

# PLAN DE MOVILIDAD DE LA ZONA TURÍSTICA DE SANTIAGO DEL TEIDE

## FASE I: INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

### PARTE 0: INTRODUCCIÓN

#### ÍNDICE

1. JUSTIFICACIÓN DEL DOCUMENTO
2. ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO
3. OBJETIVOS
4. ZONIFICACIÓN

# PLAN DE MOVILIDAD DE LA ZONA TURÍSTICA DE SANTIAGO DEL TEIDE

## FASE I: INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

### PARTE 0: INTRODUCCIÓN

#### 1. JUSTIFICACIÓN DEL DOCUMENTO

La movilidad es un aspecto que de forma general ha cobrado destacada importancia en los últimos años en la planificación urbanística y de transportes de los entornos urbanos debido a la insostenibilidad del actual sistema de transporte. El actual sistema está basado en la predominancia del uso del vehículo privado y en la creciente demanda de movilidad, relacionada con procesos urbanísticos que han producido ciudades cada vez más dispersas, menos densas y configuradas por espacios de alta especialización.

Este panorama general es común en Tenerife, con dos elementos añadidos: por un lado, la condición de isla presenta el espacio como un bien claramente limitado, de forma que el uso que de él se haga es un aspecto prioritario en la planificación territorial. Por otro lado, a la movilidad de los residentes, hay que sumar la de los no residentes, en la mayor parte turistas. Hacer notar que Tenerife presentó en el año 2008 los siguientes datos de turismo: más de 5 millones de turistas alojados, de los cuales aproximadamente 180.000 corresponden al área turística de Santiago del Teide. Estos datos evidencian la sobresaliente importancia que esta actividad representa en la economía de la isla y como se verá más adelante la afección que sobre la movilidad total produce.

#### 2. ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO

Las fases marcadas para el Estudio de movilidad son las siguientes:

- **Fase 1:** Información y diagnóstico en la que se identifica mediante un estudio de movilidad y transporte los puntos fuertes y débiles del actual modelo en la zona de estudio; los usos y abusos de los diferentes tipos de vehículos y las relaciones de coordinación entre las diferentes áreas municipales implicadas y de éstas con el exterior.
- **Fase 2:** Definición del Plan de Movilidad que definirá las acciones para resolver la problemática detectada en el diagnóstico.

Este primer documento, Fase I, recoge la información previa y análisis de problemas de movilidad en la zona turística. La metodología planteada abarca todos los temas referentes a la movilidad y tráfico intentando diferenciarlos pese a que exista relación entre ellos, con el objetivo de clarificar la exposición de problemas, identificando causas y síntomas y también las líneas de tratamiento de los mismos.

De esta forma el análisis sectorial abarca los siguientes aspectos separadamente:

- **Características generales de la movilidad:** Identifica la importancia, estructura y configuración de cada uno de los tipos de movilidad, según motivos, modos y distribución de los viajes. Las fuentes han sido, básicamente la encuesta domiciliaria de movilidad realizada dentro de los trabajos del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife. Esta información se presenta en el documento: Parte I: Información y diagnóstico de la movilidad.
- **Estudio de la red viaria y del tráfico urbano:** Este estudio identifica el viario, su tipología, jerarquía e intensidades de uso y permite detectar puntos críticos en la red viaria, tanto desde la perspectiva de la congestión como de la peligrosidad vial, así como establecer la aptitud de cada vía para las posibles funciones a desarrollar y tráfico a soportar. Asimismo se analiza la suficiencia de la oferta de plazas de aparcamiento para la demanda actual y así detectar problemáticas existentes al respecto con el fin de elaborar las propuestas pertinentes de mejora. Esta información se presenta en el documento: Parte II: Información y diagnóstico del viario y aparcamientos.
- **Estudio del transporte público:** Cobertura, velocidad comercial y accesibilidad. Esta información se presenta en el documento: Parte III: Información y diagnóstico del transporte público.
- **Estudio de los itinerarios para modos no motorizados;** peatones y ciclistas, señalando intensidades de uso, potencialidades para fomentar su uso, características que tiene la red y las que debe cumplir. Se ha realizado un inventario de la accesibilidad peatonal y ciclista. La información se presenta en el documento: Parte IV: Información y diagnóstico de los modos no motorizados.

