

DILIGENCIA DE APROBACIÓN: Que la hago yo, el Secretario-Interventor, a los efectos de lo establecido en el art. 39.2 del Decreto 55/2006, de 9 de mayo, para hacer constar que el presente documento denominado

TOMO_II_ANEJO_2_MOVILIDAD que consta de 21 páginas, forma parte del Documento del Plan General de Ordenación de El Pinar de El Hierro, aprobado DEFINITIVAMENTE por el Pleno Corporativo de este Ayuntamiento en sesión ordinario de fecha 31 de mayo de 2022, acordando, entre otros extremos someterlo a los trámites de publicación, publicitación y notificación.

MEMORIA DE ORDENACIÓN

TOMO II

Anejo 2. Movilidad

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN

EL PINAR



Diciembre 2020





Plan General de Ordenación
T.M. de El Pinar

Anejo 2.
Movilidad

2

ANEJO 2. MOVILIDAD

EQUIPO TECNICO DE GESPLAN S.A.
Diciembre 2020



Equipo Redactor

Equipo Redactor de la presente entrega del PGO del Pinar:

Arquitectos

Cristina García Bouza

María Ángeles Morales Castañares

Ágora Perdigón Alvarado

Patricia Carmen González Fernández

Geógrafo

Jorge Cebrián Ramos

Geógrafo en prácticas de fin de grado

Olmo Ballells Loaisa

Economista

Oliver Hernández Pérez

Jurista

Margarita Fernández Vega

Delineante

Tomás Domínguez Hernández

Administrativo

Juan Roberto López Velázquez



Índice del Documento de Movilidad

1. ESTUDIO DE MOVILIDAD	5
1.1. RED VIARIA EXISTENTE E INTENSIDAD DE USO	6
1.1.1. LA ISLA DE EL HIERRO	6
1.1.2. EL PINAR	6
1.1.3. CLASIFICACIÓN DEL VIARIO	7
1.1.4. INTENSIDAD DE TRÁFICO	8
1.1.5. SEGURIDAD DE LA RED VIARIA	8
1.2. CARACTERIZACIÓN Y DIAGNÓSTICO DE MOVILIDAD	8
1.2.1. DEMANDA: DISTRIBUCIÓN DE USOS Y RELACIÓN CON LA MOVILIDAD	8
1.2.2. MOVILIDAD MOTORIZADA	10
1.2.3. MOVILIDAD NO MOTORIZADA	10
1.2.4. TRANSPORTE PÚBLICO	11
1.2.5. LOCALIZACIÓN PARADA DE TAXIS DE EL PINAR	13
1.2.6. APARCAMIENTO	14
2. PLAN DE MOVILIDAD	15
2.1. MEDIDAS DE ORDENACIÓN Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL	16
2.1.1. PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE EL HIERRO (PIOH)	16
2.1.2. PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE LA ISLA DE EL HIERRO (PDMS)	17
2.2. MEDIDAS DE ORDENACIÓN Y PLANIFICACIÓN MUNICIPAL	18
2.2.1. RESPECTO AL TRÁFICO MOTORIZADO	18
2.2.2. RESPECTO A LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA	18



1. ESTUDIO DE MOVILIDAD

1.1. RED VIARIA EXISTENTE E INTENSIDAD DE USO

El estudio de movilidad se centra en la red viaria del municipio. Las infraestructuras viarias y de transporte terrestre constituyen los espacios construidos con el fin de acoger la circulación de personas, animales y vehículos, y servir de acceso al resto de los usos del territorio, siendo todas ellas de titularidad pública.

1.1.1. LA ISLA DE EL HIERRO

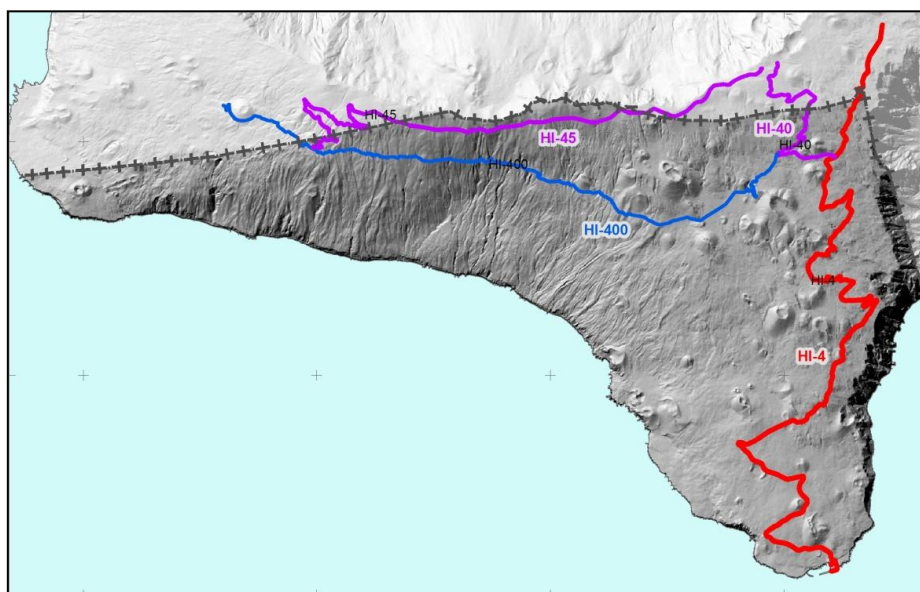
Canarias ostenta actualmente el mayor índice de longitud viaria por superficie territorial de todas las islas de Europa, con 0,60 Km/Km². Esta circunstancia, que en otras islas no ha conseguido acabar con la saturación de las carreteras si no que a su vez a inducido nuevamente a la ampliación de las mismas, en el caso concreto de El Hierro carece aún más de justificación a la vista de los bajos índices de intensidad de tráfico en relación a la capacidad de la red viaria constatados.

