunas actividades relacionadas con el tráfico, la señalización vial, cómo conducir en circuitos cerrados, etc. las cuáles deberían ser complementadas con actividades orientadas a la Movilidad Sostenible, la importancia de reducir los desplazamientos motorizados, el impacto en la salud, el medioambiente, etc.</li> </ul>

<p><b>M 5.2.5 Participación Pública</b></p>	<p>✓ <b>30 días en Bici (30DB):</b> Es una campaña anual de promoción del uso cotidiano de la bicicleta en la ciudad como modo de movilidad personal. Promueve el uso diario y cotidiano de la bicicleta invitando cada mes de abril a probar sus ventajas durante 30 días para generar así el hábito de moverse en bici.</p>  <p><a href="https://www.30diasenbici.com/noticias-ciudad/1a-pedalada-cebollera/">https://www.30diasenbici.com/noticias-ciudad/1a-pedalada-cebollera/</a></p> <p>✓ <b>Semana Europea de la Movilidad (SEM):</b> Es una campaña de concienciación dirigida a sensibilizar a la ciudadanía en cuanto al uso del transporte público, en bicicleta y peatonal y a animar a las ciudades europeas a que promuevan estos modos de transporte y a que inviertan en las nuevas infraestructuras necesarias para esto.</p> <p>Se celebra cada año del 16 al 22 de septiembre. Y es un evento que cuenta con el apoyo político de la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea, durante el cual multitud de ciudades europeas dedican toda una semana a actividades dirigidas a la concienciación en torno a los múltiples aspectos de la movilidad sostenible. Dentro de esta campaña las actividades más comunes son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Día sin coche:</b> El Car Free Day, también conocido como el Día Mundial Sin Automóvil forma parte de esta iniciativa, celebrándose el 22 de septiembre de cada año. Se propone celebrar este día, siempre que se acompañe de actividades lúdicas en las calles que se preparen para ello y una adecuada reorganización del tráfico para ese día.</li> <li>– <b>Concurso de ideas:</b> En esta iniciativa se trata de pensar en un problema o necesidad existente en el municipio, por ejemplo, una intersección problemática, etc. y generar una batería de ideas mediante este concurso para “Mejorar Alajero”. Es fundamental involucrar a instituto, empresas, etc. y disponer de premios para los finalistas.</li> <li>– <b>Jornada participativa:</b> Siempre es interesante el coloquio entre personas con conocimiento y experiencia en diferentes ramas de la movilidad, y que sean abiertas a los profesionales de la edificación, urbanismo, comercio, turismo, y la ciudadanía.</li> <li>– <b>Actividades en centros escolares:</b> Los niños y jóvenes siempre son el colectivo más importante en todas las campañas de educación y concienciación. Así que durante esa semana es adecuado promover actividades con ellos.</li> </ul> <p>Para que la celebración de esta semana sea un éxito, se recomienda contar con el mayor número de colaboradores en la organización de las actividades.</p> <p>✓ <b>Mesa de Movilidad:</b> La creación de una mesa de movilidad en la que se genere debate, se reflexione conjuntamente, y se trabaje en las medidas para mejorar la ciudad y lograr un desarrollo y una movilidad sostenible.</p> 
---	---

M.5.4 CAMPAÑA DE CONCIENCIACIÓN Y EDUCACIÓN PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE			
TEMPORALIZACIÓN	Fases 1, 2 y 3		
	FASE 1	FASE 2	FASE 3
<b>PRESUPUESTO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ MS en la agenda local: 0 €</li> <li>✓ Informar sobre PMUS:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Jornada presentación del PMUS: 200 €</li> <li>– RRSS y Web: 0 €</li> <li>– Espacio en radio y televisión local: 0 €</li> </ul> </li> <li>✓ Plan de Comunicación: 1.000 € el primer año, y 750 € los siguientes para la implantación</li> <li>✓ Educación en Centros Escolares:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Caminando al Cole y En bici al Insti: 200 €</li> <li>– Jornadas: 150 €/jornada</li> </ul> </li> <li>✓ Participación Pública:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– 30DB: 0 €</li> <li>– SEM: 1.500 € / año</li> </ul> </li> <li>✓ Mesa de Movilidad: 0 €</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ MS en la agenda local: 0 €</li> <li>✓ Plan de Comunicación: 750 € / año</li> <li>✓ Educación en Centros Escolares:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Jornadas: 150 €/jornada</li> </ul> </li> <li>✓ Participación Pública:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– 30DB: 0 €</li> <li>– SEM: 1.500 € / año</li> </ul> </li> <li>✓ Mesa de Movilidad: 0 €</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ MS en la agenda local: 0 €</li> <li>✓ Plan de Comunicación: 750 € / año</li> <li>✓ Educación en Centros Escolares:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Jornadas: 150 €/jornada</li> </ul> </li> <li>✓ Participación Pública:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– 30DB: 0 €</li> <li>– SEM: 1.500 € / año</li> </ul> </li> <li>✓ Mesa de Movilidad: 0 €</li> </ul>
<b>OBSERVACIONES</b>			

Tabla 73. Medida 5.4. Campaña de concienciación y educación para una movilidad sostenible. Fuente: Elaboración propia

M 5.5		CURSO DE FORMACIÓN A TÉCNICOS DE AYUNTAMIENTO	
<b>LÍNEA ESTRATÉGICA</b>	<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>		
✓ Fomento de la Movilidad Sostenible	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Dotar al ayuntamiento recursos humanos altamente calificados en términos de conocimientos sobre movilidad sostenible, para desarrollar las actuaciones contenidas en el presente PMUS.</li> <li>✓ Desarrollar el sentido de responsabilidad hacia la movilidad sostenible.</li> <li>✓ Lograr que los técnicos se especialicen en el desempeño de sus tareas tanto actuales como futuras.</li> </ul>		
<b>OBJETIVOS ESTRATÉGICOS</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Incrementar los desplazamientos a pie</li> <li>✓ Incrementar el uso de otros modos sostenibles</li> <li>✓ Disminuir los desplazamientos en automóvil</li> </ul>			
<b>INDICADORES DE RESULTADOS</b>	<b>Unidad</b>	<b>INDICADORES DE REALIZACIÓN</b>	<b>Unidad</b>
Personal técnico capacitado para el desarrollo de medidas de movilidad sostenible		Superación de un curso de 50 horas online/presencial	Certificado
		Asistencia a 3 jornadas técnicas especializadas	Certificado
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>			
<p>El capital humano es uno de los activos más importantes de las administraciones públicas, y la formación continua es la principal herramienta para mantener a ese capital humano actualizado. El beneficio de la formación redunda no sólo en el trabajador, sino también en la administración, ya que para ambos supone una inversión para afrontar los retos esperados. Así, entre los beneficios que podemos obtener de la formación continua están:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Favorece la igualdad de oportunidades.</li> <li>✓ Permite al trabajador afrontar la toma de decisiones y la solución de problemas.</li> <li>✓ Favorece la integración de las personas.</li> <li>✓ Eleva el nivel de satisfacción en el puesto de trabajo.</li> <li>✓ Permite actualizar los conocimientos de las personas que ya están trabajando.</li> <li>✓ Favorece la promoción de la carrera profesional.</li> <li>✓ Posibilidad de perfeccionar el desarrollo profesional, científico, técnico o artístico.</li> </ul> <p>En el marco del PMUS de Alajeró, se propone la realización de un curso de formación a técnicos del Ayuntamiento en materia de movilidad sostenible de cara a la implantación de las medidas del PMUS.</p>			

