

## ANEXO II: PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD



## ÍNDICE

1.- Medidas específicas de modos de transporte .....	1
2.- Medidas de ordenación y planificación territorial .....	3
2.1 Medidas de ordenación y planificación de carácter territorial.....	3
2.2 Medidas del Plan General de Ordenación de carácter estructural.....	4
3.- Medidas de la normativa .....	5
4.- Reservas de espacios para aparcamientos.....	7



## 1.- MEDIDAS ESPECÍFICAS DE MODOS DE TRANSPORTE

El Plan Insular intervendrá globalmente sobre la estructura de la movilidad insular, tanto urbana como interurbana e incluso las relaciones con el exterior. Para determinar las alternativas más adecuadas se estudiarán las posibilidades de sistemas y medios no convencionales de transporte, para su posible implantación o fomento de cara a la alteración del reparto modal de partida.

La ordenación del transporte se centrará en los aspectos de organización e implementación de un sistema eficaz, adecuado a las necesidades actuales y a su previsible evolución, en el que se integren los distintos modos previstos de forma coherente con el modelo de ordenación y los condicionantes del territorio.

En la actualidad desde la legislación autonómica y el planeamiento Insular se plantea como objetivo un cambio sustancial en la situación actual, incluso en algunos casos la consecución del mismo número de viajes de transporte público y vehículo privado, aspecto ambicioso que en caso de conseguirse cambiaría las pautas de movilidad que conocemos en la actualidad en la isla. Para esto se pretende articular la movilidad entorno al transporte colectivo donde la red de intercambiadores y aparcamientos jugarán un papel muy importante.

Las herramientas para la consecución de estos objetivos estarán basadas en la mejora de la oferta del transporte colectivo estimulando su uso y priorizándolo, reduciendo la necesidad de uso del vehículo privado pero también se menciona que *las administraciones públicas fomentarán e incentivarán el mejor y más eficiente uso del transporte terrestre privado* con herramientas como la gestión de aparcamientos o la regulación y restricción del tráfico urbano de no residentes.

El instrumento que debe dar cabida a las determinaciones que deben respetar los principios propuestos y conseguir estos objetivos es un documento específico como puede ser un Plan Territorial Especial del Transporte.

En la actualidad existe una gran incertidumbre sobre las acciones que se podrán acometer en el futuro, por lo que cualquier planificación de las mismas presenta un alto grado de indefinición. En el caso de apostar por un transporte público colectivo potente, la implantación de carriles bus será de gran importancia, para lo que se requerirá de proyectos detallados que dependerán de la intensidad de circulación de guaguas en cada sentido de circulación y aspectos funcionales de la vía como:

- El incremento en la congestión de los carriles destinados al tráfico privado.
- La dificultad de los giros que introduce (especialmente a la derecha).
- La limitación o supresión del aparcamiento.
- La dificultad de accesos a garajes y vados así como la carga/descarga.

Dentro de este epígrafe es conveniente señalar que el funcionamiento del transporte público en el marco del viario no sólo depende del espacio destinado para la circulación en la calzada sino también de las condiciones en que se produce el acercamiento y parada de los vehículos y de los espacios destinados al peatón que accede al transporte público, es decir, acondicionamiento de aceras y paradas en condiciones seguras y confortables. En ese sentido pese a la mejora en los últimos años en la red de paradas de transporte público abundan las que se encuentran en sitios con malas condiciones de accesibilidad para los vehículos y los usuarios, entre aparcamientos de vehículos sin plataformas en las paradas, con longitudes insuficientes en casi todos los casos, en arcenes de carreteras, sin equipamiento suficiente (marquesinas, información), con aceras insuficientes y bajas, etc., que en cualquier caso dependerán de un proyecto concreto de actuación.