Si a la red de carreteras se suman las pistas rurales, la malla viaria insular alcanza dimensiones casi urbanas, con más de 6 Km/Km² en algunas islas. Al impacto directo de pistas y carreteras en el medio rural se debe añadir el hecho de que favorecen, en un clima de falta de control público, amplios fenómenos de poblamiento mediante la edificación en sus bordes, lo que se ha denominado como urbanismo de carretera, un sistema pre urbano de asentamiento de población que no requiere de la oferta de urbanización sino del simple acceso rodado.

1.1.2. EL PINAR

La red viaria de El Pinar está se encuentra en general en buenas condiciones y permite acceder a los dos núcleos de población del municipio, estando la red básica asfaltada en su totalidad. Está constituida por carreteras bidireccionales de un solo carril por sentido, y de ancho de plataforma comprendido entre los 5 y 10 metros. El 95% del trazado de la red, a nivel insular, transcurre a media ladera (la geografía condiciona sus características) con marcada sinuosidad y pendientes.

El municipio de El Pinar cuenta con una carretera que conecta con el puerto de La Restinga donde, las obras de mejora ejecutadas recientemente, garantizan las condiciones de seguridad en las operaciones de atraque y abrigo de las embarcaciones.





En su configuración actual, cabe distinguir los siguientes tipos de vías:

- Carreteras de rango insular, primer nivel que configura el sistema viario territorial.
- Carreteras locales o de segundo nivel.
- Vías o pistas rurales, de rango insular (1er nivel) o local (2º nivel)
- Vías y calles urbanas
- Senderos y rutas tradicionales

1.1.3. CLASIFICACIÓN DEL VIARIO

Carreteras regionales

- HI-4 La Restinga: Carretera que con origen en la HI-1 (que enlaza las poblaciones de Valverde y Frontera) a la altura de San Andrés, desciende hacia el sur para, atravesando el núcleo de El Pinar, finalizar en La Restinga.

CARRETERAS INSULARES

- HI-402
- HI-410

Vías y calles urbanas

- Constituidas por las vías que componen las redes de comunicación interior de los núcleos urbanos, o de éstos entre sí.

Senderos y rutas tradicionales

- PR EH 1.1 Camino El Pinar – Tacorón: Este sendero atraviesa la vertiente sur de la isla, entre El Pinar y Tacorón, una cala privilegiada del Mar de las Calmas, en la reserva marina de El Hierro. Es un recorrido de gran interés paisajístico, ya que atraviesa una zona xerófila con interesantes formaciones geológicas como el labial. La distancia es de siete kilómetros y su realización lleva unas 3 horas. El sendero salva un desnivel de 800 metros y su dificultad es media. Una parte del sendero transcurre por el Parque Rural de Frontera.
- PR EH 10 Camino El Pinar- La Dehesa: Esta ruta es conocida por los herreños como el camino de Los Pastores y es una antigua vía tradicional que usaban los ganaderos para trasladarse hasta La Dehesa, la zona de pastos comunales de la isla. Es un sendero de dificultad media que atraviesa la medianía sur, pasando por lugares de interés como el Centro de Interpretación de El Julan. La ruta tiene 17 kilómetros de longitud, salva un desnivel de 630 metros y su realización se calcula en seis horas y media de caminata. El sendero atraviesa el Parque Rural de Frontera.
- PR EH 10.1 Variante Hoya del Gallego-Hoya del Morcillo: Esta variante del sendero comunica la principal zona recreativa forestal de la cumbre, la Hoya del Morcillo, con la Hoya del Gallego, una zona agrícola rodeada de pinar, donde existe un gran número de higueras, uno de los cultivos tradicionales de los habitantes de El Pinar. Este sendero tiene 0,96 kilómetros. La dificultad es baja, ya que se realiza en media hora y salva un desnivel de unos cien metros entre El Morcillo y Hoya del Gallego. La ruta discurre por el Parque Rural de Frontera.



