



3. OBJETIVOS Y ANÁLISIS DAFO

3.1 OBJETIVOS

En la actualidad, el modelo imperante de movilidad se sigue caracterizando por el dominio del coche privado frente a otros medios de transporte, lo que presenta numerosos y serios conflictos que influyen negativamente en el medio ambiente, en la calidad de vida y en la salud de los ciudadanos.

Esto provoca un modelo de movilidad inadecuado, siendo este una de las principales causas de insostenibilidad, al provocar una serie de impactos negativos:

- Incremento del consumo energético
- Aumento de la contaminación atmosférica
- Aumento del ruido ambiental
- Disminución de la seguridad vial
- Aumento de los costes de congestión
- Aumento de la exclusión social
- Ocupación creciente del espacio físico
- Efecto barrero en la ciudad

Es por esto por lo que nace la necesidad de dar un giro hacia una movilidad sostenible, a través de la cual se reduzca la motorización, especialmente en los núcleos urbanos; ya que su incremento está ahogando a nuestras ciudades, colapsándolas.

Con el fin de facilitar el trabajo en este proceso de transición, se desarrollan los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), lo cuales están orientados a desarrollar políticas de movilidad que reduzcan emisiones, potenciando el uso de formas de transporte más sostenibles, como ir andando y la bicicleta.

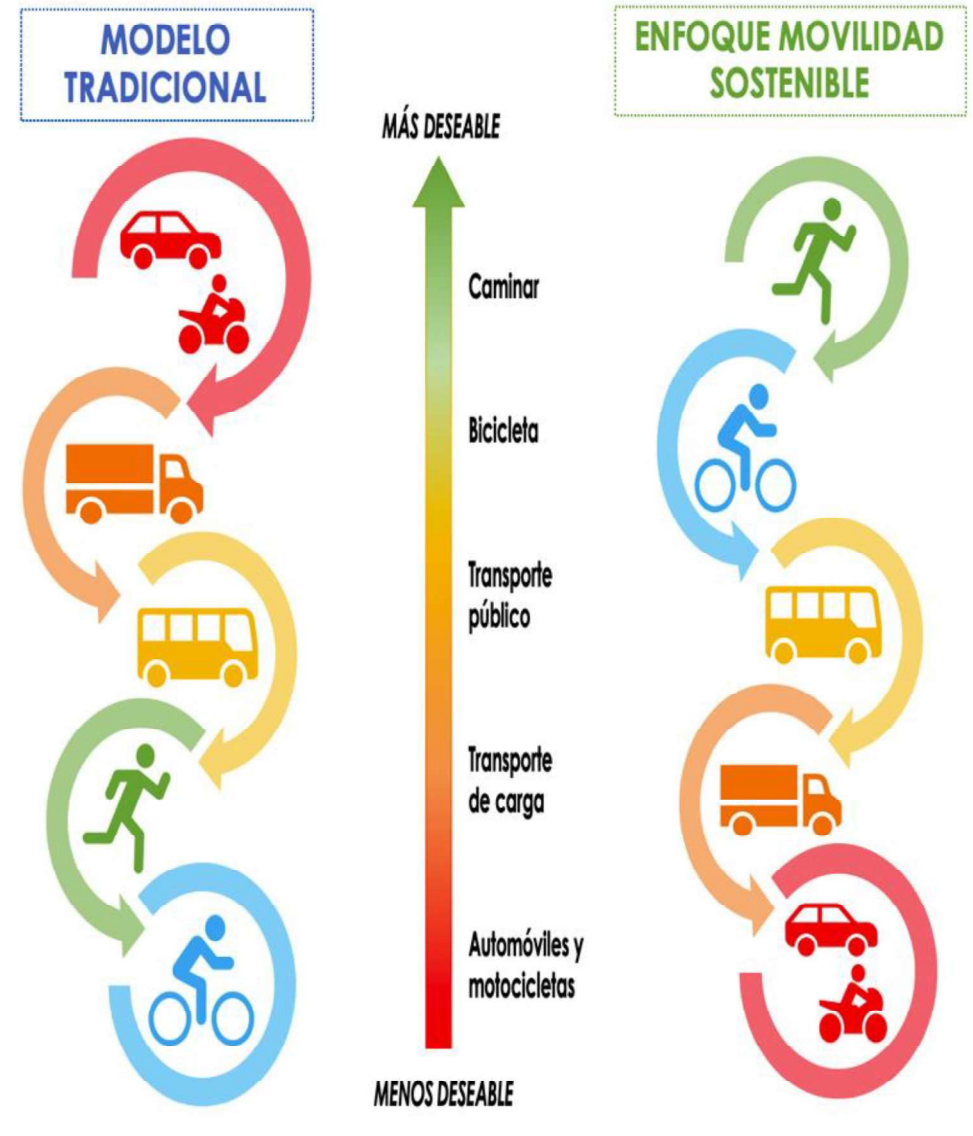


IMAGEN 10. NUEVA JERARQUÍA DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