Será por tanto medidas de actuación aquellas que actúan tanto sobre la demanda como sobre la oferta. Aspectos como el reparto en los modos de transporte privado o colectivo, tiempos de recorrido, niveles de servicio, mayor utilización del transporte público colectivo, etc. Para ello, el planeamiento deberá perseguir al menos los siguientes objetivos:

- a) Disponer de una red coherente y eficaz de aparcamientos colectivos que cubra especialmente las inmediaciones de los intercambiadores de transporte y de los principales accesos a la ciudad que en caso de Yaiza se establece entorno al ámbito portuario de Playa Blanca y del área administrativa del Casco de Yaiza.
- b) Reservar carriles para el transporte colectivo en régimen exclusivo o compartido con vehículos de alta ocupación.

En este sentido se señala que el Plan Insular o el correspondiente Plan Territorial Especial de Transporte, como herramienta legal será el que establezca las determinaciones necesarias para alcanzar estas metas.

## **2.- MEDIDAS DE ORDENACIÓN Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL**

### **2.1. MEDIDAS DE ORDENACIÓN Y PLANIFICACIÓN DE CARÁCTER TERRITORIAL**

El PIOL establecerá los criterios que deberán seguir aquellos planes de infraestructuras o figuras de planeamiento que desarrollen la ordenación viaria entre los que se debe señalar que las propuestas de ordenación preverán, las condiciones para su integración en el sistema de transporte público.

La propuesta de Plan General plantea como premisa aprovechar al máximo las infraestructuras existentes, mejorando sus niveles de servicio, su integración en la red y su adecuación ambiental mediante las reservas de suelo necesarias para nuevas actuaciones entorno a las vías existentes, ampliaciones así como mejoras en las conexiones.

En la actualidad el modelo de asentamientos de carácter disperso ha propiciado una elevada densidad de viario, aspecto que se potencia y retroalimenta ya que a mayor accesibilidad mayor ocupación residencial y a la inversa. Y es por lo tanto fundamental fomentar y restringir nuevas ocupaciones del suelo tal como se ha establecido en el presente Plan General, con el fin de disminuir la demanda de movilidad y permitir un mejor reparto modal.

En la actualidad el sistema viario se estructura en base a sistemas complementarios:

- El corredor insular central que discurre desde el municipio de Arrecife hasta el núcleo de Playa Blanca que según se desprende de los citados trabajos previos del Avance del Plan Insular de Lanzarote debe tener características de vía de alta capacidad y trazado muy cercano a la carretera actual, que al ser la única salida eficaz de la zona sur de la Isla, se considera parte del corredor para facilitar su defensa y eficacia funcionalidad.
- Las conexiones insulares con los municipios de Tinajo y San Bartolomé definidos en los entornos de Yaiza y Uga respectivamente y atendiendo especialmente a su conexión con el entramado urbano de forma que se realice a través del mínimo número de enlaces posible.
- La carretera insular LZ-702, sirve como eje de estructuración comarcal de sus principales núcleos Casitas de Femés y Femés. A este fin se deben de acometer inversiones específicas en esta carretera y en los núcleos de población para mejorar su funcionalidad y atractivos paisajísticos.
- Por último el modelo viario se completa con ejes transversales que conectan los elementos ya descritos y crean un mínimo mallado de la estructura comarcal, pero de carácter secundario dada la importancia de los ejes longitudinales y del trazado sinuoso de las mismas.

En cuanto al desarrollo de alternativas al transporte privado, la intermodalidad se ve condicionada a actuaciones de carácter supramunicipal, donde se deben de considerar los siguientes elementos:

- La creación de infraestructuras independientes de transporte público.
- Creación de terminales de intercambio de modos de transporte de carácter comarcal y accesos inmediatos desde la infraestructura portuaria al transporte público terrestre.
- Financiación de los diferentes modos de transporte público.

En este sentido se señala que el Plan Insular de Ordenación o el correspondiente Plan Territorial Especial de Transporte, como herramienta legal será el que establezca las determinaciones necesarias para alcanzar estas metas.

En cualquier caso la implantación de los sistemas alternativos conllevará una replanificación del transporte público de guaguas así como de los diferentes elementos que conformen el sistema como son intercambiadores carriles exclusivos, etc.

La correspondencia entre la organización estructural del territorio con los sistemas de movilidad y accesibilidad, y con la clasificación del suelo, se verifican el Modelo de Ordenación Estructural concretándose a partir del cierre del anillo norte del núcleo de Playa Blanca y las actuaciones en las áreas de reserva de los viales existentes.