- PR EH 2. Camino El Pinar- El Golfo: Este sendero es el camino tradicional entre el pueblo de El Pinar y el Golfo; la ruta finaliza en el núcleo de población de Tigaday. El sendero se inicia en Taibique, sube hasta la crestería para descender luego por los escarpes del Golfo. La ruta tiene una dificultad media y acumula un desnivel de 1.150 metros; la distancia que se recorre es de 9,1 kilómetros y el tiempo estimado está entre tres horas y media – cuatro horas. El sendero atraviesa el Parque Rural de Frontera.
- PR EH 3 Camino de Isora – Las Playas – Isora: Este sendero circular permite contemplar el otro deslizamiento de la isla, el formado por la zona conocida como las Playas, donde se encuentra el parador de turismo. La ruta sale de Isora, el pueblo central de la isla, desciende por el lado este de Las Playas, recorre la costa y sube por el lado oeste. Es un sendero de dificultad alta, con 13 kilómetros de distancia, cuatro horas para realizarlo y que salva un desnivel de 900 metros. La ruta atraviesa el Monumento Natural de Las Playas.
- PR EH 3.1 Camino Las Casas – Hoya del Morcillo: Esta ruta conecta el PR 3 con la Hoya del Morcillo, la principal zona recreativa insular en el pinar de las cumbres insulares. Es un sendero de dificultad baja, con un desnivel de 150 metros y una distancia de 1,9 kilómetros; la estimación de tiempo para su realización es de 45 minutos. La ruta atraviesa el Parque Rural de Frontera.
- PR EH 3.2 Camino de las Casas – Taibique: Este sendero comunica dos núcleos de población del municipio de El Pinar, entre Las Casas y Taibique. Es una variante del EH 3, que permite ir hasta el núcleo de Taibique, en vez de retornar a Isora. El sendero tiene dificultad baja, 1,4 kilómetros de longitud, un desnivel de 30 metros y la duración es de 30 minutos.

1.1.4. INTENSIDAD DE TRÁFICO

Los datos de 2005, 2007 y 2009 facilitados por el Cabildo permiten realizar un análisis de la demanda y sus características, concluyéndose que, el municipio de El Pinar no acoge ninguno de los tramos que registran las intensidades más elevadas, no superándose en ningún caso los 2.000 vehículos día.

En base a estos datos, podemos concluir que las intensidades quedan muy por debajo de la capacidad de la red vial interurbana del municipio y que en ningún caso la concentración horaria de tráfico puede derivar en problemas de congestión relevantes a lo largo del día.

El estudio de las distribuciones horarias da una idea clara de la heterogeneidad de los patrones de movilidad que se producen en el municipio. A pesar de no ser la isla destino del turismo de masas, la composición de la movilidad denota un peso importante de la movilidad vinculada al ocio. A la par, el hecho que no se registren puntas de tráfico importantes por la mañana es producto de la ausencia de una movilidad importante vinculada a sectores productivos y de un peso relativamente moderado de los demás sectores frente a la movilidad de tipo no ocupacional.

1.1.5. SEGURIDAD DE LA RED VIARIA

En relación a la seguridad de la red viaria, y tomando como indicador la existencia de “Tramos de Concentración de Accidentes” (TCA), entendiéndose por tal, aquel, de al menos 1 kilómetro de longitud, en el que el número de accidentes es significativamente mayor que la media de accidentes ocurridos en otros tramos de características similares, en un periodo de 5 años, podemos concluir que actualmente no hay ninguno en toda la isla.

1.2. CARACTERIZACIÓN Y DIAGNÓSTICO DE MOVILIDAD

1.2.1. DEMANDA: DISTRIBUCIÓN DE USOS Y RELACIÓN CON LA MOVILIDAD



Resulta indispensable concretar los usos y características territoriales más significativas que inciden en las demandas de movilidad. A tal efecto, y atendiendo a la categorización que contempla SITCAN (Sistema de Información Territorial del Gobierno de Canarias) podrían considerarse:

- Los Asentamientos, distinguiendo dentro de ellos los asentamientos urbanos continuos, asentamientos dispersos de borde de carretera, y edificaciones diseminadas o poblamientos dispersos.
- Los cultivos en activo y los pastizales, que soportan una gran parte de la cabaña ganadera insular. Conviene destacar que aunque la proporción de suelo agrícola abandonado sea alta, la isla mantiene aún el mayor porcentaje de tierras agrícolas cultivadas per cápita de todo el archipiélago.
- Los polígonos industriales y canteras y actividades comerciales complementarias.
- Según datos de marzo de 2010, El Pinar alberga 2.009 residentes. Analizaremos en términos espaciales la distribución de la población para conocer así los focos de demanda en movilidad por este concepto.

El resultado de este análisis, indica que la mayor proporción poblacional se localiza en Taibique, seguida de La Restinga y Las Casas. Considerándolo a nivel de núcleo, el de El Pinar (constituido conjuntamente por Taibique y Las Casas) prácticamente dobla en habitantes a La Restinga y, en consecuencia, resultan coherentes los datos de intensidad de tráfico, que contemplan la carretera insular HI-4, en su tramo inicial desde el vecino término municipal de Valverde al núcleo de El Pinar, como el de mayor afluencia.

La población diseminada, que no se corresponde con asentamientos urbanos o continuos de borde de carretera, tiene su máxima expresión en el municipio, al sur del núcleo de El Pinar, aunque a mucha distancia de otros ámbitos de la isla. Este efecto podría incrementarse con fenómenos como la segunda residencia que van directamente relacionados con la urbanización de los caminos rurales.

En relación a la demanda de movilidad generada por las producciones e insumos relacionados con la actividad agrícola, podemos concluir que la mayor parte de los cultivos de exportación a nivel insular no se encuentran en El Pinar sino en el ámbito noreste de El Golfo (Frontera).

Por último, no existe en la actualidad zona alguna en el municipio dedicada a la actividad industrial, no obstante el presente Plan General contempla la delimitación de dos sectores de suelo urbanizable sectorizados ordenados con tal destino, con una superficie de 19.460 y 23.359 m² respectivamente que se apoyan en viarios existentes de dimensión suficiente.