M 5.5		CURSO DE FORMACIÓN A TÉCNICOS DE AYUNTAMIENTO		
ACCIONES/FASES	BREVE DESCRIPCIÓN			
<b>M 5.1.1 Curso de iniciación</b>	<p>La temática a tratar debe ser relacionada con la importancia del PMUS y su implantación, así como con las nociones básicas de la movilidad sostenible. A modo de ejemplo se propone el siguiente temario:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ T1: Conceptos básicos sobre Urbanismo y Movilidad</li> <li>✓ T2: Gestión de la movilidad</li> <li>✓ T3: Nueva ordenanza de movilidad y su aplicación</li> <li>✓ T4: Diseño de espacio público</li> <li>✓ T5: Accesibilidad</li> <li>✓ T6: Fomento de la Bicicleta en las ciudades</li> <li>✓ T7: Transporte Público // Intermodalidad</li> <li>✓ T8: Participación ciudadana y comunicación</li> <li>✓ T9: Movilidad en los centros de trabajo municipales</li> <li>✓ T10: Señalización urbana de orientación</li> </ul> <p>Para poder abordar un temario como este, se recomienda una duración estimada de unas 10 horas, que podría impartirse en dos mañanas. Los técnicos municipales idóneos para recibir esta capacitación son los técnicos de medioambiente, urbanismo y comunicación entre otros. En el caso del Ayuntamiento de Alajero, que no es un ayuntamiento grande, se podría proponer una formación en conjunto con otros ayuntamientos de la zona.</p>			
<b>M 5.1.2 Curso de reciclaje y actualización</b>	<p>Como la implantación del PMUS se propone para un horizonte temporal de 10 años, y dados los constantes cambios en las ciudades y en las formas de desplazamientos, se recomienda la realización de dos cursos de reciclaje y actualización de conocimientos de similares características al curso de iniciación, aunque con mayor profundidad en los diferentes aspectos, e inclusión de temáticas innovadoras como el uso del Big Data y la telefonía móvil.</p>			
<b>M 5.1.3 Jornadas técnicas</b>	<p>Compartir experiencias es una forma de aprender y mejorar en el desempeño de los trabajos de movilidad. El cambio de paradigma hacia un modelo de ciudad más sostenible es denominador común a todas las ciudades en la actualidad, y hay ya ciudades y pueblos que han adoptado políticas de movilidad ejemplares.</p> <p>Se recomienda la asistencia al menos un evento técnico relacionado con la movilidad (jornadas técnicas, congresos, etc.) para, por un lado, aprender y aplicar las lecciones aprendidas en Alajero y, por otro lado, posicionar a la ciudad entre otras que están trabajando en la misma línea. Ello va a permitir generar sinergias con otras entidades con las que colaborar en proyectos nacionales o europeos que posicionen Alajero en este sentido.</p>			
<b>TEMPORALIZACIÓN</b>	<b>Fases 1, 2 y 3</b>			
<b>PRESUPUESTO</b>	<b>FASE 1</b>	<b>FASE 2</b>	<b>FASE 3</b>	
	Curso de iniciación: 1.000 € Jornadas técnicas: 200 €	Curso de reciclaje: 1.000 € Jornadas técnicas: 200 €	Curso de reciclaje: 1.000 € Jornadas técnicas: 200 €	
<b>OBSERVACIONES</b>	<p>Existen muchas opciones de formación online muy interesantes. Visitar la web <a href="https://institutodemovilidad.com/">https://institutodemovilidad.com/</a> así como congresos online especializados como <a href="https://comus2020.com/">https://comus2020.com/</a></p>			

Tabla 74. Medida 5.5. Curso de formación a técnicos del Ayuntamiento. Fuente: Elaboración propia



## 3.4. Cronograma y presupuesto

MEDIDA PROPUESTAS		FASE 1 (2021/2022)	FASE 2 (2023/2026)	FASE 3 (2027/2030)
<b>1</b>	<b>Alternativas de Movilidad Sostenible</b>			
1.1	Movilidad Escolar: Caminos Escolares Seguros		3.000 €	
1.2	Movilidad Ciclista: Adaptación del eje principal al uso de la bicicleta y establecimiento de aparcamientos seguros de bicicletas	13.500 €		
1.3	Estudio de la demanda de Transporte Público	20.000 €		
1.4	Servicio de Transporte a la Demanda		20.000 €	
1.5	Creación del Plano Pasominuto	5.000 €		
1.6	Aumentar el uso de vehículos eléctricos en las flotas municipales de servicios y DUM		100.000 €	175.000 €
1.7	Habilitar los puntos de recarga de vehículos eléctricos	25.000 €	60.000 €	
<b>2</b>	<b>Accesibilidad e Intermodalidad</b>			
2.1	Mejora de la accesibilidad en los itinerarios peatonales principales	<i>Presupuesto y temporalización en función de las medidas del Plan de Accesibilidad de Alajeró</i>		
2.2	Intermodalidad del servicio de transporte público con el uso de bicicleta		3.500 €	
2.3	Plan de señalización urbana de orientación	7.500 €	35.000 €	
2.4	Mejora del número y calidad de plazas PMR	4.000 €	4.000 €	23.000 €
2.5	Creación de Aparcamiento disuasorio y Parque Urbano	2.000.000 €	3.080.000 €	
2.6	Elaboración de un Plan de Accesibilidad Universal para el conjunto del municipio		30.000 €	
<b>3</b>	<b>Mejora del espacio público</b>			
3.1	Peatonalización en Playa Santiago	100.000 €	290.000 €	
3.2	Mejora de la infraestructura peatonal y de estancia en Imada, Antoncojo, Arguayoda y Targa		57.000 €	
3.3	Regulación de la velocidad en el municipio: Zona 30	9.600 €		
3.4	Acondicionamiento Peatonal Trincheras – Barranco La Junta		35.000 €	
<b>4</b>	<b>Ordenación del Tráfico</b>			
4.1	Mejora y Actualización de la Ordenanza de Circulación	1.500 €		

4.2	Regulación de las zonas de carga y descarga	15.000 €			
4.3	Crear una aplicación para personas que hagan trayectos similares: Ride-Sharing		1.500 €		
4.4	Señalización de los puntos más conflictivos en materia de tráfico		4.500 €		
4.5	Reducir el número de aparcamientos en zonas no aptas para ese uso	5.000 €			
5	<b>Fomento de una movilidad más sostenible</b>				
5.1	Mesas de movilidad	Sin coste			
5.2	Plan de movilidad para Centros Educativos: C.E.I.P Alajero e C.E.O Santiago Apóstol	5.000 €			
5.3	Charlas en centros educativos	1.500 €			
5.4	Campaña de educación y educación en base a garantizar una movilidad sostenible	5.450 €	9.600 €	12.000 €	
5.5	Cursos de formación a técnicos del Ayuntamiento	1.200 €	1.200 €	1.200 €	
<b>Total Fase 1</b>		2.216.750 €	<b>Total Fase 2</b>	3.736.800 €	<b>Total Fase 3</b>
<b>Promedio anual</b>		1.108.375 €	<b>Promedio anual</b>	934.200 €	<b>Promedio anual</b>
<b>TOTAL PMUS ALAJERO</b>				<b>6.164.750 €</b>	

### 3.5. Evaluación del Impacto Ambiental

La evaluación de la repercusión del nuevo modelo de ciudad que se propone en el PMUS con respecto a la reducción de emisiones se ha realizado desde un punto de vista cuantitativo y cualitativo. Por un lado, se plantea una **evaluación cualitativa** y pormenorizada de cada una de las acciones cometidas en el PMUS. Por otro lado, se ha realizado una **evaluación cuantitativa** de las reducciones de emisiones directamente relacionadas con un cambio en el reparto modal.