### 3. OBJETIVOS

Los objetivos generales del documento se exponen a continuación:

- Promover un cambio en el reparto modal hacia modos no motorizados y en transporte público.
- Modular las intensidades de tráfico en vías principales y disminuir los problemas de convivencia con las zonas residenciales.
- Mejorar tiempos de acceso al casco urbano en transporte público entre todos los barrios con y desde el exterior.
- Favorecer la coexistencia de todos los usuarios de la vía pública, mejorando la seguridad vial y la calidad del espacio.
- Por último, reducir la emisión de CO<sub>2</sub> y contaminantes a la atmósfera, en línea con las directrices ambientales de la UE y del Gobierno del Estado.

Como objetivos complementarios que guían el estudio se pueden señalar los siguientes:

- Por un lado, es preciso considerar en el estudio que la capacidad atractora turística de una zona, más allá de depender de disponer de los recursos ambientales y oferta hotelera, está condicionada por otros elementos, entre los que se encuentra ofrecer un espacio de calidad, siendo un factor el uso y trato que del espacio público se haga en esas zonas. Así, un objetivo en el plan es evaluar, fundamentalmente desde el punto de vista del turista, la percepción que tiene del entorno urbano en que se aloja, y detectadas disfuncionalidades o carencias proponer medidas de actuación guiadas por hacer compatible el servicio de transporte con diseñar y mantener espacios urbanos de calidad.
- Por otro lado, un objetivo que debe guiar la planificación es establecer medidas dirigidas a la sostenibilidad de los recursos turísticos, y en esa línea se encuentra el primar la reserva ambiental, siendo una acción la de configurar y potenciar sistemas de transporte no motorizados y públicos.
- Por último, aunque las zonas de estudio son áreas fundamentalmente turísticas, también mantienen una población residente, siendo uno de los objetivos asegurar el equilibrio de los intereses entre ambos segmentos, de tal forma que las propuestas en materia de diseño de redes de transporte sean beneficiosas tanto para turistas como residentes.

#### 4. ZONIFICACIÓN

Santiago del Teide es el decimocuarto municipio de la isla en cuanto a superficie, con 52,21 Km<sup>2</sup> y el decimoséptimo en cuanto a población, con 11.825 habitantes (según datos del ISTAC en el año 2008). No obstante es quizás el cuarto de los centros turísticos más importantes de Canarias.

Para el estudio de los diferentes aspectos sectoriales relacionados con la movilidad y poder agregar y/o comparar es necesario el desarrollo de una base común territorial. Para ello es necesario zonificar el territorio.

La zonificación realizado se apoya en los criterios siguientes:

- Delimitaciones administrativas/estadísticas del municipio
- Nivel de población y centros singulares de atracción
- Estructura y homogeneidad del espacio
- Usos del suelo

El equipo consultor a partir de los datos disponibles ha trabajado con diferentes zonificaciones del territorio pero permitiendo siempre la agregación de datos entre sí. Es decir, no hay un límite de zona que corte una zonificación anterior.

La escala de zonificación usa como base la establecida por el Instituto nacional de estadística y la agrega:

- Entidades censales
- Distritos censales
- Núcleos poblacionales
- Zonas de movilidad

En la definición de las zonas de movilidad se han tenido en cuenta otros parámetros como son las relaciones de interdependencia, similitud de hábitos, infraestructuras de transporte existente.

La zonificación empleada coincide con la de la Encuesta Domiciliaria de Movilidad dentro de los trabajos de redacción del Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife lo que permite obtener datos sobre la movilidad de sus residentes, donde el conjunto de la zona turística de Santiago del Teide se agrupa en una sola zona:

| ZONA COSTERA DE SANTIAGO DEL TEIDE (EDM 2008) |                            |                            |
|---|----------------------------|----------------------------|
| ZONA DE MOVILIDAD                             | ENTIDAD DE POBLACIÓN       | NÚCLEO DE POBLACIÓN        |
| 105   | Puerto Santiago            | Puerto Santiago            |
|   | Tamaimo                    | Tamaimo                    |
|   | Acantilado de los Gigantes | Acantilado de los Gigantes |