Aparte de estos grandes grupos, no existen desplazamientos laborales de importancia entre municipios con motivo de la construcción como ha ocurrido en otras zonas de Canarias, donde esta actividad ha llegado a influir poderosamente en la movilidad.

Una vez descrita la distribución básica de usos y actividades del municipio, el análisis de la movilidad ocupacional de la isla se basa en la explotación de los datos correspondientes a los Censos de Población y Viviendas realizados por el Instituto Canario de Estadística y el Instituto Nacional de Estadística en el año 2001. Los datos contenidos en esta estadística se refieren al viaje de ida "residencia-trabajo" de los trabajadores residentes en El Hierro en un día laborable tipo. La gran mayoría de desplazamientos realizados en El Pinar tienen el propio municipio del trabajador como destino (75%). Esto indica un elevadísimo índice de autocontención de los municipios y un claro predominio de los desplazamientos de corta duración en la vertebración de la movilidad de la isla. Destaca el hecho que la mayor parte de desplazamientos que tienen como origen el mismo

municipio son solamente de ida y vuelta, lo que indica que aunque los trabajadores tengan su lugar de trabajo en el mismo municipio son pocos los que se desplazan a su casa para almorzar.

No obstante, cabe destacar la observación que realiza el PIO en relación a la “creciente movilidad poblacional que indica que un sector cada vez más amplio de la población habita a lo largo de la semana o del año en dos o más lugares, que se ubican en un territorio más o menos amplio, en función de su capacidad económica y de su actividad laboral”.

1.2.2. MOVILIDAD MOTORIZADA

El uso del vehículo privado supone el mayor porcentaje de los desplazamientos motorizados (un 81% según la encuesta de movilidad de El Hierro de 2004).

Casi tres de cada cuatro trabajadores de El Hierro (72%) se desplazan diariamente hacia su puesto de trabajo en automóvil como conductor. Otro 10% lo hace como pasajero y un 1% en motocicleta o ciclomotor. Es decir, un 83% de los trabajadores residentes de la isla utilizan el vehículo privado motorizado para sus viajes de carácter ocupacional. Por contra, el 14% utiliza modos de transporte no motorizados (menos del 1% de los cuales la bicicleta) y únicamente el 2% es usuario de transporte público.

A nivel de distribución por intervalos de tiempo de desplazamiento, la mayoría de los trabajadores (45%) tardan menos de 10 minutos en llegar a su lugar de trabajo. El segundo grupo en importancia son los que tardan entre 10 y 20 minutos (35%). Los trabajadores que tardan más de 20 minutos únicamente representan un 20% del total. Este hecho refuerza las conclusiones vistas en el apartado relativo al destino de los desplazamientos (autocontención muy elevada, poca importancia de los desplazamientos fuera de la isla...), según las cuales en la isla de El Hierro el lugar de trabajo se sitúa, por lo general, muy próximo al domicilio de residencia del trabajador.

A continuación se muestra el parque de vehículos obtenido a partir de los datos estadísticos que proporciona la Dirección General de Tráfico. La siguiente tabla contiene el número de vehículos según tipología en el ámbito municipal de El Pinar, para el conjunto de la isla de El Hierro y a nivel de la comunidad autónoma.

Ámbito	El Pinar	El Hierro	Canarias
Furgonetas y Camiones	282	3.092	355.831
Autobuses	0	30	5.478
Turismos	532	4.518	976.282
Motocicletas	48	414	95.676
Tractores Industriales	10	53	4.726
Remolques y semirremolques	8	94	14.179
Otros vehículos	14	177	19.427
Total	894	8.378	1.471.599

Si se observa la composición del parque a nivel porcentual destaca, por una parte, el predominio de los turismos (59,5%), seguido de las furgonetas y los camiones (31,5%). A mucha distancia se sitúan las motocicletas (5,4%) y el resto de vehículos con un papel apenas testimonial.

Comparando esta distribución con la correspondiente a la comunidad autónoma destaca el hecho que el peso de las furgonetas y los camiones es mucho mayor (31,5% frente al 25%). Este será otro factor importante a tener en cuenta.

1.2.3. MOVILIDAD NO MOTORIZADA



Ya hemos visto como sólo el 14% utiliza modos de transporte no motorizados (menos del 1% de los cuales usan la bicicleta). Si relacionamos el modo de transporte utilizado con el tiempo de desplazamiento, la bicicleta (5 minutos) y andar (8 minutos) son asociados a un menor tiempo, mientras el transporte público destaca como el modo al que se le asocia un mayor tiempo (26 minutos) y los desplazamientos en vehículo privado rondan, en promedio, el cuarto de hora.

Actualmente, el uso de la bicicleta en la isla de El Hierro puede considerarse únicamente incipiente. Esto se debe principalmente a la orografía pero también a una cuestión de hábito.

El Cabildo ha expresado su voluntad de impulsar las vías ciclistas, con el objetivo de fidelizar, a medio plazo a unos usuarios que, de forma general, pueden clasificarse en tres tipologías: usuario cotidiano, deportivo y de cicloturismo. De hecho cabe destacar a lo largo de los últimos años un interés creciente de los gestores y promotores europeos por el cicloturismo.