#### 3.5.1. Evaluación cualitativa

A continuación, se realiza una evaluación sintética y cualitativa de cada una de las medidas incluidas en el PMUS, al objeto de poder estimar la contribución de cada una de ellas. En todo caso, ha de tenerse en cuenta que el modelo de movilidad propuesto y su éxito dependen de la puesta en marcha de la totalidad de dichas medidas, siguiendo las fases determinadas en el apartado de propuestas. Ninguna de estas medidas, por lo tanto, poseen efecto por sí solas, si no es aplicadas en conjunción. Este efecto conjunto viene determinado por el efecto sinérgico, por un lado, y por el efecto indirecto de muchas de ellas. Por ejemplo, todas las medidas que pretenden incidir en el ámbito de lo educativo, ya sea de la población total o a sectores específicos, y tienen su efecto si las demás medidas urbanísticas o de regulación del tráfico son también aplicadas con diligencia y en su plazo.

Así, se muestra a continuación una **valoración cualitativa** de cada una de las medidas contenidas en el PMUS, atendiendo a una aplicación conjunta y siguiendo la cascada de aplicación de cada una de ellas incluidas en el PMUS.

MEDIDA	INCIDENCIA EN LA REDUCCIÓN DE EMISIONES					JUSTIFICACIÓN
	MUY BAJA	BAJA	MEDIA	ALTA	MUY ALTA	
1.1. Movilidad Escolar: Caminos Escolares Seguros.						La incidencia media de esta acción se justifica en la medida en que su aplicación se realiza en una escala espacial reducida. No obstante, es posible multiplicar su efecto positivo, si se acompañan de actuaciones urbanísticas y si se consigue un efecto educativo que podría incidir en el medio plazo de manera sustancial.
1.2. Movilidad Ciclista: Señalización de las vías y zonas más frecuentadas.						La configuración urbana y territorial de Alajero permiten un desarrollo bastante modesto de políticas de fomento de la movilidad ciclista. Así, únicamente en conjunción con otras medidas de accesibilidad, intermodalidad y calmado del tráfico, este tipo de movilidad podría tener un efecto significativo.
1.3. Estudio de la Demanda del Transporte Público: Guaguas.						La alta incidencia de esta medida viene relacionada con el posterior reclamo de mejoras al Cabildo de La Gomera, una vez realizado el estudio de demanda. Este estudio ofrece argumentos y datos reales de las carencias y puntos fuertes de este tipo de movilidad, abriendo la posibilidad de mejora y fortaleciendo este medio de transporte.
1.4. Servicio. de Transporte a la Demanda						Esta medida tiene una incidencia muy significativa, ya que tiene como objeto la remodelación de la movilidad actual hacia una movilidad que fomente y ofrezca alternativas viables sostenibles. Es una buena estrategia para reducir de forma notoria el uso del vehículo privado que se utiliza para las conexiones entre núcleos dispersos y los núcleos más importantes del municipio. A su vez, pretende ofrecer intermodalidad entre los medios de transporte sostenibles y solidificarse como un tipo de transporte caracterizado por su flexibilidad y adaptado a las particularidades del municipio.
1.5. Creación del Plano Paso-Minuto.						Su incidencia es baja, pero igualmente su efecto puede multiplicarse en conjunción con medidas de mejora del desplazamiento peatonal y las medidas transversales de concienciación y educación en materia de movilidad sostenible.
1.6 Aumento del número de vehículos eléctricos en la flota municipal.						Dado el carácter reducido de la medida, el efecto real no es significativo a nivel general, aunque si el efecto demostrativo al resto de la población se produce, es posible que se incremente su efecto real.

1.7. Habilitar los puntos de recarga de vehículos eléctricos						El efecto de esta medida, en la actualidad es bajo, debido principalmente a la falta de vehículos eléctricos registrados en el municipio. Sin embargo, se clasifica como medio, ya que es una medida que puede incrementar su efecto al servir de indicativo a los residentes de las facilidades sostenibles impulsadas por el Ayuntamiento.
2.1. Creación de una Red de Itinerarios Peatonales.						Esta medida se implantaría de manera notoria en los núcleos más importantes del municipio: Alajero y Playa Santiago. Estos itinerarios peatonales tienen como objetivo cambiar la manera de relacionarse con el entorno y hacerlo de la manera más sostenible y segura posible. Igualmente se pretende establecer itinerarios peatonales en los núcleos dispersos, aunque debido a su tamaño, tendría una incidencia menor.
2.2. Intermodalidad del servicio de transporte público con el uso de la bicicleta						El tipo de turismo y ocio sostenible se podría ver reforzado con la implantación de esta actuación. Fomentando el uso tanto del transporte público (guaguas y taxi) junto con el de la bicicleta, conservando la esencia rural del municipio y con miras a convertirse en un referente en la isla, en cuando a la oferta de esta combinación. Por lo expuesto, la incidencia es media, aunque junto con las medidas de transporte a la demanda y concienciación se puede multiplicar los efectos positivos.
2.3. Plan de Señalización Urbana de Orientación						El efecto real de la medida es reducido por su especificidad, si bien es imprescindible en el cambio de modelo de accesibilidad de los turistas.
2.4. Mejora del número y calidad de las plazas PMR						Su efecto real es reducido porque su incidencia es muy localizada en el espacio, aunque a nivel turístico, puede ser una fortaleza a destacar en cuanto a la accesibilidad.
2.5. Creación de Aparcamiento disuasorio y Parque Urbano en Playa Santiago						El doble objetivo de esta medida hace que su incidencia sea muy alta. Ya que por un lado fomenta el aparcamiento fuera de la zona céntrica de Playa Santiago, agrupando todo el aparcamiento en una zona concreta y habilitada para ello. Por otro lado, pretende crear un Parque Urbano, pensando como lugar de estancia y reunión que contenga equipamientos que fomenten el paseo, deporte y los la vida de ocio de la zona.
2.6. Elaboración de Plan de Accesibilidad						El efecto de esta medida es alto, puesto que plantea un municipio accesible para el conjunto de la población, aunque queda limitado en algunas zonas debido a la propia trama urbana.