TOMO 1. ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL

3.1.1 OBJETIVOS GENERALES

El objetivo general del **PMUS de Ingenio** es el de satisfacer las necesidades de movilidad de la población del municipio, fomentando modos de transporte más sostenibles, mediante la coexistencia de peatones y vehículos y garantizando así, una mejor calidad de vida. Por ende, lo que se busca es:

OG1_ MEJORA EN LA SALUD DE LA POBLACIÓN

El ruido y las emisiones, provocados por los vehículos a motor, son las vías principales en las que la movilidad incide en la salud de la población. Los estudios epidemiológicos muestran que el ruido del transporte conlleva el incremento del riesgo de contraer enfermedades cardiovasculares. Asimismo, la inmisión de partículas afecta al ser humano de diferentes maneras, las más importantes son las enfermedades cardiovasculares y las respiratorias como cáncer de pulmón, bronquitis, asma, etc.

OG2_ MEJORA EN LA CALIDAD DE VIDA DE LA POBLACIÓN

La reducción de las necesidades de desplazamiento de la población, la reducción de esos tiempos de desplazamiento y la recuperación del espacio público que hoy en día está destinado a la movilidad motorizada, suponen los ejes de la mejora de la calidad de la población.

OG3_ MEJORA EN LA GESTIÓN ECONÓMICA DE LOS RECURSOS

El mayor recurso consumido en la movilidad es la energía, por lo que la reducción de los costes de la movilidad implica la utilización de aquellos modos de desplazamiento que supongan un menos consumo de recursos.

Para perseguir esta meta se han de priorizar, por tanto, los desplazamientos no motorizados frente a los motorizado, y entre estos últimos, el transporte colectivo frente al transporte individual.

OG4_ MEJORA DEL MEDIOAMBIENTE LOCAL Y GLOBAL

Con este objetivo se busca reducir los impactos negativos que la movilidad tiene sobre el medio, tanto en el ámbito municipal, por los efectos de la contaminación de ruidos y partículas, como en el ámbito global, por las emisiones de gases de efecto invernadero.

OG5_ MEJORA DE LA COHESIÓN SOCIAL DE LA CIUDADANÍA

En la medida en que se reduce la necesidad del desplazamiento, se reducen los costes para la ciudadanía destinados a esta actividad, lo que supone una mayor igualdad social del conjunto de la ciudadanía, independientemente del volumen de ingresos de las personas.

De igual manera, en la medida en que se facilita la movilidad al conjunto de la geografía de la ciudad en los modos de acceso universal, transporte público y modos no motorizados, se reducen las diferencias sociales asociadas a los desplazamientos de la población.

OG6_ REDUCCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD VIARIA

Los accidentes de tráfico representan uno de los mayores impactos negativos de la movilidad. Además de las tragedias humanas que conlleva por el sufrimiento y acortamiento de la vida, no solo de las víctimas, sino también de las personas allegadas; también implica el uso de recursos económicos y materiales.

Al mismo tiempo, el desarrollo y la implementación de este Plan de Movilidad Urbana Sostenible no debe ser visto como una parte adicional de la planificación del transporte, sino que se debe considerar como adecuado cumplimiento y debe basarse en los planes y procesos actuales.

Por último, pero por ellos no menos importante, la planificación para el futuro del municipio de Ingenio debe tomar a los ciudadanos como el centro, ciudadanos como viajeros, como personas de negocios, como consumidores, cualquier papel que estos puedan adoptar, deben ser parte de la solución: por ello la preparación de este Plan de Movilidad Urbana Sostenible significa '**Planificación para la gente**'.

En la siguiente tabla se presentan los procesos de Planificación de Transporte Tradicional frente a la Planificación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible:

TABLA 4. PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE TRADICIONAL. FUENTE: EUROPEAN PLATFORM ON SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLANS

PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE TRADICIONAL			
1	Centrado en el tráfico	6	Planes a corto y medio plazo
2	Objetivos principales: flujo del tráfico y velocidad	7	Relacionado con áreas administrativas
3	Centrado en un medio de transporte modal	8	Dominado por Ingenieros/as de Tráfico
4	Centrado en la infraestructura	9	Planificado por los expertos
5	Documento de Planificación Sectorial	10	Evaluación sobre la limitación del impacto

TABLA 5. PLANIFICACIÓN DE UN PMUS. FUENTE: EUROPEAN PLATFORM ON SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLANS

PLANIFICACIÓN DE UN PMUS			
1	Centrado en personas	6	Planes a corto y medio plazo, juntos con la visión y estrategia a largo plazo
2	Objetivos principales: accesibilidad, calidad de vida, sostenibilidad, viabilidad económica, equidad social, salud y calidad ambiental	7	Relacionado con un área funcional basada en el modelo "travel to work"
3	El desarrollo equilibrado del desplazamiento, con medios de transporte menos contaminantes y más sostenibles	8	Dominado por equipos de planificación interdisciplinarios
4	Elaborar un conjunto de acciones para lograr soluciones rentables	9	Planificado con la participación de las partes interesadas, desde un enfoque transparente y participativo
5	Documento de Planificación Sectorial coherentes y complementario a las áreas políticas relacionadas	10	Proceso de seguimiento y evaluación de los impactos, con la implementación de un proceso de enseñanza y aprendizaje estructurado

3.1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Para conseguir un cambio modal real de desplazamiento hacia pautas más sostenibles en la población del municipio de Ingenio, se identifican los siguientes objetivos específicos:

OE1_ Posicionar al municipio de Ingenio como **municipio referente en Movilidad Sostenible.**

OE2_ Regulación del **estacionamiento en vía mediante Zona de Estacionamiento Limitado (ZEL) y **bolsas de aparcamiento** y aparcamientos **disuasorios** en la **periferia** de los núcleos urbanos y cascos históricos de Ingenio y El Carrizal y en áreas atractoras de viajes como las ZCA o la Playa de El Burrero.**

OE3_ Potenciar el **transporte público mediante la mejora en las frecuencias, rutas y plataformas reservadas para guaguas y **taxis**. Habilitar el Sistema de Información Dinámica en las paradas de guaguas.**

OE4_ Proyección de un **sistema de transporte a la demanda que mejore el transporte público y genere un área nueva de trabajo para los taxistas del municipio.**

OE5_ Aumento de calles peatonales y de **itinerarios peatonales seguros. Mejoras en la accesibilidad para PMR con rebajes de aceras. (**Accesibilidad Universal**).**

OE6_ Fomento de la **movilidad escolar a pie y en bicicleta mediante jornadas y talleres de movilidad. Habilitar el estacionamiento reservado **KISS+RIDE** en las calles aledañas a los colegios.**

OE7_ Diseño de **rutas ciclistas que conecten centros generadores y atractores de viaje. Red de aparcamientos de bicicletas públicas (**SBP**) alimentadas por energías renovables.**

OE8_ Habilitar **zonas de carga y descarga de mercancías en la periferia de los Cascos Urbanos y fomentar la distribución de pequeñas mercancías mediante servicios de electromovilidad.**

OE9_ Creación de itinerarios peatonales y ciclistas que conecten con las paradas de guaguas, aparcamientos de bicicletas y bolsas de aparcamiento, entre otros. Fomentar la **intermodalidad sostenible.**

OE10_ Redefinir la estructura de la red viaria, implementando más **calles monomodales **peatonales** y **Zonas 30**. Ya que es un municipio favorable para potenciar los medios blandos en los centros urbanos como El Carrizal y en la Zona Costera de El Burrero.**

OE11_ **Jornadas y Talleres de movilidad con colectivos ciudadanos, área de transporte, sector comercial, asociaciones medioambientales y centros escolares.**

OE12_ Estrategias de eficiencias energética municipal y fomento del uso de energías renovables. Esto es, promover acciones para **una Economía Baja en Carbono.**

OE13_ Rehabilitación/creación de **zonas verdes y áreas de esparcimiento donde la ciudadanía pueda socializar.**

OE14_ Fomentar el **uso de las **TICs** hacia una población más digital.**

OE15_ **Potenciar los **recursos existentes** en el municipio para la dinamización económica, cultural y social del mismo.**

OE16_ Promover la **ZCA y **revitalizar el comercio local** para que sea capaz de afrontar la oferta exterior del municipio.**

3.2 ANÁLISIS DAFO

Para poder plantear una serie de actuaciones de movilidad coherentes, se lleva a cabo un análisis DAFO cuyo fin es identificar las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades que se han detectado en el municipio de Ingenio en la fase inicial de análisis y evaluación de la situación de partida.