En relación a los desplazamientos peatonales, cabe remarcar los condicionantes impuestos por lo que se podría considerar “Disfunciones en la accesibilidad urbana”. A pesar de los esfuerzos desarrollados por el Ayuntamiento para dignificar su vía pública y conseguir una mejora en su accesibilidad, se debe seguir trabajando en esta dirección puesto que las principales disfunciones detectadas corresponden principalmente a problemas de accesibilidad universal para las personas de movilidad reducida y, más concretamente:

- Ancho libre de paso de las aceras insuficiente debido, en ocasiones, a la presencia de obstáculos tales como postes y otros elementos del mobiliario urbano.
- Ausencia de vados en los pasos de peatones.
- Ausencia de aceras por la edificación en zona sin urbanizar.

Considerando los desplazamientos vinculados al ocio, cabe destacar que El Hierro cuenta con una extensa red de senderos homologados que representa uno de los atractivos herreños del turismo relacionado con la naturaleza.

1.2.4. TRANSPORTE PÚBLICO

El Cabildo de El Hierro ha desarrollado una estrategia de promoción del transporte público regular que culminó en 2007 con la mejora de la flota operada por la Sociedad Cooperativa de Transporte de Viajeros de El Hierro. Desde esa fecha:

- se reestructuró el recorrido de algunas líneas (seis nuevas rutas y dos circunvalaciones que permiten unir todos los pueblos de la isla, y a estos con el aeropuerto y puerto insular) jerarquizando claramente las estaciones, teniendo como epicentro la Estación de Guaguas de Valverde y la Estación de autobuses de Frontera (con sala de espera para los pasajeros y oficina de venta de títulos) como núcleo del subsistema que da cobertura a los servicios de transporte público en la zona Norte (El Golfo),
- se incrementó notablemente la frecuencia del servicio en todas las líneas. Así, todas las poblaciones de la isla cuentan, por primera vez, con servicio regular de transporte en guaguas de 19 plazas, adaptadas a la escala y demandas de servicio.

De este modo, se pasó de una media de 20 expediciones en día laborable y 20.470 pasajeros en el año 2006, a duplicar el número de pasajeros y expediciones al año siguiente, llegando hasta los 102.551 viajeros y las 96 expediciones en día laborable el año 2009. La línea que une La Restinga con Valverde, transportó un 28,8% del total de pasajeros.

Si se analiza la variación mensual de la demanda en cada una de las rutas para el año 2009. No se observa una diferencia estacional especialmente acusada durante dicho ejercicio, con una



punta en el mes de julio por encima del 17,7% respecto a la media mensual y otra en marzo, con un 5,7% superior, y un mínimo de pasaje en diciembre, situado un 9,5% por debajo el valor promedio.

No obstante la oferta de transporte colectivo terrestre debe enfrentarse a problemas comunes a todas las islas, que hacen que vea disminuida su eficiencia al enfrentarse en el interior de las mismas con una orografía complicada y sobre todo con una estructura de asentamientos extremadamente dispersa y compleja.

Atendiendo a la valoración que hace el PIOH del actual sistema de transporte, desarrollado en los últimos años a través de la ampliación de líneas públicas de transporte colectivo y la localización de las infraestructuras vertebradoras necesarias, y teniendo presente la dimensión poblacional de la isla y su parque móvil podemos concluir que parece adecuado para cumplir con las políticas de movilidad y de transporte que busquen la contención de la movilidad y favorezcan el transporte colectivo.

La tabla siguiente recoge las distintas líneas que configuran el servicio regular de guaguas en El Pinar:

Líneas regulares	Lunes a Viernes	Sábados	Domingos	Recorrido (en km)
1. Circunvalación Valverde	20	12	0	5 (11*)
2. La Restinga – Valverde	8	6	4	34
3. Frontera – Valverde 10 6 6 18	10	6	6	18
4. Circunvalación Valle de El Golfo				
4A. Recorrido Costa – Punta Grande	9	6	0	13
4B. Recorrido Candelaria	9	6	0	18 (26**)
5. Guarazoca – Valverde	10	6	6	10
6. Valverde - Aeropuerto – La Caleta	12	12	12	16 (11****)
7. Valverde – Puerto -Las Barranqueras	10	6	6	15 (22***)
8. Isora – Valverde	11	6	6	12