3.1. Peatonalización.					La peatonalización de las vías urbanas está pensada, en primera instancia, para los núcleos con mayor número de habitantes (Alajero y Playa Santiago). Su incidencia se considera media, debido a que descongestiona las vías y fomenta la movilidad peatonal en los centros urbanos más poblados y con vistas a futuro, en algunas vías de los núcleos dispersos.
3.2. Mejora de la infraestructura peatonal y de estancia en Arguayoda, Imada, Antoncojo y Targa.					El efecto de esta medida se considera medio, debido a que se pretende implantar en varios núcleos dispersos del municipio. Esta actuación, procura ofrecer una segura y cómoda movilidad peatonal además de crear conciencia hacer ciertos trayectos dentro de los núcleos, sin utilizar el vehículo privado.
3.3. Regulación de la velocidad en el municipio: Zona 30.					El efecto medio de esta medida es debido a que tiene carácter general y homogéneo en todos los núcleos del municipio, favoreciendo a la seguridad peatonal y ciclista.
3.4. Acondicionamiento Peatonal Trincheras – Barranco La Junta					La incidencia media de la actuación es debida al carácter puntual (se implantaría en Playa Santiago) para la que ha sido diseñada. Sin embargo, se espera una unión de diferentes núcleos “descolgados” de la movilidad peatonal en la actualidad. Además de implicar un aumento del atractivo turístico, para los residentes de dentro y fuera del municipio.
4.1. Mejora de la Ordenanza Municipal de Movilidad.					Esta medida se considera un pilar fundamental, ya que su mejora permitirá establecer directrices alineadas con el PMUS. Se considera que tiene una incidencia alta, debido a que pretender regular las problemáticas más destacas en cuanto a la movilidad.
4.2. Regulación de la carga y descarga.					El efecto de esta medida es bajo, debido a que esta actuación elimina parte de la congestión vehicular que se produce en la calle principal de Playa Santiago, por lo que tiene carácter puntual. Aunque, de forma transversal, produce un incremento de la seguridad peatonal en la zona.
4.3. Creación de una aplicación para personas que hagan trayectos similares: Ride – Sharing.					La incidencia de esta medida es muy significativa debido a la configuración viaria que presenta el municipio lo que el uso habitual de la aplicación provocaría una reducción importante del número de viajes realizados en vehículos privados.
4.3. Señalización de los puntos más conflictivos en materia de tráfico					Aunque el efecto de esta medida es bajo, es importante su realización para favorecer y fortalecer las alternativas sostenibles, asegurando una mayor seguridad vial.
4.4. Revisión del horario del camión de la basura					La incidencia de esta actuación se clasifica como baja, sin embargo, es una medida que ejemplifica la buena gestión y planificación de un servicio público, adaptado al nuevo modelo de sostenibilidad.

4.5. Reducción del número de aparcamientos en zonas no aptas para ese uso					Esta medida se considera que tiene una incidencia alta, debido a que el mal aparcamiento de forma habitual es una problemática que se encuentra presente en todo el municipio. Si se cumple la normativa, la movilidad peatonal se verá muy favorecida y se recuperará el espacio para las personas en las ciudades.
4.6. Regulación de la carga y descarga					El efecto de esta medida es medio siempre y cuando se cumpla la normativa, puesto que elimina la congestión vehicular que se produce en la calle principal de Playa Santiago y favorece, de forma transversal, el incremento de la seguridad peatonal.
5.1. Mesas de movilidad					La incidencia de esta medida se clasifica como baja de una forma directa, aunque de una manera indirecta promueve que la sostenibilidad se establezca como una forma nueva de estar en el municipio. A la vez, que se genera una comunicación bidireccional en el que se tratan de incluir los máximos puntos de vista posible en cuando a movilidad urbana sostenible.
5.2. Plan de Movilidad para Centros Educativos: CEIP Alajero y CEO Santiago Apóstol					El efecto de esta actuación es medio ya que repercute en la educación en materia de movilidad sostenible entre los ciudadanos más jóvenes. Asimismo, pretende un cambio en el reparto modal. El efecto real de esta medida variará en función de la ejecución del resto de medidas planteadas.
5.3. Charlas en centros educativos					El efecto de esta actuación es alto ya que repercute en la educación en materia de movilidad sostenible entre los ciudadanos más jóvenes. Asimismo, pretende un cambio en el reparto modal. El efecto real de esta medida variará en función de la ejecución del resto de medidas planteadas.
5.4. Campaña de educación y concienciación en base a garantizar una movilidad sostenible					Esta medida educativa es interesante siempre y cuando las demás medidas puedan aplicarse. En todo caso, poseer un elenco de técnicos que comprendan la filosofía y las técnicas asociadas a la movilidad sostenible posee un efecto multiplicador en el efecto de las demás medidas.
5.5. Cursos de formación a los técnicos del Ayuntamiento					Ídem.



### 3.5.2. Evaluación cuantitativa

A continuación, se procede a la **evaluación cuantitativa de las medidas contenidas en el PMUS**. En esta ocasión, y atendiendo a la evaluación del PMUS como un todo integrado, se acomete una evaluación atendiendo al **cambio modal** producido como consecuencia de la adopción de las medidas incluidas en el PMUS. Así pues, se parte de las siguientes consideraciones:

El uso del automóvil es la única fuente de emisiones evaluable.

Se utilizan, en un primer término, la **evaluación de escenarios** atendiendo a los siguientes:

- ❖ **ESCENARIO 1:** evolución lineal de las tendencias producidas en los años anteriores, caracterizadas por un incremento en el parque móvil y una tendencia a satisfacer las demandas de este tipo de moviidades (más capacidad viaria, más aparcamientos, mejora de la fluidez e incremento de la velocidad de circulación)
- ❖ **ESCENARIO 2:** estado estacionario en relación con el incremento del parque móvil, pero aplicando las mismas políticas relacionadas con la movilidad urbana, que definen una situación que favorece el desplazamiento motorizado.
- ❖ **ESCENARIO 3:** aplicación del PMUS, integrando todas las medidas contenidas en él y las fases propuestas por dicho Plan.

En primer lugar, es necesario realizar una **estimación de las emisiones actuales** procedentes del sistema de movilidad de Alajero.

Los principales **indicadores** al respecto se muestran en la siguiente tabla:

Año	Vehículos	Viajes motorizados	Emisiones unitarias	Longitud media de los viajes motorizados	Emisiones CO <sub>2</sub>	Espacio ocupado en el aparcamiento
	(nº)	(nº)	(gr CO <sub>2</sub> /km)	(km)	(gr CO <sub>2</sub> )	(m <sup>2</sup> )
2020	1.197	982	120,4	10,2	1.205.975	29.925

Tabla 75. Indicadores para la valoración cuantitativa del impacto ambiental. Fuente: Elaboración propia.