TABLA 6. ANÁLISIS DAFO

DEBILIDADES	FORTALEZAS
<p>D1_ Planificación municipal centrada en el vehículo a motor, escasa y deficiente en materia de movilidad sostenible.</p>	<p>D8_ Falta de regulación de los aparcamientos en vía pública, constante intrusión de vehículos estacionados en la totalidad de vías del municipio.</p>
<p>D2_ Orografía abrupta que dificulta la implantación de modos de desplazamiento blandos, sobre todo en Ingenio Casco.</p>	<p>D9_ Problemática en cuanto a las servidumbres aeronáuticas que provoca el Aeropuerto de Gran Canaria y que afectan a más del 60% del territorio municipal, siendo la costa del municipio la principal afectada.</p>
<p>D3_ Barreras infraestructurales que atraviesan el municipio e impiden la implantación de medidas de movilidad sostenible y generan un alto flujo de vehículos atravesando ZCA y núcleos urbanos como GC-100, GC-191</p>	<p>D10_ Carencia de carriles y aparcamientos para bicicletas.</p>
<p>D4_ Malas conexiones entre barrios periféricos y de medianías como Aguatona y La Pasadilla mediante transporte público.</p>	<p>D11_ Arraigo de la población al vehículo privado para desplazamientos cotidianos.</p>
<p>D5_ Inexistencia de líneas de transporte público exclusivas del municipio, todas atraviesan el municipio, pero ninguna tiene origen y fin en este procedente desde la capital u otros municipios.</p>	<p>D12_ Inexistencia de una estación de guaguas y de carriles bus-taxi. Ausencia de información dinámica.</p>
<p>D6_ Constante congestión viaria en los accesos y salidas del municipio en El Carrizal, paseo de Gando (GC-191)</p>	<p>D13_ Bajo número de calles y espacios reservados para el peatón. Barreras urbanísticas PMR.</p>
<p>D7_ Calles muy estrechas con aceras inexistentes o con anchos insuficientes que impiden el paso de peatones de forma segura debido al alto número de vehículos que circulan por ellas.</p>	

TOMO 1. ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL

F9_ Existencia de **circunvalación, GC-189**, que conecta entrada al municipio con la Ingenio, evitando la circulación de vehículos por el centro urbano de El Carrizal y su ZCA (Avd. Carlos V).

F10_ Potenciar la Zona Comercial Abierta mediante actuaciones de peatonalización, accesibilidad universal y dinamización comercial.

F11_ Potenciación del uso de vehículos eléctricos con la instalación de cada vez más nuevos puntos de recarga a lo largo de todo el municipio.

AMENAZAS

A1_ Impacto negativo de los modelos urbanos de movilidad basados en el uso intensivo del vehículo privado:

- Dependencia de los combustibles fósiles.
- Tráfico congestionado.
- Gran consumo del espacio público para el vehículo privado.
- Contaminación atmosférica y acústica.

A2_ Dependencia de subvenciones para llevar a cabo proyectos de fomento de movilidad sostenible.

A3_ Población desinformada en cuanto a movilidad sostenible.

A4_ Falta de educación vial/educación cívica como conductor, peatón o usuario de la bicicleta.

A5_ Incapacidad municipal para implantar un sistema de transporte público urbano

A6_ Barreras culturales de convivencia entre los diferentes modos de transporte.

A7_ Resistencia cultural al cambio.

A8_ Riesgo de **competencia interna** entre los propios municipios si no se crea una sinergia y una conciencia comarcal para proyectos comunes y sinérgicos.

OPORTUNIDADES

O1_ Redefinir el espacio público para la mejora de la movilidad y accesibilidad de peatones, PMR y ciclistas (**multimodalidad**).

O2_ Ingenio como **municipio referente en Movilidad Sostenible**.

O3_ Accesibilidad universal.

O4_ Orografía favorable en la zona baja del municipio, **El Carrizal y El Burrero** para la implantación de medidas de movilidad mediante medios blandos y sostenibles (a pie, bicicleta y transporte público).

O5_ Jornadas y Talleres de movilidad con colectivos ciudadanos, área de transporte, sector comercial, asociaciones medioambientales y centros escolares.

O6_ Eliminar el automóvil en la zona de la costa y centro de la ciudad.

O7_ Promover y fomentar el uso de transporte público como modo de desplazamiento urbano e interurbano.

O8_ Plataformas reservadas para guaguas y taxis.

O9_ Concienciación ciudadana en materia de cambio climático y protección medioambiental

O10_ Aumento de la seguridad vial mediante **peatonalizaciones y Zonas 30**.

O11_ Movilidad Smart.

O12_ Desarrollo de **sistemas innovadores de movilidad sostenible**, asociados al desarrollo comercial y turístico.

O13_ Mejora de la calidad de vida con nuevos **sistemas viarios sostenibles** y capacidad de atraer a segmentos de población más dinámicos.

O14_ Desarrollo TIC para optimizar los servicios públicos y capacitar a los sectores productivos en la nueva economía digital.