* Extensión a Echedo

** Extensión a Pozo de la Salud

*** Extensión al Parador

**** Directo Aeropuerto

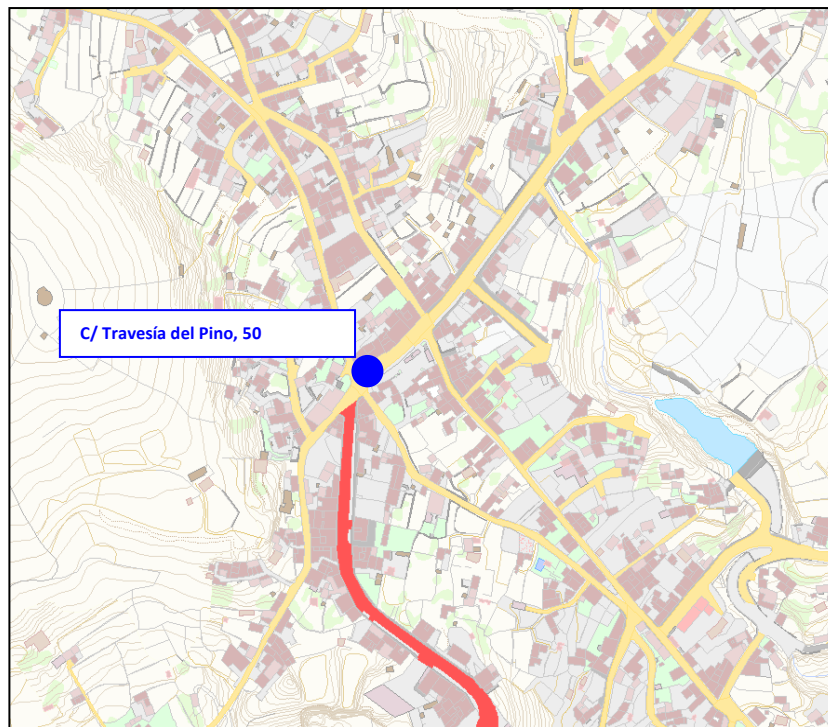
Por otra parte, los servicios de transporte escolar y discrecional en la isla de El Hierro también están operados por Transhierro. Se trata de una flota de 18 vehículos con una oferta total de 760 plazas que, además de los servicios indicados anteriormente, pueden ser utilizados como refuerzo o reemplazo temporal de los vehículos que operan las líneas del servicio regular.

La oferta de transporte escolar existente garantiza la conexión con los principales centros de educación primaria y secundaria de la isla, mediante la cobertura de 25 rutas diarias. En relación al primer tipo de centros el CEIP de Taibique, en el término municipal de El Pinar, cuenta con servicio desde localidades vecinas, mientras que el principal centro de educación secundaria, el IES Garoé tiene servicio de transporte escolar desde la práctica totalidad de núcleos poblacionales de El Hierro (con un total de 11 conexiones diarias).

Hay que señalar que, además de las líneas regulares de guaguas, Transhierro gestiona también el servicio de taxi, agrupando 17 de las 19 de las licencias vigentes en El Hierro), con lo que únicamente 2 titulares de licencia operan de forma independiente. De ellas 1 licencia está adscrita al municipio de El Pinar.

La isla cuenta con tres puntos de parada reservados para el estacionamiento de taxis situados en Frontera, El Pinar y Valverde. Concretamente, la de El Pinar se ubica en la plaza de El Mentidero contando con 1 plaza.

La ampliación del servicio regular de guaguas experimentada los últimos años ha reducido significativamente la demanda de este modo de transporte y desde el sector se reclama una moratoria en la concesión de nuevas licencias de taxi e incluso una reducción incentivada de las actualmente vigentes.



1.2.5. LOCALIZACIÓN PARADA DE TAXIS DE EL PINAR

En cuanto a la intermodalidad, el servicio de guaguas garantiza una buena conexión con las líneas de transporte aéreo y marítimo, ajustando sus horarios a las posibles variaciones de los de dichos servicios.

Como conclusión al análisis del transporte público, cabe señalar que todo núcleo habitado de la isla con población superior a los 20 habitantes cuenta con servicio de transporte público con paradas situadas a una distancia inferior a los 400 metros del lugar de residencia de la mayor parte de la población de El Hierro. También es destacable la elevada velocidad comercial del servicio regular (el promedio se sitúa en los 35,5 km/h) que, dadas las limitadas distancias a recorrer en la isla, garantiza un tiempo de desplazamiento a los usuarios del servicio de transporte público muy competitivo con respecto a los desplazamientos en vehículo privado.

No obstante, un elemento a mejorar es el relativo al equipamiento de las paradas de la red, tanto a nivel de identificación de la propia parada con la respectiva señalización, como a nivel de la información al usuario en las mismas. En general, cabe destacar que pocas cuentan con marquesinas de calidad y que la mayor parte de ellas no cuenta siquiera con la prescriptiva señalización horizontal. Debería acometerse un programa de señalización de las paradas en todas las rutas siguiendo unas pautas normalizadas en cuanto a los elementos identificativos (logo, nombre de la parada, pintado



de la calzada, etc.). Asimismo, para la sustitución o instalación de nuevas marquesinas, también debería procederse a definir criterios para unificar y normalizar el diseño de dichos elementos.

1.2.6. APARCAMIENTO

El municipio no cuenta en la actualidad con áreas destinadas a aparcamiento más allá de unas pocas, de escasa entidad, vinculadas a las zonas de baño y el Ayuntamiento.



2. PLAN DE MOVILIDAD

2.1. MEDIDAS DE ORDENACIÓN Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

2.1.1. PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE EL HIERRO (PIOH)

El instrumento definitorio de la ordenación territorial a nivel insular, en los aspectos de su ordenación que tienen repercusión directa sobre la movilidad, concluye que:

- Las obras de la carretera de los Roquillos y el túnel de Gorreta, a una escala territorial insular, han producido una agudización de un doble desequilibrio territorial (“norte-sur” y “Costa-Medianía”) por ello, la programación de inversiones en infraestructuras viarias plantea la atención de las necesidades de las medianías y del Eje sur.
- En ese sentido, la actuación estratégica sobre La Restinga se centra en una mayor atención a las actuaciones de mejora en el eje San Andrés – La Restinga (a pesar de haberse realizado ya notables mejoras de trazado) y en la travesía de El Pinar.
- A fin de controlar la transformación en carreteras y la apertura indiscriminada de pistas, establece una normativa sobre suelo rústico que señala aquellos ámbitos de tajante prohibición de nuevas “aperturas”, tanto para evitar impactos indeseados como para impedir nuevos procesos de dispersión de la edificación.