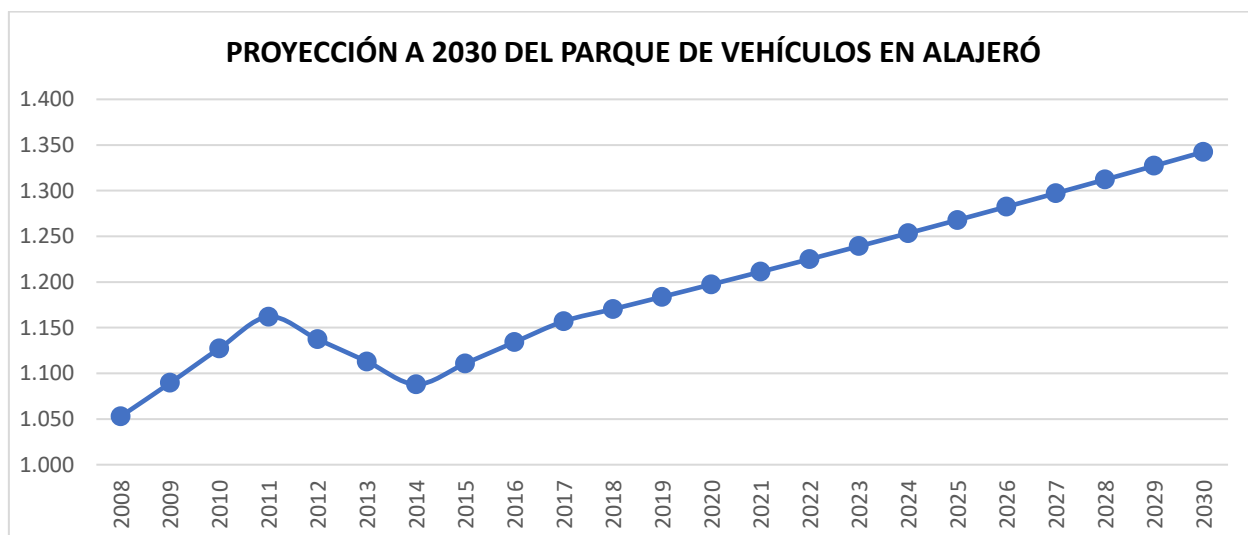
Este cálculo posee las siguientes **salvedades**:

- ❖ Se ha tenido en cuenta una **evolución de las emisiones** dependiente de la evolución del parque móvil registrado en Alajero de todos los vehículos motorizados. Si bien algunos de estos vehículos emiten menos que el vehículo medio (motos), hay otros que emiten claramente en mayor proporción (camiones, furgonetas), con lo que este factor permite afirmar que los datos aquí mostrados se encuentran subestimados debido a este factor.
- ❖ Se ha tenido en cuenta un **factor de emisión unitario de 120,4 gramos de CO<sub>2</sub> por kilómetro recorrido**, que es la emisión media de los coches en Europa. La fuente de este factor es la Agencia Europea de Medio Ambiente, que realiza un estudio anual sobre el consumo de los vehículos en el ámbito europeo. En este sentido, la tendencia de este factor es al aumento en los últimos dos años, debido al aumento del peso de los vehículos vendidos. Por ello, no se ha tenido en cuenta ninguna reducción en los próximos años de este factor.

- ❖ Para la estimación del espacio ocupado por el aparcamiento se ha tenido en cuenta un factor de **25 metros cuadrados por vehículo**, que es un factor que subestima la ocupación de aparcamiento en estacionamiento exento que es de aproximadamente 35 metros cuadrados. Este factor no repercute en la disponibilidad real de aparcamiento que es un factor dinámico y no estático, por lo que la demanda de espacio real es sustancialmente mayor.
- ❖ Se tienen en cuenta los **viajes motorizados realizados por los vehículos censados** en Alajero ya que el modelo de movilidad eliminaría de facto los viajes internos realizados por vehículos externos de no residentes. Este efecto se notaría completamente al final del periodo de aplicación del Plan. En este sentido, es posible que, dependiendo de este factor, las emisiones calculadas en los diferentes escenarios estén subestimadas en los primeros años del cálculo.
- ❖ La **longitud de los viajes** se ha considerado invariable a lo largo de los años, lo que presupone, de nuevo, una subestimación de las emisiones dado que la tendencia es a utilizar más los coches y a alargar la longitud de esos viajes. Del mismo modo, el número de viajes totales también se ha considerado invariable, por no tener datos de su evolución en el pasado y ser, por lo tanto, imposible su proyección al futuro.

## ESCENARIO 1

Para la evaluación de este escenario se ha utilizado la proyección del parque de vehículos actual, a partir de su evolución acaecida en el periodo 2008-2017, en cuyos años su número ascendió a un ritmo de aproximadamente un 1,15% anual. Los datos de dicha proyección se presentan a continuación.



*Gráfico 1. Proyección del Parque de vehículos de Alajero a 2030.  
Fuente: Elaboración Propia*

En estas condiciones, el parque de vehículos en Alajeró llegaría a las casi **1.350 unidades**, o sea, 180 vehículos adicionales a los existentes en 2018. Ello supone un **incremento aproximado del parque de un 15,5%** en el horizonte del 2030.

Si se estima que las emisiones se incrementan en el mismo porcentaje, es decir, un 1% anual, más un incremento del 0,5% anual determinado por la prevalencia de políticas de movilidad destinadas a la movilidad motorizada. Es decir, en este escenario 1, no sólo hay más vehículos, sino que además **éstos se utilizan con mayor frecuencia**.

Los **resultados de la evaluación al año 2030** se presentan en la siguiente tabla:

Año	Vehículos	Viajes motorizados	Emisiones unitarias	Longitud media de los viajes motorizados	Emisiones CO <sub>2</sub>	Espacio ocupado en el aparcamiento
	(nº)	(nº)	(gr CO <sub>2</sub> /km)	(km)	(gr CO <sub>2</sub> )	(m <sup>2</sup> )
2020	1.197	982	120,4	10,2	1.205.790	29.934
2021	1.211	993	120,4	10,2	1.219.656	30.279
2022	1.225	1.005	120,4	10,2	1.233.682	30.627
2023	1.239	1.016	120,4	10,2	1.247.870	30.979
2024	1.253	1.028	120,4	10,2	1.262.220	31.335
2025	1.268	1.040	120,4	10,2	1.276.736	31.696
2026	1.282	1.052	120,4	10,2	1.291.418	32.060
2027	1.297	1.064	120,4	10,2	1.306.269	32.429
2028	1.312	1.076	120,4	10,2	1.321.291	32.802
2029	1.327	1.088	120,4	10,2	1.336.486	33.179
2030	1.342	1.101	120,4	10,2	1.351.856	33.561

Tabla 76. Evolución de las emisiones anuales diarias en Alajeró (Escenario 1).

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del diagnóstico de movilidad y los datos de emisiones de la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA).

Las **emisiones, en el horizonte de 2030, aumentarían un 12,1%** con respecto a la situación actual estimada en 2020, por el efecto del incremento del parque móvil y de un aumento del uso de dichos vehículos, que alcanzarían más de 1.340 unidades en 2030. Ello implicaría la disposición adicional de 3.626 metros cuadrados para aparcar los nuevos vehículos. ´

## ESCENARIO 2

Los datos calculados en el escenario 2 (situación estacionaria con respecto al número de vehículos) se muestran seguidamente:

Año	Vehículos	Viajes motorizados	Emisiones unitarias	Longitud media de los viajes motorizados	Emisiones CO <sub>2</sub>	Espacio ocupado en el aparcamiento
	(nº)	(nº)	(gr CO <sub>2</sub> /km)	(km)	(gr CO <sub>2</sub> )	(m <sup>2</sup> )
2020	1.197	982	120,4	10,2	1.205.790	29.934
2021	1.197	987	120,4	10,2	1.211.819	29.934
2022	1.197	992	120,4	10,2	1.217.878	29.934
2023	1.197	997	120,4	10,2	1.223.967	29.934
2024	1.197	1.002	120,4	10,2	1.230.087	29.934
2025	1.197	1.007	120,4	10,2	1.236.237	29.934
2026	1.197	1.012	120,4	10,2	1.242.418	29.934
2027	1.197	1.017	120,4	10,2	1.248.631	29.934
2028	1.197	1.022	120,4	10,2	1.254.874	29.934
2029	1.197	1.027	120,4	10,2	1.261.148	29.934
2030	1.197	1.032	120,4	10,2	1.267.454	29.934

Tabla 77. Evolución de las emisiones anuales diarias en Alajero con las salvedades expuestas. Escenario 2  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos del diagnóstico. Factor de emisión obtenido de AEMA.