## **2.2. MEDIDAS DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE CARÁCTER ESTRUCTURAL**

El modelo territorial propuesto por el Plan General prevé la contención del crecimiento urbanístico del suelo urbano mediante el reconocimiento de la edificación actualmente existente donde los suelos de expansión, de carácter puntual, deberán mejorar el nivel de dotaciones locales de los distintos barrios. Además, las recientes actuaciones sobre el viario territorial recientemente ejecutadas y/o en ejecución han modificado y/o habrán de modificar sustancialmente la movilidad de estos barrios, por lo que las propuestas de actuación en materia de infraestructura viaria desde el Plan General son de carácter menor:

### **UGA**

- La reciente ejecución del enlace de acceso a La Geria que mejora la vía sur circunvala el núcleo y ha extraído el tráfico de las vías interiores, habiéndose resuelto de esta manera las conexiones de la trama urbana con el viario territorial siendo compatible la ordenación propuesta con el nuevo carácter de vía urbana.

### **YAIZA**

- Siendo el núcleo de interior de mayor relevancia en cuanto que se conforma como cabecera administrativa del mismo está actualmente servidos por la LZ-2, que circunvala en su totalidad este núcleo, por lo que se ha producido una gran reducción del tráfico (especialmente el tránsito de vehículos pesados) lo que ha permitido una mayor compatibilidad con el carácter urbano de la vía, adecuándose este carácter a los accesos y la ordenación propuesta que en términos globales reconoce la edificación actualmente existente.

En los asentamientos rurales servidos por las diferentes carreteras de carácter insular, por su escasa repercusión en la movilidad municipal y por tratarse de entornos de alto valor medioambiental, no se estima necesaria la adopción de propuestas específicas en materia de movilidad.

El crecimiento urbanístico por el contrario se concentra en el núcleo costero de Playa Blanca articulado por la carretera LZ-2 y la carretera de acceso a Femés, ubicándose en este núcleo la mayor parte del suelo urbanizable previsto en el plan. En consecuencia, las principales medidas del Plan General en cuanto a articulación de la movilidad municipal y especialmente en cuanto a los nuevos usos atractores se centran básicamente en este núcleo y en propuestas de ejecución de enlaces en la carretera LZ-2 y la mejora de las conexiones entre los diferentes sectores que conforman el núcleo de Playa, generando anillos de conexión entre los mismos.



### 3.- MEDIDAS DE LA NORMATIVA

En la normativa del presente Plan General se establece en lo referido a la movilidad y sistema de infraestructuras viarias lo siguiente:

En cuanto a las condiciones particulares de las infraestructuras en suelo rústico (art 5.3.5. de las Normas Generales):

2. La tipología de las nuevas conexiones o intersecciones, así como la modificación de las existentes, establecidas en las vías de interés regional e insular se han de considerar como indicativas, únicamente vinculantes en cuanto a la señalización de su emplazamiento, y no como diseño concreto a ejecutar. Tendrán igual carácter indicativo la línea límite de edificación reflejada en los planos de ordenación pormenorizada, siendo de aplicación, en cualquier caso, lo establecido en la legislación sectorial.
3. Se prohíbe la apertura de nuevas vías rurales o pistas, salvo las necesariamente vinculadas a otras intervenciones. En este caso, deberán obtener la pertinente licencia, para lo cual el proyecto de ejecución de obras deberá necesariamente acompañarse de un estudio específico del impacto ambiental en caso de que lo requiera la legislación específica, además de requerirse las autorizaciones previas pertinentes.

Las infraestructuras de acceso desde los sistemas generales existentes se realizarán, en su caso, aprovechando y mejorando vías existentes y, en todo caso, con la menor sección y dimensión posibles, reduciendo al máximo los efectos sobre el territorio y el paisaje. Las restantes conexiones infraestructurales habrán de desarrollarse siguiendo el trazado de la vía de acceso y disponerse de forma soterrada.