En síntesis, la red viaria y el sistema de itinerarios estructurales planteado por el PIOH se basa en los siguientes principios:

- La renuncia al esquema de anillo viario costero por sus efectos negativos de “homogeneización” del territorio y ser contrarios al modelo de sostenibilidad, potenciando por el contrario la estructura de vías dorsales y sus conexiones con la costa, así como determinados subsistemas “en anillo” en la isla alta y plataformas costeras.
- El refuerzo del sistema viario interno rodado y peatonal a través de actuaciones de mejora y adecuación a su función ambiental de los itinerarios de carácter paisajístico y de los accesos a los recursos naturales, históricos y arquitectónicos, así como de los caminos o “bajadas” tradicionales.
- La prohibición de apertura de nuevas pistas y redes de caminos que no sirvan a la potenciación o puesta en valor de las actividades tradicionales o nuevas actividades de la Isla, en áreas ya saturadas (El Golfo), en el borde litoral o en territorios protegidos (Dehesa, Lajiales, Julan) y en todo caso a través de programas o planes plurianuales de carácter integrado, y con control del uso y destino de su entorno inmediato, estudio de impacto ambiental, y regeneración ambiental de márgenes.
- La ineludible mejora de accesibilidad zonal a determinadas instalaciones y usos estratégicos de interés público situados en la costa, y que constituyen un recurso recreativo tradicional o potencial de la población de el Hierro.

Las principales actuaciones (o previsiones) de trazado viario contempladas en el Plan son las siguientes:

- Rectificaciones puntuales de diseño de intersecciones y programa de seguimiento de control de Impactos ambientales.
- Mejora de tramos en el eje Pinar-Restinga.

En materia de transporte público ligado a la red, considera necesario reforzar la eficacia y nivel de servicio (bus, taxi) entre los distintos territorios del sur, y con las grandes infraestructuras receptoras de viajeros interinsulares (Aeropuerto, La Estaca) y los centros turísticos y de empleo.



2.1.2. PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE LA ISLA DE EL HIERRO (PDMS)

Considera necesario apostar por un nuevo modelo de movilidad que invierta la tendencia actual de dependencia absoluta del vehículo privado y esté articulado a través de los siguientes objetivos:

- Recuperar y mejorar el espacio público.
- Fomentar los viajes no motorizados, peatonales y ciclistas, que permiten desplazamientos en cercanía, mediante la implantación de redes adecuadas y dando la oportunidad a los conductores de abandonar el vehículo privado para realizar estos cortos viajes.
- Potenciar el transporte público logrando una mayor participación de este modo de transporte en el la distribución global de la movilidad, ofreciendo a los ciudadanos una alternativa atractiva (reordenación de líneas, servicios lanzadera, etc.) que capte viajeros en los desplazamientos urbanos y metropolitanos.
- Insertar la movilidad sostenible en el desarrollo urbano futuro. La planificación urbanística debe incorporar aquellos criterios que favorezcan la proximidad en las actividades, el uso del transporte público y de los modos no motorizados.
- Planificar desde los criterios de equidad, es decir desde una perspectiva que permita que todos los ciudadanos sin excepción puedan tener las mismas oportunidades de accesibilidad. Se trata de planificar para los que tienen mayores problemas de movilidad, las personas con discapacidad, y desde ese criterio lograr una planificación que sirva para el conjunto de los ciudadanos de el Hierro.

Estos objetivos se materializan en la concreción de las siguientes medidas (marcados con el signo ► los que son competencias y se desarrollan en el Plan General):

- Estrategia de transporte público
- Mejora de señalización y equipamiento de paradas de guagua
- Mejora y homogeneización de la información al usuario
- Optimización de las rutas existentes
- Mejora de la política tarifaria
- Optimización del sistema de expedición y control de títulos de transporte
- Estrategia de transporte flexible (servicios de reserva a demanda de viaje sobre ruta y horario determinado, coche compartido, etc.)
- Mejora del conocimiento de la movilidad de viajeros en guagua
- Ajuste del número de licencias de taxi a la demanda real
- Introducción de vehículos sostenibles
- En la flota de guaguas
- Sustitución del parque convencional de vehículos por otros de bajo impacto ecológico
- Elaboración del mapa de puntos de recarga para vehículos eléctricos
- Adaptación e integración de las infraestructuras de transporte y movilidad
- Mejora de la seguridad vial de la red de carreteras



- Fomento de la movilidad a pie
- Fomento de la movilidad en bicicleta
- Estrategia de movilidad turística
- Creación del Instituto de Movilidad Sostenible
- Concreción de un Plan de Comunicación y Participación
- Campañas de comunicación
- Programas educativos y de sensibilización
- Pruebas piloto de medidas propuestas
- Participación ciudadana

2.2. MEDIDAS DE ORDENACIÓN Y PLANIFICACIÓN MUNICIPAL

El análisis de la movilidad en el municipio de El Pinar nos lleva a los redactores de este Plan General, siempre dentro del objeto y contenido definido para él por la normativa de aplicación, a unas conclusiones similares a las de los planes insular y de movilidad sostenible de la isla de El Hierro, que recogemos a continuación.