El número de viajes se eleva únicamente por **efecto del mantenimiento de políticas de movilidad centradas en el tráfico motorizado**, con lo que el efecto de incremento de emisiones se produce como producto del mayor uso de los vehículos. No se produce, por lo tanto, una mayor necesidad de nuevo espacio de aparcamiento, que permanece constante a lo largo del periodo.

Como consecuencia, las **emisiones se incrementarían** en un valor sustancialmente menor al escenario 1, resultando en una subida de algo más de un 5% al final del periodo, con un peso modal motorizado de casi el 86%.

### ESCENARIO 3

Los resultados obtenidos en el escenario 3 (aplicación del PMUS) se muestran en la siguiente tabla:

Año	Vehículos	Viajes motorizados	Emisiones unitarias	Longitud media de los viajes motorizados	Emisiones CO <sub>2</sub>	Espacio ocupado en el aparcamiento
	(nº)	(nº)	(gr CO <sub>2</sub> /km)	(km)	(gr CO <sub>2</sub> )	(m <sup>2</sup> )
2020	1.197	982	120,4	10,2	1.205.410	29.925
2022	1.077	795	120,4	10,2	976.382	26.933
2026	898	552	120,4	10,2	678.043	22.444
2030	599	245	120,4	10,2	301.352	14.963

Tabla 78. Evolución de las emisiones anuales diarias en Alajero (Escenario 3).

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del diagnóstico de movilidad y los datos de emisiones de la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA).

El escenario 3 es un **escenario de reducción de la movilidad motorizada** en virtud de la aplicación de las medidas contenidas en el PMUS según los siguientes objetivos, en los que se alcanzarían reducciones equivalentes de emisiones de GEI:

- ❖ **Fase 1:** reducción de la movilidad motorizada de un 10%. Reparto modal de un 74%.
- ❖ **Fase 2:** reducción de la movilidad motorizada en un 25%. Reparto modal de un 62%.
- ❖ **Fase 3:** reducción de la movilidad motorizada en un 50%. Reparto modal de un 41%.

De ese modo, y teniendo en cuenta una reducción del parque móvil en esa misma proporción, el espacio urbano liberado como consecuencia es de unos **14.960 metros cuadrados** que estarían disponibles para la **mejora de la habitabilidad urbana y la seguridad vial**.

En todo caso, hay que tener en cuenta también que sería posible una reducción significativa como consecuencia del cambio de las políticas municipales de movilidad, tendentes a facilitar la movilidad no motorizada, con lo que los coches se utilizarían con menos frecuencia. Esta reducción de la utilización se podría realizar en una situación de tenencia o no de automóviles por parte de los habitantes de Alajero. De esta manera, sería posible cumplir estos requisitos de reducción de emisiones sin una bajada equivalente del parque móvil (el espacio liberado sería, en consecuencia, menor del esperado), o bien que dicho parque móvil efectivamente se redujera en esa misma proporción.

No se ha tenido en cuenta el potencial efecto de un cambio sustancial de la tecnología de motorización de dicho parque móvil hacia la propulsión eléctrica por dos motivos que añaden no poca incertidumbre a este aspecto:

- ❖ El efecto real en las emisiones indirectas debida a la necesaria producción de electricidad y la consecuente capacidad del sistema eléctrico de asumir, en diez años, una parte de movilidad eléctrica en base únicamente a energía renovables.
- ❖ La capacidad de penetración de dichas tecnologías que, en los últimos años, ha sido muy reducida, aun teniendo en cuenta las políticas favorables aplicadas a todos los niveles de la administración.

La evolución de las emisiones de CO<sub>2</sub> a la atmósfera derivadas del tráfico motorizado, estimadas en cada uno de los 3 escenarios analizados se resume a continuación:

Emisiones CO2	Escenario 1	Escenario 2	Escenario 3
2020	1.205.410	1.205.410	1.205.410
2022	1.233.682	1.217.878	976.382
2026	1.291.418	1.242.418	678.043
2030	1.351.856	1.267.454	301.352

Tabla 79. Comparación de las emisiones de CO2 anuales por fase y escenario en Alajero.  
Fuente: Elaboración propia.

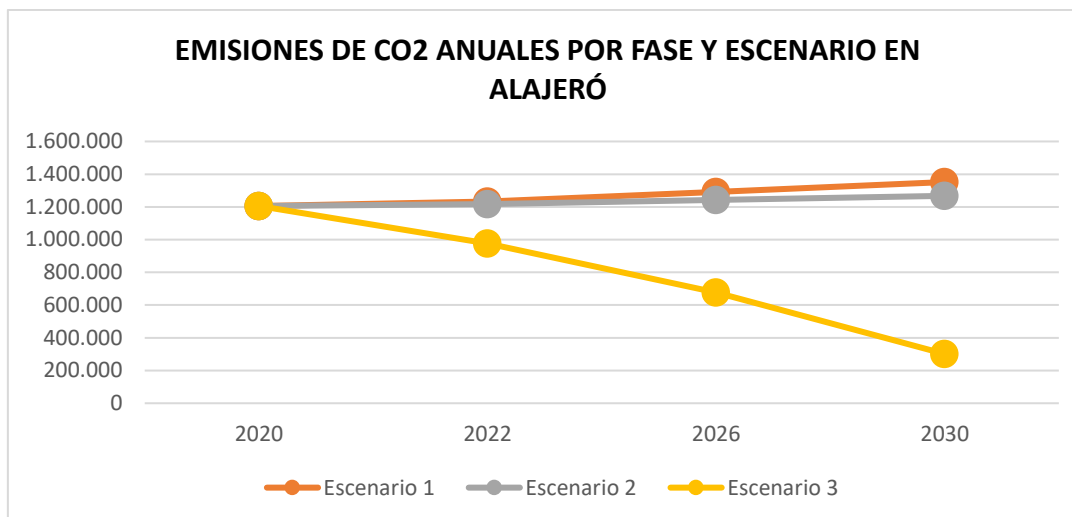


Gráfico 2. Comparación de las emisiones de CO2 anuales por fase y escenario en Alajero.  
Fuente: Elaboración propia

El ahorro de emisiones que supone la implantación parcial del PMUS (escenario 2) y la implantación total de todas las medidas contenidas en el PMUS (escenario 3) frente a la no realización de ninguna actuación, se muestra a continuación:

Ahorro	Escenario 1	Escenario 2	Escenario 3
Emisiones CO2	(gr CO2)	(gr CO2)	(gr CO2)
2020	0	0	0
2022	0	15.804	257.300
2025	0	49.000	613.375
2030	0	84.402	1.050.504

Tabla 80. Comparación del ahorro de las emisiones anuales en Alajero en los tres escenarios.  
Fuente: Elaboración propia

### 3.5.3. Conclusiones

Las conclusiones de las evaluaciones cualitativas y cuantitativas se presentan a continuación:

- ❖ Las medidas carecen de capacidad real de reducción de emisiones si no se ejecutan como **parte integral de un único proceso** tendente a generar un **modelo de movilidad** municipal sustancialmente diferente al actual.
- ❖ **La tendencia actual es claramente indeseable** desde el punto de vista de la movilidad urbana y de su sostenibilidad, no sólo por la tendencia al aumento de las emisiones, sino también al estrés urbano que provoca la tremenda disposición de espacio necesario para aparcar y circular.
- ❖ Es necesario **cambiar**, no sólo la **tendencia al aumento del parque móvil**, sino también su **frecuencia de uso**.