Serán de aplicación general para la ordenación de los sectores por el planeamiento de desarrollo, los siguientes criterios básicos (art 1.2.2, 3, 4 y 5. de las Normas Urbanísticas de Ordenación Pormenorizada):

- d) Se diseñará un sistema de zonas de estancia jerarquizadas, distribuidas y diseñadas de tal forma que ofrezcan una óptima accesibilidad. Los distintos tipos de zonas de estancia se configurarán y dimensionarán de tal forma que favorezcan las relaciones vecinales y satisfagan las necesidades de suelo para desarrollar un conjunto diverso y óptimo de actividades de esparcimiento al aire libre.
- e) Se diseñará un sistema jerarquizado de trama viaria que garantice la adecuada movilidad, la óptima accesibilidad peatonal y la continuidad de itinerarios.
- f) La orientación de las calles y plazas deberá atender a criterios ambientales tales como la necesidad de protegerlas del régimen dominante de vientos y la necesidad de radiación solar con el fin de incrementar el bienestar social.
- h) Deberá estudiarse la dimensión adecuada de los anchos de calles y plazas, en relación a las alturas permitidas de las edificaciones, para que se den las condiciones ambientales (nivel de soleamiento o umbría adecuada) idóneas tanto en las calles como en las viviendas.
- i) La situación de las parcelas para dotaciones o equipamientos que se destinen a centros socio-asistenciales, sanitarios, deportivos, docentes y culturales y demás servicios de interés público, se establecerán estudiando la relación con las redes viarias y peatonales, a fin de garantizar su óptima accesibilidad y obtener su integración en la estructura urbana.

### **Art. 1.2.3. Condiciones generales de la Red Viaria**

1. El Plan Parcial, en función del análisis de la relación con el suelo urbano, urbanizable o rústico de su entorno, determinará el trazado y características de la red viaria de comunicaciones, respetando las previsiones que contienen estas Normas y la ficha del sector correspondiente, con señalamiento de alineaciones y rasantes de toda la red viaria, los aparcamientos y de las zonas de protección (espacios libres) en su caso.
2. La red de itinerarios peatonales deberá tener las características y extensión suficiente para garantizar las comunicaciones, accesibilidad y movilidad dentro del perímetro ordenado y con las áreas colindantes, facilitando especialmente el acceso a las dotaciones públicas.
3. En el estudio de la red viaria se incluirá un análisis del tráfico rodado y, si procede, de las necesidades del servicio público de transportes.
4. Se tenderá a una solución del viario en malla, que se jerarquizará en función de los usos e intensidades previstos. El sector se dividirá en áreas ambientales delimitadas por distribuidores locales que canalicen el tráfico de paso. Dichos distribuidores asegurarán la continuidad del tráfico rodado y la circulación del transporte público.
5. La red viaria tendrá la superficie mínima imprescindible para facilitar la circulación de personas y vehículos, así como el aparcamiento conforme se establece en estas Normas.
6. Se procurará siempre la implantación de arbolado en la red viaria, pudiendo plantearse como alternativa su localización en las parcelas privadas cuando la edificación tenga jardines delanteros de una dimensión mínima de 3,00 metros.
7. La red viaria se ajustará en la medida de lo posible a la topografía natural del terreno.
8. Se deberá prever el espacio adecuado para la ubicación de contenedores de residuos.
9. Los accesos a las carreteras se realizarán de acuerdo a lo establecido en los artículos 69 a 74, ambos inclusive, del Reglamento de Carreteras de Canarias. Las parcelas colindantes con las carreteras de interés regional no podrán tener acceso directo a las mismas.
10. Cuando el sector sea colindante a una carretera, se deberá contemplar la protección de la calidad de vida mediante el establecimiento de una franja ajardinada de separación de la carretera que proteja a los usuarios de la zona de los ruidos y contaminación producidos en la carretera. Asimismo, se deberán proveer los pasos peatonales a nivel o a distinto nivel que fueran necesarios, zona de parada de vehículos y transporte público, semaforizaciones y demás equipamientos requeridos por la zona edificable colindante con la carretera.
11. Los suelos urbanizables cuando sean atravesados por carreteras deberán contemplar carriles para uso exclusivo de bicicletas.