2.2.1. RESPECTO AL TRÁFICO MOTORIZADO

Destacan en el diagnóstico del Plan General:

- La consideración de la red viaria existente suficiente para la población del municipio, a pesar de su dispersión.
- La importancia de los viajes generados debido a la ocupación con viviendas de gran cantidad de parcelas de suelo rústico con acceso a través de caminos, que posteriormente se asfaltan y que dependen de los equipamientos y servicios situados en los núcleos de población.
- La excesiva apertura de nuevas carreteras asfaltadas sobre antiguas pistas agrícolas, que en ocasiones produce formación de asentamientos.
- Necesidad de rectificaciones puntuales de diseño.

2.2.2. RESPECTO A LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA

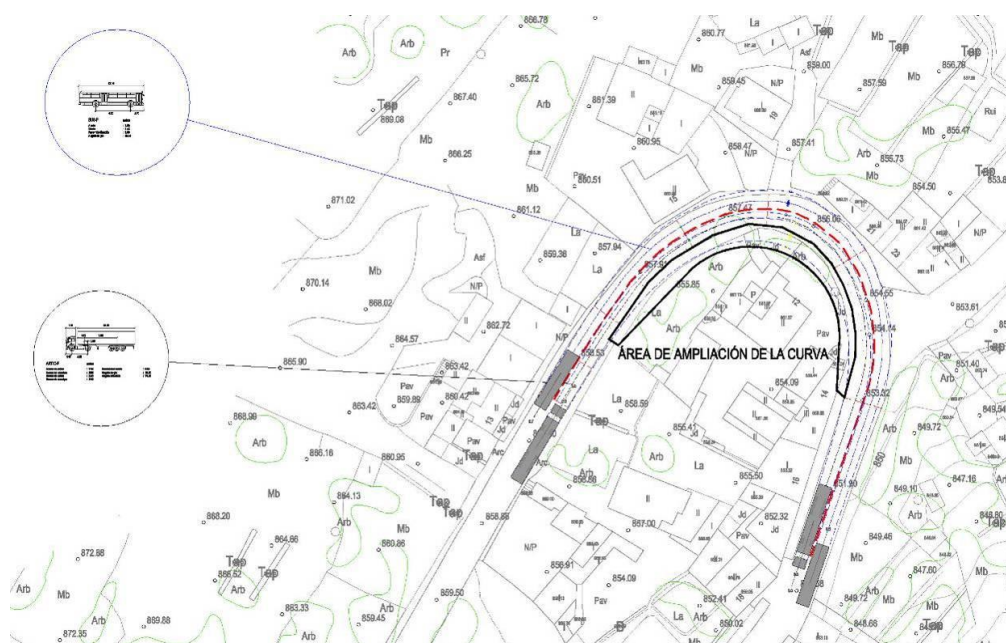
Es la que consideramos que menos se encuentra apoyada por las infraestructuras existentes, distinguiendo dos aspectos:

- La continuidad de los caminos rurales dentro de la trama urbana como calles, tiene gran interés para el atractivo de los recorridos entre los núcleos de población y el entorno rural.
- La urbanización excesivamente orientada al servicio de vehículos rodados, sin atención a los itinerarios peatonales y ausencia general de aceras.
- Mejora de señalización y equipamiento de paradas de guagua.

Concretamos este diagnóstico en los objetivos y medidas propuestas en el documento:

- Priorizar el uso eficiente de las infraestructuras existentes, su adaptación y mejora, como alternativa sostenible frente a la implantación de nuevas. Para ello se propone mantener la red viaria para vehículos a motor tal y como está, haciendo hincapié en el control de las vías en suelo rústico.

- Para intentar reducir el número de desplazamientos, o al menos contener su aumento, el plan fomenta la consolidación de los núcleos existentes (simplificando la normativa de edificación en suelo urbano y ordenando pormenorizadamente los ámbitos de desarrollo urbano del plan para facilitar su gestión) y además de contener el crecimiento del número de viviendas en suelo rústico.
- Incorporación de los criterios de la ley de accesibilidad, y cumplimiento de las condiciones básicas para su aplicación, en la ordenación pormenorizada de los ámbitos de desarrollo de este Plan General.
- Integración en la estructura general del municipio las redes de senderos, tanto patrimoniales como turísticos, que ya estaban recogidos en otros documentos y que consideramos valiosos.
- Para estos caminos, se recogen diversas medidas de protección del propio camino cuando este tenga algún tipo de valor patrimonial (ver art. 38 Grados de protección e intervenciones en el patrimonio histórico edificado arquitectónico y etnográfico // Apdo. 11 relativo a los elementos territoriales lineales con valor etnográfico).
- Nuevo trazado en un punto del paso de la carretera HI-4 a través del núcleo de El Pinar para facilitar el encuentro entre dos vehículos pesados en la curva desde la que se accede a las casas.



- Propuesta de modificación de los sentidos de circulación en algunas calles del núcleo de La Restinga que posibilitaría dar prioridad de uso peatonal a la mayor parte de las calles, organizando un anillo principal de circulación y convirtiendo el resto de las vías en calles de coexistencia.
- Reserva de suelo para mejorar los equipamientos de las paradas de guaguas en los dos núcleos de población de El Pinar y La Restinga.

Santa Cruz de Tenerife a diciembre de 2020.
Equipo Técnico de GESPLAN



PGO



EL PINAR