- ❖ La falta de datos reales y concretos para Alajero (datos de consumo real de combustibles, por ejemplo), provoca que el análisis de los escenarios presentados atienda a reflexiones que se realizan sobre grandes dinámicas y siempre en trazos gruesos.
- ❖ La **reducción de emisiones** previstas en el horizonte del Plan coincide aproximadamente con las necesidades de reducción de emisiones previstas en el borrador del PNIEC, presentado por el Ministerio de Transición Ecológica.

#### 4. Seguimiento y Evaluación

Es necesario establecer un **plan de seguimiento y evaluación** que permita revisar de forma periódica el cumplimiento de los objetivos del PMUS. Como mecanismo de seguimiento y evaluación se plantea la realización de un informe anual que recoja la batería de indicadores que se plantean tanto para evaluar el cumplimiento de los objetivos como de control de las distintas líneas estratégicas, medidas y acciones.

Los mecanismos de seguimiento, control y comunicación deben recaer sobre la **mesa de movilidad** y con la figura del **coordinador de movilidad** como responsable. El coordinador de movilidad debe dar a conocer en todo momento los problemas o las frustraciones cuyo origen sea un mal funcionamiento de alguna de las medidas.

Lo primero es definir un conjunto de indicadores que aporten información relevante de este cumplimiento:

- ❖ Un **indicador** es un dato que pretende reflejar el estado de una situación, o de algún aspecto particular, en un momento y un espacio determinados. Habitualmente se trata de un **dato estadístico** (porcentajes, tasas, razones, etc.) que pretende sintetizar la información que proporcionan los diversos parámetros o variables que afectan a la situación que se quiere analizar.
- ❖ Un indicador se toma o mide dentro de **un periodo de tiempo determinado**, para poder comparar los distintos periodos. La **comparación de mediciones** permite conocer la **evolución en el tiempo** y estudiar tendencias acerca de la situación que miden, adquiriendo así un gran valor como herramienta en los procesos de evaluación y de toma de decisiones.

El análisis de la evolución de estos indicadores y sus tendencias, a medio y largo plazo, permitirá evaluar los resultados obtenidos por las intervenciones realizadas y extraer conclusiones que sirvan para orientar la adopción de actuaciones adecuadas para, o bien, mantener cómo se están aplicando, o bien, variarlas.





Para la caracterización y control de los indicadores, un método fácil y eficaz es realizar una **ficha de indicador**, donde se incluyan los datos básicos que caracterizan al indicador: definición, frecuencia de actualización y fuentes de información utilizadas. Es por ello que se presentan en este documento fichas de cada uno de los indicadores propuestos:

IR.01 PORCENTAJE DE REPARTO MODAL DE LOS DESPLAZAMIENTOS A PIE			
<b>DEFINICIÓN</b>			
Este indicador mide el porcentaje de desplazamientos a pie en el conjunto del reparto modal.			
<b>RELEVANCIA</b>			
La distribución de los viajes según los medios de transporte es un indicador de la sostenibilidad de la movilidad y tiene una clara relación, entre otros, con los niveles de contaminación acústica y de contaminación del aire, siendo el tráfico una de las mayores causas de la pobre calidad del aire en la ciudad. Asegurar y potenciar que el peatón se convierta en el principal protagonista de la movilidad en el municipio de Alajero es la clave de su PMUS.			
<b>OBJETIVO ESTRATÉGICO</b>			
<i>Incrementar en un 18,2% los desplazamientos a pie.</i>			
<b>FUENTE DE INFORMACIÓN</b>			
Para obtener los tipos de transporte utilizados en cada caso, se recomienda el uso de encuestas como metodología para recoger información.			
<b>FRECUENCIA DE ACTUALIZACIÓN</b>			
Anual			
<b>VALOR INICIAL (2020)</b>	<b>VALOR FASE 1 (2021)</b>	<b>VALOR FASE 2 (2024)</b>	<b>VALOR FASE 3 (2030)</b>
52%	56,2%	62%	70,2%
<b>INDICADORES DE REALIZACION</b>			<b>UNIDAD</b>
Superficie peatonalizada			M2
Número de árboles nuevos			N.º
Número de elementos de mobiliario urbano			N.º
Familias involucradas en el proyecto			N.º
Número de rutas "Caminando al Cole"			N.º

Número de rutas "En Bici al Insti"	N.º
Centros educativos involucrados en proyectos de movilidad sostenible	N.º
Elaboración de una nueva versión del Plano Pasominuto	Adimensional
Flyers repartidos en comercios del Plano Pasominuto	N.º
Flyers repartidos en el punto de información turística del Plano Pasominuto	N.º
Flyers repartidos en la estación de autobús del Plano Pasominuto	N.º
Anuncios de prensa y redes sociales del Plano Pasominuto	N.º
Cartelería del Plano Pasominuto	N.º
Censo y longitud de itinerarios peatonales	Km
Ejecución de pasos peatonales de nueva ejecución	N.º
Ejecución de aceras accesibles	M2
Proyecto de urbanismo táctico para el acceso al Colegio José Nogales	Adimensional
Ejecución de proyecto de acceso al Colegio José Nogales	M2
Mejora del acceso a José Nogales desde Plaza Doña Elvira	Adimensional
Número de pasos de peatones realizados en el P.I. Cantalgallo	N.º

Tabla 81. Indicador IR.01 Porcentaje de reparto modal de los desplazamientos a pie.