### **Art.1.2.4. Condiciones de los espacios libres públicos y vías peatonales**

1. Los espacios libres públicos y el viario peatonal se dispondrán conformando una red jerarquizada interrelacionada entre ellos y con el resto de usos del área, para garantizar su óptima accesibilidad y separar entre sí las masas edificadas favoreciendo así la imagen de urbanización ajardinada.

#### **Art. 1.2.5. Dotación de aparcamientos**

1. La dotación mínima de aparcamientos a situar fuera de la red viaria será la que se deriva de la legislación urbanística y de lo que establezcan estas Normas para cada uso y tipología.
2. En cualquier caso, el conjunto de los aparcamientos previstos en el interior de las parcelas y en la red viaria deberá cumplir el estándar global de una plaza de aparcamiento por cada setenta y cinco (75) metros cuadrados construidos como mínimo.
3. El número de aparcamientos a situar en la red viaria o edificio exclusivo de garajes estará en correspondencia con los diferentes usos que contemple el Plan Parcial, valorando especialmente el acceso de visitantes a las zonas residenciales y de usuarios de las zonas comerciales, de oficinas y equipamientos públicos. Así mismo, se habrá de valorar el déficit de aparcamiento de las zonas urbanas colindantes. Se ubicarán en los viarios u otros espacios de dominio y uso público, al menos un 25% de los resultantes del apartado anterior. No se establece número máximo de aparcamientos.

### **4.- RESERVAS DE ESPACIOS PARA APARCAMIENTOS**

El propio documento del Plan Insular de Ordenación o el correspondiente Plan Territorial Especial del Transporte tendrá como contenido propio las de un Plan de Infraestructuras, especialmente en lo relativo a la previsión de intercambiadores de transporte en los principales núcleos urbanos y centros de actividad donde se ubicarán bolsas importantes de plazas de aparcamientos.

En la propuesta del presente Plan General de Ordenación, en lo referido al espacio destinado a aparcamientos destaca la actuación en el espacio colindante al Puerto de Playa Blanca y a la actual estación de guaguas, donde se propone un área de aparcamientos. Este espacio, a la vez que servir a las necesidades que se generen desde el propio espacio portuario (área de equipamientos deportivo-recreativos), servirá de complemento al propio puerto y también como aparcamiento de disuasión del principal núcleo terciario del municipio al estar en contacto con los principales modos de transporte y con un buen acceso a pie y en bicicleta desde al núcleo urbano de Playa Blanca.

Como ya se ha comentado la disponibilidad de aparcamientos es un factor de elección del modo de realización del viaje, por lo que habilitar parte de los aparcamientos al transporte público regular de guaguas dentro del propio espacio permitirá generar un intercambiador de transporte de escala municipal.

También es evidente la presión que los vehículos en búsqueda de estacionamiento suponen para el viario central de casco de Playa Blanca: la disuasión mediante la ejecución de este espacio de aparcamientos significará una disminución de la congestión no solo de los viarios centrales sino también en los viarios de acceso. Esta actuación debe ser acompañada de dotaciones de nuevas plazas de aparcamiento dentro del ámbito residencial para residentes en aquellas zonas con demanda insatisfecha (donde su ejecución sea compatible con los valores patrimonial a preservar), desactivar el uso de la vía pública para estacionamientos de larga duración por parte de no residentes, generalmente trabajadores, conseguir un uso más equitativo de los espacios de aparcamiento en la vía pública que incentive la rotación y conseguir que el aparcamiento por motivos de compras no sea disuadido.

En el casco de Yaiza se ha optado por establecer áreas de aparcamientos próximas al centro administrativo, entre las que destaca el parking entorno al cementerio, de propiedad municipal.

Con carácter general y como objetivo común para contribuir a la mejora local de la movilidad a través de las zonas de expansión, la mayor sección de las nuevas vías propuestas respecto al conjunto de la trama urbana actualmente existente (especialmente en los núcleos de medianías) permitirá mejorar la dotación local de aparcamientos en superficie.