Fuente: Elaboración propia

IR.02 PORCENTAJE DE REPARTO MODAL DE OTROS MODOS SOSTENIBLES DE TRANSPORTE			
<b>DEFINICIÓN</b>			
Este indicador mide el porcentaje de desplazamientos en modos sostenibles en el conjunto del reparto modal: bicicleta, transporte público, vehículos eléctricos, patinete y otros VMP.			
<b>RELEVANCIA</b>			
La distribución de los viajes según los medios de transporte es un indicador de la sostenibilidad de la movilidad y tiene una clara relación, entre otros, con los niveles de contaminación acústica y de contaminación del aire, siendo el tráfico una de las mayores causas de la pobre calidad del aire en la ciudad. El Ayuntamiento de Alajero apuesta por fomentar una movilidad sostenible de personas y mercancías, a través de medios de transporte energéticamente más eficientes y ecológicos, de modo que disminuya el consumo de combustibles fósiles y las emisiones de gases de efecto invernadero.			
<b>OBJETIVO ESTRATÉGICO</b>			
<i>Incrementar en un 4,5% los desplazamientos en otros modos sostenibles de transporte.</i>			
<b>FUENTE DE INFORMACIÓN</b>			
Para obtener los tipos de transporte utilizados en cada caso, se recomienda el uso de encuestas como metodología para recoger información.			
<b>FRECUENCIA DE ACTUALIZACIÓN</b>			
Anual			
<b>VALOR INICIAL (2020)</b>	<b>VALOR FASE 1 (2021)</b>	<b>VALOR FASE 2 (2024)</b>	<b>VALOR FASE 3 (2030)</b>
2%	2%	3,4%	6,5%
<b>INDICADORES DE REALIZACIÓN</b>			<b>UNIDAD</b>
Superficie de vías compartidas (delimitadas a 20km/h)			M2
Número de aparcabicicletas			N.º

<b>Longitud de senderos señalizados como ruta ciclista</b>	M
<b>Ejecución del Estudio de Diseño del Transporte a la Demanda</b>	Adimensional
<b>Número de vehículos adscritos al servicio de transporte a la demanda</b>	N.º
<b>Web del Ayto. con información sobre el servicio transporte a la demanda</b>	Adimensional
<b>Introducción de servicios a la demanda con reserva telemática</b>	Adimensional
<b>Número de vehículos CERO o ECO/ número total de vehículos para la DUM</b>	N.º
<b>Realización de la campaña anual 30 Días en Bici</b>	Adimensional

Tabla 82. Indicador IR.02 Porcentaje de reparto modal de otros modos sostenibles de transporte.

Fuente: Elaboración propia

I.03 PORCENTAJE DE REPARTO MODAL DEL AUTOMÓVIL (%)			
<b>DEFINICIÓN</b>			
Este indicador mide el porcentaje de uso de automóvil en el conjunto del reparto modal.			
<b>RELEVANCIA</b>			
La distribución de los viajes según los modos de transporte es un indicador de la sostenibilidad de la movilidad y tiene una clara relación, entre otros, con los niveles de contaminación acústica y de contaminación del aire, siendo el tráfico una de las mayores causas de la pobre calidad del aire en las áreas metropolitanas. De acuerdo con la información existente sobre el uso del automóvil, la distribución modal del automóvil es un indicador básico para conocer el impacto que tienen las políticas de movilidad.			
<b>OBJETIVO ESTRATÉGICO</b>			
<i>Disminuir en un 23% los desplazamientos en automóvil.</i>			
<b>FUENTE DE INFORMACIÓN</b>			
Para obtener los tipos de transporte utilizados en cada caso, se recomienda el uso de encuestas como metodología para recoger información. Entre los modos recogidos, se recomienda distinguir entre vehículos de combustión de gasolina y diésel y vehículos híbridos y eléctricos enchufables, para poder medir la evolución de la flota. La información sobre aparcamientos se obtendrá a partir de los datos registrados en la App Línea Verde.			
<b>FRECUENCIA DE ACTUALIZACIÓN</b>			
Anual			
<b>VALOR INICIAL (2020)</b>	<b>VALOR FASE 1 (2021)</b>	<b>VALOR FASE 2 (2024)</b>	<b>VALOR FASE 3 (2030)</b>
46%	41,4%	34,5%	23%
<b>INDICADORES DE REALIZACION</b>			<b>UNIDAD</b>
Plan de reordenación de flujos vehiculares			Adimensional
Aparcamientos de disuasión ejecutados			N.º
Plazas de estacionamiento en los aparcamientos de disuasión			N.º
Número de plazas reguladas (Línea Verde)			N.º
Número de plazas de PMR accesibles			Adimensional
Número de plazas de estacionamiento delimitadas en el P.I. Cantalgallo			N.º
Ejecución de nuevo acceso rodado al P.I. Cantalgallo			M2
Número de señales verticales de Línea Verde			N.º
Actuaciones de calmado de tráfico ejecutadas			N.º
Señales de calle residencial			N.º
Señales de zona 30			N.º
Superficie de nuevas infraestructuras viarias ejecutadas			M2
Existencia de Plan de señalización urbana de orientación			Adimensional
Licitación de la señalización urbana de orientación de Alajero			Adimensional
Número de señales instaladas			N.º

Tabla 83. Indicador I.03 Reparto modal del automóvil.

Fuente: Elaboración propia

I.04 SATISFACCIÓN DE LA CIUDADANÍA CON EL NUEVO MODELO DE MOVILIDAD	
<b>DEFINICIÓN</b>	
Este indicador mide la satisfacción de los diferentes agentes con la implantación del PMUS, así como de la ciudadanía en general.	
<b>RELEVANCIA</b>	
El PMUS es herramienta de planificación y un instrumento de referencia para el conjunto de actuaciones vinculadas a la movilidad en el municipio en los próximos años. El objetivo de este Plan es lograr un nuevo modelo de movilidad y para ello la implicación de los diferentes agentes involucrados en la ejecución de las medidas que recoge el PMUS es fundamental. Por ello, que puedan expresar su satisfacción con las intervenciones realizadas es clave en el proceso de toma de decisiones. Por otro lado, para lograr un cambio del modelo de movilidad actual es fundamental la participación de la ciudadanía, haciéndoles partícipes de ese cambio.	
<b>OBJETIVO ESTRATÉGICO</b>	
<i>Incrementar en un 18,2% los desplazamientos a pie.</i> <i>Incrementar en un 4,5% los desplazamientos en otros modos sostenibles de transporte.</i> <i>Disminuir en un 23% los desplazamientos en automóvil.</i>	
<b>FUENTE DE INFORMACIÓN</b>	
Para conocer la satisfacción de la ciudadanía y de los agentes implicados en la implantación del PMUS, se recomienda el uso de encuestas como metodología para recoger información.	
<b>FRECUENCIA DE ACTUALIZACIÓN</b>	
Anual	
INDICADORES DE REALIZACION	UNIDAD
Superación de un curso de 50 horas online/presencial para técnicos municipales	Certificado
Asistencia de técnicos municipales a 3 jornadas técnicas especializadas	Certificado
Jornada de presentación del PMUS realizada	Adimensional
Publicaciones en redes sociales	N.º
Publicaciones en la web del Ayuntamiento	N.º
Eventos de promoción de la movilidad sostenible	N.º
Diseño del Plan de Comunicación	Adimensional
Realización de la campaña anual 30 Días en Bici	Adimensional
Realización anual de la Semana Europea de la Movilidad	Adimensional
Nueva ordenanza municipal de movilidad	Adimensional
Aprobación en Pleno de la nueva Ordenanza de Movilidad	Adimensional

Tabla 84. Indicador I.04 Satisfacción de la ciudadanía con el nuevo modelo de movilidad.

Fuente: Elaboración propia

# PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS) DEL MUNICIPIO DE ALAJERÓ

*Abril de 2021*

*Revisado Mayo 2021*

*Consultora Alomon, S.L.*

*Equipo redactor:*

*Julián Sastre González*

*María Cuello León*

*Henar Armas Martín*

*Laura González Armas*